

Directoraat-generaal Klimaat
en Energie
Directie Elektriciteit

Auteur

(10)(2e)

(10)(2e)(2e)(2e)

(10)(2e)@minez
k.nl

Datum

5 december 2019

Kenmerk

DGKE-E / 19297136

Kopie aan

Bijlage(n)

Aan
Task force Long Term Solutions Fuel Supply
t.a.v. de (10)(2e)

nota

Advies noodmaatregelen continuïteit
elektriciteitsproductie Bonaire vanaf 31 maart 2020

Parafenroute

Aanleiding

Op 31 maart 2020 zal de stookolie voor de elektriciteitscentrale van Bonaire op zijn en verlopen de vrijstellingen van de Amerikaanse sancties voor continuering van het gebruik van Venezolaanse olie. Er is geen nieuwe voorziening geregeld voor daarna. In een SG-DG-overleg van 5 december 2019 is afgesproken dat op voortouw van EZK noodmaatregelen worden geïnventariseerd, geëvalueerd en voorgelegd aan de task force Long Term Solutions Fuel Supply die wordt gevormd door medewerkers van de ministeries van EZK, I&W en BZK en van het openbaar lichaam Bonaire. Op 13 december 2019 is in een bewindspersonenoverleg afgesproken dat uiterlijk op 20 december 2019 het advies over noodmaatregelen wordt gedeeld met de ministers van BuZa, Defensie, BZK en de staatsecretaris van V&J.

Advies

Kennisnemen van de nota en een besluit nemen over de inzet op noodmaatregelen.

Kernpunten

- Noodmaatregelen zijn geïnventariseerd, geanalyseerd en beoordeeld.
- Het advies is twee parallelle sporen te volgen:
 - Blijf inzetten op continuering van de levering van stookolie via Bopec.
 - Begin per direct een alternatieve aanvoerroute te regelen. Zet in op de route via een *barge* bij de steiger bij het vliegveld. Bouw een beslismoment in op 18 februari 2020 (zes weken vóór deadline 31 maart 2020): als de voorbereiding niet het vertrouwen geeft dat dit alternatief de leveringszekerheid van stookolie borgt, schakel dan over op een alternatief: een barge in de haven van Kralendijk of diesellevering via Hato.

Ontvangen BBR

Toelichting

Een noodmaatregel dient aan twee criteria te voldoen:

- Borging van de leveringszekerheid van brandstof aan de elektriciteitscentrale en hierbij
- voldoen aan wettelijke veiligheidsvereisten.

We hebben tien maatregelen geïdentificeerd die nader geanalyseerd zijn. Hiernaast zijn vijf minder realistische maatregelen geïdentificeerd maar niet geanalyseerd.

De tien geanalyseerde maatregelen zijn de volgende.

Maatregelen met Venezolaanse olie die al bij Bopec aanwezig is. Dit is een voortzetting van de bestaande levering, dus eigenlijk niet letterlijk een noodmaatregel.

- 1. IFO 380 batch, genoeg voor 5 maanden.**
- 2. HFO, genoeg voor 9 jaar, die verdund moet worden en waarop beslag ligt.**

Maatregelen met gebruik van de terminal van Bopec, met aanvoer van niet-Venezolaanse olie.

- 3. afgekeurde leidingen en steiger opknappen.**
- 4. een afgekeurde steiger opknappen en afgekeurde leidingen gebruiken.**
- 5. aanlanden zonder steiger met drijvende olieleidingen.**

Maatregelen zonder gebruik van de Bopec-terminal.

- 6. ISO-containers tussen Curaçao en Bonaire laten pendelen, aanvoer via vrachthaven.**
- 7. Diesel gebruiken via Hato-depot van Curoil**
- 8. Een *barge* in de haven van Kralendijk, die gevuld wordt door een schip of maandelijks naar Curaçao heen en weer wordt gesleept, tankauto's op kade vullen vanuit *barge*.**
- 9. als 8) maar in het kleine haventje van WEB/Curoil in Hato.**
- 10. als 8) maar aan de steiger bij het vliegveld.**

Zie voor achtergrondinformatie en situatieschets de bijlagen (ook vertrouwelijk). Hieronder volgt een korte bespreking van de maatregelen, die mogelijk zonder voorkennis van de achtergrondinformatie en situatieschets niet zelfstandig begrijpelijk is.

Maatregelen 1. en 2.

Er wordt gebruik gemaakt van Venezolaanse olie bij overslag Bopec.

Maatregel 1.

Er is waarschijnlijk 9.000 ton olie op het Bopec-terrein die volstaat voor 5 maanden (verbruik ContourGlobal: 10.000 vaten per maand) en die gebruiksklaar is. Er ligt op deze olie geen beslag en de infra van Bopec is niet door ILT of RWS buiten gebruik gesteld. Verzoek om actualisering en controle van deze gegevens leverde op dat Bopec mogelijk onder druk van PdVSA de gegevens niet wil verstrekken. Als de gegevens correct zijn, moet er als enige een vrijstelling voor

VS-sancties geregeld worden. Er wordt al volop ingezet op het gebruik van deze olie voor vijf maanden. Hierdoor is de noodsituatie afgewend tot eind augustus.

Maatregel 2.

Een variant op de vorige maatregel is de inzet van de 140.000 ton stookolie. Andere oliemaatschappijen hebben beslag op deze partij gelegd. Voorts moet verdunner ('diluent') toegevoegd worden. Deze voorraad is genoeg voor negen jaar elektriciteitsproductie. Deze oude cijfers konden niet geverifieerd worden.

De uitdaging bij de maatregelen 1. en 2. is het volgende.

- (1) De VS-sancties verbieden het kopen van Venezolaanse olie en het gebruik van de infra van Bopec (elektriciteitsproducent Contour Global is een Amerikaans bedrijf);

Bij maatregel 2 geldt ook dat:

- (2) RWS en IL&T met lasten onder bestuursdwang de overslag merendeels hebben stilgelegd;
- (3) andere oliemaatschappijen beslag hebben gelegd op het merendeel van de olie;
- (4) de olie met nog aan te voeren verdunners ('diluënten') verdund moet worden van de viscositeit van chocopasta tot die van pannenkoekenstroop voordat de olie ingezet kan worden voor elektriciteitsproductie. Navraag naar de benodigde hoeveelheid diluent bij Bopec en ContourGlobal heeft nog geen antwoord opgeleverd. Het is onduidelijk of Bopec over mengcapaciteit voor verdunner en deze olie beschikt; RWS vermoedt van wel.
- (5) de kans dat PdVSA deze olie wil en kan verkopen acht Curoil klein. Afgelopen week bleek dat de relatie Bopec-PdVSA gespannen is, en PdVSA niet optimaal coöperatief leek.

Maatregelen 3, 4. en 5.

Deze drie maatregelen maken gebruik van de Bopec-infrastructuur, maar niet van Venezolaanse olie. RWS vindt deze maatregelen onrealistisch. Partijen hebben nogal verschillende inschattingen over de slagingskansen.

De varianten tussen de maatregelen zijn dat één variant gebruik maakt van een nieuwe leiding op de nu nog afgekeurde steiger, één variant gebruik maakt van de bestaande afgekeurde leiding op de afgekeurde steiger, en de laatste variant gebruikt de steiger niet maar de lossende tanker wordt met twee (RWS: minstens vier) sleepboten op zijn plaats gehouden terwijl door drijvende slangen de olie aan land gepompt wordt. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de premisse dat RWS de benodigde vergunningen onder de wet mariem beheer BES afgeeft. Als RWS dit niet doet kan een minister of de gezaghebber de verantwoordelijkheid nemen dat het 'nog één keertje' wel goed zal gaan. Uit oogpunt van veiligheid moet echter ingezet worden op maatregelen waaraan RWS (en ILT) vergunning/instemming verlenen.

Financiële kanttekening: Bopec heeft bij de maatregelen 3, 4. en 5. geen inkomsten uit de verkoop van olie. Bopec heeft een prijskaartje geopperd voor het gebruik van tank 1907 van Bopec van \$ 650.000 per maand voor "huur van de tank tegen gangbare marktprijzen". Er wordt dan een tank verhuurd van een

afmeting die volstaat voor stookolie voor ongeveer 30 jaar en 1 maand: genoeg tot mei 2050. Deze \$ 7,8 mln. op jaarbasis betekent (ruwe schatting) een stijging van het variabel elektriciteitsstarief met een derde, van ruim \$ 0,22 tot ongeveer \$ 0,30 per kWh. In feite zou de elektriciteitsklant op Bonaire dan voor de huur van een onnodig grote tank betalen. Bij de maatregelen 1. en 2. is dit niet aan de orde want de opbrengst van de reguliere olieverkoop komt ten goede aan Bopec.

Risico's zijn:

- (1) Er manifesteert zich een milieu- of brandincident omdat het risico altijd (relatief) hoog blijft.
- (2) Er komen geen vrijstellingen uit Washington voor de VS-sancties. Deze zijn slechts voor de Bopec-infra nodig, niet voor Venezolaanse olie. ContourGlobal vindt het waarschijnlijk nog minder erg dat er geen elektriciteit op Bonaire is dan dat ze niet compliant zou zijn met Amerikaanse wet- en regelgeving.
- (3) RWS en ILT verlenen geen instemming/vergunning. Dit zal zeker niet verleend worden voor variant 4, het gebruik van de afgekeurde leiding. Is er een bestuurder die dan RWS/ILT overrulet en de verantwoordelijkheid op zich neemt?
- (4) Te lange aanvoertijden van het benodigde materiaal om de infrastructuur op niveau te krijgen. Curoil schat de *lead time* op acht maanden.
- (5) Natuurorganisatie Stinapa weigert vergunning.

Maatregelen 6. tot en met 9.

Deze maatregelen maken geen gebruik van Bopec.

Bopec levert een voordelige aantrekkelijk geprijsde stookolie van een kwaliteit met 3% zwavel, veel vanadium en andere giftige metalen. Helaas kan Curoil niet een dergelijke kwaliteit leveren, waardoor andere stookolie dan die van Bopec ongeveer 10% duurder wordt. Het elektriciteitsstarief stijgt alleen al hierdoor ongeveer een dollarcent per kWh: 4 %.

Maatregel 6. Aanvoer van ISO-containers.

Hierbij wordt een circulatie opgezet van ISO-containers met een standaardafmeting voor schiptransport (zie figuur 1). Ze komen vol op Bonaire aan, gaan per trailer naar de elektriciteitscentrale; de stookolie wordt daar overgepompt in de tank van de elektriciteitscentrale; de lege containers gaan terug naar de haven en worden na transport naar Curaçao weer gevuld. Curoil op Curaçao is het enige bedrijf dat in beeld is om dit uit te voeren. Curoil heeft te kennen gegeven dat het logistiek/organisatorisch/technisch echter hoogstens eenmalig kan. Er zouden 130 ISO-containers per maand de ronde moeten maken. Hier kan en wil Curoil niet aan. Een andere partij die dit kan doen is niet geïdentificeerd.

Figuur 1. Een ISO-container van 24 m³; effectief laadvermogen 20 m³.



Maatregel 7.

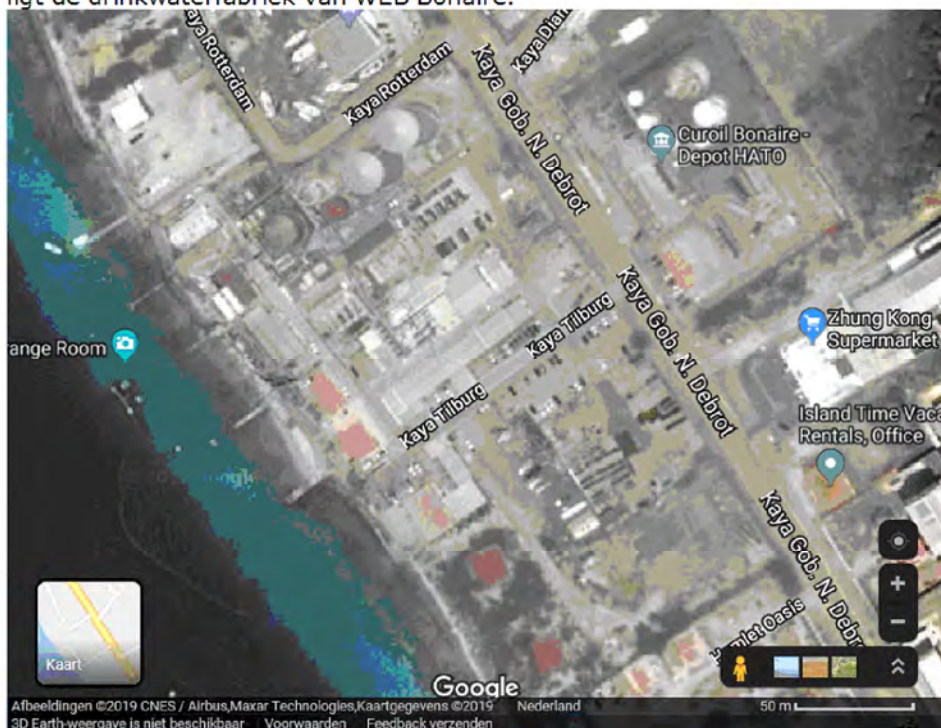
Curoil bezit een brandstofopslag en -overslag bij Hato. Vijf van de zeven tanks aldaar zijn afgekeurd door ILT. Deze overslag ligt op ruim 150 meter van enkele kleine stijgers waardoor diesel en benzine aangevoerd kunnen worden. Hiertussen ligt de drinkwaterfabriek van WEB Bonaire inclusief de inlaten voor zeewater dat verwerkt wordt tot drinkwater.

ILT en RWS zijn sinds november 2014 in een lang handhavingstraject betrokken, waardoor nu slechts twee van de zeven tanks operationeel zijn. Voor \$ 1 mln. (of minder) kan de nu afgekeurde grote dieseltank van Curoil van 1.875 m³ operationeel worden. Dit kan volgens Curoil binnen vijf weken lukken.

RWS en IL&T zijn hier echter negatief over. Er is een nieuwe aanvraag op grond van de wet Vrom BES nodig. Er is nu een gedoogsituatie voor een kleine hoeveelheid benzine en diesel. Deze hoeveelheid zou vervieelvoudigen. Het aantal scheepsbewegingen bij de steigers is gemaximeerd op 24 per jaar. Dit mag niet hoger worden. Er zijn aanvullende brandveiligheidsmaatregelen nodig. ILT en RWS wijzen er op dat Curoil op dit moment veel uitdagingen heeft met de kerosinebevoorrading van het vliegveld, en dat het ongewenst zou zijn Curoil ook met deze maatregel te belasten.

In december 2014 heeft het Rijk pompen en andere brandveiligheidsmaatregelen geregeld. Deze zijn inmiddels niet meer vereist voor de kleine activiteit die nu nog bij Hato plaats heeft. ILT vermoedt dat de brandweer of het hoofd van de gemeentelijke dienst handhaving en toezicht van Bonaire weet waar deze nu zijn en of ze nog werken. Deze zouden dan ingezet kunnen worden.

Figuur 2. Kaart met "Curoil Bonaire-Depot Hato". Tussen dit depot en de steigers ligt de drinkwaterfabriek van WEB Bonaire.



Financieel is deze maatregel overigens ongunstig. Diesel is zeer duur vergeleken bij stookolie. De wereldwijde stookolieprijzen zijn gedaald ten opzichte van diesel omdat stookolie (in ieder geval de viskeuzere types zoals IFO 380) vanaf 1 januari 2020 niet meer gebruikt mogen worden in de scheepvaart. Diesel is (waarschijnlijk meer dan) \$17.000 per dag duurder dan stookolie. De jaarlijkse rekening aan alleen het brandstofprijverschil bedraagt \$ 6,12 mln. Het variabele elektriciteitsstarief stijgt hierdoor met bijna een derde van ruim \$ 0,22 per kWh tot ongeveer \$ 0,29 per kWh.

Maatregel 8.

Een *barge* (duwbak, drijvende opslag) in de haven van Kralendijk. Er worden per dag drie tankauto's die tot op de pier rijden, gevuld. De tankauto's rijden naar de elektriciteitscentrale. De *barge* moet (afhankelijk van de grootte) ongeveer maandelijks bijgevoerd worden. Een barge van 1.000 à 1.500 m³ ligt het meest voor de hand. Deze is waarschijnlijk 50 à 70 meter lang. Het opvullen van de *barge* kan via een *ship-to-ship*-transfer waarvoor er een tankschip langsrijt komt, of de barge wordt met een sleepboot heen en weer naar Curaçao gesleept om op Curaçao gevuld te worden door Curoil. Het is hemelsbreed 52 km tussen Bonaire en Curaçao, vaarroute mogelijk ongeveer 80 km.

De haven heeft veel ligplaatsen, maar het is nu al een drukke haven. Er moet goed gezocht worden naar een permanente ligplaats:

- Dit kan waarschijnlijk alleen op de zuidpier, ook aan de binnenzijde.

- De noordpier kan slechts een belasting van 1 ton per m² aan. Ook kan een tankauto er amper manoeuvreren.
- De middenpier (zou men ook een uitgebouwde kade kunnen noemen) is een heel moeilijke optie. Dit is immers een *roll-on-roll-off* locatie.

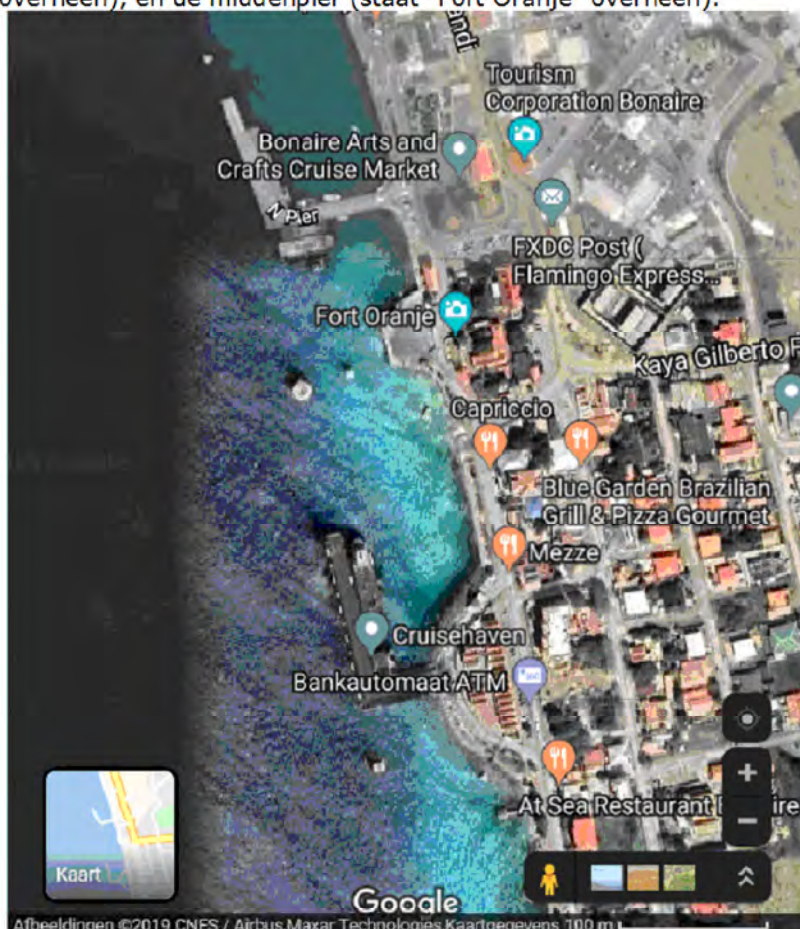
Ship-to-ship-transfer is vergunningsplichtig. Dit kan waarschijnlijk geregeld worden. Stookolie (ongeveer de viscositeit van pannenkoekenstroop of honing) is een minder brandbare en volatiele vloeistof dan diesel. Risico op lekkage blijft.

Er is een tankvoorziening nodig, bij voorkeur op de *barge*. Tussenstuk eventueel permanent op de kade. Brandvoorzieningen aan boord.

Curoil beoordeelt deze maatregel als betrouwbaarder dan ISO-containers. RWS ziet een *barge* als de beste optie. ILT houdt een voorkeur voor de inzet van Bopec. Daarna is dit ook de voorkeur van ILT.

We moeten brandveiligheidsmaatregelen treffen om te zorgen dat RWS een tijdelijke vergunning verleent. (Dit is overigens eerder gedaan: met een Antonov zijn eind 2014 blusmiddelen ingevlogen waarna RWS en ILT tevreden waren).

Figuur 3. Indicatieve kaart van haven van Bonaire. LET OP, VEROUDERD. Noordpier ("N Pier"), onlangs gereviseerde zuidpier (staat "bankautomaat" overheen), en de middenpier (staat "Fort Oranje" overheen).



Maatregel 9.

Als vorige, maar de *barge* komt in het Curoil/WEB locatie bij Hato (zie luchtfoto in figuur 2). Hiervoor moeten pijpleidingen aangelegd worden tot aan de rijweg, wat logistiek moeilijk en krap is. De route over de weg door de bebouwde kom is wel korter dan in de vorige maatregel. Ook hier geldt dat ILT brandveiligheidsmaatregelen zal eisen. RWS vindt dit veel minder goed dan maatregel 7. RWS heeft op deze locatie het aantal scheepsbewegingen gemaximeerd op 24 per jaar; de locatie is niet vergund voor het stationair aanmeren van een *barge*.

Maatregel 10.

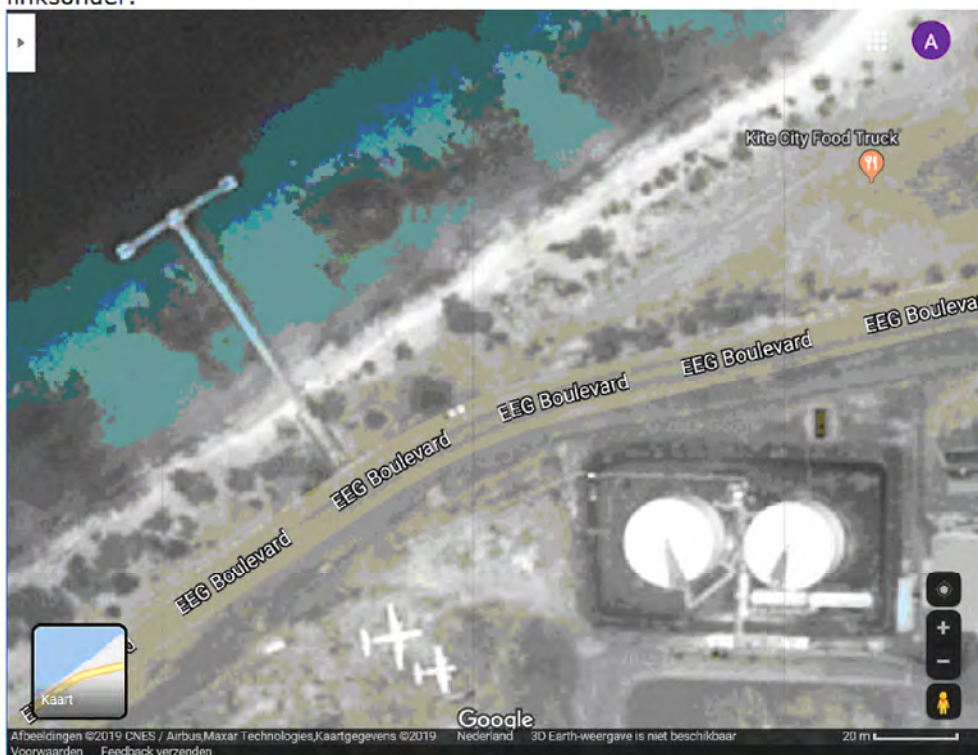
Een *barge* aan de steiger bij het vliegveld. Deze optie is beschreven als optie 8 in paragraaf 3 van het rapport van Royal Haskoning van februari 2018. De steiger is in eigendom van Oil Trading Bonaire N.V. (OTB). Dit hoeft sinds er ongeveer een half jaar geleden een traject gestart is om de governance van OTB op orde te brengen, geen probleem meer te zijn.

Het principe van de *barge* met stookolie waaruit tankauto's gevuld worden lijkt op maatregel 8. Een voordeel ten opzichte van de haven is dat er al een voor olietransport vergunde steiger bij het vliegveld gebruikt wordt. Nadeel is dat de tankauto's niet tot dicht naast de *barge* kunnen komen; er moeten een leiding over de steiger tot aan land gelegd worden. Deze leiding komt uit bij een nog te ontwerpen laadstation inclusief opstelplaats voor tankauto's.

Figuur 4. De OTB-steiger bij de airport vanuit het noorden gezien. De tanks links zijn de kerosinetanks (één afgekeurd) op het vliegveld.



Figuur 5. De OTB-steiger bij de airport vanuit de lucht. Maatstreep van 20 meter links onder.



De minder realistische maatregelen die verder niet zijn geanalyseerd, zijn de volgende.

11	Schip of <i>barge</i> voor de kust bij ContourGlobal (optie 11-13 paragraaf 3 Haskoning).
12	IFO-tank bij Curoil Hato bouwen (optie 2 paragraaf 3 Haskoning).
13	Airport-tank ombouwen voor IFO, jetty airport naar tank; tank naar tankauto; tankauto naar ContourGlobal (optie 7 paragraaf 3 Haskoning)
14	ISO-containers per vrachtvliegtuig uit Curaçao. Bonaire heeft een mooi groot vliegveld. Ongeveer een vracht-Boeing 747 per 3 dagen.
15	Een <i>barge</i> bij de steiger van zoutbedrijf Cargill op de zuidkant van het eiland.

Beoordeling

Een noodmaatregel dient aan twee criteria te voldoen:

- Borging van de leveringszekerheid van brandstof aan de elektriciteitscentrale en hierbij
- voldoen aan veiligheidsvereisten.

Zoals ILT opmerkte, is het ook vanuit veiligheid meest voor de hand liggend dat de bestaande aanvoerlijn wordt gecontinueerd. Dit betekent dat in de eerste plaats de al op het Bopec-terrein aanwezige olie wordt verbruikt. Het is een *no-regret* optie en nauwelijks een noodmaatregel te noemen om een vrijstelling van de Amerikaanse sancties te regelen. Hiermee komt olie voor vijf maanden beschikbaar. Mogelijk voor langer (hoeveelheden olie in rapport Royal Haskoning september 2019), maar dit is nog niet bevestigd. **Inzet op noodmaatregel 1. heeft dus de voorkeur en prioriteit.** Er blijft overigens kans dat een schuldeiser van PdVSA tussendoor beslag op deze kleine hoeveelheid laat leggen. Hoewel er nu al hard gewerkt wordt door meerdere belanghebbenden, ligt het uiteindelijk in de handen van de *office of foreign assets control* (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën of deze maatregel succes heeft.

Als deze olie op is, is er nog andere olie beschikbaar. Deze moet echter verdund worden, en hierop ligt beslag van schuldeisers. Bopec kan continu doorwerken aan het beschikbaar komen voor de elektriciteitsproductie van deze olie.

Noodmaatregel 2. is dan ook een aantrekkelijke continuering nadat de olie die via maatregel 1. beschikbaar komt op is. Van een aantal van de belemmeringen die nu de inzet van deze olie tegenhouden is onzeker en ligt buiten de invloedssfeer van het Rijk en andere belanghebbenden of deze tijdig weggenomen kunnen worden.

Noodmaatregel 4. voldoet niet aan veiligheidsvereisten. De noodmaatregelen 3. en 5. kunnen voldoen. Overigens is in aan het eind van het opstellen van dit advies een variant ter sprake gekomen die door Bopec en het havenbedrijf Bonaire in voorbereiding is een jetty wel gebruiken om tijdelijke slangen op te leggen, maar niet voor het aanmeren van een tanker; het tankschip wordt door sleepboten op haar plaats gehouden. Meer algemeen kunnen we stellen dat voor

meerdere stappen in de logistieke keten varianten mogelijk zijn, waardoor voor de gehele logistieke keten het aantal varianten zeer groot wordt.

Het aantal nog weg te nemen belemmeringen van de noodmaatregelen 3. en 5. is aanzienlijk, zodat ook deze maatregelen niet voldoen aan de borging van de leveringszekerheid. **Het blijft desalniettemin aantrekkelijk dat ingezet wordt op de maatregelen 3. en 5.** Dit betreft merendeels het herstel van Bopec dat ook nodig is zonder het herstel van de stookolieaanvoer voor de elektriciteitsproductie.

Aan de noodmaatregelen (of anders gezegd: continuering van de bestaande aanvoerroute) via Bopec wordt gewerkt door Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire en het Rijk. Het is een *no brainer* deze inzet voort te zetten. Een opmerking hierbij vanuit deze analyse van de maatregelen is dat er tijdige en volledige transparantie nodig is over de kosten en kostentoedeling van eventuele huur van de faciliteiten van Bopec bij levering van niet-Venezolaanse olie.

Een aantal van de belemmeringen die nu de inzet van Bopec nog ongewis maken tegenhouden ligt buiten de invloedssfeer van het Rijk en andere belanghebbenden of deze tijdig weggenomen kunnen worden. Hierom is het nodig voor de borging van de leveringszekerheid van elektriciteit om een zekerdere aanvoerroute als reserve optie voor te bereiden en klaar te hebben voor operationalisering.

Van de maatregelen waarbij geen gebruik gemaakt wordt van Bopec valt maatregel 6, het rouleringsschema van ISO-containers, af omdat Curoil geen vertrouwen heeft dat dit beheerst en verantwoord uitgevoerd kan worden. Maatregel 7, het weer opbouwen van de Hato-locatie voor grootschalige dieseloverslag, is vanuit veiligheidsoogpunt haalbaar, maar scoort slechter dan een *barge*. Een *barge* kan op drie plaatsen gelegd worden (maatregelen 7. 8. en 9). De Hato-locatie, maatregel 8, is vanuit veiligheidsoogpunt het minst gunstig, en doet ook onder voor de locaties vliegveld en haven van Kralendijk doordat er een 180 meter lange leiding aangelegd moet worden. Een klein voordeel van maatregel 8 (dat niet opweegt tegen de nadelen) is dat de route voor de tankauto's korter is dan van vliegveld of de haven van Kralendijk naar de elektriciteitscentrale.

De afweging tussen de steiger bij het vliegveld (maatregel 10) of een pier in de haven (maatregel 9) is lastig. Beide hebben voor- en nadelen die niet objectief te wegen zijn ten opzichte van elkaar. In grote lijnen is de afweging vooral de verstoring van de huidige havenactiviteiten versus de technisch grotere complexiteit bij de vliegveldsteiger omdat tankauto's niet tot aan de *barge* kunnen rijden. (Op beide locaties is een *barge* overigens niet leuk voor het toerisme, maar ook niet funest. Uitval van elektriciteit is wel funest).

Alles overwegend adviseren we maatregel 10. De verstoring van het normale havenbedrijf (maatregel 8) geeft een risico op een verstoring in aanvoer van levensmiddelen en andere basale functies. Dit kan tot complicaties zoals extra vaarbeweging en verplaatsingen leiden.

Mocht in de uitwerking van maatregel 10. een onoverkomelijk probleem opdoemen, dan is het advies **terug te vallen op maatregel 8, barge** in de haven. **Mocht een barge niet lukken, dan blijft diesel maatregel 7.** als laatste optie over. Diesel heeft ook een grote slagingskans, maar de tegengestelde beweging van de afbouw van de Hato-locatie versus een tijdelijke uitbreiding is vreemd. RWS en ILT verwachten dat aan veiligheidseisen voldaan zal kunnen worden, maar zijn niet enthousiast. Hoewel kosten secundair zijn,

gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat ook in de beoordeling wel meespeelt dat de exorbitante kosten van diesel en het effect op het elektriciteitsstarief (+25 à 30%) diesel minder aantrekkelijk maken.

Geplande activiteiten

Als de task force conform het advies besluit, staan de volgende activiteiten op de agenda.

Maatregel	wie	wat	periode
1. en 2.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, het Rijk	Vrijstelling van VS-sancties regelen (olie en gebruik Bopec)	Al gestart; duidelijkheid over succes eind januari
2.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, het Rijk	Overeenstemming met beslagleggers.	Kan direct starten
3. en 5.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire, het Rijk	Aanvoer niet-Venezolaanse olie regelen	Al gestart
3. en 5.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire, het Rijk	Vrijstelling van VS-sancties regelen (alleen voor gebruik Bopec-terminal)	Al gestart
10.	EZK	Ingenieursbureau inschakelen voor engineering verlaadstation	Start begin januari
10.	EZK	Details uitwerken van hele keten met Curoil	Start begin januari
10.	EZK	Bouw van verlaadstation	Start begin januari
10.	EZK	Huur of koop van barge	Al gestart
10.	EZK	Bouwbedrijf op Bonaire aan de slag	Start begin januari
10.	EZK, OLB	Vergunningen regelen	Start begin januari
[reality check]	EZK	Besluit om over te stappen op maatregel 7. of 8.	18 februari 2020
...			
...	[nader te bepalen]	[nader te bepalen]	[nader te bepalen]
...			

Notitie/ Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

Aan: (10)(2e)
(10)(2e)
(10)(2e)
Van: (10)(2e) en (10)(2e)
Datum: 23-1-2020
Kopie: (10)(2e)
Ons kenmerk: BH2216IBNT2001231758
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Eigendomsverhoudingen brandstofinfrastructuur Bonaire

Samenvatting

Deze notitie gaat in op de mogelijke aandeelhoudersverhoudingen voor de brandstof infrastructuur op Bonaire. De verhouding tussen de aandeelhouders bepaalt in welke mate sturing kan worden gegeven aan de bouw en beheer van de nieuw te realiseren infrastructuur. De inbreng van risicodragend kapitaal is bepalend voor de mate waarin de aandelen met andere stakeholders is verdeeld.

Door de verschillende aandeelhoudersscenario's te wegen aan de hand van het inherente risico is er een rangorde af te leiden. De combinatie Rijk (51%) en Markt (49%) resulteert in de meest positieve beoordeling. Deze weging is primair het gevolg van een sterke financiële partner met een voorbeeldfunctie (Rijk) en een inhoudelijke partner die de brandstof markt goed kent.

Bijna alle scenario's zijn afhankelijk van de inbreng van risicodragend kapitaal. Voor zowel OLB als de marktpartijen die belangstelling hebben getoond voor deelname is daar nog geen zekerheid over.

De vraag

Op Bonaire wordt nieuwe infrastructuur gerealiseerd voor het laden, lossen en opslaan van brandstof. Deze infrastructuur wordt ondergebracht in een nieuw op te richten onderneming. Voor de eigendomsverhoudingen in die nieuwe onderneming zijn door betrokken partijen verschillende opties naar voren gebracht.

Ten behoeve van besluitvorming over een samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken partijen, waaronder Rijk, Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) en gegadigde marktpartijen (w.o. Curoil) is een analyse nodig van de ingebrachte opties voor eigendomsverhoudingen tussen partijen in de nieuw op te richten onderneming.

Eigendom is een verstreckende vorm van invloed op de genoemde vitale infrastructuur. Eigendom in de eindsituatie zal vertaald worden in een aandelenverhouding. Deze verhouding moet voor de geschatte levensduur van de infrastructuur (20 jaar) in balans zijn.

De vraag is welke ingebrachte optie voor eigendomsverhouding de beste kans biedt voor een situatie waarin projectdoelen (leveringszekerheid, veiligheid en good governance) gehaald worden en waarin belangen van één enkele partij niet de boventoon gaat voeren.

Om deze vraag te beantwoorden zijn onderstaande elementen in deze notitie verder uitgewerkt:

- Vaststellen hoe de projectdoelen kunnen worden behaald in de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Uitwerken van de voor- en nadelen van de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Evaluatie van de risico's in de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Uitwerken van het meest geschikte beheermodel en op te richten entiteiten.

Context

Bij de nieuw te realiseren infrastructuur op Bonaire voor het laden, lossen en opslaan van brandstof zijn meerdere partijen betrokken. Primair gedeeld belang van de partijen is het waarborgen van de leveringszekerheid van brandstof (Stookolie, Benzine, Diesel en Gas) op het eiland. Daarnaast hebben partijen voorkeuren uitgesproken met betrekking tot een eigendomsverhouding in de nieuw op te richten onderneming waarin de nieuwe infrastructuur wordt ondergebracht en geëxploiteerd.

Het Rijk geeft aan te willen deelnemen in de infrastructuur. Gebleken is dat geopolitieke vraagstukken regionaal doorwerken. Het Rijk wil dat dat de projectdoelen leveringszekerheid, veiligheid en good governance gerealiseerd worden. Daarnaast moet de nieuwe entiteit beschikken over kennis van de (lokale) branche en een prikkel voor duurzame operaties. Ze ziet deelname van een marktpartij met 'skin in the game' als een middel om die expertise en inzet op een goede manier te ontsluiten.

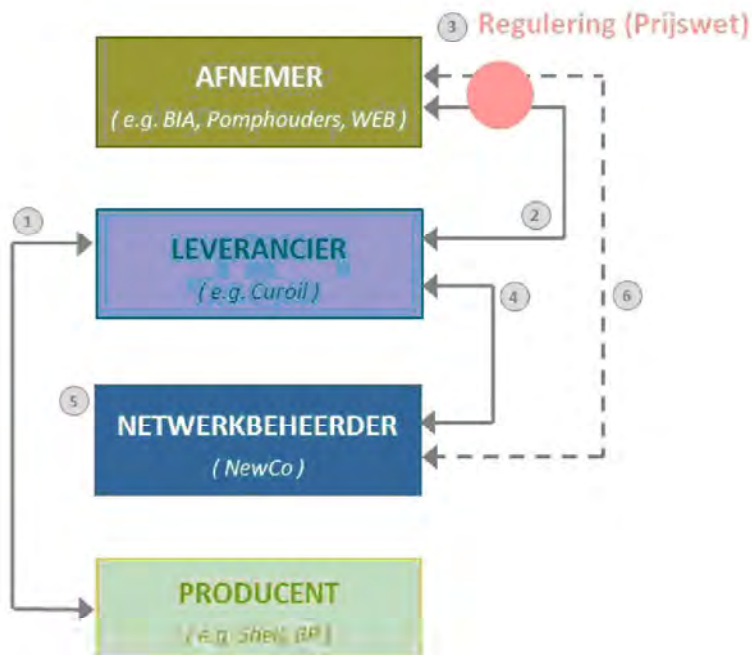
Toelichting nieuw bedrijf

Doel van de (op te richten) onderneming is het waarborgen van de leveringszekerheid van brandstof (Stookolie, Benzine, Diesel en Gas) door middel van het beschikbaar stellen van veilige infrastructuur voor laden, lossen en opslag van brandstof op Bonaire. Als referentie is gekeken naar de inrichting van de Nederlandse energiemarkt. In dat model is een duidelijk scheiding aangebracht tussen de netwerkbeheerder (infrastructuur) en leverancier (energiemaatschappij). De activiteiten zijn gescheiden door toepassing van separate juridische entiteiten. Door deze opzet zijn de verantwoordelijkheden, exploitatiekosten en tarifiering duidelijk en kunnen deze worden gerelateerd aan de betreffende onderneming.

In de opzet voor het nieuwe bedrijf is ook gekozen voor een duidelijke scheiding tussen de infrastructuurbeheerder (een nieuw op te richten onderneming, NewCo) en de leverancier (Curoil). De taken en verantwoordelijkheden van beide partijen zijn afgebakend en het is mogelijk om onafhankelijk te rapporteren over het exploitatieresultaat van de separate entiteiten.

Om de taken en verantwoordelijkheden duidelijk te maken zijn de ondernemingen en hun specifieke rollen geplaatst in de context van Bonaire. Belangrijk om op te merken is dat de prijs van benzine, diesel en gas is gereguleerd. Prijsregulatie heeft rechtstreeks invloed om de inkomsten van een onderneming. In onderstaande figuur is dit nader toegelicht.

¹ Businessmodel met separatie van infrastructuurbeheerder en leverancier



- 1) De leverancier van brandstof koopt brandstof in bij een producent tegen een inkoopprijs per volume-eenheid. Hij transporteert de brandstof indien nodig zelf naar het eiland voor verkoop aan afnemers (klanten).
- 2) De afnemer neemt de brandstof af van de leverancier en betaalt voor de brandstof per volume-eenheid.
- 3) De prijs die afnemers op het eiland betalen is gereguleerd (gemaximaliseerd) door de overheid via de prijswet.
- 4) Om de brandstof bij de afnemer te krijgen moet de leverancier gebruik maken van het netwerk van infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Hiervoor betaalt hij een vergoeding aan de netwerkbeheerder. Deze kosten zal de leverancier doorberekenen in de prijs die hij rekent voor de afnemer.
- 5) De netwerkbeheerder is eigenaar van de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Als eigenaar is hij verantwoordelijk voor het onderhouden en opereren van de infrastructuur.
- 6) De netwerkbeheerder krijgt betaald voor de infrastructuur die hij ter beschikking stelt voor gebruik. Een alternatief voor betaling door de leverancier (4) is betaling door de afnemer. De afnemer betaalt daarmee twee bedragen; één voor de geleverde brandstof én één voor de gebruikte infrastructuur. Beide kunnen in beginsel onder de regulering vallen.

De beslissing voor eigendomsverhouding heeft betrekking op de netwerkbeheerder, als een separaat een nieuw op te richten bedrijf (NewCo).

Een alternatief is om te kijken naar de eigendomsverhouding in een nieuw op te richten bedrijf dat zowel infrastructuurbeheerder is als leverancier. In de bijlage van deze notitie is dit model nader weergegeven. Een geïntegreerd bedrijf wordt als een niet wenselijk model gezien en is niet behandeld.

De opties

Ten behoeve van besluitvorming zijn de volgende opties voor een aandelenverhouding in de nieuw op te richten onderneming vergeleken:

1. Een aandelenverhouding van 100% Rijk (waardoor geen sprake van lokale invloed is)
2. Een aandelenverhouding van 100% OLB (waardoor geen sprake van Rijks invloed is)
3. Een aandelenverhouding van 51% Rijk en 49 % OLB (waardoor eigendom geheel in handen van de overheid is met ook lokale deelname)
4. Een aandelenverhouding 50% Rijk en 50% OLB (waardoor eigendom geheel publiek is maar geen van de partijen een meerderheidsbelang heeft)
5. Een aandelenverhouding van 49% OLB, 49% marktpartij en 2 % Rijk (waardoor geen van beide lokale partijen een meerderheidsbelang heeft en het Rijk doorslaggevend kan zijn).
6. Een aandelenverhouding van 51% Rijk en 49 % marktpartij (waardoor het Rijk een meerderheidsbelang heeft en kennis van de markt wordt ingebracht)
7. Een aandelenverhouding 38% Markt, 38% Rijk, 24% OLB (waardoor er een publieke meerderheid is maar geen van de aandeelhouders een meerderheidsbelang heeft)

Ad 6 – de marktpartij in deze aandeelhoudersverhouding is een strategische investeerder (bijvoorbeeld Curoil) en brengt zowel relevante expertise als cash vermogen in.

Ad 7 – de marktpartij in deze aandeelhoudersverhouding is financieel investeerder (bijvoorbeeld PCN) en primair gericht op financieel rendement van de investering.

Eigendom versus stemrecht

Een aandeel geeft zeggenschapsrecht en winstrecht in de vorm van dividend. Naast dividend heeft de aandeelhouder stemrecht op de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Belangrijke keuzes van het bestuur van de onderneming, zoals fusies en overnames, moeten worden goedgekeurd door de aandeelhouders.

Het stemrecht is niet altijd evenredig aan het aandelenbezit. Daardoor heeft een meerderheidsaandeelhouder niet per definitie volledige controle over de onderneming heeft. Indien men de meerderheid van de aandelen bezit heeft men wel veel invloed op het beleid, maar niet de volledige controle. Ook is de mate van inbreng van kapitaal in een rechtspersoon niet altijd verbonden aan een meerderheidsbelang en bijbehorend stemrecht.

Uitgangspunt voor deze notitie is dat de hoeveelheid ingebracht kapitaal evenredig wordt vertaald naar het bezit in aandelen van de onderneming. De zwaarte van het stemrecht is vervolgens evenredig aan het aandelenbezit. De aandeelhouder met een meerderheidsbelang heeft daarmee een beslissend stemrecht.

Eigen vermogen versus Vreemd Vermogen

Een onderneming kan op verschillende manieren worden gefinancierd. Door de inleg van kapitaal in een onderneming wordt risicodragend geld ingebracht wat wordt toegerekend aan het eigen vermogen van een onderneming. Het is echter niet noodzakelijk om een onderneming volledig met eigen geld te financieren. Door het aantrekken van een lening of nadere vormen van kredietfinanciering (vreemd vermogen) kan een onderneming ook worden gefinancierd.

Vreemd vermogen is risicomijdend kapitaal. Financiers stellen daarom eisen omtrent de solvabiliteit van de onderneming en vragen ook vaak de inbreng van zekerheden d.m.v. verpanding of borgstelling van derden. Volledige financiering met vreemd vermogen is in de praktijk moeilijk te realiseren

In beginsel is in alle genoemde opties (1 t/m 7) een mix mogelijk van vreemd en eigen vermogen.

Typen investeerders

Voor de brandstof infrastructuur kunnen we een tweetal investeerders onderscheiden. Strategische investeerders en financiële investeerders. Strategische investeerders hebben een direct belang in de doelstelling van de onderneming en maken onderdeel uit van het bestuur van een onderneming. De Rijksoverheid, het Openbaar Lichaam Bonaire en deelnemende leveranciers zijn strategische investeerders.

Financiële investeerders zijn primair gericht op het financiële rendement van de investering. Vergoeding is in de vorm van dividend of rente. Pensioenfondsen Caribische Nederland of andere vermogensverstrekkers zijn hier voorbeelden van.

Aandeelhouders en financieringsvormen

In deze analyse is aandeelhoudersverhouding gekoppeld aan hoe de onderneming kan worden gefinancierd. Uitgangspunt hierbij is dat de kosten voor totale infrastructuur USD 20 miljoen bedragen. De inbreng van de regio enveloppe (EUR 5 Mio/ ca. USD 5.5 mio) wordt hierbij volledig toegerekend aan het eigen vermogen van de onderneming. De restfinanciering die dan overblijft is 15 miljoen USD.

Partijen hebben zeven opties voor een aandeelhoudersverhouding naar voren gebracht. Vanuit het standpunt dat de financiering niet volledig met eigen kapitaal hoeft worden gedaan is deze aandeelverhouding gekoppeld aan financiering met vreemd vermogen. Deze verdeling tussen eigen en vreemd vermogen is arbitrair. De eisen van een financier omtrent de inbreng van risicodragend kapitaal om een lening te kunnen aantrekken zal mede afhangen van de kwaliteit van de kredietnemer, het risicoprofiel en de zekerheden die kunnen worden gesteld.

Een deelneming of zekerheidstelling vanuit de Rijksoverheid zal gezien de kredietwaardigheid van de Nederlandse overheid voor voldoende zekerheid geven om de onderneming deels te financieren met vreemd vermogen. De inbreng van eigen kapitaal is dan vooral om commitment te tonen naar de onderneming. In het geval van de deelname van derde partijen (OLB of marktpartijen) is de inbreng van eigen risicodragend kapitaal dan ook wenselijk om zo een rechtstreeks belang te creëren.

Aandeelhoudersverhoudingen en financiering scenario's

Onderstaande tabel is een indicatieve verdeling met betrekking tot de inbreng van eigen en vreemd vermogen. Doel van het overzicht is om aan te geven dat het project waarschijnlijk niet alleen met eigen geld hoeft te worden gefinancierd. Dat is een keuze.

De aandeelhoudersverhoudingen zijn afgezet tegen een volledige financiering met eigen vermogen (100% EV) en een verdeling van 25% eigen vermogen en 75% vreemd vermogen (VV). Grondslag voor de 25% EV is de inbreng van EUR 5 miljoen afkomstig uit de regio enveloppe. De aanname is dat deze bijdrage als startkapitaal in de onderneming wordt ingebracht wat vervolgens kan worden aangewend bij de bouw van de infrastructuur.

Afhankelijk van de inbreng van risicodragend kapitaal kan het percentage EV/VV wijzigen. Het valt wel te verwachten dat de uiteindelijke eigenaren en de afgesproken aandeelhoudersverdeling invloed heeft op de bereidheid tot financieren en de hoogte van financiering. De rijksoverheid is een financieel sterke partij maar op dit moment is het nog niet zeker of de overige partijen in staat zijn voldoende kapitaal vrij te maken en in te brengen in de onderneming. In het meest ongunstige geval kan het geld niet worden vrijgemaakt of de financiering niet worden aangetrokken.

Belangrijk is op te merken dat indien OLB of de markt (Curoil) het geld niet beschikbaar kan maken de publiek private samenwerking met ieder een eigen aandeelhoudersbelang niet haalbaar is. Volledige inbreng van kapitaal of borgstelling vanuit de rijksoverheid zal dan noodzakelijk zijn.

Scenario	Aandeelhouders	100% Eigen Vermogen	25% EV/ 75% VV
1	100% Rijk	- Beschikbaar	- Beschikbaar
2	100% OLB	- Kapitaal beschikbaar?	- Kapitaal beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
3	51% Rijk 49 % OLB.	- Kapitaal OLB Beschikbaar?	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
4	50% Rijk 50% OLB	- Kapitaal OLB beschikbaar	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
5	49% OLB, 49% Markt 2 % Rijk	- Kapitaal OLB en Markt beschikbaar	- Kapitaal beschikbaar? - Financiering onzeker?
6	51% Rijk 49% Markt	- Kapitaal Markt beschikbaar?	- Financiering markt beschikbaar?
7	38% Rijk 24% OLB 38% Markt	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Kapitaal Markt beschikbaar?	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Financiering markt beschikbaar?

Evaluatie eigendomsverhoudingen

Om een oordeel te geven over de geschiktheid van de verschillende eigendomsverhouding zijn deze gewogen. Uit deze weging is een rangorde af te leiden. De weging is kwalitatief van aard. Voor de waardering is gebruik gemaakt van ervaring uit eerdere projecten en de inherente risico's tijdens de uitoefening van de activiteiten.

De onderkende risico's zijn:

- Leveringszekerheid
- Financieel risico Rijksoverheid
- Reputatie risico Rijksoverheid
- Veiligheid operaties (Duurzaamheid)
- Risico van belangverstrengeling
- Beschikbaarheid expertise
- Financierbaarheid (aantrekken vreemd vermogen)
- Mogelijkheid tot inbreng eigen kapitaal (Funding)

In onderstaande tabel zijn de aandeelhoudersverhoudingen afgezet tegen de risico's en beoordeeld. Alle risico's zijn gewogen als positief en negatief. Om onderscheid te kunnen maken in beoordeling van het risico is een schaal geïntroduceerd van maximaal drie positief of drie negatief.

Risico/ aandelenverhouding	100% Rijk	100% OLB	51% Rijk/ 49% OLB	50% Rijk/ 50% OLB	2% Rijk/ 49% OLB/ 49% Markt	51% Rijk/ 49 % Markt	38% Rijk/ 24% OLB/ 38% Markt
Leveringszekerheid	++	—	Neutraal	Neutraal	++	+++	Neutraal
Financieel risico Rijksoverheid	---	---	--	---	++	+	+
Reputatie risico Rijksoverheid	---	—	--	--	+	—	—
Veiligheid operaties (Duurzaamheid)	+++	+	++	++	—	++	+
Risico van belangverstrengeling	++	—	+	—	—	+	—
Beschikbaarheid expertise	---	—	--	--	+	+	---
Financierbaarheid	+++	+	++	++	—	—	+
Inbreng eigen vermogen	+++	+	++	++	?/—	?/—	?/—
Totaal +	+13	+3	+7	+6	+6	+8	+3
Totaal -	-8	-7	-6	-7	-3	-2	-5
Resultaat	5	-4	1	-1	3	6	-2

Argumentatie risico weging

- I. Leveringszekerheid is geplaatst in een context van continuïteit van de bedrijfsvoering. Dat is zowel beschikbaarheid van de infrastructuur als deugdelijk onderhoud. De rijksoverheid heeft vanuit zijn voorbeeldfunctie er belang bij dat dit goed gebeurt wat ten goede komt van de continuïteit. De Markt vertegenwoordigd als strategisch investeerder (bijvoorbeeld Curoil) zal vanuit haar belang van continuïteit van de operaties voor het genereren van inkomsten zich maximaal inzetten. De markt vertegenwoordigd als financieel investeerder is primair gericht op rendement. Hoewel behoud van de asset belangrijk is kan er vanuit financieel rendement besloten worden om investeringen uit te stellen.
- II. Een 100% publieke deelname zal betekenen dat alle financiële middelen, in welke vorm dan ook, beschikbaar moeten worden gesteld. Terugbetaling, negatieve exploitatie of oplopende kosten voor onderhoud komen voor rekening van de rijksoverheid of OLB. De financiële impact ligt dan volledig bij de publieke sector. Gezien de beperkte begroting van OLB is deze impact zwaarder gewaardeerd. Verdeling van dit risico met de markt wordt als positief gewaardeerd.
- III. In het geval dat de leveringszekerheid in gevaar komt kan dit reputatieschade opleveren. Het is niet onaannemelijk dat dit breed zal worden uitgemeten in de pers en dit voor met name de rijksoverheid imagoschade oplevert.
- IV. Duurzaamheid is gedefinieerd als het veilig uitvoeren van de operatie waarbij wordt voldaan aan alle geldende wet en regelgeving. Vooral de rijksoverheid zien wij vanuit haar voorbeeldfunctie als een partij die hier weinig tot geen concessies zal doen. Marktpartijen hebben belang bij continuïteit en zullen hier door toezichthouders (ILT) op worden gecontroleerd. De samenwerking tussen markt en OLB is gezien de ervaringen van de afgelopen periode als negatief gewaardeerd. De samenwerking met een financieel investeerder is nieuw op Bonaire. Deze marktpartij neemt geen expertise mee waardoor duurzaamheid minder positief wordt gewaardeerd dan met een strategisch investeerder.
- V. Bonaire is een kleine markt waarin belanghebbenden in de brandstofvoorziening elkaar, zowel zakelijk als politiek, in verschillende hoedanigheid tegen komen. Dit kan leiden tot een belangverstrengeling waarbij keuzes kunnen worden gemaakt die niet in het belang zijn van de onderneming. Voor de rijksoverheid primair opererend vanuit Nederland is het risico op belangenverstrengeling het laagst. Naarmate actoren die actief zijn op de Cariben/ Bonaire een meerderheid in de zeggenschap krijgen neemt het risico van belangverstrengeling toe.
- VI. Expertise is van brandstofmarkt en afhandeling van brandstof is een belangrijke factor voor een deugdelijke bedrijfsvoering. Deze kennis is in de publieke sector niet of nauwelijks aanwezig. De markt (bijvoorbeeld Curoil) beschikken deze expertise wel. De financieel investeerder beschikt ook niet over deze expertise waardoor de waardering negatief is.
- VII. De aandeelhoudersverdeling en haalbaarheid van financiering is ten tijde van het schrijven van deze notitie niet bekend. Beschikbaarheid van kapitaal zal van invloed zijn op de haalbaarheid van de verschillende aandeelhoudersscenario's, maar ook op de haalbaarheid om vreemd vermogen (leningen) aan te trekken. Deelname van de rijksoverheid wordt door als financieel sterke partner positief beoordeelt. Naarmate de invloed van OLB en de markt toeneemt, neemt ook de onzekerheid omtrent de financiering toe.
- VIII. In lijn met de haalbaarheid van financiering is de inbreng van eigen, risicodragend kapitaal vanuit OLB en de markt nog als onzeker. Dit is vooralsnog negatief beoordeelt. Voor de rijksoverheid is de inbreng van kapitaal geen probleem en is daarom positief gewaardeerd.

Uitkomst risicoweging.

- 1) 51% Rijk/ 49 % Markt
- 2) 100% Rijk
- 3) 2% Rijk/ 49% OLB/ 49% Markt
- 4) 51% Rijk/ 49% OLB
- 5) 50% Rijk/ 50% OLB
- 6) 38% Rijk/ 24% OLB/ 38% Markt
- 7) 100% OLB

Conclusie

De combinatie Rijk en strategische investeerder geeft de beste score. Belangrijkste factoren zijn financiële draagkracht van de rijksoverheid in combinatie van relevante expertise inzake brandstofafhandeling. Door de inbreng van eigen kapitaal door beide partijen is er ook 'skin in the game' wat een positieve impact zal hebben op de betrokkenheid.

In brede zin kan worden gesteld dat de betrokkenheid van de rijksoverheid een belangrijke factor is voor financiële draagkracht en inspanning om, vanuit de voorbeeldfunctie, de gestelde veiligheidsnormen/duurzaamheid te handhaven. Het is aannemelijk dat andere betrokken partijen ook deze duurzaamheid zullen nastreven maar zijn (waarschijnlijk) eerder geneigd om vanuit bedrijfseconomisch of politiek belang een andere afweging te maken.

De deelname van een financieel of strategische investeerder heeft impact op de risicoanalyse. Een financieel investeerder heeft een primair economische drijfveer en beperkt tot geen kennis van de infrastructuur. Een strategisch investeerder neemt dit wel mee wat ten goede komt aan de operatie en duurzaamheid.

Belangrijke kanttekening is dat de mogelijkheid tot het aantrekken van investeringskapitaal (eigen vermogen) of het aantrekken van leningen (vreemd vermogen) op alle scenario's van invloed zijn. Standpunt is dat een aandeelhoudersbelang alleen wenselijk is als er ook daadwerkelijk wordt geïnvesteerd met risicodragend vermogen.

Het aantrekken van vreemd vermogen op basis van de assets in de onderneming in combinatie met bijvoorbeeld verpanding van assets of borgstelling is geen risicodragend kapitaal en geeft daardoor ook geen recht op deelneming.

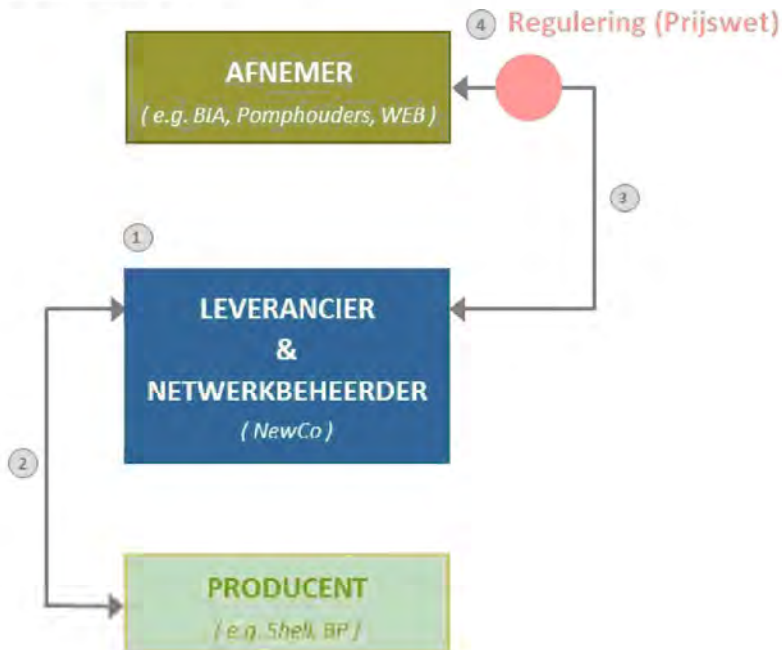
Tijdens het schrijven van deze notitie is de inbreng van kapitaal door zowel OLB als de marktpartijen en de daarbij behorende financieringsvoorwaarden niet bekend. Hierdoor is de haalbaarheid van de scenario's niet goed in te schatten.

In de huidige ranking is de samenwerking met een (strategische) marktpartij het beste beoordeelt. Indien er wordt gekozen voor een deelname met een marktpartij is het van belang dat er ook afspraken worden gemaakt over de voorwaarden van beëindiging van de deelname of samenwerking. Deelname aan de onderneming mag uiteindelijk niet leiden tot een (ongewenste) monopolie positie.

BIJLAGEN

Businessmodel II – Geïntegreerd bedrijfsvoering

2 Businessmodel met integratie van leverancier en
infrastructuurbeheerder



- 1) Het geïntegreerde bedrijf is zowel de leverancier van brandstof als beheerder van het netwerk (de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland).

Het geïntegreerde bedrijf is eigenaar van de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Als eigenaar is hij verantwoordelijk voor het onderhouden en opereren van de infrastructuur.

- 2) Het bedrijf koopt brandstof in bij een producent tegen een inkoopprijs per volume-eenheid. Hij transporteert de brandstof indien nodig zelf naar het eiland voor verkoop aan afnemers (klanten).
- 3) De afnemer betaalt voor de brandstof per volume-eenheid.
- 4) De prijs die afnemers op het eiland betalen is gereguleerd (gemaximaliseerd) door de overheid via de prijswet.

To: (10)(2e) | Link ERS (10)(2e) [link-ers.com]; (10)(2e) Projectmanagement en advies (10)(2e) [link-ers.com]; (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage (10)(2e) [taskforce-ltsfs.com]
Cc: (10)(2e) - DGMI (10)(2e) [minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Fri 1/31/2020 4:30:22 AM
Subject: VERZOEK OM TE PRINTEN LTSFS Stuurgroep Brandstof 31 januari 2020
Received: Fri 1/31/2020 4:30:51 AM
[agenda stuurgroep 31 jan 2020.docx](#)
[BH2216IBNT2001231758 Advies eigendomsverhoudingenbrandstofinfrastructuur Bonaire definitief.pdf](#)
[DOMUS-19297136-v1-keuze noodmaatregelen continuïteit elektriciteitsproductie.docx](#)

Beste (10)(2e),

Zou je bijgevoegde stukken 4 keer willen printen (voor mij, (10)(2e), en voor alle zekerheid Gezaghebber en (10)(2e)

Alvast hartelijk dank en tot morgenochtend. Wij, Gezaghebber, (10)(2e) en ik) gaan voor de Stuurgroep nog eerst praten met een delegatie van de stakers (om 8.00 uur).

Grt. (10)(2e)

Van: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 31 januari 2020 04:21

Aan: A (10)(2e) (10)(2e) @outlook.com (10)(2e) (10)(2e) @minezk.nl; (10)(2e) (10)(2e) minbzk.nl; (10)(2e) (10)(2e) minlnv.nl; (10)(2e) gmail.com; (10)(2e) (10)(2e) bonairegov.com; (10)(2e) (10)(2e) gmail.com; (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl; Postbus Secretariaat KR (10)(2e) minbzk.nl; (10)(2e) (10)(2e) e bonairegov.com; (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage (10)(2e) taskforce-ltsfs.com; (10)(2e) (10)(2e) minezk.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) bonairegov.com; (10)(2e) (10)(2e) @mac.com; (10)(2e) (10)(2e) minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) inbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) minbuza.nl; (10)(2e) @minbuza.nl

Onderwerp: LTSFS Stuurgroep Brandstof 31 januari 2020

Geachte leden van de stuurgroep brandstof,

Bijgaand treft u de agenda en bijlagen aan van de stuurgroep van morgen

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: (10)(2e) (10)(2e) @outlook.com>

Verzonden: dinsdag 28 januari 2020 19:17

Aan: Agenda Link ERS; (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) gmail.com; (10)(2e) - DGMI; (10)(2e) Edison Rijna; (10)(2e) - DGMI; (10)(2e) Postbus Secretariaat KR; (10)(2e) (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage; (10)(2e) (10)(2e)

Onderwerp: LTSFS Stuurgroep Brandstof | Stand van zaken

Tijd: vrijdag 31 januari 2020 09:00-10:00 (UTC-04:00) Georgetown, La Paz, Manaus, San Juan.

Locatie: VC | BC

Beste allen,

Op verzoek is de tijdstip nogmaals en definitief aangepast.

Graag nodig ik jullie uit voor de stuurgroep Brandstof LTSFS van vrijdag 31 januari 2020

Lokale tijd (Bonaire) is 9:00 uur tijd in NL is 14:00 uur.

Het IP adres op Bonaire is: **aangepast dus wij bellen jullie (graag IP adres doorgeven)**

Advies is om de verbinding vooraf te testen.

Contactpersoon hiervoor is: (10)(2e)

(10)(2e) van Kabinet van de Gezaghebber Bonaire
T: (+599) (10)(2e) f (+599) (10)(2e)
(10)(2e) @bonairegov.com

Bonaire	Gezaghebber Edison Rijna (voorzitter Stuurgroep Brandstof)	
	Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe	
	(10)(2e) directie RenO, (10)(2e) Taskforce LTSFS)	
lenW	(10)(2e) (voorzitter Taskforce LTSFS)	
	(10)(2e) (lid Taskforce LTSFS)	
	(10)(2e) (lid Taskforce LTSFS)	
	<div>(10)(2e)</div> <div>(10)(2e) (10)(2e)</div> <div>(10)(2e)</div> <div>(10)(2e)</div> <div>(10)(2e)</div> <div>(10)(2e)</div>	
BZK		
EZK		

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.

Notitie/ Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

Aan: (10)(2e)
(10)(2e)
(10)(2e)
(10)(2e)
Van: en (10)(2e)
Datum: 23-1-2020
Kopie: (10)(2e)
Ons kenmerk: BH2216IBNT2001231758
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Eigendomsverhoudingen brandstofinfrastructuur Bonaire

Samenvatting

Deze notitie gaat in op de mogelijke aandeelhoudersverhoudingen voor de brandstof infrastructuur op Bonaire. De verhouding tussen de aandeelhouders bepaalt in welke mate sturing kan worden gegeven aan de bouw en beheer van de nieuw te realiseren infrastructuur. De inbreng van risicodragend kapitaal is bepalend voor de mate waarin de aandelen met andere stakeholders is verdeeld.

Door de verschillende aandeelhoudersscenario's te wegen aan de hand van het inherente risico is er een rangorde af te leiden. De combinatie Rijk (51%) en Markt (49%) resulteert in de meest positieve beoordeling. Deze weging is primair het gevolg van een sterke financiële partner met een voorbeeldfunctie (Rijk) en een inhoudelijke partner die de brandstof markt goed kent.

Bijna alle scenario's zijn afhankelijk van de inbreng van risicodragend kapitaal. Voor zowel OLB als de marktpartijen die belangstelling hebben getoond voor deelname is daar nog geen zekerheid over.

De vraag

Op Bonaire wordt nieuwe infrastructuur gerealiseerd voor het laden, lossen en opslaan van brandstof. Deze infrastructuur wordt ondergebracht in een nieuw op te richten onderneming. Voor de eigendomsverhoudingen in die nieuwe onderneming zijn door betrokken partijen verschillende opties naar voren gebracht.

Ten behoeve van besluitvorming over een samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken partijen, waaronder Rijk, Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) en gegadigde marktpartijen (w.o. Curoil) is een analyse nodig van de ingebrachte opties voor eigendomsverhoudingen tussen partijen in de nieuw op te richten onderneming.

Eigendom is een verstreckende vorm van invloed op de genoemde vitale infrastructuur. Eigendom in de eindsituatie zal vertaald worden in een aandelenverhouding. Deze verhouding moet voor de geschatte levensduur van de infrastructuur (20 jaar) in balans zijn.

De vraag is welke ingebrachte optie voor eigendomsverhouding de beste kans biedt voor een situatie waarin projectdoelen (leveringszekerheid, veiligheid en good governance) gehaald worden en waarin belangen van één enkele partij niet de boventoon gaat voeren.

Om deze vraag te beantwoorden zijn onderstaande elementen in deze notitie verder uitgewerkt:

- Vaststellen hoe de projectdoelen kunnen worden behaald in de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Uitwerken van de voor- en nadelen van de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Evaluatie van de risico's in de verschillende eigendomsverhoudingen;
- Uitwerken van het meest geschikte beheermodel en op te richten entiteiten.

Context

Bij de nieuw te realiseren infrastructuur op Bonaire voor het laden, lossen en opslaan van brandstof zijn meerdere partijen betrokken. Primair gedeeld belang van de partijen is het waarborgen van de leveringszekerheid van brandstof (Stookolie, Benzine, Diesel en Gas) op het eiland. Daarnaast hebben partijen voorkeuren uitgesproken met betrekking tot een eigendomsverhouding in de nieuw op te richten onderneming waarin de nieuwe infrastructuur wordt ondergebracht en geëxploiteerd.

Het Rijk geeft aan te willen deelnemen in de infrastructuur. Gebleken is dat geopolitieke vraagstukken regionaal doorwerken. Het Rijk wil dat dat de projectdoelen leveringszekerheid, veiligheid en good governance gerealiseerd worden. Daarnaast moet de nieuwe entiteit beschikken over kennis van de (lokale) branche en een prikkel voor duurzame operaties. Ze ziet deelname van een marktpartij met 'skin in the game' als een middel om die expertise en inzet op een goede manier te ontsluiten.

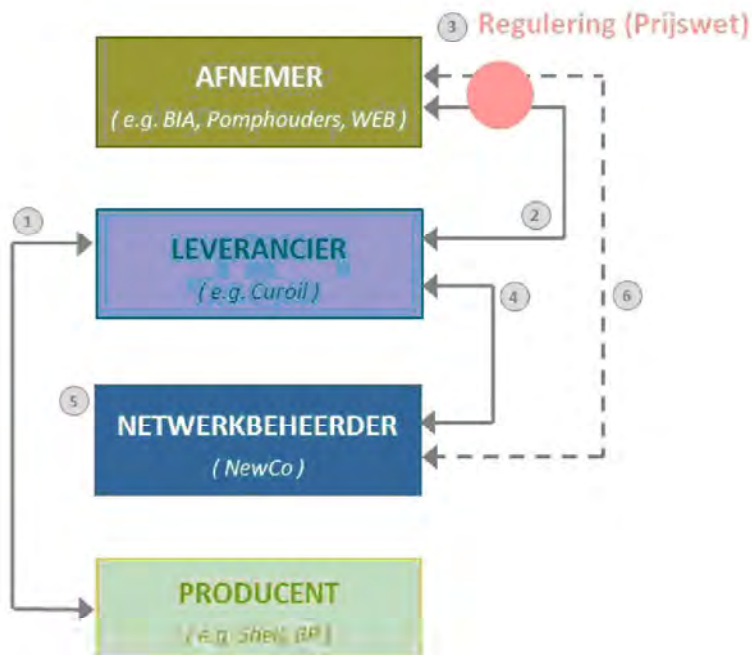
Toelichting nieuw bedrijf

Doel van de (op te richten) onderneming is het waarborgen van de leveringszekerheid van brandstof (Stookolie, Benzine, Diesel en Gas) door middel van het beschikbaar stellen van veilige infrastructuur voor laden, lossen en opslag van brandstof op Bonaire. Als referentie is gekeken naar de inrichting van de Nederlandse energiemarkt. In dat model is een duidelijk scheiding aangebracht tussen de netwerkbeheerder (infrastructuur) en leverancier (energiemaatschappij). De activiteiten zijn gescheiden door toepassing van separate juridische entiteiten. Door deze opzet zijn de verantwoordelijkheden, exploitatiekosten en tarifiering duidelijk en kunnen deze worden gerelateerd aan de betreffende onderneming.

In de opzet voor het nieuwe bedrijf is ook gekozen voor een duidelijke scheiding tussen de infrastructuurbeheerder (een nieuw op te richten onderneming, NewCo) en de leverancier (Curoil). De taken en verantwoordelijkheden van beide partijen zijn afgebakend en het is mogelijk om onafhankelijk te rapporteren over het exploitatieresultaat van de separate entiteiten.

Om de taken en verantwoordelijkheden duidelijk te maken zijn de ondernemingen en hun specifieke rollen geplaatst in de context van Bonaire. Belangrijk om op te merken is dat de prijs van benzine, diesel en gas is gereguleerd. Prijsregulatie heeft rechtstreeks invloed om de inkomsten van een onderneming. In onderstaande figuur is dit nader toegelicht.

¹ Businessmodel met separatie van infrastructuurbeheerder en leverancier



- 1) De leverancier van brandstof koopt brandstof in bij een producent tegen een inkoopprijs per volume-eenheid. Hij transporteert de brandstof indien nodig zelf naar het eiland voor verkoop aan afnemers (klanten).
- 2) De afnemer neemt de brandstof af van de leverancier en betaalt voor de brandstof per volume-eenheid.
- 3) De prijs die afnemers op het eiland betalen is gereguleerd (gemaximaliseerd) door de overheid via de prijswet.
- 4) Om de brandstof bij de afnemer te krijgen moet de leverancier gebruik maken van het netwerk van infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Hiervoor betaalt hij een vergoeding aan de netwerkbeheerder. Deze kosten zal de leverancier doorberekenen in de prijs die hij rekent voor de afnemer.
- 5) De netwerkbeheerder is eigenaar van de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Als eigenaar is hij verantwoordelijk voor het onderhouden en opereren van de infrastructuur.
- 6) De netwerkbeheerder krijgt betaalt voor de infrastructuur die hij ter beschikking stelt voor gebruik. Een alternatief voor betaling door de leverancier (4) is betaling door de afnemer. De afnemer betaalt daarmee twee bedragen; één voor de geleverde brandstof én één voor de gebruikte infrastructuur. Beide kunnen in beginsel onder de regulering vallen.

De beslissing voor eigendomsverhouding heeft betrekking op de netwerkbeheerder, als een separaat een nieuw op te richten bedrijf (NewCo).

Een alternatief is om te kijken naar de eigendomsverhouding in een nieuw op te richten bedrijf dat zowel infrastructuurbeheerder is als leverancier. In de bijlage van deze notitie is dit model nader weergegeven. Een geïntegreerd bedrijf wordt als een niet wenselijk model gezien en is niet behandeld.

De opties

Ten behoeve van besluitvorming zijn de volgende opties voor een aandelenverhouding in de nieuw op te richten onderneming vergeleken:

1. Een aandelenverhouding van 100% Rijk (waardoor geen sprake van lokale invloed is)
2. Een aandelenverhouding van 100% OLB (waardoor geen sprake van Rijks invloed is)
3. Een aandelenverhouding van 51% Rijk en 49 % OLB (waardoor eigendom geheel in handen van de overheid is met ook lokale deelname)
4. Een aandelenverhouding 50% Rijk en 50% OLB (waardoor eigendom geheel publiek is maar geen van de partijen een meerderheidsbelang heeft)
5. Een aandelenverhouding van 49% OLB, 49% marktpartij en 2 % Rijk (waardoor geen van beide lokale partijen een meerderheidsbelang heeft en het Rijk doorslaggevend kan zijn).
6. Een aandelenverhouding van 51% Rijk en 49 % marktpartij (waardoor het Rijk een meerderheidsbelang heeft en kennis van de markt wordt ingebracht)
7. Een aandelenverhouding 38% Markt, 38% Rijk, 24% OLB (waardoor er een publieke meerderheid is maar geen van de aandeelhouders een meerderheidsbelang heeft)

Ad 6 – de marktpartij in deze aandeelhoudersverhouding is een strategische investeerder (bijvoorbeeld Curoil) en brengt zowel relevante expertise als cash vermogen in.

Ad 7 – de marktpartij in deze aandeelhoudersverhouding is financieel investeerder (bijvoorbeeld PCN) en primair gericht op financieel rendement van de investering.

Eigendom versus stemrecht

Een aandeel geeft zeggenschapsrecht en winstrecht in de vorm van dividend. Naast dividend heeft de aandeelhouder stemrecht op de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Belangrijke keuzes van het bestuur van de onderneming, zoals fusies en overnames, moeten worden goedgekeurd door de aandeelhouders.

Het stemrecht is niet altijd evenredig aan het aandelenbezit. Daardoor heeft een meerderheidsaandeelhouder niet per definitie volledige controle over de onderneming heeft. Indien men de meerderheid van de aandelen bezit heeft men wel veel invloed op het beleid, maar niet de volledige controle. Ook is de mate van inbreng van kapitaal in een rechtspersoon niet altijd verbonden aan een meerderheidsbelang en bijbehorend stemrecht.

Uitgangspunt voor deze notitie is dat de hoeveelheid ingebracht kapitaal evenredig wordt vertaald naar het bezit in aandelen van de onderneming. De zwaarte van het stemrecht is vervolgens evenredig aan het aandelenbezit. De aandeelhouder met een meerderheidsbelang heeft daarmee een beslissend stemrecht.

Eigen vermogen versus Vreemd Vermogen

Een onderneming kan op verschillende manieren worden gefinancierd. Door de inleg van kapitaal in een onderneming wordt risicodragend geld ingebracht wat wordt toegerekend aan het eigen vermogen van een onderneming. Het is echter niet noodzakelijk om een onderneming volledig met eigen geld te financieren. Door het aantrekken van een lening of nadere vormen van kredietfinanciering (vreemd vermogen) kan een onderneming ook worden gefinancierd.

Vreemd vermogen is risicomijdend kapitaal. Financiers stellen daarom eisen omtrent de solvabiliteit van de onderneming en vragen ook vaak de inbreng van zekerheden d.m.v. verpanding of borgstelling van derden. Volledige financiering met vreemd vermogen is in de praktijk moeilijk te realiseren

In beginsel is in alle genoemde opties (1 t/m 7) een mix mogelijk van vreemd en eigen vermogen.

Typen investeerders

Voor de brandstof infrastructuur kunnen we een tweetal investeerders onderscheiden. Strategische investeerders en financiële investeerders. Strategische investeerders hebben een direct belang in de doelstelling van de onderneming en maken onderdeel uit van het bestuur van een onderneming. De Rijksoverheid, het Openbaar Lichaam Bonaire en deelnemende leveranciers zijn strategische investeerders.

Financiële investeerders zijn primair gericht op het financiële rendement van de investering. Vergoeding is in de vorm van dividend of rente. Pensioenfondsen Caribische Nederland of andere vermogensverstrekkers zijn hier voorbeelden van.

Aandeelhouders en financieringsvormen

In deze analyse is aandeelhoudersverhouding gekoppeld aan hoe de onderneming kan worden gefinancierd. Uitgangspunt hierbij is dat de kosten voor totale infrastructuur USD 20 miljoen bedragen. De inbreng van de regio enveloppe (EUR 5 Mio/ ca. USD 5.5 mio) wordt hierbij volledig toegerekend aan het eigen vermogen van de onderneming. De restfinanciering die dan overblijft is 15 miljoen USD.

Partijen hebben zeven opties voor een aandeelhoudersverhouding naar voren gebracht. Vanuit het standpunt dat de financiering niet volledig met eigen kapitaal hoeft worden gedaan is deze aandeelverhouding gekoppeld aan financiering met vreemd vermogen. Deze verdeling tussen eigen en vreemd vermogen is arbitrair. De eisen van een financier omtrent de inbreng van risicodragend kapitaal om een lening te kunnen aantrekken zal mede afhangen van de kwaliteit van de kredietnemer, het risicoprofiel en de zekerheden die kunnen worden gesteld.

Een deelneming of zekerheidstelling vanuit de Rijksoverheid zal gezien de kredietwaardigheid van de Nederlandse overheid voor voldoende zekerheid geven om de onderneming deels te financieren met vreemd vermogen. De inbreng van eigen kapitaal is dan vooral om commitment te tonen naar de onderneming. In het geval van de deelname van derde partijen (OLB of marktpartijen) is de inbreng van eigen risicodragend kapitaal dan ook wenselijk om zo een rechtstreeks belang te creëren.

Aandeelhoudersverhoudingen en financiering scenario's

Onderstaande tabel is een indicatieve verdeling met betrekking tot de inbreng van eigen en vreemd vermogen. Doel van het overzicht is om aan te geven dat het project waarschijnlijk niet alleen met eigen geld hoeft te worden gefinancierd. Dat is een keuze.

De aandeelhoudersverhoudingen zijn afgezet tegen een volledige financiering met eigen vermogen (100% EV) en een verdeling van 25% eigen vermogen en 75% vreemd vermogen (VV). Grondslag voor de 25% EV is de inbreng van EUR 5 miljoen afkomstig uit de regio enveloppe. De aanname is dat deze bijdrage als startkapitaal in de onderneming wordt ingebracht wat vervolgens kan worden aangewend bij de bouw van de infrastructuur.

Afhankelijk van de inbreng van risicodragend kapitaal kan het percentage EV/VV wijzigen. Het valt wel te verwachten dat de uiteindelijke eigenaren en de afgesproken aandeelhoudersverdeling invloed heeft op de bereidheid tot financieren en de hoogte van financiering. De rijksoverheid is een financieel sterke partij maar op dit moment is het nog niet zeker of de overige partijen in staat zijn voldoende kapitaal vrij te maken en in te brengen in de onderneming. In het meest ongunstige geval kan het geld niet worden vrijgemaakt of de financiering niet worden aangetrokken.

Belangrijk is op te merken dat indien OLB of de markt (Curoil) het geld niet beschikbaar kan maken de publiek private samenwerking met ieder een eigen aandeelhoudersbelang niet haalbaar is. Volledige inbreng van kapitaal of borgstelling vanuit de rijksoverheid zal dan noodzakelijk zijn.

Scenario	Aandeelhouders	100% Eigen Vermogen	25% EV/ 75% VV
1	100% Rijk	- Beschikbaar	- Beschikbaar
2	100% OLB	- Kapitaal beschikbaar?	- Kapitaal beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
3	51% Rijk 49 % OLB.	- Kapitaal OLB Beschikbaar?	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
4	50% Rijk 50% OLB	- Kapitaal OLB beschikbaar	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Borgstelling Rijk vereist?
5	49% OLB, 49% Markt 2 % Rijk	- Kapitaal OLB en Markt beschikbaar	- Kapitaal beschikbaar? - Financiering onzeker?
6	51% Rijk 49% Markt	- Kapitaal Markt beschikbaar?	- Financiering markt beschikbaar?
7	38% Rijk 24% OLB 38% Markt	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Kapitaal Markt beschikbaar?	- Kapitaal OLB beschikbaar? - Financiering markt beschikbaar?

Evaluatie eigendomsverhoudingen

Om een oordeel te geven over de geschiktheid van de verschillende eigendomsverhouding zijn deze gewogen. Uit deze weging is een rangorde af te leiden. De weging is kwalitatief van aard. Voor de waardering is gebruik gemaakt van ervaring uit eerdere projecten en de inherente risico's tijdens de uitoefening van de activiteiten.

De onderkende risico's zijn:

- Leveringszekerheid
- Financieel risico Rijksoverheid
- Reputatie risico Rijksoverheid
- Veiligheid operaties (Duurzaamheid)
- Risico van belangverstrengeling
- Beschikbaarheid expertise
- Financierbaarheid (aantrekken vreemd vermogen)
- Mogelijkheid tot inbreng eigen kapitaal (Funding)

In onderstaande tabel zijn de aandeelhoudersverhoudingen afgezet tegen de risico's en beoordeeld. Alle risico's zijn gewogen als positief en negatief. Om onderscheid te kunnen maken in beoordeling van het risico is een schaal geïntroduceerd van maximaal drie positief of drie negatief.

Risico/ aandelenverhouding	100% Rijk	100% OLB	51% Rijk/ 49% OLB	50% Rijk/ 50% OLB	2% Rijk/ 49% OLB/ 49% Markt	51% Rijk/ 49 % Markt	38% Rijk/ 24% OLB/ 38% Markt
Leveringszekerheid	++	-	Neutraal	Neutraal	++	+++	Neutraal
Financieel risico Rijksoverheid	---	---	--	---	++	+	+
Reputatie risico Rijksoverheid	---	-	--	--	+	-	-
Veiligheid operaties (Duurzaamheid)	+++	+	++	++	-	++	+
Risico van belangverstrengeling	++	-	+	-	-	+	-
Beschikbaarheid expertise	---	-	--	--	+	+	---
Financierbaarheid	+++	+	++	++	-	-	+
Inbreng eigen vermogen	+++	+	++	++	?/ -	?/ -	?/ -
Totaal +	+13	+3	+7	+6	+6	+8	+3
Totaal -	-8	-7	-6	-7	-3	-2	-5
Resultaat	5	-4	1	-1	3	6	-2

Argumentatie risico weging

- I. Leveringszekerheid is geplaatst in een context van continuïteit van de bedrijfsvoering. Dat is zowel beschikbaarheid van de infrastructuur als deugdelijk onderhoud. De rijksoverheid heeft vanuit zijn voorbeeldfunctie er belang bij dat dit goed gebeurt wat ten goede komt van de continuïteit. De Markt vertegenwoordigd als strategisch investeerder (bijvoorbeeld Curoil) zal vanuit haar belang van continuïteit van de operaties voor het genereren van inkomsten zich maximaal inzetten. De markt vertegenwoordigd als financieel investeerder is primair gericht op rendement. Hoewel behoud van de asset belangrijk is kan er vanuit financieel rendement besloten worden om investeringen uit te stellen.
- II. Een 100% publieke deelname zal betekenen dat alle financiële middelen, in welke vorm dan ook, beschikbaar moeten worden gesteld. Terugbetaling, negatieve exploitatie of oplopende kosten voor onderhoud komen voor rekening van de rijksoverheid of OLB. De financiële impact ligt dan volledig bij de publieke sector. Gezien de beperkte begroting van OLB is deze impact zwaarder gewaardeerd. Verdeling van dit risico met de markt wordt als positief gewaardeerd.
- III. In het geval dat de leveringszekerheid in gevaar komt kan dit reputatieschade opleveren. Het is niet onaannemelijk dat dit breed zal worden uitgemeten in de pers en dit voor met name de rijksoverheid imagoschade oplevert.
- IV. Duurzaamheid is gedefinieerd als het veilig uitvoeren van de operatie waarbij wordt voldaan aan alle geldende wet en regelgeving. Vooral de rijksoverheid zien wij vanuit haar voorbeeldfunctie als een partij die hier weinig tot geen concessies zal doen. Marktpartijen hebben belang bij continuïteit en zullen hier door toezichthouders (ILT) op worden gecontroleerd. De samenwerking tussen markt en OLB is gezien de ervaringen van de afgelopen periode als negatief gewaardeerd. De samenwerking met een financieel investeerder is nieuw op Bonaire. Deze marktpartij neemt geen expertise mee waardoor duurzaamheid minder positief wordt gewaardeerd dan met een strategisch investeerder.
- V. Bonaire is een kleine markt waarin belanghebbenden in de brandstofvoorziening elkaar, zowel zakelijk als politiek, in verschillende hoedanigheid tegen komen. Dit kan leiden tot een belangverstrengeling waarbij keuzes kunnen worden gemaakt die niet in het belang zijn van de onderneming. Voor de rijksoverheid primair opererend vanuit Nederland is het risico op belangenverstrengeling het laagst. Naarmate actoren die actief zijn op de Cariben/ Bonaire een meerderheid in de zeggenschap krijgen neemt het risico van belangverstrengeling toe.
- VI. Expertise is van brandstofmarkt en afhandeling van brandstof is een belangrijke factor voor een deugdelijke bedrijfsvoering. Deze kennis is in de publieke sector niet of nauwelijks aanwezig. De markt (bijvoorbeeld Curoil) beschikken deze expertise wel. De financieel investeerder beschikt ook niet over deze expertise waardoor de waardering negatief is.
- VII. De aandeelhoudersverdeling en haalbaarheid van financiering is ten tijde van het schrijven van deze notitie niet bekend. Beschikbaarheid van kapitaal zal van invloed zijn op de haalbaarheid van de verschillende aandeelhoudersscenario's, maar ook op de haalbaarheid om vreemd vermogen (leningen) aan te trekken. Deelname van de rijksoverheid wordt door als financieel sterke partner positief beoordeelt. Naarmate de invloed van OLB en de markt toeneemt, neemt ook de onzekerheid omtrent de financiering toe.
- VIII. In lijn met de haalbaarheid van financiering is de inbreng van eigen, risicodragend kapitaal vanuit OLB en de markt nog als onzeker. Dit is vooralsnog negatief beoordeelt. Voor de rijksoverheid is de inbreng van kapitaal geen probleem en is daarom positief gewaardeerd.

Uitkomst risicoweging.

- 1) 51% Rijk/ 49 % Markt
- 2) 100% Rijk
- 3) 2% Rijk/ 49% OLB/ 49% Markt
- 4) 51% Rijk/ 49% OLB
- 5) 50% Rijk/ 50% OLB
- 6) 38% Rijk/ 24% OLB/ 38% Markt
- 7) 100% OLB

Conclusie

De combinatie Rijk en strategische investeerder geeft de beste score. Belangrijkste factoren zijn financiële draagkracht van de rijksoverheid in combinatie van relevante expertise inzake brandstofafhandeling. Door de inbreng van eigen kapitaal door beide partijen is er ook 'skin in the game' wat een positieve impact zal hebben op de betrokkenheid.

In brede zin kan worden gesteld dat de betrokkenheid van de rijksoverheid een belangrijke factor is voor financiële draagkracht en inspanning om, vanuit de voorbeeldfunctie, de gestelde veiligheidsnormen/duurzaamheid te handhaven. Het is aannemelijk dat andere betrokken partijen ook deze duurzaamheid zullen nastreven maar zijn (waarschijnlijk) eerder geneigd om vanuit bedrijfseconomisch of politiek belang een andere afweging te maken.

De deelname van een financieel of strategische investeerder heeft impact op de risicoanalyse. Een financieel investeerder heeft een primair economische drijfveer en beperkt tot geen kennis van de infrastructuur. Een strategisch investeerder neemt dit wel mee wat ten goede komt aan de operatie en duurzaamheid.

Belangrijke kanttekening is dat de mogelijkheid tot het aantrekken van investeringskapitaal (eigen vermogen) of het aantrekken van leningen (vreemd vermogen) op alle scenario's van invloed zijn. Standpunt is dat een aandeelhoudersbelang alleen wenselijk is als er ook daadwerkelijk wordt geïnvesteerd met risicodragend vermogen.

Het aantrekken van vreemd vermogen op basis van de assets in de onderneming in combinatie met bijvoorbeeld verpanding van assets of borgstelling is geen risicodragend kapitaal en geeft daardoor ook geen recht op deelneming.

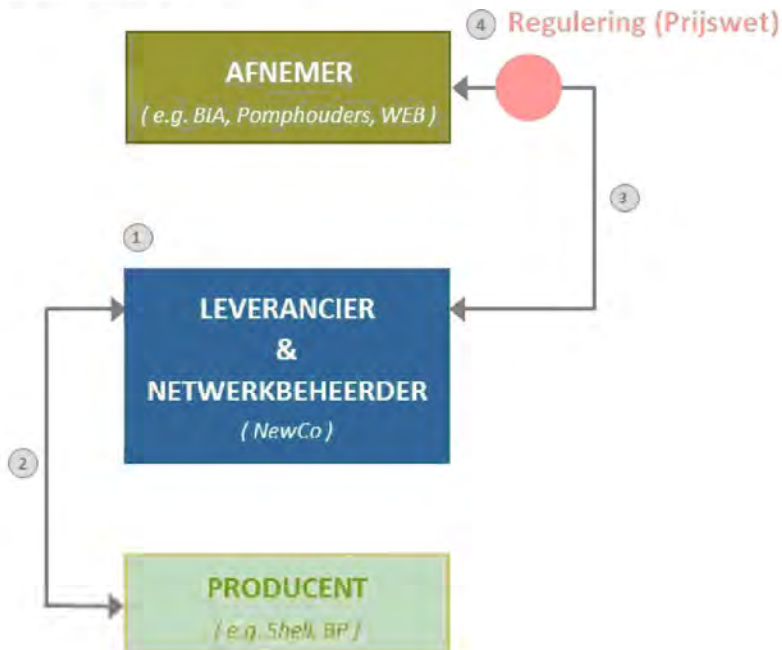
Tijdens het schrijven van deze notitie is de inbreng van kapitaal door zowel OLB als de marktpartijen en de daarbij behorende financieringsvoorwaarden niet bekend. Hierdoor is de haalbaarheid van de scenario's niet goed in te schatten.

In de huidige ranking is de samenwerking met een (strategische) marktpartij het beste beoordeelt. Indien er wordt gekozen voor een deelname met een marktpartij is het van belang dat er ook afspraken worden gemaakt over de voorwaarden van beëindiging van de deelname of samenwerking. Deelname aan de onderneming mag uiteindelijk niet leiden tot een (ongewenste) monopolie positie.

BIJLAGEN

Businessmodel II – Geïntegreerd bedrijfsvoering

2 Businessmodel met integratie van leverancier en infrastructuurbeheerder



- 1) Het geïntegreerde bedrijf is zowel de leverancier van brandstof als beheerder van het netwerk (de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland).

Het geïntegreerde bedrijf is eigenaar van de infrastructuur voor laden, lossen en opslag op het eiland. Als eigenaar is hij verantwoordelijk voor het onderhouden en opereren van de infrastructuur.

- 2) Het bedrijf koopt brandstof in bij een producent tegen een inkoopprijs per volume-eenheid. Hij transporteert de brandstof indien nodig zelf naar het eiland voor verkoop aan afnemers (klanten).
- 3) De afnemer betaalt voor de brandstof per volume-eenheid.
- 4) De prijs die afnemers op het eiland betalen is gereguleerd (gemaximaliseerd) door de overheid via de prijswet.

Aan
Task force Long Term Solutions Fuel Supply

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)(10)(2e)

(10)(2e)

k.nl

@minez

Datum
5 december 2019

Kenmerk
DGKE-E / 19297136

Kopie aan

Bijlage(n)

nota

Advies noodmaatregelen continuïteit
elektriciteitsproductie Bonaire vanaf 31 maart 2020

Parafenroute

Aanleiding

Op 31 maart 2020 zal de stookolie voor de elektriciteitscentrale van Bonaire op zijn en verlopen de vrijstellingen van de Amerikaanse sancties voor continuering van het gebruik van Venezolaanse olie. Er is geen nieuwe voorziening geregeld voor daarna. In een SG-DG-overleg van 5 december 2019 is afgesproken dat op voortouw van EZK noodmaatregelen worden geïnventariseerd, geëvalueerd en voorgelegd aan de task force Long Term Solutions Fuel Supply die wordt gevormd door medewerkers van de ministeries van EZK, I&W en BZK en van het openbaar lichaam Bonaire. Op 13 december 2019 is in een bewindspersonenoverleg afgesproken dat uiterlijk op 20 december 2019 het advies over noodmaatregelen wordt gedeeld met de ministers van BuZa, Defensie, BZK en de staatsecretaris van V&J.

Advies

Kennismemen van de nota en een besluit nemen over de inzet op noodmaatregelen.

Kernpunten

- Noodmaatregelen zijn geïnventariseerd, geanalyseerd en beoordeeld.
- Het advies is twee parallelle sporen te volgen:
 - Blijf inzetten op continuering van de levering van stookolie via Bopec.
 - Begin per direct een alternatieve aanvoerroute te regelen. Zet in op de route via een *barge* bij de steiger bij het vliegveld. Bouw een beslismoment in op 18 februari 2020 (zes weken vóór deadline 31 maart 2020): als de voorbereiding niet het vertrouwen geeft dat dit alternatief de leveringszekerheid van stookolie borgt, schakel dan over op een alternatief: een barge in de haven van Kralendijk of diesellevering via Hato.

Ontvangen BBR

Toelichting

Een noodmaatregel dient aan twee criteria te voldoen:

- Borging van de leveringszekerheid van brandstof aan de elektriciteitscentrale en hierbij
- voldoen aan wettelijke veiligheidsvereisten.

We hebben tien maatregelen geïdentificeerd die nader geanalyseerd zijn. Hiernaast zijn vijf minder realistische maatregelen geïdentificeerd maar niet geanalyseerd.

De tien geanalyseerde maatregelen zijn de volgende.

Maatregelen met Venezolaanse olie die al bij Bopec aanwezig is. Dit is een voortzetting van de bestaande levering, dus eigenlijk niet letterlijk een noodmaatregel.

- 1. IFO 380 batch, genoeg voor 5 maanden.**
- 2. HFO, genoeg voor 9 jaar, die verdund moet worden en waarop beslag ligt.**

Maatregelen met gebruik van de terminal van Bopec, met aanvoer van niet-Venezolaanse olie.

- 3. afgekeurde leidingen en steiger opknappen.**
- 4. een afgekeurde steiger opknappen en afgekeurde leidingen gebruiken.**
- 5. aanlanden zonder steiger met drijvende olieleidingen.**

Maatregelen zonder gebruik van de Bopec-terminal.

- 6. ISO-containers tussen Curaçao en Bonaire laten pendelen, aanvoer via vrachthaven.**
- 7. Diesel gebruiken via Hato-depot van Curoil**
- 8. Een *barge* in de haven van Kralendijk, die gevuld wordt door een schip of maandelijks naar Curaçao heen en weer wordt gesleept, tankauto's op kade vullen vanuit *barge*.**
- 9. als 8) maar in het kleine haventje van WEB/Curoil in Hato.**
- 10. als 8) maar aan de steiger bij het vliegveld.**

Zie voor achtergrondinformatie en situatieschets de bijlagen (ook vertrouwelijk). Hieronder volgt een korte bespreking van de maatregelen, die mogelijk zonder voorkennis van de achtergrondinformatie en situatieschets niet zelfstandig begrijpelijk is.

Maatregelen 1. en 2.

Er wordt gebruik gemaakt van Venezolaanse olie bij overslag Bopec.

Maatregel 1.

Er is waarschijnlijk 9.000 ton olie op het Bopec-terrein die volstaat voor 5 maanden (verbruik ContourGlobal: 10.000 vaten per maand) en die gebruiksklaar is. Er ligt op deze olie geen beslag en de infra van Bopec is niet door ILT of RWS buiten gebruik gesteld. Verzoek om actualisering en controle van deze gegevens leverde op dat Bopec mogelijk onder druk van PdVSA de gegevens niet wil verstrekken. Als de gegevens correct zijn, moet er als enige een vrijstelling voor

VS-sancties geregeld worden. Er wordt al volop ingezet op het gebruik van deze olie voor vijf maanden. Hierdoor is de noodsituatie afgewend tot eind augustus.

Maatregel 2.

Een variant op de vorige maatregel is de inzet van de 140.000 ton stookolie. Andere oliemaatschappijen hebben beslag op deze partij gelegd. Voorts moet verdunner ('diluent') toegevoegd worden. Deze voorraad is genoeg voor negen jaar elektriciteitsproductie. Deze oude cijfers konden niet geverifieerd worden.

De uitdaging bij de maatregelen 1. en 2. is het volgende.

- (1) De VS-sancties verbieden het kopen van Venezolaanse olie en het gebruik van de infra van Bopec (elektriciteitsproducent Contour Global is een Amerikaans bedrijf);

Bij maatregel 2 geldt ook dat:

- (2) RWS en IL&T met lasten onder bestuursdwang de overslag merendeels hebben stilgelegd;
- (3) andere oliemaatschappijen beslag hebben gelegd op het merendeel van de olie;
- (4) de olie met nog aan te voeren verdunners ('diluente') verdund moet worden van de viscositeit van chocopasta tot die van pannenkoekenstroop voordat de olie ingezet kan worden voor elektriciteitsproductie. Navraag naar de benodigde hoeveelheid diluent bij Bopec en ContourGlobal heeft nog geen antwoord opgeleverd. Het is onduidelijk of Bopec over mengcapaciteit voor verdunner en deze olie beschikt; RWS vermoedt van wel.
- (5) de kans dat PdVSA deze olie wil en kan verkopen acht Curoil klein. Afgelopen week bleek dat de relatie Bopec-PdVSA gespannen is, en PdVSA niet optimaal coöperatief leek.

Maatregelen 3, 4. en 5.

Deze drie maatregelen maken gebruik van de Bopec-infrastructuur, maar niet van Venezolaanse olie. RWS vindt deze maatregelen onrealistisch. Partijen hebben nogal verschillende inschattingen over de slagingskansen.

De varianten tussen de maatregelen zijn dat één variant gebruik maakt van een nieuwe leiding op de nu nog afgekeurde steiger, één variant gebruik maakt van de bestaande afgekeurde leiding op de afgekeurde steiger, en de laatste variant gebruikt de steiger niet maar de lossende tanker wordt met twee (RWS: minstens vier) sleepboten op zijn plaats gehouden terwijl door drijvende slangen de olie aan land gepompt wordt. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de premisse dat RWS de benodigde vergunningen onder de wet mariem beheer BES afgeeft. Als RWS dit niet doet kan een minister of de gezaghebber de verantwoordelijkheid nemen dat het 'nog één keertje' wel goed zal gaan. Uit oogpunt van veiligheid moet echter ingezet worden op maatregelen waaraan RWS (en ILT) vergunning/instemming verlenen.

Financiële kanttekening: Bopec heeft bij de maatregelen 3, 4. en 5. geen inkomsten uit de verkoop van olie. Bopec heeft een prijskaartje geopperd voor het gebruik van tank 1907 van Bopec van \$ 650.000 per maand voor "huur van de tank tegen gangbare marktprijzen". Er wordt dan een tank verhuurd van een

afmeting die volstaat voor stookolie voor ongeveer 30 jaar en 1 maand: genoeg tot mei 2050. Deze \$ 7,8 mln. op jaarbasis betekent (ruwe schatting) een stijging van het variabel elektriciteitsstarief met een derde, van ruim \$ 0,22 tot ongeveer \$ 0,30 per kWh. In feite zou de elektriciteitsklant op Bonaire dan voor de huur van een onnodig grote tank betalen. Bij de maatregelen 1. en 2. is dit niet aan de orde want de opbrengst van de reguliere olieverkoop komt ten goede aan Bopec.

Risico's zijn:

- (1) Er manifesteert zich een milieu- of brandincident omdat het risico altijd (relatief) hoog blijft.
- (2) Er komen geen vrijstellingen uit Washington voor de VS-sancties. Deze zijn slechts voor de Bopec-infra nodig, niet voor Venezolaanse olie. ContourGlobal vindt het waarschijnlijk nog minder erg dat er geen elektriciteit op Bonaire is dan dat ze niet compliant zou zijn met Amerikaanse wet- en regelgeving.
- (3) RWS en ILT verlenen geen instemming/vergunning. Dit zal zeker niet verleend worden voor variant 4, het gebruik van de afgekeurde leiding. Is er een bestuurder die dan RWS/ILT overrulet en de verantwoordelijkheid op zich neemt?
- (4) Te lange aanvoertijden van het benodigde materiaal om de infrastructuur op niveau te krijgen. Curoil schat de *lead time* op acht maanden.
- (5) Natuurorganisatie Stinapa weigert vergunning.

Maatregelen 6. tot en met 9.

Deze maatregelen maken geen gebruik van Bopec.

Bopec levert een voordelige aantrekkelijk geprijsde stookolie van een kwaliteit met 3% zwavel, veel vanadium en andere giftige metalen. Helaas kan Curoil niet een dergelijke kwaliteit leveren, waardoor andere stookolie dan die van Bopec ongeveer 10% duurder wordt. Het elektriciteitsstarief stijgt alleen al hierdoor ongeveer een dollarcent per kWh: 4 %.

Maatregel 6. Aanvoer van ISO-containers.

Hierbij wordt een circulatie opgezet van ISO-containers met een standaardafmeting voor schiptransport (zie figuur 1). Ze komen vol op Bonaire aan, gaan per trailer naar de elektriciteitscentrale; de stookolie wordt daar overgepompt in de tank van de elektriciteitscentrale; de lege containers gaan terug naar de haven en worden na transport naar Curaçao weer gevuld. Curoil op Curaçao is het enige bedrijf dat in beeld is om dit uit te voeren. Curoil heeft te kennen gegeven dat het logistiek/organisatorisch/technisch echter hoogstens eenmalig kan. Er zouden 130 ISO-containers per maand de ronde moeten maken. Hier kan en wil Curoil niet aan. Een andere partij die dit kan doen is niet geïdentificeerd.

Figuur 1. Een ISO-container van 24 m³; effectief laadvermogen 20 m³.



Maatregel 7.

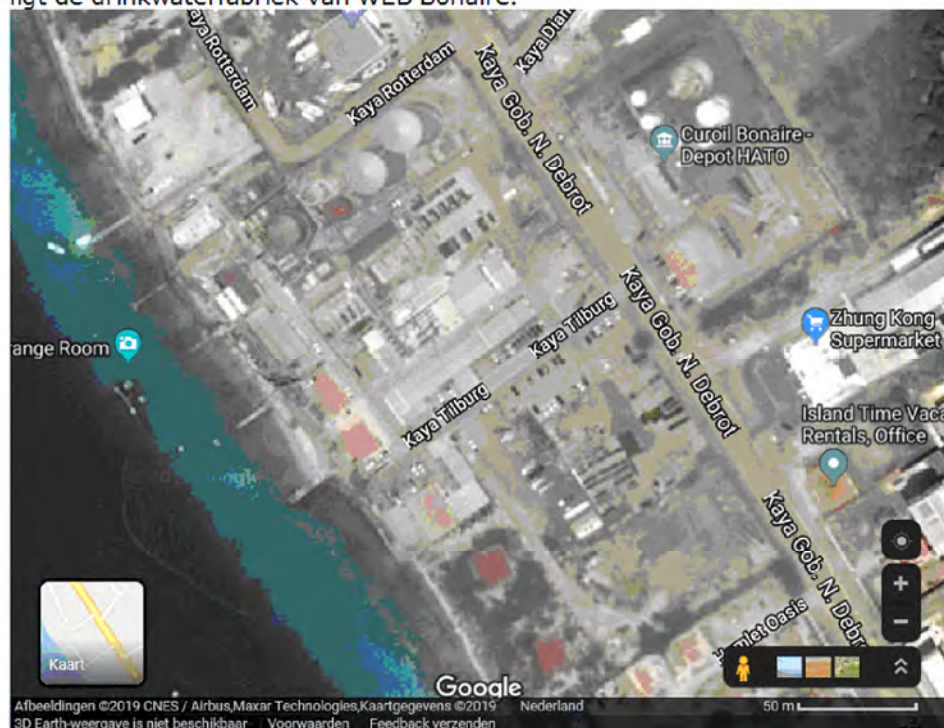
Curoil bezit een brandstofopslag en -overslag bij Hato. Vijf van de zeven tanks aldaar zijn afgekeurd door ILT. Deze overslag ligt op ruim 150 meter van enkele kleine stijgers waardoor diesel en benzine aangevoerd kunnen worden. Hiertussen ligt de drinkwaterfabriek van WEB Bonaire inclusief de inlaten voor zeewater dat verwerkt wordt tot drinkwater.

ILT en RWS zijn sinds november 2014 in een lang handhavingstraject betrokken, waardoor nu slechts twee van de zeven tanks operationeel zijn. Voor \$ 1 mln. (of minder) kan de nu afgekeurde grote dieseltank van Curoil van 1.875 m³ operationeel worden. Dit kan volgens Curoil binnen vijf weken lukken.

RWS en IL&T zijn hier echter negatief over. Er is een nieuwe aanvraag op grond van de wet Vrom BES nodig. Er is nu een gedoogsituatie voor een kleine hoeveelheid benzine en diesel. Deze hoeveelheid zou vervieelvoudigen. Het aantal scheepsbewegingen bij de steigers is gemaximeerd op 24 per jaar. Dit mag niet hoger worden. Er zijn aanvullende brandveiligheidsmaatregelen nodig. ILT en RWS wijzen er op dat Curoil op dit moment veel uitdagingen heeft met de kerosinebevoorrading van het vliegveld, en dat het ongewenst zou zijn Curoil ook met deze maatregel te belasten.

In december 2014 heeft het Rijk pompen en andere brandveiligheidsmaatregelen geregeld. Deze zijn inmiddels niet meer vereist voor de kleine activiteit die nu nog bij Hato plaats heeft. ILT vermoedt dat de brandweer of het hoofd van de gemeentelijke dienst handhaving en toezicht van Bonaire weet waar deze nu zijn en of ze nog werken. Deze zouden dan ingezet kunnen worden.

Figuur 2. Kaart met "Curoil Bonaire-Depot Hato". Tussen dit depot en de steigers ligt de drinkwaterfabriek van WEB Bonaire.



Financieel is deze maatregel overigens ongunstig. Diesel is zeer duur vergeleken bij stookolie. De wereldwijde stookolieprijzen zijn gedaald ten opzichte van diesel omdat stookolie (in ieder geval de viskeuzere types zoals IFO 380) vanaf 1 januari 2020 niet meer gebruikt mogen worden in de scheepvaart. Diesel is (waarschijnlijk meer dan) \$17.000 per dag duurder dan stookolie. De jaarlijkse rekening aan alleen het brandstofprijverschil bedraagt \$ 6,12 mln. Het variabele elektriciteitsstarief stijgt hierdoor met bijna een derde van ruim \$ 0,22 per kWh tot ongeveer \$ 0,29 per kWh.

Maatregel 8.

Een *barge* (duwbak, drijvende opslag) in de haven van Kralendijk. Er worden per dag drie tankauto's die tot op de pier rijden, gevuld. De tankauto's rijden naar de elektriciteitscentrale. De *barge* moet (afhankelijk van de grootte) ongeveer maandelijks bijgevoerd worden. Een barge van 1.000 à 1.500 m³ ligt het meest voor de hand. Deze is waarschijnlijk 50 à 70 meter lang. Het opvullen van de *barge* kan via een *ship-to-ship*-transfer waarvoor er een tankschip langsrijt komt, of de barge wordt met een sleepboot heen en weer naar Curaçao gesleept om op Curaçao gevuld te worden door Curoil. Het is hemelsbreed 52 km tussen Bonaire en Curaçao, vaarroute mogelijk ongeveer 80 km.

De haven heeft veel ligplaatsen, maar het is nu al een drukke haven. Er moet goed gezocht worden naar een permanente ligplaats:

- Dit kan waarschijnlijk alleen op de zuidpier, ook aan de binnenzijde.

- De noordpier kan slechts een belasting van 1 ton per m² aan. Ook kan een tankauto er amper manoeuvreren.
- De middenpier (zou men ook een uitgebouwde kade kunnen noemen) is een heel moeilijke optie. Dit is immers een *roll-on-roll-off* locatie.

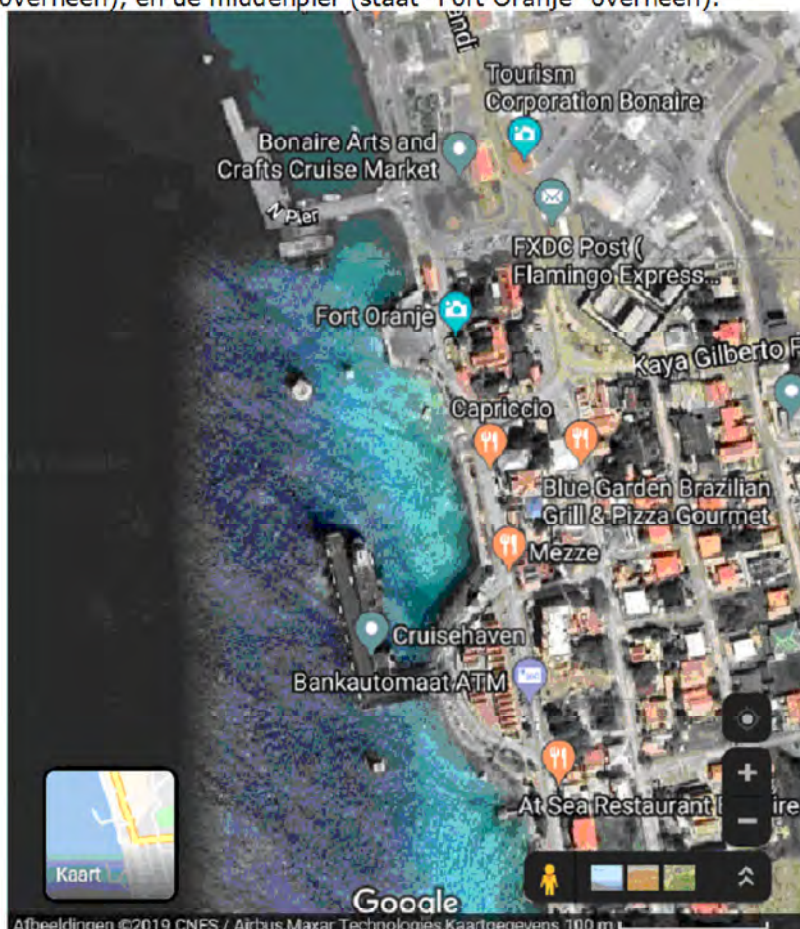
Ship-to-ship-transfer is vergunningsplichtig. Dit kan waarschijnlijk geregeld worden. Stookolie (ongeveer de viscositeit van pannenkoekenstroop of honing) is een minder brandbare en volatiele vloeistof dan diesel. Risico op lekkage blijft.

Er is een tankvoorziening nodig, bij voorkeur op de *barge*. Tussentijd eventueel permanent op de kade. Brandvoorzieningen aan boord.

Curoil beoordeelt deze maatregel als betrouwbaarder dan ISO-containers. RWS ziet een *barge* als de beste optie. ILT houdt een voorkeur voor de inzet van Bopec. Daarna is dit ook de voorkeur van ILT.

We moeten brandveiligheidsmaatregelen treffen om te zorgen dat RWS een tijdelijke vergunning verleent. (Dit is overigens eerder gedaan: met een Antonov zijn eind 2014 blusmiddelen ingevlogen waarna RWS en ILT tevreden waren).

Figuur 3. Indicatieve kaart van haven van Bonaire. LET OP, VEROUDERD. Noordpier ("N Pier"), onlangs gereviseerde zuidpier (staat "bankautomaat" overheen), en de middenpier (staat "Fort Oranje" overheen).



Maatregel 9.

Als vorige, maar de *barge* komt in het Curoil/WEB locatie bij Hato (zie luchtfoto in figuur 2). Hiervoor moeten pijpleidingen aangelegd worden tot aan de rijweg, wat logistiek moeilijk en krap is. De route over de weg door de bebouwde kom is wel korter dan in de vorige maatregel. Ook hier geldt dat ILT brandveiligheidsmaatregelen zal eisen. RWS vindt dit veel minder goed dan maatregel 7. RWS heeft op deze locatie het aantal scheepsbewegingen gemaximeerd op 24 per jaar; de locatie is niet vergund voor het stationair aanmeren van een *barge*.

Maatregel 10.

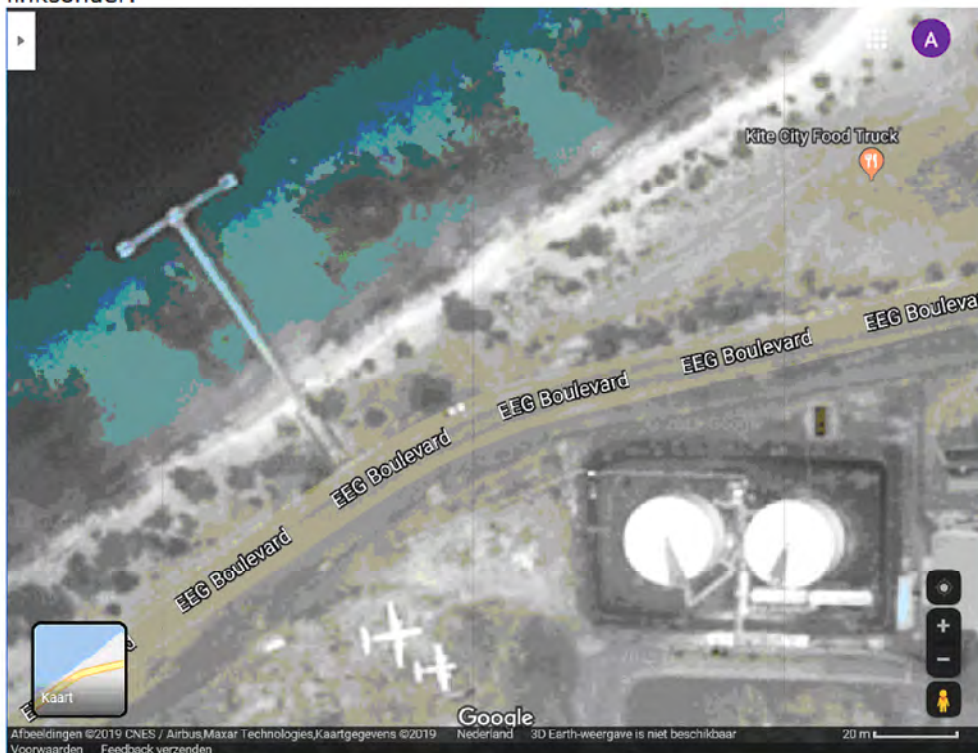
Een *barge* aan de steiger bij het vliegveld. Deze optie is beschreven als optie 8 in paragraaf 3 van het rapport van Royal Haskoning van februari 2018. De steiger is in eigendom van Oil Trading Bonaire N.V. (OTB). Dit hoeft sinds er ongeveer een half jaar geleden een traject gestart is om de governance van OTB op orde te brengen, geen probleem meer te zijn.

Het principe van de *barge* met stookolie waaruit tankauto's gevuld worden lijkt op maatregel 8. Een voordeel ten opzichte van de haven is dat er al een voor olietransport vergunde steiger bij het vliegveld gebruikt wordt. Nadeel is dat de tankauto's niet tot dicht naast de *barge* kunnen komen; er moeten een leiding over de steiger tot aan land gelegd worden. Deze leiding komt uit bij een nog te ontwerpen laadstation inclusief opstelplaats voor tankauto's.

Figuur 4. De OTB-steiger bij de airport vanuit het noorden gezien. De tanks links zijn de kerosinetanks (één afgekeurd) op het vliegveld.



Figuur 5. De OTB-steiger bij de airport vanuit de lucht. Maatstreep van 20 meter linksonder.



De minder realistische maatregelen die verder niet zijn geanalyseerd, zijn de volgende.

11	Schip of <i>barge</i> voor de kust bij ContourGlobal (optie 11-13 paragraaf 3 Haskoning).
12	IFO-tank bij Curoil Hato bouwen (optie 2 paragraaf 3 Haskoning).
13	Airport-tank ombouwen voor IFO, jetty airport naar tank; tank naar tankauto; tankauto naar ContourGlobal (optie 7 paragraaf 3 Haskoning)
14	ISO-containers per vrachtvliegtuig uit Curaçao. Bonaire heeft een mooi groot vliegveld. Ongeveer een vracht-Boeing 747 per 3 dagen.
15	Een <i>barge</i> bij de steiger van zoutbedrijf Cargill op de zuidkant van het eiland.

Beoordeling

Een noodmaatregel dient aan twee criteria te voldoen:

- Borging van de leveringszekerheid van brandstof aan de elektriciteitscentrale en hierbij
- voldoen aan veiligheidsvereisten.

Zoals ILT opmerkte, is het ook vanuit veiligheid meest voor de hand liggend dat de bestaande aanvoerlijn wordt gecontinueerd. Dit betekent dat in de eerste plaats de al op het Bopec-terrein aanwezige olie wordt verbruikt. Het is een *no-regret* optie en nauwelijks een noodmaatregel te noemen om een vrijstelling van de Amerikaanse sancties te regelen. Hiermee komt olie voor vijf maanden beschikbaar. Mogelijk voor langer (hoeveelheden olie in rapport Royal Haskoning september 2019), maar dit is nog niet bevestigd. **Inzet op noodmaatregel 1. heeft dus de voorkeur en prioriteit.** Er blijft overigens kans dat een schuldeiser van PdVSA tussendoor beslag op deze kleine hoeveelheid laat leggen. Hoewel er nu al hard gewerkt wordt door meerdere belanghebbenden, ligt het uiteindelijk in de handen van de *office of foreign assets control* (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën of deze maatregel succes heeft.

Als deze olie op is, is er nog andere olie beschikbaar. Deze moet echter verdund worden, en hierop ligt beslag van schuldeisers. Bopec kan continu doorwerken aan het beschikbaar komen voor de elektriciteitsproductie van deze olie.

Noodmaatregel 2. is dan ook een aantrekkelijke continuering nadat de olie die via maatregel 1. beschikbaar komt op is. Van een aantal van de belemmeringen die nu de inzet van deze olie tegenhouden is onzeker en ligt buiten de invloedssfeer van het Rijk en andere belanghebbenden of deze tijdig weggenomen kunnen worden.

Noodmaatregel 4. voldoet niet aan veiligheidsvereisten. De noodmaatregelen 3. en 5. kunnen voldoen. Overigens is in aan het eind van het opstellen van dit advies een variant ter sprake gekomen die door Bopec en het havenbedrijf Bonaire in voorbereiding is een jetty wel gebruiken om tijdelijke slangen op te leggen, maar niet voor het aanmeren van een tanker; het tankschip wordt door sleepboten op haar plaats gehouden. Meer algemeen kunnen we stellen dat voor

meerdere stappen in de logistieke keten varianten mogelijk zijn, waardoor voor de gehele logistieke keten het aantal varianten zeer groot wordt.

Het aantal nog weg te nemen belemmeringen van de noodmaatregelen 3. en 5. is aanzienlijk, zodat ook deze maatregelen niet voldoen aan de borging van de leveringszekerheid. **Het blijft desalniettemin aantrekkelijk dat ingezet wordt op de maatregelen 3. en 5.** Dit betreft merendeels het herstel van Bopec dat ook nodig is zonder het herstel van de stookolieaanvoer voor de elektriciteitsproductie.

Aan de noodmaatregelen (of anders gezegd: continuering van de bestaande aanvoerroute) via Bopec wordt gewerkt door Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire en het Rijk. Het is een *no brainer* deze inzet voort te zetten. Een opmerking hierbij vanuit deze analyse van de maatregelen is dat er tijdige en volledige transparantie nodig is over de kosten en kostentoedeling van eventuele huur van de faciliteiten van Bopec bij levering van niet-Venezolaanse olie.

Een aantal van de belemmeringen die nu de inzet van Bopec nog ongewis maken tegenhouden ligt buiten de invloedssfeer van het Rijk en andere belanghebbenden of deze tijdig weggenomen kunnen worden. Hierom is het nodig voor de borging van de leveringszekerheid van elektriciteit om een zekerdere aanvoerroute als reserve optie voor te bereiden en klaar te hebben voor operationalisering.

Van de maatregelen waarbij geen gebruik gemaakt wordt van Bopec valt maatregel 6, het rouleringsschema van ISO-containers, af omdat Curoil geen vertrouwen heeft dat dit beheerst en verantwoord uitgevoerd kan worden. Maatregel 7, het weer opbouwen van de Hato-locatie voor grootschalige dieseloverslag, is vanuit veiligheidsoogpunt haalbaar, maar scoort slechter dan een *barge*. Een *barge* kan op drie plaatsen gelegd worden (maatregelen 7. 8. en 9). De Hato-locatie, maatregel 8, is vanuit veiligheidsoogpunt het minst gunstig, en doet ook onder voor de locaties vliegveld en haven van Kralendijk doordat er een 180 meter lange leiding aangelegd moet worden. Een klein voordeel van maatregel 8 (dat niet opweegt tegen de nadelen) is dat de route voor de tankauto's korter is dan van vliegveld of de haven van Kralendijk naar de elektriciteitscentrale.

De afweging tussen de steiger bij het vliegveld (maatregel 10) of een pier in de haven (maatregel 9) is lastig. Beide hebben voor- en nadelen die niet objectief te wegen zijn ten opzichte van elkaar. In grote lijnen is de afweging vooral de verstoring van de huidige havenactiviteiten versus de technisch grotere complexiteit bij de vliegveldsteiger omdat tankauto's niet tot aan de *barge* kunnen rijden. (Op beide locaties is een *barge* overigens niet leuk voor het toerisme, maar ook niet funest. Uitval van elektriciteit is wel funest).

Alles overwegend adviseren we maatregel 10. De verstoring van het normale havenbedrijf (maatregel 8) geeft een risico op een verstoring in aanvoer van levensmiddelen en andere basale functies. Dit kan tot complicaties zoals extra vaarbeweging en verplaatsingen leiden.

Mocht in de uitwerking van maatregel 10. een onoverkomelijk probleem opdoemen, dan is het advies **terug te vallen op maatregel 8, barge** in de haven. **Mocht een barge niet lukken, dan blijft diesel maatregel 7.** als laatste optie over. Diesel heeft ook een grote slagingskans, maar de tegengestelde beweging van de afbouw van de Hato-locatie versus een tijdelijke uitbreiding is vreemd. RWS en ILT verwachten dat aan veiligheidseisen voldaan zal kunnen worden, maar zijn niet enthousiast. Hoewel kosten secundair zijn,

gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat ook in de beoordeling wel meespeelt dat de exorbitante kosten van diesel en het effect op het elektriciteitsstarief (+25 à 30%) diesel minder aantrekkelijk maken.

Geplande activiteiten

Als de task force conform het advies besluit, staan de volgende activiteiten op de agenda.

Maatregel	wie	wat	periode
1. en 2.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, het Rijk	Vrijstelling van VS-sancties regelen (olie en gebruik Bopec)	Al gestart; duidelijkheid over succes eind januari
2.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, het Rijk	Overeenstemming met beslagleggers.	Kan direct starten
3. en 5.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire, het Rijk	Aanvoer niet-Venezolaanse olie regelen	Al gestart
3. en 5.	Bopec, Curoil, PdVSA, ContourGlobal, Havenbedrijf Bonaire, het Rijk	Vrijstelling van VS-sancties regelen (alleen voor gebruik Bopec-terminal)	Al gestart
10.	EZK	Ingenieursbureau inschakelen voor engineering verlaadstation	Start begin januari
10.	EZK	Details uitwerken van hele keten met Curoil	Start begin januari
10.	EZK	Bouw van verlaadstation	Start begin januari
10.	EZK	Huur of koop van barge	Al gestart
10.	EZK	Bouwbedrijf op Bonaire aan de slag	Start begin januari
10.	EZK, OLB	Vergunningen regelen	Start begin januari
[reality check]	EZK	Besluit om over te stappen op maatregel 7. of 8.	18 februari 2020
...			
...	[nader te bepalen]	[nader te bepalen]	[nader te bepalen]
...			

To: 'Agenda Link ERS' [(10)(2e)]@outlook.com; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minezk.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minbzk.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minlnv.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@gmail.com; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@gmail.com; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@bonaigov.com; Edison Rijna [(10)(2e)]@gmail.com; [(10)(2e)] [(10)(2e)] - DGMI [(10)(2e)]@minienw.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minbzk.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@bonaigov.com; [(10)(2e)] | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage [(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minezk.nl; [(10)(2e)] BSK [(10)(2e)]@minienw.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@bonaigov.com [(10)(2e)] [(10)(2e)]@mac.com

From: [(10)(2e)] GMI
Sent: Sun 2/9/2020 11:36:43 PM
Subject: RE: LTSFS | Stuurgroep brandstoffen
Received: Sun 2/9/2020 11:36:52 PM
[agenda stuurgroep 10 februari 2020.docx](#)
[ambtsbericht BuZa.pdf](#)
[Besluitvormingsmomenten noodvoorziening olie voorelektriciteitscentrale Bonaire.docx](#)
[Concept Persbericht 10 feb 2020 versie 7-2- OLB Comm.docx](#)
[planning noodvoorziening olie voor elektriciteitscentrale.xlsx](#)

Geachte stuurgroep leden,
 In de bijlage treft u de stukken aan voor de stuurgroep van morgen (Maandag 10 februari).

Voor degenen die vanuit Den Haag deelnemen: Vergaderlocatie volgt

Met vriendelijke groet,

[(10)(2e)]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: Agenda Link ERS <[(10)(2e)]@outlook.com>

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 14:57

Aan: Agenda Link ERS [(10)(2e)] [(10)(2e)]; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@gmail.com; [(10)(2e)] -

DGMI; [(10)(2e)] Edison Rijna; [(10)(2e)] - DGMI; [(10)(2e)] [(10)(2e)] [(10)(2e)] I

Taskforce Long Term Solution Fuel Storage; [(10)(2e)]; [(10)(2e)] BSK; [(10)(2e)]

[(10)(2e)]

Onderwerp: LTSFS | Stuurgroep brandstoffen

Tijd: maandag 10 februari 2020 09:00-10:00 (UTC-04:00) Georgetown, La Paz, Manaus, San Juan.

Locatie: Conference Call

Beste allen,

Op verzoek van de voorzitter verzet naar maandag.

Graag nodig ik jullie uit voor de stuurgroep Brandstof LTSFS van maandag 10 februari 2020

BON-tijd: 9:00 uur

NL-tijd: 14:00 uur

Dit keer houden wij een conference call.

Bel (N [(10)(2e)] [(10)(2e)])
 Code: [(10)(2e)]

Bonaire	Gezaghebber Edison Rijna (voorzitter Stuurgroep Brandstof)
	Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe
	[(10)(2e)] directie RenO, [(10)(2e)] Taskforce LTSFS)
IenW	[(10)(2e)] [(10)(2e)] Taskforce LTSFS)
	[(10)(2e)] (lid Taskforce LTSFS)
	[(10)(2e)], [(10)(2e)] Taskforce LTSFS)

	(10)(2e)	
BZK	(10)(2e)	
	(10)(2e)	
EZK	(10)(2e)	vervanger van (10)(2e)
	(10)(2e)	
	(10)(2e)	

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.

Agenda Stuurgroep Brandstof 10 februari 2020

1) Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

2) Goedkeuring agenda

3) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

4) Stand van zaken besluitvorming over eigendom nieuwe tankparken

Ter bespreking

5) Stand van zaken noodscenario's

Ter bespreking

In de stuurgroep van 31 januari zijn o.a. de volgende besluiten genomen:

- Na het uitbrengen van het ambtsbericht van BuZa een besluit te nemen over de implementatie van noodmaatregelen betreffende de aanvoer van HFO via de airport pier en diesel via Hato. Het ambtsbericht van BuZa is op 6 februari uitgebracht;
- Een persbericht voor te bereiden waarin bovenvermelde feiten en besluiten worden gecommuniceerd.
- Een draaiboek op te stellen met daarin een overzicht van relevante besluitvormingsmomenten, acties en tijdlijn.

a) Ambtsbericht BuZa

Ter bespreking

Het ambtsbericht van BuZa (bijlage) is van belang gezien de inschatting van de haalbaarheid van een licentieaanvraag voor het gebruik van bij BOPEC aanwezige voorraad HFO.

b) Besluitvorming implementatie noodscenario's

Ter besluitvorming

Overwegende dat;

- de levering van HFO vanuit BOPEC gezien het standpunt van OFAC onzeker is en er nog 7 weken resteren voordat de HFO voor de stroom-, en drinkwaterproductie opdraakt;
- De aanvoer van HFO via de airport pier en diesel via Hato een minimale voorbereidingstijd kent van 7 weken;
- De voorbereidingen van deze maatregelen een gezamenlijke inzet vergen van betrokken ministeries, het OLB en de gezaghebber en dat een richtinggevend besluit gewenst is;

Besluit

de stuurgroep besluit de aanvoer van HFO via de airport pier en diesel via Hato als noodmaatregelen te implementeren en dit op de reguliere wijze via OLB comm te communiceren.

c) Concept persbericht

Ter kennisname

In de bijlage is een concept persbericht opgenomen. Deze is ambtelijk voorbereid door betrokken ministeries en OLB Comm/RCN Comm.

d) Draaiboek noodscenario's

Ter bespreking (toelichting EZK)

In de bijlage is een draaiboek van EZK opgenomen.

6) Wat verder ter tafel komt

7) Datum volgende stuurgroep

Besluitvormingsmomenten

Toekomstige besluitvormingsmomenten

op 7 februari 2020	Als er geen zekerheid is dat er een OFAC-licentie voor nieuwe aankoop van Venezolaanse olie bij Bopec komt beslissen we de noodvoorzieningen te implementeren.
Rond 25 maart	Als duidelijk is vanaf welke datum CG olie kan ontvangen uit andere bron dan Bopec start aanvoer van zo mogelijk stookolie via de vliegveldsteiger, anders van diesel vanuit Hato.
?	Als er diesel verbruikt wordt én nadat duidelijk is geworden vanaf welke datum Curoil de stookolieketen via de vliegveldsteiger in gebruik kan nemen...	... start aanvoer stookolie via de vliegveldsteiger.
1 februari 2022		Start de aanvoer van stookolie via de nieuw te bouwen overslag bij Karpata op Bonaire.

Er is al besloten om

1. De noodvoorziening via de vliegveldsteiger voor te bereiden.
2. Een vergroting van de dieselcapaciteit via Hato voor te bereiden.

Kosten

Inleiding

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat heeft zich bereid verklaard een aantal hoge kostenposten voor haar rekening te nemen. Dit betreft onder andere de aanleg van de verlaadplaats voor stookolie en de aanschaf van twee drijvende opslagen (pontons).

Op zich worden "efficiënte kosten" inclusief een "redelijk rendement" op grond van de wet elektriciteit en drinkwater BES in rekening gebracht in de elektriciteitstarieven. ACM heeft te kennen gegeven dat leveringszekerheid prevaleert boven efficiëntie. Dus om tijdelijk met noodvoorzieningen de elektriciteitsleveringszekerheid te borgen kunnen hogere kosten in rekening gebracht worden dan met een efficiëntere logistiek of een goedkopere brandstof het geval zou zijn.

In beginsel krijgen de producent en WEB hun brandstofkosten vergoed in de reguleringssystematiek via formules uit het methodebesluit. Globaal komen brandstofkosten dus via de producent en WEB terecht bij de afnemers. Voor de producent en WEB ontstaat eventueel een *cashflow*-complicatie. Regulier per 1 januari en 1 juli worden de distributietarieven van WEB aangepast op het actuele (preciezer: t-3) kWh-tarief dat de producent aan WEB doorbelast.

Voor de prijzen tot en met maart zal er nu waarschijnlijk niets aan de hand zijn. Bij de vaststelling van de aangepaste distributietarieven per 1 juli lijken er twee aandachtspunten te zijn die in beginsel niet anders zijn dan normaal en conform de methode:

- 1) een stap in de brandstofprijs na 1 april,
- 2) cash flow complicaties van de producent en WEB,

Vuistregels

De totale kosten van elektriciteitsproductie zijn volgens ACM in 2020 \$ 24,1 mln. Het hier vrij direct van afgeleide consumententarief bedraagt \$ 0,2225 per kWh.

Als vuistregel kunnen we dus gebruiken dat een kostenpost van \$ 1,1 mln. in een jaar, tot een verhoging van het kWh-tarief van één cent (4,5%) gedurende een jaar leidt.

7/19,62 deel van het kWh-tarief van \$ 0,2225 betreft brandstofkosten, dus 7,9 cent per kWh. Hieruit volgt een andere vuistregel: een verhoging van de oliekosten met 12,6 % leidt tot een verhoging van het kWh-tarief van één cent (4,5%).

Er is een aantal mogelijke beïnvloedende factoren op de oliekosten, en daarmee op de elektriciteitskosten, geïdentificeerd:

1. De stookolie van Bopec wordt vervangen door stookolie die Curoil van buiten Venezuela koopt. Deze olie voldoet aan de internationale milieueisen onder andere voor wat betreft het zwavelgehalte. Deze olie is duurder, mogelijk, **brandstofprijs +10 / +15%**
2. Eventueel wordt minder stroperige olie gebruikt, **brandstofprijs +5%**
3. Diesel verbruiken. Dit gaat hopelijk maar een fractie van een jaar duren. Een oude berekening was dat het per dag \$ 17.000 zou kosten; \$ 6,2 mln. op jaarbasis. Dit komt globaal overeen met een factor twee hogere prijs van diesel dan van stookolie. Als diesel b.v. 4 weken wordt ingezet, betekent dit \$ 0,5 mln. aan extra kosten, dus **een jaar lang een halve cent (2%)**. Een jaar lang op diesel stoken betekent een jaar lang een tariefsverhoging met 5,5 of meer cent (25 à 33%). Het is dus wenselijk diesel zo snel mogelijk door stookolie te vervangen.
4. Nieuwe logistieke kosten. Langer tankautotransport? Sleepboot? Meer personeel? Effect **onbekend**
5. Vervallen van huidige logistieke kosten. CG huurt tank 1912 bij Bopec. Deze huur kan vervallen. We hebben **geen informatie** hoeveel dit bedraagt. NB: **verlaagt het tarief**.
6. Zijn er nu concessiegelden die Curoil aan OTB afstaat waarin verandering komt? Verschilt dit tussen diesel en stookolie?
7. Ontwikkeling basisolieprijs. De olieprijs is onvoorspelbaar zo is deze tussen 3 januari en 3 februari 20% gezakt. Een prijsverhoging, een prijsverlaging of juist vrijwel geen verandering behoren tot de mogelijkheden. Ook zo grote veranderingen dat deze alle andere invloeden overschaduwen.

Figuur 1. Prijs (in USD per vat) van Brent-olie.



Effect van kosten op het tarief per kWh
 19,62 \$cent per kWh van CG 7 ct fuel
 69,44 \$cent per kWh van solar garden Barcadera WEB !
 Gewogen 19,75 \$cent per kWh.
 Netverlies (en "correctie")

Van: WAS-PA
Aan: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) @minezk.nl (10)(2e) (10)(2e)
Onderwerp: [RIJK] Verenigde Staten van Amerika - Energiezekerheid Bonaire - gesprekken met State en Treasury Department
Datum: donderdag 6 februari 2020 03:58:09

Kunt u dit bericht niet goed lezen? [Bekijk dan de online versie.](#)

6 februari 2020



Ministerie van Buitenlandse Zaken
Berichtenverkeer

Rijks-Intern

Verenigde Staten van Amerika - Energiezekerheid Bonaire - gesprekken met State en Treasury Department

Van: WAS-PA
Verzonden op: 6 februari 2020 03:58
Land/regio: Verenigde Staten van Amerika

Samenvatting

- Gesprekken bij State en Treasury over mogelijke nieuwe licentieaanvraag Bonaire gevoerd;
- (10)(2a)
- Voor succesvolle aanvraag is snelle en duidelijke voortgang langetermijnoplossing cruciaal.

Commentaar

(10)(2a)

Bericht

Naar aanleiding van de nijper wordende energievoorzieningssituatie op Bonaire, en volgend op verschillende telefonische overleggen met BZK, I&W, EZK en Buitenlandse Zaken in Den Haag heeft ambassade Washington twee gesprekken gevoerd met de Amerikaanse overheid over de situatie op het eiland en de mogelijkheid van een nieuwe licentie t.b.v. aankoop van BOPEC-olie. Hieronder

verslag van het eerste gesprek bij het State Department op 30 januari 2020, en het tweede gesprek bij het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Treasury Department.

Gesprek State Department

Ambassade Washington – (10)(2e) – spraken met de directeur Venezuela, directeur Caribbean, collega's van het sanctiebureau, het Western Hemisphere bureau en de Nederland-desk medewerker. Allereerst hieronder de pitch die (10)(2e) maakte. Daarnaast enkele vragen van het State Department (inmiddels door collega's in Den Haag beantwoord).

Pitch

- Om te beginnen: *it's not a pretty picture*. Het is vervelend dat we dit gesprek moeten hebben, maar belangrijk voor energiezekerheid op het eiland.
- Terugblik: afgelopen augustus is afgesproken dat er een eenmalige aankoop van de resterende *heal oil* a (10)(2a) via Curoil) gedaan kon worden, als onderdeel van een breder *wind down* plan. Strategische langetermijnoplossing is de bouw van een nieuwe terminal, waarmee volledig onafhankelijk van BOPEC/PDVSA geopereerd kan worden. Als tussentijdse oplossing zou na opraken laatste olievoorraad op het eiland een levering van non-PDVSA olie, meest waarschijnlijk via de BOPEC faciliteiten plaatsvinden, waarvoor dan eerst de bestaande jetty gerepareerd moest worden. Alle opbrengsten voor BOPEC (olie + huur opslag) vloeien in een escrow account, en fondsen blijven op het eiland (voornamelijk t.b.v. betaling salarissen 104 BOPEC-medewerkers + reparatie Jetty).
- Escrow oplossing heeft goed gewerkt tot dusver: geen geld naar PDVSA. Dit hebben we in gesprek een aantal keren benadrukt: het doel van de VS-sancties wordt met deze werkwijze (10)(2a) bereikt. Ook benadrukt dat we politiek nadrukkelijk aan dezelfde kant staan. (10)(2a)

- (10)(2a)
- De jetty optie is echter inmiddels niet meer haalbaar:
 - BOPEC, dat eerder akkoord was met bovenstaande oplossing, gaf recent aan dat het met de gerepareerde jetty ook voor eigen gewin olie wilde verhandelen. Aan BOPEC is door de Nederlandse overheid verteld dat dat dit geen optie kan zijn in het licht van sancties. Voor BOPEC zou dit echter betekenen dat het bedrijf op korte termijn niet meer voldoende inkomsten zou hebben om operabel te blijven, met uiteindelijk faillissement als gevolg.
 - Daarnaast heeft PDVSA ingegrepen in het management van BOPEC en een meer op Venezuela gerichte directeur heeft aangesteld, waardoor ook nog een staking is uitgebroken.
- Als gevolg hiervan werkt het Koninkrijk aan een noodoplossing: 2 barges uit China / tankwagens. Concrete stappen zijn gezet. Mogelijk net/net niet gereed voordat huidige olie op is. Grote nadelen: risico's milieu en leefomgeving op het eiland (gebruikelijke vereisten regulering moeten aan de kant worden geschoven), kosten in de miljoenen voor Staat, mogelijke noodzaak inzet marine, etc. Leidt waarschijnlijk relatief snel tot bankroet BOPEC met serieuze gevolgen voor de 104 werknemers. Zeer onwenselijke situatie.
- Tegelijkertijd is er een tijdelijke andere optie: aankoop van aanvullende 100.000 vaten olie die op het eiland bleek te zijn (onduidelijk waarom die in augustus niet bekend waren). (10)(2a)

- (10)(2a)
- Feitelijk verlenging van huidige constructie voor maand of 7.
- Geeft meer ruimte om noodoplossing veilig(er) op te zetten en deze minder lang te laten duren.
- Deze optie zou waarschijnlijk BOPEC-medewerkers aan het werk houden tot circa oktober.
- Belangrijk: nog steeds geen geld naar PDVSA/Venezuela.

(10)(2a)

Wel had State een aantal vragen:

(10)(2a)

- Wat zijn de milieuzorgen rondom de noodoplossing en de langetermijn terminal? Liggen deze aanvoerpunten in een *marine bio reserve*? Die indruk had State medewerker gekregen.
- Wat gebeurt er als BOPEC-failliet gaat?
- Is het mogelijk documentatie over inkomsten/uitgaven van het escrow account te geven?
- Wanneer starten de werkzaamheden van de nieuwe terminal, en hoeveel werkgelegenheid brengt dat met zich mee?

Enkele opmerkingen n.a.v. het gesprek:

We hebben in het gesprek duidelijk gemaakt dat een negatief besluit mogelijk gevolgen zal hebben voor de 104 mensen die voor BOPEC werken, met tevens grote impact voor hun families, en dat er significante risico's aan de noodoplossing zitten. Een positief besluit zou dit mitigeren, en bovendien nog altijd niet leiden tot enige inkomsten voor het Maduro regime. Dat lijkt ons de hoofdboodschap.

(10)(2a)

Gesprek OFAC (Treasury)

Bij OFAC werd door de ambassade een vergelijkbaar verhaal als bij het State Department verteld. Hier werd gesproken met Treasury medewerkers die zich met Venezuelasancties bezighouden. (10)(2a)

(10)(2a)

licentie de nodige tijd zou kosten, en dat men eigenlijk pas concreet van start kon gaan als er een licentieaanvraag door (10)(2a) ingediend wordt (10)(2a)

(10)(2a)

OFAC-medewerkers hadden tevens nog enkele vragen:

- Is er nog een mogelijkheid dat BOPEC de jetty repareert, in het geval nieuwe BOPEC-olie aangekocht zou worden?
- Wat gebeurt er precies als BOPEC failliet gaat? In hoeverre is ook CG daarbij betrokken?
- Wat zijn de voordelen voor de implementatie van de noodoplossing als er meer tijd zou zijn om deze voor te bereiden? Kunnen de wegen op het eiland het intensieve vervoer van de olie aan, en zo niet, zouden deze wegen verstevigd kunnen/moeten worden in de tijd die met nieuwe BOPEC-olie aanschaf gekocht zou worden.

Berichtgegevens

Aan : DWH (10)(2e) WAS-CDP; (10)(2e)
(10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) @minienw.nl;
(10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) @mininv.nl;
(10)(2e) @miniez.nl; (10)(2e) @minbzk.nl

Opsteller : (10)(2e)
Afgestemd :
Kenmerk : WAS-PA/2020/21
Type : Beleids
Prioriteit : Routine
Rubricering : Rijks-Intern
Categorie : Verslag/Info

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.

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Help save paper! Do you really need to print this email?

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.

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

Verslag

 stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)@link-ers.com

Betreft Brandstoffen LTSFS
Vergaderdatum 10 februari 2020
Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe
(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) Taskforce
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce LTSFS)
(10)(2e) (IenW)
(10)(2e) (EZK)
(10)(2e) (10)(2e) (EZK)
(10)(2e) support)
(10)(2e) (local support)

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber Rijna opent het overleg en heet allen welkom. Er zijn geen mededelingen.

2. Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

3. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) licht de recente ontwikkelingen toe. Bekend is dat 31 maart aanstaande de OFAC waiver van BOPEC zal verlopen. Er zijn onzekerheden over eventuele verlenging, alhoewel de geluiden positiever zijn dan van een tijd geleden.

Contour Global heeft hierin een zelfstandige positie en maakt eigen afwegingen.

De voorbereidingen voor de noodmaatregelen gaan door en daarover zal er berichtgeving naar buiten gebracht moeten worden over het te volgen proces en de betekenis ervan.

Wanneer er een eventuele verlenging van de OFAC waiver, of die überhaupt komt, is onduidelijk. Het beeld van BuZa is dat het verstrekken van een verlenging van de OFAC-licentie door de VS niet onmogelijk is, maar veel onzekerheden kent.

(10)(2e)
Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe reageerde hierop dat contact is geweest met de VS-ambassadeur. Er wordt een positief bericht omtrent de waiver verwacht. Alleen de OFAC-afdeling moet daar nog iets over zeggen, maar alle partijen hebben positief geadviseerd en achten verlenging mogelijk. De OFAC-afdeling is overigens wel essentieel in de besluitvorming. Een zorgpunt: de beschikbare 100.000 barrel olie heeft nu niet de kwaliteit die direct door CG gebruikt kan worden. (10)(2e) heeft aan CG gevraagd om een monster te nemen en deze discussie over de kwaliteit te beslechten. De Taskforce verwacht op korte termijn een antwoord. CG daarbij heeft een eigen belang en wil geen gesanctioneerde olie gebruiken.

Vorig week heeft tevens een gesprek plaatsgevonden over de mogelijkheden tot verduurzaming. BIO fuel of gas zouden de voorkeur hebben maar kent ook een aantal complicaties (o.a. kosten). CG zou zich graag richten op verduurzaming. Verduurzaming op wind en zon. Hun businesscase voor lange termijn is gericht op combinatie van duurzaam en fossiel. Voor een deel zal de komende jaren in elk geval op fossiel teruggevallen moeten worden (de zgn. base-load). Gezaghebber vindt dat er druk erachter gezet moet worden en snel antwoorden moeten komen.

Op verzoek van IenW heeft de ambassade in Washington contact met CG gezocht.

Gezaghebber Edison Rijna is van mening dat er duidelijkheid gevraagd moet worden. Ook (10)(2e) is van mening dat er snel helderheid moet komen over de positie ten aanzien van de inzet van brandstoffen van CG. Eerdere besluitvorming over inzet van welke brandstoffen is niet makkelijk.

4. Stand van zaken besluitvorming over eigendom nieuwe tankparken

(10)(2e) geeft toelichting hierop. Er is nog geen besluit over. De Haskoning vragen zijn beantwoord en liggen nu bij de financiën en komen einde van de week (week 7) erop terug. Gezaghebber Edison Rijna reageert hierop dat het OLB- bij voorkeur geen bedrijven/marktpartijen met een minder goed trackrecord ziet komen en refereert daarbij aan de situatie op Curaçao.

5. Stand van zaken noodscenario's

Er zijn twee noodscenario's ontwikkeld. Primair is het aanleggen van barges bij de pier van de Airportterminal. Er zijn barges door EZK in China gekocht, een aannemer is aangezocht en offertes aangevraagd.

Bij het inzetten van noodscenario's moeten voorzieningen getroffen worden bij beide locaties airport en de locatie Hato. Dit betekent o.a. dat er meer diesel opslagcapaciteit gerealiseerd moet worden bij Hato.

Gezien de onzekerheid over de verlenging van de waiver moeten maatregelen voorbereid worden en tegelijkertijd moet de aanvraag van de waiver bij OFAC ingediend worden. Bonaire zal samen met de Rijksoverheid de verantwoordelijkheid voor de noodmaatregelen nemen.

Gezaghebber Edison Rijna stelt de vraag of zij niet achter de hand een noodscenario zou moeten houden mocht de noodmaatregelen niet het gewenste resultaat geven. (10)(2e) geeft aan dat deze binnen enkele dagen op tafel ligt.

(10)(2e) (10)(2e) geeft aan dat er een noodbevel nodig is voor bypasses van de wetgeving die vergunning regelt.

(10)(2e) voegt hier verder aan toe dat het nodig is versneld diesel in de zetten. (10)(2e) stelt voor om medio maart te besluiten of dat ook daadwerkelijk nodig is.

Als nu al in te schatten is dat er onzekerheden zijn rondom de invoering van de noodscenario's, dan moet dit nu al opgenomen worden in het draaiboek.

(10)(2e) voegt hierbij toe dat op het moment dat men een extra leiding gaat aanleggen op de pier, een natuurvergunning nodig is. Royal Haskoning adviseert Curoil. RHK is bezig met het opstellen van wijzigingsverzoek van de vergunning.

Er moet een keuzemoment in het draaiboek opgenomen worden. In deze Stuurgroep wordt besloten dat dit expliciet opgenomen wordt in het draaiboek.

De vraag van de heer Rijna is of de waivers al aangevraagd zijn. De marktpartijen kunnen alleen de waivers aanvragen, en die kunnen nu al aangevraagd worden, Nagegaan moet worden of marktpartijen klaar staan om de aanvraag in te dienen.

Besloten is dat de noodscenario's geïmplementeerd zullen worden, zowel de hoofdmaatregelen en de barges aan de pier en ook het Hato variant als terugvaloptie.

Er moet besloten worden wanneer het persbericht uitgebracht wordt. Persbericht vooruitsturen ter informatie.

Er zijn enkele zorgen over de mogelijke reactie van BOPEC op het persbericht en of zij hierdoor mogelijk afhaken. De heer Rijna ziet, gezien de gevoerde gesprekken met Bopec, hier geen risico in. En dat ze naar eigen zeggen meer willen doen.

Er wordt bepaald dat het verzenddatum voor een persbericht de 18^{de} wordt en dat er raadsinformatiebrief worden klaargezet wordt. De waarnemend Eilandssecretaris zal hierover geïnformeerd worden.

6. Rondvraag

Eenmalige aanschaf van de 2^{de} tankauto is noodzakelijk en zal EZK voor hun rekening nemen.

7. Datum volgende stuurgroep

Volgende stuurgroep Brandstof wordt gepland op woensdag 19 februari 2020.

(10)(2e)

To: (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage' (10)(2e) @taskforce-ltsfs.com; (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) @bonaigov.com]
From: (10)(2e)
Subject: RE: Via e-mail verzenden: Concept Raadsbrief
Received: Thur 2/13/2020 1:58:34 PM
[RIB \(noodmaatregelen\).docx](#)

Bondia all,

Zie aangepaste versie in juiste sjabloon.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e) (10)(2e)

Afdeling Juridische en Algemene Zaken | Directie Bedrijfsvoering en Ondersteuning
J. A. Abraham Boulevard 27
Bonaire, Caribisch Nederland
T: (+599) (10)(2e)
F: (+599) (10)(2e)
E: (10)(2e) @bonaigov.com
www.bonaigov.com | Twitter: @OLBonaire

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk en uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Gebruik door en verstrekking aan anderen is niet toegestaan en onrechtmatig. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken wij u derhalve de afzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. Het Openbaar Lichaam Bonaire en haar bestuursorganen sluiten voorts iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de inhoud van dit bericht en eventuele bijlagen. Het bericht geldt bovendien niet als officieel besluit maar is informatief van aard, tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen. U kunt geen rechten ontleen aan toezeggingen van ambtenaren die daartoe niet bevoegd zijn. Het Openbaar Lichaam Bonaire spant zich in te voorkomen dat zich virussen in de bijlage(n) bij dit bericht bevinden. Desondanks dient u zelf de bijlage(n) te controleren op virussen. Het Openbaar Lichaam Bonaire sluit iedere aansprakelijkheid uit voor schade (aan uw computer of computersysteem) door virussen.

