

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - HBJZ
Cc: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: 250919 OLB IenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -
Datum: vrijdag 11 oktober 2019 15:09:00

PoA is akkoord met 'een derde', dus volgens mij zitten we veilig zo. Aanvullende clausule kan dus achterwege blijven, dank. Ook jouw andere opmerkingen worden overgenomen. Zodra ik een vernieuwde versie krijg, stuur ik deze door.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ
Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 14:54
Aan: 10.2.e) - DGLM
CC: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: 250919 OLB IenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Dank 10.2.e voor de oplettendheid, ik was uitgegaan van de mail van 10.2.e van 27 september. Wat PoA betreft, ik kan nu niet overzien of dat überhaupt problemen op gebied van staatssteun/aanbesteding op zou leveren maar als je kunt volstaan met 'een derde' dan houd je idd aan de veilige kant. Je zou ook nog een voorbehoud kunnen maken in de zin, dat de samenwerking enkel gestalte kan krijgen in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving.

Als je wilt dat ik zo'n clausule formuleer dan doe ik dat noge ven.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 13:58
Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 250919 OLB IenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Beste 10.2.e

Het was 10.2.e opgevallen dat je je opmerkingen in een oude versie hebt verwerkt. Ik heb jouw opmerkingen daarom verwerkt in de meest recente versie, zie bijlage.

PoA wordt overigens nog maar één keer vermeld in de meest recente versie. Ik zal nu met PoA schakelen of ze wellicht ook helemaal weggeletten kunnen worden en dat we kunnen volstaan met 'een derde', dan zitten we helemaal veilig.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 13:34
Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 250919 OLB IenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Veel dank, 10.2.e Lukt het nog om de kwestie van PoA met een collega van jou van staatssteun/aanbesteding te bespreken, of dien ik hier achteraan te gaan?

Dit is overigens wat ik zo snel over PoA – Bonaire kan vinden:

<https://www.portofamsterdaminternational.com/our-projects/bonaire>

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 13:17
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 250919 OLB IenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Beste 10.2.e

Bijgaand het concept met opm/suggesties van mijn kant, zoals eerder besproken.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 10:39

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 250919 OLB lenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Beste 10.2.e

Ik neem het stokje van 10.2.e even over. Ik heb begrepen dat de minister er waarschijnlijk toch nog vandaag naar gaat kijken. Ik verneem graag jouw oordeel zodra je het hebt kunnen doornemen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 09:39

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 250919 OLB lenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Beste 10.2.e

Gister was ik niet bereikbaar vanwege activiteiten buiten kantoor. Ik kijk er nu direct naar, stond hoe dan ook op mijn lijst.

Tot later,

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 13:30

Aan: 10.2.e HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: 250919 OLB lenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

10.2.e

10.2.e vandaar dat ik je mail.

Minister doubt nog of ze convenant volgende week gaat tekenen. Maar zou wel fijn zijn om te weten of een door de juridische beugel kan. Wellicht heb je daarover al naar hem gemaild, maar hij kijkt vanwege een hersenschudding niet in zijn mailbox.

Alvast bedankt voor je reactie

Vr groet

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 27 september 2019 12:15

Aan: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e

10.2.e portofamsterdam.com>

CC: 10.2.e @portofamsterdam.com>;

10.2.e @portofamsterdam.com>; 10.2.e

(10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: 250919 OLB lenW zeehavenovereenkomst - 0.4.1 schone versie -

Hallo 10.2.e en 10.2.e

Zie bijgaand een bijgestelde zeehavenovereenkomst (titel nog even over nadenken), na ons overleg van afgelopen woensdag.

Omdat renvooi op renvooi op een gegeven moment een vooral kleurrijk, maar onleesbaar stuk oplevert, heb ik in de vorige versie 0.3 alle renvooi geaccepteerd en heb ik daarin opnieuw met renvooi wijzigingen aangebracht: versie 0.4. Die wijzigingen heb ik vervolgens geaccepteerd en ben ik door het schone document gegaan om te zien of alles nog een beetje klopte. De nummering is altijd lastig en ook de aantal dubbele spaties heb ik gewijzigd. Ook heb ik nog een paar kleine dingetjes tekstuueel aangepast en heb ik een tweetal inhoudelijke puntjes geel gemaakt, met de vraag of jullie daar mee kunnen leven. Zie versie 0.4.1.

Is stel voor dat jullie versie 0.4.1 als nieuw uitgangspunt nemen voor eventuele (ik hoop kleine) wijzigingen.

@10.2.e Rapport KPMG mbt verzelfstandiging kwam uit 2011 meen ik. Graag check. Kijk ook nog even goed naar de rol stuurgroep in verhouding Bestuurscollege. Vwb de nautische dienstverleners opgenomen dat er (private) afhankelijkheden zijn die een toenemende mate van zorg met zich meebrengen. Komt dit tegemoet aan jouw wens mbt de sleepboothulp? Kosten heb ik apart opgenomen: dan kan je daar het mandaat van de gedekteerde onder

schuiven. Nota met verzoek ondertekening door M ligt bij haar staf. Hopelijk snel antwoord. Wat dat betreft: check ondertekening. Als 10.2.e niet in den Haag kan zijn op datum dat het M schikt, moeten we 10.2.e laten tekenen. Heeft hij mandaat daarvoor?

@10.2.e ik overval je wellicht, maar zou jij alvast een blik op deze overeenkomst/convenant/bestuursakkoord (wat vind jij een handige titel?) kunnen werpen? Is een voortzetting van een intentieverklaring uit 2014 (bijgevoegd). Dat heeft goed gewerkt, maar is nu dus aan een herijking en herbevestiging toe. Het is stuk is niet juridisch afdwingbaar.

10.2.e ook alvast maar naar jullie. Het is nog kort dag om een definitieve versie te maken als M akkoord is.

Allen een prettig weekend toegewenst,

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e BSK
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Datum: dinsdag 22 oktober 2019 16:27:00

Hoi 10.2.e
 Dat klopt, althans ik wil er morgen en donderdag mee aan de slag. Ik bel je morgen anders even.
 Vriendelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 22 oktober 2019 16:25
Aan: 10.2.e - DGLM

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Hoi 10.2.e
 Ik sprak vanmiddag 10.2.e Ik begrijp van hem dat je bezig bent met een voorbereiding voor de staf over het convenant Maritiem met Bonaire? Klopt dat?

Vriendelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 21 oktober 2019 17:39

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

10.2.e

Zie hieronder.

10.2.e

10.2.e is weer voorzichtig aan het werk.

Groetjes

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Datum: maandag 21 okt. 2019 2:41 PM

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e

) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Ha 10.2.e top! Aanwezigen zijn: 10.2.e , mogelijk ook 10.2.e ivm varend ontgassen.

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 21 oktober 2019 13:47

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e r@minienw.nl>, 10.2.e

- DGB <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

de vragen heb ik alleen mondeling van 10.2.e gehoord. kan wel een voorbereiding hierop dichten maar wie zit er bij de staf exact? 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 oktober 2019 11:10
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire Ha 10.2.e
Zou je een annotatie kunnen maken voor de staf die ingaat op de vragen van de minister? Ik kan de vragen niet zo 1,2,3 terugvinden in deze mailwisseling maar die heb jij vast van een vorige keer paraat? Deadline is aanstaande donderdag (23-10) einde dag.

Van: 10.2.e) - DGMI
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 17:11
Aan: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire Ha 10.2.e
Ik snap het, we hebben helaas geen staven voor dat tijdstip. Je zou even met 10.2.e kunnen overleggen of het en marge van de begrotingsbehandeling of een andere afspraak met de minister besproken kan worden? De agenda van 10.2.e bied deze week niet zo'n afspraak helaas.

Van: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 17:03
Aan: 10.2.e - DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Urgentie: Hoog
Kan dat alsjeblieft eerder? Deze week
Volgende week kan de ondertekening nog plaatsvinden. Delegatie is dan nog in Nederland. Men heeft speciaal 9000 km gevlogen voor het convenant....

Van: 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 17:00
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Dat wordt 30 oktober, ik zet hem erop!

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 16:12
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Doen we!
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 14 okt. 2019 3:57 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e DGLM
10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Dank je wel 10.2.e Kan je het onderwerp agenderen voor de volgende staf vergadering met de minister?
10.2.e gesproken. Stond niet geagendeerd in de staf laatst begrijp ik.
Minister heeft nog dezelfde vragen als vorige week aldus 10.2.e Is ze ergens aan gecommitteerd zonder dat het eiland doet wat het moet doen. 10.2.e en ik hebben 10.2.e vorige week hierop geantwoord. Het zijn dezelfde vragen ook al is de nieuwe versie van het convenant naar haar toegegaan.

Ik breng gedeputeerde en gezaghebber vanavond op de hoogte. 10.2.e 10.2.e net bericht. Denk dat mijn hoofd er beter af kan dan die van 10.2.e
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 15:32
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e DGLM
<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Allen,

10.2.e heeft hierover de minister niet gesproken.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 14 okt. 2019 12:24 PM
Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
- DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Ha 10.2.e 10.2.e

Ik wacht nog even op bericht van 10.2.e

Hij zou minister hebben gesproken bij MR

Vanochtend heeft 10.2.e een sms gestuurd ter herinnering.

We weten nog steeds niet wat de minister haar vragen en bedenkingen zijn.

Ik probeer ook **10.2.e** te bereiken.

Eind van de dag spreek ik Bonaire met **10.2.e** en **10.2.e** over drinkwater en elektriciteit. Dan kan ik het en marge aangeven. Niet fijn, Bonaire zal zich geschoffeerd voelen.

Groeten,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** - DGLM **10.2.e** [@minienw nl](#)

Verzonden: maandag 14 oktober 2019 12:10

Aan: **10.2.e** - DGLM <**10.2.e** [@minienw nl](#)>

CC: **10.2.e**) - DGB **10.2.e** [@minienw nl](#); **10.2.e** - BSK

10.2.e [@minienw nl](#)>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt,

Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

10.2.e **10.2.e**

Goed om Bonaire te melden dat we intern nog paar weken nodig hebben om alles met pol top rond te krijgen.
Wie doet dat?

En dan het convenant de komende weken ergens agenderen voor de staf?

Ff navragen bij **10.2.e** waar de vragen van de minister zitten?

Vr groet

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** - DBO **10.2.e** [@minienw.nl](#)

Verzonden: maandag 14 oktober 2019 11:35

Aan: **10.2.e** - DGLM **10.2.e** [@minienw nl](#)

CC **10.2.e** - DGB **10.2.e** [@minienw nl](#)

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt,

Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Dag **10.2.e**

De minister tekent het convenant niet voordat ze deze besproken heeft.

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** <**10.2.e** [@minienm.nl](#)>

Verzonden: maandag 14 oktober 2019 08:14

Aan: **10.2.e** [@minienw.nl](#)

Onderwerp: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt,

Termijn11 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Opmerking:

"zondag 13 oktober 2019 om 12:43:46 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Zie vorige keer. Eerst bespreken.

"vrijdag 4 oktober 2019 om 17:11:41 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:
Eerst bespreken in de staf.

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Deze actie is opnieuw aan u toegewezen.

Open bijgevoegde bijlage om in HPRM het bestand en de recordactie van record RONDZENDMAP-2019/9674 te kunnen bekijken.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRM WebClientClassic?uri=14080460&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e)- BSK
Onderwerp: Annotatie convenant Bonaire
Datum: donderdag 24 oktober 2019 10:11:00
Bijlagen: Nota.23.10.19.docx

Dag 10.2.e en 10.2.e ,

Hieronder de opzet voor de annotatie voor 10.2.e voor de staf. Ik hoor graag of jullie nog opmerkingen/aanvullingen hebben.

Het is mij nog niet duidelijk of ik ook een nieuwe nota de lijn in moet doen. Zekerheidshalve heb ik er wel alvast één gemaakt (ik kom daar later waarschijnlijk niet meer aan toe), zie bijlage. Jullie kunnen daar eventueel ook al even naar kijken, maar dat kan dus verspilde moeite zijn als een nieuwe nota niet nodig blijkt te zijn.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Annotatie

11.1 10.2.g concept



Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Annotatie covenant Bonaire
Datum: donderdag 24 oktober 2019 16:01:00

Hoi 10.2.e

Tekst is grotendeels van jou afkomstig ☺ Ik voeg je zin toe en ik leg 'm nog even aan 10.2.e voor.

OK!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 13:43

Aan: 10.2.e - DGLM; 10.2.e) - BSK

Onderwerp: RE: Annotatie covenant Bonaire

Hoi 10.2.e

Mooie tekst. Ik zou aan laatste zin eindigend op "convenant ondertekenen", willen toevoegen "waarbij het dan de bedoeling is om de gedeputeerde in het zonnetje te zetten".

Volgens mij hoeft een nota nu niet. Wel als er straks idd half november wordt getekend. Maar ik hoop dan weer full swing te kunnen gaan. Mag ook wel tegen die tijd ☺

Groet,

10.2.e

+31 10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 10:12

Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Annotatie covenant Bonaire

Dag 10.2.e en 10.2.e

Hieronder de opzet voor de annotatie voor 10.2.e voor de staf. Ik hoor graag of jullie nog opmerkingen/aanvullingen hebben.

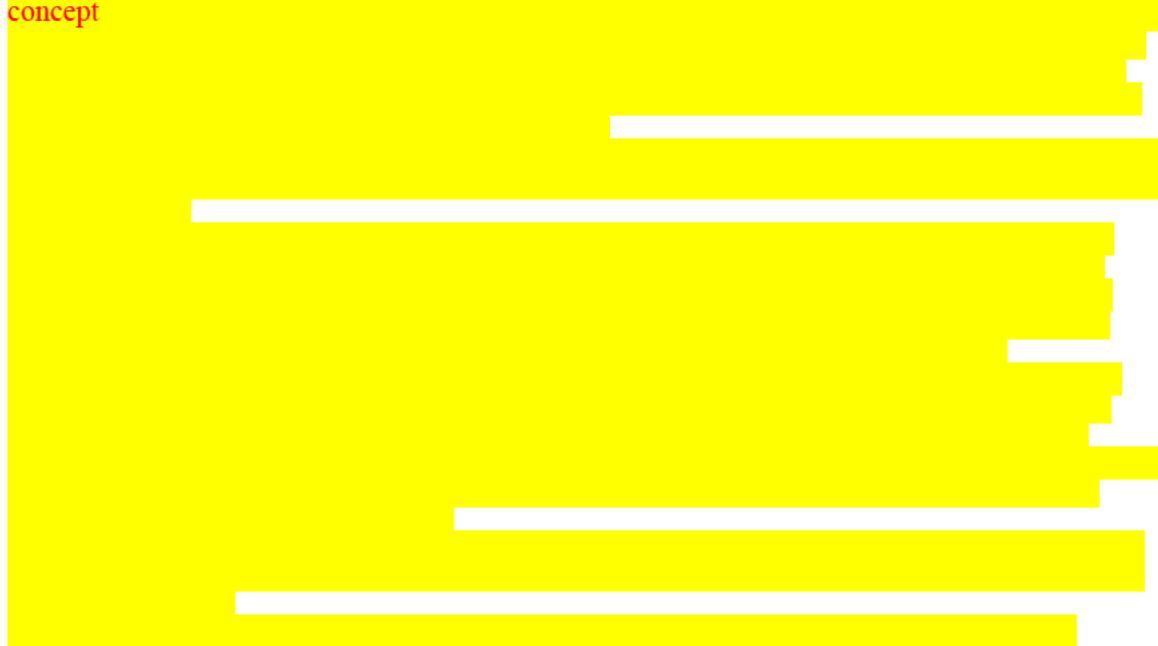
Het is mij nog niet duidelijk of ik ook een nieuwe nota de lijn in moet doen. Zekerheidshalve heb ik er wel alvast één gemaakt (ik kom daar later waarschijnlijk niet meer aan toe), zie bijlage. Jullie kunnen daar eventueel ook al even naar kijken, maar dat kan dus verspilde moeite zijn als een nieuwe nota niet nodig blijkt te zijn.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Annotatie

concept



Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e - secretariaat
Onderwerp: Annotatie staf 30/10 Bonaire
Datum: maandag 28 oktober 2019 09:13:00

Goedemorgen,

Zouden jullie onderstaande annotatie in ibabs kunnen zetten voor 10.2.e voor de staf van 30/10 betreffende convenant Bonaire. Bedankt alvast.

Annotatie

Met dit convenant hebben we meer mogelijkheden om OLB te sturen naar verbeteringen in het havenbedrijf; voor ons veel belangrijker dan de nieuwe haven. OLB ziet dat natuurlijk anders, maar we hebben laten doorschemeren dat als er geen voortgang is in de software ze ook de hardware kunnen vergeten. Vandaar dat nu opgenomen is dat havenverordeningen etc. uiterlijk per 1/1/2020 moet zijn getekend (na twee jaar!).

Verder is van belang dat onze Minister deels verantwoordelijk is voor de maritieme veiligheid op Bonaire. We hebben nu 9 jaar een Koninkrijksrelatie, waarbij op veiligheidsgebied niet heel veel is gerealiseerd.

Uit het convenant volgen geen financiële consequenties voor wat betreft de aanleg van een haven. We doen eerst een verkenning (buca, mer, mkba, financieringsconstructie) waarna mogelijk een planstudie start, nadat de bevindingen van de verkenning en de wijze waarop vervolg wordt ingericht plus financiering schriftelijk is vastgelegd. Het kan dus nog een tijd duren voor we zover zijn en anders houden we ze aan het lijntje zoals we ook met intentieverklaring 2014 hebben gedaan. Het havenbedrijf aldaar moet in ieder geval gezond genoeg zijn om de aanleg van een haven te overwegen. De aanleg is daarbij een losstaand traject en de voorbereiding en besluitvorming zal waarschijnlijk nog wel wat jaren duren.

Wel zijn er kosten ten behoeve van de verkenning maar dat kan uit het BES programmabudget dat we al hebben. Voordeel convenant: OLB gaat nu een deel mee betalen. Iets wat ze de afgelopen jaren niet hebben gedaan.

De gedeputeerde zal hoogstwaarschijnlijk midden november in Den Haag zijn en het zou voor de onderlinge relatie en commitment mooi zijn als de Minister dan gezamenlijk het convenant kan ondertekenen waarbij het dan de bedoeling is om de gedeputeerde in het zonnetje te zetten.

Het convenant is verder aan HBJZ voorgelegd en de laatste versie is akkoord bevonden.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Annotatie covenant Bonaire
Datum: maandag 28 oktober 2019 09:15:00

Hoi 10.2.e

De annotatie is akkoord. Met toevoeging van 10.2.e is dit de laatste versie:

Annotatie

Met dit covenant hebben we meer mogelijkheden om OLB te sturen naar verbeteringen in het havenbedrijf; voor ons veel belangrijker dan de nieuwe haven. OLB ziet dat natuurlijk anders, maar we hebben laten doorschemeren dat als er geen voortgang is in de software ze ook de hardware kunnen vergeten. Vandaar dat nu opgenomen is dat havenverordeningen etc. uiterlijk per 1/1/2020 moet zijn getekend (na twee jaar!). Verder is van belang dat onze Minister deels verantwoordelijk is voor de maritieme veiligheid op Bonaire. We hebben nu 9 jaar een Koninkrijksrelatie, waarbij op veiligheidsgebied niet heel veel is gerealiseerd.

Uit het covenant volgen geen financiële consequenties voor wat betreft de aanleg van een haven. We doen eerst een verkenning (buca, mer, mkba, financieringsconstructie) waarna mogelijk een planstudie start, nadat de bevindingen van de verkenning en de wijze waarop vervolg wordt ingericht plus financiering schriftelijk is vastgelegd. Het kan dus nog een tijd duren voor we zover zijn en anders houden we ze aan het lijntje zoals we ook met intentieverklaring 2014 hebben gedaan. Het havenbedrijf aldaar moet in ieder geval gezond genoeg zijn om de aanleg van een haven te overwegen. De aanleg is daarbij een losstaand traject en de voorbereiding en besluitvorming zal waarschijnlijk nog wel wat jaren duren.

Wel zijn er kosten ten behoeve van de verkenning maar dat kan uit het BES programmabudget dat we al hebben. Voordeel covenant: OLB gaat nu een deel mee betalen. Iets wat ze de afgelopen jaren niet hebben gedaan.

De gedeputeerde zal hoogstwaarschijnlijk midden november in Den Haag zijn en het zou voor de onderlinge relatie en commitment mooi zijn als de Minister dan gezamenlijk het covenant kan ondertekenen waarbij het dan de bedoeling is om de gedeputeerde in het zonnetje te zetten.

Het covenant is verder aan HBJZ voorgelegd en de laatste versie is akkoord bevonden.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 16:35

Aan: 10.2.e s) - DGLM

Onderwerp: RE: Annotatie covenant Bonaire

Hoi 10.2.e

Doe ik; hij ligt nu bij 10.2.e De bijgevoegde nota was overigens enkel anticiperend (nog verzoek daartoe gehad), en hoeft dus (vooralsnog) niet worden ingevoegd.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 13:14

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Annotatie covenant Bonaire

Hi 10.2.e

Kun je mij een seintje geven zodra de annotatie akkoord is? Dan voeg ik hem in, in de GA voor de staf.

Van: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 13:11

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Annotatie covenant Bonaire

Hierbij

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 10:12

Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Annotatie covenant Bonaire

Dag 10.2.e en 10.2.e

Hieronder de opzet voor de annotatie voor 10.2.e voor de staf. Ik hoor graag of jullie nog opmerkingen/aanvullingen hebben.

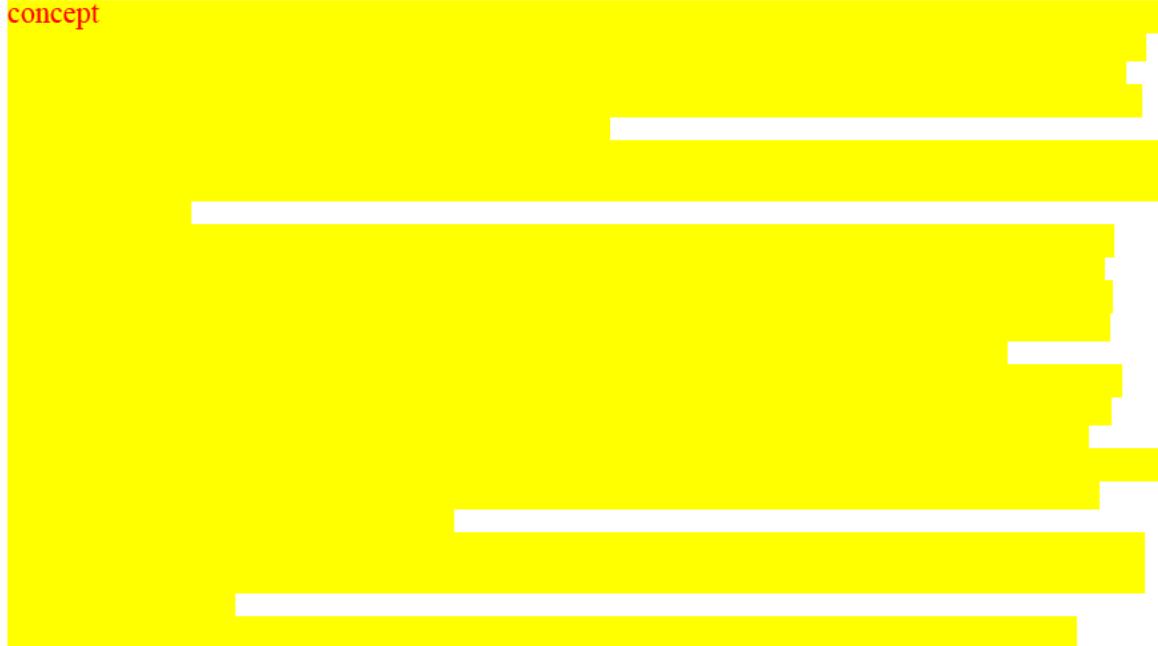
Het is mij nog niet duidelijk of ik ook een nieuwe nota de lijn in moet doen. Zekerheidshalve heb ik er wel alvast één gemaakt (ik kom daar later waarschijnlijk niet meer aan toe), zie bijlage. Jullie kunnen daar eventueel ook al even naar kijken, maar dat kan dus verspilde moeite zijn als een nieuwe nota niet nodig blijkt te zijn.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Annotatie

concept



Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e | 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: RE: Besluitvorming Covenant
Datum: donderdag 31 oktober 2019 13:54:00

Goedemiddag heren,
Helaas is het stafoverleg gisteren niet doorgegaan. Covenant wordt nu op het eerst volgende stafoverleg (als eerste punt) besproken: 6 november. Ik houd jullie op de hoogte.
Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 29 oktober 2019 16:05

Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e

CC: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Besluitvorming Covenant

Beste 10.2.e en 10.2.e

Morgen wordt in de staf van de minister het Samenwerkingsconvenant besproken. Ik ga er van uit dat we kort daarna door 10.2.e of 10.2.e geïnformeerd worden over de uitkomst en de bereidheid van de minister om dit medio november te tekenen samen met de gedeputeerde..

10.2.e heeft het BC al ingestemd met het Convenant?

Een ander punt van gezamenlijke aandacht betreft de subsidieverlening voor de verlenging van de Zuidpier cs, daarover 2 vragen;

1. 10.2.e is het banknummer van het OLB bij de BNG al bekend? Wil je het besluit van de BNG over de toekenning van het banknummer aan I&W te sturen.
2. 10.2.e hoe staat het met de beschikking wanneer kan die worden afgerond en weet je al wat meer over de mogelijke verhoging met €150.000? Deze week wordt de administratieve afronding van het renovatieproject geregeld met RWS, aan de cijfers veranderd er niets. Ik zal je de brief hierover sturen.

Ik hoor graag van jullie.

Mvrgr

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - HBJZ
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Covenant Bonaire
Datum: donderdag 7 november 2019 12:52:00
Bijlagen: [191004 OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire.docx](#)

Dag 10.2.e

Bijgevoegd convenant is reeds voorgelegd aan jouw HBJZ collega 10.2.e (en akkoord bevonden), maar ik begrijp zojuist dat het convenant ook aan jou/jouw afdeling moet worden voorgelegd voor een juridisch akkoord. Hierbij daarom de vraag of jij naar het convenant kan kijken. Nu we in de veronderstelling waren dat het al met HBJZ is afgestemd, is er enige haast bij, aangezien Bonaire eigenlijk het convenant al heeft goedgekeurd. Onze minister heeft het convenant nog niet goedgekeurd (wel al gezien en heeft wat vragen over de financiële verplichten), dus graag hoor ik of jij nog aan- en/of opmerkingen hebt, zodat we het proces zo snel mogelijk kunnen afronden. Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

[www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw](#)

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DBO
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Datum: vrijdag 8 november 2019 12:57:00

Dag 10.2.e

Gisteren stond het convenant met Bonaire op de agenda van de staf DGLM. Helaas is het (weer) niet aan bod gekomen. Bonaire wacht nu al enige tijd op een reactie van onze kant. Welke mogelijkheden zijn er om het convenant op korte termijn met de minister te bespreken?

Nog even kort ter toelichting:

Het convenant 2019 is vooral bedoeld om Bonaire verder over de streep te trekken om hun havenbedrijf beter in te richten. In 2014 heeft het convenant 2014 hiertoe een goede impuls gegeven en zijn er goede stappen gezet. Met het vernieuwde convenant 2019 hopen we dit voort te zetten en nog grotere stappen te maken. Daarbij speelt dat de minister ook deels verantwoordelijk is voor vlot en veilig scheepvaartverkeer op Bonaire en dat een goed functionerend havenbedrijf ook in dit opzicht van belang is.

Uit het convenant volgen geen financiële consequenties voor wat betreft de aanleg van een nieuwe haven. We doen eerst een verkenning (buca, mer, mkba, financieringsconstructie) waarna mogelijk een planstudie start. Het kan dus nog een tijd duren voor we zover zijn. Het havenbedrijf aldaar moet in ieder geval gezond genoeg zijn om de aanleg van een nieuwe haven überhaupt te overwegen. De aanleg is daarbij een losstaand traject en de voorbereiding en besluitvorming (apart besluit door de minister) zal waarschijnlijk nog wat jaren duren.

Wel zijn er kosten ten behoeve van de verkenning maar dat wordt gefinancierd uit het reeds bestaande BES programmabudget. Bijkomend voordeel van het convenant 2019: Bonaire gaat nu een deel mee betalen, iets wat ze de afgelopen jaren niet hebben gedaan.

Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 16:06

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

10.2.e , nota staat bij minister met het verzoek of ze achteraf wil tekenen ivm volle agenda.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 20:50

Aan: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

10.2.e

Ik vind deze discussie wel lastig zo. Voordelen/doel van convenant staan in de nota. IenW heeft onlangs van stas Knops nog op zijn dak gehad dat we te weinig doen in CN qua infra. Convenant kan ook later separaat getekend worden door beide partijen, maar elkaar recht in de ogen kijken helpt. Convenant kan ook niet getekend worden, dan gebeuren er vast niet direct grote ongelukken, maar dat bespoedigt de toch al niet zo snel lopende ontwikkelingen in de haven van Bonaire zeker niet (to put it mildly).

Gezien de tijd en de volle agenda's zou ik me kunnen voorstellen dat we zeggen dat tekenmoment niet past in de agenda van M en dat we convenant separaat laten tekenen. En dat we daar nog paar weken voor nemen. Dan ontvangt de minister het concept-convenant binnenkort van ons met verzoek tot akkoord.

Is dit zo werkbaar?

Vr groet

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Datum: woensdag 09 okt. 2019 8:32 PM

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Hoi 10.2.e

Ik vermoed dat de minister wat pietluttig kan zijn met betrekking tot haar betrokkenheid: eenmaal convenant getekend, hebben we wel een inspanningsverplichting. De vraag is of we die moeten willen hebben, maar wellicht is dat een gepasseerd station.

Wat als ze het convenant niet kan tekenen? Dan JHD? En als we helemaal geen convenant afsluiten, wat gaat er dan mis?

Vr. groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 14:52

Aan: 10.2.e DBO <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

10.2.e

Dank voor reactie op je vrije dag.

Doel van het convenant is dat Bonaire de havenzaken beter gaat organiseren. Daar staan concrete zaken over in en dat er mogelijk investeringen komen in bijv. een vrachthaven. Financiering daarbij kan komen uit allerlei bronnen: europese subsidies, renteloze leningen en enveloppes voor de carib. Daar leggen we ons niet concreet op vast met het convenant.

Heb je hiermee een antwoord op je vraag? Wil je concept-convenant hebben?

Vr groet

10.2.e

Van: 10.2.e) - DBO <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 11:56

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Kennelijk is er geen tijd geweest om dit convenant te bespreken vanmorgen? In dat geval moet het wederom worden voorgelegd, maar de agenda van de minister zit eigenlijk ramvol.

En ik vermoed dat de minister wil weten of ze door het zelf ondertekenen van een convenant gedwongen wordt om een schop in de grond te zetten, ook al heeft Bonaire de boel dan nog steeds niet goed georganiseerd. Het is toch een intentieverklaring.

Kan die info toegevoegd worden?

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @minienw.nl>

Datum: vrijdag 04 okt. 2019 8:39 PM

Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Dag 10.2.e

De minister wil het convenant eerst bespreken in de staf.

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 17:21

Aan: 10.2.e <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RONDZENDMAP-2019/9674 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, HEDEN Termijn 4 oktober: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Opmerking:

"vrijdag 4 oktober 2019 om 17:11:41 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Eerst bespreken in de staf.

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Deze actie is opnieuw aan u toegewezen.

Open bijgevoegde bijlage om in HPRM het bestand en de recordactie van record RONDZENDMAP-2019/9674 te kunnen bekijken.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRM WebClientClassic?uri=14080460&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e "
Onderwerp: RE: Staf minister
Datum: vrijdag 8 november 2019 13:01:00

Ja, ik heb de politiek assistent benaderd, maar ook daar is de agenda vol... Ik heb in ieder geval aangegeven dat we nu al een aantal keren zijn overgeslagen en dat Bonaire al enige tijd wacht. Hopelijk levert dat iets op...

Ik ga er achteraan!

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e <10.2.e @portofamsterdam.com>
Verzonden: donderdag 7 november 2019 14:53
Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw nl>
Onderwerp: RE: Staf minister

Tja 10.2.e zo gaat dat bij bestuurders.... Ik heb er ook wel frustrerende ervaringen mee.

Fijn dat je toch probeert door te zetten. Het is natuurlijk frustrerend dat je er niet achter kunt komen wat de minister nou precies wil of wil weten. Is er niet een politiek assistent van haar die je daarover zou kunnen benaderen?

Gedeputeerde Tjin Asjoe is van 15 t/m 22 nov in NL. We moeten er echt op aansturen dat dan ondertekening door minister en gedeputeerde kan plaats vinden. Hij zal zich vast wel willen schikken in de ruimte die de agenda van de minister biedt. Is het mogelijk om dat al vast in haar agenda te regelen als een reservering. Wil je dat svp met 10.2.e overleggen.

Bij voorbaat dank,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw nl>
Verzonden: donderdag, 07 november 2019 14:42
Aan: 10.2.e <10.2.e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Staf minister

Dag 10.2.e

Ik zat vandaag inderdaad bij de minister met de intentie om het convenant te bespreken. Helaas ben ik niet aan de beurt geweest.. helaas is het dus weer doorgeschoven. Ik bel morgen met de ondersteuning van de minister om helder te krijgen wanneer we het dan wel echt kunnen bespreken. Sorry voor wederom uitstel, maar helaas zijn wij afhankelijk van de (drukke) agenda van de minister.

Vriendelijke groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van 10.2.e @portofamsterdam.com<10.2.e @portofamsterdam.com>>
Datum: donderdag 07 nov. 2019 2:08 PM
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw nl|10.2.e @minienw nl>>
Onderwerp: Staf minister

Hallo **10.2.e**

Ik sprak vanochtend kort met **10.2.e**. Het gaat nog niet goed met hem maar hij vertelde dat jullie proberen vandaag tussen de bedrijven door een staf overleg met de minister te houden en dat het convenant daarbij boven op de agenda staat. Ik hoop dat het is gelukt. Zou je me svp even willen bellen om bij te praten.

Bvd

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier<<https://www.portofamsterdam.com/nl/havenbedrijf/e-mail-disclaimer>> de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here<<https://www.portofamsterdam.com/en/port-amsterdam/e-mail-disclaimer>>.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier<<https://www.portofamsterdam.com/nl/havenbedrijf/e-mail-disclaimer>> de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here<<https://www.portofamsterdam.com/en/port-amsterdam/e-mail-disclaimer>>.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Covenant Bonaire
Datum: dinsdag 12 november 2019 14:15:00
Bijlagen: OPM HBJZ 191004 OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire (002).docx

10.2.e

Ik zou er niet naar kijken, maar volledigheidshalve hierbij de opmerkingen van HBJZ... 10.2.e
 en ik pakken het op.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 14:02

Aan: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - HBJZ

CC: 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e) - HBJZ

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Hallo 10.2.e

Bijgevoegd onze opmerkingen in vervolg. In deze vorm kan het dus niet door de minister worden ondertekend. We stelen voor om dit gezamenlijk aan te passen. Hopelijk op de korte termijn.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 13:13

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Het convenant wordt morgen om 09:30 in de staf DGLM besproken. Lukt het wellicht om er voor die tijd nog naar te kijken?

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 8 november 2019 12:59

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Hierbij de toelichtende stukken:

- Convenant uit 2014

- Nota van 10.2.e

En hierbij ook een korte samenvatting:

Het convenant 2019 is vooral bedoeld om Bonaire verder over de streep te trekken om hun havenbedrijf beter in te richten. In 2014 heeft het convenant 2014 hiertoe een goede impuls gegeven en zijn er goede stappen gezet. Met het vernieuwde convenant 2019 hopen we dit voort te zetten en nog grotere stappen te maken. Daarbij speelt dat de minister ook deels verantwoordelijk is voor vlot en veilig scheepvaartverkeer op Bonaire en dat een goed functionerend havenbedrijf ook in dit opzicht van belang is.

Uit het convenant volgen geen financiële consequenties voor wat betreft de aanleg van een nieuwe haven. We doen eerst een verkenning (buca, mer, mkba, financieringsconstructie) waarna mogelijk een planstudie start. Het kan dus nog een tijd duren voor we zover zijn. Het havenbedrijf aldaar moet in ieder geval gezond genoeg zijn om de aanleg van een nieuwe haven überhaupt te overwegen. De aanleg is daarbij een losstaand traject en de voorbereiding en besluitvorming (apart besluit door de minister) zal waarschijnlijk nog wat jaren duren.

Wel zijn er kosten ten behoeve van de verkenning maar dat wordt gefinancierd uit het reeds bestaande BES programmabudget. Bijkomend voordeel van het convenant 2019: Bonaire gaat nu een deel mee betalen, iets wat ze de afgelopen jaren niet hebben gedaan.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 13:42

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Hoi 10.2.e

Bedankt. Ik ben morgen vrij. Mijn collega 10.2.e kijkt er ook naar. Dus ook graag haar op de hoogte houden.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 13:21

Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Begrijpelijk 10.2.e dank.

Ik hoor morgen hopelijk van DBO wanneer de Minister tijd heeft om er naar te kijken. Ik kom dan terug bij je voor een concreet tijdschap. Maar hoe eerder hoe beter natuurlijk.

Ik stuur je vanavond/morgenochtend ook nog wat toelichting op het covenant brw

Vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 07 nov. 2019 12:55 PM

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e

- HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Covenant Bonaire

Hallo 10.2.e

10.2.e gaat over de totstandkoming van overeenkomsten. De inhoud ligt bij onze afdeling lucht en scheepvaart. Ligt daarom ook voor de hand dat het wat de inhoud betreft ook aan ons wordt voorgelegd. Ik zal er zsm naar kijken. Wanneer wil je uiterlijk reactie?

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 12:52

Aan: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Covenant Bonaire

Dag 10.2.e

Bijgevoegd covenant is reeds voorgelegd aan jouw HBJZ collega 10.2.e (en akkoord bevonden), maar ik begrijp zojuist dat het covenant ook aan jou/jouw afdeling moet worden voorgelegd voor een juridisch akkoord. Hierbij daarom de vraag of jij naar het covenant kan kijken. Nu we in de veronderstelling waren dat het al met HBJZ is afgestemd, is er enige haast bij, aangezien Bonaire eigenlijk het covenant al heeft goedgekeurd. Onze minister heeft het covenant nog niet goedgekeurd (wel al gezien en heeft wat vragen over de financiële verplichten), dus graag hoor ik of jij nog aan- en/of opmerkingen hebt, zodat we het proces zo snel mogelijk kunnen afronden. Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGLM | Directie Maritieme Zaken
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e
10.2.e@minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e DGLM
Aan: 10.2.e)-DGLM
Onderwerp: RE: spoed: nota ondertekening convenant met Bonaire van staf DGLM halen
Datum: dinsdag 12 november 2019 14:30:00

Voorstel:

Hoi 10.2.e

Het was ons niet duidelijk dat 10.2.e slechts een ondergeschikte toets had gedaan, aangezien we het convenant in zijn geheel aan hem hadden voorgelegd voor een juridisch akkoord (en ook hadden gekregen). Ik begrijp dat jullie nu evenwel een volledige toets hebben gedaan en dat er een en ander moet worden aangepast. Ik stel voor dat we dit zo snel mogelijk gezamenlijk doen. 10.2.e heeft al contact gehad met 10.2.e en dit zou volgende week moeten kunnen gebeuren.

Ik zou het convenant wel als agendapunt willen laten staan, aangezien ik graag verneem hoe de minister tegen een convenant aankijkt. De daadwerkelijke tekst van het convenant kan dan later, als we de aanpassingen hebben doorgevoerd, ter tekening aan de minister worden aangeboden. In de nota die voorligt is ook aan de minister te kennen gegeven dat de tekst van het convenant niet definitief is.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 14:05

Aan: 10.2.e - DGLM

Onderwerp: FW: spoed: nota ondertekening convenant met Bonaire van staf DGLM halen

Van: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 14:01

Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

DBO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: spoed: nota ondertekening convenant met Bonaire van staf DGLM halen

Hoi 10.2.e

Morgen staat er nu nog een nota verzoek ondertekening convenant Bonaire geagendeerd voor de staf. Tijdens de vorige staf had ik al aan de vervanger van 10.2.e doorgegeven dat wij het Convenant nog niet hadden zien langs komen voor toetsing en medeparaaf. Er was alleen over klein ondergeschikt privaatrechtelijk punt contact gezocht met 10.2.e (van ABJZ/HBJZ).

Inmiddels hebben we tussen alle drukke werkzaamheden door een toets verricht. Conclusie is dat dit convenant niet aan de M kan worden voorgelegd. Er moet nog het nodig aangepast worden. Op dit moment zoekt 10.2.e contact met 10.2.e hierover. Zou jij willen vragen dit van de agenda van de staf DGLM te halen?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e HBJZ; 10.2.e) - DGLM
Cc: 10.2.e) - HBJZ
Onderwerp: RE: covenant bonaire
Datum: woensdag 13 november 2019 15:12:00

Hoi 10.2.e
In je agenda staat dat je vrij bent vandaag ☺ Ik bel je meteen even!
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: woensdag 13 november 2019 15:06
Aan: 10.2.e - DGLM; 10.2.e - DGLM
CC: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: covenant bonaire
Hallo 10.2.e en 10.2.e
Ik ben niet vrij maar werk thuis. Lijkt me goed om e.e.a door te nemen maar dat moet dan wel morgen voor 10.00 uur. Daarna is stikstofdebat.

Groet
10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 13 november 2019 14:58
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM
<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: covenant bonaire
Ik ben er morgenmiddag bij als die doorgaat. Er is vanochtend een mail van 10.2.e uitgegaan met alle stukken voor deze telefonische staf. Jouw opmerking naar de M dat het zuiver vormtechnisch is, is voor jouw rekening. Zoals gezegd gaan we nog samen praten over proces (geen medeparaaf etc..)

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 13 november 2019 14:52
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: covenant bonaire

10.2.e
Mogelijk is er morgen aan het einde van de middag een telefonisch bila met de minister. Gefluisterd wordt 1645, maar ik heb nog geen bevestiging. Covenant Bonaire zou dan oa besproken worden.

10.2.e heeft inmiddels jullie suggesties voor aanpassingen en detail doorgenomen. Die kunnen en zullen we grotendeels overnemen, op een enkel punt neemt hij morgenochtend nog contact op met 10.2.e (die heeft nu vrij) om door te nemen of we elkaar goed begrijpen.

Als ik er morgen bij ben (of 10.2.e dan zal ik M melden dat tekenen oi volgende week mogelijk is en dat ze (via de lijn) nog een definitieve tekenversie van het convenant krijgt toegestuurd. Dat deze op aantal punten verschilt van de voorliggende versie, maar dat dit mn vormtechnisch is (moeten 10.2.e en 10.2.e morgen ook even bekijken of dat klopt). Dit uiteraard ook afhankelijk van inbreng van de minister. Wij zullen na het gesprek met haar ook nog contact opnemen met Bonaire en PoA om de wijzigingen met hen af te stemmen.

Maar ik moet eerst nog zien of tel. meeting echt doorgaat.

Vr groet

10.2.e

10.2.e

10.2.e

DG LUCHTVAART EN MARITIEM
MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
10.2.e @MINIENW.NL

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e [REDACTED]) - BSK; 10.2.e [REDACTED]) - DBO
Onderwerp: RE: Tekenmoment convenant Bonaire
Datum: woensdag 13 november 2019 15:19:00

Beste 10.2.e
OK helder, dank.
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 13 november 2019 14:38

Aan: 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e BSK; 10.2.e [REDACTED] - DBO ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Tekenmoment convenant Bonaire

Beste 10.2.e volgende week is wel erg kort dag. En bovendien vanaf woensdag bomvol met alle MIRT-bestuurlijke overleggen. Of de minister er vrijdag na de Ministerraad nog tijd voor wil maken denk ik niet – maar je mag het haar natuurlijk vragen morgen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl

Verzonden: woensdag 13 november 2019 13:28

Aan: 10.2.e [REDACTED] - DBO 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl

CC: 10.2.e BSK 10.2.e @minienw.nl

Onderwerp: Tekenmoment convenant Bonaire

Dag 10.2.e

Momenteel zijn wij bij Maritieme Zaken samen met HBJZ bezig met de laatste puntjes op de i aan het zetten van een convenant met Bonaire betreffende maritieme verbeteringen op Bonaire. Als het goed is, wordt de strekking morgenmiddag - ter vervanging van het afgelaste stafoverleg vandaag - met de minister besproken. Mocht zij akkoord gaan met een convenant, dan zou het mooi zijn als zij mid/eind volgende week een moment (15 minuten) zou hebben om het convenant samen met de Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe te ondertekenen. De Gedeputeerde is volgende week in Nederland en is tot en met donderdag beschikbaar. Hij zou zelfs zijn verblijf iets kunnen verlengen als het een mogelijkheid is om en marge van de ministerraad op vrijdag het convenant te ondertekenen.

Zie jij een mogelijkheid in de agenda van de minister voor een tekenmoment mid/eind volgende week? De Gedeputeerde is al eerder een keer afgereisd om het convenant te ondertekenen, maar dat is toen niet doorgegaan aangezien de minister wat vragen had over het convenant (de vragen van de minister worden dus waarschijnlijk morgen met haar besproken). Het zou mooi zijn als het deze keer wel lukt (ervan uitgaande dat de minister morgen akkoord gaat met het convenant). Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: Convenant Bonaire
Datum: donderdag 14 november 2019 16:22:00
Bijlagen: OPM HBJZ 191004 OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire 10.2 1.2.docx

Hoi 10.2.e
Hierbij een schone versie van de laatste versie van het convenant. Als jij jouw punten, na overleg met 10.2.e daar nog kan in verwerken graag. Mogelijk zou volgende week vrijdag, 22 november, een tekenmoment kunnen plaatsvinden. Is dit een reële mogelijkheid wat jou betreft?
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: woensdag 13 november 2019 16:17
Aan: 10.2.e) - HBJZ
Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Hoi 10.2.e
Nogmaals veel dank voor jullie snelle reactie. Ik heb eea verwerkt in bijgevoegd document. Ik stuur het nog niet naar de anderen, nu wij morgenochtend nog samenkommen.
Tot morgen,

10.2.e
Van: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 november 2019 14:02
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - HBJZ
<10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) -
HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire
Hallo 10.2.e
Bijgevoegd onze opmerkingen in vervolg. In deze vorm kan het dus niet door de minister worden ondertekend. We stelen voor om dit gezamenlijk aan te passen. Hopelijk op de korte termijn.
Groet
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 november 2019 13:13
Aan: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -
HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Hoi 10.2.e en 10.2.e
Het convenant wordt morgen om 09:30 in de staf DGLM besproken. Lukt het wellicht om er voor die tijd nog naar te kijken?
Vriendelijke groet,

10.2.e
Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: vrijdag 8 november 2019 12:59
Aan: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
HBJZ <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Hoi 10.2.e en 10.2.e
Hierbij de toelichtende stukken:
- Convenant uit 2014
- Nota van 10.2.e

En hierbij ook een korte samenvatting:
Het convenant 2019 is vooral bedoeld om Bonaire verder over de streep te trekken om hun

havenbedrijf beter in te richten. In 2014 heeft het convenant 2014 hiertoe een goede impuls gegeven en zijn er goede stappen gezet. Met het vernieuwde convenant 2019 hopen we dit voort te zetten en nog grotere stappen te maken. Daarbij speelt dat de minister ook deels verantwoordelijk is voor vlot en veilig scheepvaartverkeer op Bonaire en dat een goed functionerend havenbedrijf ook in dit opzicht van belang is.

Uit het convenant volgen geen financiële consequenties voor wat betreft de aanleg van een nieuwe haven. We doen eerst een verkenning (buca, mer, mkba, financieringsconstructie) waarna mogelijk een planstudie start. Het kan dus nog een tijd duren voor we zover zijn. Het havenbedrijf aldaar moet in ieder geval gezond genoeg zijn om de aanleg van een nieuwe haven überhaupt te overwegen. De aanleg is daarbij een losstaand traject en de voorbereiding en besluitvorming (apart besluit door de minister) zal waarschijnlijk nog wat jaren duren. Wel zijn er kosten ten behoeve van de verkenning maar dat wordt gefinancierd uit het reeds bestaande BES programmabudget. Bijkomend voordeel van het convenant 2019: Bonaire gaat nu een deel mee betalen, iets wat ze de afgelopen jaren niet hebben gedaan.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 13:42

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Hoi 10.2.e

Bedankt. Ik ben morgen vrij. Mijn collega 10.2.e kijkt er ook naar. Dus ook graag haar op de hoogte houden.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 13:21

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Begrijpelijk 10.2.e dank.

Ik hoor morgen hopelijk van DBO wanneer de Minister tijd heeft om er naar te kijken. Ik kom dan terug bij je voor een concreet tijdschap. Maar hoe eerder hoe beter natuurlijk.

Ik stuur je vanavond/morgenochtend ook nog wat toelichting op het convenant brw

Vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 07 nov. 2019 12:55 PM

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Convenant Bonaire

Hallo 10.2.e

10.2.e gaat over de totstandkoming van overeenkomsten. De inhoud ligt bij onze afdeling lucht en scheepvaart. Ligt daarom ook voor de hand dat het wat de inhoud betreft ook aan ons wordt voorgelegd. Ik zal er zsm naar kijken. Wanneer wil je uiterlijk reactie?

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 november 2019 12:52

Aan: 10.2.e) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Covenant Bonaire

Dag 10.2.e

Bijgevoegd convenant is reeds voorgelegd aan jouw HBJZ collega 10.2.e (en akkoord bevonden), maar ik begrijp zojuist dat het convenant ook aan jou/jouw afdeling moet worden voorgelegd voor een juridisch akkoord. Hierbij daarom de vraag of jij naar het convenant kan kijken. Nu we in de veronderstelling waren dat het al met HBJZ is afgestemd, is er enige haast bij, aangezien Bonaire eigenlijk het convenant al heeft goedgekeurd. Onze minister heeft het convenant nog niet goedgekeurd (wel al gezien en heeft wat vragen over de financiële verplichten), dus graag hoor ik of jij nog aan- en/of opmerkingen hebt, zodat we het proces zo snel mogelijk kunnen afronden. Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e [DGLM](#)
Aan: 10.2.e [BSK](#)
Onderwerp: FW: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: dinsdag 19 november 2019 09:25:00
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 10.2.e

Ter info.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: maandag 18 november 2019 22:32

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGLM ; 10.2.e - DGLM

Onderwerp: RE: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e pas vandaag konden we convenant met minister bespreken. Wij hadden nog steeds niet gehoord waar haar zorgen lagen. Wij dachten dat het om geld zou gaan, maar dat is niet het geval.

Haar zorgen gaan over de verlenging van de cruisepier en of hierbij geen koraal verloren gaat. Wat voor onderzoeken zijn daarna gedaan? Zijn de benodigde vergunningen al verkregen? Is er stakeholder overleg geweest met de natuurpartijen?

Gr, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e [@portofamsterdam.com](#)>

Datum: vrijdag 15 nov. 2019 2:43 PM

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e

Al weken proberen jullie het convenant getekend te krijgen door de minister. Ik hoorde van 10.2.e 10.2.e dat jij dit mogelijk gisteren met de minister zou bespreken. Is dat gelukt? Zou het komende week door minister en gedeputeerde getekend kunnen worden. Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe is komende week in NL en is op 21 nov in Den Haag. Ik weet dat 10.2.e met de planning bezig is maar hoor graag of de minister getekend heeft.

Ik hoor graag van je,

Met vriendelijke groet,



10.2.e

10.2.e

T: +31 (0)10.2.e

M: +31 (10.2.e)

E: 10.2.e [@portofamsterdam.com](#)

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam

P.O. Box 19406 | 1000 GK Amsterdam

The Netherlands

www.portofamsterdaminternational.com

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees

[hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e [- DGLM](#)
Aan: 10.2.e [- DGMO](#)
Onderwerp: Covenant
Datum: woensdag 20 november 2019 07:35:40

Hoi 10.2.e

Ik ben bang dat vrijdag ondertekenen niet gaat lukken.. ik wacht nog op HBJZ voor de opmerkingen en moet daarna nog afstemmen met 10.2.e/OLB. Daarbij wachten we ook nog steeds op reactie van minister 10.2.e Tekenmoment vrijdag is daarbij ook nog niet concreet voorgelegd, aangezien eerst haar 'bezwaren' geadresseerd moeten worden.

Groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - HBJZ
Cc: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e) - HBJZ; 10.2.e) - HBJZ
Onderwerp: RE: OPM HBJZ convenant Bonaire
Datum: dinsdag 26 november 2019 15:23:00
Bijlagen: HBJZ_191004_OLB TenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire schoon.docx

Goedemiddag,
Ik heb jullie opmerkingen overgenomen en verwerkt. Hierbij de schone versie.
Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: donderdag 21 november 2019 09:20

Aan: 10.2.e) - HBJZ

CC: 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e) -

HBJZ

Onderwerp: RE: OPM HBJZ convenant Bonaire

Goedemorgen allen,

Veel dank voor jullie snelle reactie en scherpe blikken! Ik begrijp jullie kanttekeningen volkomen en ik waardeer het zeer dat jullie in dit geval een uitzondering willen maken. Voor mij is het ook enigszins lastig omdat ik pas in een laat stadium dit traject heb overgenomen en de afstemming met OLB/Port of Amsterdam al in een ver gevorderd stadium was/is. Hopelijk kunnen we het nu snel afronden. Nogmaals veel dank en ik stuur de aangepaste versie zo snel mogelijk toe.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 20 november 2019 14:24

Aan: 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: OPM HBJZ convenant Bonaire

Hoi 10.2.e

Hierbij onze opmerkingen bij de tekst en in vervolg op de laatste versie van jou kant. Aan het eind (artikel 38) is nog een criteertitel opgenomen, die in elk geval overnemen. Zie nog graag de aangepaste versie tegemoet.

We willen graag benadrukken dat zoals het convenant er nu uitziet bepaald niet gebruikelijk is volgens de Aanwijzingen voor de convenanten die Rijksbreed gelden en de huisstijl van de Rijksoverheid. Het is eigenlijk een voorbeeld van hoe het niet moet en we verwachten dan ook dat dit in het vervolg niet herhaald zal worden. We willen extra benadrukken dat dit een uitzondering moet blijven (gezien de termijn voor ondertekening van dit convenant door de minister). Uit ervaring blijkt dat zulke teksten soms een eigen leven gaan leiden en dat we dit dan vaker gaan zien omdat dit als voorbeeld zal worden gebruikt.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire gewijzigde versie met opmerkingen 10
Datum: woensdag 27 november 2019 10:39:42

Beste 10.2.e

De wijzigingen komen allemaal van HBJZ, mijn contactpersoon aldaar is 10.2.e 06 10.2.e Hij heeft samen met zijn collega's naar het convenant gekeken. Prima dat jullie alvast een slag maken en dat ik donderdag weer aanhaak!

Vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>
Datum: dinsdag 26 nov. 2019 9:47 PM
Aan: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @mac.com>
Kopie: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire gewijzigde versie met opmerkingen WV

Beste 10.2.e en 10.2.e

Poeh een hele klus om de vergelijking te maken tussen de oude en de nieuwe versie.

Mijn overall oordeel is dat de nieuwe versie een goede verbetering is, vooral in redactionele zin!

Voorheen hadden we overwegingen en bepalingen achter elkaar staan en die doorgenummerd.

Nu is een heldere structuur aangebracht waarbij onderscheid is gemaakt tussen overwegingen en bepalingen en die laatste zijn nu als artikelen in de overeenkomst opgevoerd. De artikelen zijn als zodanig geherformuleerd waarbij de strekking doorgaans hetzelfde is gebleven.

Ik heb in de nieuwe versie veel opmerkingen in de kantlijn aangegeven vooral bedoeld om te zorgen dat jullie de vorige tekst er niet bij hoeven te pakken. Ik heb de oude tekst er dan ook vaak bij gezet.

De meeste opmerkingen betreffen het voorstel om wijzigingen over te nemen. Ook heb ik een aantal kleinere redactionele wijzigingen voorgesteld.

Echter er zijn ook wel een aantal zaken waarvan ik denk dat de wijzigingen niet in lijn zijn met de intenties die we hadden bij het maken van dit convenant.

Ik stel voor dat 10.2.e en ik dit woensdag bespreken. Wanneer kan dat 10.2.e

10.2.e is het een optie dat we de opmerkingen met de opsteller delen? Ik kan dan met hem overleggen over de wijzigingsvoorstellingen, nadat ik hem eerste heb gecomplimenteerd met deze versie. Ik schat in dat ik met haar/hem een heel eind kom en dat er dan nog wel een paar meer beleidmatige punten overblijven die we gedrieën moeten bespreken. Als je dit wat vind zou je mijn opmerkingen dan aan deze persoon willen mailen en mij zijn/haar tel nr geven dan kan ik hem bellen en zouden wij gedrieën dit donderdag kunnen afronden.

Ik hoor graag van jullie.

Mvrgr

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees

[hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - HBIZ
Onderwerp: FW: OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire gewijzigde versie met opmerkingen 10.2
Datum: woensdag 27 november 2019 10:43:40
Bijlagen: OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire gewijzigde versie met opmerkingen 10.2.ocx

Hoi 10.2.e 10.2.e heeft een aantal punten die hij graag nog zou willen bespreken, zie onderstaande mail. Hij zal hierover met jou contact opnemen. Ik ben zelf momenteel in het buitenland, dus ik kijk er zelf morgen naar.
Ik heb 10.2.e overigens alleen een schone versie gestuurd. Jullie t&c versie wilde ik nog 'extern-vriendelijk' maken, maar 10.2.e heeft intussen zelf een vergelijkend document gemaakt met zijn eigen opmerkingen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>
Datum: dinsdag 26 nov. 2019 9:47 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl, 10.2.e @mac.com>
Kopie: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire gewijzigde versie met opmerkingen 10.2.e

Beste 10.2.e en 10.2.e

Poeh een hele klus om de vergelijking te maken tussen de oude en de nieuwe versie.
Mijn overall oordeel is dat de nieuwe versie een goede verbetering is, vooral in redactionele zin!
Voorheen hadden we overwegingen en bepalingen achter elkaar staan en die doorgenummerd.
Nu is een heldere structuur aangebracht waarbij onderscheid is gemaakt tussen overwegingen en bepalingen en die laatste zijn nu als artikelen in de overeenkomst opgevoerd. De artikelen zijn als zodanig geherformuleerd waarbij de strekking doorgaans hetzelfde is gebleven.
Ik heb in de nieuwe versie veel opmerkingen in de kantlijn aangegeven vooral bedoeld om te zorgen dat jullie de vorige tekst er niet bij hoeven te pakken. Ik heb de oude tekst er dan ook vaak bij gezet.

De meeste opmerkingen betreffen het voorstel om wijzigingen over te nemen. Ook heb ik een aantal kleinere redactionele wijzigingen voorgesteld.

Echter er zijn ook wel een aantal zaken waarvan ik denk dat de wijzigingen niet in lijn zijn met de intenties die we hadden bij het maken van dit convenant.

