

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/118352

Uw kenmerk
2015Z09150

Bijlage(n)

Datum 29 juni 2015
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Hachchi (D66)
over de haven van Saba

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van lid Hachchi van D66 over de haven van Saba in Caribisch Nederland.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'State of moorings affects Saba tourism'?

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Wat is uw reactie op het bericht dat reizigers de haven van Saba vermijden vanwege technische mankementen rondom de haven?

Antwoord 2

De haven van Saba is een zeer kleine zeehaven aangelegd binnen vrij complexe zee- en landzijdige kaders. Het eiland is een bergtop die steil uit zee rijst waardoor er weinig mogelijkheden zijn om goed opgezette toegankelijkheidsinfrastructuur aan te leggen. Landzijdig moet de haven aansluiten op de enige weg die het eiland kent. Er is dus niet veel ruimte voor het bouwen van een optimale haven waardoor technische mankementen in beginsel niet het doorslaggevende argument hoeven te zijn voor reizigers om de haven te mijden. Niettemin kan worden gesteld dat herstelwerkzaamheden aan de orde kunnen zijn en moet er voor gezorgd worden dat eventuele technische mankementen worden verholpen (zie verder antwoord op vraag 3).

Vraag 3

Kunt u toelichten wat de vooruitgang is van de ontwikkelingen rondom de haven van Saba in relatie tot het ontwikkelplan van Saba?

Antwoord 3

De ontwikkelingen laten zich in twee onderdelen uit een zetten:

- a. Het opzetten van een adequaat havenbedrijf dat gesteld staat voor haar veiligheids-, milieu- en commerciële taken. De haven wordt vooral gebruikt voor de aanvoer van levensmiddelen, brandstoffen, visserij, (dag)

recreatie/duikactiviteiten en (beperkt) passagiersvervoer. Veel ruimte voor grootschalige ontwikkelingen is er niet. Gezien het delicate mariene milieu rondom het eiland moet de afwikkeling van het scheepvaartverkeer ook veilig zijn, en blijven. Om dit op een transparante wijze te bereiken is vorig jaar een nautisch deskundige van Zeeland Seaports voor 6 maanden op de bovenwinden gedetacheerd geweest. Hij heeft de taakinfilling van het havenbedrijf geïdentificeerd en ingevuld, wat heeft geleid tot een nieuwe havenverordening en –reglement en tariefsverordening. Een eenmalige detachering is echter onvoldoende om de haven (logistieke) processen blijvend te optimaliseren, zodat thans wordt bezien hoe hier met de kennis en kunde van Nederlandse zeehavens verder invulling aan kan worden gegeven.

- b. De zorg voor een goede toegankelijkheid door middel van afdoende (haven)infrastructuur. Uit onderzoeken van aannemers komt naar voren dat de haveninfrastructuur, zowel de golfbrekers als de afhandelingspielen, in onvoldoende staat verkeren. Een nadere schouw mijnerzijds door RWS nuanceert dit beeld enigszins, maar toont wel aan dat reparatiewerkzaamheden in de komende tijd aan de orde kunnen zijn. Aangezien de haven beschouwd kan worden als de belangrijkste levensader van het eiland, ligt het in mijn bedoeling om de aard en omvang van eventueel noodzakelijke reparaties te gaan verkennen en uit te werken in een solide plan. Door de ligging van het eiland in een oceaan met altijd een behoorlijke deining en golfslag en daarnaast een aanzienlijke kans op schade aan infrastructuur door orkanen moet infrastructuur solide worden aangelegd en onderhouden blijven.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/118352

Vraag 4

Is er sprake van monitoring vanuit uw ministerie van zowel de problematiek rondom de haven van Saba als in hoeverre de toeristische sector hieronder lijdt?

Antwoord 4

Ja, de haven van Saba heeft mijn aandacht (zie ook mijn antwoord op vraag 3). Gezien de door de feitelijke omstandigheden sub optimale lay out van de haven, zal deze nooit dezelfde aantrekkelijkheid krijgen zoals sommige van de omringende eilanden. Er zijn ferrydiensten met St Maarten met een frequentie van 3 maal per week. Deze vervoert (dag)toeristen en Sabanen die goederen meenemen.

Vragen 5 en 7

Kunt u voorts specifiek ingaan op het effect van de kwaliteit van de zogenoemde 'mooring rubbers' op het toerisme in Saba?

Kunt u uw antwoord op vraag 5 vervolgens afzetten tegen de eerder genoemde berichtgeving over het effect van de staat van de haven op het toerisme van Saba?

Antwoorden 5 en 7

Deze mooring rubbers zijn vooral bedoeld om kleinere plezier- of visserijvaartuigen te verankeren buiten de feitelijke haven en golfbrekers zelf. De moorings worden aangelegd in beheer van het marine park, die de verankering ook dient onderhouden. Het eilandbestuur van Saba, dat hiervoor verantwoordelijk is, subsidieert een deel van de kosten, maar ook de zg. mooring dues dragen in de kosten bij. Indien er sprake is van onvoldoende dekking van de kosten, kan ik mij voorstellen dat de mooring dues omhoog zullen gaan. Met een betere verankering van de moorings zullen de kleinere vaartuigen en jachten minder snel op drift raken en daarmee zou de aantrekkelijkheid van het eiland voor onder andere toeristen kunnen verbeteren. Volledigheidshalve wil ik aangeven dat de mooring rubbers als zodanig geen directe relatie hebben met mijn verantwoordelijkheden in

de infrastructuur die de veiligheid en toegankelijkheid van de haven en golfbrekers als zodanig borgen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 6

U heeft in 2013 in antwoord op vragen tijdens een wetgevingsoverleg het volgende aangegeven: "wij adviseren Saba, zitten al met hen aan tafel en brengen al kennis, kunde en expertise in." 2); kunt u uiteenzetten hoe deze kennis, kunde en expertise tot nu toe effect heeft gehad op de haven? Zo nee, waarom niet?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/118352

Antwoord 6

Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 8

Zijn er tussen 2013 en nu oplossingen aangedragen en/of maatregelen genomen om de toestand van de haven in Saba te verbeteren?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 9

Kunt u uiteenzetten wat de effecten zijn van de oplossingen die zijn aangedragen en/of maatregelen die zijn genomen sinds 2013 om de haven van Saba te verbeteren?

Antwoord 9

Er is meer kennis en inzicht bij zowel het havenbedrijf als het eilandbestuur voor haventaken en veilig scheepvaartverkeer. Ook is er een groter inzicht ontstaan in de mate van (achterstallig) onderhoud. Onderwateronderzoek moet nog worden uitgevoerd, maar dit kan in het kader van mogelijke havenverbeteringen worden uitgevoerd en bijdragen aan de verdere planvorming (zie ook vraag 10).

Vraag 10

Bent u bereid om nadere actie te ondernemen teneinde de toestand van de haven van Saba op korte termijn te verbeteren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke actie bent u voornemens te nemen en op welke termijn?

Antwoord 10

Ik heb aan de Rijksvertegenwoordiger aangegeven dat ik op korte termijn zal gaan bezien of er financiële middelen vrij gemaakt kunnen worden voor de verbetering van de haven van Saba. In mijn afweging neem ik mee dat een deel van de haveninfrastructuur een eilandelijke verantwoordelijkheid is, zoals bijvoorbeeld de havenbekkens van Rotterdam en Amsterdam dat als gemeentelijke havens ook zijn. De toegankelijkheid en de zeewering zijn in beginsel een rijksaangelegenheid. De verdere besluitvorming hierover loopt via de voorjaarsbesluitvorming binnen het kabinet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen