



6 juli 2018

Aan: Gezaghebber E.E. Rijna  
Plasa Wilhelmina 1  
Kralendijk, Bonaire

Via e-mail en reguliere post

Geachte heer Rijna,

Naar aanleiding van toenemende klachten over de plotselinge sluiting van de Zuidpier is de Kamer van Koophandel en Nijverheid Bonaire (hierna: KvK) in gesprek gegaan met diverse stakeholders die gebruik maken van de haven. Door deze sluiting is dé levensader van het eiland via zee dicht. Dit gaat leiden tot een potentiële miljoenschade en massaontslagen in een van de grootste sectoren van het eiland (bouwsector) indien er niet adequaat op gereageerd gaat worden. Economisch gezien wordt de situatie nog slechter aangezien ook de toeristische sector op veel punten afhankelijk is van de bouwsector (bijvoorbeeld de bouw van nieuwe accommodaties of verbouwing van de huidige locatie tijdens het laagseizoen).

Als KvK uiten wij via deze brief onze zeer grote zorgen over de huidige situatie rondom de haven en het ontbreken van een duidelijke oplossingsrichting. Daarnaast dragen wij, in nauwe samenspraak met de bouw- en transportsector, een aantal oplossingsrichtingen aan.

#### **Haven als essentieel onderdeel van de economie**

Voor de economie van een eiland is de (zee)haven een essentieel onderdeel. Indien er iets gebeurt met de haven dan zullen de gevolgen doordenderen naar alle sectoren op dat eiland. Van producten in de supermarkt en winkels, het gas waar we op koken, de auto's waar we in rijden en de grondstoffen die we nodig hebben voor het maken van o.a. beton en de metselblokken en andere bouwmaterialen. Alles is afhankelijk van een goed transport via de zee en een deugdelijke afhandeling via de haven. Dat de haven van Bonaire niet goed is, is algemeen bekend. Dit wordt onderstreept door de vele rapporten die zijn opgesteld. Vooral de pieren zijn in erbarmelijke staat. Reden om tot grootschalige renovatie over te gaan. Samen met onder andere het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is er een concreet plan van aanpak opgesteld dat moet leiden tot een verbetering van de veiligheid voor mens en milieu. Bij voorbaat stond al vast dat deze renovatie voor overlast zou gaan zorgen. Dat wordt ook door iedereen geaccepteerd omdat het simpelweg niet anders kan. Maar de uitleg bij de plannen richting de stakeholders is elke keer geweest dat de pier gedeeltelijk open zou blijven voor vracht (zowel bulkgoederen als containers). Dit wordt zelfs expliciet genoemd in de toelichting bij de aanvraag van Arcadis voor dit project. Pagina 12 onder Paragraaf 3.1 geeft aan dat: *“Alle herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd in een volledige operationele haven. Er zijn tijdens de uitvoering dus geen beperkingen of hinder voor het scheepsverkeer. Indien nodig worden er alternatieven voor het scheepsverkeer geboden om te kunnen afmeren dan wel losmaken en wegvaren.”*

Ondanks kritiek op de uitvoerbaarheid van een gedeelte van de plannen in de praktijk is men toch aan de slag gegaan. Door enorme vertragingen in de renovatie zijn we nu op een punt gekomen dat alles met spoed afgerond moet worden. Het hoogseizoen, met diverse cruiseschepen, staat voor de deur en dan moeten de pieren gereed zijn. Maar door deze spoed zijn de originele plannen ineens gewijzigd en zijn de gevolgen (voor onder andere de bouwsector) gigantisch.

#### **Achterstand en prijsstijgingen**

Op 13 juni 2018 is, met het compleet sluiten van de Zuidpier voor een (geschatte) periode van 3,5 maand, er een situatie ontstaan die verstrekkende gevolgen kan hebben voor Bonaire. Hiermee komen zowel de levering van containers (met goederen, (vers)producten en gas) in gevaar, alsook de levering van zand, cement en steenslag en overige bouwmaterialen voor de bouwsector. De eerste variant is door middel van de inzet van de Middenpier gedeeltelijk opgelost, voor de tweede (leveren van bulkgoederen) is geen oplossing bedacht.