Ik stel voor dat 10.2.e en ik dit woensdag bespreken. Wanneer kan dat? 10.2.e
10.2.e is het een optie dat we de opmerkingen met de opsteller delen? Ik kan dan met hem overleggen over de wijzigingsvoorstellen, nadat ik hem eerste heb gecomplimenteerd met deze versie. Ik schat in dat ik met haar/hem een heel eind kom en dat er dan nog wel een paar meer beleidmatige punten overblijven die we gedrieën moeten bespreken. Als je dit wat vind zou je mijn opmerkingen dan aan deze persoon willen mailen en mij zijn/haar tel nr geven dan kan ik hem bellen en zouden wij gedrieën dit donderdag kunnen afronden.

Ik hoor graag van jullie.

Mvrgr

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DBO
Cc: 10.2.e) - BSK
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Datum: vrijdag 29 november 2019 12:33:00

Hoi 10.2.e

Goed nieuws dat de minister inmiddels akkoord is. Momenteel vindt nog de laatste afstemming met Bonaire plaats over de puntjes op i wat betreft de tekst van het convenant. Ik verwacht begin volgende week het convenant de lijn in te doen richting de minister.

Bonaire wil nog steeds heel graag een gezamenlijk tekenmoment en de Gedeputeerde is dan ook bereid om af te reizen naar Den Haag. Ervan uitgaande dat de minister akkoord gaat met de tekst van het convenant, wanneer zou het eerst mogelijke tekenmoment zijn? Wat Bonaire betreft, hoe eerder hoe beter natuurlijk...

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2019 11:22
Aan: 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november:
DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Dag allen, de minister is akkoord.

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2019 08:19
Aan: 10.2.e <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM
MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Opmerking:

"zondag 13 oktober 2019 om 12:43:46 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:
Zie vorige keer. Eerst bespreken.

"vrijdag 4 oktober 2019 om 17:11:41 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:
Eerst bespreken in de staf.

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Open bijgevoegde bijlage om in HPRM de recordactie van record (RONDZENDMAP-2019/9674) te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 9-10-2019 om 09:00.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClientClassic?url=14080460&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e [DGLM](#)
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire
Datum: dinsdag 3 december 2019 09:26:00

Hoi 10.2.e
Ah jammer... Ik neem het op in de nota!

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw nl>
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 17:05
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Ha 10.2.e

Sprak 10.2.e nog. Ziet er niet naar uit dat het nog voor het kerstrees kan. Mooi zou zijn als minister in persoon samen met gedeputeerde kan tekenen en anders ondertekenen en via de post/mail verzenden. Kan je dit opnemen in de nota bij convenant?

Vriendelijke groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw nl>
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:34
Aan: 10.2.e) - DBO <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Hoi 10.2.e

Goed nieuws dat de minister inmiddels akkoord is. Momenteel vindt nog de laatste afstemming met Bonaire plaats over de puntjes op i wat betreft de tekst van het convenant. Ik verwacht begin volgende week het convenant de lijn in te doen richting de minister.

Bonaire wil nog steeds heel graag een gezamenlijk tekenmoment en de Gedeputeerde is dan ook bereid om af te reizen naar Den Haag. Ervan uitgaande dat de minister akkoord gaat met de tekst van het convenant, wanneer zou het eerst mogelijke tekenmoment zijn? Wat Bonaire betreft, hoe eerder hoe beter natuurlijk...

Vriendelijke groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2019 11:22
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Dag allen, de minister is akkoord.

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: maandag 25 november 2019 08:19

Aan: 10.2.e r <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RONDZENDMAP-2019/9674 U heeft een recordactie in HPRM, Termijn 25 november: DGLM

MZ Nota M Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Opmerking:

"zondag 13 oktober 2019 om 12:43:46 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Zie vorige keer. Eerst bespreken.

"vrijdag 4 oktober 2019 om 17:11:41 (GMT-02:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Eerst bespreken in de staf.

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Open bijgevoegde bijlage om in HPRM de recordactie van record (RONDZENDMAP-2019/9674) te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 9-10-2019 om 09:00.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClientClassic?uri=14080460&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10
Datum: donderdag 5 december 2019 10:27:00
Bijlagen: image001.png

Ja, inderdaad pas als alles getekend is!

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 5 december 2019 10:26

Aan: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Ja doet 10.2.e meestal. Maar persbericht doen we pas als alles getekend is, mag ik hopen. Dus is er wat tijd.

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e <@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 5 december 2019 09:29

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen WV

10.2.e

Nota is aangepast. Ik heb als voorbeeld van de wijzigingen "verwijzingen naar wetswijzigingstrajecten" maar genoemd met de hoop dat 10.2.e dan voldoende gekend is, maar ook met de hoop dat dit voldoende algemeen is zodat niet teveel nadruk op de wijzigingen komt te liggen aangezien deze niet echt substantieel waren.

Verder begreep ik van 10.2.e dat OLB een persbericht wil publiceren. Ik zal zorgen dat dit ook met DCO wordt afgestemd. Ik heb van DCO begrepen dat ik hiervoor bij 10.2.e moet zijn (maar hij neemt momenteel zijn telefoon niet op).

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e <@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 13:51

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Graag ff contact over volgende stap²

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e <@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 13:26

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e <@minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e <@portofamsterdam.com>>; 10.2.e) - HBJZ

<10.2.e <@minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ

<10.2.e <@minienw.nl>

CC: 10.2.e <@mac.com>; 10.2.e) - DGLM

<10.2.e <@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Goedemiddag allen,

²

Hierbij volledigheidshalve de 'schone' versie die ik vanmiddag de lijn in zal doen richting de minister.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ <10.2.e <@minienw.nl>

Verzonden: maandag 2 december 2019 10:46

Aan: 10.2.e <@portofamsterdam.com>; 10.2.e - DGLM

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
HBJZ 10.2.e @minienw.nl;

CC: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLb lenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Hallo 10.2.e en 10.2.e 2

Ik ben akkoord met de track-changes. Twee kleine tekstuele aanvullingen in artikel 18 en 37.
Met vriendelijke groet

10.2.e

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>

Verzonden: vrijdag 29 november 2019 14:44

Aan: 10.2.e HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: OPM HBJZ OLb lenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Beste 10.2.e en collega's 2

Naar aanleiding van jullie reactie heb ik bijgevoegde nieuwe versie gemaakt in overleg met 10.2.e en 10.2.e

Ik heb alle opmerkingen er uit gehaald en met track-changes zijn de wijzigingen te zien.

concept 11.1 10.2.g

. Dat was nog een omissie. 10.2.e is het hier inhoudelijk mee eens.

De beëindiging stel ik voor na 4 jaar ipv 3 omdat over 3 jaar er net een nieuw Bestuurscollege is aangetreden en het is handiger dit met een beter ingewerkt college te vernieuwen.

Ik wil jullie, mede namens 10.2.e en 10.2.e verzoeken om dit maandag af te ronden zodat het zsm ondertekend kan worden door beide partijen. De gedeputeerde is bereid daarvoor naar Den Haag te komen.

Alvast dank voor jullie medewerking.

Met vriendelijke groet,



10.2.e

T: +31 (0)20 10.2.e

M: +31 (0)6 10.2.e

E: 10.2.e @portofamsterdam.com

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam

P.O. Box 19406 | 1000 GK Amsterdam

The Netherlands

www.portofamsterdaminternational.com

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e DGLM
Aan: 10.2.e - DGLM
Cc: 10.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Bonaire
Datum: maandag 9 december 2019 09:51:00

10.2.e

Zoals met 10.2.e besproken en zojuist ook met jou.

Ik heb de oplegnota iets aangepast om punt van koraal explicieter naar voren te halen:

Was

concept 11.1 10.2.g

Is nu

De kern van het samenwerkingsconvenant is een basis waarmee we de komende jaren vooruit kunnen om de haveninfrastructuur op Bonaire verder te bevorderen, uiteraard met inachtneming van alle randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld bescherming en behoud van het koraal, en zonder onze handen direct (financieel) te binden.

Voorstel voor opmerking terug richting 10.2.e :

concept 11.1 10.2.g

Volledigheidshalve is dit punt nu explicieter benoemd in de oplegnota.

Indien je akkoord bent, zal ik de lijn in HPRM doorzetten.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: maandag 9 december 2019 09:15

Aan: 10.2.e DGLM

Onderwerp: RE: Bonaire

Ja, goed plan

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 december 2019 08:57

Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Bonaire

Opmerking van 10.2.e staat ook in HPRM:

Gelet op de vragen van de minister over de wenselijkheid van cruiseschepen aldaar, graag even overleg over deze convenant.

10.2.e

Moet ik 10.2.e bellen hierover?

Gr, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 december 2019 08:30

Aan: 10.2.e DGLM <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Bonaire

10.2.e

Die vragen zijn al eerder beantwoord, waarna M akkoord heeft gegeven op vorige versie van convenant.

Heb je mail van 10.2.e nog voor ons? Want je reageert via een andere mailwisseling (die ik hieronder gedelete heb vanwege p-gevoeligheid).

Vr groet

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: zondag 8 december 2019 02:39

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Bonaire

Hi, ^{10.2.e} wil overleg hierover. M had opmerking over wenselijkheid cruiseschepen gemaakt. Mi ging haar opmerking over de verlenging van de pier in relatie tot koraal. In overleg met Stinapa, de natuurclub, wordt het koraal verplaatst. Stinapa heeft geen bezwaar tegen verlenging. Alle vergunningen zijn verleend.

Gr,

10.2.e

Van: 10.2.e10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Vraag over het Samenwerkingsconvenant
Datum: dinsdag 10 december 2019 10:45:55
Bijlagen: image001.png

Perfect, dank je!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e Zpostbus@minienw.nl>
Datum: dinsdag 10 dec. 2019 10:42 AM
Aan: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Vraag over het Samenwerkingsconvenant

Hi 10.2.e

Dank voor je reactie. Ik heb het aangepast en zal de rondzendmap doorzetten richting M.

Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 10 december 2019 09:57
Aan: 10.2.e tbus@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Vraag over het Samenwerkingsconvenant

Beste 10.2.e

Dat is inderdaad niet correct, scherp! Dat moet uiteraard zijn: "Minister van Infrastructuur en Waterstaat". Moet ik het aanpassen in HPRM of zit jij er nu al in?

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 10 december 2019 09:51
Aan: 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Vraag over het Samenwerkingsconvenant

Beste 10.2.e ,

Ik heb bovenstaande rondzendmap ontvangen bij DBO stukkenstroom. Ik had echter nog een vraag over het Samenwerkingsconvenant. Daarbij wordt onder de ondertekening de verwijzing "Minister van Verkeer en Infrastructuur" dit is toch niet correct?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Diretie Bestuursondersteuning

Rijnstraat 8 | Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

M +31 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ienw

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer : RONDZENDMAP-2019/12819

Titel : DGLM MZ Nota M Verzoek tekenen Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Persbericht samenwerkingsconvenant
Datum: dinsdag 10 december 2019 15:38:00

Beste 10.2.e

Ik heb een naam doorgekregen; 10.2.e @minienw.nl. Ik heb hem vorige week geprobeerd te bellen, maar kreeg hem niet te pakken. Ik probeer het zo nog een keer (zit nu in overleg). Ik kan dan definitief bevestigen of hij de juiste persoon is.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 15:33

Aan: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Persbericht samenwerkingsconvenant

Beste 10.2.e

Je zou me een naam geven bij jullie afd voorlichting om gezamenlijk een persbericht op te stellen over het convenant. Heb je al iemand gecontact en geïnformeerd?

Hoor graag van je.

Mvrgr

10.2.e

[Outlook voor iOS downloaden](#)

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO
Onderwerp: RE: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: donderdag 12 december 2019 09:55:00
Bijlagen: [IENW_BSK-2019_256693_01_Nota_Samenwerkingsconvenant_Zeehaven_Bonaire.DOCX](#)
[IENW_BSK-2019_256937_01_1_Bijlage_bij_nota - Nota 23 september 2019.DOCX](#)
[IENW_BSK-2019_256702_02_Samenwerkingsconvenant_Zeehaven_Bonaire.DOCX](#)

Hierbij.
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO
Verzonden: woensdag 11 december 2019 17:49
Aan: 10.2.e - DGLM

Onderwerp: RE: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Heb je de stukken ook voor mij, via de iPad heb ik geen toegang tot dat systeem.

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>
Verzonden: woensdag 11 december 2019 17:08

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e [@minienw.nl](#)>
Onderwerp: RE: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Hoi 10.2.e
Rondzendmap is 2019/12819. Gisteren bij DBO aangekomen.
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e [@minienw.nl](#)>
Verzonden: woensdag 11 december 2019 09:39

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>
Onderwerp: RE: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Hoi, prima om mijn naam door te geven. Ik heb de nota aan de minister nog niet gezien tussen haar stukken, wanneer zou het aangeboden zijn bij DBO?
Sent with BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

From: 10.2.e) - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Date: Tuesday, Dec 10, 2019, 3:58 PM

To: 10.2.e) - DCO 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Cc: 10.2.e [@portofamsterdam.com](#)>

Subject: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e

Ik heb van een collega begrepen dat ik bij jou aan het juiste adres ben voor het afstemmen van een persbericht. Ik heb je een aantal keer tevergeefs geprobeerd telefonisch te bereiken, vandaar even via de mail.

Momenteel ligt een definitieve versie van het Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire ter goedkeuring bij de minister. Ik verwacht een dezer dagen formeel akkoord. Het convenant betreft nadere afspraken omtrent (zoals de naam al doet vermoeden) de samenwerking tussen IenW en Bonaire op het gebied van de zeehaven (veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer).

Bonaire is voornemens een persbericht te doen uitgaan zodra het convenant door beide partijen is ondertekend. 10.2.e (cc) is vanuit Port of Amsterdam hierbij betrokken. Hij zal tzt het persbericht aan ons voorleggen ter afstemming. Kunnen wij hiervoor jou als contactpersoon aanhouden?

Ik hoor graag van je.
Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e
10.2.e @minenw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

De Minister

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Zeehaven

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
10.2.e
10.2.e @minienw.nl

nota

Verzoek ondertekening convenant met Bonaire

Datum
4 december 2019

Doe

U te verzoeken bijgaand Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire te ondertekenen en in te stemmen met een fotomoment begin volgend jaar.

Toelichting convenant

U bent reeds per nota d.d. 23 september jl. (tevens bijgevoegd) geïnformeerd over het samenwerkingsconvenant. De kern van het samenwerkingsconvenant is een basis waarmee we de komende jaren vooruit kunnen om de haveninfrastructuur op Bonaire verder te bevorderen, uiteraard met inachtneming van alle randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld bescherming en behoud van het koraal, en zonder onze handen direct (financieel) te binden.

Inmiddels is een voor ondertekening vatbare versie gereed. Ten opzichte van de voorgaande versie is een aantal redactionele en technische wijzigingen doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld de nummering en verwijzingen naar wetswijzigingstrajecten, maar de strekking en inhoud blijft hetzelfde.

Ondertekening

Het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) is akkoord met de thans aan u aangeboden versie van het samenwerkingsconvenant. Indien u ook akkoord bent, zal het OLB het samenwerkingsconvenant als eerste ondertekenen. Vervolgens zal aan u de fysieke versie van samenwerkingsconvenant worden aangeboden ter medeondertekening.

Fotomoment

Voor de onderlinge relatie en het aantonen van commitment (van zowel ons aan OLB, als OLB aan bevolking Bonaire) zou het mooi zijn als begin volgend jaar een kort ceremonieel fotomoment kan worden ingepland om stil te staan bij het samenwerkingsconvenant. De Gedeputeerde kan hiervoor naar Den Haag afreizen. Indien u hiermee instemt, zal naar een geschikte datum en locatie worden gezocht.

Persbericht

Het OLB is voornemens een persbericht te publiceren omtrent de ondertekening van het convenant. Het persbericht zal met DCO worden afgestemd.

10.2.e



Minister

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Zeehavens

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e

@minienw.nl

nota

Verzoek ondertekening covenant met Bonaire

Datum
23 september 2019

Kenmerk
IenW/BSK/2019-206282

Doel

U te verzoeken in de periode tussen 9 en 18 oktober ca. 20 a 30 minuten uit te trekken voor het ondertekenen van een hernieuwde intentieverklaring over maritieme aangelegenheden uit 2014.

Advies

Voor gezaghebber en gedeputeerde Economische Zaken van Bonaire is het van groot belang dat u aan de bewoners laat zien achter de maritieme plannen van dit bestuur staat en tijd hiervoor reserveert in de periode dat zij in Nederland zijn. Op dit moment wordt er nog hard aan de teksten gewerkt, maar de verwachting is dat u op tijd een voor ondertekening vatbare versie kunt ontvangen. U zult dan ook de annotatie voor het overleg toegestuurd krijgen.

Achtergrond

Om de werkrelaties te bestendigen en een structuur te bieden aan het vele werk, is in 2014 een intentieverklaring met Bonaire getekend (zie bijlage). Dit heeft geleid tot het oprichten van een Stuurgroep Bonaire Zeehavens, onder voorzitterschap van gezaghebber Edison Rijna. In de stuurgroep, waaraan naast de directie MZ ook BZK, havenbedrijf Amsterdam en FMC deelnemen, zijn belangrijke besluiten genomen over de renovatie van de afhandelingspieren te Kralendijk (eind 2018 afgerond), over verbeteringen in het havenbedrijf en over de aanstaande verlenging van de Zuidpier.

Deze dialoog met Bonaire heeft geleid tot transparantie, korte lijnen maar bovenal vertrouwen over en weer.

Toch is er ruimte voor verbeteringen. Zo heeft het Havenbedrijf Amsterdam al twee jaar geleden een nieuwe havenverordening en -reglementen voor Bonaire opgesteld, maar zijn deze tot op heden nog steeds niet bekraftigd. Ook de haventarieven dienen op een moderne leest te worden geschoeid en kunnen een inhaalslag gebruiken daar zij in ieder geval de laatste 20 jaar niet zijn geïndexeerd. Het havenbedrijf Bonaire dient op meer afstand te komen van de

dagelijkse politiek en wellicht ondergebracht worden in 1 holding met de luchthaven. Daarnaast is het de grote wens van Bonaire te bezien op welke wijze een nieuwe vrachthaven gerealiseerd zou kunnen worden.

Om al deze processen goed in te kunnen bedden in de eilandelijke taken heeft het OLB verzocht om een herijking van de intentieverklaring uit 2014. Dit verzoek hebben wij welwillend aanvaard, mede om te komen tot een veel minder vrijblijvend akkoord als het om de acties van de zijde van het OLB gaat. Zo is men wel altijd bereid interesse te tonen voor de hardware, de haveninfrastructuur van een nieuwe vrachthaven, maar is dat in veel mindere mate het geval als het gaat om de software, het verbeteren van het havenbedrijf en de rol van de havenmeester als havenautoriteit. De discussie over de havenverordening spreekt daarbij boekdelen.

Inhoudelijk zijn de intenties uit 2014 niet veranderd, maar ligt het in de bedoeling om deze nu meer dwingend en meer volgend te maken: als er geen resultaten worden behaald in de software, zal ook de gedachtevorming over de hardware worden getemporiseerd. Er zal dan ook een uitvoeringsagenda worden opgenomen.

Overigens is een nieuwe vrachthaven niet heel snel gerealiseerd, zoals Bonaire zou willen ('gewoon beginnen met bouwen'). De al eerder opgestelde functionele en technische eisen moeten nogmaals tegen het licht worden gehouden, er dient een milieueffectrapportage te worden opgesteld, als ook een business case. Ook is het plan om een MKBA op te stellen, want de investeringen dienen wel maatschappelijke baten te hebben, zoals bijvoorbeeld lagere consumentenprijzen. Meest belangrijke is wellicht de op te stellen financieringsconstructie en de mogelijkheid en bereidheid van het OLB om zelf bij te dragen en/of op termijn terug te betalen. Het is daarom van groot belang dat ook de haventarieven sterk worden verbeterd.

Kortom een intentieverklaring (convenant of bestuursakkoord, naar een goede titel wordt nog gezocht), waarmee we jaren vooruit kunnen, zonder onze handen direct (financieel) te binden.

10.2.e

Van: 10.2.e DGLM
Aan: 10.2.e "
Onderwerp: RE: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: donderdag 12 december 2019 09:58:00

Dag 10.2.e

10.2.e is inderdaad de contactpersoon. Je kan het persbericht dus met hem (mij graag in de cc) tzt afstemmen.

Het convenant ligt nu bij de minister. In het systeem staat 'termijn 12 december', dus hoop dat dat betekent dat het ze het vandaag zal afdoen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 15:59

Aan: 10.2.e) - DCO

CC: 10.2.e

Onderwerp: Persbericht Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e

Ik heb van een collega begrepen dat ik bij jou aan het juiste adres ben voor het afstemmen van een persbericht. Ik heb je een aantal keer tevergeefs geprobeerd telefonisch te bereiken, vandaar even via de mail.

Momenteel ligt een definitieve versie van het Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire ter goedkeuring bij de minister. Ik verwacht een dezer dagen formeel akkoord. Het convenant betreft nadere afspraken omtrent (zoals de naam al doet vermoeden) de samenwerking tussen IenW en Bonaire op het gebied van de zeehaven (veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer).

Bonaire is voornemens een persbericht te doen uitgaan zodra het convenant door beide partijen is ondertekend. 10.2.e (cc) is vanuit Port of Amsterdam hierbij betrokken. Hij zal tzt het persbericht aan ons voorleggen ter afstemming. Kunnen wij hiervoor jou als contactpersoon aanhouden?

Ik hoor graag van je.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e [REDACTED] - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: 02 Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: donderdag 12 december 2019 15:15:00
Bijlagen: [02_Samenwerkingsconvenant_Zeehaven_Bonaire.DOCX](#)

Dag 10.2.e,
Zie hierbij (wederom..) een laatste versie, met de passage omtrent het koraal in overweging 10
op p. 5/6.
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e DBO
Cc: 10.2.e - DGLM; 10.2.e DGB
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/12819 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn 12 december: DGLM MZ Nota M Verzoek tekenen Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: donderdag 12 december 2019 15:18:00

Hoi 10.2.e

Zoals zojuist besproken heb ik het convenant aangepast om koraal toch nog explicet op te nemen in de overwegingen. Sneller dan verwacht heb ik dit ook al met Bonaire kunnen afstemmen. Het convenant kan dus weer aan de minister worden voorgelegd. De overweging betreft overweging 10 op p. 5/6 (ik heb het ook gehighlight in HPRM):

10.Bij de verkenning van de nieuwe vrachthaven de belangen van de natuurgebieden, waaronder het behoud en bescherming van het koraal, in samenspraak met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) zorgvuldig zal worden uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage;

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGLM
Verzonden: donderdag 12 december 2019 14:42
Aan: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2019/12819 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn 12 december: DGLM MZ Nota M Verzoek tekenen Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Dag 10.2.e

Hierbij, zie bijlage. Voor de goede orde; het convenant is vooral bedoeld om de samenwerking met en bedrijfsvoering binnen OLB/de haven aan te scherpen. In het convenant wordt geen afspraak gemaakt om een nieuwe (vrachthaven) te bouwen. Er wordt enkel de afspraak gemaakt om de mogelijkheden te verkennen en uit te werken. Hierbij wordt wel explicet melding gemaakt van een plan MER, zie highlight. Koraal zal hier zeker onder vallen.

Als vervolgens wordt besloten dat een nieuwe (vrachthaven) opportuun is, dan volgt daarna nog een formeel bouwtraject, waarbij alle belangen - waaronder koraal - nogmaals moeten worden meegenomen. Dit is bijvoorbeeld ook gebeurd bij de renovatie van de pieren onlangs. De directie Zee en Delta van Rijkswaterstaat, samen met het OLB beheren hierbij de belangen van de natuurgebieden. Zo zijn bijvoorbeeld de sponzen die op de palen van de pieren zaten door Stinapa (beheerder van het onderwaterpark Stinapa) verwijderd en later weer teruggeplaatst.

Kortom, het convenant fungeert enkel als verkenning voor infrastructuurplannen, maar met wel al een plan MER - waar koraal zeker in wordt meegenomen - als voorwaarde opgenomen. Verder blijkt uit recente projecten dat koraal serieus en via de formule vergunningen wordt beschermd.

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 12 december 2019 13:53
Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2019/12819 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn 12 december: DGLM MZ Nota M Verzoek tekenen Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Dag **10.2.e**

De minister wil graag dat de passages over het koraal in het convenant worden gehighlight.

Zou je daarvoor kunnen zorgen en mij kunnen berichten?

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** @minienm.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 13:29

Aan: **10.2.e** @minienw.nl>

Onderwerp: RONDZENDMAP-2019/12819 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, Termijn

12 december: DGLM MZ Nota M Verzoek tekenen Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Opmerking:

"woensdag 11 december 2019 om 13:24:27 (GMT-01:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Ik zie nog steeds niets?

"woensdag 11 december 2019 om 13:14:18 (GMT-01:00) Nieuwenhuizen, Cora van:"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Zie groentje.

"dinsdag 10 december 2019 om 10:53:32 (GMT-01:00) **10.2.e** :"

Na akkoord M IenW, wacht op het fysieke exemplaar van het Samenwerkingsconvenant.

"maandag 9 december 2019 om 11:26:15 (GMT-01:00) **10.2.e**

Vraag van de minister had vooral betrekking op het behoud van het koraal. Bij de verleningen van de pier zijn concrete afspraken (met o.a. RWS en Stichting Nationale Parken) over behoud en bescherming koraal gemaakt. Ook bij de in de convenant te verrichten werkzaamheden zal bescherming van het koraal een randvoorwaarden zijn, dit is onderdeel van een Milieu Effect Rapportage (artikel 25). Dit is ook reeds aan de minister meegegeven.

Volledigheidshalve is dit punt nu explicieter benoemd in de oplegnota.

"vrijdag 6 december 2019 om 20:38:10 (GMT-01:00) **10.2.e** :"

RecordActie afgekeurd vanuit de eParafeer app:

Gelet op de vragen van de minister over de wenselijkheid van cruiseschepen aldaar, graag even overleg over deze convenant.

10.2.e

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Deze actie is opnieuw aan u toegewezen.

Open bijgevoegde bijlage om in HPRM het bestand en de recordactie van record RONDZENDMAP-2019/12819 te kunnen bekijken.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRM WebClientClassic?uri=14286666&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's

verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10
Datum: vrijdag 13 december 2019 08:55:00

Beste 10.2.e

Excuses voor de last minute aanpassing. Zoals je terecht stelt, zeker gelet op de geschiedenis van het traject.

Ik heb nog gepoogd het met een uitleg over het plan MER op te lossen, maar de wens was toch om expliciet een overweging omtrent bescherming op te nemen. De aanpassing komt van de minister zelf. Het ligt nu wederom voor bij de minister. Ik hoop vandaag haar definitieve akkoord te hebben. Formeel kan ik dus nog niet verzekeren dat het de laatste versie is totdat ik daadwerkelijk akkoord van de minister heb.

Ik zit helaas met de griep thuis, maar ik zal het systeem in de gaten houden om te kijken of/wanneer de minister akkoord is.

Nogmaals excuses.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 12 december 2019 18:50

Aan: 10.2.e) - BSK

CC: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Re: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

2

Urgentie: Hoog

Ik krijg net bericht dat BC zojuist de eerdere versie heeft getekend!

Dus vandaar mijn onderstaande vraag...

On Dec 12, 2019, at 13:04, 10.2.e <@mac.com> wrote:

Hoi 10.2.e

Deze laatste aanpassing overvalt ons hier een beetje.

Er is immers al zoveel door het ministerie aangepast en uitgesteld sinds de 'definitieve' versie die we zijn overeengekomen in september j.l.

Ik kan de nu voorgestelde aanpassing niet zelf accorderen.

Ik moet daarvoor (opnieuw) terug naar het Bestuurscollege (en ambtelijk apparaat, directies en JAZ).

Kun je ons verzekeren dat dit nu de laatste / definitieve versie is die de minister zeker zal tekenen?

Vriendelijke groet,

10.2.e

On Dec 12, 2019, at 12:03, 10.2.e) - BSK

10.2.e <@minienw.nl> wrote:

Hoi 10.2.e

Wat is de laatste versie die ik had. Ik begrijp van 10.2.e dat er een nieuwe versie is?

Maar deze versie is naar het BC.

In de laatste versie die je naar 10.2.e hebt gestuurd zou een nieuw artikel staan met over rekening houden met natuur en milieu. Maar dat is vanzelfsprekend toch met een MER? Als het een overbodige zin is graag er uit omdat het op Bonaire al zo ver de lijn in is.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e <@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 13:26

Aan: 10.2.e) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e @portofamsterdam.com>; 10.2.e
HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e) -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB lenW Samenwerkingsconvenant
Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.
2
Goedemiddag allen,
Hierbij volledigheidshalve de 'schone' versie die ik vanmiddag de lijn
in zal doen richting de minister.
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 2 december 2019 10:46

Aan: 10.2.e @portofamsterdam.com>; 10.2.e
- DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -
HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e) -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB lenW Samenwerkingsconvenant
Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.
2
Hallo 10.2.e en 10.2.e
Ik ben akkoord met de track-changes. Twee kleine tekstuele
aanvullingen in artikel 18 en 37.
Met vriendelijke groet
10.2.e

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>

Verzonden: vrijdag 29 november 2019 14:44

Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
(10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @mac.com>; 10.2.e
DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: OPM HBJZ OLB lenW Samenwerkingsconvenant
Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.
2
Beste 10.2.e en collega's

Naar aanleiding van jullie reactie heb ik bijgevoegde nieuwe versie
gemaakt in overleg met 10.2.e en 10.2.e .

Ik heb alle opmerkingen er uit gehaald en met track-changes zijn de
wijzigen te zien.

Nagenoeg alle opmerkingen van jullie zijn overgenomen hier en daar
met enige moeite. Zo begrijpen we niet waarom de minister het OLB
niet zou kunnen ondersteunen bij het *verkrijgen* van een subsidie en
alleen maar kan ondersteunen bij het *aanvragen*. In het proces van
verkrijgen is bijv ministeriële ondersteuning richting BZK of EU erg
handig en kan productief zijn maar blijft ondersteunen en er wordt op
een enkele wijze een resultaatverantwoordelijkheid genomen.

In art 18 is nu explicet de dienstverlening door sleepboten opgenomen. Dat was nog een omissie. **10.2.e** is het hier inhoudelijk mee eens.

De beëindiging stel ik voor na 4 jaar ipv 3 omdat over 3 jaar er net een nieuw Bestuurscollege is aangetreden en het is handiger dit met een beter ingewerkt college te vernieuwen.

Ik wil jullie, mede namens **10.2.e** en **10.2.e** verzoeken om dit maandag af te ronden zodat het zsm ondertekend kan worden door beide partijen. De gedeputeerde is bereid daarvoor naar Den Haag te komen.

Alvast dank voor jullie medewerking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

T: +31 (0)20 **10.2.e**

M: +31 (0)6 **10.2.e**

E: **10.2.e** @portofamsterdam.com

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam

P.O. Box 19406 | 1000 GK Amsterdam

The Netherlands

www.portofamsterdaminternational.com

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e s
Cc: 10.2.e BSK 10.2.e) - DGLM; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10
Datum: zondag 15 december 2019 22:15:00

Beste 10.2.e

BRW

Maar daardoor kan ik aan de andere kant nu wel mededelen dat de Minister inmiddels akkoord is! Het woord definitief kan nu eindelijk worden gebruikt ☺

Wat betreft de ondertekening. Het kan hier soms - zoals je al hebt ondervonden... - een klus zijn om de Minister in deze rumoerige tijden (stikstof, ect) snel en direct te bereiken. Het is nu zo in het proces/systeem ingevoerd dat de Minister wacht op een ondertekende versie van het OLB. Ik zou daar omwille van zo min mogelijk ruis toch graag aan willen vasthouden, zodat daar geen verwarring/vertraging over kan ontstaan. Ik hoop hierbij (met aanvullend hoop voor nu echt de laatste keer) op jouw begrip. Zodra je een door OLB getekende versie hebt, zorg ik dat deze ten spoedigste door de Minister wordt ondertekend.

Daarna bespreek ik ook nog graag de mogelijkheid voor een ceremonieel-/fotomoment ergens begin volgend jaar waarbij het OLB en onze Minister stil kunnen staan bij het convenant. En inderdaad bespreek ik ook graag de leermomenten van deze casus.

Het opstellen van het convenant heeft wat voeten in de aarde gehad, maar het begin is het halve werk; ik verwacht daarom dat we volgend jaar gezamenlijk met veel bevlogenheid en succes aan de opgave van het convenant kunnen gaan werken (voor zover dat niet al gaande is uiteraard).

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 12:39

Aan: 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e) - BSK ; 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Re: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Bon dia 10.2.e 2

Dank voor je bericht. En ook dank voor je bemoeienis. Ik weet dat je er al veel aan hebt gedaan om tot afronding te komen.

Zoals gemeld heeft hier het BC dus inmiddels de laatste definitieve versie ondertekend. Ik zal zo dadelijk proberen de verzending van de getekende versie te stoppen. Ik laat je weten of dat is gelukt.

Graag ontvang ik dan een stellige garantie dat de versie die ik gister ontving (zie bijlage) ook zonder verdere wijzigingen door de minister zeker zal worden getekend. (Ik probeer hier het woord definitief te vermijden dat immers wat heelden heeft door inflatie ;-)) Nog mooier zou zijn: Een door de minister ondertekende versie.

Vriendelijke groet,

10.2.e

PS: Misschien goed om eens na te gaan hoe wij van deze casus kunnen leren: wat ging goed en wat kan er beter?

Van: 10.2.e
Onderwerp: RE: 02 Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: woensdag 18 december 2019 15:27:00

OK

Van: 10.2.e) - DGB

Verzonden: woensdag 18 december 2019 14:50

Aan: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: 02 Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Tks, kostenverdeling 40/60 heel mooi. Was eerst 50/50, 10.2.e wilde 10.2.e ineens 1/3 2/3.
We zullen zien hoever we komen.

10.2.e van PoAI is 06 10.2.e

Hij belt vandaag nog terug.

Grt

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Datum: woensdag 18 dec. 2019 2:06 PM

Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: 02 Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Hierbij

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 12 december 2019 15:15

Aan: 10.2.e @portofamsterdam.com>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: 02 Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Dag 10.2.e

Zie hierbij (wederom..) een laatste versie, met de passage omtrent het koraal in overweging 10 op p. 5/6.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGB
Onderwerp: FW: Uitvraag Jaarverslag 2019: verantwoording van de beleidsplannen, graag jouw input
Datum: donderdag 19 december 2019 14:35:00
Bijlagen: [Opzet verantwoording 2019 HXII artikel 18.DOCX](#)

Ha 10.2.e

Deze zat ook nog in mijn inbox...

Op p. 55 wordt input voor CARIB verwacht.

Wil je dat ik iets opstel? Wil/kan jij dat doen? Ook even over bellen?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB

Verzonden: woensdag 11 december 2019 13:39

Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - DGLM

10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - BSK ; 10.2.e) - IBI-Fenl ;

10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - DGLM

CC: DGLM - MZ - MT ; 10.2.e) - DGB

Onderwerp: Uitvraag Jaarverslag 2019: verantwoording van de beleidsplannen, graag jouw input

Beste collega's,

Het eerste verzoek voor de jaarverantwoording 2019 (Artikel 18 Scheepvaart en Havens) is alweer ontvangen. Gemakshalve heb ik voor jullie de Begroting 2019 http://www.rijksbegroting.nl/2019/voorbereiding/begroting.kst248449_11.html en ter inspiratie het Jaarverslag 2018 bijgevoegd.

http://www.rijksbegroting.nl/2018/verantwoording/jaarverslag.kst260452_14.html

In bijgevoegd document "Jaarverslag Artikel 18 Scheepvaart en Havens 2019 op naam" (vanaf pag. 51) heb ik aangegeven waar jouw input wordt verlangd. Het jaarverslag is in grote lijnen een weerspiegeling van deze begroting; het is de financiële verantwoording over het afgelopen jaar. In het jaarverslag wordt aangegeven welke resultaten en mijlpalen er zijn bereikt.

Ik wil je vragen om daar waar jouw naam staat (scroll s.v.p. het hele document door) te kijken naar de ingevoegde begrotingstekst en hierop vervolgens een terugblik te geven over het jaar 2019. Er wordt een bondige passage verwacht over opvallende beleidsontwikkelingen in 2019.

Wat wordt er van jullie verwacht?

- **Opstellen beleidsconclusies**

hier wordt tekst opgenomen waarbij een oordeel over de uitvoering van de begroting 2019 wordt gegeven op basis van beschikbare openbare bronnen (zoals TK-stukken), waarnaar moet worden verwezen. Hierbij dient antwoord te worden gegeven op de vraag of de juiste activiteiten zijn uitgevoerd om het doel te bereiken en of dit efficiënt is gebeurd. Het verdient aanbeveling de samenhang van het doel, de kengetallen/indicatoren en de financiële instrumenten in ogenschouw te nemen. Hierbij kunnen opvallende beleidsontwikkelingen in 2019 worden benoemd en daarnaast moet specifiek aandacht besteed worden aan:

- de gedane evaluaties, de uitkomsten daarvan en wat er mee gedaan is;
- de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid op het artikel, m.a.w. wat was het doel in de begroting en is dit effectief en efficiënt gerealiseerd.

De teksten moeten kort en bondig zijn, omdat een artikel in het Jaarverslag maximaal 10 pagina's mag beslaan.

- **Actualisatie van de indicatoren/kengetallen**

Het actualiseren van tabellen per ultimo van het jaar 2019, voor zover dat al op dit moment kan. Indien dit nu nog niet mogelijk is, dan in elk geval aangeven

wanneer het wel mogelijk is.

Graag ontvang ik uiterlijk dinsdag 7 januari 2020 12.00 uur jullie input, met
akkoord **10.2.e** voor zover mogelijk.

Alvast dank!

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Tel: 06**10.2.e**

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: IenW stuurgroep CN agenda en documenten
Datum: dinsdag 19 november 2019 16:52:00

10.2.e

Hieronder mijn beperkte blik, ook op de later toegezonden taakverdeling. Wat bestaande financiën betreft heb ik geen goed overzicht kunnen krijgen (zowel 10.2.e als 10.2.e zijn vandaag afwezig), maar wellicht heb jij dat zelf al scherp. Ik meen mij te herinneren dat 10.2.e wel een paar keer heeft gezegd dat we op zich wat ruimte hebben... Anders kan ik morgen nog een poging bij 10.2.e wagen. Ik ben in beginsel vrij morgen, maar ik houd mijn telefoon in de gaten.

- Gelet op de vraag wat prioriteit behoeft:

Veiligheids- en milieurisico's bij de havens in CN zijn redelijk hoog als ik het goed begrip, in die zin dat er weinig op beheersniveau gebeurt. Goed ingerichte governance is dus essentieel. In welke vorm dat uiteindelijk ook moet gebeuren (1. bestaande voet doorgaan, 2. overname havens, 3. andere structurering); meer sturing/inbreng/capaciteit vanuit IenW hierin is, gelet op kennis, commitment en expertise, raadzaam. Wat mij betreft is meer sturing op good governance in de havens dus een prioriteit.

- Showcaseproject 'Bonaire Transitie Terminal Hato – vrachthaven':

Convenant sluit hierop aan. Project staat nog niet vast; alleen het onderzoek hiertoe. Eerst moeten dus de onderzoeken plaatsvinden; plan MER (koraal), MKBA, etc. In beginsel wel goed als nieuwe vrachthaven er komt; haven wordt o.a. veiliger en efficiënter.

- Showcase 'Saba verbeterde toegang naar de nieuwe haven Saba € 3,- mln.' en 'Sint Eustatius de weg naar de haven':

Gaat om aanleg van wegen (dus niet direct MZ), maar is uiteraard goed voor de havens (wel weer MZ).

- Taakverdeling:

→ Zeehavens zijn gedeelde verantwoordelijkheid: Bonaire wordt nu beter ingeregd door convenant. St. Eustatius is meer problematisch en zou, gelet op veiligheids- en milieubelangen, meer sturing nodig hebben. Saba heeft niet echt een haven, althans geen substantieel goederenvervoer en passagiersvervoer, maar achterstallig onderhoud is hier wel een punt. Meer sturing vanuit IenW zou wenselijk kunnen zijn. In welke vorm is dan de vraag...

→ Scheepvaart, maritiem beheer en nautische taken zijn, voor zover ik op dit moment kan overzien en zonder afbreuk te doen aan al dan niet gedane werkzaamheden van 10.2.e (en/of anderen) op dit gebied, niet heel duidelijk ingericht. Gezien onze systeemverantwoordelijkheid ligt hier een risico. Vraag is of en hoeveel we naar ons toe willen/kunnen trekken...

brw

- dus ik zou eventueel ook structureel hierbij betrokken kunnen worden, als dat organisatorisch allemaal past natuurlijk.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: dinsdag 19 november 2019 09:18

Aan: 10.2.e - DGLM ; 10.2.e - DGLM

Onderwerp: FW: lenW stuurgroep CN agenda en documenten

Morgen stuurgroep CN.

Ik ga (of 10.2.e vervangt me). Hebben jullie (met je beperkte kennis van cn) nog opmerkingen bij bijgaande?

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 18 november 2019 13:04

Aan: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM <10.2.e minienw.nl>;

10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e @rws.nl>; 10.2.e BSK <10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

DGRW <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e) - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e
10.2.e @rws.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMI
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ten@rws.nl>;
10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e @rws.nl>; 10.2.e FMC 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: lenW stuurgroep CN agenda en documenten

Beste leden van de stuurgroep CN,

Bijgaand ontvangt u de agenda en de stukken voor het overleg op woensdag 20 november van 15:30 tot 16:30 in de Waalzaal.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e) - DGLM 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10
Datum: woensdag 15 januari 2020 14:48:00

Als de minister akkoord is, dan zullen we uiteraard het tekenmoment in overleg bepalen. Ik kan helaas niet in haar agenda, dus voor de daadwerkelijke bepaling zullen we met DBO moeten schakelen. Maar daar moeten we zeker gezamenlijk uitkomen!

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 14:45

Aan: 10.2.e - DGLM

CC: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e DGB

Onderwerp: Re: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Hopi bon! Is het tekenmoment nog in overweg te bepalen?

Bijvoorbeeld 10-14 februari aanstaande?

Thanks

10.2.e

On Jan 15, 2020, at 09:19, 10.2.e - DGLM

10.2.e @minienw.nl> wrote:

Beste 10.2.e

Via 10.2.e ben ik op de hoogte van jullie verzoek/mail aan DBO om alsnog een fysiek tekenmoment van het convenant in te plannen. Dit verzoek ligt momenteel voor bij de minister. Ik wilde je nog niet berichten aangezien we nog steeds wachten op akkoord van de minister en ik (wederom) daarom nog niets concreet kan melden. In het systeem zie ik dat het verzoek nu daadwerkelijk bij de minister ligt, dus ik verwacht deze week een reactie brw. Ik verwacht dat zij positief zal reageren (maar dat is enkel een verwachting), dus ik verwacht ook dat we deze week ook de agenda's bij elkaar kunnen zoeken voor een geschikt moment eind januari/begin februari.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @mac.com>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 14:10

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: OPM HBJZ OLB IenW Samenwerkingsconvenant Zeehaven

Bonaire opnieuw gewijzigde versie met opmerkingen 10.

Bon dia 10.2.e

2

is er nog nieuws over het convenant? Ik verneem taal nog teken van jullie

10.2.e

On Dec 15, 2019, at 17:56, 10.2.e

10.2.e @mac.com> wrote:

Dag 10.2.e ,

Verzending van de door het BC reeds getekende versie heb ik vrijdagmiddag kunnen stoppen.

Mooi dat er nu een definitief akkoord is van de minster.

En ja ruis moeten we vermijden!

(Wel bijzonder dat er mbt de door de minister gewenste aanpassing kennelijk geen inbreng door OLB is voorzien)

Dus nu de ondertekening aan deze kant: De aanpassing gaat eerst terug naar het ambtelijk apparaat en JAZ en dan voor besluit naar het bestuurscollege...

Ik doe mijn best dit parcours zsm te doorlopen. Ik hoop met een finish op misschien al woensdag aanstaande. Uiteraard laat ik je weten.

Het ceremoniële / fotomoment en de bespreking van het convenant stel ik voor ergens in februari aanstaande in Den Haag. Graag uitsluitsel.

En: bon rekuperashon!

Leermomenten bespreken we voorgaande is gerealiseerd.

Hartelijke groet,

102 e

dubbel

dubbel

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGLM
Cc: 10.2.e) - DGB
Onderwerp: RE: Overleg aankomende maandag
Datum: vrijdag 17 januari 2020 11:27:00
Bijlagen: image001.png

10.2.e

Hierbij een korte voorbereiding (samen met 10.2.e opgesteld):

Terugblik:

- Noodherstel
 - Noodherstel naar tevredenheid afferond en opgeleverd, pieren volop in gebruik .
 - Financiële afronding ivm teruggave ABB is nog lopende met Belastingdienst CN

→ Vorig jaar afferond. Hoeveel is er nog over? Zou mooie aanvulling zijn voor infra fonds.
- Verlenging
 - Opdracht verleend aan aannemer(s) door OLB
 - Opdracht verlening PoAI voor Project Management door OLB volgt snel

→ Zitten wij niet tussen
 - Verlenging wordt gecombineerd met vernieuwing zwempier en verlenging visserspier

→ OLB heeft zelf budget ter beschikking gesteld. Alles zou gebouwd moeten kunnen worden.

Wij hadden geen extra budget, en nu nog steeds niet.
- Professionalisering
 - Implementatie van voorgestelde Haven Organisatie van start

→ Aanhoren
 - Havenreglement akkoord BC op 6 december, geen vragen van stakeholders tijdens inzage termijn. Aanname door Eilandsraad volgt.

→ Wanneer geeft eilandraad fiat? Moet wel wat gaan gebeuren. Goed om in de stuurgroep te bespreken.
 - Havenbelastingverordening in ontwikkeling

→ Concept graag van te voren zien. Tarieven zijn jaren niet geïndexeerd, moet naar hoger bedrag. Zal commotie opleveren. Consumenten/bewoners de dupe? Wellicht met EZ hierover praten. Verwachtingsmanagement.
- Covenant Zeehavens Bonaire
 - Getekend door OLB, nog niet Minister

→ OLB heeft om fotomoment verzocht, begin februari, om gezamenlijk bij het covenant stil te staan.
 - PoAI gaat offerte opstellen voor uitvoering van PM rol genoemd in covenant
 - Opdrachtgeverschap I&W of OLB?

→ 60(I&W)/40(OLB) verdeling. Begrijpelijk dat PoAI liever wil dat wij opdrachtgever voor alles zijn, want van ons krijgen ze het geld zeker. Nader bespreken, en goede afspraken in stuurgroep hierover maken. OLB moet ook echt 40% betalen.

Vooruitblik:

- Aansturing vanuit I&W komende periode

→ Met voorlopige uitval 10.2.e moet worden bezien hoe dit wordt ingeregeld.
- Vierung afsluiting Noodherstel
 - Inplannen van een afspraak met stakeholders (RWS, I&W, HbA, PoAI) om de afronding van het noodherstel te vieren

→ Wat willen ze hier precies mee? Kan, maar is alweer een jaar geleden. Misschien

beter wachten op afronding verlenging pier.

- Stuurgroep
 - Laatste stuurgroep was half 2019, gezien de ontwikkelingen rondom de haven is het handig een SG in te plannen op korte termijn. Wie is hiervoor in de lead? (OLB of I&W)
→ OLB heeft voorzitterschap, maar komt waarschijnlijk op ons aan. Mogelijk begin februari (fotomoment convenant) hier in NL, met videoverbinding.
- MOP 2020 – Deelname PoAI?
→ Ligt niet geheel voor de hand. Nader bespreken.
- Afstemming overige ontwikkelingen met impact op havens Bonaire (v.b. interactie stuurgroep brandstof voorziening)
→ Moeten wij weer met 10.2.e afstemmen. Bijvoorbeeld bundeling met luchthaven.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 16 januari 2020 09:37

Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: Overleg aankomende maandag

HI, ja, had ik met hem afgesproken toen in hem op de nieuwjaarsbijeenkomst in Adam zag.

10.2.e sluit jij aan en bereid je voor? Zowel overleg met 10.2.e en een Stuurgroep?

Gr, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 17:43

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Overleg aankomende maandag

Hoi 10.2.e

Dit zegt me ff niks, maar ik neem aan dat 10.2.e jou hierover hebt benaderd. Stel voor dat 10.2.e aanschuift, mede ook gezien wens 10.2.e Bonaire Zeehaven op korte termijn (als leden bc OLB en 10.2.e hier toch zijn lijkt me). Ik ben er niet bij, maar telefonisch wel bereikbaar hoor.

Grt

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e @portofamsterdam.com>

Datum: woensdag 15 jan. 2020 5:16 PM

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e <10.2.e @portofamsterdam.com>

Kopie: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg aankomende maandag

Dag 10.2.e

Hieronder een voorzet voor een agenda voor ons overleg komende maandag over Bonaire.

Mocht er nog iets ontbreken hoor ik het graag.

Terugblik:

- Noodherstel
 - Noodherstel naar tevredenheid afferond en opgeleverd, pieren volop in gebruik .
 - Financiële afronding ivm terugvlieg ABB is nog lopende met Belastingdienst CN

- Verlenging
 - Opdracht verleend aan aannemer(s) door OLB
 - Opdracht verlening PoAI voor Project Management door OLB volgt snel
 - Verlenging wordt gecombineerd met vernieuwing zwempier en verlenging visserspier
- Professionalisering
 - Implementatie van voorgestelde Haven Organisatie van start
 - Havenreglement akkoord BC op 6 december, geen vragen van stakeholders tijdens inzage termijn. Aanname door Eilandsraad volgt.
 - Havenbelastingverordening in ontwikkeling
- Covenant Zeehavens Bonaire
 - Getekend door OLB, nog niet Minister
 - PoAI gaat offerte opstellen voor uitvoering van PM rol genoemd in covenant
 - Opdrachtgeverschap I&W of OLB?

Vooruitblik:

- Aansturing vanuit I&W komende periode
- Viering afsluiting Noodherstel
 - Inplannen van een afspraak met stakeholders (RWS, I&W, HbA, PoAI) om de afronding van het noodherstel te vieren
- Stuurgroep
 - Laatste stuurgroep was half 2019, gezien de ontwikkelingen rondom de haven is het handig een SG in te plannen op korte termijn. Wie is hiervoor in de lead? (OLB of I&W)
- MOP 2020 – Deelname PoAI?
- Afstemming overige ontwikkelingen met impact op havens Bonaire (v.b. interactie stuurgroep brandstof voorziening)

Tot maandag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e



T: +31 (0)20 **10.2.e**

M: +31 **10.2.e**

E: **10.2.e** @portofamsterdam.com

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam

P.O. Box 19406 | 1000 GK Amsterdam

The Netherlands

www.portofamsterdaminternational.com

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DBO
Onderwerp: Covenant Bonaire (rondzendmap 2020/199)
Datum: maandag 20 januari 2020 08:59:00

Hoi 10.2.e

Ik zie in HPRM (rondzendmap 2020/199) dat de minister akkoord is met het tekenmoment inzake het covenant met Bonaire. Bonaire wil graag zsm een datum uitzoeken. Wie kan hiervoor het beste met Bonaire in contact brengen?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM; 10.2.e - DGLM
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: dinsdag 21 januari 2020 16:24:48

Ter info! Ik zal ook achter datum Stuurgroep gaan.

Groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 21 jan. 2020 3:22 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - DCO
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e dinsdag 11 februari van 09.00 – 09.30 uur past aan beide zijden. Net bevestigd door 10.2.e . Hij vraagt of wij dan geprinte exemplaren hebben om te ondertekenen. Kun jij daar bij de voorbereiding voor zorgen?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: maandag 20 januari 2020 10:50

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e DBO ; 10.2.e) - DCO

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Dag 10.2.e 10.2.e

Zouden jullie voor het bepalen van de datum contact met 10.2.e van het Openbaar Lichaam Bonaire kunnen opnemen? De Gedeputeerde Tjin A Sjoe zal vanuit Bonaire naar Den Haag moeten reizen voor het fotomoment.

Gegevens van 10.2.e :

+10.2.e

10.2.e @mac.com

Dank!

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 20 januari 2020 10:39

Aan: 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DCO

<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Dag 10.2.e 10.2.e

De minister is akkoord met deze nota, waarin gevraagd wordt om een fotomoment te plannen met Bonaire tbv samenwerkingsconvenant.

Zouden jullie dat kunnen inplannen?

Dank!

Groet

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 17:00

Aan: PostbusAfgehandeldeNotasMinister <PostbusAfgehandeldeNotasMinister@minienw.nl>

Onderwerp: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Opmerking:

"dinsdag 14 januari 2020 om 20:55:18 (GMT-01:00) **10.2.e** :"

geen opmerkingen

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Open bijgevoegde bijlage om in HPRM de recordactie van record (RONDZENDMAP-2020/199) te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 28-01-2020 om 13:34.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

[https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClient?
uri=14352390&t=record&lang=In_dutch&mbd=false](https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClient?uri=14352390&t=record&lang=In_dutch&mbd=false)

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: woensdag 22 januari 2020 10:57:00

Oh ja. Maandag niet aan de orde gekomen... Ik zal PoAI ook uitnodigen!
Heb nu contact met 10.2.e en 10.2.e over agenda stuurgroep. Zullen we vandaag of morgen even bellen?
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 22 januari 2020 10:32
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Hartstikke mooi 10.2.e
Zit PoAI er dan ook bij?
Grt
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 21 jan. 2020 4:24 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e DGLM
<10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Ter info! Ik zal ook achter datum Stuurgroep gaan.

Groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 21 jan. 2020 3:22 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - DCO
<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Beste 10.2.e dinsdag 11 februari van 09.00 – 09.30 uur past aan beide zijden. Net bevestigd door 10.2.e. Hij vraagt of wij dan geprinte exemplaren hebben om te ondertekenen. Kun jij daar bij de voorbereiding voor zorgen?
Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 20 januari 2020 10:50
Aan: 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DCO

10.2.e [@minienw.nl](#)

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Dag **10.2.e** **10.2.e**

Zouden jullie voor het bepalen van de datum contact met **10.2.e** van het Openbaar Lichaam Bonaire kunnen opnemen? De Gedeputeerde Tjin A Sjoe zal vanuit Bonaire naar Den Haag moeten reizen voor het fotomoment.

Gegevens van **10.2.e** :

+**10.2.e**

10.2.e [@mac.com](#)

Dank!

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** - DBO **10.2.e** [@minienw.nl](#)

Verzonden: maandag 20 januari 2020 10:39

Aan: **10.2.e** [@minienw.nl](#)

CC: **10.2.e** - DGLM **10.2.e** [@minienw.nl](#); **10.2.e** - DCO

10.2.e [@minienw.nl](#)

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Dag **10.2.e** **10.2.e**

De minister is akkoord met deze nota, waarin gevraagd wordt om een fotomoment te plannen met Bonaire tbv samenwerkingsconvenant.

Zouden jullie dat kunnen inplannen?

Dank!

Groet

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **10.2.e** **10.2.e** [@minienm.nl](#)

Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 17:00

Aan: **10.2.e** [@minienw.nl](#)

Onderwerp: RONDZENDMAP-2020/199 U heeft een recordactie in HPRM, DGLM MZ Nota M verzoek fotomoment Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Opmerking:

"dinsdag 14 januari 2020 om 20:55:18 (GMT-01:00) **10.2.e**

geen opmerkingen

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. Open bijgevoegde bijlage om in HPRM de recordactie van record (RONDZENDMAP-2020/199) te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 28-01-2020 om 13:34.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:

<https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClient?>

[uri=14352390&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false](#)

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e [DGLM](#)
Aan: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGB
Onderwerp: FW: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari
Datum: woensdag 22 januari 2020 11:11:00

Ter info.

Van: 10.2.e -min

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 11:09

Aan: 10.2.e - DGMI ; 10.2.e s ; DBO-min ; 10.2.e . 10.2.e -
DBO ; 10.2.e) - DGB ; 10.2.e 10.2.e) - DGLM ;
10.2.e ; Woordvoering

CC: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Ondertekenen samenwerkingsconvenant lenWen het Openbaar Lichaam Bonaire
11 februari

Ter informatie: Op dinsdag **11 februari** van 09.00 – 09.30 uur is de ondertekening van het
samenwerkingsconvenant tussen minister Van Nieuwenhuizen en het Openbaar Lichaam
Bonaire gepland. Van de zijde van Bonaire zijn gezaghebber Edison Rijna, gedeputeerde Elvis
Tjin Asjoe en 10.2.e aanwezig.

De ondertekening vindt plaats in de Maaszaal, op het politieke plein op de 11^e etage.

Graag voorbereiden voor de minister.

Groeten, 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e minister drs. C. van Nieuwenhuizen

Tel. (070-) 10.2.e

Rijnstraat 8, Den Haag. 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Convenant
Datum: woensdag 22 januari 2020 11:14:00

Prima, tot zo.

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 10:26

Aan: 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e

Onderwerp: Re: Convenant

Hi 10.2.e

14:00 MinLenW 4Runner verdieping , koffiebar?

On Jan 22, 2020, at 09:19, 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl> wrote:

Goedemorgen 10.2.e en 10.2.e

Goed nieuws inderdaad! En dank voor jullie geduld in deze.

Ik was maandag ook bij het gesprek tussen 10.2.e en 10.2.e ; we hebben zelfs al de agenda's erbij gepakt. Van wanneer tot wanneer verblijven 10.2.e en Gezag in

NL? Voor 10.2.e zou namelijk vrijdag de 14^e vanaf 13:00 het beste uitkomen. Of anders woensdag de 12^e, 12:00-14:00.

10.2.e als dat niet uitkomt voor 10.2.e en Gezag dan zal ik even met 10.2.e overleggen over andere mogelijkheden.

Klopt 10.2.e ik neem taken 10.2.e over en zal hem, voor zover zijn gezondheid dat toelaat, op de achtergrond betrekken. Ik zal met hem ook even schakelen over mogelijke agendapunten. Maar verloop/afronding noodherstel, Havenregelement en Haven Organisatie zouden ook even (kort) aan de orde kunnen komen.

10.2.e goed plan, ik ben redelijk flexibel vandaag, behalve van 13:00-14:00, dus laat maar weten wat jou uitkomt.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @mac.com>

Verzonden: dinsdag 21 januari 2020 17:04

Aan: 10.2.e @portofamsterdam.com>

CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Convenant

Doe 10.2.e de groeten en wens hem veel beterschap.

Ik zal een ureter blokken direct na ondertekening.

Dan dus verder inventariseren:

Dring nodig is markatiepunt vrachthaven ivm nieuw bouw water plant in HATO. Eerder dagen dan weken.

Verder : punten en budgetten als MKBA

& 10.2.e morgen even koffie op de 4e verdieping Rijnstraat ?

On Jan 21, 2020, at 16:59, 10.2.e

<10.2.e @portofamsterdam.com> wrote:

Dank je 10.2.e

brw

Ik heb begrepen dat **10.2.e** zijn werk tijdelijk en in afstemming met **10.2.e** zal overnemen. Klopt dit **10.2.e**

Voor de SG vergadering zie ik onderwerpen genoeg. Allereerst de uitwerking van het Convenant want daar staan veel zaken in die Partijen zullen uitvoeren. Een daarvan is dat derden zullen worden uitgenodigd om een projectleider te leveren. **10.2.e** heeft vooruitlopend daarop PoAI vrijblijvend om een offerte hiervoor gevraagd hiervoor.

Verder ben ik bezig om het convenant uit te pluizen op de acties die er in zijn opgenomen. Ik stel voor om dat ook te bespreken en concrete afspraken te maken over wie wat doet en menskracht en geld. Ik stel voor om dit samen met **10.2.e** en jou, als voorbereidingsclub, uit te werken. Ben jij daar voor in?

Ook wil ik een korte stand van zaken notitie maken voor de **10.2.e** van wat er de afgelopen maanden is gebeurd.

10.2.e en **10.2.e** hebben jullie nog onderwerpen? Sleepboten, oliesteiger, looden? Laten we maar inventariseren.

mvrgr

10.2.e

Van: **10.2.e** @mac.com>

Verzonden: dinsdag 21 januari 2020 16:34

Aan: **10.2.e** @portofamsterdam.com>

CC: **10.2.e** @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Convenant

10.2.e tekent

Ja **10.2.e** kan best een goed idee zijn.

Hoe zou de agenda er uitzien?

Hoest m **10.2.e**

On Jan 21, 2020, at 16:31, **10.2.e** <**10.2.e** @portofamsterdam.com> wrote:

Hi **10.2.e**

Zowaar het lijkt dus toch te lukken!

Ik zie dat Gezaghebber er ook bij zal zijn, alleen maar mooi. Maar het is toch de bedoeling dat **10.2.e** tekent en niet (ook) Gezag want in dat geval zou de tekst aangepast moeten worden.

Kom jij ook mee?

Gisteren hebben **10.2.e** overleg en geconcludeerd dat het handig is om in de periode dat Elvis in NL is een Stuurgroepvergadering te houden.

Nu **10.2.e** er ook is vormt dat een mooie gelegenheid om dit in Den Haag te doen. Mogelijk aansluitend aan ondertekening.

10.2.e wat vind jij van deze laatste suggestie en wil je dit met **10.2.e** opnemen.

mvrgr

10.2.e

Van: **10.2.e** @mac.com

Verzonden: dinsdag 21 januari 2020 15:49

Aan: **10.2.e** @minienw.nl

CC: **10.2.e**

<**10.2.e** @portofamsterdam.com>

Onderwerp: Re: Convenant

Hi **10.2.e**

Na overleg m **10.2.e**

MinIenW minister kan convenant tekenen :
Dinsdag 11 februari van 09.00 – 09.30 uur.

Heb inmiddels bevestigd
Gezaghebber en diputado.

Dank voor je inzet !

Hg **10.2.e**

> On Jan 20, 2020, at 10:52, **10.2.e**) - DGLM

<**10.2.e** @minienw.nl> wrote:

>

> Heren, zojuist bericht dat de minister akkoord is! Ik heb het secretariaat van de minister gevraagd contact met jou op te nemen **10.2.e** zodat een datum kan worden gepland.

>

> Groet,

> **10.2.e**

>

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: **10.2.e** @mac.com

> Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 17:18

> Aan: **10.2.e** - DGLM

<**10.2.e** @minienw.nl>

> CC: **10.2.e** **10.2.**

10.2.e @portofamsterdam.com

> Onderwerp: Re: Convenant

>

> ok

>

>> On Jan 17, 2020, at 12:06, 10.2.e) - DGLM
<10.2.e @minienw.nl> wrote:
>>
>> Heren, helaas nog reactie van de minister. Ik houd het
systeem dit weekend in de gaten; ze wil nog wel eens
wat dingen in het weekend afdoen heb ik begrepen.
>>
>> Vriendelijke groet,
>> 10.2.e
>>
>>
>> Verzonden met BlackBerry Work
>> (www.blackberry.com)
>>
>>
>> Van: 10.2.e @mac.com>>
>> Datum: donderdag 16 jan. 2020 2:26 PM
>> Aan: 10.2.e
>> 10.2.e @portofamsterdam.com >> m>>
>> Kopie: 10.2.e) - DGLM
>> <10.2.e @minienw.nl>>
>> Onderwerp: Re: Convenant
>>
>> Ligt bij de minister en indien akkoord wordt gekeken
naar afspraak om
>> in Den Haag te tekenen
>>
>> On Jan 16, 2020, at 09:24, 10.2.e
<10.2.e @portofamsterdam.com> wrote:
>>
>> ?
>> Hi 10.2.e en 10.2.e
>> Hebben jullie enig idee waar het convenant nu is?
>> Het is door 10.2.e getekend, maar wat is er daarna mee
gebeurd?
>> Hoor graag van jullie?
>> Gr
>> 10.2.e
>>
>> Outlook voor iOS<<https://aka.ms/o0ukef>>
downloaden Op berichtgeving en
>> correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V.
is een disclaimer van toepassing. Lees
hier<<https://www.portofamsterdam.com/nl/havenbedrijf/e-mail-disclaimer>> de volledige tekst van de e-mail
disclaimer.
>>
>> On notices and correspondence of Port of
Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full
e-mail disclaimer
here<<https://www.portofamsterdam.com/en/port-amsterdam/e-mail-disclaimer>>.
>> Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is
bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit
bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u
verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te
verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid

voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

>> This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

>>
>

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Verzoek voor een stuurgroep meeting
Datum: zondag 26 januari 2020 21:04:00

Dank! Ik ben morgen de hele dag op pad, dus ik dacht het ik vraag nu maar alvast, voordat ik het vergeet/niet aan toe kom.
Fijn weekend nog ☺

Van: 10.2.e

Verzonden: zondag 26 januari 2020 21:03

Aan: 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e

Onderwerp: Re: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Hi 10.2.e ik zal morgen even navragen dan is het hier maandag... ;-)

@10.2.e hoe ver ben jij met je beschikbaarheid?

On Jan 26, 2020, at 16:01, 10.2.e) - DGLM

<10.2.e @minienw.nl> wrote:

Dag 10.2.e

Heb je wellicht al meer gehoord? Voor ons zou de week van de ondertekening ook beter uitkomen. We moeten daarbij uiteraard wel rekening houden met het tijdstip in verband met een videolink naar Bonaire.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @mac.com>

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 17:12

Aan: 10.2.e @portofamsterdam.com>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

<10.2.e @bonairegov.com>

Onderwerp: Re: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Ik heb het net aa Gezag voorgelegd. Graag even wachten op zijn reactie...

On Jan 22, 2020, at 17:02, 10.2.e

10.2.e @portofamsterdam.com> wrote:

Hi 10.2.e

Zie verzoek van Gezag via 10.2.e voor SG-vergadering op 31/1

Lijkt mij niet handig, SG op 11/2 na ondertekening Convenant lijkt mij veel logischer, 10.2.e moet maar beslissen. Ik sprak 10.2.e net en die kon zich daar wel in vinden en wil dat ook wel doorgeven aan Gezag.

Stem jij dit even af met 10.2.e

@ 10.2.e voor jou info. 10.2.e neemt de functie van 10.2.e voorlopig waar.

Mvrgr

10.2.e

Van: 10.2.e @bonairegov.com>

Verzonden: woensdag, 22 januari 2020 16:17

Aan: 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e) - DGB

10.2.e @minienm.nl>

CC: 10.2.e

<10.2.e@portofamsterdam.com>; 10.2.e@portofamsterdam.com

10.2.e@portofamsterdam.com

Onderwerp: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Beste 10.2.e@portofamsterdam.com

Gisteren krijg ik een verzoek van gezag voor een stuurgroep haven. Hij wil graag deze meeting organiseren voor dat ze naar NL reizen.

Voorstel van kabinet gezaghebber is voor Januari 31, 0900 Bonaire tijd. Onderwerpen tot nu toe zou zijn:

1. Verlenging pier
2. Meerstoel en fenders op het pier
3. Nieuwe goederenhaven
4. Haven verordening
5. Professionalisering haven

Graag laat me weten als dit nog kan worden georganiseerd.

groeten

10.2.e@portofamsterdam.com

10.2.e@portofamsterdam.com

Kaya Charles E.B. Hellmund 1

Kralendijk, Bonaire, C.N.

T: (+599) [10.2.e](tel:10.2.e) ext. [10.2.e](tel:10.2.e) / [10.2.e](tel:10.2.e) M: +599 [10.2.e](tel:10.2.e)

E: 10.2.e@bonairegov.com

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e mac.com; 10.2.e 10.2. - DGB
Onderwerp: RE: Samenwerkingsconvenant tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Lichaam Bonaire
Datum: vrijdag 27 december 2019 13:06:00
Bijlagen: image003.png

Geachte mevrouw 10.2.e

Inmiddels heb ik vernomen dat de minister het origineel dient te ondertekenen. Voor zover u dat nog niet hebt gedaan, verzoek ik u derhalve om het convenant per post te doen toekomen.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minieuw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministries/ienw

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 19 december 2019 19:46

Aan: 10.2.e - DGLM; 10.2.e @portofamsterdam.nl

CC: 10.2.e @mac.com; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ;

10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ;

10.2.e

Onderwerp: Samenwerkingsconvenant tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Lichaam Bonaire

Geachte heren,

Ontvang in bijlage de Samenwerkingsconvenant tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Lichaam Bonaire met verzoek om de Minister te laten tekenen.

Graag ontvangen wij na ondertekening het convenant via mail terug, bvd.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Post en Archief | Bedrijfsvoering en Ondersteuning

Openbaar Lichaam Bonaire

Kaya Grandi # 51

Kralendijk, Bonaire, Caribisch Nederland

T: (+599) 10.2.e

.com



Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Verzoek voor een stuurgroep meeting
Datum: dinsdag 28 januari 2020 16:11:16
Bijlagen: image001.png

10.2.e

Hopelijk gaat je herstel voorspoedig.

We hebben nog geen datum voor de SG kunnen prikken; nog geen uitsluitsel vanuit OLB. Wel al met 10.2.e eea besproken. 10.2.e stelt voor om volgende week maandag of dinsdag even met jou en mij om te tafel te zitten om de SG voor te bespreken, met name wie welke opdrachten moet gaan geven. 10.2.e vertrekt 5 februari voor 2 weken naar Ivoorkust en het is goed om daarvoor nog even zijn input te krijgen.

Kan ik het secretariaat vragen om een tijdstip te zoeken voor maandag of dinsdag?

Groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 24 jan. 2020 2:23 PM
Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Dank, 10.2.e had weer een ander voorstel van gezag, namelijk aansluitend op ondertekening op 11 februari. Ik wacht nog op antwoord wat het nou is.. zou handiger zijn als ze hier zijn.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 24 jan. 2020 2:13 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Ter behandeling. Gr 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e @bonairegov.com>
Datum: woensdag 22 jan. 2020 4:17 PM

Aan: 10.2.e [REDACTED] - DGLM <10.2.e [REDACTED]@minienw.nl>, 10.2.e [REDACTED] DGB

10.2.e [REDACTED]@minienw.nl>

Kopie: 10.2.e [REDACTED]@portofamsterdam.com>, 10.2.e [REDACTED]

10.2.e [REDACTED]@portofamsterdam.com>

Onderwerp: Verzoek voor een stuurgroep meeting

Beste 10.2.e / 10.2.e

Gisteren krijg ik een verzoek van gezag voor een stuurgroep haven. Hij wil graag deze meeting organiseren voor dat ze naar NL reizen.

Voorstel van kabinet gezaghebber is voor Januari 31, 0900 Bonaire tijd. Onderwerpen tot nu toe zou zijn:

- 1) Verlenging pier
- 2) Meerstoel en fenders op het pier
- 3) Nieuwe goederenhaven
- 4) Haven verordening
- 5) Professionalisering haven

Graag laat me weten als dit nog kan worden georganiseerd.

groeten

10.2.e [REDACTED]

10.2.e [REDACTED]

Kaya Charles E.B. Hellmund 1

Kralendijk, Bonaire, C.N.

T: (+599) 10.2.e [REDACTED] 10.2.e [REDACTED] M: +599 10.2.e [REDACTED]

E: 10.2.e [REDACTED]@bonairegov.com



Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e
Onderwerp: RE: Stuurgroep Zeehaven Bonaire vrijdag 31/1 17.00
Datum: dinsdag 28 januari 2020 22:14:56

Beste 10.2.e

Goed nieuws.

Morgen inderdaad hele dag PoA met Havenmeester Saba.

Ik zal morgen 4 regelen.

Wat betreft 1; verzendlijst heb ik niet, maar ik zal 10.2.e vragen.

Voor 2 en 3 heb ik donderdagmiddag vanaf de lunch tijd (in de ochtend vergaderingen staan die ik niet kan afzeggen).

brw

We bellen morgen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>
Datum: dinsdag 28 jan. 2020 9:40 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: Stuurgroep Zeehaven Bonaire vrijdag 31/1 17.00

Beste 10.2.e

Met veel moeite datum/tijd gevonden voor SG vergadering. Vrijdag 31 Jan om 17.00.

Veel agenda problemen opgelost door de creatieve 10.2.e

10.2.e heeft laten weten dat ze vrijdag kan.

Even een aantal praktische zaken.

1. Woensdagochtend bericht aan deelnemers met mededeling dat agenda volgt.
2. Agenda maken iom Bonaire (10.2.e) en 10.2.e
3. Notities voor vergadering maken
4. Reserveren van vergaderzaal met video-conference faciliteiten die werkt als we er zijn.

Zullen we dit samen organiseren en hoe zit je met je tijd? Woensdag ben je bij HbA met havenmeester Saba. Ik kan woensdag eea doen maar donderdag niet. Ik kan 1 doen maar heb geen recente verzendlijst, jij wel?

Ik zal 2 doen in overleg met 10.2.e en 10.2.e en terugkoppeling met jou.

3. Zal ik zo veel mogelijk morgen doen.

Wil jij svp 4 regelen.

Ik kan vrijdag om 16.30 bij jullie zijn om eea voor te bespreken

Woensdagochtend ff bellen?

Groet  10.2.e

[Outlook voor iOS downloaden](#)

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: FW: Stuurgroep Zeehaven Bonaire vrijdag 31/1 17.00
Datum: dinsdag 28 januari 2020 22:17:58

Ha 10.2.e ineens toch een SG vrijdag. Vanmiddag was nog het plan om volgende week maandag of dinsdag met 10.2.e voor te bespreken voor een SG ergens februari.. gebeurt altijd wel iets met dit dossier :)

10.2.e vraagt om een verzendlijst SG voor de mail. Heb jij die toevallig?

Morgen overigens laatste dag havenbezoek met de heren van Saba. So far so good!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 28 jan. 2020 10:14 PM
Aan: 10.2.e <10.2.e @portofamsterdam.com>
Kopie: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Stuurgroep Zeehaven Bonaire vrijdag 31/1 17.00

Beste 10.2.e

Goed nieuws.

Morgen inderdaad hele dag PoA met Havenmeester Saba.

Ik zal morgen 4 regelen.

Wat betreft 1; verzendlijst heb ik niet, maar ik zal 10.2.e vragen.

Voor 2 en 3 heb ik donderdagmiddag vanaf de lunch tijd (in de ochtend vergaderingen staan die ik niet kan afzeggen).

Vrijdag heb ik tot 14:00 werkbezoek bij RWS in Delft (ook hier moet ik bijzijn).

We bellen morgen.

Vriendelijke groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @portofamsterdam.com>
Datum: dinsdag 28 jan. 2020 9:40 PM
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: Stuurgroep Zeehaven Bonaire vrijdag 31/1 17.00

Beste 10.2.e

Met veel moeite datum/tijd gevonden voor SG vergadering. Vrijdag 31 Jan om 17.00.

Veel agenda problemen opgelost door de creatieve **10.2.e**.

10.2.e heeft laten weten dat ze vrijdag kan.

Even een aantal praktische zaken.

1. Woensdagochtend bericht aan deelnemers met mededeling dat agenda volgt.
2. Agenda maken iom Bonaire **10.2.e**)
3. Notities voor vergadering maken
4. Reserveren van vergaderzaal met video-conference faciliteiten die werkt als we er zijn.

Zullen we dit samen organiseren en en hoe zit je met je tijd? Woensdag ben je bij HbA met havenmeester Saba. Ik kan woensdag eea doen maar donderdag niet. Ik kan 1 doen maar heb geen recente verzendlijst, jij wel?

Ik zal 2 doen in overleg met **10.2.e** en terugkoppeling met jou.

3. Zal ik zo veel mogelijk morgen doen.

Wil jij svp 4 regelen.

Ik kan vrijdag om 16.30 bij jullie zijn om eea voor te bespreken

Woensdagochtend ff bellen?

Groet **10.2.e**

Outlook voor iOS downloaden

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e DGLM
Aan: 10.2.e - DGLM
Cc: 10.2.e DGLM; 10.2.e DGB
Onderwerp: FW: Agenda Stuurgroep Bonaire Zeehaven 21 mei
Datum: donderdag 30 januari 2020 21:44:00
Bijlagen: image001.png

10.2.e

Hierbij input voor de stuurgroep; morgen tijdens de voorbesprekking (16:00) zal ik eea nog nader toelichten.

1.a: financien is natuurlijk key issue. Voorstel is om nogmaals duidelijk te maken dat OLB echt voor 40% kostendekking moet zorgen. Voorstel is om elke opdracht gezamenlijk (60/40) te financieren, en niet ene opdracht OLB en andere IenW. Of dit haalbaar (i.e. voortgang) is hangt wel weer af van de op dit moment beschikbare middelen van OLB.

1.a.i: Ligt bij Eilandraad → OLB moet update geven

1.a.ii: Voorstel is dat wij de MKBA uitzetten, met KIM en Rotterdams bedrijf MTBS (zij hebben reeds in 2013 al eea onderzocht) en ook het onderzoek uitzetten naar de financieringsconstructie. Businesscase kan door OLB worden uitgezet; als het goed is hebben ze al iets liggen, en kunnen ze verder PoAI vragen voor bijstand. Voorstel om MER ook door OLB uit te laten zetten. Uiteraard wel alle offertes gezamenlijk beoordelen en ook gezamenlijk toestemming voor opdracht geven.

1.a.iii: aangeven dat wij graag zien dat OLB hier snel concrete stappen onderneemt.

2. Nadere toelichting door OLB en PoAI

3. Nadere toelichting door OLB en PoAI

Ten aanzien van memo van PoAI met actiepunten convenant: voorstel is dat 10.2.e 10.2.e door het overzicht meeneemt. 1 actie is concreet voor IenW alleen: minister ondersteund OLB bij zoeken financiering voor nieuwe haven. Dit zullen wij uiteraard doen. Ontslaat OLB echter niet van verplichting om 40% van de kosten op te brengen.

Laatste punt; 10.2.e wil morgen tijdens voorbesprekking ook nog 'ambtelijke opdrachtgever' bespreken. Hiervoor hebben 10.2.e en ik je al eerder bericht:

Net even met 10.2.e overlegd. Hoewel 10.2.e het pragmatisch ziet, lijkt het ons toch wel heel bureaucratisch worden zo. Stuurgroep ging over het algemeen altijd soepel/good. Er is natuurlijk altijd ruimte voor verbetering, maar met de komst van een PM en PC moet eea ook al beter afgestemd kunnen worden. Voorstel is daarom om, voor nu in ieder geval, de stuurgroep te laten zoals het is. Eventueel kan in een later stadium, als blijkt dat eea toch niet soepel loopt, gekeken worden of verandering nodig is. Laten we eerst nieuwe werkwijze PM en PC afwachten.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 30 januari 2020 21:17

Aan: 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e
 (10.2.e @bonairegov.com) ; 10.2.e ; 10.2.e - DGB ;
 10.2.e ; 10.2.e @bonairegov.com
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - 10.2.e MZ - DGB ; 10.2.e
 10.2.e ; 10.2.e @outlook.com; 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e ;
 10.2.e ; 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: Agenda Stuurgroep Bonaire Zeehaven 21 mei

Beste leden van de Stuurgroep Zeehaven Bonaire,

Met dank aan 10.2.e en 10.2.e voor de memo hierbij volledigheidshalve ook nog de definitieve versie van de agenda (geen wijzigingen ten opzichte van de conceptagenda anders dan de nummering):

1. Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
 - a. Inhoud, ondertekening, organisatie en financien, met extra aandacht voor:
 - i. Havenreglement
 - ii. Nieuwe goederenhaven (proces voor MKBA, Businesscase, MER & ontwikkelingen WEB)
 - iii. Verdere professionalisering haven
 2. Verlenging Zuidpier (uitvoering en afmeervoorzieningen)
 3. Nieuwe havenontwikkelingen, zoals brandstofpier
 4. Rondvraag

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/lenw

Van:

10.2.e

@portofamsterdam.com

Verzonden: donderdag 30 januari 2020 13:23

Aan: 10.2.e <[10.2.e](mailto:@portofamsterdam.com)>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @bonairegov.com

10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e 10.2.e

@portofamsterdam.com; 10.2.e) - DGB

10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @gmail.com; 10.2.e

DGLM 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @bonairegov.com

CC: 10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e

10.2.e @minbzk.nl; 10.2.e <[10.2.e](mailto:@minienw.nl)> @minienw.nl; 10.2.e

- DGB 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e

10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e @outlook.com; 10.2.e

10.2.e @mac.com; 10.2.e 10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e

10.2.e @portofamsterdam.com; 10.2.e

10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e 10.2.e - DGLM

<@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Agenda Stuurgroep Bonaire Zeehaven 21 mei

Beste leden van de Stuurgroep Zeehaven Bonaire,

In voorbereiding op het overleg morgen hebben 10.2.e en ik een memo opgesteld met daarin een uitwerking van de inhoud van het convenant die 11 februari aanstaande getekend zal worden.

In de memo worden een aantal acties naar aanleiding van het convenant uitgelicht en worden een twaalftal bespreek en beslis punten voor het overleg morgen voorgesteld.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e



T: +31 10.2.e

M: +31 10.2.e

@portofamsterdam.com

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam

P.O. Box 19406 | 1000 GK Amsterdam

The Netherlands

www.portofamsterdaminternational.com

Van: 10.2.e 10.2.e @portofamsterdam.com

Verzonden: woensdag 29 januari 2020 12:39

Aan: 10.2.e) - DGLM <[10.2.e](mailto:@minienw.nl)>; 10.2.e

@bonairegov.com 10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e

10.2.e @portofamsterdam.com; 10.2.e) - DGB

10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @gmail.com

CC: 10.2.e @bonairegov.com; 10.2.e

10.2.e @portofamsterdam.com; **10.2.e** @minbzk.nl; **10.2.e** - FMC **10.2.e** @minienw.nl; **10.2.e** - DGB **10.2.e** @minienw.nl; **10.2.e** @bonairegov.com; **10.2.e** @outlook.com; **10.2.e** @mac.com; **10.2.e** @bonairegov.com; **10.2.e** - DGLM **10.2.e** @minienw.nl; **10.2.e** @portofamsterdam.com; **10.2.e** @bonairegov.com; **10.2.e** DGLM
10.2.e @minienw.nl

Onderwerp: Re: Agenda Stuurgroep Bonaire Zeehaven 21 mei

Beste leden van de Stuurgroep Zeehaven Bonaire,

In overleg met de waarnemend secretaris, **10.2.e**, en een groot aantal van de Stuurgroepleden is geconcludeerd dat op vrijdag 31 januari om 12.00 Bonaire Tijd dus 17.00 Nederlandse tijd een Stuurgroep vergadering zal worden gehouden per video-conference.

Definitieve agenda en stukken zullen de komende dagen worden verspreid in overleg met de direct betrokkenen, onderstaand een concept-agenda

1. Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire (inhoud, ondertekening, organisatie, financiën)
2. Haven Verordening
3. Nieuwe goederenhaven (proces voor MKBA, Businesscase, MER, ontwikkelingen WEB)
4. Professionalisering haven
5. Verlenging Zuidpier (uitvoering en afmeervoorzieningen)
6. nieuwe havenontwikkelingen zoals brandstofpier

NB. de onderwerpen 2, 3 en 4 maken onderdeel uit van het Convenant.

De laatste Stuurgroep vergadering was in mei 2019 en het heeft geen zin om het verslag van die vergadering te bespreken.

Graag verzoeken wij jullie om eventuele aanvullingen op deze concept-agenda te sturen aan **10.2.e** **10.2.e** en ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: FW: Persbericht samenwerkingsconvenant Bonaire
Datum: vrijdag 7 februari 2020 13:17:00
Bijlagen: 01_Gespreksnota_Ondertekening convenant Bonaire.DOCX

Dag 10.2.e

Zojuist heb ik je cc opgenomen in onderstaande mail. Ter toelichting hierbij de gespreksnota die momenteel bij DBO in HPRM (2020/1223) ligt. Mocht je vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereikbaar.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 13:15

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e) - DCO

Onderwerp: Persbericht samenwerkingsconvenant Bonaire

Beste 10.2.e

Ik begrijp dat er een persbericht in de maak is voor het convenant. Zou je kunnen zorgen dat deze wordt afgestemd met 10.2.e zie cc) van onze Directie Communicatie? Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Minister IenW

minienw.nl

Datum
4 februari 2020
Kenmerk
Bijlage(n)
1

gespreksnota

Ondertekening Samenwerkingsconvenant
Zeehavens Bonaire

Aanleiding en doel

Op dinsdag 11 februari staat van 9:00-9:30 in uw agenda de ondertekening van het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire.

Hierbij zullen aanwezig zijn van Bonairiaanse zijde de gezaghebber Edison Rijna, gedeputeerde Economische Zaken Elvis Tjin Asjoe, 10.2.e Jan de Vries en mogelijk een fotograaf.

Van IenW zijn aanwezig 10.2.e

. Tevens zal de directeur van Port of Amsterdam International, Gert-Jan Nieuwenhuizen aanwezig zijn.

Doel van de ondertekening van het convenant is het creëren van een gezamenlijke 'basis' waarmee we de komende jaren vooruit kunnen om de haven(infra)structuur op Bonaire verder te bevorderen, uiteraard met inachtneming van alle randvoorwaarden zoals bijvoorbeeld rendement havenbedrijf en behoud koraal.

Resultaten

Ondertekenen van het Samenwerkingsconvenant en het bestendigen van de werkrelaties.

Uw bijdrage

U wordt geadviseerd het volgende in te brengen:

- Blij dat we een moment hebben gevonden om het samenwerkingsconvenant over de haven gezamenlijk te ondertekenen.
- Komende jaren wordt een gezamenlijke en langdurige inzet van ons beiden verwacht om een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Bonaire op een aanvaardbaar niveau te brengen.
- Vanuit Bonaire wordt financiële inzet en mankracht verwacht. Zoals ook is aangegeven in het convenant.

Uw counterparts

Mogelijk dat Bonaire aangeeft dat het maken van het convenant een lange aanlooptijd had. In het najaar 2019 heeft in Den Haag het convenant vertraging opgelopen vanwege prangende prioriteiten zoals het stikstofdossier.

In de Stuurgroep Zeehaven Bonaire heeft directeur Maritiem Brigit Gijsbers ingebracht dat u tijdens het tekenmoment zal aangeven dat er van Bonaire ook een financiële bijdrage wordt verwacht. Dit conform wat ook in het convenant is overeengekomen. Deze opmerking werd tijdens de Stuurgroep als feit geaccepteerd door Bonaire.

Politieke context

Voor het bestuurscollege van Bonaire betekent de ondertekening van het convenant een belangrijk politieke mijlpaal. Een goed lopend, veilig en rendabel havenbedrijf met een stevige rol van de havenmeester als havenautoriteit is van groot belang voor de maritieme bestendigheid van Bonaire. Het convenant geeft een impuls aan Bonaire om hiermee verder aan de slag te gaan en biedt ons de mogelijkheid om hierin beter te sturen. Ook is dit van belang nu u deels een systeemverantwoordelijk heeft voor de maritieme veiligheid op Bonaire.

Kernpunten dossier

- De kern van het samenwerkingsconvenant is een basis waarmee we de komende jaren vooruit kunnen om de haven(infra)structuur op Bonaire verder te bevorderen.
- Met het convenant worden een aantal concrete taken in het leven geroepen met betrekking tot het havenbedrijf Bonaire, de nautische dienstverlening, de infrastructuur, de financiën en de uitvoeringsorganisatie.
- De taken worden binnen de Stuurgroep Zeehavens verder uitgewerkt en toebedeelt.
- Bonaire heeft ingestemd met een kostenverdeling van 60% IenW en 40% Bonaire. Partijen zullen in goed onderling overleg de kosten voorvloeiende uit de acties genoemd in dit convenant, dan wel nieuw te formuleren acties, begroten en bepalen.
- Het ondertekeningmoment biedt een mooi impuls voor de onderlinge relatie en het aantonen van commitment (van zowel ons aan OLB, als OLB aan bevolking Bonaire).

Toelichting

Om de werkrelaties te bestendigen en een structuur te bieden aan het vele werk, is in 2014 een intentieverklaring met Bonaire getekend. Dit heeft geleid tot het oprichten van een Stuurgroep Bonaire Zeehavens, onder voorzitterschap van gezaghebber Edison Rijna. In de stuurgroep, waaraan onder andere de directie MZ en havenbedrijf Amsterdam deelnemen, zijn belangrijke besluiten genomen over de renovatie van de afhandelingspieren te Kralendijk (eind 2018 afgerond), over verbeteringen in het havenbedrijf en over verlenging/renovatie van een aantal pieren. Deze dialoog met Bonaire heeft geleid tot transparantie, korte lijnen maar bovenal vertrouwen over en weer.

Toch is er ruimte voor verbeteringen. Inhoudelijk zijn de intenties uit 2014 niet veranderd, maar ligt het in de bedoeling om deze nu meer dwingend te maken: als er geen resultaten worden behaald in de software, zal ook de gedachtevorming over de hardware worden getemporiseerd.

Een goed lopend, veilig en rendabel havenbedrijf met een stevige rol van de havenmeester als havenautoriteit is van groot belang voor de maritieme bestendigheid van Bonaire. Het convenant geeft een impuls aan Bonaire om hiermee verder aan de slag te gaan en biedt ons de mogelijkheid om hierin beter te sturen. Ook van belang nu u deels een systeemverantwoordelijk heeft voor de maritieme veiligheid op Bonaire.

Met de ondertekening van het convenant zal geen (financiële) verplichting worden aangegaan tot het aanleggen van een nieuwe haven. Wel zal er een verkenning plaatsvinden. De kosten hiervan worden gedekt door het bestaande BES programmabudget. De verkenning zal onder andere bestaan uit een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse, Business Case, milieueffectrapportage (PlanMER) – waarbij de bescherming van het koraal ook in acht wordt genomen – en onderzoek naar financieringsconstructies.

Een eventueel besluit tot het aanleggen van een nieuwe haven is een losstaand traject en zal te zijner tijd uiteraard eerst door u moeten worden beoordeeld. Al met al zal de verkenning en een eventuele voorbereiding op een besluit tot aanleggen van een nieuwe haven meerdere jaren in beslag nemen.

De verplaatsing van de zeehaven loopt mee in de inventarisatie voor het nieuwe Kabinet van 10.2.e [redacted] van de interdepartementale werkgroep 'Inhalen achterstanden CN' (naar aanleiding van de Kabinetsreactie d.d. 4 oktober 2019).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e "
Cc: 10.2.e "
Onderwerp: RE: Ondertekening Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: vrijdag 7 februari 2020 13:44:00

Dag 10.2.e ,

Volledigheidshalve: de ondertekening vindt plaats op de 11^e verdieping, in de Maaszaal. Ik heb je aangemeld en ik zal je ophalen.

10.2.e zal er helaas niet bij zijn. 10.2.e uiteraard wel en ikzelf zal ook aanwezig zijn.

Vriendelijke groet en fijn weekend,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 17:52

Aan: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - BSK

CC: 10.2.e ; 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: Ondertekening Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste 10.2.e en 10.2.e

Op 11 feb om 9.00 is de ondertekening gepland van het convenant door de minister en gedeputeerde 10.2.e in aanwezigheid van 10.2.e .

Mag ik er van uit gaan dat jullie dit in samenwerking met het secretariaat van de minister organiseren?

De bestuurders van Bonaire hechten erg sterk aan deze gezamenlijke ondertekening als bevestiging van de betrokkenheid van de minister/het ministerie bij Bonaire. Zij willen graag dat er een foto van de ondertekening en een gezamenlijk persbericht naar buiten wordt gebracht. Kunnen jullie dit svp met de afdeling communicatie en dezelfde afdeling van het OLB organiseren?

Wie worden er bij de ondertekening uitgenodigd? Het zou mooi zijn als 10.2.e er bij zou kunnen zijn. 10.2.e wil jij dat met hem opnemen?

Van onze zijde kan 10.2.e , 10.2.e , er bij zijn. 10.2.e en ik zijn dan op de terugweg van Ivoorkust voor een ander project, dus helaas kunnen wij er niet bij zijn.
succes met de organisatie van eea.

met vriendelijke groet,

10.2.e

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO; 10.2.e - DCO
Cc: 10.2.e - DCO 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari
Datum: dinsdag 11 februari 2020 08:00:36
Bijlagen: 01_Gespreksnota_Ondertekening conveant Bonaire.DOCX

Dank! Hierbij de gespreksnota voor de minister voor wat informatie.

Groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 10 feb. 2020 12:35 PM
Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DCO
 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e -
 BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Hoi fotograaf is geregeld. Heb jij meer informatie voor 10.2.e en mij zodat we een nieuwsberichtje kunnen maken?

Dank groet 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 07 feb. 2020 4:00 PM
Aan: 10.2.e) - DCO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e
 <10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e
 BSK 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e 10.2.e @frd.shsdir.nl>
Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Perfect, dank!

Van: 10.2.e) - DCO
Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 15:59
Aan: 10.2.e ; 10.2.e) - DGLM
CC: 10.2.e) - DCO ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari
 Regelen we!

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @minienw.nl>

Datum: vrijdag 07 feb. 2020 3:56 PM

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl, 10.2.e
10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienw.nl, 10.2.e
BSK 10.2.e @minienw.nl, 10.2.e @frd.shsdir.nl>

Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Beste 10.2.e

Ik zet mijn collega's die daar wat meer van weten in cc.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 15:48

Aan: 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Goedemiddag,

Aankomende dinsdag 11 februari, om 09:00 (Maaszaal 11^e verdieping) ondertekent de minister samen met een Gedekteerde van het Openbaar Lichaam Bonaire het Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire. Ik ging er vanuit dat vanuit Bonaire een fotograaf zou meekomen. Dat blijkt niet het geval. Is het nog te regelen dat van onze zijde er een fotograaf is, althans iemand die een paar goede foto's kan nemen? Gaat om een mooie foto voor de lokale kranten in Bonaire. Dank alvast.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 15:39

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Dag 10.2.e

Ik weet dit niet. Neem aub contact op met 10.2.e

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 13:11

Aan: 10.2.e) - DBO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Urgentie: Hoog

Hoi 10.2.e

Ik ging er vanuit dat vanuit Bonaire een fotograaf zou meekomen. Dat blijkt niet het geval. Is het nog te regelen dat van onze zijde er een fotograaf is, althans iemand die een paar goede foto's kan nemen? Gaat om een mooie foto voor de lokale kranten in Bonaire.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 11:09

Aan: 10.2.e - DGMI <10.2.e [@minienw.nl10.2.e \[@minienw.nl@minienw.nl\]\(mailto:@minienw.nl\); 10.2.e](mailto:@minienw.nl)

DBO 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - DGB

10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e

10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @frd.shsdir.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Ondertekenen samenwerkingsconvenant IenWen het Openbaar Lichaam Bonaire 11 februari

Ter informatie: Op dinsdag **11 februari** van 09.00 – 09.30 uur is de ondertekening van het samenwerkingsconvenant tussen minister Van Nieuwenhuizen en het Openbaar Lichaam Bonaire gepland. Van de zijde van Bonaire zijn gezaghebber Edison Rijna, gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe en **10.2.e** aanwezig.

De ondertekening vindt plaats in de Maaszaal, op het politieke plein op de 11^e etage.

Graag voorbereiden voor de minister.

Groeten, **10.2.e**

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Tel. (070-) **10.2.e**

Rijnstraat 8, Den Haag. **10.2.e**

10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO
Cc: 10.2.e) - DGB
Onderwerp: RE: Tekst nieuw
Datum: woensdag 12 februari 2020 09:54:00

Hierbij een poging ☺

Het reeds in 2014 gestarte onderzoek naar de verzelfstandiging van de havenautoriteit zal worden hervat zodat op korte termijn kan worden besloten of verzelfstandiging, waarbij het dagelijks bestuur van de haven op meer afstand komt van de gemeentelijke instanties, wenselijk is.

Verder zal de huidige kwaliteit, kwantiteit en continuïteit van de nautische dienstverlening, met name ten aanzien van de loodsdiest en de sleepbootondersteuning, worden beoordeeld en waar nodig zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt om verbeteringen door te voeren.

Van: 10.2.e) - DCO

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 15:27

Aan: 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e) - DGB

Onderwerp: RE: Tekst nieuw

Dank 10.2.e Kunnen we onderstaande nog iets aanscherpen ☺. Eigenlijk in Jip en Janneke taal uitleggen wat we met deze acties bedoelen:

De verzelfstandiging van de havenautoriteit

Het transparant inrichten van de nautische dienstverlening met toezicht door de Havenmeester
Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Mobiel: 06 - 10.2.e

Email: 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 12:24

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Tekst nieuw

Ha 10.2.e

Dank, hierbij wat aanvullingen:

Nederland maakt werk van een verbeterde haveninfrastructuur op Bonaire. Minister Cora van Nieuwenhuizen en gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe ondertekenden dinsdag 11 februari een samenwerkingsconvenant. Het convenant borduurt voort op een intentieverklaring uit 2014 en moet de komende jaren leiden tot nog veiliger, vlotter en duurzamer scheepvaartverkeer van en naar Bonaire.

Het convenant omvat een groot aantal afspraken en acties die zien op verschillende aspecten zoals de verzelfstandiging van de havenautoriteit, het transparant inrichten van de nautische dienstverlening met toezicht door de Havenmeester en een kostenverdeling van de te nemen acties.

Met de ondertekening start ook een verkenning naar de aanleg van een nieuwe (vracht)haven op het eiland. Bij dit onderzoek wordt onder meer gekeken naar mogelijke financieringsconstructies en effecten op het milieu en koraal.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 11:11

Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Tekst nieuw

Herstel. Ik plakte een oude versie met nog wat slordigheden in mijn vorige mail.

Wil jij nog wat aanvullingen doen?

Nederland maakt werk van een verbeterde haveninfrastructuur op Bonaire. Minister Cora van Nieuwenhuizen en gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe ondertekenden dinsdag 11 februari een samenwerkingsconvenant. De samenwerking moet de komende jaren leiden tot veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer van en naar Bonaire.

Met de ondertekening start ook een verkenning naar de aanleg van een nieuwe haven op het eiland. Bij dit onderzoek wordt onder meer gekeken naar mogelijke financieringsconstructies en effecten op het milieu en koraal.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Persvoorzichter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Mobiel: 06 - **10.2.e**

Email: **10.2.e** @minienw.nl

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e [REDACTED]
Onderwerp: Covenant Bonaire
Datum: donderdag 13 februari 2020 11:30:00

Dag 10.2.e en 10.2.e

Goede tijd gehad in Ivoorkust?

We hebben morgen om 10.00 een afspraak staan om de actiepunten van het covenant nader te bespreken.

Ik heb gisteren met 10.2.e gebeld of er al iets van een reactie van Bonaire is op jullie stuk. Dat is er nog niet. Zal deze week ook niet komen, maar 10.2.e zal wat gaan 'duwen'. Ik heb met 10.2.e afgesproken dat we volgende week donderdag 14.00 (NL tijd) bellen om de acties door te nemen. Hij zal zorgen dat 10.2.e er dan ook bij zit. Kunnen jullie dan ook? Ik zou jullie bijvoorbeeld ook telefonisch kunnen innbellen.

Wat mij betreft kunnen we de afspraak morgen laten vervallen nu we nog geen reactie van Bonaire hebben; eens?

Hebben jullie overigens al een offerte kunnen opstellen voor projectleider/uitvoeringsprogramma? Dan kunnen we ook het traject starten om jullie rol te formaliseren.

Vriendelijke groet,

10.2.e

--

10.2.e

Directie Maritieme Zaken

06 10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e [\) - DGLM](#)
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Update Conventant Bonaire
Datum: woensdag 8 april 2020 21:31:00

Dag 10.2.e

Even een korte update via de mail, aangezien ik overdag soms in de waan van de (covid19)dag beland. Ik heb 10.2.e vorige week over het convenant gesproken en we hebben afgesproken dat we als richtdatum 15 april aanhouden om het convenant te bespreken. Hij gaf aan dat met name 102e behoorlijk druk is met covid19 en dat eerder niet zou lukken. (Ik moet eerlijk zeggen dat het mij ook niet slecht uitkomt, nu ik genoeg te doen heb.) Ik zal hem vrijdag een mail sturen om hem aan de 15^e te herinneren en zal jou dan ook in de cc meenemen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e) - HBJZ
Onderwerp: RE: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire
Datum: vrijdag 14 februari 2020 09:16:00

Ok, dank!

Graag bespreek ik ook nog de kostenverdeling met je. Zou ook nog graag een ander onderwerp bespreken; veerdienst in de NL Carib met eventuele concessie, etc. Ik plan hier even een afspraak voor in.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 13:54

Aan: 10.2.e - DGLM

CC: HBJZ postbus wetgeving

Onderwerp: RE: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Hoi 10.2.e

Je kunt vanuit HPRM de stukken mailen (word-bestand en ondertekend HPRM bestand (pdf) naar ons secretariaat wetgeving. Mailen naar: HBJZ postbus wetgeving

10.2.e @minienw.nl. Zij zullen het dan verder regelen.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 13:45

Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Hoi 10.2.e

Het convenant dient te worden gepubliceerd in de Staatscourant. Kan ik daarvoor bij jou terecht of weet je bij wie ik moet zijn?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 10:38

Aan: 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e @bonairegov.com>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire

Beste allen,

Bijgaand ondertekend exemplaar van het Samenwerkingsconvenant Zeehaven Bonaire.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e [DGLM](#)
Aan: 10.2.e [@bonairegov.com"](#)
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Covenant Zeehaven Bonaire
Datum: dinsdag 14 april 2020 09:57:00

Dag 10.2.e

Hopelijk nog steeds alles onder controle? Lukt het nog om morgen (woensdag) het convenant te bespreken?

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e [@minienw.nl](#)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e [DGLM](#)
Aan: 10.2.e "
Onderwerp: RE: Stuurgroep
Datum: woensdag 24 juni 2020 09:05:00
Bijlagen: [image002.png](#)

Ha 10.2.e

Donderdag is lastig om stuurgroep te organiseren. 10.2.e haar agenda is al helemaal vol. Voor de stuurgroep moeten we een andere datum prikken. Volgende week ben ik een paar dagen met vakantie.

We zouden bijvoorbeeld een stuurgroep kunnen hebben op 8, 9 of 10 juli?
Dan hebben jullie ook meer kunnen overleggen over het verzelfstandigen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 24 juni 2020 03:14

Aan: 10.2.e - DGLM

Onderwerp: Stuurgroep

10.2.e

Alles goed daar?

brw

Gezag en Elvis willen graag een stuurgroep op donderdag.

Maar ik zit morgen met hun en 10.2.e Dus mischien hoef het niet door te gaan.

Maar het is wel Moeilijk om een stuurgroep te organiseren?

Mischien een webmeeting met jij? Maar iederen werk remote behalve wij hier op Bonaire.

Graag jouw meening hier over.

Groeten

10.2.e

10.2.e

Kaya Charles E.B. Hellmund 1

Kralendijk, Bonaire, C.N.

T: (+599) 10.2.e / (+599) 10.2.e ext 10.2.e

10.2.e @bonairegov.com

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: EenVandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!
Datum: woensdag 10 februari 2021 09:47:00

10.30 komt 10.2.e iets beter uit. Ik heb een Webex uitnodiging gestuurd.
 Vriendelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 09:25
Aan: 10.2.e) - DCO; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: EenVandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!
 Besluit is niet aan IenW, noch BZK. OLB moet besluiten of en waar ze een nieuwe vrachthaven willen.
 Wij (IenW) hebben wel een convenant met OLB afgesloten dat we gezamenlijk gaan onderzoeken of nieuwe vrachthaven opportuun is. In het convenant wordt het hato terrein wel genoemd, omdat uit een verkenningsonderzoek is gebleken dat deze locatie het beste uit de bus komt (totaal naar 7 locaties gekozen). OLB heeft op basis van verkenningsonderzoek besloten om Hato als voorkeurslocatie aan te wijzen. Dat is het enige besluit wat er is genomen wat betreft het terrein hato. Let wel, er is vooralsnog ook nog helemaal geen geld voor bouw nieuwe vrachthaven. Momenteel wordt 'enkel' onderzocht of het opportuun is om een nieuwe haven te bouwen. Een volwaardige MER moet bijvoorbeeld ook nog plaatsvinden. Dan komen alle natuur- en milieuspecten aan bod, zoals koraal.
 Zullen we om 10.00 even bellen? Kan ik nu nog even proberen contact op te nemen met BZK.
 @10.2.e kan jij ook om 10.00?
 Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 17:26
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: EenVandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!
 ik moet asap het verzoek van eenvandaag aan M om voor camera te reageren aan haar voorleggen. ze willen donderdag een quote opnemen. Zijn wij voor dit besluit in the lead of BZK? Wanneer moeten de antwoorden op de kamervragen uit?
 hoor graag! groet 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 09 feb. 2021 5:21 PM
Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: EenVandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!
 Dag 10.2.e
 10.2.e en ik zullen morgen contact opnemen. Zijn ook Kamervragen (en burgerbrieven) over dit onderwerp. We zijn bezig met een conceptantwoord, zie bijlage. Let wel, dit is een eerste versie van DGLM en moet nog met DGMI en BZK worden afgestemd.
 Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 17:10
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DCC 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: EenVandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!
 Hoi 10.2.e en 10.2.e zie bericht, Één Vandaag is ermee bezig. 10.2.e is op zoek naar een reactie. Reageren jullie even naar haar? Zie cc.
 groetjes, 10.2.e
 10.2.e
 10.2.e
 directie Luchtvaart,
 ministerie Infrastructuur en Waterstaat, tel. 06-10.2.e
 @: 10.2.e @minienw.nl

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com

Van: 10.2.e @icloud.com>
Datum: dinsdag 09 feb. 2021 5:07 PM
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Een Vandaag bezig met een repo hierover. Willen graag ook reactie van M voor camera aangezien zij het investeringsbesluit heeft genomen. Kun jij input geven voor een mogelijke reactie? Dank!

14 TEN EERSTE

Aanleg nieuwe vrachthaven op Bonaire zou 'ecocide' zijn

Kees Broere
Curaçao

De plannen voor de aanleg van een nieuwe vrachthaven op Bonaire komen neer op 'ecocide', moedwillige vernietiging van het milieu. Dat zegt een belangengroep van burgers op het Caribische eiland. De overheid meent dat de groep schromelijk overdrijft.

Bonaire, een eiland van zo'n twintigduizend inwoners onder wie steeds meer 'Europees Nederlanders', heeft al een containerhaven. Die opereert vanaf dezelfde plek als de haven voor de cruiseschepen, belangrijk voor de toerisme-economie van het eiland. Door de groei van de bevolking en haar behoefte aan goederen, zo stelt de overheid, is de huidige haven te klein voor levering van spullen, die op het eiland bijna allemaal van buitenaf moeten komen.

Het plan is om, na jaren van studies, begin volgend jaar met de bouw van een nieuwe haven te beginnen. Volgens de havenmeester van Bonaire, Gunther Flanegin, zal die zo'n 35 miljoen euro kosten. De tegenstanders schatten de kosten op 80 miljoen. 'We willen niets grootschaligs', aldus Flanegin, 'en uiteraard al helemaal niets wat de zeenatuur van ons eiland zou schaden.'

Maar juist daarop spits het disput zich toe met de belangengroep, die zich Conserve Bonaire noemt. De overheid heeft een locatie op het oog bij Hato, de plaats waar momenteel al schepen aanmeren die het opslagdepot van het Water- en Elektriciteitsbedrijf (WEB) van brandstof voorzien. Daar in de buurt ligt ook een woonwijk bezitten tientallen mensen vaktiewoningen, ook voor verhuur.

Volgens een woordvoerder namens Conserve Bonaire, een Nederlander

die jaren op Bonaire heeft gewoond maar al geruime tijd terug in Nederland is, zal de nieuwe haven bij het WEB-terrein grote schade kunnen aanrichten aan een koraalrif voor de kust. Dat rif is niet alleen belangrijk voor het maritieme ecosysteem, maar ook populair bij toeristen die naar Bonaire komen om te duiken.

Deze Nederlander, Dos Winkel, stelt dat de noodzaak voor een nieuwe haven 'zeer twijfelachtig' is, omdat Bonaire al van plan zou zijn het cruise-toerisme in te dammen. Met 'een node-lose mega-investering', waarvoor ook beschermd koraalrif zou moeten wijken, gaat de overheid volgens Winkel 'echt te ver'. Het rif zou onder meer het thuis zijn van een aantal beschermde zeeschildpadpen. Dos Winkel gebruikt de term ecocide.

Havenmeester Flanegin denkt dat

de belangengroep vooral bestaat uit mensen die bang zijn dat door de aanleg van een nieuwe vrachthaven hun huizen in de buurt in waarde kunnen afnemen. 'Het is vreemd dat zij niet zelf rechtstreeks in de openbaarheid wensen te komen', vindt hij. Volgens Flanegin zal bij de aanleg en de bedrijfsvoering terdege rekening worden gehouden met het milieu. 'Daarmee gaan wij nooit roekeloosom. Ook de overheid snapt het grote belang dat de natuur juist voor de economie van ons eiland heeft.'

Conserve Bonaire meent dat er in het noorden van het eiland een alternatieve plek voor de haven bestaat. Het gaat dan om het terrein van Bopec, de olie-verslaghaven die mogelijk op korte termijn zal sluiten. Het rif daar is eerder al zwaar beschadigd, dus daarvan valt weinig meer kapot te maken. Ook kan de aanleg dan goedkoper, zodat geld vrijgemaakt kan worden voor nijpende problemen op Bonaire, zoals een milieuveilige afwatering, fataalere wegen en de aanpak van de armoede bij het aanzienlijk deel van de bevolking dat al vóór 2010, toen Bonaire een bijzondere gemeente van Nederland werd, op het eiland woonde.

Maar ook die redenering klopt niet, aldus de havenmeester. 'Het zou miljoenen kosten om vanaf Bopec een wegennet te verbeteren en aan te leggen dat nodig is om de spullen uit de containers bij de gebruikers, de bevolking te krijgen.' Bovendien is Bopec eigendom van Venezuela, en niet van Nederland. 'We hebben het hier over een politiek gevoelig proces, dat vele jaren kan duren.'

Met de vrachthaven hoopt de overheid van Bonaire minder afhankelijk te zijn van de goederenoverslag op het nabijgelegen Curaçao en zouden de prijzen in de winkels op het eiland dalen. Conserve Bonaire schat deze winst echter op maximaal 1 procent.



10.2.e

Ministerie Infra en Milieu

The Netherlands

Tel +31 10.2.e

@: 10.2.e @miniem.nl

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM
Cc: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire
Datum: woensdag 10 februari 2021 10:11:00
Bijlagen: Concept_Vragen over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx

Ik vergeet nog ons concept voor beantwoording Kamervragen op te sturen. Zie bijlage. Ik heb ook contact met BZK. Zij kijken naar antwoord 3, maar wellicht heb jij ook een suggestie?

Van: 10.2.e) - DGMI
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:10
Aan: 10.2.e DGLM; 10.2.e) - DGLM
CC: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DCO

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e
Ok prima tot zo,
Grt
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:08
Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e DGLM 10.2.e minienw.nl>; 10.2.e) -
DCO <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e
Een MER moet inderdaad nog volgen. We zijn inderdaad pas in haalbaarheidsfase. Waarom op dit moment er opeens belangstelling is, is ons ook een raadsel...
EenVandaag is ook op de lijn gekomen en wil de minister voor de camera. 10.2.e pakt dit namens DCO op.

We hebben zo om 10.30 een overlegje. Ik nodig je ook even uit.
@10.2.e wil jij ook aansluiten?

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 17:18
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e / 10.2.e
Trekt wel de aandacht. Zie ook vraag van collegas LNV. Als IenW hebben we samen met LNV een Natuur en milieubeleidsplan opgesteld en deze is vorig jaar in de kamer vastgesteld. In de wandelgangen bekend als het "koraalreddingsplan". Komt erop neer dat voor infraprojecten MER studies moeten worden gedaan dus niet zoveel nieuws voor de zeehaven. Wel moeten we vanuit het Rijk een verhaal hebben en voor wat dat betreft was ik op zoek naar de oorzaak van de belangstelling; dat was dus enkel en alleen een gezamenlijke opdracht (IenW/OLB) om de haalbaarheid te onderzoeken? Nog een vraagje; wie doet de communicatie vanuit het RCN?
Vanuit projectbrandstof zijn we nl ook met communicatie bezig.

Grt
10.2.e

Van: 10.2.e @rijksdienstCN.com>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 15:33
Aan: 10.2.e DGMI 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @minInv.nl>
Onderwerp: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire
Hoi 10.2.e

Sinds ca. 2 weken geleden ontvang ik berichten van personen en organisaties (waaronder bijvoorbeeld WNF) over de plannen voor een vrachthaven in Hato. In eerste instantie dacht ik dat mensen de ideeën voor een pier bij BOPEC verwarden omdat de zorgen hetzelfde zijn: aanwezigheid koraal, op de rand van marine reserve en ramsar gebied. Echter zijn er onlangs ook een aantal berichten in de media over gekomen met vervolgens het volgende nieuwsartikel op de website van het OLB: <https://www.bonairegov.com/pa/content/investigashon-relashon%C3%A1-ku-posibel-haf-di-karga-nobo-na-boneiru-onderzoek-gestart-naar>.

Daarin staat aan het eind van het artikel: "Het BC heeft samen met het ministerie van I&W opdracht gegeven om de financiële en economische haalbaarheid van een nieuwe haven te onderzoeken. De tweede stap zal zijn om te onderzoeken op welke wijze de nieuwe haven in gezamenlijkheid gefinancierd kan worden. Er zal onder meer een MER (Milieu Effect Rapportage) worden gemaakt."

Zou je mij misschien iets meer over dit proces (de geschiedenis of reeds genomen stappen, vervolgproces, doelstelling en afwegingen, etc.) kunnen vertellen? Tot nu toe als ik hierover gevraagd wordt moet ik antwoorden dat ik hier niets van weet (ik zeg het wel wat subtieler natuurlijk), en dat versterkt voor de mensen het gevoel dat de ministeries onderling niet praten en afstemmen.

Alvast bedankt!

Groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Ministry of Agriculture, Nature and Food Quality (LNV)

National Office for the Caribbean Netherlands (RCN)
Kaya Gob. Debrot 46 | Bonaire, Caribbean Netherlands
P.O. Box 357

T (+599) 10.2.e

M (+599) 10.2.e

10.2.e @rijksdienstcn.com

<http://rijksdienstcn.com>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM
Cc: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire
Datum: woensdag 10 februari 2021 10:24:00
Bijlagen: [Aanbiedingsbrief rapporten MTBS en Vdl Bonaire.pdf](#)

Het convenant: [Staatscourant 2020, 15790 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officieelbekendmakingen.nl\)](#) Zie artikel 20.

Verkenningsonderzoek dateert van 2014, zie bijlage voor aanbiedingsbrief.

Van: 10.2.e) - DGMI

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:17

Aan: 10.2.e ; 10.2.e) - DGLM

CC: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Thx! Kun je de oorspronkelijke aanleiding voor de vragen (=gezamenlijke opdracht pf besluit? OLB/IenW tot het doen van onderzoek?) met ons delen?

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:12

Aan: 10.2.e - DGMI 10.2.e [@minienw.nl](#); 10.2.e) -

DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Ik vergeet nog ons concept voor beantwoording Kamervragen op te sturen. Zie bijlage. Ik heb ook contact met BZK. Zij kijken naar antwoord 3, maar wellicht heb jij ook een suggestie?

Van: 10.2.e DGMI <10.2.e.e [@minienw.nl](#)>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:10

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#); 10.2.e) - DGLM

<10.2.e [@minienw.nl](#)>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#); 10.2.e) -

DCO 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e

Ok prima tot zo,

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:08

Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e [@minienw.nl](#); 10.2.e) -

DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#)>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](#); 10.2.e) -

DCO 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: RE: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e

Een MER moet inderdaad nog volgen. We zijn inderdaad pas in haalbaarheidsfase. Waarom op dit moment er opeens belangstelling is, is ons ook een raadsel...

EenVandaag is ook op de lijn gekomen en wil de minister voor de camera. 10.2.e uite pakt dit namens DCO op.

We hebben zo om 10.30 een overlegje. Ik nodig je ook even uit.

@10.2.e wil jij ook aansluiten?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 17:18
Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) -
DGLM 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Dag 10.2.e

Trekt wel de aandacht. Zie ook vraag van collegas LNV. Als IenW hebben we samen met LNV een Natuur en milieubeleidsplan opgesteld en deze is vorig jaar in de kamer vastgesteld. In de wandelgangen bekend als het "koraalreddingsplan". Komt erop neer dat voor infraprojecten MER studies moeten worden gedaan dus niet zoveel nieuws voor de zeehaven. Wel moeten we vanuit het Rijk een verhaal hebben en voor wat dat betreft was ik op zoek naar de oorzaak van de belangstelling; dat was dus enkel en alleen een gezamenlijke opdracht (IenW/OLB) om de haalbaarheid te onderzoeken? Nog een vraagje; wie doet de communicatie vanuit het RCN? Vanuit projectbrandstof zijn we nl ook met communicatie bezig.

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @rijksdienstCN.com>
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 15:33
Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: Onderzoek nieuwe vrachthaven Bonaire

Hoi 10.2.e

Sinds ca. 2 weken geleden ontving ik berichten van personen en organisaties (waaronder bijvoorbeeld WNF) over de plannen voor een vrachthaven in Hato. In eerste instantie dacht ik dat mensen de ideeën voor een pier bij BOPEC verwonden omdat de zorgen hetzelfde zijn: aanwezigheid koraal, op de rand van marine reserve en ramsar gebied. Echter zijn er onlangs ook een aantal berichten in de media over gekomen met vervolgens het volgende nieuwsartikel op de website van het OLB: <https://www.bonairegov.com/pa/content/investigashon-relashon%C3%A1-ku-posibel-haf-di-karga-nobo-na-boneiru-onderzoek-gestart-naar>.

Daarin staat aan het eind van het artikel: "Het BC heeft samen met het ministerie van I&W opdracht gegeven om de financiële en economische haalbaarheid van een nieuwe haven te onderzoeken. De tweede stap zal zijn om te onderzoeken op welke wijze de nieuwe haven in gezamenlijkheid gefinancierd kan worden. Er zal onder meer een MER (Milieu Effect Rapportage) worden gemaakt."

Zou je mij misschien iets meer over dit proces (de geschiedenis of reeds genomen stappen, vervolgproces, doelstelling en afwegingen, etc.) kunnen vertellen? Tot nu toe als ik hierover gevraagd wordt moet ik antwoorden dat ik hier niets van weet (ik zeg het wel wat subtieler natuurlijk), en dat versterkt voor de mensen het gevoel dat de ministeries onderling niet praten en afstemmen.

Alvast bedankt!

Groet,

10.2.e
10.2.e
10.2.e

Ministry of Agriculture, Nature and Food Quality (LNV)
National Office for the Caribbean Netherlands (RCN)
Kaya Gob. Debrot 46 | Bonaire, Caribbean Netherlands
P.O. Box 357

T (+599) 10.2.e
M (+599) 10.2.e
10.2.e_10.2.e@rijksdienstcn.com
<http://rijksdienstcn.com>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e an) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties
Datum: woensdag 10 februari 2021 12:11:00
Bijlagen: Hernieuwd concept_ Vragen over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx

Hierbij een nieuwe poging voor de Kamervragen. Graag jullie op- en/of aanmerkingen. Als we overeenstemming hebben over Kamervragen, zal ik aan de hand daarvan een lijn voor interview opstellen.

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:29
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties

10.2.e is ook tegen

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @gmail.com>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:28
Aan: 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties

<https://dossierkoninkrijksrelaties.nl/2021/01/31/verzet-tegen-plan-bonaire-voor-containerhaven/>

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties
Datum: woensdag 10 februari 2021 12:46:00
Bijlagen: Hernieuwd concept_ Vragen over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx

Nog een kleine toevoeging: was vergeten veilig en vlotte scheepsafwikkeling terug te plakken.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 12:12
Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties

Hierbij een nieuwe poging voor de Kamervragen. Graag jullie op- en/of aanmerkingen. Als we overeenstemming hebben over Kamervragen, zal ik aan de hand daarvan een lijn voor interview opstellen.

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:29
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e n) - DGLM
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties

10.2.e is ook tegen

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e @gmail.com>
Verzonden: woensdag 10 februari 2021 10:28
Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven – Dossier Koninkrijksrelaties

<https://dossierkoninkrijksrelaties.nl/2021/01/31/verzet-tegen-plan-bonaire-voor-containerhaven/>

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: OP 1
Datum: woensdag 10 februari 2021 17:50:00

Yes, thanks!

Ik wil eigenlijk 10.2.e en 10.2.e alvast iets sturen, want ik verwacht dat 10.2.e binnenkort wel op de lijn zal komen voor lijn voor interview. Kan jij nog even kijken?

concept 11.1



Van: 10.2.e) - DGLM

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 15:50

Aan: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGMI

Onderwerp: RE: OP 1

Hij 10.2.e

concept 11.1



concept 11.1

Groet,

10.2.e

+3110.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 15:30

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMI

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: OP 1

Urgentie: Hoog

Ik kom er zojuist achter dat er ook een andere set Kamervragen ligt. Daarin worden de vragen iets expliciter gesteld en wordt verwezen naar convenant.

Zie bijlage voor mijn aanzet.

10.2.e wetende dat het kort dag is, maar zie jij kans om vandaag te reageren? Kan ook op de eerdere Kamervragen, dan verwerk ik dat in beide concepten. Moet namelijk ook nog redeneerlijn voor 10.2.e opstellen.

Nog 2 punten ter toelichting;

- 1) We moeten bobec noemen omdat daar expliciet naar gevraagd/verwezen wordt.
- 2) Minister is betrokken via het convenant, dus kunnen niet alles doorschuiven naar OLB.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 15:14

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: OP 1

Ik heb 10.2.e net gesproken. Dit is een KIR (kluitje in triet). Boot afhouden.

Line of defense

1. Niet aan ons
2. Prematuur
3. Als er iets komt wordt altijd gekeken naar welvaart/milieu en dat soort dingen.

Hij ziet graag het stuk.

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Martieme Zaken | Directie Luchtvaart |

Afdeling Luchtruim en Regionale Luchthavens

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

M: +31 (0)10.2.e

Email: 10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

concept 11.1

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: kamervragen containerhaven Hato
Datum: zondag 14 februari 2021 22:21:00

Hoi 10.2.e

Wat mij betreft doet IenW de vragen af, maar ik moet daar intern nog akkoord op krijgen. We hebben de beantwoording zo goed als af, en zal deze morgen (maandag) voorleggen aan mijn 10.2.e om te vragen of IenW het alleen afdoet. Je hoort zsm van mij!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 21:01

Aan: 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: kamervragen containerhaven Hato

Hoi 10.2.e

Ik probeerde je vandaag te bellen over de kamervragen van PvdA en Groenlinks over de containerterminal bij Hato. De vragen staan ook bij BZK in het systeem, maar omdat jullie de beantwoording doen wil ik ze er bij ons uit halen. Het gaat dus om de volgende sets:

- 2021Z02296 de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire
- 2021Z01999 het bericht 'Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven'

Zou jij via de mail willen bevestigen dat jullie de beantwoording van de vragen doen? Dan kan ik het hier doorgeven dat de vragen er bij ons uit kunnen.

Veel dank alvast!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO
Cc: 10.2.e) - DGLM 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire
Datum: maandag 15 februari 2021 10:44:00
Bijlagen: ANTD-laatste-uitgave.pdf

10.2.e zie overigens bijgevoegd recent artikel in Antilliaans Dagblad over Conserver Bonaire (de partij die nu aan het ageren is), p. 11.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: maandag 15 februari 2021 10:00

Aan: 10.2.e - DCO

CC: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e @minienw.n

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Dag 10.2.e

Het gaat inderdaad om 2 verschillende projecten. Om een of andere reden is de mogelijk nieuwe vrachthavenlocatie opeens een hot issue geworden. Koraal komt dan snel naar boven als onderwerp.

Gaat nu dus om mogelijke nieuwe havenlocatie (en niet de kadeverlenging).

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 februari 2021 08:51

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e @minienw.n

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Dag 10.2.e

10.2.e is met verlof, dus neem ik onderstaande even van haar over.

We hebben de spreeklijn gedeeld met de minister. Zij vroeg zich af of er niet twee verschillende projecten door elkaar worden gehaald? In dit verband noemt ze een kadeverlenging die al is goedgekeurd en waar LNV akkoord op heeft gegeven ivm de bescherming vh koraal. De minister geeft aan dat besluit om die reden zelf een aantal keer tegen te hebben gehouden om ervan verzekerd te zijn dat het niet ten koste zou gaan van het koraalrif.

Kun jij duidelijkheid geven of het inderdaad om 2 verschillende projecten gaat?

Dank en groet 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Persvoorlichter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Mobiel: 06 - 10.2.e
Email: 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 11 feb. 2021 2:06 PM

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e

- DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Hoi 10.2.e

Hierbij de aanpassing:

Kern:

- Het besluit of er daadwerkelijk, en zo ja waar, een nieuwe vrachthaven(locatie) dient te komen is aan het Bestuurscollege van Bonaire.
- Gezien de mogelijke voordelen - zoals bijvoorbeeld veiligere en vlottere scheepsafwikkeling - van een nieuwe vrachthavenlocatie is in het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire afgesproken nader onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven.
- Op basis van voornoemd convenant assisteert mijn ministerie het Bestuurscollege van Bonaire om met zo volledig mogelijke informatie en middels de geëigende procedures tot een weloverwogen besluit te komen.
- In het kader hiervan vindt financiële assistentie dan ook alleen plaats in de vorm van het laten uitvoeren van onderzoeken en studies naar de haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven.
- Momenteel is er nog geen opdracht voor de uitvoering van een planstudie. Wel vindt er een eerste technische houtskoolschets plaats van een nieuwe haven om tot een eerste idee van een raming van de gemoeide kosten te kunnen komen.
- Uiteraard is bescherming van het rifecosysteem van essentieel belang en zal dit aspect expliciet worden meegenomen bij het onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuwe vrachthavenlocatie.
- Dit was ten tijde van het tekenen van het convenant ook goed in beeld, zoals onder meer blijkt uit artikel 20 lid 10.^[1]

Toelichting:

- In de periode 2012 tot 2015 is een verkenningsonderzoek uitgevoerd naar mogelijke locaties voor een nieuwe vrachthaven.
- Hierbij is gekeken naar zowel het terrein van de olieoverslagterminal BOPEC, als het industrieterrein nabij Hato.
- Verschillende criteria zijn in achtgenomen, waaronder criteria ten aanzien van natuur, mens en milieu.
- Op basis van de verkenningsresultaten heeft het Bestuurscollege van Bonaire toentertijd besloten dat vooralsnog de meest geschikte locatie het al bestaande industrieterrein nabij Hato is, en dat nader onderzoek nodig is.
- Daarnaast heeft de Kamer In maart 2020 het Natuur en milieubeleidsplan Caribisch Nederland vastgesteld met daarin een aantal strategische doelen waaronder het realiseren van een duurzame kustontwikkeling.
- De bescherming van de koraalriffen in Caribisch Nederland is van groot belang en vergt een integrale aanpak van belangrijke drukfactoren zoals het lozen van afvalwater, beheersen van erosie en effectief afvalbeheerprogrammas.
- De aanvaardbaarheid van nieuwe zeehaveninfrastructuur dient het Openbaar Lichaam op basis van onderzoek naar feiten in een MER procedure te beoordelen. Tevens moeten dit soort voornemens passen in het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid van het eiland.

1 [...] overwegende dat [...] Bij de verkenningsonderzoeken de belangen van de natuurgebieden, waaronder het behoud en bescherming van het koraal, in samenspraak met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) zorgvuldig zal worden uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage;

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 13:29

Aan: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Hoi kun jij op basis van reactie 10.2.e en de info over toezegging kosten onderzoek en studie (du niet aanleg) de lijn aanpassen? Mag idd korter, zie ook reactie 10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 09:35

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

10.2.e

BZK heeft nog aangeboden dat hun woordvoerder, 10.2.e ook eventueel kan bijkomen, mocht dat nodig zijn.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 09:12

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

<10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Dat klopt. Let wel, het gaat om de kosten voorvloeide uit de acties genoemd in dit convenant, artikel 33. [Staatscourant 2020, 15790 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officieelbekendmakingen.nl\)](#)

Gaat dus met name om studies en onderzoeken. Niet de kosten van de aanleg van een eventuele nieuwe haven zelf.

Van: 10.2.e DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 08:55

Aan: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Lijn interview Minister Bonaire

Dag 10.2.e klopt het dat wij ons in het convenant hebben gecommitteerd aan 60 procent van de kosten?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 11 feb. 2021 8:30 AM

Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e -

DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Lijn interview Minister Bonaire

Hi 10.2.e

Zie hieronder een redeneerlijn voor de minister voor een mogelijk interview over Bonaire. Omwille de voortvarendheid heb ik 10.2.e (DCO) ook meteen in de cc meegenomen. Wellicht dat zal worden gevraagd om uitspraak te doen over geschiktheid locatie BOPEC. Advies is om hiervan weg te blijven; is aan het OLB om te besluiten. In 2015 is in ieder geval besloten dat Hato geschikter is dan Bopec.

Ik hoor graag of je akkoord bent of nog opmerkingen/aanvullingen hebt.

- concept 11.1 10.2.g

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

concept 11.1 10.2.g



Vriendelijke groet,

10.2.e

[1] [...] overwegende dat [...] Bij de verkenning van de nieuwe vrachthaven de belangen van de natuurgebieden, waaronder het behoud en bescherming van het koraal, in samenspraak met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) zorgvuldig zal worden uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage;

[1] [...] overwegende dat [...] Bij de verkenning van de nieuwe vrachthaven de belangen van de natuurgebieden, waaronder het behoud en bescherming van het koraal, in samenspraak met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) zorgvuldig zal worden uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage;

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: Kamervragen Bonaire
Datum: maandag 15 februari 2021 10:56:00
Bijlagen: [Kamervragen_2021Z01999_over het bericht "Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven".docx](#)
[Kamervragen_2021Z02296_over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx](#)
[Nota_Kamervragen_containerhaven_Bonaire.docx](#)

Dag allen,

Graag zo spoedig mogelijk jullie laatste blik op Kamervragen + nota. Ik zal daarna de vragen ook nog even naar Bonaire sturen voor afstemming. Ik hoop de set dan einde van de middag de lijn in te kunnen doen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DGMI; 10.2.e) - DGLM; 10.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Kamervragen Bonaire
Datum: maandag 15 februari 2021 13:01:00

OK, schrap ik die zin voor nu. Ik leg het concept wel alvast even voor aan Bonaire en BZK, dan heb ik hun input ook. Ik zal dan na jouw input de vragen de lijn in doen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMI

Verzonden: maandag 15 februari 2021 12:53

Aan: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) -
DGLM

Onderwerp: RE: Kamervragen Bonaire

Dag 10.2.e

Ziet er mooi uit maar ik kan pas vanavond goed naar kijken. Wil ook met een tekstvoorstel komen maar, zou in ieder geval in de tekst iets anders opnemen dan "indien nodig contact opnemen met Conserve Bonaire". Heb Vrijdag met WNF gesproken over de lopende projecten (ook over de olieterminals) en vanmiddag staat dit ook op de agenda in het coordinatieovl met LNV over het natuur en milieubeleidsplan.

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 februari 2021 10:56

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e j@minienw.nl; 10.2.e) -
DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM
<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Kamervragen Bonaire

Dag allen,

Graag zo spoedig mogelijk jullie laatste blik op Kamervragen + nota. Ik zal daarna de vragen ook nog even naar Bonaire sturen voor afstemming. Ik hoop de set dan einde van de middag de lijn in te kunnen doen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e @bonairegov.com
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Kamervragen vrachthaven
Datum: maandag 15 februari 2021 14:29:00
Bijlagen: [Kamervragen_202101999_over het bericht "Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven".docx](#)
[Kamervragen_202102296_over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.e

IenW (en BZK) heeft een tweetal Kamervragen ontvangen over de mogelijke nieuwe vrachthavenlocatie nabij het Hato terrein. Graag stem ik de beantwoording van deze Kamervragen hierbij met jullie af. Indien dat lukt, hoor ik graag vandaag of jullie nog aan- en/of opmerkingen hebben, zie bijlagen. Veel dank alvast.

Wij hebben overigens ook al contact met Port of Amsterdam 10.2.e) over de Kamervragen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Afdeling Zeehavens

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministries/ienw

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DBO
Onderwerp: FW: Kamervragen Bonaire
Datum: maandag 15 februari 2021 15:37:00
Bijlagen: [Kamervragen_2021Z01999_over het bericht "Verzet tegen plan Bonaire voor containerhaven".docx](#)
[Kamervragen_2021Z02296_over de mogelijke aanleg van een containerhaven op Bonaire.docx](#)
[Nota.Kamervragen.containerhaven.Bonaire.docx](#)

Dag 10.2.e

Hierbij nog wat aanvullingen van DGMI.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMI

Verzonden: maandag 15 februari 2021 15:34

Aan: 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) -

DGLM

Onderwerp: RE: Kamervragen Bonaire

Dag 10.2.e

Zie een paar kleine aanvullingen, goed om in de nota te verwoorden dat onze stas verantwoordelijk is voor het milieuonderdeel van het natuur en milieubeleidsplan en daarmee dat Bonaire de MER oppakt enzv.

DGMI spreekt LNV 10.2.e) en BZK (10.2.e) tweewekelijks in het coördinatieoverleg NMBP. Dit onderwerp kwam daar ook op en ik heb aangegeven dat jullie de conceptantwoorden nog zouden sturen.

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 februari 2021 10:56

Aan: 10.2.e DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Kamervragen Bonaire

Dag allen,

Graag zo spoedig mogelijk jullie laatste blik op Kamervragen + nota. Ik zal daarna de vragen ook nog even naar Bonaire sturen voor afstemming. Ik hoop de set dan einde van de middag de lijn in te kunnen doen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamervragen vrachthaven
Datum: maandag 15 februari 2021 14:42:00

Veel dank, 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 15 februari 2021 14:41

Aan: 10.2.e - DGLM

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Kamervragen vrachthaven

Hoi 10.2.e

Ik heb de vragen doorgezet voor eventuele aanvulling en probeer dit vandaag weer aan je terug te sturen.

Saludo kordial | Met vriendelijke groet,

10.2.e . 10.2.e

10.2.e

Plaza Reina Wilhelmina 1

Bonaire, Caribisch Nederland

T: (+599) 10.2.e toestelnr 10.2.e

M: (+599) 10.2.e

E: 10.2.e @bonairegov.com

www.bonairegov.com | Twitter: @OLBonaire

From: 10.2.e - DGLM 10.2.e [mailto:k@minienw.nl]

Sent: Monday, February 15, 2021 9:29 AM

To: 10.2.e

Cc: 10.2.e

Subject: Kamervragen vrachthaven

Importance: High

Beste 10.2.e

IenW (en BZK) heeft een tweetal Kamervragen ontvangen over de mogelijke nieuwe vrachthavenlocatie nabij het Hato terrein. Graag stem ik de beantwoording van deze Kamervragen hierbij met jullie af. Indien dat lukt, hoor ik graag vandaag of jullie nog aan- en/of opmerkingen hebben, zie bijlagen. Veel dank alvast.

Wij hebben overigens ook al contact met Port of Amsterdam 10.2.e) over de Kamervragen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e
Afdeling Zeehaven

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM | Directie Maritieme Zaken

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e) - DCO
Onderwerp: FW: Reactie op plannen voor nieuwe haven Bonaire
Datum: dinsdag 16 februari 2021 10:04:00
Bijlagen: Bonaire_EenVandaag.docx

10.2.e

Aangezien 10.2.e een aantal dagen vrij heeft; zou jij misschien naar de vragen van 10.2.e kunnen kijken? Het liefst zo snel mogelijk. Dank alvast!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DCO

Verzonden: dinsdag 16 februari 2021 09:31

Aan: 10.2.e) - DGMI ; 10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGLM ;

10.2.e) - DGLM ; 10.2.e) - DGLM

Onderwerp: RE: Reactie op plannen voor nieuwe haven Bonaire

Goedemorgen allen,

Dank voor de voorzet. Ik heb eea opnieuw geformuleerd en nog een aantal opmerkingen in de kantlijn (zie bijlage). Hopelijk kunnen jullie helpen die snel te beantwoorden?

10.2.e , heb je zo tijd om hierover te bellen?

Grt 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Persvoorlichter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Mobiel: 06 - 10.2.e

Email: 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 16 februari 2021 09:11

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - DGLM

<10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DCO <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Reactie op plannen voor nieuwe haven Bonaire

Prima 10.2.e

Grt

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 februari 2021 21:59

Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Reactie op plannen voor nieuwe haven Bonaire

10.2.e 10.2.e en 10.2.e

brw

. Hierbij alvast mijn voorzet. Kunnen jullie 'm afmaken?

@10.2.e het is van belang dat je EenVandaag wijst op het artikel in het Antilliaans Dagblad dat ik je eerder stuurde (zie bijlage), alsook dit artikel: <https://knipselkrant-curacao.com/antilliaansdagblad-onderzoek-bouw-nieuwe-vrachthaven-bonaire/>. Lees bijvoorbeeld: "In het radioprogramma 'Op de klippen' van Megahit FM werd deze bewering afgelopen zaterdag in twijfel getrokken. Volgens een van de presentatoren, die al jaren professioneel duiker is, is het rif op de betreffende plek zo goed als dood. „Al heel lang meren

er schepen aan en door de afwateringspijp van de waterfabriek is er zoveel zout in zee gestroomd dat er van het rif weinig meer over is." In het programma werd ook de intentie van Conserve Bonaire in twijfel getrokken. „De organisatie opereert volkomen anoniem. Men noemt zich een gemeenschapsorganisatie maar ik wil ze pas serieus nemen wanneer ze in de openbaarheid treden", aldus een van de presentatoren. Hij vraagt zich openlijk af of er misschien een derde partij is op Bonaire die er belang bij heeft dat er geen nieuwe haven komt en daagt Conserve Bonaire uit om volgende week zaterdag te gast te zijn bij 'Op de klippen'."

1. De voorkeurslocatie voor de nieuwe containerhaven voor de kust ligt voor de kust bij Hato (WEB), zo staat ook in het convenant. Weet u waarom deze locatie de concept 11.1 10.2.g heeft?

concept 11.1 10.2.g



2. Waarom is de nieuwe haven nodig?

concept 11.1 10.2.g



4. Wereldwijd gaat het erg slecht met verschillende koraalriffen. Het zijn kraamkamers van de oceaan en ze beschermen de kust tegen stormen. Waarom dan een nieuwe haven bouwen op een koraalrif?

concept 11.1 10.2.g



5. Natuurorganisaties waarschuwen voor onvermijdelijke schade aan het koraal bij de bouw en het gebruik van de haven. Wat vindt u van deze kritiek?

concept 11.1 10.2.g



6. Op welke wijze is gewaarborgd dat het koraal wordt beschermd?

concept 11.1 10.2.g



7. In april 2020 besloot het kabinet ook 7 miljoen euro uit te geven voor bescherming van het koraal en premier Rutte maakt in oktober 2020 zich ook nog hard voor bescherming van het koraal op de Cariben. Hoe valt dat te rijmen met deze plannen?

concept 11.1 10.2.g



concept 11.1 10.2.g

8. Het terrein van de Bopec wordt genoemd als alternatief, omdat daar al veel infrastructuur is. Is dat een optie die is/wordt bekeken?

concept 11.1 10.2.g

9. Wij begrijpen dat de planning is om in 2022/2023 de haven te gaan bouwen. Is dat zover u weet nog steeds de planning? Zo nee, wat is er veranderd?

concept 11.1 10.2.g

10. Zijn er al MKBA, een MER en een herziene businesscase gemaakt? Zo ja, zou u die kunnen verstrekken? Zo nee, wanneer verwacht u dat deze worden opgesteld?

concept 11.1 10.2.g

11. In de plannen van 2013/2014 worden alleen de aanlegkosten geraamd op ruim 80 miljoen dollar. Nederland heeft afgesproken 60 procent te betalen. Welke bijdrage heeft u begroot/ingeschat voor de kosten die Nederland moet bijdragen?

concept 11.1 10.2.g

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 februari 2021 17:56

Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e minienw.nl>; 10.2.e) - DGLM

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Reactie op plannen voor nieuwe haven Bonaire

Dag 10.2.e

EenVandaag heeft –nu we niet ingaan op het verzoek op camera te reageren- een aantal vragen voorgelegd. Dat is dus wat uitgebreider dan de spreeklijn die we al hadden afgestemd. De uitzending is komende woensdag, dus we hebben snel antwoorden nodig.

Willen jullie morgenochtend een voorzet doen?

Dank! Grt 10.2.e

1. De voorkeurslocatie voor de nieuwe containerhaven voor de kust ligt voor de kust bij Hato (WEB), zo staat ook in het convenant. Weet u waarom deze locatie de voorkeur heeft?

2. Waarom is de nieuwe haven nodig?

3. Op de locatie ligt een koraalrif dat volgens deskundigen in goede staat verkeert en op het land een woonwijk en recreatiepark. Wist u dit toen u tekende? Hoe is met deze aspecten rekening gehouden bij de locatiekeuze?

4. Wereldwijd gaat het erg slecht met verschillende koraalriffen. Het zijn kraamkamers van de oceaan en ze beschermen de kust tegen stormen. Waarom dan een nieuwe haven bouwen op een koraalrif?

5. Natuurorganisaties waarschuwen voor onvermijdelijke schade aan het koraal bij de bouw en het gebruik van de haven. Wat vindt u van deze kritiek?

6. Op welke wijze is gewaarborgd dat het koraal wordt beschermd?

7. In april 2020 besloot het kabinet ook 7 miljoen euro uit te geven voor bescherming van het koraal en premier Rutte maakt in oktober 2020 zich ook nog hard voor bescherming van het

koraal op de Cariben. Hoe valt dat te rijmen met deze plannen?

8. Het terrein van de Bopec wordt genoemd als alternatief, omdat daar al veel infrastructuur is. Is dat een optie die is/wordt bekeken?

9. Wij begrijpen dat de planning is om in 2022/2023 de haven te gaan bouwen. Is dat zover u weet nog steeds de planning? Zo nee, wat is er veranderd?

10. Zijn er al MKBA, een MER en een herziene businesscase gemaakt? Zo ja, zou u die kunnen verstrekken? Zo nee, wanneer verwacht u dat deze worden opgesteld?

11. In de plannen van 2013/2014 worden alleen de aanlegkosten geraamd op ruim 80 miljoen dollar. Nederland heeft afgesproken 60 procent te betalen. Welke bijdrage heeft u begroot/ingeschat voor de kosten die Nederland moet bijdragen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Persvoorlichter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Mobiel: 06 - 10.2.e

Email: 10.2.e @minienw.nl

brw

Van: 10.2.e) - DGLM
Aan: 10.2.e) - DCO
Onderwerp: FW: mtbs docs
Datum: dinsdag 16 februari 2021 10:45:00
Bijlagen: [Aanbiedingsbrief rapporten MTBS en Vdl Bonaire.pdf](#)
[Rapport MTBS - Verkenning Master Plan Bonaire Seaports - Definitief-.pdf](#)
[Begeleidend schrijven MTBS rapport maart 2014.pdf](#)
[image001.png](#)

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: maandag 8 februari 2021 10:59
Aan: 10.2.e - DGLM
Onderwerp: mtbs docs
Bij deze in hfst 5 op blz 65 is het locatieonderzoek beschreven.
10.2.e [REDACTED]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Maritieme Zaken
Afdeling Zeehaven
Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 / 2500 EX Den Haag

T +316 10.2.e
T +3170 10.2.e (bgg)
@ 10.2.e @minienw.nl

 Think before you print.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

10.2.e

Plesmanweg 1-6 2597

JG Den Haag

Maritime & Transport Business Solutions B.V.
Wijnhaven 3E
3011 WG Rotterdam
10.2.e
@mtbs.nl

VdL Port Consultancy
Harpoen 11
2931RC Krimpen aan de Lek
10.2.e
@upcmail.nl

Datum: 15 december 2014

Betreft: Aanbieding onderzoeken Bonaire

Geachte 10.2.e ,

Bijgaand doen wij u toekomen onze rapportages 'Financiëن havenbeheer Bonaire' en 'Verkenning Master Plan Bonaire Seaports'. Eerstgenoemd rapport ziet met name op het verdienvermogen van de Dienst Haven en Loodswezen, het tweede rapport op de wenselijkheid en haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven. Gezien de verwetenheid tussen beide onderzoeken denken wij er goed aan te doen u beide rapporten met één gezamenlijke aanbiedingsbrief aan u voor te leggen.

Reeds bij aanvang van de onderzoeken was duidelijk dat diepgaand inzicht in het verdienvermogen een belangrijke voorwaarde is voor de oordeelsvorming met betrekking tot de haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven. Om die reden heeft intensieve samenwerking plaatsgevonden tussen MTBS en VdL Port Consultancy, is een gezamenlijk bezoek aan Bonaire afgelegd, is gewerkt met één gezamenlijk financieel model en zijn de bevindingen voortdurend afgestemd.

Nog voordat de rapporten werden opgeleverd is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) gesprekken aangegaan met het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB), ten behoeve waarvan wij u van interim rapportages hebben voorzien. Bij deze gesprekken lag de focus sterk op de financiering van hetzelfde de renovatie van de haveninfrastructuur in Kralendijk, hetzelfde de nieuwe vrachthaven. In feite zijn daarmee de onderhandelingen over de realisering van de renovatie, al dan niet in combinatie met een nieuwe vrachthaven, begonnen. Hoewel beide rapporten juist bedoeld zijn om deze gesprekken te faciliteren valt het argumenteren van onderhandelingsposities of het interpreteren van de gezamenlijke intentieverklaring van I&M en OLB buiten de scope van de onderzoeken. Aangezien wij daar in de rapporten niet op in kunnen gaan is dat een tweede aanleiding voor een gezamenlijke aanbiedingsbrief.

In de overeenkomst van 31 maart 2014 hebben het Ministerie van I&M en het OLB hun intenties neergelegd met betrekking tot o.a. renovatie en verbetering van de haveninfrastructuur en het professionaliseren van het havenbeheer. I&M en OLB zijn er nog niet in geslaagd om de uitgesproken intenties nader te preciseren in een convenant, met aandacht voor een activiteitenplan, een projectstructuur en financiering. Het ontbreken van een dergelijk convenant wrekt zich nu bij de gesprekken met betrekking tot de - financiering van de - renovatie van de huidige haveninfrastructuur en de plannen voor de nieuwe vrachthaven. Commitment, wederzijdse verantwoordelijkheden en te volgen procedures zijn onduidelijk en de beoogde integrale aanpak van haveninfrastructuur en havenbeheer verdwijnt naar de achtergrond.

Het is naar onze mening van het grootste belang dat de beoogde integrale en gezamenlijke aanpak zo spoedig mogelijk wordt geconcretiseerd in de vorm van het aanvankelijk beoogde convenant. Wij verwijzen graag naar onze bevindingen en aanbevelingen met betrekking tot het verdienvermogen van de haven en de haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven, maar zijn van mening dat het succesvol implementeren daarvan en van de andere uitgesproken intenties niet kan zonder een gedragen programmatische aanpak. Gezien de bij het Ministerie beschikbare expertise denken wij dat het Ministerie van I&M daarin het voortouw zou moeten nemen.

Verder merken wij op dat Bonaire een bijzondere positie inneemt in het Nederlandse havensysteem. In tegenstelling tot de Nederlandse zeehavens vertoont de haven van Kralendijk alle kenmerken van een 'small island port'. Het eiland is voor zijn bevoorrading geheel afhankelijk van de haven en de schaalgrootte is zodanig dat er weinig tot geen ruimte is voor concurrentie. De economische basis is smal: de ladingsstromen zijn dun, er is geen sprake van een exportstroom en behalve toerisme is er nauwelijks enige andere economische activiteit. Geringe schaalgrootte, geringe concurrentie en hoge transportkosten leiden tot een relatief hoog prijsniveau. De ladingsstromen van 'small island ports' zijn dikwijls onvoldoende van omvang om met redelijke tarieven haveninfrastructuur kostendekkend te kunnen exploiteren. De tarieven zijn daarom meestal afgestemd op dekking van de operationele kosten (onderhoud, personeel), voor de financiering van de infrastructuur zijn de havens vaak aangewezen op externe bijdragen en/of zachte financieringsfaciliteiten. Soms slaagt dit soort eilanden er toch in positieve resultaten te boeken door inkomsten te genereren uit andere activiteiten, zoals bijvoorbeeld nautische dienstverlening. Dat is ook het geval op Bonaire.

Financiële aspecten havenbeheer

Ten aanzien van het verdienvermogen van de Dienst Haven en Loodswezen stellen wij vast dat het batig saldo over het laatste volledige boekjaar (2013) \$ 1,3 miljoen bedraagt. Dit saldo valt toe aan de algemene middelen van het OLB. Bij de omvang van het batig saldo kunnen de nodige kanttekeningen worden geplaatst. Hoogst noodzakelijke renovatie van de haveninfrastructuur heeft niet plaatsgevonden. De benodigde investeringen bedragen \$ 12 tot \$ 15 miljoen, afhankelijk van de ambitie om op lange termijn de vrachthaven te verplaatsen. Vanwege gebrek aan financiële middelen zijn de investeringen niet verricht en drukken zij dus ook niet op de resultaten van de afgelopen jaren. Ook is er sprake van een structureel vacaturebestand ter grootte van 3 tot 6 fte.

Daar staat tegenover dat er ook mogelijkheden zijn om de inkomsten te verhogen. De tarieven zijn al jarenlang niet aangepast aan de geldontwaarding, havenrechten kunnen ook geheven worden over uitgaande ladingsstromen, kosten van havenbeveiliging, afvalinzameling en vergunningverstrekking kunnen worden doorberekend en het proces van heffing en inning van de loods, lig- en meergelden en de havenrechten kan een stuk efficiënter door invoering van een geautomatiseerd systeem. Het meest perspectief biedt wellicht de verbreding van de heffingsgrondslag van de havenrechten, waardoor mogelijk ook de ladingstromen van Bopec en Cargill kunnen worden belast. Aanbevolen wordt met name deze laatste mogelijkheid te onderzoeken, waarbij ook de mogelijkheden die de artikelen 60 en 61 van de Wet FinBES bieden zouden moeten worden bezien.

Naast genoemde mogelijkheden wordt er ook nog enige groei van de ladingstromen voorzien. Een grote exercitie, waarin met het voorgaande rekening wordt gehouden, leert dat het verdienvermogen voor de periode 2015 - 2015 ruim hoger kan worden ingeschat dan de over 2013 gerealiseerde \$ 1,3 miljoen. Ook als budgettaire neutraliteit als uitgangspunt wordt genomen is er dus sprake van een onderhandelingsruimte, zij het dat het aanspreken van het batig saldo voor renovatie van haveninfrastructuur op gespannen voet met de intentieverklaring lijkt te staan, in ieder geval in de interpretatie van het OLB.

De behoefte aan inzicht in het verdienvermogen van de Dienst Haven- en Loodswezen wordt mede ingegeven door de gedachte aan een eventuele verzelfstandiging. De primaire zorg ligt momenteel echter niet bij een structuurverandering, maar bij de beschikbaarheid van adequate publieke haveninfrastructuur. Een structuurverandering kan daaraan dienstbaar zijn, maar de Dienst Haven- en Loodswezen ontbeert schaalgrootte om een volwaardige verzelfstandiging te dragen: de landlord functie is heel beperkt, concurrentie ontbreekt, de regulator functie (havenmeester) leent zich naar zijn aard slecht voor verzelfstandigen, de loodsdiensten kunnen worden ge-outsourced, het financieel-administratief beheer behoeft eerst verbetering en aan de overwegingen om te verzelfstandigen van voor een (groot) deel ook op andere wijze tegemoet gekomen worden.

Verplaatsing vrachthaven

In studie Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports wordt geconcludeerd dat de WEB-locatie de meest geschikte locatie is voor de toekomstige afhandeling van vracht. Op basis van de toekomstraming voor goederen en maritiem verkeer is een conceptontwerp voorbereid. De geraamde kosten van de aanleg van de nieuwe vrachthaven bedragen ongeveer \$ 26 miljoen. Het alternatieve scenario behelst het renoveren en uitbreiden van de huidige haven in Kralendijk. Gezien de deplorabele staat van de huidige infrastructuur is in beide scenario's renovatie in de huidige haven noodzakelijk en urgent. Idealiter worden de urgente werkzaamheden afgestemd op de ambitie van het OLB om de vrachthaven te verplaatsen. Echter, er is tot op heden nog geen formeel besluit gevallen met betrekking tot de ambitie om de vrachthaven te verplaatsen en Kralendijk te optimaliseren voor cruise. Hierdoor is het opportuun om de urgente werkzaamheden te realiseren onder een 'no-regret' principe, omwille van de urgente van de werkzaamheden en de beperkte tijdshorizon van de uitvoering hiervan.

Met betrekking tot de economische effecten van het verplaatsen van de vrachthaven concluderen wij op basis van de Quick Scan kosten-batenanalyse dat verplaatsing van de vrachthaven meer economische waarde genereert dan behouden van de vrachthaven in Kralendijk. De additionele baten worden voornamelijk gecreëerd door de verlaging van de transportkosten die gerealiseerd wordt door een directe aanloop van containerfeederschepen en de verbetering van het cruiseproduct Kralendijk/Bonaire. Verplaatsing van de vrachthaven draagt zo bij aan de armoedebestrijding en de economische ontwikkeling op het eiland. In de Quick Scan economische kosten-batenanalyse zijn de indirecte kosten en baten niet meegenomen.

De financiële haalbaarheidsanalyse toont aan dat het verplaatsen van de vrachthaven financieel niet haalbaar is. De netto contante waarde van de verplaatsing van de vrachthaven is \$22 miljoen negatief. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat verplaatsen van de vrachthaven op zichzelf geen additionele lading genereert, er geen reële tariefsverhogingen zijn aangenomen (kostenverhoging inwoners Bonaire) en stijging van de operationele kosten, terwijl de verplaatsing van de vrachthaven wel aanzienlijke investeringen vergt.

De verplaatsing van de vrachthaven kan derhalve niet gefinancierd worden uit door het project gegenereerde vrije kasstromen. Uit de financierbaarheidsanalyses blijkt dat bij een verplaatsing van de vrachthaven OLB aanspraak moet doen op haar algemene middelen. In het rapport zijn enkele mogelijkheden doorgerekend die kunnen bijdragen aan de verbetering van het verdienvermogen van het Haven- en Loodswezen.

Slot

Wij zijn van mening dat onze rapporten een deugdelijke basis bieden om de gesprekken met het OLB inzake de renovatie van de huidige haveninfrastructuur en de realisatie van een nieuwe vrachthaven aan te gaan. Datzelfde geldt voor de aanbevelingen met betrekking tot de verbetering van het verdienvermogen van de haven en het

professionaliseren van het havenbeheer. Voor het verkennen van de ontwikkeling van het verdienvermogen, de haalbaarheid van de nieuwe vrachthaven, het simuleren van mogelijke financieringen en het doorrekenen en analyseren van scenario's en beleidskeuzes is een financieel model ontwikkeld. Wij staan u daarmee gaarne bij in de gesprekken met het OLB.

Wij kijken terug op een interessante opdracht en een aangename samenwerking. Wij danken u voor het in ons gestelde vertrouwen en hopen u bij de verdere gesprekken met het OLB en de implementatie van onze aanbevelingen verder van dienst te kunnen zijn.

Hoogachtend en met vriendelijke groeten,

10.2.e

Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports

Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Maritime & Transport Business Solutions B.V.

15 December 2014





Maritime & Transport Business Solutions

Wijnhaven 3-E adres
Postbus 601
3000 AP
Rotterdam
010 286 59 40 telefoon
info@mtbs.nl e-mail
www.mtbs.nl internet

<i>Document Titel</i>	Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports
<i>Document Status</i>	Eindrapport
<i>Bedrijf</i>	Maritime & Transport Business Solutions B.V. - MTBS
<i>Auteurs</i>	815036
<i>Datum</i>	15 december 2014
<i>Project Naam</i>	Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports
<i>Klant</i>	Ministerie Infrastructuur & Milieu

Lege pagina

Inhoudsopgave

Lijst van figuren	8
Lijst van tabellen.....	10
Lijst van afkortingen en begrippen.....	11
Management Samenvatting.....	13
1 Inleiding	21
1.1 Achtergrond van de Opdracht.....	21
1.2 Probleemstelling	21
1.3 Doelstelling.....	24
1.4 Structuur van het rapport	25
DEEL A: OPTIEANALYSE VAN ALTERNATIEVEN VOOR ONTWIKKELING VRACHTHAVEN BONAIRE	27
2 Inleiding Havens Bonaire	29
2.1 Bonaire	29
2.2 Maritieme Cluster Bonaire.....	29
2.2.1 <i>Haven Kralendijk</i>	30
2.2.2 <i>OTB</i>	32
2.2.3 <i>BOPEC</i>	32
2.2.4 <i>WEB-terrein</i>	33
2.2.5 <i>Cargill</i>	34
3 Huidig en toekomstig gebruik havens Bonaire.....	35
3.1 Introductie.....	36
3.2 Cruise	37
3.2.1 <i>Huidige stromen cruisepassagiers</i>	37
3.2.2 <i>Huidig maritiem verkeer</i>	37
3.2.3 <i>Projectie Cruisepassagiers</i>	38
3.2.4 <i>Projectie Cruiseschepen</i>	39
3.3 Containers	41
3.3.1 <i>Huidige volumes</i>	41
3.3.2 <i>Huidig maritiem verkeer</i>	41
3.3.3 <i>Projectie container volumes</i>	43
3.3.4 <i>Projectie container scheepsverkeer</i>	48
3.4 Overige lading te Kralendijk	50
3.4.1 <i>Huidige volumes</i>	50
3.4.2 <i>Huidige scheepsbewegingen</i>	51
3.4.3 <i>Projectie volumes andere goederensoorten</i>	52
3.4.4 <i>Toekomstraming maritiem verkeer</i>	52
3.5 Overige lading private terminals.....	54
3.5.1 <i>Natte bulk goederen import</i>	54
3.5.2 <i>Natte bulk goederen transshipment</i>	54
3.5.3 <i>Zout export</i>	56
3.6 Conclusie	57

4 Programma van eisen.....	59
4.1 Inleiding.....	59
4.2 Verwachting 2025	60
4.3 Bepaling van aantal aanmeerplekken	61
4.4 Bepaling van haventerrein	63
5 Locatieonderzoek toekomstige vrachtafhandeling	65
5.1 Introductie.....	66
5.2 Selectie van Locatiemogelijkheden	67
5.2.1 <i>Beschrijving van de aanpak</i>	67
5.2.2 <i>Locatiemogelijkheden</i>	67
5.2.3 <i>Eerste Selectie Locatiemogelijkheden</i>	68
5.3 Ontwerpen Havenontwikkeling	70
5.3.1 <i>Locatie Kralendijk</i>	70
5.3.2 <i>Locatie Airport</i>	72
5.3.3 <i>Locatie WEB</i>	76
5.4 Multicriteria-analyse	79
5.4.1 <i>Definitie van de criteria</i>	79
5.4.2 <i>Score per Criteria</i>	81
5.4.3 <i>Totaalscore</i>	86
5.5 Conceptontwerp en Kostenraming Nieuwe Vrachthaven	88
5.6 Alternatieve optie: Renoveren en uitbreiden haven Kralendijk	90
5.7 Conclusie	92
DEEL B: FINANCIËLE EN ECONOMISCHE ANALYSES VERPLAATSING VRACHTHAVEN BONAIRE	93
6 Business Case en financiële haalbaarheid verplaatsing vrachthaven Bonaire	95
6.1 Inleiding Business Case	96
6.1.1 <i>Vraagstelling van de Business Case</i>	96
6.1.2 <i>Scenario 1 – Geen verplaatsing van vrachthaven</i>	98
6.1.3 <i>Scenario 2 – Verplaatsing van vrachthaven</i>	100
6.2 Aannames en Uitgangspunten Business Case	102
6.2.1 <i>Algemene uitgangspunten</i>	102
6.2.2 <i>Inkomsten</i>	103
6.2.3 <i>Operationele Uitgaven</i>	105
6.2.4 <i>Investeringen</i>	108
6.2.5 <i>Financiering</i>	109
6.3 Outputs Business Case	110
6.3.1 <i>Financiële resultaten verplaatsing vrachthaven</i>	110
6.3.2 <i>Outputs Referentiescenario – Scenario 1: Geen verplaatsing</i>	113
6.4 Financiële haalbaarheidsanalyse.....	114
6.5 Financierbaarheid	117
6.6 Gevoeligheidsanalyse.....	120
6.6.1 <i>Optimalisering Business Case</i>	120
6.6.2 <i>Gevoeligheid t.o.v. voornaamste drivers</i>	121
6.7 Conclusie	123

7 Quick Scan economische kosten-batenanalyse.....	124
7.1 Scope economische kosten-batenanalyse	126
7.2 Aanpak economische kosten-batenanalyse.....	127
7.3 Economische kosten	128
7.3.1 <i>Directe kosten</i>	128
7.3.2 <i>Indirecte kosten</i>	129
7.4 Economische baten	130
7.4.1 <i>Directe baten</i>	130
7.4.2 <i>Indirecte baten</i>	131
7.5 Conclusie	132
DEEL C: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	135
8 Conclusies & Aanbevelingen.....	137
8.1 Conclusies.....	137
8.2 Aanbevelingen.....	142
Annex I – Geprojecteerde Jaarrekeningen Haven & Loodswezen.....	146
Jaarrekeningen Scenario 1: Geen verplaatsing verplaatsing.....	147
Jaarrekeningen Scenario 2: Verplaatsing vrachthaven	149
Annex II – Geraadpleegde bronnen.....	151

Lijst van figuren

Figuur 0-1: Toekomstramingen voor containers en cruise-passagiers	14
Figuur 0-2: Conceptontwerp Nieuwe Vrachthaven WEB	15
Figuur 0-3: Resultaat economische kosten-batenanalyse: Getallen zijn de verschillen in economische netto contante waarde tussen de twee scenario's zoals hierboven gedefinieerd.....	16
Figuur 0-4: Effect van renteloze lening op batig saldo Haven- en Loodswezen	17
Figuur 0-5: Korte termijn acties voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu	18
Figuur 1-1: Overzicht haven Kralendijk.....	23
Figuur 1-2: Schematische weergave opbouw rapport.....	25
Figuur 2-1: Locatie Bonaire	29
Figuur 2-2: Locaties van de vijf havens van Bonaire	29
Figuur 2-3: Haven van Kralendijk.....	30
Figuur 2-4: Cruisetoeristen Bonaire.....	31
Figuur 2-5: Haven Kralendijk in cruise seizoen - Bron: Havendienst, 2010	31
Figuur 2-6: Overzicht OTB.....	32
Figuur 2-7: Overzicht BOPEC.....	32
Figuur 2-8: Overzicht WEB	33
Figuur 2-9: Oude steiger en een meerboei te WEB, bron: Bart van Asch, 2013.....	33
Figuur 2-10: Overzicht Cargill	34
Figuur 2-11: Zoutheuvels en machines in Bonaire	34
Figuur 3-1: Toekomstramingen voor containers en cruise-passagiers	35
Figuur 3-2: Cruisetoeristen Bonaire: in 2013 bezochten bijna 150.000 cruise-passagiers Bonaire.....	37
Figuur 3-3: Aantal cruiseschepen die Bonaire aandoen: Gemiddeld cruiseschip heeft 1.350 passagiers.....	37
Figuur 3-4: Toekomstraming cruise-passagiers: Base Case gaat uit van 320.000 per 2018	39
Figuur 3-5: Evolutie van cruiseschepen: Grootste klasse heeft ruimte voor 5.400 passagiers	39
Figuur 3-6: Toekomstraming cruiseschepen: Base Case gaat uit van bijna 130 schepen op jaarbasis.....	40
Figuur 3-7: Container volumes Bonaire: Gemiddelde groei van bijna 4% per jaar.....	41
Figuur 3-8: Containerschepen Bonaire: Jaarlijks ongeveer 200 schepen	41
Figuur 3-9: Relatie tussen bevolking en containerdoorvoer: Een sterke correlatie, maar afgelopen jaren een afwijking in groeipatronen.....	43
Figuur 3-10: Ontwikkeling toerisme Bonaire: Verblijfstoerisme groeit gestaag; cruisetoerisme groeit hard.....	45
Figuur 3-11: Relatie tussen containerdoorvoer en toerisme.....	45
Figuur 3-12: Toekomstraming container doorvoer: Base Case gaat uit van jaarlijkse groei van 2,9%.....	47
Figuur 3-13: Nean Service van Caribbean Feeder Services: Een wekelijkse dienst tussen Kingston, Curaçao en Aruba	49
Figuur 3-14: Doorvoer overige lading in Kralendijk	50
Figuur 3-15: Aantal vrachtschepen Kralendijk (minus containerschepen): In de meeste jaren rond de 50 per jaar	51
Figuur 3-16: De Olympian Highway, car-carrier	52
Figuur 3-17: BOPEC scheepsstatistieken	55
Figuur 3-18: Voorbeeld schip dat aanmeert bij Cargill: Manizales Navesco	56
Figuur 5-1: Aanpak Locatieonderzoek	65
Figuur 5-2: Aanpak locatieonderzoek	67
Figuur 5-3: Alternatieve locaties Haskoning Onderzoek	67
Figuur 5-4: Schematische doorsnede golfbreker	68

Figuur 5-5: Deining te Bonaire. Bron: Royal Haskoning (2010)	68
Figuur 5-6: Conceptontwerp Nieuwe Vrachthaven WEB	88
Figuur 5-7: Conceptontwerp alternatieve optie - renovatie en uitbreiding haven Kralendijk	90
Figuur 6-1: Vrije kasstroomoverzicht 2015-2045, scenario 2: Verplaatsing	110
Figuur 6-2: Operationele cash flow, scenario 2: Verplaatsing	111
Figuur 6-3: Inkomsten naar activiteit, scenario 2: Verplaatsing	111
Figuur 6-4: Geprojecteerde Winst- en verliesrekening Scenario 2: Verplaatsing.....	112
Figuur 6-5: Vrije kasstroomoverzicht - Scenario 1: Geen verplaatsing.....	113
Figuur 6-6: Geprojecteerde Winst- en verliesrekening Scenario 1: Geen verplaatsing.....	113
Figuur 6-7: Vergelijking vrije kasstroom twee scenario's	114
Figuur 6-8: Financieringsbehoefte Business Case in beide scenario's.....	117
Figuur 6-9: Effect van lening @ 2.5% op batig saldo Haven- en Loodswezen	118
Figuur 6-10: Effect van renteloze lening op batig saldo Haven- en Loodswezen	118
Figuur 6-11: Effect van subsidie zuidpier en middenpier op batig saldo Haven- en Loodswezen.....	119
Figuur 6-12: Vrije kasstroomoverzicht 2015-2045 - Scenario 2: Verplaatsing.....	123
Figuur 7-1: Resultaat Quick Scan economische kosten-batenanalyse	125
Figuur 7-2: Overzicht economische effecten verplaatsing vrachthaven	126
Figuur 7-3: Resultaat Quick Scan economische kosten-batenanalyse	132
Figuur 7-4: Additionele verdisconteerde economische kosten en baten.....	133
Figuur 8-1: Toekomstramingen voor containers en cruise-passagiers	138
Figuur 8-2: Conceptontwerp Nieuwe Vrachthaven WEB	139
Figuur 8-3: Resultaat Quick Scan economische kosten-batenanalyse	140
Figuur 8-4: Effect van renteloze lening op batig saldo Haven- en Loodswezen	141

Lijst van tabellen

Tabel 0-1: Opbouw NCW van scenario's.....	16
Tabel 2-1: Dimensies havenfaciliteiten Kralendijk.....	30
Tabel 3-1: Cruisestatistieken Bonaire 2009 - 2013	38
Tabel 3-2: Dimensies RoRo schepen.....	42
Tabel 3-3: Vergelijking Caraïbische eilanden	44
Tabel 3-4: Uitkomsten regressie analyse	46
Tabel 3-5: Aannames voor de toekomstraming containers	46
Tabel 3-6: Uitkomsten toekomstraming containers.....	47
Tabel 6-1: Opbouw NCW van scenario's.....	95
Tabel 6-2: Opbouw NCW van scenario's.....	114
Tabel 6-3: Vergelijking inkomsten per scenario: Inkomsten blijven nagenoeg gelijk.....	115
Tabel 6-4: Vergelijking operationele kosten: Verplaatsing behelst additionele onderhouds- en personeelskosten.....	115
Tabel 6-5: Vergelijking van de investeringen: Verplaatsing behoeft ongeveer 17 M USD extra.....	116
Tabel 6-6: Effecten van heffing op BOPEC ladingstromen.....	120
Tabel 6-7: Effecten van heffing op Cargill ladingstromen.....	120
Tabel 6-8: Effecten van additionele heffing cruisepassagiers	121
Tabel 6-9: Effecten van subsidie	121
Tabel 6-10: Gevoeligheidsanalyse op de voornaamste drivers	122
Tabel 6-11: Gevoeligheidsanalyse op verscheidene groeiscenario's.....	122
Tabel 6-12: Opbouw NCW van scenario's.....	123
Tabel 8-1: Opbouw NCW van scenario's.....	140

Lijst van afkortingen en begrippen

CAGR	=	Compounded Average Growth Rate (jaarlijkse gemiddelde groei)
capex	=	investeringen
cruisepax	=	cruisepassagier
EBIT	=	earnings before interest and taxes
EBITDA	=	earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
BT	=	bruto tonnage in het Nederlands
LLM	=	loods-, lig- en meergelden
LoA	=	Length overall (lengte van het schip)
LoLo	=	Lift-on / Lift-off – het laden en lossen van schepen m.b.v. kranen
M	=	miljoen
m	=	meter
m ²	=	vierkante meter
m ³	=	kubieke meter
MCA	=	multicriteria-analyse
NCW	=	netto contante waarde
opex	=	operationele kosten
RoRo	=	Roll-on / Roll-off
TCB	=	Tourist Corporation Bonaire
USD	=	United States dollar

Lege pagina

Management Samenvatting

Inleiding

Op 20 mei 2014 hebben het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) en de minister van Infrastructuur en Milieu een Intentieovereenkomst ondertekend omtrent het nautisch verkeer en infrastructuur van de havens op Bonaire. Eén van deze intenties betrof de “Verkenning en verbetering van de haveninfrastructuur”. Daartoe is de intentie opgenomen dat het OLB en het ministerie van Infrastructuur en Milieu een gezamenlijk masterplan Sea Ports Bonaire opstellen.

Deze studie geeft daar invulling aan door een “Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports” uit te werken. De studie heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Het benoemen van een advies voorkeurslocatie voor de toekomstige afhandeling van vracht; en
2. Het bepalen van de financiële en economische effecten van de verplaatsing van de vrachthaven.

De scope van deze studie zoals overeengekomen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu beslaat:

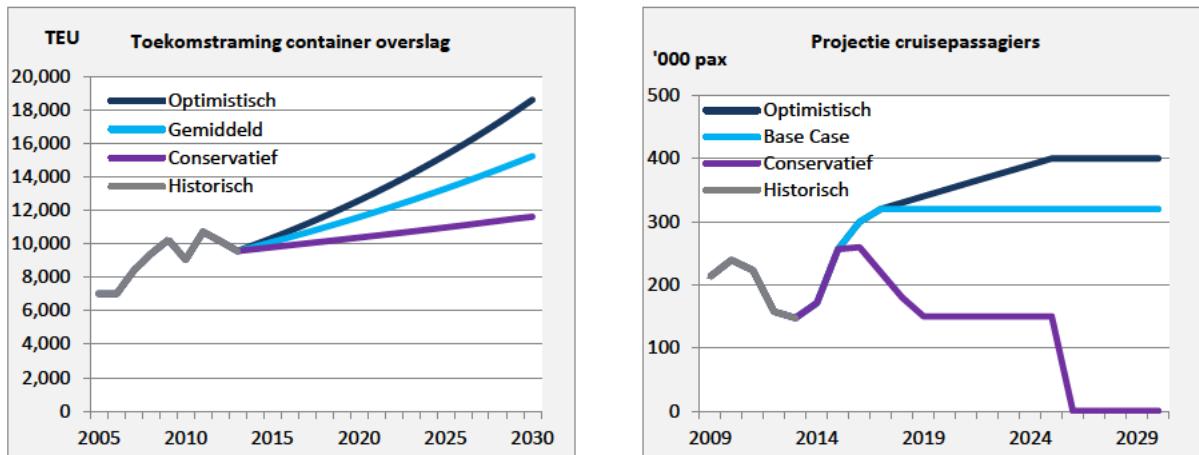
- Toekomstraming van goederen en maritiem verkeer;
- Programma van eisen voor de toekomstige vrachthaven;
- Locatieonderzoek naar de meest geschikte locatie voor de toekomstige vrachthaven;
- Conceptontwerp en kostenraming voor de mogelijke nieuwe vrachthaven;
- De financiële kasstromen gemoeid met het havenbeheer en een mogelijke verplaatsing van de vrachthaven;
- De mogelijkheid van het OLB om een financiering voor investeringen te dragen; en
- De economische effecten gemoeid met het verplaatsen van de vrachthaven.

Voornaamste bevindingen

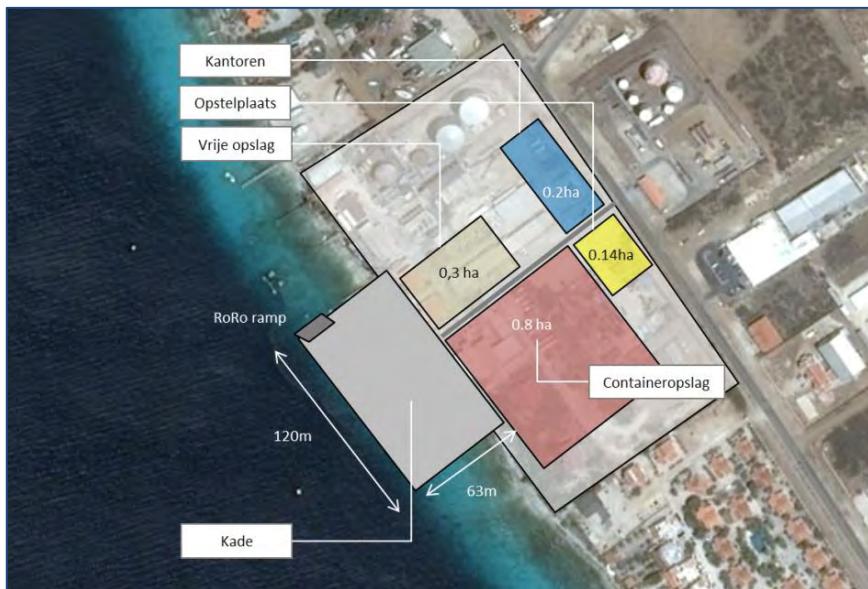
1. De slechte staat van de havenfaciliteiten in Kralendijk creëert een veiligheids- en toegankelijkheidsrisico voor Bonaire. Urgente werkzaamheden voor het herstel en renovatie van de infrastructuur van de haven in Kralendijk zijn vereist. Idealiter worden de urgente werkzaamheden afgestemd op de ambitie van het OLB om de vrachthaven te verplaatsen. Echter, er is tot op heden nog geen formele besluit gevallen met betrekking tot de ambitie om de vrachthaven te verplaatsen en Kralendijk te optimaliseren voor cruise. Hierdoor is het opportuun om de urgente werkzaamheden te realiseren onder een ‘no-regret’ principe, omwille van de urgentie van de werkzaamheden en de beperkte tijdshorizon van de uitvoering hiervan.
2. De voet van de zuidpier is in zeer slechte staat (RWS, 2014). Naast de renovatie van de voet van de zuidpier is het noodzakelijk om de middenpier geschikt te maken voor afhandeling van RoRo containers. De middenpier biedt dan een alternatieve containerafhandelingsfaciliteit die benodigd is tijdens de renovatie van de zuidpier en wanneer de zuidpier bezet is door cruiseschepen, iets wat de komende jaren vaker zal voorkomen. Tevens is er behoefte aan het plaatsen van een additionele bolder om de grotere cruiseschepen veilig te kunnen aanmeren. Het is van belang de werkzaamheden uit te voeren binnen de periode april tot november omdat werkzaamheden tijdens het cruiseseizoen zeer nadelig zouden uitpakken voor de lokale economie. Om aanbesteding voor de urgente werkzaamheden te realiseren is er behoefte aan detailkostenramingen.

3. De behoeftebepaling van de nieuwe vrachthaven toont aan dat een havenfaciliteit met een aanlegplek (120m), 1 RoRo ramp en een additionele ligplek voldoende is om het toekomstige maritieme vrachtverkeer te kunnen accommoderen. De ‘base-case’ containerprojectie voor 2025 geeft een raming van ongeveer 13.500 TEU (gemiddelde groei van bijna 3% per jaar). Hiervoor is aangenomen dat de bevolking in 2025 gegroeid is tot 25.000 inwoners en er jaarlijks 100.000 verblijfstoeristen Bonaire bezoeken en 320.000 cruisetoeristen.

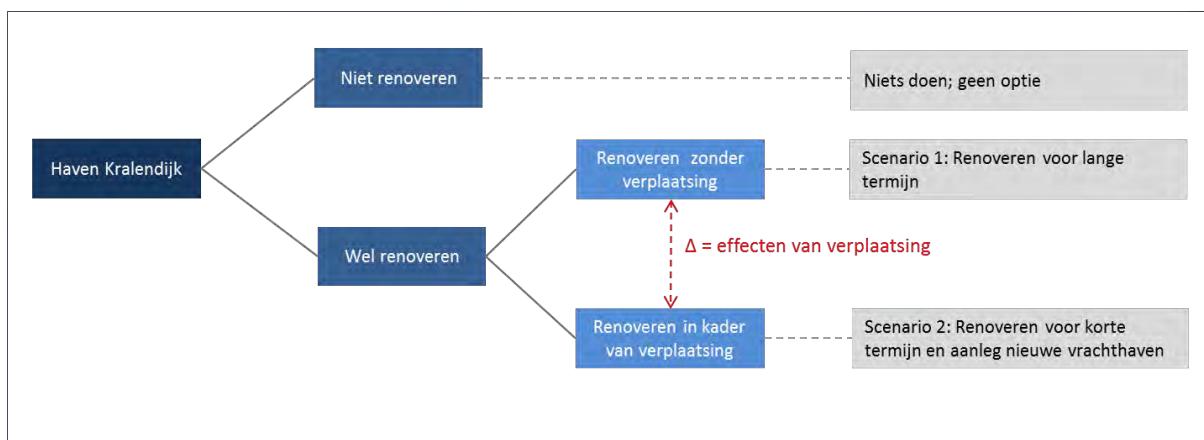
Figuur 0-1: Toekomstramingen voor containers en cruise-passagiers



4. Het locatieonderzoek wijst uit dat de WEB-locatie het meest geschikt is voor de aanleg van een nieuwe vrachthaven. In een multicriteria-analyse (MCA) zijn de drie meest kansrijke locaties met elkaar vergeleken: de huidige locatie in Kralendijk, de Airport locatie en de WEB-locatie. De WEB-locatie scoort consequent het hoogst in de MCA. De WEB-locatie is vooral aantrekkelijk vanwege haar unieke voordelen t.a.v. de beschikbaarheid van land en de ontwikkelingsmogelijkheden. Zo biedt de WEB-locatie het grote voordeel om een directe aanloop van containerfeederschepen te realiseren wat de transportkosten van goederen aanzienlijk verlaagt. Een directe aanloop scheelt een additionele overslag in Curaçao. Daarbij kunnen er schaalvoordelen worden behaald in de vaarkosten doordat het gebruik van grotere schepen. De milieueffecten van de aanleg van een vrachthaven bij de WEB-locatie worden tevens minder zwaar ingeschat dan de aanleg van een vrachthaven bij de Airport locatie (RHO, 2015).
5. Voor een nieuwe vrachthaven op de WEB-locatie is het kadeontwerp van Lievense (“Locatie Studie Vrachthaven Bonaire, 2013) het meest geschikt bevonden. Dit ontwerp biedt de meeste operationele vrijheid en is het goedkoopst. Een belangrijk nadeel is dat een kadeconstructie meer impact zal hebben op het onderwatermilieu t.a.v. het alternatief van een constructie op steigerpalen (RHO, 2015). Onderstaande figuur geeft het aangepast conceptontwerp weer. De geschatte kosten voor aanleg van de vrachthaven worden geschat op ongeveer \$ 26M (is gelijk aan €23,1M met een koers van €1 = \$1,12374) .

Figuur 0-2: Conceptontwerp Nieuwe Vrachthaven WEB


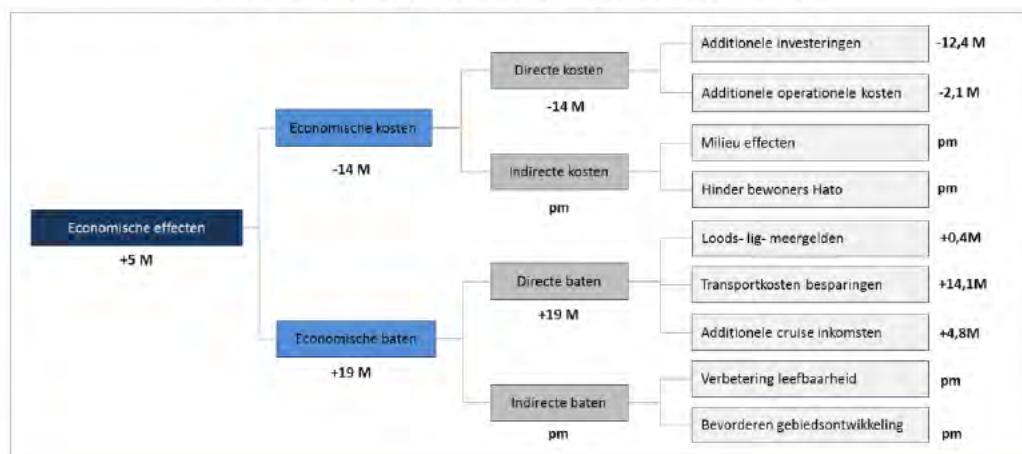
6. De Business Case is opgesteld om antwoord te kunnen geven op de vraag: "Wat zijn de financiële en economische effecten van het verplaatsen van de vrachthaven? Uitgangspunt in de Business Case is dat renovatie van de huidige vrachthaven in elk geval plaatsvindt. Om de effecten van het verplaatsen van de vrachthaven inzichtelijk te maken is een referentiescenario gedefinieerd. Het referentiescenario behelst de renovatie van de haven in Kralendijk, maar zonder verplaatsing (scenario 1). Scenario 2 behelst de renovatie van de huidige vrachthaven voor korte termijn om vervolgens de vrachthaven te verplaatsen. De beslissingscalculatie beschouwt het verschil tussen beide scenario's om inzicht te geven in de financiële of economische haalbaarheid van de verplaatsing.



7. De Quick Scan economische kosten-batenanalyse toont aan dat de verplaatsing van de vrachthaven uit economische beweegredenen aantrekkelijk is. Scenario 1 (renoveren voor lange termijn, geen verplaatsing) levert een economische waarde van +\$11M, scenario 2 (renoveren voor korte termijn plus verplaatsing vrachthaven) een waarde van +\$16M. De additionele baten worden voornamelijk gecreëerd door de verlaging van de transportkosten door een directe aanloop van containerfeederschepen. Een tweede factor is de verbetering van het cruiseproduct Kralendijk waardoor de huidige subsidie vanuit de Tourist Corporation Bonaire aan de cruisemaatschappijen van \$1 per passagier kan worden bespaard. De

verplaatsing van de vrachthaven draagt bij aan de armoedebestrijding en economische ontwikkeling op het eiland. In de Quick Scan economische kosten-batenanalyse zijn de indirecte kosten en baten niet gekwantificeerd.

Figuur 0-3: Resultaat economische kosten-batenanalyse: Getallen zijn de verschillen in economische netto contante waarde tussen de twee scenario's zoals hierboven gedefinieerd.



8. Het verplaatsen van de vrachthaven is financieel niet haalbaar. Het financiële effect van de verplaatsing van de vrachthaven is -\$22 M. Redenen hiervoor zijn dat er geen additionele lading wordt verwacht door het verplaatsen van de vrachthaven, geen tariefsverhogingen zijn aangenomen (kostenverhoging inwoners Bonaire) en de operationele kosten stijgen. Daarnaast vergt de verplaatsing van de vrachthaven aanzienlijke investeringen.

Tabel 0-1: Opbouw NCW van scenario's

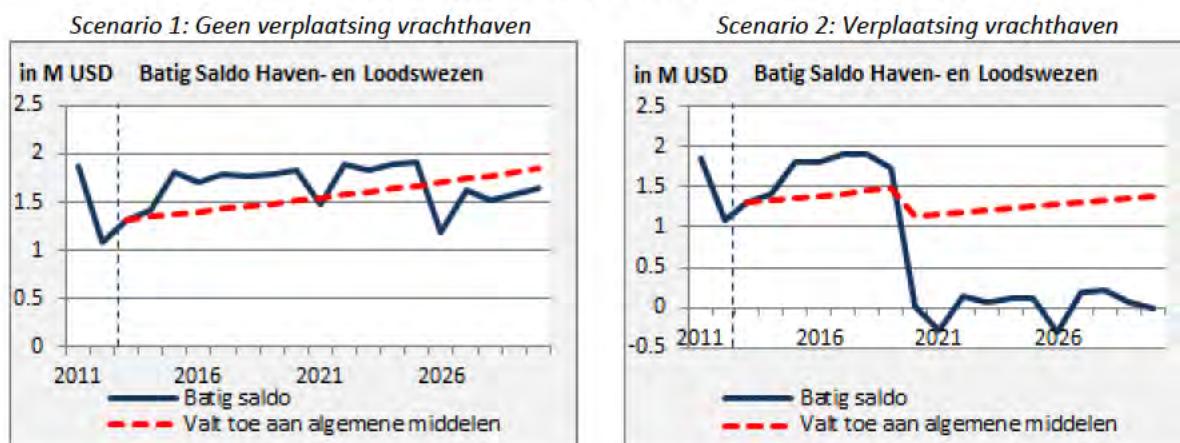
Opbouw NCW (2015-2045) (in M USD) (discontovoet 8%)	Scenario 1: Geen verplaatsing, renovatie lange termijn	Scenario 2: Verplaatsing, renovatie korte termijn	Verschil tussen scenario 1 & 2
Opbrengsten	48,0	48,5	0,5
Operationele kosten	-17,1	-23,8	-6,7
Investeringen	-24,8	-40,7	-15,9
NCW kasstromen 2015-2045	6,0	-16,0	-22,0

Het verplaatsen van de vrachthaven is economisch wenselijk, maar financieel niet haalbaar. De verplaatsing van de vrachthaven kan derhalve niet gefinancierd worden uit door het project gegenereerde vrije kasstromen. Daarnaast gaat de Business Case er vanuit dat alle havengerelateerde kasstromen toegekend kunnen worden aan de Business Case. Echter, momenteel draagt het Haven- en Loodswezen ongeveer \$1,3M bij aan de begroting van het OLB. Wanneer hier aanspraak op wordt gemaakt voor de financiering van investeringen, dan valt er elders in de eilandelijke begroting een gat.

Om inzicht te verschaffen in de mogelijkheid van het OLB om de investeringen te kunnen dragen, is in onderstaande figuren het batig saldo aangegeven van het Haven- en Loodswezen. Batig saldo boven de eerder gestelde \$1,3M (met indexatie naar de toekomst) wordt toebedeeld aan de algemene middelen van het OLB. In onderstaande grafieken te zien is dat in scenario van geen verplaatsing, er voldoende

batig saldo wordt gerealiseerd om additionele bijdragen aan de algemene middelen van het OLB te realiseren. In het scenario van verplaatsing is dit niet het geval.

Figuur 0-4: Effect van renteloze lening op batig saldo Haven- en Loodswezen



Binnen de bedrijfsvoering van het OLB zijn er mogelijkheden om de inkomsten van het Haven- en Loodswezen te verhogen wat de financierbaarheid van investeringen zal verbeteren. Te overwegen opties zijn o.a.: heffen havengeld op ladingstromen BOPEC en Cargill; verhoging cruisepax precario, verhoging loods tarieven. Onderstaande tabel geeft het effect weer van een aantal tariefsverhogingen op de jaarlijkse inkomsten.

Optimalisering Inkomsten Haven- en Loodswezen	Effect op jaarlijkse inkomsten (2022)
Effect van heffen \$0,01 per ton op BOPEC lading	+164.032
Effect van cruisepax tarief naar \$3,00 (+\$1,00)	+374.931
Effect van tarieven loods-, lig- en meergeld +10%	+247.278
Effect van tarieven precario goederen +10%	+15.936
Totaal	+802.177

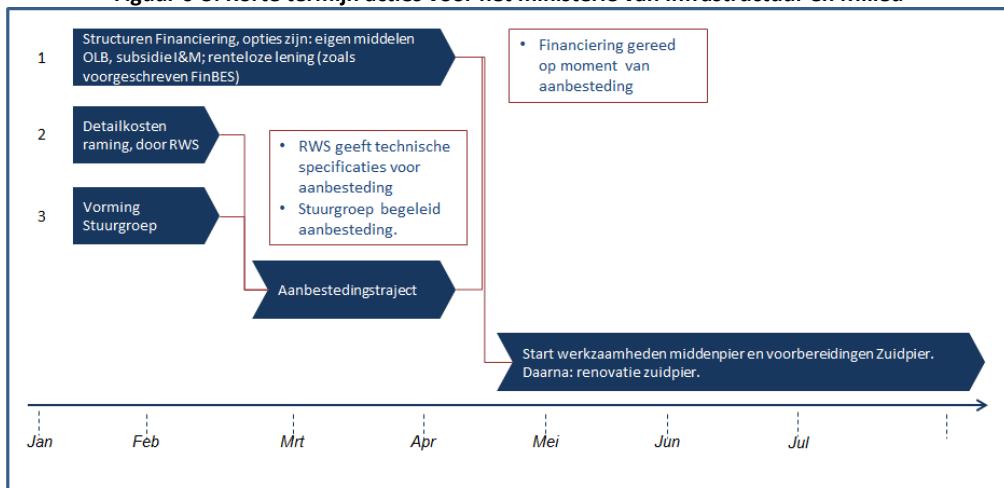
Aanbevelingen voor de korte termijn

1. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft, onder verwijzing naar de intentieverklaring OLB-I&M, reden om de regie voor de planning en uitvoering van de werkzaamheden te nemen:
 - De schade aan de haveninfrastructuur in Kralendijk is grotendeels veroorzaakt door blootstelling aan open zee, i.c. afwezigheid van adequate bescherming tegen zee (onderzoek Ascon 2009);
 - Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen OLB/I&M/BZK;
 - Vanuit I&M is er verantwoordelijkheid voor adequate bescherming tegen zee en het waarborgen van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het eiland.;
 - OLB heeft zelf niet de benodigde expertise;
 - OLB kan onder de Wet FinBES zelfstandig geen financiering aantrekken; en,
 - I&M heeft zich met de intentieverklaring gecommitteerd aan verbetering van de infrastructuur en het havenbeheer.

2. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt aanbevolen om zich zo spoedig mogelijk te committeren aan het structureren van de financiering, het verschaffen van detail kostenramingen en het inrichten van de Stuurgroep.
1. Structuren van financiering van de urgente werkzaamheden. De financiering dient bij het moment van aanbesteding beschikbaar of in zicht te zijn. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn er verschillende opties:
 - a. Het verstrekken van een renteloze lening zoals voorgeschreven door wet FinBES;
 - b. Het verstrekken van een subsidie, hiervoor is het precedent te vinden in programma Quick Wins binnenhavens Nederland
 - c. Geen faciliteit beschikbaar stellen. In dit geval is het OLB genoodzaakt over te gaan tot een begrotingswijziging.
2. Het verschaffen van detailkostenramingen van de urgente werkzaamheden, hiervoor kan Rijkswaterstaat worden ingeschakeld. De detailkostenramingen geven input aan de aanbestedingsprocedure die gestart zal moeten worden.
3. Het inrichten van de Stuurgroep zoals afgesproken in de Intentieovereenkomst. Tot op heden is deze nog niet gevormd en gedurende deze studie is gemerkt dat daar sterke behoefte aan is. Het ontbreekt momenteel aan een programmatische aanpak van taken. De Stuurgroep is met goede reden opgenomen in de Intentieovereenkomst en het is tijd om daar concrete invulling aan te geven. De Stuurgroep heeft namelijk direct een aantal taken te vervullen:
 - a. Ten eerste zal de Stuurgroep invulling geven aan het project "Urgente renovatie haven Kralendijk". Vanuit dit project wordt het aanbestedingsproces begeleid.
 - b. Ten tweede is het aan de Stuurgroep om de eilandsraad te ondersteunen in de besluitvorming rondom de verplaatsing van de vrachthaven..

Het tijdspad is kritiek omdat de werkzaamheden voor de renovatie van de huidige vrachthaven moeten plaatsvinden na het einde van het huidige cruiseseizoen en voor de start het volgende cruiseseizoen. Dit geeft een venster van april-mei tot eind oktober. Om de werkzaamheden in mei te kunnen starten moet het aanbestedingstraject ten laatste in maart beginnen. Het kritieke pad is weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 0-5: Korte termijn acties voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu



Aanbevelingen voor de lange termijn

3. *Het OLB wordt aangeraden om tot een besluit te komen over de ambitie met betrekking tot de verplaatsing van de vrachthaven naar het WEB-terrein.*

Deze studie en de studie van Royal Haskoning (2010) hebben beargumenteerd dat de WEB-locatie de meest gunstige locatie is voor de nieuwe vrachthaven. Een besluit tot verplaatsing van de vrachthaven dient eveneens een keuze te zijn voor het WEB-terrein als voorkeurs locatie. Een besluit voor verplaatsing houdt in dat de Stuurgroep de opdracht ontvangt van het OLB om het vervolgtraject in te zetten voor de realisatie van de verplaatsing. Omwille van de tijdsdruk voor de urgente werkzaamheden wordt het niet aangeraden om te wachten met de werkzaamheden tot een besluit is genomen over de mogelijke verplaatsing. De urgente werkzaamheden zullen onder het ‘no-regret’ principe worden uitgevoerd.

4. *Het OLB wordt aangeraden om de mogelijkheden tot verbetering van het batig saldo van het Haven- en Loodswezen nader te overwegen en te effectueren.*

De financiële haalbaarheidsanalyse toont aan dat de verplaatsing van de vrachthaven financieel niet haalbaar is. Wel zijn er opties aangegeven waarmee het verdienvermogen van het Haven- en Loodswezen verbeterd kan worden. Het vergroten van de inkomsten kan worden bewerkstelligd zonder effect op het prijsniveau van goederen op het eiland. Het heffen van havengeld over lading die over wordt geslagen bij BOPEC en Cargill kan het verdienvermogen aanzienlijk verbeteren. Andere opties omvatten de verhoging van de loods tarieven (hiermee worden ook voornamelijk de grotere klasse schepen getroffen) of de precario voor cruisepax. De verbetering van het verdienvermogen hangt nauw samen met de professionalisering van het Haven- en Loodswezen. Ook in het licht van de intentieovereenkomst is het raadzaam om de professionalisering in te starten in 2015.

5. *In het verlengde van het eventuele besluit om de vrachthaven te willen verplaatsen, worden het OLB en het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanbevolen om vanuit de Stuurgroep invulling te geven aan het project ‘verplaatsing van de vrachthaven’.*

Na het eventuele besluit om de vrachthaven te willen verplaatsen, is het gelegen aan het OLB en het ministerie van Infrastructuur en Milieu om daar concreet vervolg aan te geven. Dit begint met een projectplan dat in samenspraak dient te worden opgezet. De nauwe betrokkenheid van ministerie van Infrastructuur en Milieu is raadzaam vanwege haar kennis, middelen en expertise. De inzet van het OLB mag niet ontbreken in de voorbereiding om de belangen van haar bevolking te beschermen. Het MIRT-kader met formele besluitvorming vormt een goed uitgangspunt om het project in beheersbare onderdelen op te splitsen.

Lege pagina

1 Inleiding

In dit inleidend hoofdstuk worden de volgende aspecten van de studie en het rapport nader toegelicht:

- Achtergrond van de opdracht
- Probleemstelling
- Doelstelling
- Structuur van het rapport

1.1 Achtergrond van de Opdracht

Op 20 mei 2014 hebben het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) en de minister van Infrastructuur en Milieu een Intentieovereenkomst ondertekend omtrent het nautisch verkeer en de infrastructuur van de havens op Bonaire. Eén van deze intenties betreft de “Verkenning en verbetering van de haveninfrastructuur”. In deze intentieovereenkomst is opgenomen dat het OLB en ministerie van Infrastructuur en Milieu een gezamenlijk Master Plan Sea Ports Bonaire zullen gaan opstellen. In het licht van de intentieovereenkomst is MTBS in benaderd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu om een verkennende studie uit te voeren voor het Master Plan Bonaire Sea Ports. Het project (met de werknaam: “Verkenning Master Plan Bonaire Sea Ports”) is in oktober 2014 van start gegaan.

MTBS heeft ten behoeve van deze studie twee bezoeken afgelegd aan Bonaire en gesproken met verschillende stakeholders. De bezoeken waren bedoeld om ontbrekende informatie te verzamelen en met relevante stakeholder van gedachten te wisselen over bepaalde elementen in de studie. MTBS is het OLB zeer erkentelijk voor de tijd en moeite om ons te assisteren in dit vraagstuk. MTBS is het OLB zeer dankbaar hiervoor. Een laatste bezoek zal nog worden afgelegd om de resultaten van de onderzoeken te presenteren aan het OLB in beginsel tezamen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tijdens dit bezoek zal ook worden nagedacht over de invulling van de vervolgstappen.

1.2 Probleemstelling

Het eiland van Bonaire kampt met diverse problemen rondom de haven die aandacht en oplossingen vereisen om veilige vracht- en passagiersafhandeling en veilige en ordelijke afvoer- en aanvoer van goederen van en naar het eiland te kunnen garanderen in de toekomst:

- De huidige haveninfrastructuur in Kralendijk is onveilig voor gecontinueerd transport van goederen;
- De Zuidpier kan niet voldoende sterkte bieden voor de grotere cruiseschepen;
- De middenpier is momenteel ongeschikt om te gebruiken voor overslag van containervervoer;
- Het gebrek aan georganiseerd containeropslag zorgt veel overlast aan bewoners en toeristen;
- Havenactiviteiten doen afbreuk aan de leefbaarheid in en de aantrekkelijkheid van Kralendijk; en
- Er is tot op heden nog geen besluit genomen over de toekomst van vrachthaven.

De huidige haveninfrastructuur in Kralendijk is onveilig voor afhandeling van goederen

De orkaan Omar heeft de havenfaciliteiten in Kralendijk zwaar beschadigd. Hierover heeft ingenieursbureau Ascon een rapportage gemaakt (2009). Sindsdien hebben er geen structurele investeringen plaatsgevonden, maar enkel noodreparaties. In september 2014 heeft Rijkswaterstaat een QuickScan uitgevoerd om de staat

van de haveninfrastructuur in kaart te brengen. De QuickScan concludeert dat vooral de Zuidpier in slechte staat is:

Fragmente uit Quick scan havens BES, Rijkswaterstaat, 2014

"De steiger verkeert in slechte staat. Op grote delen missen cm's beton, hangt de wapening bloot of is zelfs al weggeroest. De meeste schade door zoutindringing zit aan de onderzijde van de steiger (de prefab delen, de opleggingen en in iets mindere mate de balken). Het meest aangetaste deel is de onderzijde van de oprit van de steiger naar het land. Grote delen van de stalen buizen zijn tot op het beton weggeroest. Ook het beton van de pijlers begint slijtage te vertonen. Daarnaast hangen ook verschillende kabels en leidingen los onder de steiger. Het rijdek van de steiger verkeert (visueel) in goede staat."

"De steiger verkeert in een dermate slechte staat dat is besloten om (tijdelijk) geen vrachtauto's op de steiger toe te laten. Het laden en lossen gebeurt nu of op de weg voor de steiger of op het deel het meest landwaarts van de steiger. Deze werkwijze zorgt er voor dat er regelmatig vrachtauto's op de openbare weg staan opgesteld totdat ze geladen of gelost kunnen worden. Er is in de nabijheid van de steiger geen andere mogelijkheid meer om de vrachtauto's op te stellen. Met de havenmeester is afgesproken dat het rijdek van de steiger wordt gemonitord totdat er meer bekend is over de toestand van de steiger. De monitoring bestaat uit controle op scheurvorming en beweging."

Zwaarbeladen vrachtauto's of trailers met containers vormen een risico wanneer deze over de voet van de Zuidpier rijden. Gezien de staat van de Zuidpier lijkt er een verhoogde kans op instorting.

De Zuidpier kan niet voldoende sterkte bieden voor de grotere cruiseschepen

Het is geconstateerd door Rijkswaterstaat en door de cruisemaatschappijen zelf dat de huidige havenfaciliteiten onvoldoende sterk zijn om de grotere klasse cruiseschepen veilig te kunnen aanmeren. Er zijn cruiseboekingen gedaan op de voorwaarde dat er een additionele bolder. De QuickScan van Rijkswaterstaat onderschrijft dat de huidige steigers en meerpalen niet voldoende sterkte kunnen bieden.

"Voor Bonaire speelt op hele korte termijn de wens om grotere cruiseschepen te kunnen ontvangen. De huidige steigers en meerpalen zijn daarvoor niet voldoende. Een oplossing kan zijn om extra afmeervoorzieningen aan te leggen die het vervangen van de huidige steigers niet belemmeren en ook na vernieuwing bruikbaar zijn."

De middenpier is momenteel ongeschikt voor de overslag van volle containers

Door het groeiend aantal cruiseschepen dat jaarlijks aanmeert komt de planning voor containeroverslag onder druk. De RoRo schepen kunnen namelijk niet aanmeren aan de binnenkant van de Zuidpier wanneer er ook een cruiseschip langs ligt. Een mogelijk alternatief is de middenpier. Een RoRo schip zou loodrecht kunnen aanmeren aan de middenpier wanneer de Zuidpier bezet is, ware het niet dat momenteel de middenpier niet geschikt is. Ten eerste is de middenpier in haar ontwerp te hoog voor de RoRo schepen om op aan te leggen. Vooral schepen met volle containers liggen dieper in het water en kunnen dan onmogelijk aanmeren op de middenpier. Ten tweede verkeert ook de middenpier in slechte staat, zoals beschreven door Rijkswaterstaat:

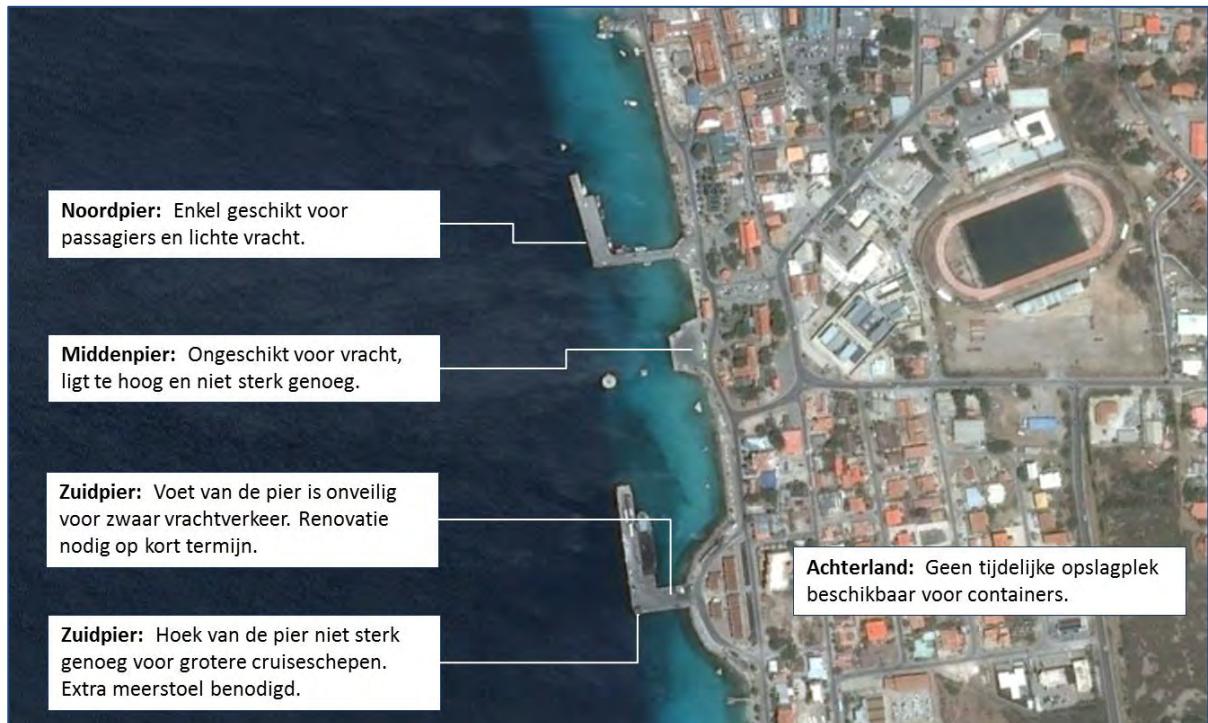
"De damwand verkeert in zeer slechte staat; doorgeroest en vol met gaten. De kans op ondermijning van het dek op korte termijn is zeer groot. De kans op schade (ook zonder storm) dus ook."

Het gebrek aan georganiseerd containeropslag zorgt veel overlast aan bewoners en toeristen

Sinds de start van de bouw van de shopping mall op de Zuidpier, heeft het Haven- en Loodswezen haar terrein voor tijdelijke opslag van containers verloren. Bij het aladen van schepen konden er trailers met containers worden geparkeerd op dit terrein en voor het laden konden de lege containers alvast worden klaargezet. Doordat het terrein niet meer gebruikt kan worden hiervoor, worden er alternatieve oplossingen gezocht. Het

resultaat is dat er op vele plekken in Kralendijk containers te vinden zijn, wat voor overlast zorgt. Met een groeiende bevolking en een groei van cruiseactiviteiten zal er in de toekomst een nog grotere behoefte zijn aan ruimte.

Figuur 1-1: Overzicht haven Kralendijk



VRACHTACTIVITEITEN DOEN AFBREUK AAN DE LEEFBAARHEID EN DE AANTREKKELIJKHEID VAN KRALENDIJK

De ‘Centrumvisie’ die gehanteerd wordt op Bonaire beschrijft Kralendijk in de toekomst zonder vrachtautiviteiten. Kralendijk is immers onderdeel van het toeristisch product wat verkocht wordt aan de cruisetoeristen en voor de lokale bewoners een belangrijk centrum. De huidige vrachthaven past daarom niet in de ambitie van Bonaire om de toeristische aantrekkelijkheid van Kralendijk te vergroten. Tevens creëert het vrachterkeer onveilige situaties voor bewoners en toeristen. Beladen vrachtwagens zijn genoodzaakt door smalle straten en bochten te manoeuvreren. Horecagelegenheden hebben geen baat bij het vrachterkeer voor de deur. Overslagactiviteiten in de nachturen zorgen voor geluidsoverlast bij de lokale bewoners of slapende toeristen.

ER IS TOT OP HEDEN NOG GEEN BESLUIT GENOMEN OVER DE TOEKOMST VAN VRACHTHAVEN

Op het eiland is nog geen besluit genomen over de toekomst van de vrachthaven in Kralendijk. Ook is er geen investeringsplan aanwezig waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd om de haven te renoveren of te repareren.

DE INTENTIEOVEREENKOMST TUSSEN HET OLB EN MINISTERIE HEFT NOG NIET GELEID TOT OVEREENSTEMMING OVER DE FINANCIERING VAN HAVENONTWIKKELING

De behoefte aan een financieringsoplossing is groot. In de intentieovereenkomst is aangegeven dat het OLB over onvoldoende middelen beschikt om haar internationale publieke havens geheel zelfstandig op een aanvaardbaar voorzieningenniveau te brengen en te onderhouden. De mogelijkheden tot financiering van beide partijen dient te worden overwogen. Deze studie moet daar een bijdrage aan leveren.

1.3 Doelstelling

De doelstelling van deze studie staat in het licht van de Intentieovereenkomst tussen het OLB en het ministerie van Infrastructuur & Milieu. In deze intentie is opgenomen dat het OLB en ministerie van Infrastructuur en Milieu een gezamenlijk masterplan Sea Ports Bonaire zullen gaan opstellen. Dit rapport is een eerste verkenning daartoe. Deze verkennende studie geeft invulling aan deze ambitie door een aantal elementen van een masterplan uit te werken.

Deze studie tracht bij te dragen aan de besluitvorming omtrent de toekomstige ontwikkeling van de vrachthaven van Bonaire. Het OLB en het ministerie van Infrastructuur & Milieu dienen op korte termijn een besluit te nemen over de renovatie van de huidige haven in Kralendijk en dan vooral in welke mate de huidige haven wordt gerenoveerd. De renovatie in de huidige haven kan plaatsvinden voor de korte termijn of de lange termijn. Omwille van het kritieke tijdschap, en in lijn met de Intentieovereenkomst zullen de renovaties plaatsvinden onder het ‘no-regret’ principe. Op termijn is een besluit omtrent de toekomstige ontwikkeling van de vrachthaven gewenst.

Om de besluitvorming te bevorderen en invulling te geven aan de ambitie van om de Intentieovereenkomst na te leven, heeft deze studie twee concrete doelstellingen.

1. Het benoemen van een advies voorkeurslocatie voor de toekomstige afhandeling van vracht. Dit wordt bereikt door:
 - Een prognose te maken van de toekomstige goederen- en passagiersstromen en het toekomstige maritiem verkeer van/naar Bonaire;
 - Op basis hiervan een Programma van Eisen op stellen voor de benodigde infrastructuur;
 - Het bepalen van ontwikkelingsalternatieven voor de vrachthaven van Bonaire;
 - Het benoemen van een voorkeurslocatie o.b.v. een MCA; en
 - Het selecteren van een conceptontwerp van de nieuwe vrachthaven aan de hand van de Programma van Eisen
2. Het bepalen van de financiële en economische effecten van de verplaatsing van de vrachthaven. Dit wordt bereikt door:
 - Het definiëren van de Business Case;
 - De directe economische effecten te bepalen van de verplaatsing van de vrachthaven;
 - Het inzichtelijk maken van de financiële effecten van de verplaatsing van de vrachthaven;
 - De mogelijkheid tot financiering van de haveninvesteringen in kaart te brengen; en
 - Verschillende opties aan te dragen om het verdienvermogen van het Haven- en Loodswezen te verbeteren.

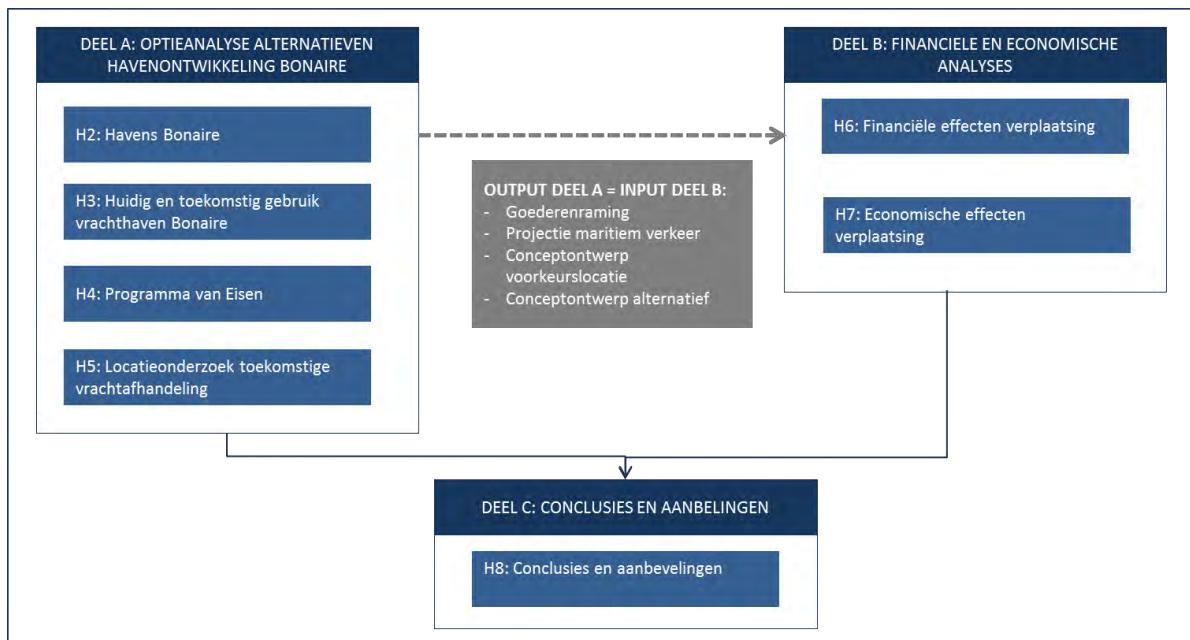
1.4 Structuur van het rapport

Dit rapport is als volgt gestructureerd:

- Deel A: Optieanalyse van alternatieven voor ontwikkeling vrachthaven Bonaire
 - Hoofdstuk 2: Inleiding havens Bonaire
 - Hoofdstuk 3: Huidig en toekomstig gebruik havens Bonaire
 - Hoofdstuk 4: Programma van Eisen
 - Hoofdstuk 5: Locatieonderzoek vrachthaven Bonaire
- Deel B: Financiële en economische analyses verplaatsing vrachthaven Bonaire
 - Hoofdstuk 6: Business Case en financiële haalbaarheid verplaatsing vrachthaven Bonaire
 - Hoofdstuk 7: Quick Scan economische kosten-batenanalyse
- Deel C: Conclusies en Aanbevelingen
 - Hoofdstuk 8: Conclusies en Aanbeveling

De samenhang tussen de hoofdstukken is schematisch weergegeven in onderstaande figuur. Deel A genereert bepaalde resultaten die ter input dienen voor deel B. De conclusies worden geformuleerd op basis van deel A en B.

Figuur 1-2: Schematische weergave opbouw rapport



Lege pagina



Lege pagina

2 Inleiding Havens Bonaire

2.1 Bonaire

Bonaire is een eiland binnen het Koninkrijk der Nederlanden voor de kust van Venezuela in de Caraïben en telde 18.413 inwoners in 2014 (CBS). Het eiland heeft een land oppervlakte van 288 km². Kralendijk is de hoofdstad van het eiland met ongeveer 12.500 inwoners. De economie is voornamelijk toeristisch georiënteerd. Tevens wordt er op het eiland veel zout gewonnen en ruwe olie overgeslagen.

Figuur 2-1: Locatie Bonaire



Sinds 10 oktober 2010 (10-10-10) is Bonaire als openbaar lichaam een bijzondere gemeente van Nederland. Hiermee valt het buiten het Schengen-gebied. Voor 10-10-10 maakte Bonaire deel uit van de Nederlandse Antillen, waarvan het bestuur gevestigd was in Willemstad, Curaçao. Bonaire heeft sindsdien een directe relatie met de Nederlandse Rijksoverheid door de staatskundige wijzigingen.

2.2 Maritieme Cluster Bonaire

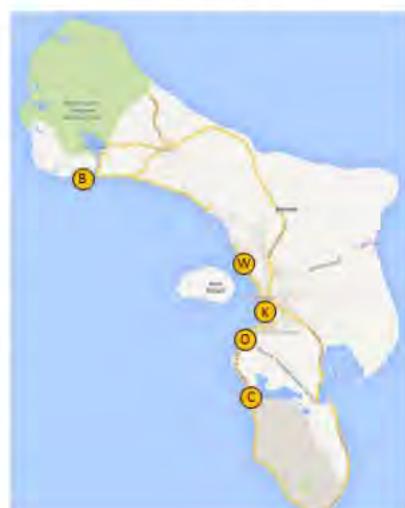
Als eiland is Bonaire bijna volledig aangewezen op maritieme bevoorrading in het voorzien van haar behoeften. Het eiland leent zich niet of nauwelijks voor land- en tuinbouw. De havens en het maritieme cluster van Bonaire zijn essentieel voor het levensonderhoud op Bonaire en vormen een belangrijke aandeel van de economie.

Figuur 2-2: Locaties van de vijf havens van Bonaire

Bonaire heeft vijf havens met acht afmeersteigers. De vijf havens zijn:

1. De haven in Kralendijk (K) bestaande uit drie steigers voor het afhandelen van vracht en passagiers.
2. De haven van Oil Trading Bonaire (O), bestaande uit een steiger voor het lossen van kerosine voor de luchthaven.
3. De haven van BOPEC (B), bestaande uit twee steigers voor het laden en lossen van natte bulk;
4. De haven bij het WEB (W), bestaande uit een aanlegboei voor Curoil N.V.
5. De haven van Cargill (C) in Saliña, ten behoeve van het laden van zout.

In de figuur rechts zijn de locaties van de havens aangeduid. De vijf havens worden in de sub-secties hieronder nader toegelicht.



2.2.1 Haven Kralendijk

De haven van Kralendijk bestaat uit drie pieren zoals figuur 2-2 laat zien. De haven in Kralendijk ontving 236 vrachtschepen en 109 cruiseschepen in 2013. De haven van Kralendijk is omringd door de stad. Het verkeer van en naar de pieren verloopt door straten die plek bieden aan horecagelegenheden.

Figuur 2-3: Haven van Kralendijk

De Noordpier

De Noordpier wordt gebruikt voor cruiseschepen, jachten, fruitbarkjes, kustwacht-botens, de loodsboot, autoschepen en de sleepboten van BOPEC. Voor deze sleepboten is speciaal aan de zuidzijde van de pier een meerbalke geconstrueerd. Tussen "Karels Beach Bar" en de "Plasa" zijn 2 bolders geïnstalleerd voor het vastleggen van schepen. De Noordpier is eind 2009 verlengd met 25m.



De Middenpier

De Middenpier fungeert als een back-up aanlegplaats voor de RoRo schepen die lege containers vervoeren. Voor vol beladen schepen is de middenpier ongeschikt omdat de steiger te hoog ligt. Tevens kunnen cruiseschepen worden aangelijnd vanaf de Middenpier.

De Zuidpier

De Zuidpier wordt gebruikt voor vrachtschepen en de grotere cruiseschepen. Aan de binnenkant van de Zuidpier bevindt zich een RoRo platform dat voornamelijk gebruikt wordt door de schepen "Don Andres 1" en de "Doña Luisa 1" voor het aan- en afvoer van containers met levensmiddelen vanuit en naar Curaçao. Al het vrachtvervoer van en naar Bonaire gaat via deze pier. Via de Zuidpier worden jaarlijks ongeveer 4800 containers (TEUs) ingevoerd, wat totaal neerkomt op een verkeer van ongeveer 10K TEU per jaar.

Aan de voet van de Zuidpier is een shopping mall gebouwd. Voorheen fungeerde dit terrein als tijdelijke opslagruimte voor de containers en trailers. Door de bouw van de shopping mall is de opslagruimte op de pier beperkt. Trailers met containers worden op andere locaties in de buurt gesteld wat het stadscentrum belast. Het toeristische karakter van Kralendijk lijdt onder het feit dat er containers langs de weg staan of dat trailers door het centrum op en aan rijden.

Tabel 2-1: Dimensies havenfaciliteiten Kralendijk

Fysieke eigenschappen van pieren Kralendijk	Noordpier	Middenpier	Zuidpier
Lengte	92m	±60m	122m
Breedte	17m	±16m	14m
Hoogte	17m	-	2m
Max. diepgang	9,3m (westzijde)	5m	12,3m
Max. lengte schepen	300m	110m (RoRo schepen)	350m

Vrachtverkeer

In de onderstaande tabel zijn de vrachthavenstatistieken van de afgelopen jaren weergegeven.

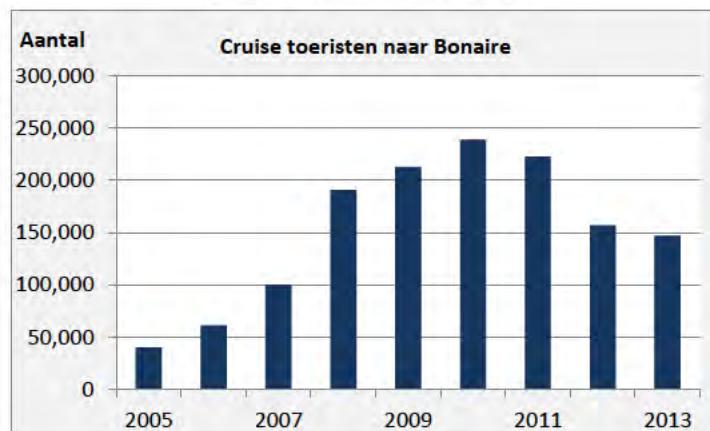
Figuur 2-1: Statistieken haven Kralendijk

Goederen Kralendijk	Eenheid	2009	2010	2011	2012	2013	CAGR
Containers (TEU)	TEU	5.121	4.522	5.365	5.079	4.789	-1,66%
Auto's	aantal	847	823	593	728	563	-9,71%
Andere voertuigen	aantal	166	54	136	78	117	-8,37%
Stukgoed	ton	5.280	3.089	4.433	5.419	6.094	3,65%
Zand	ton	20.685	14.647	14.788	10.251	16.640	-5,29%
Cement	ton	38.046	16.522	113.517	29.878	43.213	3,23%

Cruise

Cruisetoerisme is belangrijk voor Kralendijk en voor de economie van Bonaire. In 2013 ontving de stad ongeveer 150,000 cruise toeristen van 96 schepen. Dit was in 2010 meer, zoals ook onderstaande tabel laat zien.

Figuur 2-4: Cruisetoeristen Bonaire



Wanneer er meer cruiseschepen tegelijkertijd zijn aangemeerd in Kralendijk, is er geen plek meer voor vrachtschepen zoals onderstaande foto uit 2010. Het vrachtverkeer dient dan te wachten tot de avond wanneer de cruiseschepen vertrokken zijn.

Figuur 2-5: Haven Kralendijk in cruise seizoen - Bron: Havendienst, 2010



2.2.2 OTB

De Oil Trading Bonaire (OTB) pier ligt ten westen van het vliegveld. De steiger is sinds 2002 in gebruik. Deze havenfaciliteit is eigendom van het OLB en wordt beheerd door Curoil N.V. De pier dient voor het aladen van vliegtuigbrandstof. De kerosine wordt opgeslagen in twee tanks op het terrein van het vliegveld.

Figuur 2-6: Overzicht OTB



Bovenaanzicht faciliteit OTB



Vooraanziicht steiger OTB

2.2.3 BOPEC

BOPEC bevindt zich in het noordwesten van het eiland. BOPEC N.V. bezit 2 steigers voor de overslag van zware brandstof. Op het land staan opslagtanks die eveneens eigendom zijn en beheerd worden door BOPEC. De terminal fungeert als een natte bulk transshipmentterminal; lading wordt door kleinere schepen vanuit Venezuela naar BOPEC gebracht om vervolgens door grotere tankers te worden opgehaald. In 2009 werd er 14 miljoen ton aan brandstof overgeslagen.

Figuur 2-7: Overzicht BOPEC



Bovenaanzicht faciliteit BOPEC



Zijaanzicht steiger BOPEC

BOPEC heeft twee steigers:

- Steiger 1: Geschikt voor tankers van 30.000 tot 500.000 DWT; en,
- Steiger 2: Geschikt voor tankers van 20.000 tot 130.000 DWT.

De steigers en de grond zijn in privaat eigendom. Mogelijkheden tot heffen van erfpacht is uitgesloten. Het kan bezien worden of er voldoende juridische grondslag is om op de economische activiteit te heffen.

2.2.4 WEB-terrein

Op het WEB-terrein (Water- en Energiebedrijf Bonaire) is een waterfabriek gevestigd. Er staan twee opslagtanks van Curoil N.V. aan de oostzijde buiten het terrein. De havenfaciliteit bestaat uit 2 boeien, waartussen het tankschip/barge wordt afgemeerd. De afstand tussen beide boeien bedraagt 140m en de diepgang bedraagt ca. 36m. Vanaf het schip worden drijvende losslangen aan wal gebracht met een kleinere boot. De olieproducten die hier gelost worden zijn bestemd voor de Curoil N.V. De locatie van de tanks van Curoil staan ter discussie. In het kader van gebiedsontwikkeling wordt onderzocht of de tanks van Curoil dienen te worden verplaatst. Een alternatieve locatie is de Airport locatie waar reeds een jetty aanwezig is.

Figuur 2-8: Overzicht WEB



Bovenaanzicht faciliteit WEB-locatie



Voor aanzicht WEB-locatie

Curoil heeft een eigen lichter in gebruik van 1.302 BT. Met deze lichter worden de geraffineerde olieproducten aangevoerd.

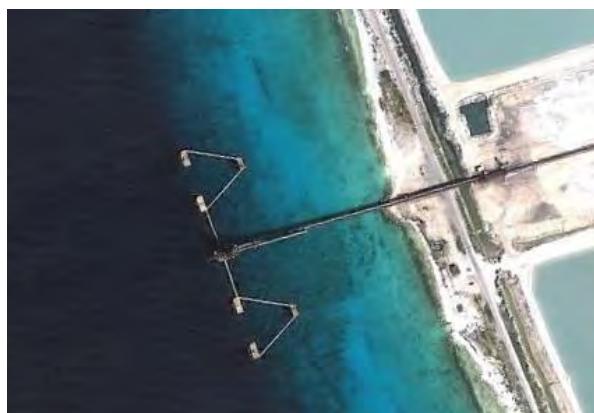
Figuur 2-9: Oude steiger en een meerboei te WEB, bron: Bart van Asch, 2013



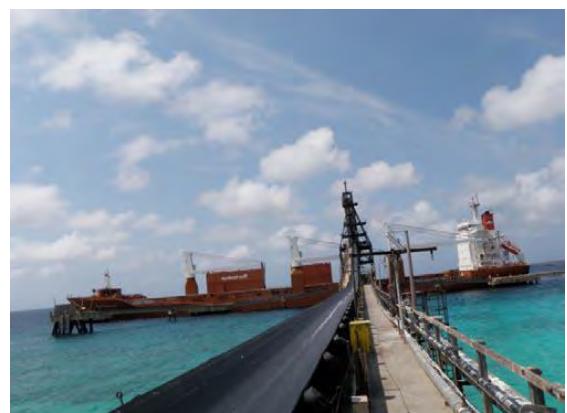
2.2.5 Cargill

In het zuiden van Bonaire liggen zoutpannen die worden beheerd door Cargill. Het bedrijf produceert jaarlijks ongeveer 400.000 ton aan industrieel zout op Bonaire. Het exporteren van het zout gebeurt via een exportsteiger die gebruikt wordt voor het laden van bulkschepen met bandtransporteurs. Deze steiger bestaat uit een laadplatform met laadtoren en een lopende band installatie, 4 dukdalven, 2 meerdukalven en 2 boeien. Aan deze pier kunnen schepen afmeren tot een maximale diepgang van 15m. De laadcapaciteit aan deze pier bedraagt 1.100 ton per uur.

Figuur 2-10: Overzicht Cargill



Bovenaanzicht faciliteit Cargill steiger locatie



Cargill steiger

Figuur 2-11: Zoutheuvels en machines in Bonaire



3 Huidig en toekomstig gebruik havens Bonaire

Samenvatting

Dit hoofdstuk presenteert de toekomstraming voor het goederen- en scheepsverkeer van Bonaire. Deze toekomstraming dient als input voor de formulering van het Programma van Eisen wat invulling geeft aan het conceptontwerp van de toekomstige vrachthaven. Tevens worden de toekomstramingen van de goederen en maritiem verkeer meegenomen in de Business Case. De volgende stromen worden geadresseerd:

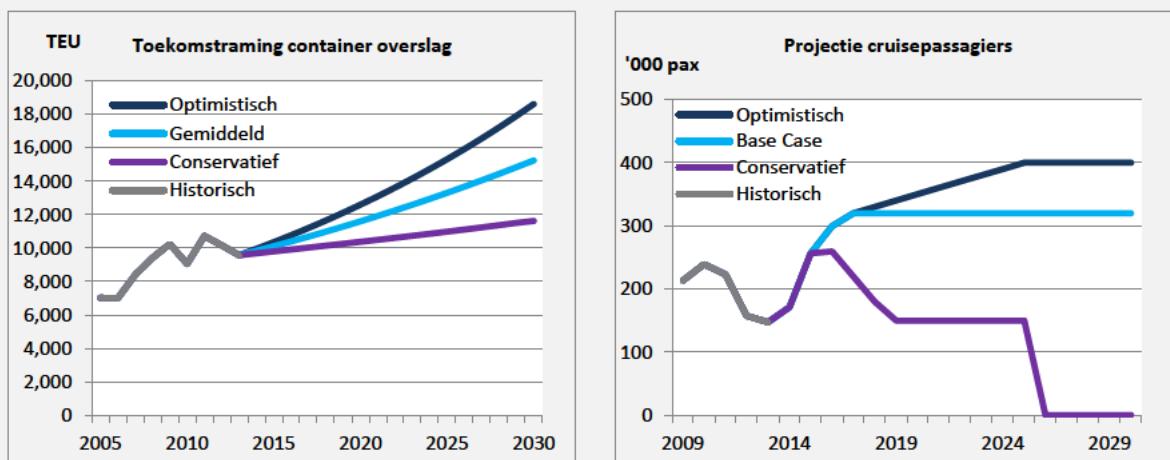
- Cruisepassagiers
- Containers
- Overige lading bestaande uit:
 - Zand
 - Cement
 - Voertuigen
- Overige lading private terminals:
 - Natte bulk goederen import
 - Natte bulk goederen transshipment
 - Zout export

Allereerst zijn voor elke ladingsoort de historische volumes weer gegeven. Voor lading die wordt overgeslagen op de private terminals is beperkte informatie beschikbaar.

De toekomstraming van de cruise-passagiers is bepaald aan de hand van de boekingen voor 2015 en 2016. Voor 2016 zijn worden er bijna 300.000 cruise-passagiers verwacht. Tevens lijkt het de eilandelijke wens dat het aantal cruise-passagiers niet ongelimiteerd groeit boven de 320.000. Het conservatieve scenario van cruise-passagiers geeft de verwachting weer wanneer er niet geïnvesteerd wordt in haveninfrastructuur.

Een meervoudige regressie analyse heeft aangetoond dat een deel van de groei van containers verklaard wordt door de groei van de bevolking en dat van toerisme (zowel verblijfs- als cruisetoerisme). De 'base-case' containerprojectie voor 2025 geeft een raming van ongeveer 13,500 TEU (gemiddelde groei van bijna 3% per jaar). Dit is onder de aannames dat de bevolking in 2025 gegroeid is tot 25,000 inwoners, er jaarlijks 100,000 verblijfstoeristen Bonaire bezoeken en dat er 320,000 cruisetoeristen het eiland bezoeken. De verwachting is dat wanneer de vrachthaven geschikt wordt gemaakt voor de aanloop van regulier containerschepen, Bonaire in toenemende mate zal worden aangelopen door LoLo schepen, vanwege de evidentie kostenbesparingen.

Figuur 3-1: Toekomstramingen voor containers en cruise-passagiers



De volumes overgeslagen cement en zand verschillen sterk van jaar tot jaar. Voor de toekomstraming is een Base Case groei van 2.9% per jaar aangenomen. In het geval van grootschalige constructiewerkzaamheden op het eiland zouden de volumes van bouwmaterialen incidenteel kunnen toenemen. Het aantal voertuigen is de laatste jaren sterk afgenomen. Desalniettemin is de verwachting dat met een groeiende economie eenzelfde groei kan worden bereikt.

Aangenomen wordt dat de hoeveelheid overgeslagen lading op de private terminals (zout, ruwe olie en olieproducten) constant blijft, gezien de aanzienlijk onzekerheid in de huidige volumes.

3.1 Introductie

Dit hoofdstuk presenteert de toekomstraming voor het goederen- en scheepsverkeer. Deze prognose dient als input voor de formulering van het Programma van Eisen en ter input van de Business Case.

Voor elke goederensoort wordt een prognose gepresenteerd. D wordt opgesteld op basis van de goederenprognose en de eigenschappen van de schepen die de goederen aanvoeren. Het bepalen van het toekomstige scheepsverkeer is belangrijk om de dimensies van de toekomstige vrachthaven te kunnen schetsen.

De tijdshorizon die wordt aangenomen in de goederenprognose is van 2015 – 2030, met een doorkijk naar 2045. Ramingen voor een langere termijn dan vijftien hebben een grotere mate van onzekerheid. Er is gekozen om de groei van de lading na 2030 met de helft van de gekozen groeivoet te projecteren.

In de volgende secties wordt per ladingsoort een toekomstraming opgesteld. Deze wordt gevolgd door een toekomstraming voor het maritiem verkeer. Het onderzoek beslaat de volgende ladingsoorten:

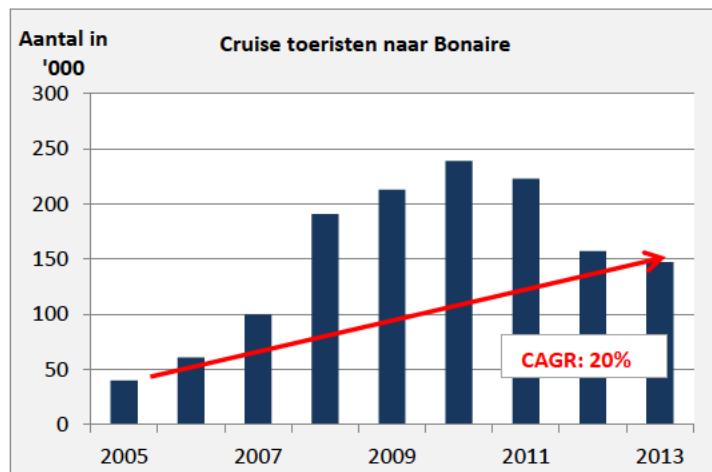
- Cruisepassagiers
- Containers
- Overige lading bestaande uit:
 - Zand
 - Cement
 - Voertuigen
- Overige lading private terminals:
 - Natte bulk goederen import
 - Natte bulk goederen transshipment
 - Zout export

3.2 Cruisepassagiers

3.2.1 Huidige stromen cruisepassagiers

Het aantal cruisetoeristen is over de afgelopen jaren zeer sterk toegenomen in Bonaire, met gemiddelde 20% per jaar. In 2013 zijn er ongeveer 150.000 cruisepassagiers ontvangen op het eiland. In de periode 2009 tot 2011 kwamen meer dan 200.000 cruisepassagiers naar het eiland.

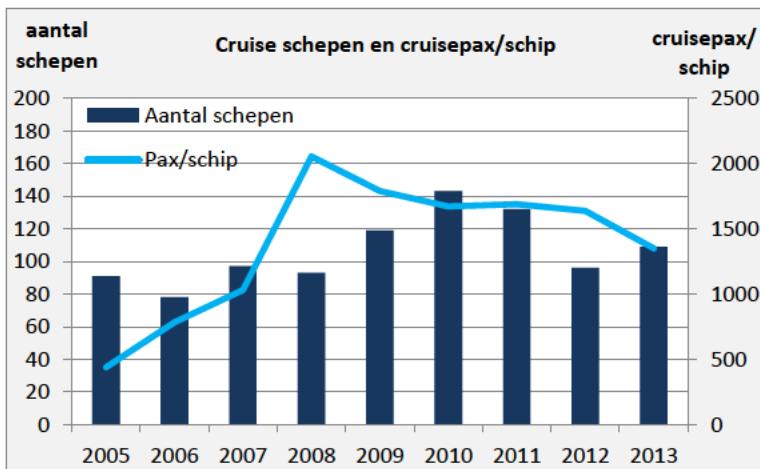
Figuur 3-2: Cruisetoeristen Bonaire: in 2013 bezochten bijna 150.000 cruisepassagiers Bonaire



3.2.2 Huidig maritiem verkeer

Het aantal cruiseschepen is de afgelopen jaren volatieler geweest. Gemiddeld kwamen er ongeveer 100 cruiseschepen per jaar. Ondanks dat er in 2008 slechts 93 cruise schepen Bonaire bezochten, waren deze gemiddeld het grootst met ongeveer 2.000 passagiers per schip. Momenteel ligt het gemiddeld aantal passagiers per schip op 1.350.

Figuur 3-3: Aantal cruiseschepen die Bonaire aandoen: Gemiddeld cruiseschip heeft 1.350 passagiers



Tabel 3-1: Cruisestatistieken Bonaire 2009 - 2013

Cruise statistieken	2009	2010	2011	2012	2013
Cruisepax	212.953	238.936	222.669	157.251	147.145
Cruiseschepen	119	143	132	96	109
Cruisepax / schip	1.790	1.671	1.687	1.638	1.350
Cruiseschepen	119	143	132	96	109
Totaal BT	7.942.427	8.791.369	8.662.842	5.927.128	5.878.908
BT / schip	66.743	61.478	65.628	61.741	53.935

Bron: Haven & Loodswezen, 2014

3.2.3 Projectie Cruisepassagiers

Cruise is groeiende industrie. Sinds 1990 groeit het aantal cruisepassagiers gemiddeld met 7% (CLIA, 2013). Het Caraïbisch gebied is nog steeds de populairste regio. Maar liefst 37% van de beschikbare capaciteit op jaarrbasis vaart in de Caraïben (FCCA, 2014). Bonaire is als cruisebestemming zeer afhankelijk van de nabije eilanden Curaçao en Aruba. Bonaire is daarin geen concurrent van deze eilanden, maar een complementair product in een cruisereis langs de ABC-eilanden.

De vraag naar Bonaire als cruisebestemming is momenteel stijgende. Dit is te zien in de groei van het aantal boekingen voor de komende jaren.¹ In 2013 ontving Bonaire 147.145 cruisepassagiers, maar voor volgende drie jaren geven de boekingen aan dat er 170.953 (2014), 256.621 (2015) en 299.706 (2016) cruisepassagiers worden verwacht in Bonaire in de komende jaren; een significante stijging.

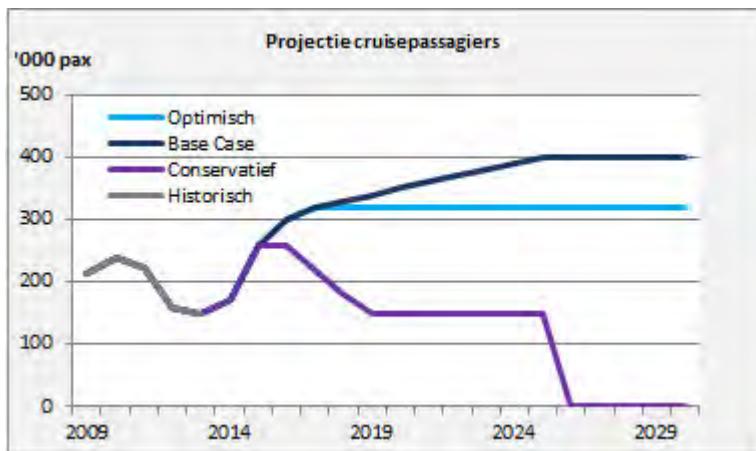
Tegelijkertijd is het OLB van mening dat op het eiland niet de wens bestaat om een oneindige groei van cruisetoerisme te faciliteren. Het getal van 320.000 cruisepassagiers is door het OLB en de TCB genoemd als limiet. De aantrekkelijkheid van Bonaire als kleinschalig eiland zou kunnen lijden onder het massatoerisme van cruise.

Voor de projectie van cruisepassagiers worden drie scenario's opgesteld:

- De 'base case' cruisepassagier projectie is zodanig opgesteld dat wanneer de limiet van 320.000 passagiers wordt bereikt, de groei verdwijnt.
- In het conservatieve scenario wordt er vanuit gegaan dat er niet wordt geïnvesteerd in de in havenfaciliteiten waardoor de groter wordende schepen niet zullen kunnen aanmeren. Bonaire lijkt dan letterlijk en figuurlijk de boot te missen, en is het niet ondenkbaar dat uiteindelijk de cruisemaatschappijen niet meer willen aanmeren op Bonaire omwille van veiligheidsrisico's.
- In het optimistische groeiscenario wordt verondersteld dat de limiet van de 320.000 passagiers verhoogd wordt naar 400.000 passagiers. Gezien de groeiende populariteit van Bonaire is de verwachting dat deze 400.000 ongeveer in 2025 bereikt wordt.

¹ Enkele boekingen zijn wel op voorwaarde dat de infrastructuur verbeterd zodat Bonaire geschikt is om de grotere cruiseschepen te ontvangen.

Figuur 3-4: Toekomstraming cruisepassagiers: Base Case gaat uit van 320.000 per 2018



3.2.4 Projectie Cruiseschepen

De gemiddelde capaciteit van cruiseschepen blijft toenemen. De nieuwste cruiseschepen die momenteel nog in aanbouw zijn, zijn groter dan hun voorgangers. Het huidige grootste schip is de *Oasis of the Seas* die ongeveer 5.400 passagiers kan herbergen. Deze zal Bonaire nog niet aandoen. De *Freedom of the Seas*, de op één na grootste klasse, staat wel geboekt voor komende jaren. De boeking is wel onder de voorwaarde dat de aanmeerfaciliteiten voldoende zijn. Om dit te realiseren is een additionele bolder nodig van 150ton sterkte.

Figuur 3-5: Evolutie van cruiseschepen: Grootste klasse heeft ruimte voor 5,400 passagiers

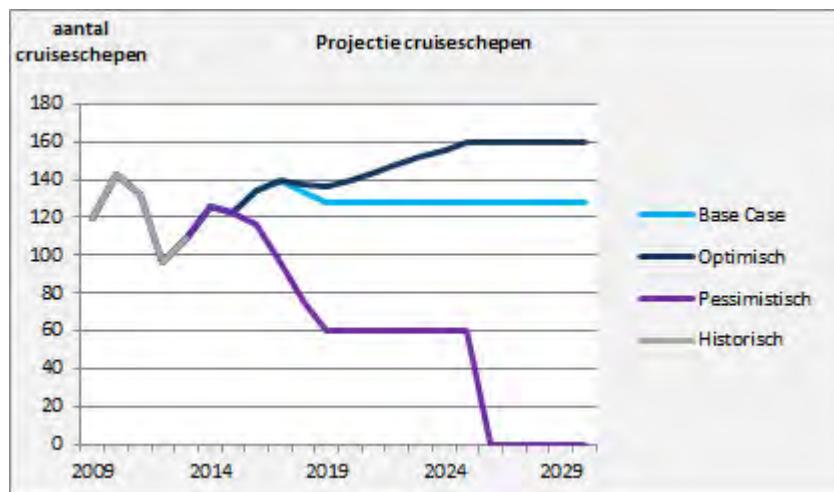


In de periode van 2009 tot 2013 waren er gemiddeld 1.907 passagiers aan boord van de cruiseschepen die Bonaire aanliepen. Gebaseerd op de boekingen voor 2014, 2015 en 2016 stijgt dit aantal al naar 2.237 over deze jaren. In de prognose wordt aangenomen dat deze trend zich doorzet tot een maximum van 2.500

passagiers per cruiseschip. De limiet op de groei is aangenomen omdat niet verwacht dat de allergrootste klassen Bonaire zullen aandoen vanwege de capaciteitsrestricties. Daarbij, omdat in de passagiersprognose ook een limiet wordt aangehouden, zou een continue stijging van de gemiddelde scheepsgroottes uitkomen op een kleiner aantal schepen. De verwachting is echter dat het aantal schepen zal toenemen omdat het cruiseseizoen ook langer wordt. In het cruiseprogramma van 2016 zijn er zelfs boekingen gepland in de zomer. De 'Freedom of the Seas' staat gepland om Bonaire één keer per maand aan te lopen in de periode mei-oktober.

Bovenstaande aannames resulteren in de volgende cruiseschepen projectie.

Figuur 3-6: Toekomstraming cruiseschepen: Base Case gaat uit van bijna 130 schepen op jaarbasis



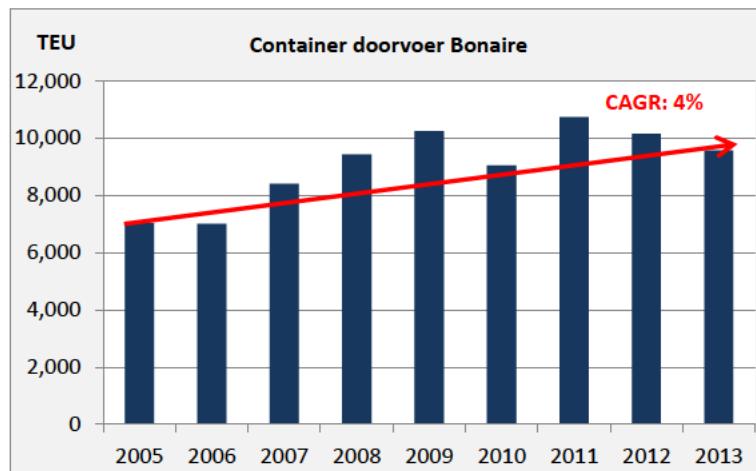
3.3 Containers

3.3.1 Huidige volumes

Het huidige aantal containers dat jaarlijks wordt geïmporteerd is ongeveer 5.000 TEU. Export containers worden niet apart geregistreerd, maar aangenomen wordt dat dezelfde import containers ook het eiland verlaten.

In de afgelopen jaren is het aantal containers dat wordt doorgevoerd in de haven gestegen van ongeveer 7.000 TEU in 2005 naar 9.500 in 2013. Dit komt overeen met een gemiddelde groei van 3.9% per jaar (CAGR).

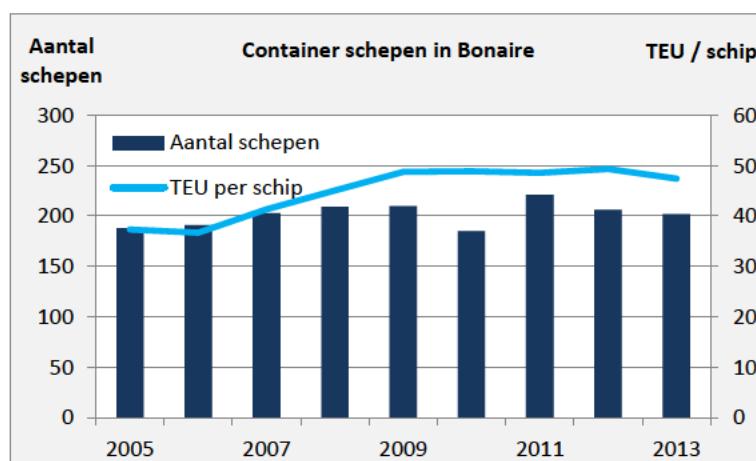
Figuur 3-7: Container volumes Bonaire: Gemiddelde groei van bijna 4% per jaar.



3.3.2 Huidig maritiem verkeer

Per jaar arriveren ongeveer 200 RoRo schepen met containers. Dit aantal is relatief constant gebleven over de afgelopen jaren. Het gemiddelde aantal TEU per schip is sinds 2009 ook relatief constant rond de 50 TEU (lees: 25 TEU richting Bonaire, en 25 TEU richting Curaçao). Door de kleine bezetting per schip zijn de transportkosten op het traject Curaçao-Bonaire relatief duur. Stakeholders op Bonaire noemen een bedrag van \$600 tot \$800 per container voor dit traject.

Figuur 3-8: Containerschepen Bonaire: Jaarlijks ongeveer 200 schepen



Containers worden van en naar Bonaire vervoerd per RoRo schip. De twee zeeschepen die in dienst zijn, behoren tot de rederij Don Andres. De karakteristieken van beide schepen zijn hieronder weergegeven.

Tabel 3-2: Dimensies RoRo schepen

Scheepstype	Doña Luisa	Don Andres
Lengte (LoA)	58,3m	44,2m
Breedte	13,8m	12,1m
Diepgang	4,5m	3,7m
Capaciteit ²	60 TEU	30 TEU



² De capaciteit hier is de technische capaciteit. In de praktijk worden de containers niet gestapeld richting Bonaire. De gemiddelde call-size van beide schepen is 25 TEU.

3.3.3 Projectie container volumes

Methode

Normaliter wordt een containerprojectie gebaseerd op de toekomst verwachting van economische activiteit, gemeten door bruto nationaal of regionaal product. Er zijn twee redenen waarom voor deze studie hiervan wordt afgeweken:

- Er is geen uitgebreide datareeks beschikbaar van het bruto regionaal product van Bonaire; en,
- De vraag naar containers is bijna enkel gedreven door consumptie.

Omdat de vraag naar containers consumptie gedreven is, wordt deze voor een groot deel bepaald door:

- Het aantal inwoners op Bonaire; en
- Het aantal toeristen op Bonaire;

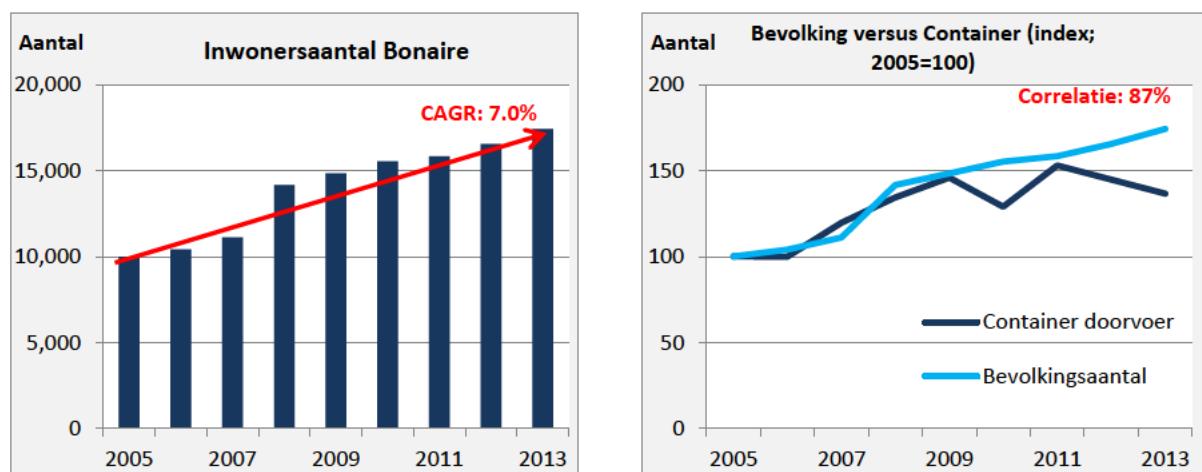
Bij gebrek aan diepgaandere economische data voor een langere tijdsperiode, is er gekozen om de relatie te analyseren tussen de bevolkingsaantallen en toeristische activiteit en de vraag naar containers. Met een regressie analyse is bepaald hoe zwaar deze factoren wegen in de bepaling van het aantal containers. Met deze wegingsfactoren en aannames over de bevolking en het aantal toeristen in 2025, is het vervolgens mogelijk om het aantal container te prognosticeren.

Bevolking Bonaire

Het bevolkingsaantal van Bonaire is in de afgelopen jaren sterk gestegen. In 2006 telde Bonaire ongeveer 10.000 inwoners, maar in 2013 was dit gestegen tot 17.500 inwoners (te 1-1-2014 was het zelfs 18.413).

De ontwikkeling van de bevolking is in de afgelopen jaren constanter geweest dan de ontwikkeling van het containervervoer, zoals te zien in onderstaande figuur. Wel is er een sterke positieve correlatie van 87% tussen bevolking en containervervoer gevonden.

Figuur 3-9: Relatie tussen bevolking en containerdoorvoer: Een sterke correlatie, maar afgelopen jaren een afwijking in groepatronen



De verhouding tussen het inwoneraantal en de containerbehoefte is een veel gebruikt kengetal om te bepalen of een bevolking relatief veel of weinig containers behoeft. In West-Europa bijvoorbeeld wordt dikwijls een gemiddelde van 1 container op 10 inwoners (ratio 0,10) gehanteerd. In ontwikkelingslanden is dit vele malen lager, 0,20 of zelfs 0,30. Echter, eilanden zijn uitzonderingen. Eilanden produceren zelf namelijk relatief weinig en kunnen geen goederen invoeren via landtransport.

In onderstaande tabel is te zien dat Bonaire een redelijk gemiddeld containers/inwoners-ratio heeft vergeleken met andere Caraïbische eilanden. Tevens zijn de ratio's voor Bonaire en Curaçao bijna gelijk. Daarom wordt aangenomen dat Bonaire geen additionele groei in container doorvoer zal meemaken, anders dan gedreven door economische parameters die zich vertalen in meer inwoners en meer toerisme. Aruba heeft een relatief hoog ratio, dit is vooral te wijten aan de enorme hoeveelheid toeristen die het eiland bezoeken. Het Central Bureau of Statistics Aruba rapporteert dat er in 2013 bijna 1 miljoen overnachtende toeristen bijna 700.000 cruisetoeristen het eiland bezochten.

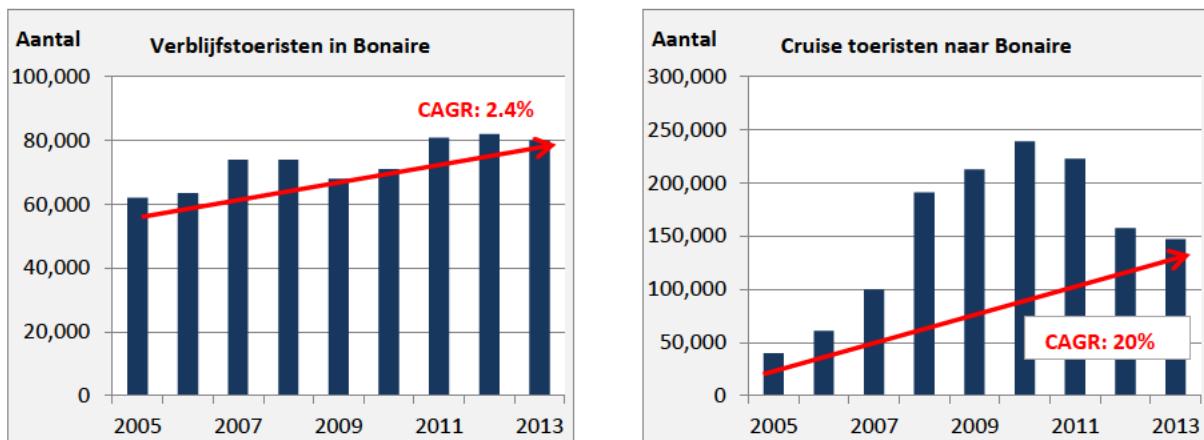
Tabel 3-3: Vergelijking Caraïbische eilanden

Land	Containers doorvoer in 2012 (TEU)	Inwoners in 2012	TEU/ inwoner
Aruba	142.906	101.484	1,41
Barbados	88.408	277.821	0,32
Bonaire	10.158	16.541	0,61
Cayman Islands	44.280	54.397	0,81
Curaçao	87.500	152.760	0,57
St Lucia	60.880	173.765	0,35
St Vincent & Grenadines	20.724	109.373	0,19
<i>Gemiddelde</i>	64.979	126.592	0,61

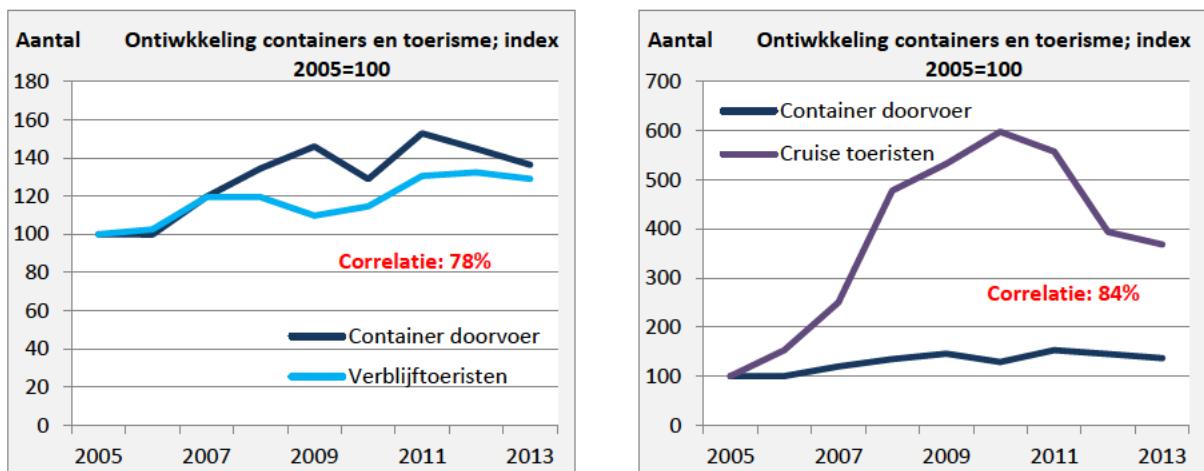
Toerisme

Toerisme in Bonaire is onder te verdelen in verblijfstoerisme en cruisetoerisme. Het voornaamste verschil is dat de cruisetoeristen niet langer dan een dag op het eiland verblijven, terwijl verblijfstoeristen minimaal één overnachting hebben op Bonaire.

Het aantal verblijfstoeristen is vrij geleidelijk gestegen met een gemiddelde groei van 2,4%. In 2013 werd een totaal van ongeveer 80.000 verblijfstoeristen geregistreerd op Bonaire. In 2005 was dit aantal nog slechts 60.000. De ontwikkeling van het aantal cruisetoeristen is volatiler. In 2005 waren er amper cruisetoeristen op Bonaire, ongeveer 40.000. In 2010 werden de meeste cruisetoeristen tot nog toe geregistreerd namelijk bijna 240.000. In 2013 was het aantal rond de 150.000. De gemiddelde groei is nog steeds aanzienlijk, 20% per jaar.

Figuur 3-10: Ontwikkeling toerisme Bonaire: Verblijfstoerisme groeit gestaag; cruisetoerisme groeit hard


De ontwikkeling van container doorvoer; verblijfstoerisme en cruisetoerisme is weergegeven in onderstaand figuren. De correlatie tussen het aantal containers en cruisetoerisme is sterker (84%) dan met verblijfstoerisme (78%). Bijvoorbeeld, 2009 was een jaar waarin het aantal containers sterk toenam (8,6%) en het aantal cruise toeristen (11,5%) maar het aantal verblijfstoeristen daalde (-8,6%).

Figuur 3-11: Relatie tussen containerdoorvoer en toerisme


Regressie analyse

De verandering in het aantal doorgevoerde containers kan verklaard worden door de toe- of afname van de bevolking en het toeristen. Dit sluit aan bij de bevinding dat de doorvoer van containers wordt gedreven door consumptie.

In de meervoudige regressie analyse is het volgende model getest:

$$(1) \text{ Container doorvoer} = \text{Constante} + x_1 \text{bevolking} + x_2 \text{verblijfstoerisme} + x_3 \text{cruisetoerisme}$$

Voor deze regressie analyse hebben de data gebruikt zoals gepresenteerd in bovenstaande grafieken. Het model is een lineaire functie.

De uitkomsten van de regressie uitkomsten zijn gerapporteerd in onderstaande tabel.

Tabel 3-4: Uitkomsten regressie analyse

Uitkomsten Multiple Regressie	Uitkomsten
Model R ²	0,88
Significantie niveau	0,01
Constante	1.232
Coëfficiënten:	
• x ₁ - Bevolkingsaantal	0,070
• x ₂ - Verblijfstoeristen	0,073
• x ₃ - Cruise toeristen	0,010

De gegenereerde coëfficiënten kunnen vervolgens gebruikt worden om het aantal TEU te voorspellen wanneer we aannames maken voor het onafhankelijke variabelen.

Aannames van de onafhankelijke variabelen

In onderstaande tabel staan de aannames voor ontwikkeling van de drie onafhankelijke variabelen te 2025. Er wordt uitgegaan van drie scenario's van ontwikkeling.

Tabel 3-5: Aannames voor de toekomstraming containers

Groeiscenario's container doorvoer	Bevolking		Verblijfstoeristen		Cruisetoeristen	
	Aantal 2025	CAGR 2013-2025	Aantal 2025	CAGR 2013-2025	Aantal 2025	CAGR 2013-2025
Positief scenario	30.000	4,64%	120.000	3,44%	400.000	8,69%
Gemiddeld scenario	25.000	3,06%	100.000	1,88%	320.000	6,69%
Conservatief scenario	22.000	1,97%	80.000	-	150.000	0,16%

- Het **positieve** scenario gaat uit van een doorzet van de groei van de bevolking tot 30.000 per 2025. (gem. groei van 4,6%). Dit aantal komt overeen met de inschatting in het Master Plan Bonaire. Het aantal verblijfstoeristen wordt aangenomen voor 120.000 per 2025. Dit past bij de ambitie van het eiland om het toerisme te diversificeren en te versterken. Ten slot nemen wordt aangenomen dat het aantal cruisetoeristen in dit scenario zich zal ontwikkelen tot 400.000.
- In het **gemiddelde** scenario wordt een groei van de bevolking tot 25.000 inwoners verwacht, verblijfstoeristen tot 100.000 en cruise toeristen tot 320.000. Dit laatste getal is momenteel geschat als het maximaal haalbare en wenselijke aantal (Bron: TCB) Dit scenario gaat uit van een mindere mate van groei, een bevolkingsgroei van 3% per jaar, toerisme van 1,9% per jaar en cruisetoeristen 6,1% per jaar.
- Het **conservatieve** scenario gaat ervan uit dat de huidige waarden ongeveer gelijk blijven. Dat wil zeggen dat de bevolking de 22.000 bereikt, het aantal verblijfstoeristen gelijk blijft op 80.000 maar het aantal cruise toeristen wel toeneemt tot 150.000.

Uitkomsten

Met bovenstaande aannames in het regressiemodel worden volgende resultaten behaald.

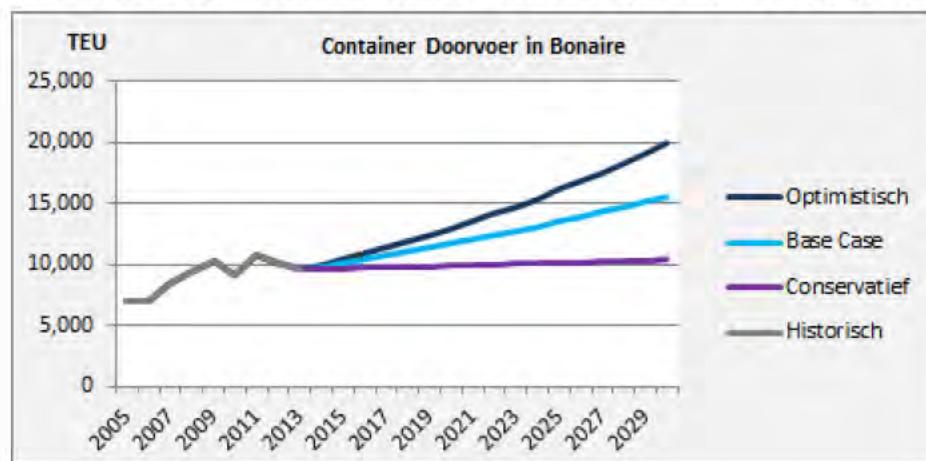
Tabel 3-6: Uitkomsten toekomstraming containers

Geprojecteerd aantal TEU per 2025	Uitkomsten	CAGR
Positief scenario	16.107	4,43%
Gemiddeld scenario	13.496	2,90%
Conservatief scenario	10.133	0,47%

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd worden dat:

- In het positieve scenario wordt een gemiddelde groei van 4% per jaar behaald (wat hoger is dan de historische groeivoet van 3,5%) en wat uitkomt op een totaal van 16.107 TEU in 2025
- In het gemiddelde scenario wordt een gemiddelde groeivoet van 2,8% per jaar behaald wat het totaal brengt op ongeveer 13.500 TEU.
- In het conservatieve scenario groeit het aantal containers slechts met 0,5% per jaar tot een totaal van 10.100 per 2025.

In onderstaande grafiek zijn de groeiratio's voor elk scenario geprojecteerd op de huidige container doorvoer volumes.

Figuur 3-12: Toekomstraming container doorvoer: Base Case gaat uit van jaarlijkse groei van 2,9%


In onderstaande tabel zijn ter reflectie de vorige ramingen van Royal Haskoning (2010) en Lievense (2013) opgenomen. Beide studies raamden een groei van containers naar 25.000 TEU in 2025. Lievense (2013) deed dit op basis van Royal Haskoning (2010) en Royal Haskoning (2010) deed dit op basis van cijfers tot aan 2008. Na 2008 echter is de groei van containers afgangen en met een totaal van ongeveer 9.500 TEU in 2013 lijkt een sprong naar 25.000 TEU erg ambitieus. In dat geval zou een jaarlijkse groei van 8,3% moeten worden gerealiseerd. Een dergelijk groeipercentage past bij zeer ontwikkelende economieën in Afrika. Voor Bonaire wordt dit als te hoog geacht.

Reflectie op de voorgaande ramingen	Verwachting 2025	Jaarlijkse groei 2013-2025
Royal Haskoning 2010	25.000	8,3%
Lievense, 2013	25.000	8,3%
MTBS 2014, Base Case	13.500	2,9%
MTBS 2014, High Case	16.000	4,4%

3.3.4 Projectie container scheepsverkeer

Containers worden nu van en naar Bonaire vervoerd per RoRo schip. De twee zeeschepen die in dienst zijn, behoren tot de rederij Don Andres.

De projectie van het scheepsverkeer is sterk afhankelijk van het feit of Bonaire in de toekomst wordt bevoorraad via andere scheepstypes. Hiertoe zijn twee alternatieven:

- LoLo container schip (hiervoor is een kraan benodigd);
- Ferry dienst dat eveneens gebruikt maakt van RoRo;

In onderstaand analyse zal in eerste instantie uitgegaan worden van het feit dat de toekomstige bevoorrading van Bonaire eveneens verloopt via de bestaande RoRo containerschepen.

Scheepstype	2013	2020	2025	2030
Container doorvoer – positief scenario	9.578	12.971	16.107	20.003
Aantal import containers	4.789	6.486	8.054	10.002
Gemiddelde call size import (TEU)	25	25	25	25
Scheepsfrequentie – positief scenario	192	259	322	400

Scheepstype	2013	2020	2025	2030
Container doorvoer – conservatief scenario	9.578	9.898	10.133	10.374
Aantal import containers	4.789	4.949	5.067	5.187
Gemiddelde call size import (TEU)	25	25	25	25
Scheepsfrequentie – conservatief scenario	192	198	203	207

Bovenstaande berekeningen geven aan dat met de huidige bevoorrading van Bonaire er tussen de 200 en 320 scheepsbezoeken benodigd in 2025. In 2030 is de inschatting tussen 210 en de 400 schepen.

In het scenario dat andere typen schepen ingezet worden voor de bevoorrading van Bonaire, zal het aantal RoRo scheepstypen afnemen. Afhankelijk van de hoeveelheid en type dienst waarin Bonaire wordt opgenomen kan het volume per LoLo schip variëren. Met een huidige vraag van ongeveer 100 volle containers per week is het zeker denkbaar dat een LoLo schip voor een callsize van 50 TEU Bonaire zal opnemen in de loop. Dit zal natuurlijk alleen gebeuren wanneer de faciliteiten en de kwaliteit van diensten voldoende zijn.

In het Caraïbisch gebied is een uitgebreid netwerk van containerlijndiensten. In het gebied zijn een aantal 'hub' havens aan te wijzen, zoals Kingston (Jamaica), Colon (Panama), Caucedo (Dominicaanse Republiek). Deze fungeren als een draaischijf. Ter illustratie: grote containerschepen (mainline schepen) vanuit Europa of Verenigde Staten varen op Kingston, Jamaica. Vanuit Kingston worden de containers op kleinere schepen gezet (feeder schepen). Deze schepen brengen de containers naar de verschillende eilanden of bestemmingen op het vaste land.

Een voorbeeld van een LoLo containerlijndienst is de Nean Service van Caribbean Feeder Services. Deze opereert nu een wekelijkse dienst vanuit Jamaica naar Curaçao en Aruba.

Figuur 3-13: Nean Service van Caribbean Feeder Services: Een wekelijkse dienst tussen Kingston, Curaçao en Aruba



Het schip dat hiervoor wordt gebruikt is een relatief klein containerschip. Toch heeft het een capaciteit van 621 TEU waardoor het vele malen economischer vaart dan het RoRo schip met een gemiddelde lading van 25 TEU.

Nean Service – CFS Palencia	Dimensies schip
	<p>Lengte: 122m Breedte: 19,00m Diepgang: 6,85m GT: 5.691 Capaciteit: 621 TEU</p>

Tegenwoordig worden containers naar Bonaire vervoerd via Curaçao. Dit betekent dat een mainline schip met containers uit Europa of Verenigde Staten eerst Kingston aandoen. De container voor Bonaire wordt dan op een feeder schip gezet richting Curaçao. Te Curaçao wordt de container op een trailer gezet, waarna de container met het RoRo schip van Don Andres naar Bonaire wordt gebracht.

Wanneer Bonaire direct wordt aangelopen door een feeder containerschip, scheelt dit:

- De overslag beweging in Curaçao, en wellicht tijdelijk opslag aldaar;
- De ‘dure’ vaartocht Curaçao-Bonaire met een relatief klein schip – uit gesprekken met stakeholders is een bedrag van \$600-\$800 per box naar voren gekomen. Ter vergelijking: de transportkosten van een 40ft container van Shanghai naar Rotterdam bedragen ongeveer \$1,300.

3.4 Overige lading te Kralendijk

Naast cruise en containers worden in de haven van Kralendijk de volgende goederen behandeld:

- Auto's;
- Bussen en vrachtwagens;
- Cement;
- Zand; en
- Losse lading.

Alle bovenstaande lading is import lading.

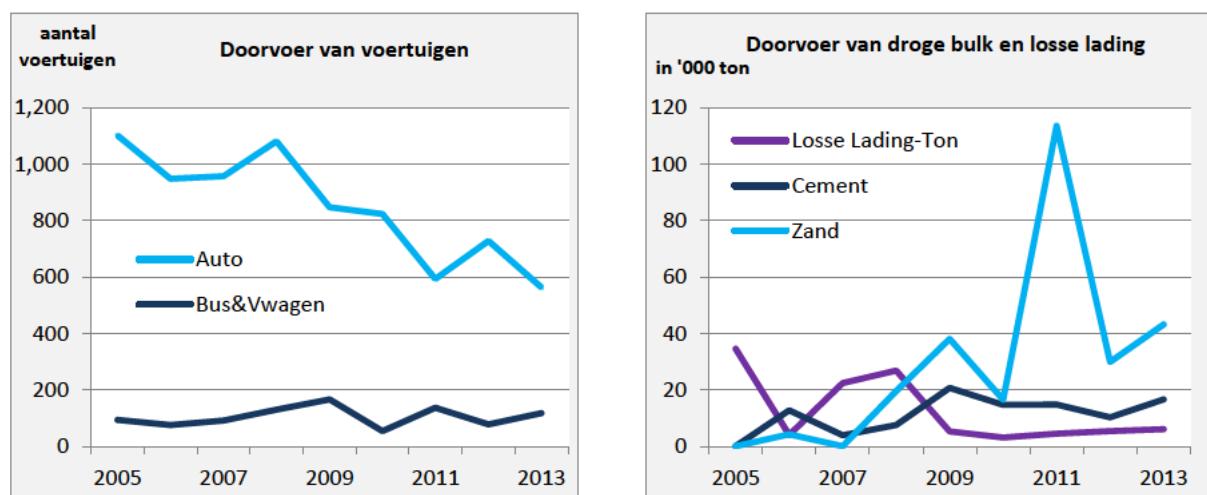
Deze sectie beschrijft de huidige volumes van bovenstaande goederen, het gemoeide scheepsverkeer en presenteert een toekomstraming.

3.4.1 Huidige volumes

Het aantal voertuigen dat Bonaireimporteert is afgenoem over de afgelopen jaren. In 2005 werden ongeveer 1.100 auto's geïmporteerd, in 2013 was dat nog maar ongeveer 600. Het aantal bussen/vrachtwagens is relatief gelijk gebleven rond de 110.

De ontwikkeling van de import van zand, cement en losse lading is minder constant. De invoer van zand kende een enorme piek in 2011, ongeveer 110.000 ton. Het aantal ton in losse lading is sinds 2008 afgenoem tot ongeveer 5.000 ton per jaar. De hoeveelheid geïmporteerd cement heeft geschommeld tussen de 10.000 en 20.000 ton.

Figuur 3-14: Doorvoer overige lading in Kralendijk

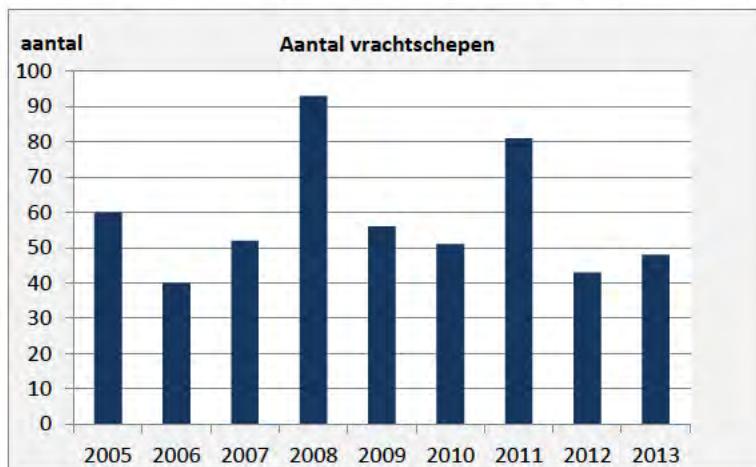


3.4.2 Huidige scheepsbewegingen

In de statistieken van het Haven en Loodswezen wordt er geen onderscheid gemaakt in het type vrachtschip. Royal Haskoning heeft in haar rapport van 2010 aangegeven dat de zandschepen ongeveer 50 maal per jaar aankomen, het cementschip ongeveer 12 maal per jaar en de car-carrier ongeveer 25 maal per jaar.

Het aantal vrachtschepen heeft in de afgelopen jaren geschommeld tussen de 40 en 90 per jaar. Zonder de uitschieters van 2008 en 2011, lijkt er een gemiddelde te zijn tussen de 40 en 50 schepen per jaar.

Figuur 3-15: Aantal vrachtschepen Kralendijk (minus containerschepen): In de meeste jaren rond de 50 per jaar



De schepen die worden gebruikt voor de aanvoer van zand en cement zijn hieronder weergegeven. De losse lading op pallets komt voornamelijk via de dezelfde schepen als de containers.



Auto's en andere voertuigen worden aangebracht met schepen zoals de Olympian Highway.

Figuur 3-16: De Olympian Highway, car-carrier

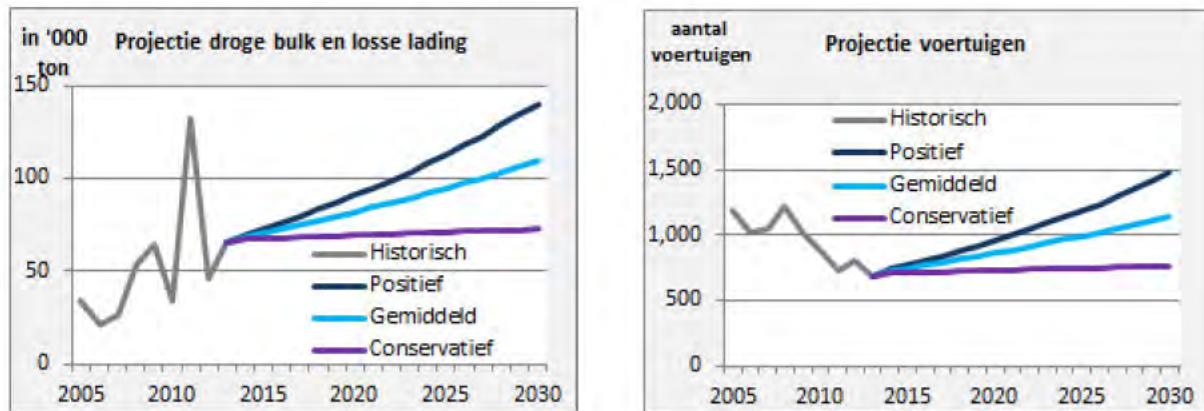


Scheepstype	Sloman Rover	Irene V	Olympian Highway
Lengte (LoA)	92,1m	72m	180m
Breedte	18,4m	13m	32m
Diepgang	3,7m	5,7m	7,5m

3.4.3 Projectie volumes andere goederensoorten

De hoeveelheid droge bulk en losse lading is in het verleden vrij volatil geweest. Ook voor de toekomst wordt verwacht dat dit een volatil verloop zal laten zien. In onderstaande projectie zijn de groeiratio's aangenomen zoals deze bepaald zijn voor het container transport.

Groeiscenario	Groeivoet 2014-2030	Groeivoet 2030-2050
Positief	4,43%	2,21%
Gemiddeld	2,90%	1,45%
Conservatief	0,47%	0,24%



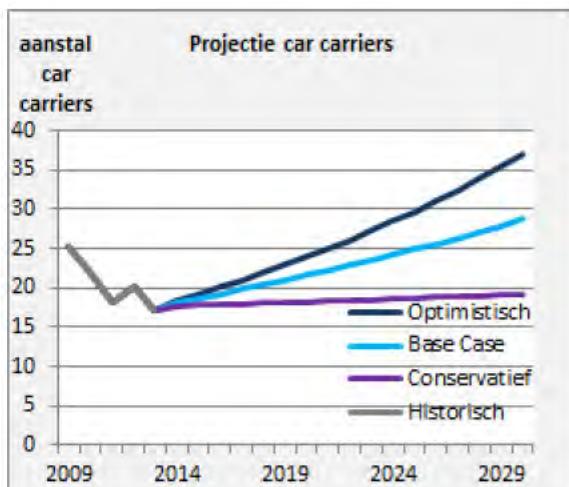
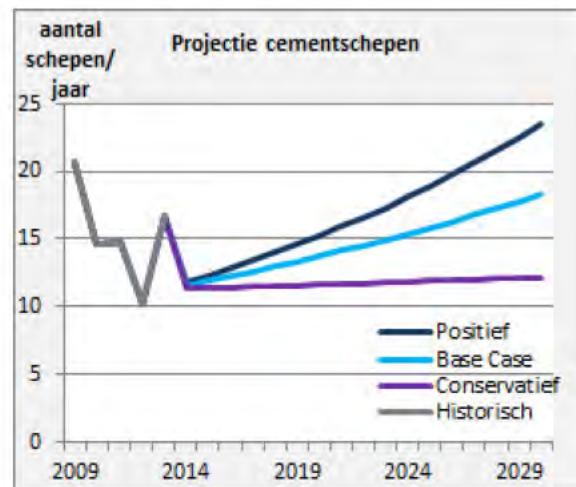
De volatiele import van bouwmaterialen laat zich moeilijk voorspellen. Schokken zoals grootschalige constructiewerkzaamheden hebben veel invloed hierop.

3.4.4 Toekomstraming maritiem verkeer

De projectie van het scheepsverkeer voor overige lading wordt gemaakt op basis van de gemiddelde 'callszie' van de verschillende goederen soorten, i.c.m. de goederenprognose. In onderstaande tabel is de gemiddelde callszie per ladingtype opgenomen.

Goederentype	Gemiddelde callszie
Zand	4.410 ton
Cement	1.000 ton
Voertuigen	40 eenheden

Voor deze raming is niet aangenomen dat er een groei is in de grootte van de schepen. Bij een groei in vraag naar de goederen wordt er uitgegaan van een vergroting van de frequentie van aanloop. Tevens wordt er geen aparte scheepsverkeersprognose gemaakt voor overige lading. Overige lading wordt vervoerd met de RoRo schepen van Don Andres en zit daarmee impliciet al in de containerschepenprojectie.



3.5 Overige lading andere havens

3.5.1 Natte bulk goederen import

Import van natte bulk goederen gebeurt door twee partijen op Bonaire: Curoil en OTB.

Curoil beheert een jetty op het WEB-terrein met een pijpleiding naar de eigen opslagtanks ten oosten van het terrein. Curoil importeert olieproducten voor de lokale markt. Er wordt gesproken over een mogelijke verplaatsing van de tanks van Curoil. Een alternatieve locatie zou het Airport terrein kunnen zijn.

OTB (Oil Trading Bonaire) importeert kerosine voor via een jetty nabij het vliegveld. De opslagtanks op het terrein van het vliegveld zijn ook in het beheer van OTB (wat in eigendom is van het OLB).

Uit de statistieken van Haven- en Loodswezen is op te maken dat per jaar ongeveer 22 schepen met olieproducten Bonaire aandoen, ofwel de Curoil jetty of de OTB jetty. Er zijn geen exacte statistieken bekend bij het Haven- en Loodswezen betreft de ingevoerde hoeveelheid lading. De schatting ligt op een half miljoen ton op jaarrbasis. Die schepen die Bonaire aandoen zijn wel bekend. De schepen die de WEB-locatie en Airport locatie aanlopen waren in 2013 gemiddeld ongeveer 4.200 BT.

Goederentype	Eigenschappen
Ingevoerde hoeveelheid lading per jaar	500.000 ton
Aantal schepen per jaar	22
Gemiddelde grootte schip in BT	4.200 BT

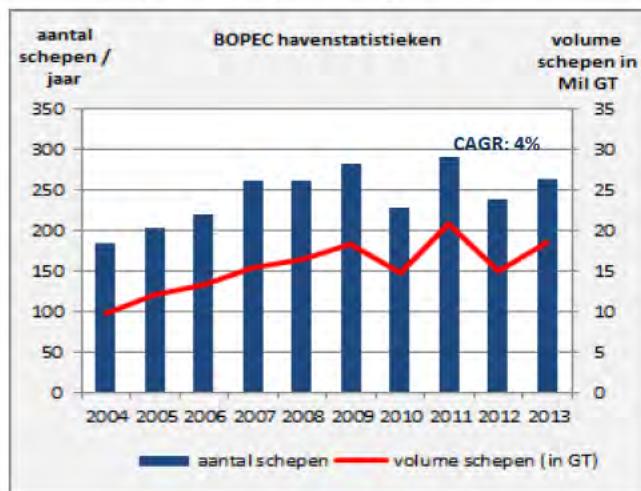
Vanwege het gebrek aan gedetailleerde informatie is er een aanzienlijke mate van onzekerheid met betrekking tot de huidige volumes en de toekomstige volumes. Daarom wordt aangenomen dat de huidige volumes en het aantal aanlopen constant blijven. Echter, met de verwachte groei van de bevolking is het redelijk te verwachten dat ook deze volumes zullen toenemen.

3.5.2 Natte bulk goederen transshipment

BOPEC fungeert als een transshipment faciliteit voor natte bulk goederen. "Kleinere" schepen uit Venezuela brengen ruwe olie aan die tijdelijk wordt opgeslagen in de tankers. Vervolgens wordt het met een "groot" schip vervoerd van Bonaire naar andere markten. Het Haven- en Loodswezen bezit nog geen statistieken van de hoeveelheid overgeslagen lading op de BOPEC locatie. Het beschikt enkel over statistieken van het aantal schepen.

In onderstaande grafiek is te zien dat sinds 2004 het aantal schepen is gegroeid met een jaarlijks gemiddelde van 4% en het BT van deze schepen met 7.5%. De schepen die BOPEC aandoen lijken gemiddeld genomen toe te nemen in grootte.

Figuur 3-17: BOPEC scheepsstatistieken



Uit eerdere verslagen is vernomen dat op jaarbasis, BOPEC ongeveer 14 miljoen ton aan olieoverslag realiseert. Die betekent dat 7 miljoen ton wordt aangeleverd en 7 miljoen wordt geëxporteerd. In de goederenprognose wordt uitgegaan van dezelfde 14 miljoen. In de verkeersprognose wordt onderscheid gemaakt tussen het aantal 'grote' schepen dat BOPEC per jaar bezoekt (voor olie export) en het aantal 'kleine' schepen. Uit de statistieken van Haven- en Loodswezen en blijkend uit de gesprekken met de havenmeester komen er per week gemiddeld 1 groot schip aan en 4 kleinere schepen.

In onderstaande tabel zijn de aannames voor de goederen- en verkeersprognose gepresenteerd.

Goederentype	Eigenschappen
Overgeslagen hoeveelheid lading per jaar	14.000.000 ton
Aantal grote schepen per jaar	50 (gem. 1x per week)
Aantal schepen per jaar	200 (gem. 4x per week)
Gemiddelde grootte kleiner schip in BT	70.000 BT
Gemiddelde grootte groot schip in BT	160.000 BT

Deze studie blijft conservatief in haar toekomstraming voor het aantal overgeslagen lading. Dit heeft voornamelijk twee redenen. Ten eerste is er door een informatiegebrek geen duidelijk beeld te schetsen over de potentiële groei van de volumes. Ten tweede bestaat er een risico dat een overslag faciliteit zoals BOPEC overbodig wordt wanneer de havens in Venezuela geschikt worden gemaakt voor de grootste schepen. Tot op heden zijn er geen concrete ontwikkelingen op dat front en daarbij is de situatie in Venezuela momenteel dermate slecht dat er geen concrete ontwikkelingen worden verwacht op korte termijn.



3.5.3 Zout export

Cargill wint zout op Bonaire. Cargill gebruikt voor het laden van schepen een steiger. Omdat het een private steiger betreft, houdt het Haven- en Loodswezen geen statistieken bij over de hoeveelheid lading die wordt overgeslagen. Eerdere verslagen suggereren een hoeveelheid van 400.000 ton zout op jaarrbasis, maar dit zou geverifieerd moeten worden.

Het Haven- en Loodswezen beschikt wel over statistieken van de schepen die aanmeren bij de steiger van Cargill. Een voorbeeld van een type schip dat aanmeert bij Cargill is de Manizales Navesco, weergeven in de figuur hieronder.

Figuur 3-18: Voorbeeld schip dat aanmeert bij Cargill: Manizales Navesco



© Santiago Mena
MarineTraffic.com

In 2013 kwamen er 21 schepen om aan te meren bij de Cargill steiger. Het gemiddelde formaat van een schip was 12.400 BT. De onderstaande tabel geeft de volumes en frequenties weer die gehanteerd worden in de volume- en verkeersprognose.

Goederentype	Eigenschappen
Overgeslagen hoeveelheid lading per jaar	400.000 ton
Aantal schepen per jaar	25
Gemiddelde grootte schip in BT	12.400 BT

3.6 Conclusie

Onderstaande tabel laat de ‘Base Case’ goederenraming zien voor Bonaire tot aan 2030. In de Business Case worden de volumes van goederen na 2030 constant gehouden uit voorzichtigheidsoverwegingen.

De groei van cruise-passagiers is enerzijds gebaseerd op de boekingen die gedaan zijn door de cruisemaatschappijen voor de komende jaren, en anderzijds de eilandelijke wens om het cruisetoerisme te limiteren tot een maximum aantal van 320.000 per jaar.

De raming voor containers is gebaseerd op bevolkingsgroei en groei van toerisme op Bonaire. In de Base Case is aangenomen dat de bevolkingsgroei zich doorzet tot een totaal van 25.000 inwoners per 2025, dat het verblijfstoerisme groeit tot 100.000 toeristen en het cruisetoerisme een constant niveau van 320.000 behoudt vanaf 2017.

De overige goederen die worden geïmporteerd worden in Kralendijk worden geraamde met eenzelfde groeivoet als de containers omdat deze door economische activiteit zullen toe- of afnemen. Echter, de invoer van zand en cement is volatiel gebleken. Deze twee ladingsoorten worden sterk gedreven door ontwikkeling van gebouwen en infrastructuur op het eiland.

De volumes voor BOPEC, Cargill en OTB/WEB zijn in de goederenraming constant gehouden.

Goederenraming	Unit	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Cruise-pax	'000 cruise-pax	222,8	157,3	147,1	171,	257	300	320	320	320	320	320	320
Containers	'000 TEU	10,7	10,2	9,6	9,9	10,141	10,4	10,7	11	11,4	11,7	13,5	15,6
auto's	eenheden	593	728	563	626	643	661	679	698	718	737	846	969
vrachtwagens & bussen	eenheden	136	78	117	100	103	106	109	112	115	118	135	155
zand	'000 ton	113,5	29,9	43,2	44,7	45,9	47,2	48,5	49,8	51,2	52,6	60,3	69,2
cement	'000 ton	14,8	10,3	16,6	11,6	11,9	12,2	12,5	12,9	13,2	13,6	15,6	17,9
overig	'000 ton	4,4	5,4	6,1	12,8	13,2	13,5	13,9	14,3	14,7	15,1	17,3	19,8
bopec	M ton	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
cargill	'000 ton	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
otb + WEB	'000 ton	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500

Op basis van de goederenraming en de scheepseigenschappen is een toekomstraming opgesteld voor het maritiem verkeer.

Toekomstraming maritiem verkeer	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
RoRo container schepen	192	201	207	213	219	225	232	239	275	318
Cruise	121	126	123	134	139	133	128	128	128	128
Car carriers	17	18	19	19	20	20	21	21	25	28
Zand schepen	10	10	10	11	11	11	12	12	14	16
Cement schepen	17	12	12	12	13	13	13	14	16	18
Bopac schepen - groot	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Bopac schepen - klein	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Schepen te Cargill	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Schepen te OTB + WEB	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22

Lege pagina

4 Programma van eisen

4.1 Inleiding

Voor de formulering van het programma van eisen (PvE) wordt veelvuldig gerefereerd aan de vorige studies over de verplaatsing van de vrachthaven van Lievense (2013) en Royal Haskoning (2010). Het PvE is gerelateerd aan de toekomstramingen goederen en scheepsverkeer in hoofdstuk 3.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven is een belangrijke reden om de verplaatsing van de vrachthaven te realiseren. Hiermee wordt bedoeld dat de huidige haven niet bereikbaar is voor reguliere (Lift-on/Lift-off, LoLo) container schepen. In sectie 3.3 is beschreven dat het Caraïbisch gebied beschikt over een zeer uitgebreid netwerk van containerlijndiensten. Toegang hiertoe verlaagt de transportkosten omdat het mogelijk wordt een directe ‘feeder’ aanloop op Bonaire te realiseren. Tevens hebben reguliere containerschepen een hogere capaciteit en zijn er dus schaalvoordelen te behalen in de transportkosten.

Daarom is het een belangrijke eis dat de toekomstige vrachthaven van Bonaire de mogelijkheid biedt voor LoLo containerschepen op aan te meren om te laden en te lossen. Daarnaast dient de toekomstige vrachthaven te beschikken over tenminste de volgende eigenschappen:

- Voldoende manoeuvreerruimte voor schepen;
- Kade voor overslag;
- Voldoende ruimte en sterkte van kade voor een mobiele kraan;
- RoRo helling – om de huidige RoRo schepen te kunnen blijven ontvangen; en,
- Manoeuvreerruimte trucks / reachstackers.

Het haventerrein dient te beschikken over de volgende elementen

- Voldoende ruimte voor opslag van containers en andere lading;
- Gebouwen/faciliteiten voor douane, beveiliging en personeel Haven- en Loodswezen;
- Voldoende ruimte voor trucks om lading op te halen / af te leveren; en
- Uitbreidingsmogelijkheden

In de volgende secties worden de verwachtingen voor 2025 vertaald naar scheepsfrequenties en het aantal aanmeerplekken gedefinieerd. Tot slot wordt in een korte vergelijking met de studies van Lievense (2010) en Royal Haskoning (2013) geconstateerd dat het PvE in deze studie niet significant verschilt.

4.2 Verwachting 2025

De vrachtvolumes en scheepsfrequenties zijn gepresenteerd in voorgaand hoofdstuk. In onderstaande tabel zijn de frequenties van het scheepsverkeer opgenomen. Voor containers zijn er meerdere aanvoermogelijkheden: RoRo, LoLo of een mix ervan. In de tabel zijn de frequenties opgenomen onder de aanname dat de aanvoer 100% geschiedt volgens dat type schip.

De scheepsfrequentie van LoLo containerschepen houdt sterk verband met de diensten van de rederijen. Als de vraag naar containers voor Bonaire groeit zullen rederijen overwegen om een additionele call in te plannen voor Bonaire. Aan de andere kant is het ook mogelijk dat enkel de callsize toeneemt.

	Type	LOA (m)	Frequentie 2025 (Base Case)	Frequentie 2025 (Optimistisch)
Containers	RoRo	60m	275 (5-6 per week)	329 (6-7 per week)
	LoLo	120m	104 (2 per week)	156 (3 per week)
Zand	LoLo	120m	14	17
Cement	RoRo	95m	16	18
Auto's	RoRo	180	25 (2 per maand)	30 (2-3 per maand)
Overige lading	RoRo	60m	Variabel	Variabel

In het rapport van Lievense (2013) zijn de scheepseigenschappen weergegeven waar ook hier rekening mee wordt gehouden:

Type	Type	LOA [m]	Breedte [m]	Diepgang [m]	Waterdiepte [m]
Containers	Ro-Ro	60	16	5	6
Containers	Lo-Lo	120	18	7	8
Zand	Lo-Lo	120	18	7	8
Cement	Ro-Ro	95	18	5	6
Auto's	Car carrier	180	32	9	10
Projectlading	Variabel	120+	18	7	8
Stukgoed	Ro-Ro	60	16	5	6
Havendiensten	Sleepboot	30	11	5	6

In lijn met het voorstel van Lievense (2013) wordt geacht dat omwille van kostenbeheersing, schepen veel groter dan 120m lengte en 10m diepte, die toch al niet veel Bonaire aandoen, de haven van Kralendijk kunnen blijven gebruiken (de zuidpier). Een nieuwe vrachthaven zou geschikt moeten zijn voor schepen van 120m en 8m diepgang. De volgende ladingsoorten worden vervoerd door schepen die in deze klassering vallen.

- containers
- zand
- cement
- projectlading (<120 m)
- stukgoed

4.3 Bepaling van aantal aanmeerplekken

RoRo Ligplekken

Het aantal aanmeerplekken voor RoRo schepen is vooral van belang omdat de frequentie hoog is, bijna dagelijks in de toekomstraming. Royal Haskoning (2010) en Lievense (2013) zijn in eerdere studies uitgegaan van een hogere containerdoorvoer, wel 25.000 TEU in 2025.