Op dit moment hebben we een situatie dat de Zuidpier is afgesloten en de Middenpier nog niet is opgeleverd. Dit zorgt er direct voor dat aanvoer van goederen ernstige vertraging oploopt (op het moment van schrijven staan er ongeveer 60 containers te wachten op Curacao voor verscheping naar Bonaire). Aangezien het laden en lossen nu een stuk langzamer gaat als gevolg van de werkzaamheden, kunnen er niet langer meerdere transporten per dag worden uitgevoerd. De aanvoer van goederen gaat dus langer duren, wat de prijs voor de consument hoogstwaarschijnlijk zal opdrijven.

Daarnaast is er een onmiddellijke en zeer ingrijpende situatie ontstaan voor de bouwsector. Deze sector, die zo'n 1500 werknemers kent (15% van de totaal werkende bevolking) is sterk afhankelijk van de aanvoer via de haven. Zand en steenslag zijn op het moment van schrijven niet langer op het eiland verkrijgbaar, cement is nog maar beperkt leverbaar maar zal ook snel uitverkocht zijn. Het aanleveren van nieuwe voorraad is niet mogelijk, aangezien de Zuidpier niet langer beschikbaar is. Concreet betekent dit dat de bouwsector tot 1 oktober zonder grondstoffen zit. Een complete stop van de werkzaamheden dreigt, inclusief het ontslag van vele medewerkers. De aannemers dreigen op deze manier niet aan hun contractuele verplichtingen te kunnen voldoen, met schadevergoedingen tot het gevolg. Daarnaast dient al het transport dat gepland stond en vooraf is betaald, opgeschoven te worden naar een latere datum. Dit heeft tot gevolg dat er nog meer druk komt te liggen in de maanden dat er ook weer cruiseschepen zullen komen.

#### **Anticiperen van de markt op de renovatieplannen**

In februari 2018 is er een bijeenkomst geweest over dit project en over de eventuele gevolgen voor de gebruikers. Bij die bijeenkomst, georganiseerd door onder andere Port of Amsterdam, Wiertsema & Partners International, Knol Akkrum en de havenmeester waren veel lokale stakeholders uit de transport en bouwsector uitgenodigd om kennis te nemen van de aanstaande plannen. Tijdens deze bijeenkomst is nadrukkelijk aangegeven door de organisatoren dat de Zuidpier te allen tijde gebruikt zou kunnen worden voor bulktransporten. De pier zou in twee gedeelten worden gerenoveerd, waardoor er altijd een schip aangelegd zou kunnen worden. Voor de markt betekent een renovatie van de haven altijd overlast en eventueel een kleine verhoging van de kosten. Op basis van de presentaties van de plannen was er echter geen concrete en directe aanleiding voor bedrijven om zich grote(re)



zorgen te maken; om bijvoorbeeld massaal grondstoffen in te gaan slaan of om projecten on-hold te gaan zetten.

Naar nu blijkt is, waarschijnlijk door vertraging in de beginfase bij renovatie van de Middenpier, de beslissing genomen om de gehele Zuidpier ineens te gaan renoveren. Gevolg is een totale sluiting en niet langer de mogelijkheid tot het leveren van bulkgoederen via bulktransport.

Aannemers hebben geen tijd gehad om zich hierop voor te bereiden, er staan transporten gepland voor de komende maanden, onder andere voor de bouw van verschillende grote projecten (nieuwe hotels, woninbouwprojecten maar ook verbouwingen van bestaande accommodaties en huizen etc). In sommige gevallen zijn hotels en resorts zelfs gesloten voor gasten in een bepaalde periode om de verbouwing of nieuwbouw te kunnen realiseren. Maar zonder grondstoffen kan er niet gebouwd of verbouwd worden, en dus leiden deze bedrijven een dubbele financiële strop. De vraag is bij wie ze deze financiële strop kunnen neerleggen?

### **Problemen per pier**

#### *Middenpier*

Deze pier is als eerste gerenoveerd om te zorgen voor een nieuwe plek om de Roll On-Roll Off (RORO) transport te kunnen faciliteren ten tijde van de sluiting van de Zuidpier. De opleverdatum voor de Middenpier zou volgens planning op 30 april 2018 moeten zijn. Naar nu blijkt is de oplevering nog steeds niet voltooid en voldoet deze pier niet aan de vereisten die nodig zijn om een veilige levering van containers te kunnen garanderen. Dit ondanks de nadrukkelijke garantie die is afgegeven in een gesprek op vrijdag 15 juni 2018 tussen de aannemers, de Havenmeester, u als Gezaghebber en de diverse aanwezige stakeholders (waaronder ook KvK) dat de Middenpier op maandag 2 juli 2018 gereed zou zijn voor het laden en lossen van vracht via RORO (containers). Op deze maandag 2 juli is er een test uitgevoerd in samenwerking met Don Andres N.V. om te zien of er op een veilige en verantwoorde manier geladen en gelost kan worden. Op diverse punten is deze test negatief uitgevallen:

- Zo zijn er nog geen fenders aangebracht (ter beveiliging van het schip en de pier zelf);
- De verkeerssituatie is nog niet geregeld (zeer zware vrachtwagens met containers moeten nu tégen het verkeer inrijden om op de Middenpier te komen);
- Het terrein van de Middenpier is niet veilig te noemen (er staan nog containers en een boot op het terrein die weggehaald zouden worden, de draaicirkel bij het verlaten van het terrein is te krap en de hellingshoek dusdanig dat de kans aanzienlijk is dat bij het wegrijden een container van de vrachtwagen kan afvallen).
- Als belangrijkste resultaat van de test van 02 juli 2018 is nog wel dat de diepte van het water bij de pier onvoldoende is om veilig aan te meren. Een minimale diepte van 5,5 meter is vereist, terwijl het water ter plaatste maar 3,5 meter diep is. Een gevaar voor de aan te meren boot alsmede voor de natuur (gevaar voor vastlopen van de boot met alle gevolgen van dien is aanwezig).

Op het moment van schrijven probeert de aannemer, als een noodoplossing, om de laatste 2 meter zand weg te zuigen. De vraag is of er 2 meter aan zand ligt, of dat hij al eerder op de harde onderlagen stuit. Met het alleen wegzuigen is het probleem echter niet opgelost: het ontstane gat zal slechts van tijdelijke aard zijn, aangezien het zand niet wordt weggepompt uit de zee, maar op 20 meter afstand

weer op de zeebodem wordt gespoten. Door getijde en stroming zal dit zand binnen enkele dagen weer terug op zijn plaats liggen en zal de diepgang wederom onvoldoende zijn. Al deze zaken zijn al in een vroeg stadium door verschillende partijen aangegeven en zorgen zijn geuit. Het lijkt nu dat met deze zorgen niets is gedaan en dat er alleen gedacht wordt aan een tijdelijke oplossing, ontstaan onder tijdsdruk.

Voor Bulktransport is deze pier niet geschikt, aangezien de schepen die gebruikt worden voor het vervoeren van de bulkgoederen te groot zijn om aan de kleine Middenpier te kunnen liggen. Het voorstel van veel stakeholders om de Middenpier te verlengen tot aan de diepere wateren (tot een minimum van 5.50 meter en voldoende ruimte om aan te meren is in februari 2018 nogmaals afgedaan als onmogelijk en te duur. Alleen het al bestaande deel zou in het budget van de renovatie zitten. Om toch gebruik te kunnen maken van de Middenpier is de inzet van kleinere schepen (zogenaamde barges) nog wel een mogelijkheid. Op het moment van schrijven is dit echter geen reële optie. Er zijn er in dit gebied maar twee (!) barges die gebruikt mogen worden op grond van de strenge eisen van toelating (door Port State Control) en deze twee hebben langlopende contracten elders. Het afkopen van deze contracten zal samengaan met een behoorlijke prijsverhoging van de goederen. Dit verlies zal uiteindelijk bij de aannemer / consument worden neergelegd wat ook weer desastreus zal zijn voor de prijzen op het eiland.

Conclusie: de Middenpier is op dit moment niet geschikt voor het laden en lossen van goederen via RORO-transport van Don Andres N.V. Er is daarnaast geen mogelijkheid tot het lossen van bulktransporten, aangezien de boten te groot zijn en eventuele kleinere boten op dit moment niet meer geregeld kunnen worden.

#### *Zuidpier*

Deze pier is de enige op het eiland die geschikt is voor het aanmeren van de Don Andres (RORO-transport) en van bulkschepen (o.a. voor aanvoer van cement, zand, steenslag, overige bouwmaterialen en auto's). Het vormt dé levensader van het eiland via zee, maar ook deze pier is in zeer slechte staat en dient gerenoveerd te worden. Daar is iedereen het over eens. Volgens de originele planning zou de aanvang van de werkzaamheden per 30 april 2018 zijn. Op of omstreeks 20 juli 2018 zou de Zuidpier gerenoveerd zijn. Deze planning is echter geenszins gehaald.

Op 13 juni 2018 is het besluit over de onmiddellijke sluiting van deze pier voor al het verkeer via de media bekend gemaakt. Er is meteen een start gemaakt met de werkzaamheden met als gevolg dat de bulktransporten niet langer mogelijk zijn. Dat betekende automatisch dat de al geplande bulktransporten in juli, augustus en september vanuit Europa (o.a. met groot materieel voor de diverse bouwprojecten op het eiland) door de desbetreffende rederij nog diezelfde dag gecancelled zijn. Aangezien de Middenpier nog niet gereed is, is op het allerlaatste moment "de ramp" aan de Zuidpier voor het RORO-transport in tact gelaten. Maar dit is slechts een tijdelijke maatregel. De werkzaamheden gaan volgens planning tot eind september 2018 duren en gedurende die tijd is de Zuidpier gesloten aldus de berichtgeving. En dat is voor de economie van het eiland desastreus te noemen, aangezien er geen alternatief is bedacht voor het transport van bulkgoederen (vooral voor de bouw).

Conclusie: Met het totaal afsluiten van de Zuidpier is er een situatie ontstaan die een groot gedeelte van de economie van het eiland onder een zeer hevige druk zet. Vooral de bouwsector zal de gevolgen van de algehele sluiting merken aangezien er geen aanvoer van nieuwe materialen mogelijk is (op het moment van schrijven is er al geen zand en geen steenslag meer te koop op het eiland!!). Indien deze situatie zich langer voordoet dan zal dit consequenties hebben voor veel bedrijven en hun werknemers. Massa-ontslagen en faillissementen zijn hierbij niet uit te sluiten.

#### *Noordpier*

De oplossing om van de Noordpier gebruik te maken is niet reëel, aangezien uit diverse rapporten blijkt dat de belasting per m<sup>2</sup> slechts 1000 kg mag zijn. Een vrachtwagen kan dus niet op deze pier staan (ter vergelijking: een simpele pallet met zakken cement is al te zwaar).

Conclusie: de Noordpier is ongeschikt in de huidige staat om transport (via Bulk of via RORO) te kunnen faciliteren.

#### **Mogelijke oplossingen**

De feiten zijn op dit moment duidelijk en daar kan weinig aan gedaan worden. Wel dient er vanaf dit moment alles aan gedaan te worden om de situatie niet nog erger te laten escaleren en de economie niet nog harder te treffen. Daarvoor is coördinatie, afstemming en duidelijke communicatie nodig tussen alle partijen.