Berekening aantal ligplaatsen	Eenheid	Royal Haskoning, 2010	Lievense 2013	MTBS, 2014
TEU in 2025	TEU	25.000	25.000	16.107
Gemiddelde TEU per schip*	TEU	50	50-60	50
Benodigd aantal schepen	Aantal	500	515	322
Benodigd aantal schepen	Aantal	500	515	322
Gemiddelde duur op/afladen (in dagen)	dagen	0,25	0,25	0,25
Dagdeel operationeel	%	50%	50%	50%
Dagen operationeel	aantal	350	350	350
Bezettingsgraad ligplaats	%	71%	74% ³	46%
Benodigd aantal RoRo ligplaatsen	Aantal	2	2	1

* Dit is het aantal TEU voor zowel aanvoer als afvoer aangezien het schip gemiddeld 25 TEU lost en 25 TEU laadt.

Met een bezettingsgraad van 46% is één ligplek net voldoende, maar redelijk krap. Toch kiest deze studie om één aanmeerplek aan te houden, om de volgende redenen:

- Verwachting is dat met de aanleg van een nieuwe vrachthaven, Bonaire bereikbaar wordt voor reguliere containerschepen (LoLo). De verwachting is dat door de kostenvoordelen die reguliere containerschepen bieden, verladers ervoor zullen kiezen om (een gedeelte) van de lading via de betreffende containerlijndiensten te laten vervoeren.
- Voor onze bepaling van het aantal RoRo ligplekken is uitgegaan van het optimistische scenario van de prognose van container doorvoer. In de 'Base Case' zou de bezettingsgraad 38% worden, een acceptabeler niveau.
- Het operationele dagdeel is met 50% conservatief ingeschat. Moderne havens zijn 24/7 operationeel. Dit is voor Bonaire niet altijd nodig, maar rederijen moeten wel zekerheid hebben dat wanneer zij aanmeren dat zij worden voorzien van diensten totdat zij weer kunnen vertrekken. Daarom lijkt een operationeel dagdeel van 66% (16 uur per dag) redelijk.

³ Lievense (2013) rapporteert dat met 2 ligplaatsen een bezettingsgraad van 36% wordt behaald; deze berekening komt hoger uit. Een verwijzing naar afwijkingen van Royal Haskoning (2010) ontbreken.

LoLo ligplekken

Voor de overslag van zand, containers en overige lading is er behoefte aan een langere kade waaraan schepen langsziel kunnen aanmeren. In het meest positieve scenario worden er gemiddeld 3 calls per week verwacht van LoLo containerschepen.

Berekening aantal ligplaatsen LoLo containers	Eenheid	MTBS, 2014
Aantal LoLo container schepen	Aantal	156
Gemiddelde duur op/afladen (in dagen)	dagen	0.5
Dagdeel operationeel	%	50%
Dagen operationeel	aantal	350
Bezettingsgraad ligplaats	%	44%
Benodigd aantal LoLo ligplaatsen	Aantal	1

Zand

In 2025 worden per jaar maximaal 20-25 zandschepen verwacht wat gelijk staat aan maximaal ongeveer 2 per maand. De productiviteit aan de kade is afhankelijk van het type grijper en kraan dat zal worden gebruikt. Momenteel liggen zandschepen gemiddeld 2 dagen, maar de operaties zijn niet fulltime en wordt er gelost met een bulldozer die bovenop het schip staat. Een mobiele havenkraan met grijper moet een hogere productiviteit kunnen bewerkstelligen en binnen een dag het schip kunnen lossen.

Overig

Overige lading, zoals projectlading zal incidenteel voorkomen. De frequentie hiervan is variabel. In tijden van drukte of gebrek aan capaciteit wordt het aangeraden om meer operationele uren per dag te draaien. Er is op dit moment geen aanleiding om voor twee LoLo ligplekken te plannen.

Concluderend is te stellen dat één LoLo en één RoRo ligplek voldoende capaciteit moet bieden voor de behoeften van Bonaire. Uitbreidingsmogelijkheden kunnen op lange termijn (>15 jaar) benodigd zijn en dus dient de nieuwe vrachthaven hiervoor de ruimte te kunnen bieden.

Gebaseerd op de bovengenoemde scheepsgroottes zijn in onderstaande tabel de benodigde afmeervoorzieningen weergeven.

Aanmeerplekken	Omschrijving	Dimensies
1 Ro-Ro ligplek	De RoRo aanlegplek dient geschikt te zijn voor de RoRo containerschepen zoals momenteel gebruikt door Don Andres, maar tevens ook voor cementtransport met een LOA van 95 m.	- LOA =95 m - Breedte = 18 m - Waterdiepte = 6 m
1 LoLo	Voor de invoer van zand en projectlading maar ook mogelijk kleine LoLo container schepen is een aparte kade benodigd. Deze dient geschikt te zijn voor schepen met een maximale LOA van 120m.	- LOA =120 m - Breedte = 18 m - Waterdiepte = 8 m

4.4 Bepaling van haventerrein

Container opslag

In het optimistische container scenario met 16.107 TEU in 2025 dient er voldoende ruimte te zijn voor 10.067 containers. Driekwart van het aantal TEU komt in de vorm van '40ft containers en slechts een kwart in de vorm van '20ft containers.

In de rapporten van Lievense (2010) en Royal Haskoning (2013) wordt aangenomen dat iedere container gemiddeld drie dagen ter opslag ligt (drie dagen voor import en drie dagen voor export).

Gebaseerd op bovenstaande aannames is te stellen dat er behoefte is aan 83 staanplaatsen voor containers. Met een gemiddelde benodigde ruimte van 123m² per container (een container die op chassis staat) is een terrein nodig van 10.177 m², ofwel 1 hectare. In het geval dat er gebruik wordt gemaakt van een mobiele kraan en reachstackers om de container over het terrein te vervoeren, volstaat de helft wanneer containers gestapeld worden.

Vrije opslag

Voor de opslag van cement, zand en overige lading is ruimte nodig op het haventerrein. In het rapport van Royal Haskoning (2010) wordt uitgegaan van 10.000m². Lievense (2013) hanteert 5.000m² omdat zij verwachten dat de goederen tijdig worden opgehaald. Professioneel havenbeheer speelt hierin in rol. Tarieven voor opslag kunnen eraan bijdragen dat goederen niet te lang op het haventerrein liggen.

Overige

Naast opslagruijnte is er behoefte aan ruimte voor kantoren, gebouwen, wegen en parkeerplaatsen. Hiervoor wordt rekening gehouden met een additionele 2.000m².

Totaal

Dimensies haventerrein	Royal Haskoning, 2010	Lievense 2013	MTBS, 2014
Container opslag	20.000 m ²	8.000 m ² (fase 1)	5.000 – 10.000 m ²
Vrije opslag	10.000 m ²	5.000 m ²	5.000 m ²
Kantoren/gebouwen parkeerplaatsen	<i>Niet gespecificeerd</i>	<i>Niet gespecificeerd</i>	2.000 m ²

Lege pagina

5 Locatieonderzoek toekomstige vrachtafhandeling

Samenvatting

Het locatieonderzoek toont aan middels een voorselectie en een MCA dat de WEB-locatie de meest gunstige locatie is om in de toekomst vracht af te handelen.

Het locatieonderzoek voor de vrachthaven van Bonaire begint met 7 locaties. In eerste selectie wordt dit teruggebracht naar 3. De locaties zijn als eerst beoordeeld op de mate van natuurlijke bescherming tegen golfslag. Het ontbreken hiervan impliceert de noodzaak tot het construeren van golfbrekers; een kostbare investering zowel financieel als milieutechnisch.

De zeven locaties zijn:

0. Huidige locatie, Kralendijk
1. Nabij BOPEC / Landhuis Karpata
2. Huidige WEB-terrein
3. Airport locatie
4. Punt Vierkant
5. Nabij Cargill-steiger
6. In Lagun

Op basis van deze voorselectie komen drie locaties in aanmerking als toekomstige locatie voor de vrachtafhandeling: de huidige locatie in Kralendijk, de locatie nabij het vliegveld (Airport locatie) en de locatie van het huidige WEB terrein (WEB-locatie).

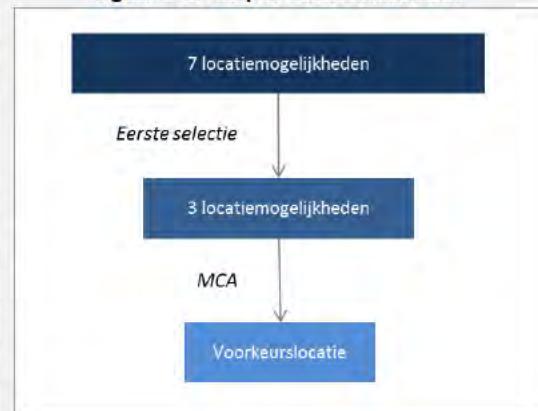
Voor deze drie locaties hebben verschillende studies conceptuele ontwerpen voorbereid. Op basis van een functionele vergelijking is één ontwerp per locatie gekozen voor de MCA.

Vervolgens zijn de drie locaties getoetst op hun geschiktheid voor toekomstige vrachtafhandeling aan de hand van zes hoofd criteria:

- Toegankelijkheid;
- beschikbaarheid van land;
- ontwikkelingsmogelijkheden;
- hinder;
- milieu effecten; en,
- sociale effecten.

Uit de MCA blijkt dat de WEB-locatie de meest geschikte locatie is voor de toekomstige afhandeling van vracht. Kralendijk is de minst gunstige locatie volgens de gestelde criteria. Tevens kan op basis van de MCA gesteld worden dat in geval van verplaatsing van de vrachthaven, de WEB-locatie een gunstigere locatie is dan de Airport locatie.

Figuur 5-1: Aanpak Locatieonderzoek



5.1 Introductie

In dit hoofdstuk wordt middels een multicriteria-analyse (MCA) de meest geschikte locatie voor de toekomstige vrachtafhandeling bepaald. De huidige locatie van de vrachthaven van Bonaire, in Kralendijk, is niet bevorderlijk gevonden voor de sociale en economische ontwikkeling van Kralendijk. Meerdere studies hebben in het verleden alternatieve locaties onderzocht voor de vrachtafhandeling. Dit onderzoek maakt gebruik van de eerdere bevindingen en tracht een middels een objectieve analyse een voorkeurslocatie te kunnen aanwijzen.

Het locatieonderzoek beperkt zich tot de vrachtafhandeling die momenteel geschiedt in de haven van Kralendijk. De havenfaciliteiten van BOPEC, OTB en Cargill zijn private havenfaciliteiten en dienen een enkel type ladingsstroom. Deze havenfaciliteiten zijn geschikt voor het huidige gebruik en er zijn geen uitbreidingsplannen bij de onderzoekers bekend. Dit onderzoek richt zich op de publieke havenfaciliteiten waarover het OLB kan besluiten om deze te verplaatsen of niet. Tevens gaat de aandacht naar de vrachtafhandeling en niet naar de afhandeling van cruisepassagiers. Deze dient in het toeristisch centrum van Bonaire, Kralendijk, plaats te vinden om maximaal te kunnen genieten van de economische voordelen die deze activiteit met zich meebrengt.

Dit hoofdstuk is gestructureerd als volgt:

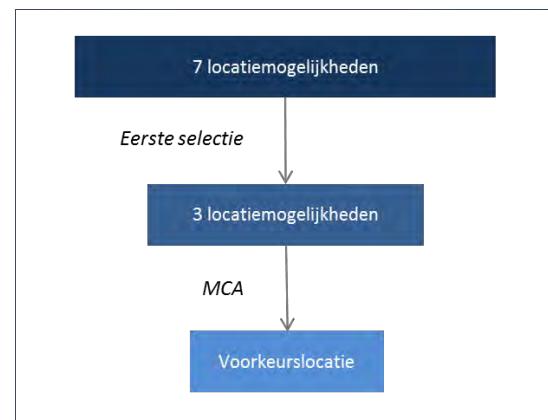
- In sectie 5.2 worden zeven mogelijke locaties teruggebracht naar een selectie van drie op basis van voorgaand onderzoek;
- In sectie 5.3 worden voor de drie locaties de mogelijke ontwerpvarianten en investeringen met elkaar vergeleken. Er wordt één ontwerp variant gekozen om te onderwerpen aan de MCA;
- Sectie 5.4 presenteert de MCA waarin de criteria worden gedefinieerd, de drie locaties worden beoordeeld op deze criteria en een gewogen score wordt berekend;
- In sectie 5.5 is het conceptontwerp voor de voorkeursoptie gepresenteerd met een kostenraming;
- Sectie 5.6 licht de alternatieve optie toe; en
- Sectie 5.7 concludeert het hoofdstuk.

5.2 Selectie van Locatiemogelijkheden

5.2.1 Beschrijving van de aanpak

Dit locatieonderzoek maakt eerst een ruwe schifting in de mogelijke locaties om vervolgens een kleine selectie gedetailleerd tot onderzoeken middels een MCA. Deze methode is mogelijk gemaakt door de eerdere onderzoeken naar een alternatieve locatie voor de vrachthaven van Bonaire, namelijk Royal Haskoning: "Nieuwe Locatie Vrachtsteiger Bonaire" (2010)" en Lievense (2013): "Vrachthaven Bonaire Locatie studie".

Figuur 5-2: Aanpak locatieonderzoek



5.2.2 Locatiemogelijkheden

Tot op heden zijn er twee locatiestudies geweest die onderzoek hebben gedaan naar een alternatieve locatie voor de vrachtsteiger van Bonaire. Het eerste onderzoek was van Royal Haskoning: "Nieuwe Locatie Vrachtsteiger Bonaire" (2010). Deze studie onderzocht de volgende zes alternatieve locaties, zoals ook weergegeven op de kaart van Bonaire.

0. Huidige locatie, Kralendijk
1. Nabij BOPEC / Landhuis Karpata
2. Huidige WEB-terrein
3. Airport locatie
4. Punt Vierkant
5. Nabij Cargill-steiger
6. In Lagun

In het onderzoek van KPMG & Lievense (2013) zijn vier alternatieve locaties onderzocht:

2. Huidige WEB-terrein
3. Airport locatie
4. Punt Vierkant
5. Nabij Cargill-steiger

In totaal zijn er zeven verschillende locaties onderzocht voor de vrachthaven van Bonaire.

Figuur 5-3: Alternatieve locaties Haskoning Onderzoek



5.2.3 Eerste selectie locatiemogelijkheden

De eerste selectie van locatiemogelijkheden voor de vrachthaven van Bonaire wordt gemaakt op basis van de aanwezigheid van natuurlijke bescherming tegen golven die worden veroorzaakt door wind en deining. Het significant voordeel dat natuurlijke bescherming biedt is het vermijden van investeringen in golfbrekers.

Golfschepen zijn kostbare investeringen, vooral in diep water. Onder water is een groot volume aan constructiemateriaal nodig wat kwadratisch groeit naarmate de waterdiepte toeneemt, zoals de figuur hiernaast laat zien. Met elke extra meter diepte gaan de kosten kwadratisch omhoog.

Het rapport van Royal Haskoning (2010) geeft de omgevingscondities weer van Bonaire met betrekking tot de golven. De windgolven te Bonaire worden veroorzaakt door de noordoostpassaat. De aanwezigheid van de noordoostpassaat zorgt ervoor dat windgolven voornamelijk uit het oosten en noordoosten komen.

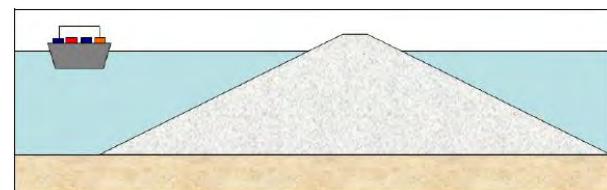
Deining wordt veroorzaakt door stormen op zee op een verre afstand van Bonaire. De periode van deiningsgolven is ook langer. Zeeschepen zijn meer gevoelig voor deze lange golven. Deining kan in principe uit alle windrichtingen komen. Maar Royal Haskoning (2010) stelt dat door de aanwezigheid van Curaçao en Venezuela, Bonaire beschermd is tegen deining uit de zuidwestelijk hoek. Deining uit het noorden of oosten kan makkelijker Bonaire bereiken. Het rapport van Royal Haskoning (2010) beschrijft dat de golfkammen van deining de neiging hebben om om het eiland 'te krullen' waardoor er ook deininggolven voorkomen aan de westelijke kant van het eiland. In de figuur rechts zijn de locaties aangegeven in zone 4 die het minst last hebben van deining door de bescherming van Klein Bonaire.

De locaties die het minst last hebben van deining, in zone 4, hebben geen golfbreker nodig om een voldoende veilige afhandeling van schepen te kunnen garanderen. Het vermijden van een investering in de golfbreker scheelt enorm in de kosten.

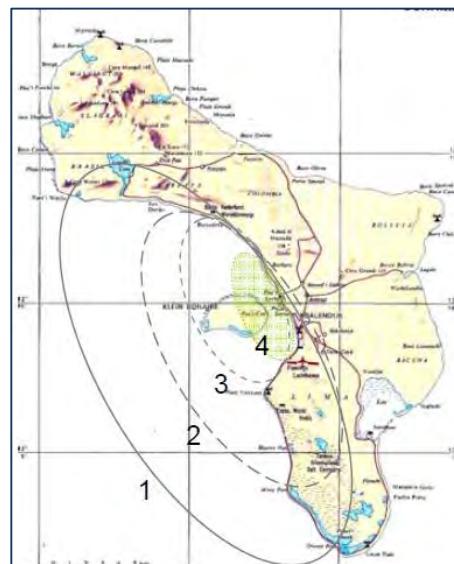
Een alternatief is om een deel van het vaste land uit te graven om zodoende de golfbescherming op geringe waterdiepte te bouwen. Echter, baggerwerkzaamheden in rotsbodem zijn enorm kostbaar en brengen enorme schade aan het onderwatermilieu. Dit zou het toeristisch product van Bonaire kunnen schaden.

In onderstaande tabel is voor de verschillende locatiemogelijkheden samengevat of er volgens de studies van Royal Haskoning (2010) en Lievense (2013) behoefte is aan additionele golfbescherming, ofwel in de vorm van golfbrekers ofwel door middel van baggeren

Figuur 5-4: Schematische doorsnede golfbreker



Figuur 5-5: Deining te Bonaire. Bron: Royal Haskoning (2010)



Locatiemogelijkheden	Ontwerpen in Royal Haskoning (2010)-Golfsbreker benodigd?	Ontwerpen in Lievense (2013): Golfsbreker benodigd?
Huidige locatie, Kralendijk	Nee	Niet meegenomen
Nabij BOPEC / Landhuis Karpata	Ja, golfsbrekers benodigd, maar dieptes te groot om te realiseren.	Niet meegenomen
Huidige WEB-terrein	Nee	Nee
Airport locatie	Nee	Nee, maar in twee van de drie ontwerpen zijn baggerwerkzaamheden gepland: 14,000 m ³
Punt Vierkant	Ja, golfsbrekers benodigd	Ja, maar om kosten golfsbreker te minimaliseren is er baggeren gepland: 52,000-72,000 m ³
Nabij Cargill-steiger	Ja, golfsbrekers benodigd	Ja maar om kosten golfsbreker te minimaliseren is er baggeren gepland: 90,000 m ³
In Lagun	Ja, extra lange golfsbrekers benodigd vanwege de noordoostpassaat.	Niet meegenomen

Gebaseerd op de resultaten van bovengenoemde studies en in lijn met hun eerdere conclusies is vast te stellen dat er drie locaties zijn die het meest geschikt zijn voor de ontwikkeling van een vrachthaven, vanuit een nautisch perspectief:

1. De huidige locatie in Kralendijk
2. De Airport locatie
3. De WEB-locatie.

Voor deze drie locaties zal in de volgende secties de multicriteria-analyse worden uitgevoerd om tot een advies voorkeurslocatie te komen.

5.3 Ontwerpen Havenontwikkeling

De multicriteria-analyse wordt uitgevoerd voor drie locaties, ter bepaling van de meest geschikte locatie voor de vrachthaven van Bonaire:

1. De huidige locatie in Kralendijk
2. De Airport locatie
3. De WEB-locatie.

In deze sectie volgt eerst een korte beschrijving van iedere locatie en het conceptontwerp die vergeleken wordt in de MCA.

5.3.1 Locatie Kralendijk

Voor de locatie van Kralendijk zijn de volgende ontwerpen beschikbaar:

- Concept lay-out uitbreiding Zuidpier op Locatie Kralendijk – Royal Haskoning, 2010
- Concept lay-out uitbreiding Zuidpier op Locatie Kralendijk – Haven- en Loodswezen, 2014

Er zijn geen detailkostenramingen beschikbaar. Zowel Royal Haskoning (2010) als Lievense (2013) hebben dit niet meegenomen in hun studies. Voor het ontwerp van het Haven- en Loodswezen is wel een grove kosteninschatting gemaakt.

Ontwerpen

Concept lay-out uitbreiding Zuidpier op Locatie Kralendijk – Royal Haskoning, 2010	
Fysieke Eigenschappen	
Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	120m
Breedte steiger	18-28m
Haventerrein	3 ha
Aantal ligplaatsen	1
RoRo ramps	1
Beschrijving	
De situatie van de huidige vrachtsteiger in Kralendijk zou kunnen worden verbeterd door het uitbreiden van het opslagterrein op een landaanwinning of op een dek op palen, en het verbeteren van de achterlandverbinding door het aanpassen van de rijrichtingen waar nodig.	
De huizen en appartementengebouwen langs de huidige boulevard zouden achter de haven komen te liggen en hun uitzicht op zee verliezen. De recentelijk aangelegde boulevard zou – voor een deel – zijn uitstraling verliezen.	
	

Concept lay-out uitbreiding Zuidpier op Locatie Kralendijk – Haven- en Loodswezen, 2014

Fysieke Eigenschappen

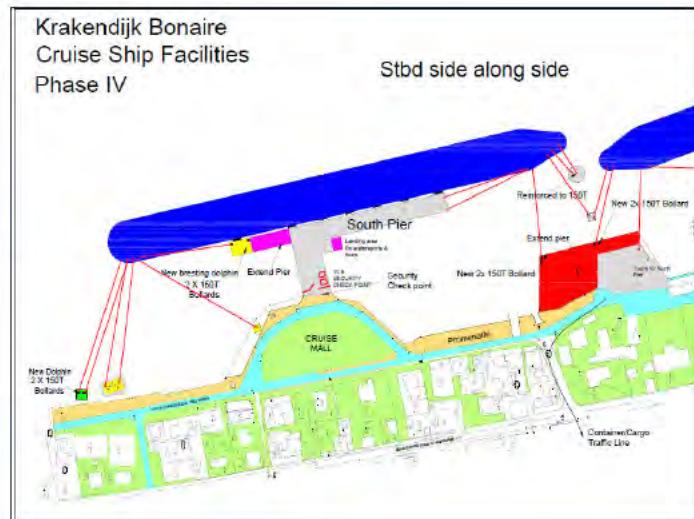
Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	120m
Breedte steiger	15m
Haventerrein	nihil
Aantal ligplaatsen	2
RoRo ramps	1

Beschrijving

In 2014 is op aanvraag van het Haven- en Loodswezen een ontwerp gemaakt voor de uitbreiding van de zuidpier en middenpier.

Het idee is om de middenpier zo te verlagen dat het geschikt is voor RoRo afhandeling. Hierdoor wordt een extra RoRo ligplek gecreëerd, die ook gebruikt kan worden tijdens de aanwezigheid van cruiseschepen.

Tevens is aangegeven in dit ontwerp dat de voet van de zuidpier moet worden vernieuwd en een additionele bolder moet worden geplaatst om de faciliteit geschikt te maken voor zowel vracht als cruise.



Bevindingen

- Het ontwerp van Royal Haskoning (2010) creëert een additioneel haventerrein van 3 hectare. Dit is een zeer omvangrijke constructie die tevens ervoor zorgt dat er geen cruiseschepen meer kunnen aanmeren op de zuidpier. Aangezien cruise een belangrijke economische kracht is voor het eiland, lijkt dit ontwerp niet geschikt.
- Het ontwerp van het Haven- en Loodswezen is erop gericht om de grote cruiseschepen in de toekomst te kunnen accommoderen tezamen met de RoRo schepen.

Kostenvergelijking

Voor het ontwerp van Royal Haskoning is geen kosteninschatting gemaakt. Voor het ontwerp van het Haven- en Loodswezen is tevens geen gedetailleerde kostenraming beschikbaar. Dit onderzoek gaat daarom uit van de volgende punten:

- MTBS heeft in overleg met Rijkswaterstaat een kosteninschatting gemaakt voor de vernieuwing van de voet van de zuidpier: \$8 M USD. Echter op lange termijn zal ook een vernieuwing van de pier benodigd zijn. Hiervoor is een additionele \$10 M USD geraamd.
- Voor de kosten van een bolder is ongeveer \$1 M USD geraamd.
- De vernieuwing en uitbreiding van de middenpier is geraamd op ongeveer \$4M in haar huidige ontwerp.

Uitkomst

Voor de vergelijking in de MCA analyse zal het ontwerp van het Haven- en Loodswezen worden gehanteerd.

5.3.2 Locatie Airport

In de vergelijking van de ontwerpen voor de Airport Locatie worden de volgende alternatieven meegenomen:

1. De 'L-vormige' steiger van Royal Haskoning (2010)
2. De open constructie - Ontwerp variant A van Lievense (2013)
3. De dichte constructie - Ontwerp variant B van Lievense (2013)
4. De 'T-vormige' steiger van Lievense (2013)

De ontwerpen worden vergeleken op basis van functionaliteit en geraamde investeringssom.

Ontwerpen

Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie Airport – Royal Haskoning, 2010

Fysieke Eigenschappen	
Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	120m
Breedte steiger	18-28m
Oppervlakte steiger	2,160 m ² – 3,300 m ²
Haventerrein	pm
Lengte voet steiger	90m
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Beschrijving

De "L"-vormige steiger behelst twee ligplaatsen voor "RoRo" schepen aan de binnenkant van de steiger. Hierdoor strekt de steiger zich verder zee inwaarts. Het "LoLo" schip dat aanmeert aan de buitenkant van de steiger ligt op ongeveer 90m van de waterkant.

De doorgaande weg is in dit ontwerp omgelegd om additionele ruimte te creëren voor het haventerrein. Wellicht is dit in de eerste fase van ontwikkeling niet direct nodig.

De onregelmatige vormen van het haventerrein zijn inefficiënt voor havenoperaties. De nabijheid van de tankopslag van het vliegveld zorgt voor additionele beperkingen. Ook zijn er hoogterestricties aanwezig i.v.m. de landingsbaan.

Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie Airport – Variant A; Lievense, 2013
Fysieke Eigenschappen

Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	100m
Breedte steiger	18m
Oppervlakte steiger	pm
Haventerrein fase 1	5,000m ²
Haventerrein fase 2	11,000m ²
Lengte voet steiger	n.v.t.
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Beschrijving

Dit ontwerp behelst twee RoRo ramps in diagonale richting en een LoLo aanlegsteiger parallel aan de waterzijde. De aanlegsteiger is 100m lang (in tegenstelling tot andere steiger ontwerpen van Lievense). De opstelling creëert een loze ruimte van water (in ontwerpvariant B is deze opgevuld). De twee RoRo ligplaatsen vereisen baggerwerkzaamheden.

De eerste ontwikkelingsfase beperkt zich tot het haventerrein tot aan de openbare weg. Hierdoor hoeft er geen wegomlegging plaats te vinden.


Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie Airport – Variant B; Lievense, 2013
Fysieke Eigenschappen

Eigenschappen	Waarde
Lengte kademuur	115m
Breedte kade	pm
Oppervlakte kade	pm
Haventerrein fase 1	5,000m ²
Haventerrein fase 2	11,000m ²
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Beschrijving

In dit ontwerp is de 'loze' ruimte uit variant A opgevuld waardoor een dichte constructie ontstaat. Hierdoor is het mogelijk een kademuur te plaatsen. De kade is 115m lang, uitbreiding hiervan is beperkt door de ingang van de jachthaven aan de ene kant en de jetty aan de andere kant. De twee RoRo ligplaatsen vereisen baggerwerkzaamheden.

Het haventerrein is identiek aan variant A.



Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie Airport – Variant C; Lievense, 2013

Fysieke Eigenschappen

Eigenschappen	Waarde
Lengte kademuur	120m
Breedte kade	18m
Opp. steiger	2,160m ²
Haventerrein fase 1	5,000m ²
Haventerrein fase 2	11,000m ²
Lengte voet van steiger	53m
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Beschrijving

Dit ontwerp kiest voor een T-vormige steiger, met twee 'voeten'. De aanlegsteiger heeft drie ligplaatsen aan de buiten die, wanneer allemaal bezet, tot een zekere mate de jetty en de ingang van de jachthaven blokkeren. De voet van de steiger is 53m waardoor het LoLo schip kan aanleggen op een afstand van 71m van de waterkant.

Het haventerrein is bijna gelijk aan varianten A en B. De waterkantlijn wordt aangehouden voor definitie van het terrein.



Bevindingen

- Een groot verschil tussen de ontwerpen van Royal Haskoning (2010) en Lievense (2013) is de afstand van de constructie tot de waterkant. Omdat in het Royal Haskoning (2010) ontwerp de twee RoRo ligplaatsen binnen de L-vormige steiger liggen, dient de steiger verder het water in te gaan. Het construeren van een steiger na de 'drop-off' is zeer kostbaar.
 - De ontwerpen voor de haventerreinen zijn vergelijkbaar, hoewel in het ontwerp van Royal Haskoning (2010) wordt gekozen voor een wegomlegging om zo een aaneengesloten stuk haventerrein te vormen. Lievense (2013) kiest voor de uitbreiding de andere kant van de weg.
 - De ontwerpvarianten A en B van Lievense (2013) vereisen baggerwerkzaamheden. OntwerpvARIANT C is operationeel moeizaam omdat de aanlegplaatsen voor de RoRo schepen ander verkeer blokkeert. OntwerpvARIANT A is operationeel moeizamer dan ontwerp variant B bij het lossen van LoLo goederen.
 - De ontwerpen van Lievense (2013) kunnen hinder veroorzaken aan het maritieme verkeer (jachthaven en verkeer naar de olie jetty).

Kostenvergelijking

In onderstaand overzicht worden de kosteninschattingen van de verschillende ontwerpen voor de Airport locatie vergeleken.

Kosten ontwikkelingsfase 1	Royal Haskoning USD 2013 ⁴	Lievense - AIRPORT A USD 2013	Lievense - AIRPORT B USD 2013	Lievense AIRPORT - C USD 2013
Bouwkosten				
Waterzijde				
Baggerwerkzaamheden		700.000	700.000	1.000.000
Verwijderen bestaande mariene constructies				
Aanleg golfbreker	4.041.349	5.266.052		11.901.279
Constructie steigerdek (incl. palen)		559.319	559.319	215.123
Afmeerpalen				
Kademuren		2.988.444	4.170.238	
Fill		54.000	422.000	
Verharding				
Haventerrein				
Aankoop land voor haventerrein	4.137.900			
Verwijderen bestaande bebouwing	689.650			
Bodemsanering		827.580		
Landophoging		344.825		
Oeverbescherming				
Bestrating	731.029	1.313.928	1.313.928	1.313.928
Faciliteiten	689.650	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Wegen		127.287	127.287	127.287
Achterland				
Aanleg nieuwe wegen				
Aanpassing bestaande wegen	110.344			
Verplaatsing kantoren/gebouwen				
Anders				
Onvoorzien		1.500.000	1.500.000	1.500.000
SUBTOTAAL	11.572.327	14.509.030	10.792.772	18.057.617
Indirecte kosten				
Totaal indirecte kosten	5.786.164 ⁵	9.964.066	8.436.465	10.422.743
Overige kosten				
Engineeringkosten (incl. onderzoek etc.)	1.735.849 ⁵	2.447.310	1.922.924	2.848.036
Overige bijkomende kosten	867.925 ⁵	1.223.655	961.462	1.424.018
Objectoverstijgende kosten				
Wegomlegging	5.100.000 ⁵			
Extra risico	995.220 ⁵	1.407.203	1.105.681	1.637.621
TOTAAL FASE 1 (excl. 8% ABB)	26.057.484	29.551.264	23.219.304	34.390.035

Bevindingen

- De inschatting Royal Haskoning (2010) is inclusief de aankoop van het haventerrein.
- De steiger van Royal Haskoning (2010) is goedkoper dan de steiger van Lievense in het variant C ontwerp, ondanks dat de steiger van Royal Haskoning (2010) zich in diepere wateren bevindt. Additionele kosten voor het ontwerp van een steiger na de drop-off lijken niet te zijn ingecalculeerd.
- De goedkoopste variant is variant B, dat een dichte constructie voorstelt met een kademuur.

Uitkomst

Van de bovenstaande ontwerpen lijkt ontwerpvariant B van Lievense (2013) het meest geschikt voor de havenoperaties en wordt deze variant beschouwd in de MCA.

⁴ De kosteninschatting van Haskoning wordt in Euro's gerapporteerd in 2010. Een aanpassing van MTBS is gemaakt om deze naar 2013 USD te converteren, om zo op vergelijkbare kosteenheden te raken.

⁵ Deze kosten zijn niet door Royal Haskoning (2010) ingeschatt. Om de vergelijking met Lievense (2013) te kunnen maken zijn deze o.b.v. de gehanteerde percentages in Lievense (2013) door de Consultant geraamd.

5.3.3 Locatie WEB

In de vergelijking van de ontwerpen voor de WEB-Locatie worden de volgende alternatieven meegenomen:

1. De 'L-vormige' steiger van Royal Haskoning (2010)
2. De 'T-vormige' steiger – Ontwerpvariant A van Lievense (2013)
3. De kadeconstructie - Ontwerpvariant B van Lievense (2013)

De ontwerpvariant C van Lievense (2013) wordt in deze vergelijking buiten beschouwing gelaten omdat zij uitgaat van een aanlegplek voor een ferry. Deze is in deze studie niet meegenomen in het Programma van Eisen.

De ontwerpen worden vergeleken op basis van functionaliteit en geraamde investeringssom.

Ontwerpen

Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie WEB – Royal Haskoning, 2010	
Fysieke Eigenschappen	
Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	120m
Breedte steiger	18m
Oppervlakte steiger	2,160 m ² – 3,300 m ²
Haventerrein	2.5ha
Lengte voet steiger	95m
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Ontwerp

De "L"-vormige steiger behelst twee ligplaatsen voor "RoRo" schepen aan de binnenkant van de steiger. Hierdoor strekt de steiger zich verder zee inwaarts. De constructie ligt buiten de drop-off. Het "LoLo" schip dat aanmeert aan de buitenkant van de steiger ligt op ongeveer 75m van de waterkant.

Het haventerrein is omvangrijk maar kan gefaseerd worden ingericht volgens het rapport.



Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie WEB – Variant A; Lievense, 2013
Fysieke Eigenschappen

Eigenschappen	Waarde
Lengte steiger	120m
Breedte steiger	18m
Oppervlakte steiger	2,160 m ²
Haventerrein fase 1	0.74 ha
Haventerrein fase 2	1.7 ha
Lengte voet steiger	63m
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Ontwerp

De "T-vormige" steiger heeft drie ligplaatsen, alleen aan de buitenkant. Hierdoor kan het "LoLo" schip op een afstand van 63m van de waterkant aanleggen (met een diepte van 8m). De steiger heeft twee 'poten' van elk 18m breed en 45m lang. Het haventerrein is in de eerste fase beperkt tot 0.74 ha.


Concept lay-out nieuwe vrachtsteiger op Locatie WEB – Variant B; Lievense, 2013
Fysieke Eigenschappen

Eigenschappen	Waarde
Lengte kade	120 m
Breedte kade	63 m
Oppervlakte steiger	7,560 m ²
Haventerrein fase 1	0.74 ha
Haventerrein fase 2	1.7 ha
Aantal ligplaatsen	3
RoRo ramps	2

Ontwerp

De lengte van de kade is even lang als de steiger in vorig ontwerp, 120m lang. De kade heeft ook 2 RoRo ligplaatsen aan de buitenkant. De kade verschaft enige bewegingsvrijheid voor trailers.

Het haventerrein is identiek aan de A ontwerpvariant.


Bevindingen

- Een groot verschil tussen de ontwerpen van Royal Haskoning (2010) en Lievense (2013) is de afstand van de constructie tot de waterkant. Omdat in het Royal Haskoning (2010) ontwerp de twee RoRo ligplaatsen binnen de L-vormige steiger liggen, ligt de steiger op grotere afstand van de wal. Het construeren van een steiger na de 'drop-off' is zeer kostbaar.
- Het T-steiger ontwerp van Lievense (2013) biedt minder operationele ruimte dan het kadeontwerp van Lievense (2013). Het kadeontwerp (variant B) biedt ruimte voor kranen en reachstackers om vrij te bewegen over het terrein.
- Het haventerrein in de Lievense (2013) varianten A en B zijn gelijk.

Kostenvergelijking

In onderstaand overzicht zijn geraamde kosten van de drie ontwerpen vergeleken.

Kosten ontwikkelingsfase 1	Royal Haskoning USD 2013 ⁶	Lievense - WEB A USD 2013	Lievense WEB - B USD 2013
Bouwkosten			
Waterzijde			
Baggerwerkzaamheden			
Verwijderen bestaande mariene constructies	1.379.300	1.000.000	1.000.000
Aanleg golfbreker			
Constructie steigerdek (incl. palen)	4.717.206	11.058.710	
Afmeerpalen		215.123	
Kademuren			3.341.624
Fill			1.209.600
Verharding			2.971.080
Haventerrein			
Aankoop land voor haventerrein	12.413.700		
Verwijderen bestaande bebouwing	1.103.440		
Bodemsanering	1.034.475		
Landophoging			
Oeverbescherming	262.067		
Bestrating	731.029	1.313.928	698.025
Faciliteiten	689.650	2.000.000	2.000.000
Wegen		172.453	172.453
Achterland			
Aanleg nieuwe wegen			
Aanpassing bestaande wegen	248.274		
Verplaatsing kantoren/gebouwen			
Anders			
Onvoorzien		1.500.000	1.500.000
SUBTOTAAL	22.579.141	17.260.214	13.107.905
Indirecte kosten			
Totaal indirecte kosten	11.289.571 ⁷	8.594.964	6.888.120
Overige kosten			
Engineeringkosten (incl. onderzoek etc.)	3.386.871 ⁷	2.585.518	1.999.602
Overige bijkomende kosten	1.693.436 ⁷	1.292.759	999.801
Object overstijgende kosten			
Wegomlegging	5.100.000 ⁷	5.100.000	5.100.000
Extra risico	1.941.806 ⁷	1.486.673	1.149.771
TOTAAL FASE 1 (excl. 8% ABB)	45.990.824	36.320.128	29.245.199

Bevindingen

- De kosten van het kade ontwerp van Lievense (2013) is het laagst.
- Lievense (2013) heeft geen bedrag geraamd voor de aankoop van het haventerrein. Royal Haskoning (2010) heeft dit wel gedaan en een bedrag van \$9M geraamd, een aanzienlijk bedrag wat een groot deel van het kostenverschil verklaart.
- De WEB-A variant van Lievense (2013) is het meest vergelijkbaar aan het ontwerp van Royal Haskoning (2010) omdat het beide ontwerpen uitgaan van een T-steiger. De kosten voor deze steigers lopen erg uiteen (\$4,7M voor Royal Haskoning, 2010; \$11,1M voor Lievense, 2013). Wanneer eenzelfde eenheidsprijs voor het ontwerp van Royal Haskoning (2010) wordt aangenomen (\$52.661 per strekkende meter) dan zou de steiger ongeveer \$9,2M (120m steiger + 75m voet van steiger) kosten;

Uitkomst

Gebaseerd om bovenstaande lijkt WEB variant B het meest geschikt en wordt deze beschouwd in de MCA.

⁶ De kosteninschatting van Haskoning wordt in Euro's gerapporteerd in 2010. Een aanpassing van MTBS is gemaakt om deze naar 2013 USD te converteren, om zo op vergelijkbare kosteenheden te raken.

⁷ Deze kosten zijn niet door Royal Haskoning (2010) ingeschat. Om de vergelijking met Lievense (2013) te kunnen maken zijn deze o.b.v. de gehanteerde percentages in Lievense (2013) door de Consultant geraamd.

5.4 Multicriteria-analyse

5.4.1 Definitie van de criteria

De MCA is bedoeld om vanuit een functioneel perspectief de meest geschikte locatie van de vrachthaven voor Bonaire te kunnen aanduiden. Hiertoe zijn zes hoofdcriteria opgesteld waarop de locatie wordt beoordeeld:

- Toegankelijkheid;
- Beschikbaarheid van land;
- Ontwikkelingsmogelijkheden;
- Hinder;
- Milieu effecten; en,
- Sociale effecten.

Om de locaties op deze criteria te kunnen beoordelen zijn sub criteria gedefinieerd. In onderstaande tabel worden deze benoemd en toegelicht.

Criteria in de multicriteria-analyse	Toelichting
Toegankelijkheid	
1 Nautisch - Golfklimaat	Een kalm golfklimaat draagt bij aan de nautische veiligheid van de aanvoerroute en creëert een veilig klimaat voor het schip aanmeren van het schip; de aanleg van een golfsbreker is kostbaar
2 Nautisch - Liggen t.o.v. de wind	Een gunstige ligging t.o.v. wind (aflandig) zorgt ervoor dat het schip te allen tijde de mogelijkheid heeft om uit de haven te komen en dat met hevige wind het schip van de haven wordt afgeduwd in plaats van ingeduwd.
3 Nautisch - Diepgang	Er is voldoende diepgang nodig om schepen te ontvangen; vereiste baggerwerkzaamheden zijn kostbaar en kunnen additionele schade toebrengen aan het onderwatermilieu
4 Landzijdig – Afstand naar bedrijfscentra	Minimalisering van de transportafstand is gunstig voor verminderen hinder en kosten.
5 Landzijdig – Aansluiting op hoofdwegen	Aansluiting op de hoofdwegen bevordert efficiënt achterlandtransport.
Beschikbaarheid van land	
6 Eigendom van OLB	Eigendom van OLB bevordert de mogelijkheid om binnen redelijke tijd de constructie te starten. Het aankopen van terrein is niet alleen een financiële last maar belemmert ook snelle implementatie.
7 Bestemming locatie in lijn met beleid OLB	Past de locatie binnen het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire zoals opgesteld in 2010? Zo niet, dan zijn er aanpassingen benodigd wat tijd vergt.
8 Voldoende land direct beschikbaar voor opslag	Voldoende land dient beschikbaar te zijn voor (tijdelijke) opslag van goederen.
Ontwikkelingsmogelijkheden	
9 Uitbreiding lengte aanlegsteiger	De toename van scheepsgroottes kan vereisen om verder in de toekomst de steiger of kade te verlengen.
10 Mogelijkheid tot LoLo faciliteit	De mogelijkheid tot LoLo is van belang om zo directe aansluiting te hebben op het maritieme netwerk in de Caraïben. Dit scheelt additionele overslag en transportkosten.
11 Uitbreiding van opslagruimte	Mits de vraag naar goederen sneller groeit dan geraamd, dan zijn er voldoende uitbreidingsmogelijkheden nodig om deze te faciliteren.
12 Mogelijkheid tot ontwikkeling bedrijfsactiviteit	Een haven trekt als logistiek knooppunt bedrijvigheid naar zich toe. Ruimte voor de ontwikkeling hiervan draagt bij aan de economische ontwikkeling van het eiland.
Hinder	
13 Hinder voor bewoners	Hieronder wordt o.a. verstaan geluidshinder, verkeershinder, horizonvervuiling, vermindering luchtkwaliteit.

Criteria in de multicriteria-analyse	Toelichting
14 Hinder voor toeristen	Afbraak aan de toeristische kwaliteit van Kralendijk.
15 Hinder voor maritiem verkeer	Wordt ander maritiem verkeer gehinderd door de keuze voor deze locatie?
16 Hinder voor landzijdig verkeer	Wordt het landzijdig verkeer gehinderd door de keuze voor deze locatie?
Milieu Effecten	
17 Effecten op zeezijdig milieu	Minimale negatieve milieueffecten op het onderwaterpark zijn gewenst.
18 Effecten op landzijdig milieu	Minimale negatieve milieueffecten op de landzijde zijn gewenst.
Sociale Effecten	
19 Sociale effecten	Hieronder wordt de mogelijke verbetering van leefbaarheid op Bonaire verstaan.
20 Maatschappelijke effecten	Stimulering van economische activiteit hetzij in het centrum Kralendijk hetzij ergens anders.

De criteria zijn besproken in een gesprek met de directie Ruimte en Ontwikkeling van het OLB. De uitkomsten van dit gesprek zijn verwerkt in de bovengenoemde criteria.

In de MCA zal per sub criteria de drie locaties met elkaar worden vergeleken. De locaties kunnen een score krijgen van 1 tot 3, waarbij:

- 1 = onvoldoende;
- 2 = voldoende; en,
- 3 = goed.

De onderstaande tabellen worden de score aan de locaties toegekend met daarbij een korte toelichting. De toelichting kan een bevinding zijn uit de vorige onderzoeken van Royal Haskoning (2010) en/of Lievense (2013). In dat geval wordt er referentie gemaakt naar beide studies (RH en LV respectievelijk). Ook wordt er gerefereerd aan de recente studie van RHO “Impact ontwikkelingen op Bonaire National Marine Park” (2015) en de Strategische Milieu Beoordeling (SMB) uit 2010 ten behoeve van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire.

5.4.2 Score per Criteria

Toegankelijkheid

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van toegankelijkheid.

Uit de analyse blijkt dat vanuit een nautisch perspectief de drie locaties niet significant van elkaar verschillen maar op landzijdige toegankelijkheid wel. In dit laatste heeft de Airport locatie een betrekkelijk voordeel.

Toegankelijkheid - Subcriteria	Kralendijk	Airport	WEB
Nautisch -Golfklimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Zeer gunstig door beschutte ligging (RH) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Zeer gunstig door beschutte ligging (RH, LV) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Zeer gunstig door beschutte ligging (RH, LV) 3
Nautisch - Ligging t.o.v. dominante wind	<ul style="list-style-type: none"> • Gunstig; aflandige wind, hoger wal (MTBS) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Gunstig; aflandige wind, hoger wal (MTBS) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Gunstig; aflandige wind, hoger wal (MTBS) 3
Nautisch - Diepgang	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende voor Programma van Eisen (RH) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Baggerwerkzaamheden gepland in ontwerp LV (LV) • Voldoende diepgang voor Programma van Eisen RH (RH) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende diepgang voor Programma van Eisen (RH, LV) 3
Landzijdig –Afstand naar bedrijfscentra	<ul style="list-style-type: none"> • Kortste afstanden naar bedrijven centra, (RH) 3	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte afstand naar Kaya Industria en naar centrum (LV) 2	<ul style="list-style-type: none"> • Langste afstand naar Kaya Industria, maar korte afstand naar mogelijk nieuwe bedrijfsterreinen in Hato (MTBS). 1
Landzijdig – Aansluiting op hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende, deel van de route doorkruist centrum Kralendijk (RH); • Route behelst moeizame bochten voor trucks, met name in Kralendijk (MTBS). 1	<ul style="list-style-type: none"> • Directe aansluiting op hoofdwegen (MTBS). 3	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende, er is gemakkelijk aansluiting op de hoofdweg, maar de route naar Kaya Industria doorkruist het centrum Kralendijk (RH, MTBS); 1

Beschikbaarheid van Land

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van de beschikbaarheid van land.

Uit de analyse blijkt dat de locatie Kralendijk het minst gunstig is wanneer het de beschikbaarheid van land betreft.

Beschikbaarheid van land - Subcriteria	Kralendijk	Airport	WEB
Grond is eigendom van OLB	<ul style="list-style-type: none"> Grond aan Zuidpier is uitgegeven aan eigenaar Shopping Mall (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Grond eigendom OLB (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Grond onder erfpacht aan WEB; hetgeen een overheids-N.V. (MTBS)
Score	1	3	2
Functie bestemming in lijn met beleid OLB	<ul style="list-style-type: none"> Nee, in strijd met gewenst stadsbeeld (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Nee, momenteel geen industriële functie (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, WEB terrein heeft een licht industriële functie (RH)
Score	1	1	3
Voldoende land direct beschikbaar voor opslag	<ul style="list-style-type: none"> Geen direct aan haven gelegen terreinen beschikbaar (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Hoeveelheid land beperkt door snelweg en luchthaven (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Voldoende land beschikbaar (RH)
Score	1	2	3

Ontwikkelingsmogelijkheden

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van ontwikkelingsmogelijkheden. Uit de analyse blijkt dat de WEB-locatie het meest gunstig voor toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden, zoals uitbreiding land en zeezijdig, en de mogelijkheid tot LoLo operaties.

Ontwikkelingsmogelijkheden - Subcriteria	Kralendijk	Airport	WEB
Verlengen van aanlegsteiger	<ul style="list-style-type: none"> Ja, pier kan verlengd worden (RH, MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt door ingang jachthaven en steiger Oil Trading steiger (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, pier kan verlengd worden (MTBS)
Score	3	1	3
Mogelijkheid tot LoLo faciliteit	<ul style="list-style-type: none"> Ja, maar conflicteert met cruise activiteiten (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Hoogtebeperking vliegveld limiteren gebruik MHC (RH, LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, WEB terrein verschafft deze mogelijkheid (HK, LV)
Score	2	1	3
Uitbreiding van opslagruimte	<ul style="list-style-type: none"> Nee, aangelegen land niet beschikbaar (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt door vliegveld en wegennet (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, voldoende land beschikbaar (RH, LV)
Score	1	2	3
Mogelijkheid tot ontwikkeling industriële activiteit	<ul style="list-style-type: none"> Nee, in strijd met 'Centrumvisie' (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, rondom vliegveld kan industriële ontwikkeling plaatsvinden (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, in nabijheid van WEB terrein kan industriële ontwikkeling plaatsvinden (MTBS)
Score	1	3	3

Hinder

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van hinder.

Uit de analyse blijkt dat vrachtafhandeling in Kralendijk de meeste hinder veroorzaakt.

Hinder - Subcriteria	Kralendijk	Airport	WEB
Hinder voor bewoners	<ul style="list-style-type: none"> Ja, afhandeling goederen in woonomgeving (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Nee (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt. De bewoners van de appartementen ten zuiden van het WEB terrein staan op een afstand van ongeveer 100m van de overslagactiviteiten (MTBS).
Score	1	3	2
Hinder voor toeristen	<ul style="list-style-type: none"> Ja, conflicteert met toeristisch centrum (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt, maar verstoort 'eerste indruk' toeristen die aankomen op vliegveld (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt, de appartementen ten zuiden van het WEB terrein worden ook verhuurd aan toeristen (MTBS).
Score	1	2	3
Hinder voor maritiem verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Ja, vrachtverkeer wordt gehinderd door het cruiseverkeer dat voorrang krijgt (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt, kan hinder veroorzaken voor plezierjachten naar/van de jachthaven en hinder voor de Oil Trading steiger (25x per jaar) (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Nee (RH, LV, MTBS)
Score	1	2	3
Hinder voor landzijdig verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Ja, vrachtverkeer hindert lokaal verkeer in het centrum van Kralendijk (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Nee, vrachtverkeer naar Kaya Industria hindert weinig lokaal verkeer (LV) 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, vrachtverkeer is genoodzaakt het centrum Kralendijk te passeren (RH, LV).
Score	1	3	2

Milieu Effecten

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van milieueffecten. Voor de informatie over mogelijke zeezijdige milieueffecten beroept dit onderzoek zich op de voorlopige resultaten van het RHO rapport "Impact ontwikkelingen op Bonaire National Marine Park" (2015). Voor de landzijdige milieueffecten wordt gerefereerd naar het SMB van 2010.

Uit de analyse blijkt dat de haven op nieuwe locaties meer milieueffecten (vooral zeezijdig) zullen veroorzaken dan wanneer het behouden wordt op de huidige locatie. Van de nieuwe locaties heeft de WEB-locatie qua zeezijdige effecten de voorkeur.

Milieu effecten - Subcriteria	Kralendijk	Airport	WEB
Effecten op zeezijdig milieu	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt omdat de steiger al aanwezig is (RH) 	<ul style="list-style-type: none"> Aanleg nieuwe haven brengt meer zeezijdige milieueffecten met zich mee dan het behouden van de vrachtafhandeling in Kralendijk (RHO, 2015) Constructie met landaanwinning grotere effecten dan enkel steigerconstructie (RHO, 2015). Airport locatie specifiek meest nadelig, vanwege aanwezigheid zeeschildpad nestgronden en koraal (RHO, 2015). 	<ul style="list-style-type: none"> Aanleg nieuwe haven brengt meer zeezijdige milieueffecten met zich mee dan het behouden van de vrachtafhandeling in Kralendijk (RHO, 2015). WEB heeft van de nieuwe locaties de voorkeur omdat het onderwatermilieu van deze locatie reeds meer verstoord is (RHO, 2015).
Score	3	1	1
Effecten op landzijdig milieu	<ul style="list-style-type: none"> Vermindering luchtkwaliteit in centrum Kralendijk (MTBS) Korte rijafstand; minder uitlaatgassen (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt, korte afstand naar bedrijvencentra (MTBS) 	<ul style="list-style-type: none"> Positief effect op grondkwaliteit vanwege grondsanering (SMB, 2010) Negatief effect luchtkwaliteit in omgeving (SMB, 2010) Langste afstand voor vrachtverkeer naar Kaya Industria (SMB, 2010)
Score	2	3	2

Sociale effecten

In onderstaande tabel zijn de drie locaties - Kralendijk, Airport en WEB – beoordeelt op verschillende aspecten van sociale aspecten. Uit de analyse blijkt dat een haven op WEB-locatie de minste negatieve en meeste positieve sociale effecten met zich meebrengt.

Sociale effecten - Subcriteria		Kralendijk	Airport	WEB
Effecten op leefomgeving	<ul style="list-style-type: none"> Negatief effect op de omgeving door groei vrachtverkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> Negatief effect door ingebruikname van publiek strand. 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt, woonomgeving Hato minder aantrekkelijk wanneer industrie toeneemt. 	
<i>Score</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
Maatschappelijke effecten	<ul style="list-style-type: none"> Geen economische stimulering van de verbetering toeristisch product Kralendijk. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering toeristisch product Kralendijk Zeezicht vanuit Kralendijk verslechterd door constructie haven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering toeristisch product Kralendijk Haven kan additionele bedrijvigheid stimuleren op Hato. 	
<i>Score</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>3</i>

5.4.3 Totaalscore

In de onderstaande tabel zijn aan elk criteria gewichten toegekend op drie verschillende wijzen.

1. Alle hoofdcriteria zijn qua gewicht gelijk;
2. Alle subcriteria zijn qua gewicht; en,
3. De subcriteria hebben een gespecificeerd gewicht toegekend gekregen op basis van gesprekken met stakeholders.

Multicriteria-analyse	Gewichten			Score			Relatieve Score		
	Gelijk per hoofdcriteria	Gelijk per subcriteria	Gespecificeerd	Kralendijk	Airport	WEB	Kralendijk	Airport	WEB
Toegankelijkheid	16,7%	25,0%	19,0%						
1 Nautisch - Golfklimaat	3,3%	5,0%	4,0%	3	3	3	3,3	3,3	3,3
2 Nautisch - Liggen t,o,v, de wind	3,3%	5,0%	4,0%	3	3	3	3,3	3,3	3,3
3 Nautisch - Diepgang	3,3%	5,0%	4,0%	3	3	3	3,3	3,3	3,3
4 Landzijdig - Afstand naar bedrijfsterreinen	3,3%	5,0%	2,0%	3	2	1	5,0	3,3	1,7
5 Landzijdig - Connectie tot hoofdwegen	3,3%	5,0%	5,0%	1	3	1	2,0	6,0	2,0
Beschikbaarheid van land	16,7%	15,0%	14,0%						
6 Eigendom van OLB	5,6%	5,0%	5,0%	1	3	2	1,7	5,0	3,3
7 Bestemming locatie in lijn met beleid OLB	5,6%	5,0%	5,0%	1	1	3	2,0	2,0	6,0
8 Voldoende land direct beschikbaar voor opslag	5,6%	5,0%	4,0%	1	2	3	1,7	3,3	5,0
Ontwikkelingsmogelijkheden	16,7%	20,0%	21,0%						
9 Uitbreiding lengte aanlegsteiger	4,2%	5,0%	5,0%	3	1	3	4,3	1,4	4,3
10 Mogelijkheid tot LoLo faciliteit	4,2%	5,0%	6,0%	2	2	3	2,9	2,9	4,3
11 Uitbreiding van opslagruimte	4,2%	5,0%	5,0%	1	2	3	1,7	3,3	5,0
12 Mogelijkheid voor bedrijfsactiviteit	4,2%	5,0%	5,0%	1	3	3	1,4	4,3	4,3
Hinder	16,7%	20,0%	22,0%						
13 Hinder voor bewoners	4,2%	5,0%	6,0%	1	3	2	1,7	5,0	3,3
14 Hinder voor toeristen	4,2%	5,0%	6,0%	1	2	2	2,0	4,0	4,0
15 Hinder voor maritiem verkeer	4,2%	5,0%	5,0%	1	2	3	1,7	3,3	5,0
16 Hinder voor landzijdig verkeer	4,2%	5,0%	5,0%	1	3	2	1,7	5,0	3,3
Milieu Effecten	16,7%	10,0%	12,0%						
17 Effecten op zeezijdig milieu	8,3%	5,0%	6,0%	3	1	1	6,0	2,0	2,0
18 Effecten op landzijdig milieu	8,3%	5,0%	6,0%	2	3	2	2,9	4,3	2,9
Sociale Effecten	16,7%	10,0%	12,0%						
19 Effecten op leefomgeving	8,3%	5,0%	6,0%	1	1	2	2,5	2,5	5,0
20 Maatschappelijke effecten	8,3%	5,0%	6,0%	1	1	3	2,0	2,0	6,0
Totaal Score									
Gelijke gewichten per hoofdcriteria	100%			1,6	2,1	2,4	2,7	3,3	4,0
Gelijke gewichten per subcriteria	100%			1,7	2,2	2,4	2,6	3,5	3,9
Gespecifieerde gewichten	100%			1,6	2,2	2,4	2,6	3,5	3,9
Ranking									
Gelijke gewichten per hoofdcriteria				3	2	1	3	2	1
Gelijke gewichten per subcriteria				3	2	1	3	2	1
Gespecifieerde gewichten				3	2	1	3	2	1

In de scorekolom worden de scores zoals toegekend in de vorige sectie per subcriteria benoemd. Onder de toekenning individuele scores is een totaalscore berekend op basis van een gewogen gemiddelde van de scores en de gewichten. In deze berekening resulteert de score voor Kralendijk met gelijke gewichten per subcriteria in 1,7 en WEB in 2,5.

In de kolom rechts worden relatieve scores bepaald door middel van de individuele score te delen door het van de som van de scores, maal tien. Bijvoorbeeld, voor het eerste subcriteria scoort Kralendijk een 3. De som van de scores voor dit subcriteria is 9, dus: $3 / 9 = 1/3$ en $1/3 \times 10 = 3,33$.

In de onderste rijen is de ranking bepaald, gebaseerd op de bovengenoemde totaalscores. Uit deze ranking blijkt dat:

- De WEB-locatie scoort het hoogst en de locatie in Kralendijk het slechtst, onafhankelijk van de gekozen **verdeling van gewichten**; en
- De WEB-locatie scoort het hoogst en de locatie in Kralendijk het slechtst, onafhankelijk van de **berekeningswijze van de totaalscore**.

Op basis hiervan kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Op basis van de gestelde criteria in de MCA is de WEB-locatie de meest gunstige locatie om in de toekomst de zeezijdige vrachtafhandeling te bewerkstelligen.

En:

In het geval van verplaatsing van de vrachthaven kan de WEB-locatie worden beschouwd als voorkeurslocatie op basis van functionele, sociale, milieu en maatschappelijke criteria.

Mocht het besluit genomen worden dat de vrachthaven niet wordt verplaatst, dan zal op termijn de vrachthaven in Kralendijk verder moeten worden gerenoveerd en worden uitgebreid, deze optie wordt beschreven in sectie 5.6. Dit staat los van de eerder beschreven urgente werkzaamheden.

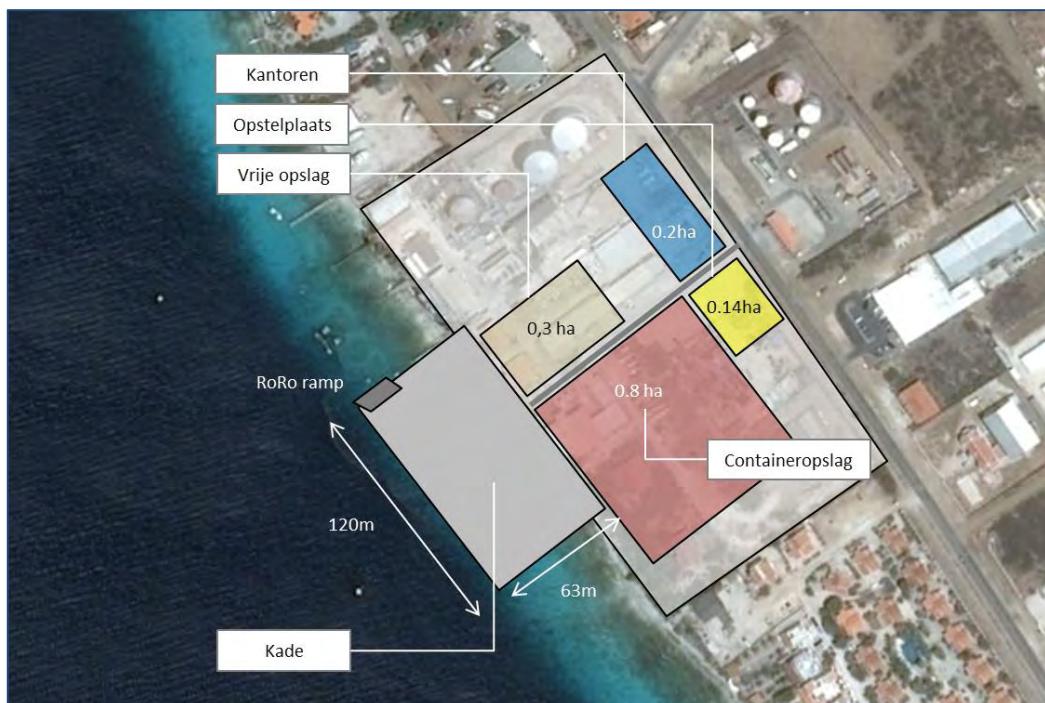
5.5 Conceptontwerp en Kostenraming Nieuwe Vrachthaven

Het kadeontwerp van Lievense (2013) is meest geschikt bevonden in de ontwerpvergelijkingen van de WEB-locatie. Tevens voldoet het ontwerp in de basis aan het Programma van Eisen dat is opgesteld. De meeste belangrijke criteria waren:

- Het ontwerp dient geschikt te zijn voor behandeling reguliere en RoRo containerschepen
- Er is 8.000 m² terrein benodigd voor containeropslag, en ongeveer 3.000 m² voor vrije opslag
- Voldoende ruimte voor gebouwen en opstelplassen

In de onderstaande figuur is het conceptontwerp voor de nieuwe vrachthaven op de WEB-locatie weergegeven. Dit conceptontwerp is gebaseerd op het ontwerp van Lievense (2013).

Figuur 5-6: Conceptontwerp Nieuwe Vrachthaven WEB



In de onderstaande tabel is een kostenraming weergegeven die aansluit bij het conceptontwerp. De raming komt uit op een totaal van ongeveer \$26M USD (is gelijk aan €23,1M met een koers van €1 = \$1,12374).

Deze raming is exclusief van de volgende kosten:

- Wegomlegging. Uit overleg met de directie Ruimte & Ontwikkeling van het OLB is gebleken dat dit niet nodig wordt geacht. Het transport richting het achterland zal gebruik maken van de Kaya Corona. Er is wel een rotonde in Kralendijk die op korte termijn wordt aangepast die het ook mogelijk maakt voor trailers met containers om dit punt te passeren.
- Grondaankoop. De verkoop van het terrein aan het OLB is een ‘broekzak-vestzak transactie’ omdat het OLB de aandeelhouder van het WEB is.
- Verhuiskosten van het WEB. Deze vallen namelijk buiten de Business Case. Het WEB zal in ieder scenario verhuizen. De verplaatsing van de vrachthaven staat hier los van. De verhuiskosten van het WEB zullen echter wel door het OLB gedragen worden.

Kostenraming Vrachthaven	Nieuwe Vrachthaven	Bedrag in USD	Toelichting	Hoeveelheid	\$ / eenheid
Maritieme constructie					
Kademuur	3.341.664	In lijn met raming Lievense (2013) voor 246m kademuur	246	\$ 13.415	
Fill	1.209.600	In lijn met raming Lievense (2013) voor ongeveer 60,000 m ³ fill	60.480	\$ 19,85	
Afmeerpalen	200.000	In lijn met raming Lievense (2013) voor 5 afmeerpalen	5	\$ 40.000	
Verharding	2.971.080	In lijn met raming Lievense(2013) voor ong. 7500 m ²	7.560	\$ 397	
Investeringen Haventerrein					
Bestrating haventerrein	2.255.000	In lijn met raming Lievense (2013) voor een terrein van 11,000 m ² . De containeropslag en vrije opslag worden allebei bestraat.	11.000	\$ 205	
Kantoren / gebouwen	2.000.000	In lijn met raming Lievense (2013) voor 1.000 m ² aan gebouwen	1.000	\$ 2.000	
Wegen en opstelling	172.200	In lijn met raming Lievense (2013) voor 840 m ² aan wegen	840	\$ 205	
Opstelplassen	287.000	In lijn met raming Lievense (2013) voor 1400 m ² aan opstel en parkeerplassen	1.400	\$ 205	
Mobiele havenkraan	3.000.000	Raming MTBS; lagere raming dan Lievense, aangenomen wordt dat een mobiele kraan goedkoper kan worden aangeschaft. Een tweedehands kraan moet ook zeker beschikbaar zijn in Caraïbisch gebied.	1	\$ 3.000.000	
2 Reachstackers	600.000	Raming MTBS. Gebaseerd op prijs voor een 45t reachstacker.	2	\$ 300.000	
Object overstijgende kosten					
Indirecte kosten	6.900.000	In lijn met raming van Lievense (2013). Indirecte kosten bevatten:			
		<ul style="list-style-type: none"> - Mobilisatie/demobilisatie van heiwerk - Bouwplaats kosten - Uitvoeringskosten - Algemene kosten - Winst en risico 			
Onderzoeken en vergunningen	3.000.000	In lijn met raming Lievense (2013).			
Totaal	25.936.544				

5.6 Alternatieve optie: Renoveren en uitbreiden haven Kralendijk

In het geval dat er niet wordt gekozen voor de verplaatsing van de vrachthaven, is het alternatief om de huidige haven verder te renoveren en uit te breiden. Deze alternatieve optie wordt in deze sectie toegelicht. Deze optie moet niet worden beschouwt in het licht van de urgente werkzaamheden. In het ideale geval zou besluitvorming omtrent de verplaatsing vormgeven aan de benodigde investeringen in de huidige haven voor korte termijn. Echter, omwille van de urgentie van de renovatie is het raadzaam om de werkzaamheden onder het ‘no-regret’ principe te realiseren.

De alternatieve optie gaat uit van de renovatie en uitbreiding van de huidige haven voor de lange termijn. Het ontwerp van het Haven- en Loodswezen zoals besproken in 5.3.1, is het meest geschikte ontwerp bevonden voor het scenario dat de vrachthaven in Kralendijk blijft. Dit ontwerp gaat uit van een vernieuwing en uitbreiding van de middenpier die kan functioneren als containeroverslagfaciliteit. De zuidpier zal de cruiseschepen en overige vrachtschepen bedienen. Door de deplorabele staat van de zuidpier, zoals omschreven in hoofdstuk 1, behoeft de zuidpier onmiddellijke renovatie. Op basis van het ontwerp van het Haven- en Loodswezen is gekozen voor een conceptontwerp van de korte termijn werkzaamheden met daarbij aangegeven mogelijkheden voor lange termijn investeringen. Onder korte termijn werkzaamheden worden verstaan:

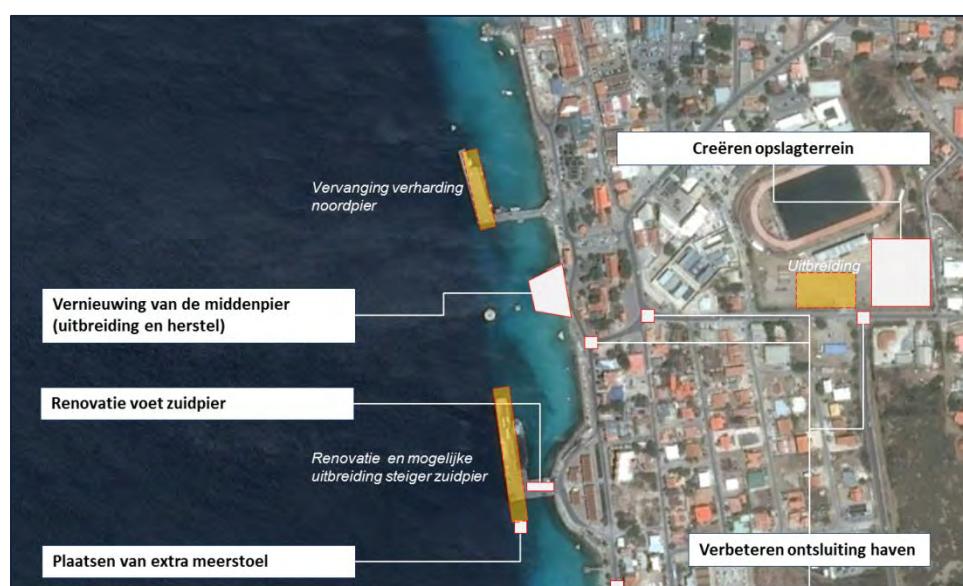
- Renovatie voet van de zuidpier;
- Vernieuwing van de middenpier;
- Creëren opslagterrein nabij het stadion;
- Plaatsen van additionele meerstoel; en
- Verbeteren wegontsluiting van haven

Op langere termijn kunnen de volgende werkzaamheden worden overwogen:

- Vervanging verharding noordpier;
- Renovatie en uitbreiding zuidpier; en
- Uitbreiding opslagterrein

De werkzaamheden zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven.

Figuur 5-7: Conceptontwerp alternatieve optie - renovatie en uitbreiding haven Kralendijk



Zoals aangegeven in sectie 5.3.1. is er een behoefte aan gedetailleerde kostenramingen voor de bovenstaande werkzaamheden. De geschatte kosten in de tabel onderstaand zijn indicatieve ramingen.

Investering	Motivatie	Raming kosten (M USD)	Jaar
Korte termijn investeringen			
Middenpier	De eerste constructie behelst de uitbreiding en renovatie van de middenpier om deze geschikt te maken voor RoRo container verkeer. Deze raming voor \$4M gaat uit van een lange termijn vernieuwing van de middenpier.	\$ 4 M	2015
Zuidpier	Renovatie voet van de zuidpier of veilige afhandeling te kunnen garanderen.	\$ 8 M	2015
Bolder	Een additionele bolder ten zuiden van de zuidpier wordt geplaatst	\$ 1 M	2015
Opslagterrein	Het terrein achter het stadion wordt verhard om als containeropslagterrein te fungeren	\$ 1 M	2015
Investeringen op termijn			
Zuidpier	Vervanging steiger van de zuidpier	\$ 10 M	2025
Noordpier	Vervanging bovendek van beton	\$ 3 M	2022
Opslagterrein	Uitbreiding opslagterrein om de groei van goederen te accommoderen	\$ 1 M	2025
Bolders	Vervangingsinvesteringen	\$ 2 M (2 bolders)	2025 / 2030

5.7 Conclusie

Het locatieonderzoek constateert dat de WEB-locatie de meest geschikte locatie is voor de nieuwe vrachthaven van Bonaire. Deze bevinding komt voort uit een eerste grove selectie van locaties. Hierin zijn zeven locaties getoetst aan de vraag of de realisatie van een haven mogelijk is zonder de aanleg van additionele golfbescherming. Van de zeven locaties zijn er drie locaties als meest kansrijk beoordeeld: de huidige locatie, de Airport locatie en de WEB-locatie.

De meest geschikte locatie voor de realisatie van een vrachthaven is bepaald door een multicriteria-analyse (MCA). In deze analyse zijn de locaties getoetst op de zes hoofdcriteria:

- Toegankelijkheid
- Beschikbaarheid van land
- Ontwikkelingsmogelijkheden
- Hinder
- Milieu effecten
- Sociale effecten

De WEB-locatie scoort consequent het hoogst in de MCA. De WEB-locatie is vooral aantrekkelijk vanwege haar unieke voordelen t.a.v. de beschikbaarheid van land, ontwikkelingsmogelijkheden (ruimte voor uitbreiding en de bereikbaarheid voor LoLo-schepen) en de beperkte milieu- en sociale effecten.

Het kadeontwerp van Lievense (2013) is het meest geschikte ontwerp bevonden voor de WEB-locatie. Het ontwerp vergt de minste investeringen en biedt de meeste operationele vrijheid. Het belangrijke nadeel van het kadeontwerp is dat het t.o.v. een steigerconstructie meer negatieve effecten heeft op het onderwaterpark.

Op basis van het kadeontwerp van Lievense (2013) is een conceptontwerp gemaakt met een bijbehorende kostenraming. De totale investeringssom komt neer op ongeveer \$26 M. Deze raming is exclusief van kosten voor een wegomlegging, aankoop van grond of de verhuiskosten van het WEB.

**DEEL B: FINANCIËLE EN ECONOMISCHE ANALYSES VERPLAATSING
VRACHTHAVEN BONAIRE**



Lege pagina

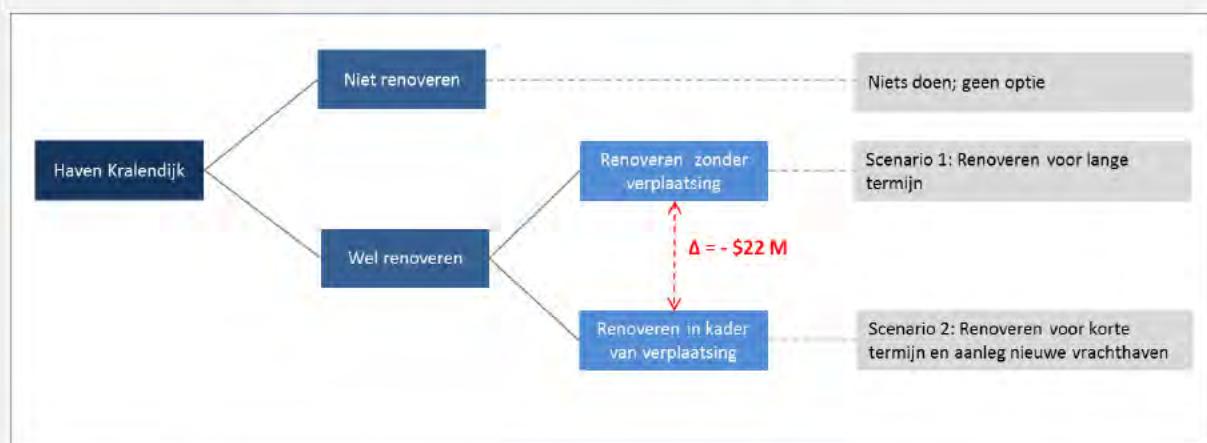
6 Business Case en financiële haalbaarheid verplaatsing vrachthaven Bonaire

Samenvatting

De Business Case is opgesteld om antwoord te kunnen geven op:

- Wat zijn de financiële en economische effecten van het verplaatsen van de vrachthaven?

Om de effecten van het verplaatsen van de vrachthaven inzichtelijk te maken is een referentiescenario nodig. Uitgangspunt in de Business Case is dat renovatie van de huidige vrachthaven in elk geval plaatsvindt. Het referentiescenario behelst de renovatie van de huidige haven, maar zonder verplaatsing (scenario 1). Scenario 2 behelst de renovatie van de huidige haven voor korte termijn om vervolgens de vrachthaven te verplaatsen. Het verschil in netto contante waarde tussen beide scenario's geeft inzicht in de financiële of economische haalbaarheid van de verplaatsing. In dit hoofdstuk wordt het financiële effect van verplaatsing onderzocht.



Het financiële effect van de verplaatsing van de vrachthaven is $-\$22 M$ en daarmee is de verplaatsing van de vrachthaven financieel niet haalbaar. De verplaatsing genereert bijna geen additionele inkomsten. De verplaatsing genereert geen additionele lading en aangenomen is dat er geen tariefsverhoging plaatsvindt. De verplaatsing vergt echter wel additionele investeringen en operationele kosten (met name onderhoud en personeel).

Tabel 6-1: Opbouw NCW van scenario's

Opbouw NCW (in M USD)	Scenario 1: Geen verplaatsing	Scenario 2: Verplaatsing	Verschil Scenario 1 & 2
Opbrengsten	48,0	48,5	0,5
Operationele kosten	-17,1	-23,8	-6,7
Investeringen	-24,8	-40,7	-15,9
NCW kasstromen 2015-2045	6,0	-16,0	-22,0

De analyse van financierbaarheid toont aan dat het OLB in staat is de investeringen in de renovatie van de huidige vrachthaven te kunnen dragen zonder additionele aanspraak te moeten maken op de algemene middelen (budgetneutraal). De investeringen gemoeid met de verplaatsing van de vrachthaven kunnen echter niet gedragen worden zonder aanspraak te maken op de algemene middelen.

Echter, er zijn diverse opties om het verdienvermogen van het Haven- en Loodswezen te verbeteren. Een verhoging van de opbrengsten verbetert de financierbaarheid van investeringen (de draagkracht van het OLB), maar niet de financiële haalbaarheid van de verplaatsing. Verhogingen van inkomsten gelden namelijk voor beide scenario's, en zou daarmee het verschil tussen beide scenario's niet verkleinen.

6.1 Inleiding Business Case

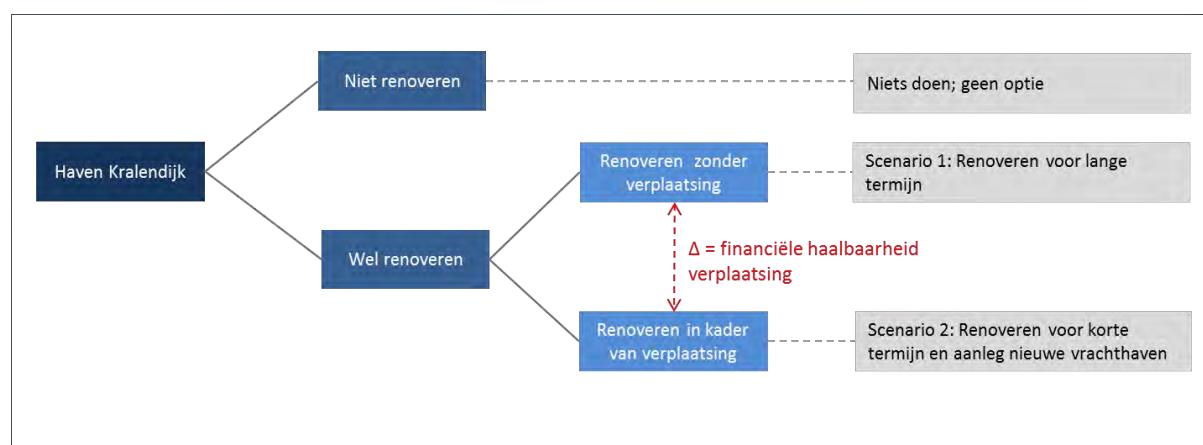
Deze inleiding is bedoeld om context te verschaffen aan de Business Case. In sectie 6.2 worden de aannames en uitgangspunten van de Business Case toegelicht. Sectie 6.3 presenteert de resultaten van de Business Case voor twee verschillende scenario's. Sectie 6.4 presenteert de financiële haalbaarheidsanalyse. Sectie 6.5 gaat in op de financierbaarheid van de benodigde investeringen. Sectie 6.6 presenteert o.a. de resultaten van enkele optimalisatiemogelijkheden. Tot slot worden de conclusies gepresenteerd in sectie 6.4.

6.1.1 Vraagstelling van de Business Case

De Business Case is opgesteld om antwoord te kunnen geven op:

- Wat zijn de financiële en economische effecten van het verplaatsen van de vrachthaven?

Om de effecten van het verplaatsen van de vrachthaven inzichtelijk te maken is een referentiescenario nodig. De financiële en economische haalbaarheid van de verplaatsing wordt bepaald door het verschil met het referentiescenario.



Met betrekking tot de ontwikkeling van de vrachthaven van Bonaire zijn er drie opties:

- Niet renoveren; de huidige haven wordt niet gerenoveerd, noch wordt de vrachthaven verplaatst
- Wel renoveren; huidige vrachthaven wordt gerenoveerd voor de lange termijn, maar niet verplaatst; en
- Wel renoveren; huidige vrachthaven wordt gerenoveerd voor korte termijn. Vervolgens wordt de vrachthaven verplaatst naar de WEB-locatie.

Een belangrijk uitgangspunt voor de Business Case is dat in elk geval de huidige vrachthaven in Kralendijk wordt gerenoveerd. De optie om niet te renoveren wordt in deze Business niet doorberekend. Als eiland in het Caraïbisch gebied is Bonaire afhankelijk van haar haven in de voorziening van het levensonderhoud. Wel of niet renoveren kan nimmer sec een financiële afweging behelzen. Bonaire heeft daarnaast ook het nadeel van gebrek aan schaal. Investeringen in infrastructuur zijn doorgaans financieel niet haalbaar omdat de noodzakelijke volumes ontbreken. In eerder onderzoek van MTBS voor de Associatie van Caraïbische Staten (2014) is duidelijk naar voren gekomen dat de kleine eilanden in het Caraïbisch gebied veelal dezelfde problematiek kennen. Door het gebrek aan volume zijn investeringen in noodzakelijke haveninfrastructuur financieel niet haalbaar. Maar door de absolute noodzaak ervan is het economisch wenselijk en daarmee een financieringsvraagstuk.

Het referentiescenario voor de verplaatsing van de vrachthaven is daarmee het scenario dat de vrachthaven niet wordt verplaatst, maar wel gerenoveerd (Scenario 1 in de figuur bovenstaand). Om de financiële haalbaarheid van de verplaatsing te kunnen bepalen zou methodologisch gezien enkel de additionele havengerelateerde opbrengsten, kosten en investeringen mogen worden beschouwd. Maar in plaats van enkel de additionele kasstromen in een financieel model te plaatsen, wordt er hier gekozen om voor beide scenario's de volledige havengerelateerde opbrengsten, kosten en investeringen in beeld te brengen. Het verschil tussen beide scenario's in netto contante waarde van de vrije kasstromen bepaalt die financiële haalbaarheid van de verplaatsing van de vrachthaven.

De beslissingscalculatie luidt dus als volgt:

$$\text{Financiële haalbaarheid verplaatsing} = \text{NCW Verplaatsing} - \text{NCW Geen verplaatsing}$$

Dit impliceert dus dat voor beide scenario's alle toekomstige havengerelateerde opbrengsten, kosten en investeringen volledig worden toegekend aan Business Case. Omdat dit voor beide scenario's geldt, is het van belang het verschil tussen beide scenario's in acht te nemen, en niet zozeer de absolute waarde zelf.

De Business Case houdt geen rekening met de bijdrage vanuit havengerelateerde opbrengsten aan algemene middelen van het OLB. Omdat de beslissingscalculatie zich richt op het verschil tussen beide scenario's, is dit ook niet relevant. Echter, dit wordt wel relevant in de bepaling van de financierbaarheid, zoals nader wordt toegelicht in sectie 6.6.

De gedetailleerdere scope van scenario's 1 (wel renoveren, niet verplaatsen) en 2 (wel renoveren om vervolgens te verplaatsen) worden weergegeven in onderstaande secties.

6.1.2 Scenario 1 – Geen verplaatsing van vrachthaven

Het scenario wordt gedefinieerd in de volgende punten:

Operaties

- Zowel cruiseverkeer als vrachtverkeer blijft de haven van Kralendijk aandoen.
- Cruiseschepen meren in eerste instantie aan de zuidpier, in tweede instantie aan de noordpier.
- De aanvoer van containers gebeurt met RoRo schepen omdat de faciliteiten niet geschikt zijn voor LoLo aanvoer van containers.
- Doordat de zuidpier vaak bezet is door cruiseschepen, zullen RoRo schepen uitwijken naar de middenpier.
- Overige vracht (zand, cement, en auto's) wordt afgehandeld op de zuidpier op de tijden dat er geen cruise schip ligt.
- Containers worden gereden naar het achterlandterrein nabij het stadion. Dit terrein fungeert als opslag.

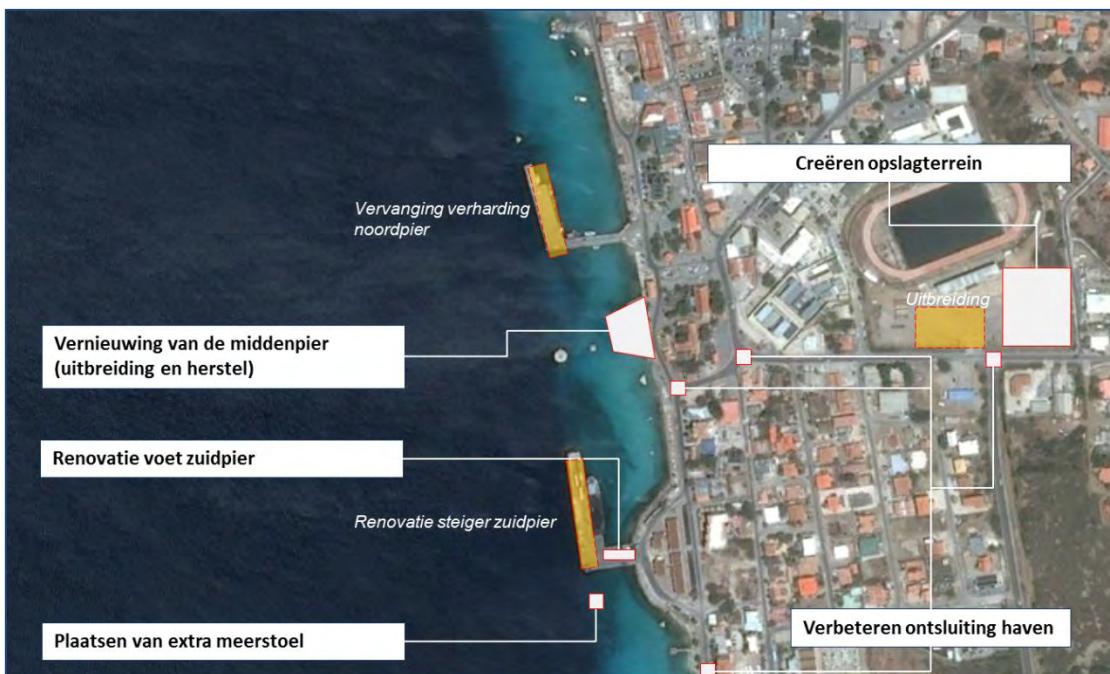
Investeringen

Om bovenstaande havenoperaties mogelijk te maken, is er behoefte de volgende investeringen:

Investering	Motivatie	Raming kosten (M USD)	Jaar
<i>Urgente investeringen</i>			
Middenpier	De eerste constructie behelst de uitbreiding en renovatie van de middenpier om deze geschikt te maken voor RoRo container verkeer.	\$ 4 M	2015
Zuidpier	Renovatie voet van de zuidpier of veilige afhandeling te kunnen garanderen.	\$ 8 M	2015
Bolder	Een additionele bolder ten zuiden van de zuidpier wordt geplaatst	\$ 1 M	2015
Opslagterrein	Het terrein achter het stadion wordt verhard om als containeropslagterrein te fungeren	\$ 1 M	2015
<i>Investeringen op termijn</i>			
Zuidpier	Vervanging steiger van de zuidpier	\$ 10 M	2025
Noordpier	Vervanging bovendek van beton	\$ 3 M	2022
Opslagterrein	Uitbreiding opslagterrein om de groei van goederen te accommoderen	\$ 1 M	2025
Bolders	Vervangingsinvesteringen	\$ 2 M (2 bolders)	2025 / 2030

De onderstaande figuur geeft een schematische weergave van de benodigde investeringen.

Figuur 6-1: Schematische weergave benodigde investeringen Scenario 1: Niet verplaatsen



Inkomsten

- De volumes vrachtverkeer zijn zoals geprojecteerd in hoofdstuk 3. Tarieven blijven gelijk.
- Cruisetoerisme groeit tot 320.000 cruisepax per jaar en is gelimiteerd op dit aantal.
- Het cruiseproduct van Bonaire wordt niet verbeterd doordat de vrachtafhandeling blijft plaatsvinden in het centrum en toeristen (en bewoners) last zullen ondervinden van vrachtverkeer. De consequentie is dat het tarief voor cruisepax niet omhoog gaat.

Operationele kosten

- De personele bezetting van het haven- en loodswezen groeit tot 10 FTE
- Er wordt regulier onderhoud (1% van investeringen per jaar, groeit van \$100.000 tot \$150.000 per jaar) en groot onderhoud gepleegd (\$ 300.000 USD per 5 jaar).
- Er wordt een verzekering afgesloten (0,25% over de investeringssom).
- Overige kosten zijn vergelijkbaar met historische jaren.

6.1.3 Scenario 2 – Verplaatsing van vrachthaven

Het scenario wordt gedefinieerd in de volgende punten:

Operaties

- Cruise verkeer blijft de haven van Kralendijk aandoen.
- Cruise schepen meren in eerste instantie aan de zuidpier, in tweede instantie aan de noordpier.
- Vrachtschepen doen vanaf 2020 de nieuwe vrachthaven te WEB aan.
- LoLo container verkeer neemt in vier jaar tijd het RoRo container verkeer volledig over.
- Tijdelijke containeropslag vindt plaats op de terminal.
- Operaties van de terminal (bedienen van mobiele kraan en reachstackers) wordt gedaan door personeel van OLB.
- Overige vracht (zand, cement, en auto's) wordt eveneens afgehandeld in de nieuwe vrachthaven.
- Echter, omdat de nieuwe vrachthaven pas in 2020 operationeel is, wordt in de tussentijd de vracht afgehandeld op de middenpier en zuidpier zoals beschreven in Scenario 1.

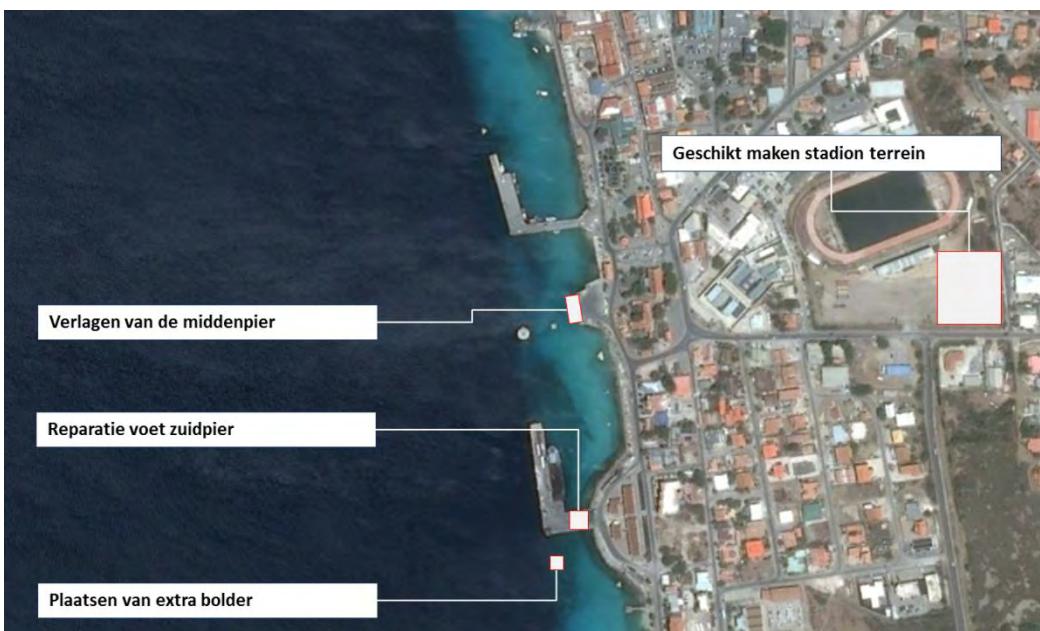
Investeringen

Om bovenstaande havenoperaties mogelijk te maken, is er behoefte de volgende investeringen:

Investering	Motivatie	Raming kosten (M USD)	Jaar
<i>Urgente investeringen</i>			
Middenpier	De eerste constructie behelst de renovatie van de middenpier om deze geschikt te maken voor RoRo container verkeer. Echter, omdat bij realisatie nieuwe vrachthaven het nut van de middenpier beperkt is, kan de middenpier in een beperktere schaal worden gerenoveerd.	\$ 2 M	2015
Zuidpier	Renovatie voet van de zuidpier of veilige afhandeling te kunnen garanderen.	\$ 8 M	2015
Bolder	Een additionele bolder ten zuiden van de zuidpier wordt geplaatst	\$ 1 M	2015
Opslagterrein	Het terrein achter het stadion wordt verhard om als containeropslagterrein te fungeren	\$ 1 M	2015
<i>Investeringen op termijn</i>			
Nieuwe vrachthaven	Constructie nieuwe vrachthaven start in 2018. Haven operationeel 2020. Toelichting raming in sectie 5.5.	\$26	2018/2019
Noordpier	Vervanging bovendek van beton	\$ 3 M	2022
Bolders	Vervangingsinvesteringen	\$ 2 M (2 bolders)	2025 / 2030

In de onderstaande figuur zijn de urgente werkzaamheden in de huidige haven schematisch weergegeven.

Figuur 6-2: Schematische weergave benodigde investeringen huidige haven Scenario 2: Verplaatsing vrachthaven



Inkomsten

- De volumes vrachtverkeer zijn zoals geprojecteerd in hoofdstuk 2. Tarieven blijven gelijk.
- Cruisetoerisme groeit tot 320.000 cruisepax per jaar, maar is gelimiteerd op dit aantal.
- Het cruiseproduct van Bonaire wordt verbeterd doordat de vrachtafhandeling verplaatst naar het WEB. Hierdoor is het redelijk om te stoppen met de \$1 USD subsidie vanuit TCB richting de cruisemaatschappijen. Dit komt ten goede van de eilandbegroting maar niet ten goede van de Business Case.

Operationele kosten

- De personele bezetting van het haven- enloodswezen groeit tot 13 FTE (3 additionele FTE t.o.v. scenario 1 wegens LoLo operaties.)
- Er wordt regulier (1% van investeringen per jaar) en groot onderhoud gepleegd (300.000 USD per 5 jaar).
- Er wordt een verzekering afgesloten (0,25% over de investeringssom).
- Er wordt extra energie verbruikt door de kranen en reachstackers.
- Overige kosten zijn vergelijkbaar met historische jaren.

6.2 Aannames en Uitgangspunten Business Case

In deze sectie worden de belangrijkste aannames en uitgangspunten van de Business Case gepresenteerd. In beginsel zijn de aannames en uitgangspunten gelijk voor beide scenario's. Wanneer dit niet het geval is, wordt dit aangegeven. De aannames en uitgangspunten zijn veelal gebaseerd op de jaarrekeningen van het Haven- en Loodswezen en de bevindingen in het onderzoek "Financiële Aspecten Havenbeheer Bonaire" (VdL Port Consultancy, 2014).

Hoewel de Business Case uitgaat van jaarlijkse indexering, zijn de cijfers in deze sectie zonder indexering gepresenteerd.

6.2.1 Algemene uitgangspunten

De Business Case is opgesteld vanuit de volgende uitgangspunten:

1. De Business Case moet aansluiten op de historische resultaten van het Haven- en Loodswezen;
2. De Business Case gaat in de basis niet uit van tariefsverhogingen; en
3. De Business Case is conservatief in de verre toekomst (geen gecontinueerde groei van lading).

In onderstaande tabel staan een aantal algemene aannames en uitgangspunten van de Business Case.

Algemene Assumpties Business Case	Aanname	Toelichting
Periode van Business Case	2015 - 2045	In het model zijn ook de historische jaren 2009-2013 meegenomen. 2014 is het eerste jaar dat geraamd wordt de Business Case. De NCW calculaties nemen als begin jaar 2015.
Valuta	US Dollars	Bonaire heeft de US Dollar als valuta geïnstalleerd per 1-1-2011.
Tijdseenheid	1 jaar	Ramingen worden gedaan op jaarbasis.
Jaarlijkse indexatie	2%	Zowel kosten (als opbrengsten) worden geïndexeerd met een jaarlijks percentage van 2%. Dit is onder de aanname dat de verordening worden gemoderniseerd en zich dus jaarlijks laten indexeren met CPI.
Jaarlijkse toename personeelskosten	3%	Personeelskosten groeien harder dan de jaarlijkse indexatie.
Discontovoet ter bepaling NCW	8%	De gemiddelde kosten van kapitaal worden ingeschat op 8%, een percentage wat in NL voor overheidsprojecten gebruikelijk is.
Toekomstraming goederen	Constant na 2030	Toekomstrammingen na 2030 hebben een grote mate van onzekerheid. Uit conservatieve redenen is gekozen om de ramingen na 2030 constant te houden.
Toekomstraming maritiem verkeer	Constant na 2030	Idem

Over het algemeen is te stellen dat financiële projecties gebaseerd zijn op de informatie zoals aangeleverd door OLB. De gebruikte informatiebronnen zijn o.a.:

- Statistieken goederen en maritiem verkeer;
- Jaarrekeningen OLB; en
- Verordeningen m.b.t. havenactiviteiten.

Tevens is in het financieel model aansluiting gemaakt met de historische cijfers. De historische cijfers zijn in overeenkomst met de bevindingen uit "Financiële Aspecten Havenbeheer Bonaire" van VdL Port Consultancy (2014).

6.2.2 Inkomsten

De inkomsten worden bepaald door de behandelde hoeveelheid goederen en schepen enerzijds en de daar tegenoverstaande tarieven anderzijds. Voor de goederen- en scheepsramingen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

De inkomsten worden onderverdeeld naar:

- Loodsgeld;
- Liggeld;
- Meergeld;
- Precario inkomsten; en
- Overige inkomsten.

Loodsgeld

Het loodsgeld wordt geheven op basis van de dienst (binnenkomend, uitgaand of beide). De tarieven wordt berekend op basis van de BT-maat van het schip. In de onderstaande tabel zijn de gehanteerde BT-maten en de corresponderende tarieven van het Haven- en Loodswezen. Voor de cruiseschepen is aangenomen dat deze in grootte toenemen tot een gemiddelde van ongeveer 104.000 BT in 2017.

Assumpties – Loodstarieven (Bron: Tarievenlijst Haven en Loodswezen) Type schepen	Gemiddeld BT (2015)	Tarief in USD (full service, dagtarief)
Cruise	94.360	2.486
Containers RoRo	1.111	257
Containers LoLo	10.000*	784
Voertuigen	50.000	2892
Zand	2.500	387
Cement	2.500	387
Bopec Groot	160.000	9.959
Bopec Klein	70.000	3.149
Cargill	5.000	387
Curoil/WEB	30.000	581

De onderstaande tabel geeft de inkomsten vanuit loodsgeld weer met aansluiting naar 2013. In het loodsgeld is ook een 5% opslag meegenomen voor additionele heffingen zoals wachtgeld.

Loodsgeld raming Business case	2013	2014	2015	2020	2025
Aantal schepen	654	664	668	711	754
Loodsgeld (in '000 USD)	1.534	1.533	1.650	1.719	1.736

De stijging van het loodsgeld in 2015 is te wijten aan de toename van het aantal en de grootte van de cruiseschepen.

Liggeld

De inkomsten uit liggeld worden bepaald door het aantal schepen dat aanlegt aan havenfaciliteiten die onder beheer zijn van het Haven- en Loodswezen, de tijdsduur hiervan en het dagtarief. Het dagtarief is gebaseerd op de BT-maat van het schip. Er wordt geen onderscheid gemaakt voor verschillende type schepen. Liggeld wordt geheven per dag, ook als er slechts maar een dagdeel gebruik wordt gemaakt van de faciliteiten.

Assumpties – Liggeld tarieven Bron: LLM-verordening	Ligduur	Gemiddeld BT (2015)	Tarief (USD/GT/dag)
cruise	0,5	94.360	0,0196
containers RoRo	0,25	1.111	0,0196
containers LoLo	0,33	10.000	0,0196
voertuigen	0,5	50.000	0,0196
Zand	2	2.500	0,0196
cement	2	2.500	0,0196

Loodsgeld raming Business case	2013	2014	2015	2020	2025
Aantal schepen	654	664	668	711	754
Liggeld (in '000 USD)	214	175	252	289	293

De stijging van het liggeld in 2015 is te wijten aan de toename van het aantal en de grootte van de cruiseschepen.

Meergeld

Meergeld wordt verdiend door het verlenen van meerdiens. Meerdiensten worden in Bonaire verleend door drie partijen:

- OLB
- BOPEC
- BPSS

In de afgelopen jaren laten zijn de meergelden wisselvallig verlopen maar over het algemeen zijn de bedragen marginaal (\$17.920 in 2011; \$1.093 in 2012; \$3.435 in 2013 – verschil te wijten aan de concurrentie van BOPEC en BPSS). Voor het model is daarom aangenomen jaarlijks een getal van 3% over het geïnde liggeld te hanteren (wat in 2015 overeenkomt met een bedrag van \$7.706).

Precario

Precario wordt geheven op basis van het aantal ingevoerde goederen op publieke havenfaciliteiten en het corresponderende tarief voor het type goed. In onderstaande tabel staan de tarieven zoals deze nu worden gehanteerd door het Haven- en Loodswezen.

Assumpties tarieven - precario Bron: Retributie- en legesverordening Bonaire	Eenheid	Bedrag in USD
containers - 20ft	USD/box	45,00
containers - 40ft	USD/box	67,00
auto's	USD/ton	10,00
vrachtwagens & bussen	USD/ton	14,00
zand	USD/ton	1,00
cement	USD/ton	1,00
overig	USD/ton	1,00
Cruise head tax	USD/pax	2,00

In onderstaande tabel zijn de ramingen weergeven voor de precario inkomsten. De stijging in precario inkomsten komt vooral door de verwachte stijging in cruisepassagiers.

Precario inkomsten raming ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Cruise pax	294	342	513	640	640
Containers	174	179	184	213	245
Overig	73	77	79	90	104
Totaal precario	541	598	776	943	989

Overige inkomsten

Naast bovengenoemde inkomsten bronnen genereerde het haven- enloodswezen geen significante inkomsten. De studie “Financiële Aspecten Havenbeheer Bonaire” van VdL Port Consultancy (2014) stelt voor om in de modernisering van de verordeningen ook te gaan heffen voor de kosten van:

- Beveiliging;
- Afvalinzameling; en
- Vergunning verlening

De raming is dat deze inkomsten pas in 2016 worden ontvangen, in de veronderstelling dat professionalisering van het havenbeheer plaatsvindt gedurende 2015.

Inkomsten raming ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Doorberekening beveiligingskosten				125	125
Doorberekening afvalinzameling				25	25
Doorberekening vergunningen				25	25
Totaal overige inkomsten	-	-	-	175	175

6.2.3 Operationele Uitgaven

De operationele uitgaven worden onderverdeeld in de volgende kostenposten:

- Personeel;
- Onderhoud;
- Energiekosten;
- Inhuur van derden;
- Overige goederen en diensten;
- Overhead; en
- Verzekering.

De ramingen van deze kostenposten worden hieronder toegelicht.

Personeel

De totale personeelskosten in 2013 bedroegen ongeveer \$420.000 voor een bezetting van 7 FTE. Hiervan is ongeveer \$70.000 als toelage aan te merken, een compensatie voor overtijd, werken in de avond of op feestdagen. Daarmee komen de geschatte gemiddelde kosten per FTE op \$50.000 per FTE.

Van de huidige zes vacatures is aangenomen dat drie daarvan worden vervuld:

- 1 Afdelingshoofd;
- 1 Loods; en
- 1 Walbootsman.

In het scenario van verplaatsing van de vrachthaven wordt aangenomen dat er 3 additionele FTE benodigd zijn om de operaties uit te voeren.

Assumpties personeelskosten	Gemiddelde kosten per FTE	Huidig FTE (2013)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025
Scenario 1: Geen verplaatsing	\$50.000	7	8	9	10	10	10	10	10
Scenario 2: Verplaatsing	\$50.000	7	8	9	10	10	10	13	13

Het wordt aangenomen dat de uitgaven aan toelages zullen afnemen tot nul over een periode van twee jaar door een grotere en efficiëntere bezetting. Tevens stijgen de personeelskosten met 1% meer dan de jaarlijkse kostenindexatie. Echter, in deze sectie worden kosten en opbrengsten nominaal gepresenteerd.

Personelekosten in geval van geen verplaatsing	2013	2014	2015	2020	2025
Personelekosten (excl. Toelage)	350	350	400	500	500
Toelage	70	35	0	0	0
Personelekosten	420	420	435	500	500

Onderhoud

Het Haven- en Loodswezen heeft in de afgelopen jaren tussen de \$100.000 en \$200.000 aan onderhoud uitgegeven. Deze kosten zijn voornamelijk zo hoog omdat er sprake is van een slechte staat van de infrastructuur. Bij een herinvestering in de havenfaciliteiten zal er op korte termijn minder onderhoudswerkzaamheden nodig zijn. Daarom wordt vanaf 2015 een post van ongeveer \$100.000 begroot.

In het scenario zonder verplaatsing vrachthaven stijgt dit naar \$150.000; 1% van de waarde van de geactiveerde infrastructuur.

In het scenario van verplaatsing van de vrachthaven zal er door de additionele infrastructuur ook meer onderhoud vereist zijn. Met een raming van 1% van de investering in infrastructuur wordt een additioneel bedrag van \$255.000 begroot in 2020.

Tevens wordt er vanaf 2021 elke vijf jaar een bedrag van \$300.000 begroot voor groot onderhoud.

Raming onderhoudskosten ('000 USD)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2025
Scenario 1: Geen verplaatsing	223	100	100	100	100	150	150	150	450	190
Scenario 2: Verplaatsing	223	100	100	100	100	120	120	375	675	405

Energiekosten

De energiekosten zijn geraamd op \$20.000 per jaar voor de eerste jaren, op basis van de historische uitgaven. In het geval van verplaatsing zullen de energiekosten toenemen door het gebruik van een mobiele kraan. Energiekosten voor de mobiele kraan worden geraamd op \$200 per shift en volgens het Base Case volumescenario zijn er bijna 200 shifts per jaar nodig om de containers te laden en lossen.

Kostenraming energiekosten ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Scenario 1: Geen verplaatsing	18	20	20	20	20
Scenario 2: Verplaatsing	18	20	20	59	65

Inhuur van derden

De inhuur van derden is aangenomen op \$25.000 per jaar dat in lijn is met het gemiddelde van de afgelopen drie jaar.

Kostenraming ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Inhuur van derden	35	16	25	25	25

Overige goederen en diensten

De kosten voor overige goederen en diensten zijn begroot op \$185.000 per jaar. Dit is in lijn met de kosten van de afgelopen jaren.

Kostenraming ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Overige goederen en diensten	178	185	185	185	185

Overhead

De kosten voor overhead zijn begroot op \$33.000 per jaar, gebaseerd op historische uitgaven toerekeningskosten.

Kostenraming ('000 USD)	2013	2014	2015	2020	2025
Overhead	33	33	33	33	33

Verzekering

De faciliteiten van het Haven- en Loodswezen zijn momenteel niet verzekerd. In de Business Case wordt uitgegaan van een verzekering voor de geactiveerde activa. De kosten worden berekend op basis van 0,25%

over de onafgeschreven boekwaarde van de activa, \$33.000. De verzekerkosten worden begroot vanaf 2016.

Kostenraming Verzekeringskosten ('000 USD)	2013	2014	2015	2016	2020	2025
Scenario 1: Geen verplaatsing	-	-	-	38	38	48
Scenario 2: Verplaatsing	-	-	-	30	94	101

6.2.4 Investeringen

De investeringen benodigd voor het scenario zonder verplaatsing van de vrachthaven zijn toegelicht in sectie 6.1.3. In onderstaande tabel zijn de investeringen voor scenario 1 weergegeven over een tijdshorizon van 2015 tot en met 2025.

Investeringen (in M USD)	Afschrijvings- termijn	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zuidpier	40 jaar	8										10
Noordpier	40 jaar	-										3
Middenpier	40 jaar	4										
Bolders	20 jaar	1					1					2
Opslag faciliteit	20 jaar	1										
Wegontsluiting	20 jaar	2										
Investeringen: Geen verplaatsing		16					1		3			12

In onderstaande tabel zijn de investeringen voor scenario 2 weergegeven.,.

Investeringen (in M USD)	Afschrijvings- termijn	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zuidpier	40 jaar	8										
Noordpier	40 jaar	-										3
Middenpier	40 jaar	2										
Bolders	20 jaar	1					1					2
Opslag faciliteit	20 jaar	1										
Wegontsluiting	20 jaar											
NV: infrastructuur	40 jaar				7,3	7,3						
NV: supratructuur en machines	20 / 10 jaar						11,3					
Investering: Verplaatsing		12			7,3	18,6	1		3			2

*NV = nieuwe vrachthaven

6.2.5 Financiering

Wanneer er een financiële behoefte ontstaat in de Business Case, zoals het geval bij investeringen, dan wordt er getrokken van een renteloze leningsfaciliteit.

De aflossing van de lening die getrokken wordt geschied in een termijn van 40 jaar. Dit termijn is gekozen omdat in gemeentelijke begrotingen afbetaling gelijk staat aan afschrijvingen. De grootste investeringen dragen een afschrijvingstermijn van 40 jaar.

Assumpties - Financiering	
Faciliteit	Renteloze lening
Rente	0%
Termijn	40 jaar
Hoofdsom	Afhankelijk van projectie

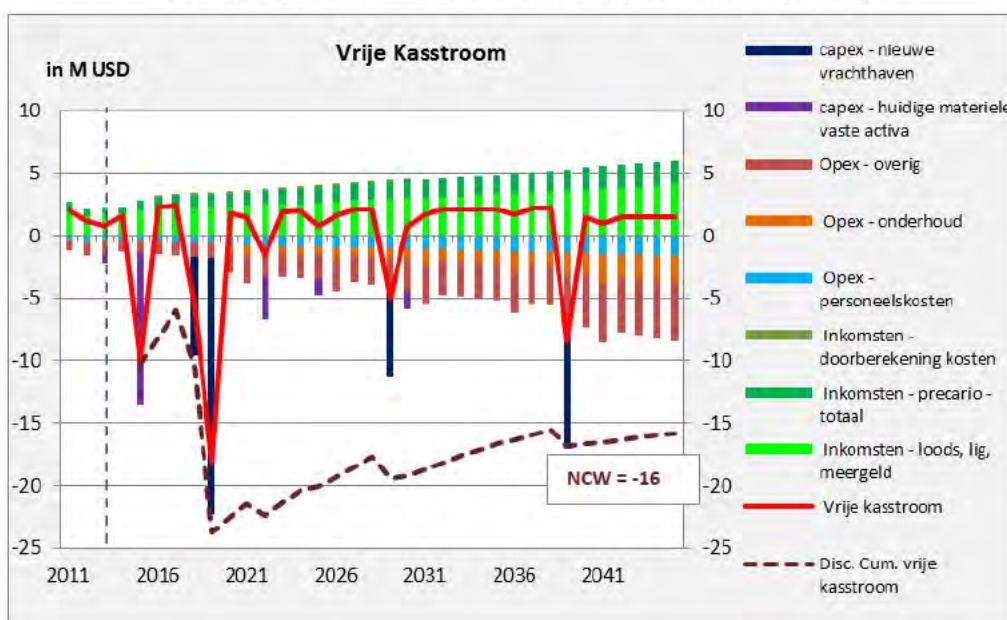
6.3 Outputs Business Case

6.3.1 Financiële resultaten verplaatsing vrachthaven

De vrije kasstroom is positief in meeste jaren behalve wanneer er zwaar geïnvesteerd wordt

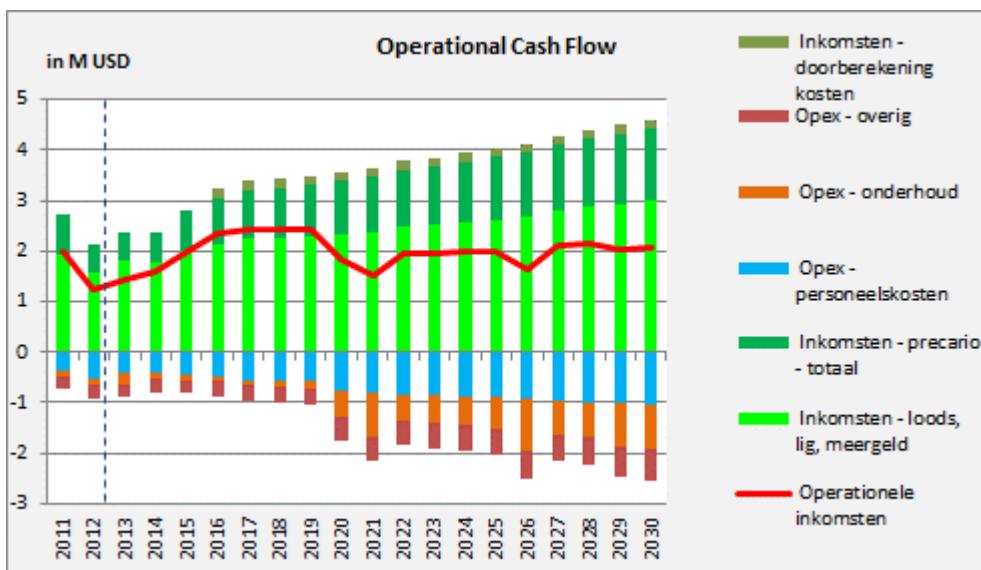
Onderstaande figuur laat zien dat de vrije kasstroom in de meeste jaren positief is en rond de \$2,5M tot \$3,5M bedraagt. De investeringen in de havenfaciliteiten in Kralendijk en de nieuwe vrachthaven drukken op de business case. In 2015 zijn forse investeringen gepland voor de renovatie van de zuidpier. De investeringen in de nieuwe vrachthaven zijn gepland voor 2018 en 2019. De netto contante waarde van de vrije kasstromen zijn -\$16 M.

Figuur 6-1: Vrije kasstroomoverzicht 2015-2045, scenario 2: Verplaatsing

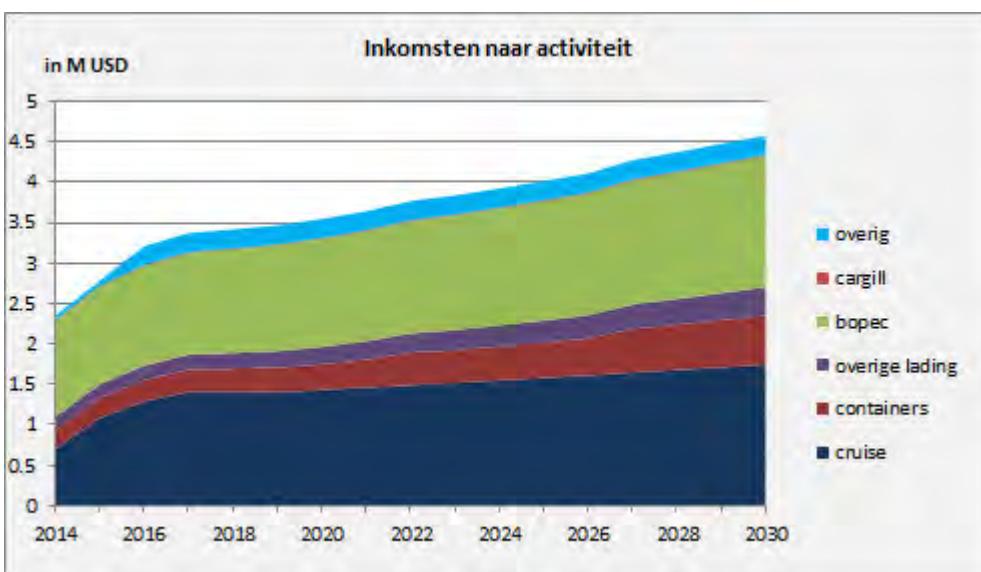


Het operationeel resultaat is positief en meer dan 2M USD per jaar.

De operationele inkomsten bestaan voor een groot deel uit de inkomsten uit loods-, lig- en meergelden. Een kleiner deel komt voor uit de opbrengsten uit precario, zo'n \$800.000 in 2015. In onderstaande figuur is duidelijk zichtbaar dat de operationele kosten toenemen met de operatie van de nieuwe vrachthaven (vanaf 2020). Vooral de kosten voor onderhoud nemen sterk toe, doordat er meer infrastructuur te onderhouden is.

Figuur 6-2: Operationele cash flow, scenario 2: Verplaatsing


De verplaatsing van de vrachthaven heeft bijna geen effect op het niveau van de opbrengsten. De inkomsten worden alsnog voor een groot deel bepaald door cruise- en BOPEC-verkeer. Vanuit BOPEC is het met name loodsgelden waaraan het Haven- en Loodswezen verdient. Cruise levert zowel loods-, lig- en meergelden op alsmede precario opbrengsten.⁸ De jaarlijkse inkomsten bedragen ongeveer \$3M USD. De inkomsten stijgen door een groei van de volumes voor containers, cruise en overige lading en een jaarlijkse indexatie op de tarieven.

Figuur 6-3: Inkomsten naar activiteit, scenario 2: Verplaatsing


⁸ NB: Er is hier gerekend met het cruiseprecario tarief van \$2 per pax, ondanks dat er momenteel \$1 hiervan wordt geretourneerd aan de cruisemaatschappijen via TCB