1. De KvK stelt voor, in samenspraak met de bouw- en transportsector, om de Zuidpier in fasen te renoveren. Wanneer het technisch verantwoord is om te kunnen laden en lossen (wanneer de nieuwe bovenlaag voldoende hard is bijvoorbeeld) dient er een korte periode ingelast te worden om transport toe te staan. Hierbij valt te denken aan een (1) week (eind juli, begin augustus) waarbij de pier gebruikt kan worden. In die week kunnen de voorraden worden aangevuld en kan de bouwsector aan de slag blijven. Datzelfde dient dan weer te gebeuren begin september.
2. Daarnaast is het uitbreiden van de tijden van de werkzaamheden door de aannemer een absolute must. Dit om de totale tijd van sluiting terug te dringen. Voor zover nu bekend wordt er op dit moment niet in het weekend en niet in de avond gewerkt. Er dient in onze ogen 24/7 aan de pier gewerkt te worden om deze zo snel als mogelijk is weer gereed te krijgen voor zaken. Dit zal de schade voor de bedrijven en de economie ook verminderen.
3. De optie om zand en steenslag aan te voeren via zogenaamde Big Bags (grote zakken waar bulkgoederen in vervoerd kunnen worden) die dan via Don Andres N.V. geleverd kunnen worden is een mogelijkheid die onderzocht is. Nadeel van deze optie is dat de Big Bags besteld moeten worden wat een vertraging van weken met zich meebrengt. Daarnaast zal het leveren van bulkgoederen op deze wijze sowieso een behoorlijke prijsstijging gaan opleveren. De prijs per eenheid zal dan stijgen met ongeveer 25% wat een financiële strop zal zijn voor alle aannemers op het eiland (die in verreweg de meeste gevallen de hogere prijs niet kunnen doorberekenen aan de klant). Er dient voor deze gigantische prijsstijgingen een oplossing te komen aangezien aannemers dit niet kunnen dragen.

#### **Afsluiting**

Met het afsluiten van de Zuidpier is het eiland afgesloten voor transport via zee. De gevolgen zijn nu al merkbaar voor diverse bedrijven en de kosten lopen nu al in de tienduizenden Dollars. Indien deze

situatie niet snel verandert zal de complete bouwsector stil komen te vallen en zal de schade in de miljoenen oplopen. Bedrijven zullen dit niet kunnen overleven en zullen faillissement moeten aanvragen met massaontslagen tot gevolg. Wanneer er toch grondstoffen aan land kunnen komen, zullen de opgelopen prijzen een probleem vormen. Vooral aannemers werken met bestaande contracten en kunnen niet zomaar hun geoffreerde prijzen veranderen. Gevolg; eventuele prijsstijgingen komen voor hun rekening. Maar ook supermarkten en winkels zullen de vertraging of stopzetting van de levering van producten gaan merken. Koeltransporten met bederfelijke waren worden door de vertragingen als eerste geraakt. Zelfs al wordt er voorrang verleend aan deze transporten zullen de gevolgen merkbaar zijn voor het eiland. Overige goederen zullen moeten wachten op Curacao wat zal leiden tot lege schappen en verhoging van de prijzen. En dat werkt weer als een kettingreactie door naar andere sectoren, bijvoorbeeld HORECA en toerisme (denk aan hotels en restaurants die geen goederen meer krijgen of daar fors meer voor moeten betalen). De consument zal er uiteindelijk de dupe van worden, aangezien de bedrijven dit niet alleen kunnen trekken. Het uiteindelijke scenario is gitzwart te noemen, maar is een logisch gevolg van de beslissingen die op dit moment worden genomen: wanneer je een eiland onbereikbaar maakt via zee, zal je daar de dure rekening van gepresenteerd krijgen.

De KvK is van mening dat alles uit de kast moet worden gehaald om bovenstaand scenario te voorkomen. Er dient op zeer korte termijn een plan van aanpak te komen voor de aanlevering van onder andere bulkgoederen, bijvoorbeeld door het uitwerken van de door ons eerder aangehaalde oplossingsrichting van het tijdelijk openstellen van de Zuidpier gedurende een week begin augustus. Daarnaast dient de levering van vracht via containers gewaarborgd te worden. Indien het probleem van de diepgang bij de Middenpier niet voldoende is opgelost kan en mag de ramp naar de Zuidpier bijvoorbeeld niet dichtgaan. Daar dient een absolute garantie voor te worden afgegeven. De tijdsdruk die is ontstaan door het veel later opleveren van de Middenpier kan en mag nooit een reden zijn dat aannemende partijen afwijken van het originele plan om de Zuidpier in fasen te renoveren en daarmee het gehele eiland met een gigantisch probleem confronteren.

Met vriendelijke groet,



H.H.M. Groot  
Voorzitter



D.V. ter Burg  
Directeur

cc. (via e-mail)

- Havenmeester van Bonaire: dhr. G. Flanegin
- Waarnemend Rijksvertegenwoordiger: dhr. J. Helmond
- Liaison van Infrastructuur & Waterstaat op Bonaire: mevr. P. Grolle
- Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: dhr. R. Knops