-----Original Message-----

From: (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl

Sent: donderdag 13 februari, 2020 8:33 AM

To: (10)(2e) - DGMI; (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage'; (10)(2e) (10)(2e)

Subject: RE: Via e-mail verzenden: Concept Raadsbrief

Naar aanleiding van opmerkingen van (10)(2e), er ook nog weer eens kritisch door heen gegaan en nog een paar wijzigingen aangebracht.

Grt. (10)(2e)

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

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 13:31

Aan: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage' <(10)(2e) @taskforce-ltsfs.com>;

(10)(2e) @bonaigov.com; (10)(2e) (10)(2e) @bonaigov.com>; (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Via e-mail verzenden: Concept Raadsbrief

Alles overgenomen zie opmerking

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

Van: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage' <(10)(2e) @taskforce-ltsfs.com>

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 13:17

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) @bonaigov.com; (10)(2e) <(10)(2e) @bonaigov.com>; (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Via e-mail verzenden: Concept Raadsbrief

Vriendelijke groet / Saludo kordial / Regards,

(10)(2e)

Local support | Taskforce | "long term solution fuel storage"

+59 (10)(2e) (10)(2e)@taskforce-ltsfs.com

De taskforce "long term solution fuel storage" is een samenwerking tussen het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB), de ministeries Economische Zaken en Klimaat (EZK), Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Op 13-02-20 07:58 heeft (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl> geschreven:

Uw bericht kan nu met de volgende bijlagen of koppelingen worden verzonden:

Concept Raadsbrief

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.



Aan:
Eilandsraad OLB

Bestuurscollege

Uw brief van: n.v.t.
Ons nummer:
Datum: datum februari 2020
Betreft: Raadsinformatiebrief:
Noodmaatregelen ter waarborg stroomvoorziening

Geachte leden van de Eilandsraad,

Inleiding

Bonaire gebruikt zware stookolie (HFO) voor het genereren van elektriciteit, benzine en diesel als motorbrandstof en kerosine voor de luchtvaart. De huidige omstandigheden waarin deze activiteiten plaatsvinden, zijn niet op orde. Er wordt niet voldaan aan de vereisten op het gebied van milieu en veiligheid, hierbij gaat het met name om brandveiligheidsvoorzieningen. Daarnaast hebben de afgelopen 2 jaar een reeks van voorvallen voorgedaan (beslaglegging op de HFO van Bopec/PdVSA door Conoco Phillips, diverse lasten onder dwangsom (LoD's) van de ILT/RWS en de strikte Amerikaanse sancties richting Venezuela) die meerdere keren bijna tot gevolg hebben gehad dat vitale infrastructuur was uitgevallen met stroomuitval en maatschappelijke ontwrichting als gevolg.

Met deze brief wordt de eilandsraad geïnformeerd over de stand van zaken. In het bijzonder wordt ingegaan op het besluit van de stuurgroep brandstof om noodmaatregelen te implementeren om de stroom- en drinkwatervoorziening na 31 maart 2020 te garanderen.

Doelstellingen project brandstof

Het Openbaar Lichaam Bonaire en ministeries van BZK, EZK en IenW werken samen aan;

1. Lange termijn structurele oplossingen van de brandstofproblematiek namelijk, de bouw van nieuwe opslagfaciliteiten;
 - o een terminal voor de opslag van HFO op het termijn van Contour Global waarmee de onafhankelijkheid van derden wordt gegarandeerd
 - o een terminal op het terrein van BIA (Airport Zuid) voor de opslag van kerosine, diesel en benzine. De functies van Curoil Hato verhuizen naar Airport Zuid en het terrein Hato wordt herontwikkeld.
2. Kortetermijnoplossingen waarmee de bestaande infrastructuur "in de lucht wordt gehouden" tot aan realisatie van structurele oplossingen. Dit betreft de opslagen bij BOPEC, Curoil Hato en de OTB eigendommen op de luchthaven;
3. Noodplan ten behoeve van brandstofvoorziening bij uitval bestaande opslagen.

Correspondentieadres

Plasa Reina Wilhelmina | Kralendijk, Bonaire C.N.
Tel. (+599) 717-5330 -8053| Fax. (+599) 717-2824
www.bonairegov.com

Verzoek bij beantwoording van deze brief datum, nummer en onderwerp te vermelden



Om deze doelstellingen te realiseren is gekozen voor een organisatievorm waarin de betrokken overheden en ambtelijke diensten in een Taskforce en stuurgroep verband samenwerken. De stuurgroep wordt voorgezeten door de gezaghebber en de Taskforce door het Ministerie van IenW. De raad zal op een ander moment worden ingelicht over de lange en kortetermijndoelstellingen (punten 1 en 2). In deze brief wordt ingegaan op het noodplan ten behoeve van de brandstofvoorziening bij uitval van bestaande opslagen (punt 3).

Noodplan ten behoeve van brandstofvoorziening

Op grond van Amerikaanse sancties hebben Contour Global Bonaire en Curoil N.V. licenties nodig van de Amerikaanse Office of Foreign Assets Control (OFAC) voor de aankoop van een resterende voorraad HFO bij BOPEC. Het betreft een voorraad van ca 100.000 barrels die voldoende is voor een stroomproductie van maximaal 10 maanden.

De Verenigde Staten wil de afhankelijkheid van Bonaire van PDVSA beëindigen en verlangt dat de relatie met BOPEC/PDVSA wordt afgebouwd met een zogenaamde “Wind down plan”. Met de bouw van een nieuwe terminal op het terrein van Contour Global nabij Karpata (doelstelling 1 hierboven) wordt vormgegeven aan een “Wind down plan”, maar deze zal niet eerder dan eind 2021 gereed zijn.

Het ministerie van Buitenlandse zaken (BuZA) overlegt regelmatig met de State Department en OFAC in Washington en heeft op 6 februari 2020 formeel geconcludeerd dat het onzeker is of de bestaande licenties na 31 maart 2020 worden verlengd.

Hiermee dreigt een situatie te ontstaan waarin na 31 maart 2020 geen HFO meer beschikbaar is voor de stroom- en drinkwaterproductie. Dit is gezien de gevolgen voor de openbare orde onaanvaardbaar en de stuurgroep brandstof heeft op 10 februari 2020 besloten noodvoorzieningen te implementeren.

Er wordt nu met spoed een nieuwe overlaadfaciliteit gebouwd nabij het vliegveld dat d.m.v. een nieuwe HFO-leiding verbonden wordt met drijvende pontons waarin HFO voor de kust wordt opgeslagen. Tevens worden tankauto's aangeschaft die de HFO vanaf de nieuwe faciliteit zullen transporteren naar de elektriciteitscentrale bij Karpata. De pontons zijn inmiddels via Damen Shipyards in China gekocht maar zijn vanwege het Coronavirus nog niet vertrokken en zullen waarschijnlijk daardoor niet op tijd op Bonaire arriveren. Curoil en Contour Global zijn daarom gevraagd voor een beperkte periode over te schakelen op dieselbrandstof.

Het ministerie van EZK financiert de bouw van de noodzakelijke infrastructuur bij de luchthaven en de aanschaf van pontons, vrachtwagens etc. Het betreft een investering van ca 5 miljoen euro. De kosten van brandstof zelf zullen op de reguliere wijze tussen Curoil en Contour Global worden afgehandeld.

Een daadwerkelijk besluit om het noodplan te operationaliseren is nog niet genomen. De stuurgroep heeft het bestuurscollege geadviseerd, mits een OFAC licentie wordt afgegeven, zo lang als mogelijk is de aanvoer vanuit BOPEC te continueren. Gezien het feit dat de voorraad bij BOPEC slechts ca 10 maanden bedraagt is het zeker dat ook al wordt een licentie verleend uiterlijk eind 2020 overgegaan zal moeten worden op het noodplan.



De verwachting is dat de nieuwe terminal bij Karpata niet eerder dan eind 2021 operationeel zal zijn. Het noodplan zal Bonaire daarom, afhankelijk van licentieverlening, minimaal een jaar van stroom en drinkwater voorzien.

Het bestuurscollege zal de eilandsraad regelmatig voorzien van informatie middels de RIB. Tijdens een besloten zitting van de raad op 18 februari 2020 zal de Gezaghebber, geadviseerd door de voorzitter van de Taskforce, een korte toelichting geven op het project en vragen van leden beantwoorden.

Wij hopen Uw Raad met bovenstaande uiteenzetting volledig te hebben geïnformeerd over de te treffen maatregelen.

Hoogachtend,

Het Bestuurscollege van het Openbaar Lichaam Bonaire,

De Gezaghebber,

De wnd. eilandsecretaris,

Cc: Taskforce Brandstof & JAZ.

To: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage[(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Mon 2/17/2020 9:51:17 PM
Subject: FW: Nota ter informatie Min MenW REACTIE
Received: Mon 2/17/2020 9:51:21 PM
[IENW BSK-2020 28803 Ministers Nota Besluit Stuurgroep BrandstofBonaire tot het implementeren van noodmaatregelen.DOCX](#)

Zie nota met veel informatie die kunnen gebruiken om de antwoorden in rij en gelid te zetten.

Grt.(10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 09:06
Aan: (10)(2e) (10)(2e)@minienw.nl
CC: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nota ter informatie Min MenW REACTIE

Thx (10)(2e)

Nota in de bijlage is gisteren de lijn ingegaan, morgen gaat het persbericht uit, dinsdag besloten zitting eilandsraad

Grt
(10)(2e)

Van: (10)(2e) BSK <(10)(2e)@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 12:03
Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
CC: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
Onderwerp: Nota ter informatie Min MenW REACTIE

Ha (10)(2e),

Bijgaand snel wat tekstsuggesties. Excuus had het druk met ook deadlines.

(10)(2e)

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.



Minister MenW
Minister IenW

Bestuurskern
DG Milieu en Internationaal
Den Haag

Contactpersoon

(10)(2e)
(10)(2e)

M +31(0)6 (10)(2e)
(10)(2e) @minienw.nl

Datum
10 februari 2020

Kenmerk

nota ter informatie

Besluit Stuurgroep Brandstof Bonaire tot het
implementeren van noodmaatregelen

Inleiding

Bonaire importeert zware stookolie (HFO) voor het produceren van elektriciteit en drinkwater, benzine en diesel als motorbrandstof en kerosine voor de luchtvaart. De logistieke activiteiten die hierbij plaatsvinden zijn de import van brandstoffen per schip, overslag naar bulkopslag in brandstoftanks en de distributie van de brandstoffen per tankauto en pijpleiding naar de elektriciteitscentrale, pompstations en grote individuele gebruikers.

De huidige omstandigheden waarin deze activiteiten plaatsvinden, zijn niet op orde. Er wordt niet voldaan aan de vereisten op het gebied van milieu en veiligheid, hierbij gaat het met name om brandveiligheidsvoorzieningen. Daarnaast hebben de afgelopen 1,5 jaar een reeks van voorvallen voorgedaan (beslaglegging op de HFO van Bopec/PdVSA door Conoco Phillips, diverse lasten onder dwangsom (LoD's) van de ILT/RWS en de strikte Amerikaanse sancties richting Venezuela, ernstig verval van de op- en overslag van Bopec door achterstallig onderhoud) die meerdere keren bijna tot gevolg hebben gehad dat vitale infrastructuur was uitgevallen met stroomuitval en maatschappelijke ontwrichting als gevolg.

De ministeries van BZK, EZK en IenW werken onder voorzitterschap van IenW samen aan oplossingen voor;

1. Korte termijn; bestaande infrastructuur "in de lucht houden" tot aan realisatie van structurele oplossingen;
2. Lange termijn structurele oplossingen; de bouw van nieuwe opslagfaciliteiten
3. Noodplan ten behoeve brandstofvoorziening bij uitval bestaande opslagen

Aanleiding voor deze nota is het besluit van de stuurgroep brandstof Bonaire van 10-02-2020 om noodmaatregelen te implementeren (en indien nodig te

operationaliseren) om de aanvoer van HFO te garanderen. Op 14 februari zal het Openbaar Lichaam Bonaire een persbericht hierover publiceren. Het is voor de bewindspersonen van IenW van belang om hier kennis van te nemen omdat naar aanleiding hiervan primair publiciteit op Bonaire en secundair in Europees Nederland wordt verwacht.

De aanvoer van HFO zal per 31 maart eindigen vanwege het verlopen van Amerikaanse licenties voor aankoop en aanvoer. Zonder het in gang zetten van noodmaatregelen dreigt langdurige stroom en drinkwater uitval met naar verwachting consequenties voor de openbare orde. Los van deze maatregelen dienen de structurele oplossingen, de bouw van twee nieuwe terminals, met spoed te worden voortgezet. De planning loopt echter achter op schema vanwege nog lopende, fundamentele discussies tussen departementen (BZK, EZK, Fin) over de eigendom van de nieuwe nutsvoorzieningen. Gezien de gesprekken die op politiek niveau plaatsvinden is het voor U van belang om kennis te nemen van deze urgente problematiek.

Samenvatting, kern of boodschap

Aanleiding voor deze nota is het besluit van de stuurgroep brandstof Bonaire van 10-02-2020 om noodmaatregelen te implementeren om de aanvoer van HFO te garanderen. Op 14 februari wordt een persbericht uitgebracht (concept in bijlage 1) door het Openbaar lichaam Bonaire (OLB).

Er moeten noodmaatregelen worden genomen vanwege het feit dat voor de aankoop van HFO een Amerikaanse OFAC-licentie (Office of Foreign Assets Control), noodzakelijk is en de bestaande licentie per 31 maart verloopt. Een verlenging wordt voorbereid maar vindt enkel plaats als zichtbaar voortgang kan worden geconstateerd t.a.v. de besluitvorming over de lange termijn onderdeel (bouw nieuwe terminals) van het project. De VS wil dat Bonaire de afhankelijkheid van Venezuela beëindigt en monitort de voortgang van het lange termijn project brandstof waarin EZK, BZK, IenW, Buza en het OLB samenwerken. In november 2019 had een samenwerkingsovereenkomst moeten zijn getekend maar de planning is vertraagd vanwege een fundamentele discussie over de eigendomsverhoudingen van de nieuw te bouwen terminals. Verlenging van een licentie voor het gebruik van op Bonaire aanwezige HFO is enkel mogelijk als op zeer korte termijn een samenwerkingsovereenkomst wordt getekend tussen partijen.

De totstandkoming van de noodzakelijke samenwerkingsovereenkomst is echter nog niet mogelijk omdat de discussie over eigendom voortduurt. De minister van EZK wenst een staatsdeelneming (51%) van het Rijk. De minister van Financiën is nog niet overtuigd van de businesscase, op verzoek zijn nieuwe herberekeningen door Royal Haskoning gemaakt. En marge van de MR op 14 februari zullen de ministers van BZK, EZK en Financiën opnieuw overleggen over de eigendomsverhoudingen. Deze voortdurende discussie over eigendom zet het totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst en daarmee de mogelijke verlenging van de licentie onder grote tijdsdruk.

Staatsdeelneming is een politiek vraagstuk. Vanwege deelname van IenW aan het project is het van belang deze ontwikkelingen op politiek niveau te delen. Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de milieuaspecten (waaronder ook veiligheid) van de brandstof opslagen en IenW neemt samen met BZK, EZK en het OLB-deel aan het brandstof project. Het ministerie van IenW levert de voorzitter van de Taskforce Brandstoffen Bonaire.

Toelichting

Op 12 september 2019 zijn door de US Treasury department (Office of Foreign assets control - OFAC-) licenties verleend aan stroomproducent Contour Global Bonaire (CGB) en distributeur Curoil ten behoeve van het aangaan van transacties met BOPEC/PDVSA voor de aanschaf van HFO die bij BOPEC is opgeslagen. BOPEC is een grote olieterminal op het eiland en moederbedrijf PDVSA is de Venezolaanse moedermaatschappij. Met het reguleren van transacties met PDVSA wil de Amerikaanse overheid het Venezolaanse regiem economisch treffen en de situatie op Bonaire is een gevolg van dit beleid. Het verlenen van deze licenties voor de aankoop van HFO ten behoeve van de stroom en drinkwaterproductie op Bonaire. De licenties hebben een beperkte geldigheidsduur en lopen af op 31 maart 2019 met als consequentie dat geen HFO meer van BOPEC/PDVSA kan worden gekocht ten behoeve van de productie van stroom door CGB tenzij verlenging plaatsvindt.

De licenties zijn aan bedrijven verleend na tussenkomst bij OFAC van BuZa. BuZa heeft de mogelijkheden voor licentie verlenging voorbesproken met OFAC. Hierbij is afgestemd met de in de Taskforce brandstof samenwerkende overheden (IenW, BZK, EZK en OLB). OFAC hanteert als uitgangspunt voor het verlenen van deze licenties een zgn. "wind down" strategie die erop neerkomt dat de relatie met PDVSA (gelieerde) bedrijven z.s.m. wordt beëindigd. Bij het aanvragen van de bestaande licenties is richting OFAC gerapporteerd dat het wind down programma gerealiseerd zal zijn op het moment dat de nieuwe brandstofinfrastructuur is gebouwd tussen de locatie BOPEC en CGB (de nieuwe terminal Karpata inclusief pijpleiding). Met deze infrastructuur wordt de levering van HFO buiten BOPEC/PDVSA mogelijk gemaakt.

BuZa heeft vastgesteld dat OFAC beperkte bereidheid bestaat nieuwe OFAC-licenties te verstrekken voor de aanschaf van de bestaande voorraad HFO bij BOPEC zeker als de voortgang van het project niet conform de planning verloopt. Aan OFAC is eerder aangegeven dat eind 2019 een samenwerkingsovereenkomst zou zijn getekend tussen deelnemende partijen. Er wordt echter al geruime tijd met het OLB en in Den Haag gesproken over de vraag wie eigendom zou moeten krijgen en welke vorm dit zou moeten hebben. EZK pleit voor staatsdeelneming en minister Wiebes heeft meerdere overleggen hierover gehad met ministers Knops en Hoekstra. Op 14 februari is er marge van de MR naar verwachting opnieuw een gesprek hierover.

Gezien het feit dat er nog maar 6 weken resteren totdat de voorraad waarvoor een licentie is afgegeven, op is heeft de stuurgroep besloten over te gaan op het implementeren van noodmaatregelen. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij EZK, maar wel onder de vlag van de Taskforce Brandstoffen. Er wordt nu met spoed een nieuwe overlaadfaciliteit gebouwd nabij het vliegveld dat d.m.v. een nieuwe HFO-leiding verbonden wordt met drijvende pontons waarin HFO voor de kust wordt opgeslagen. De pontons zijn inmiddels via Damen Shipyards in China gekocht maar zijn vanwege het Coronavirus nog niet daadwerkelijk vertrokken en zullen daardoor waarschijnlijk niet op tijd op Bonaire zijn. Curoil en Contour Global zijn daarom gevraagd voor een beperkte periode over te schakelen op dieselbrandstof hetgeen aanzienlijk kostenverhogend is.

Vrijdag 14 februari wordt een persbericht gepubliceerd (concept als bijlage bijgevoegd) en dinsdag 18 februari wordt de eilandsraad van Bonaire (gemeenteraad) in een besloten vergadering ingelicht.

To: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage[(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Mon 2/17/2020 10:35:02 PM
Subject: FW: Taskforce brandstofzekerheid Bonaire en toestand jetties
Received: Mon 2/17/2020 10:35:25 PM
[BG9071 I&B R001 V2.0 concept rapport HFO crisis Bonaire.pdf](#)

Ziehier het rapport van de vorige crisis/noodmaatregelen. Inleidende tekst kan goed gebruik worden voor het overzicht.

Grt.(10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 12 september 2019 21:30

Aan: (10)(2e) (BS) <(10)(2e)@rws.nl>; (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>;
(10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ilent.nl> (ZD) <(10)(2e)@rws.nl>

Onderwerp: RE: Taskforce brandstofzekerheid Bonaire en toestand jetties

Beste (10)(2e)(10)(2e) en (10)(2e)

Hartelijk dank voor alle informatie en medewerking de afgelopen tijd. We hebben als taskforce inmiddels het nodige gedaan aan onderzoek vorige week. Hieronder volgen een aantal uitgangspunten en stappen die genomen zijn. Vooropgesteld staat dat we besloten hebben af te zien van gebruik van de jetty gezien de risico's. Zie het rapport in de bijlage.

Per 7 oktober is de voorraad HFO bij Contour Global op en dreigt stroom uitval. CG en Curoil kunnen vanwege strijd met OFAC bepalingen (handelsembargo) geen onderlinge transacties meer aangaan. De laatste transfer van HFO heeft op 7 september plaatsgevonden.

We zijn uitgegaan van het nu op aankomt is dat we de mogelijke scenario's voorbereiden. In eerste instantie waren dat er 3

1. Ofac verleent toestemming voor de nodige transacties tussen de bedrijven en dan kan het "gewone" proces van aankoop HFO en transport resumeren. Deze ligt stil vanwege executive order 13850 van Pres. Trump. Curoil en CG hebben licences aangevraagd deze zijn nog steeds in behandeling bij de Amerikaanse overheid. De collega's van Buza schatten in dat de toestemmingen van Ofac snel komen en dan is de problematiek opgelost en dan hoeven scenario 2 en 3 niet.
2. Mocht geen License komen dan kan HFO van buiten alleen via de jetty worden aangevoerd. Deze zijn echter ogv bestuurdwang van RWS stilgelegd. We zijn vorige week met Haskoning naar Bonaire gegaan en dit heeft geresulteerd in bijgaand rapport (bijlage). Gebleken is dat de jetty ook voor eenmalig gebruik te veel aanpassingen en vervolgonderzoeken vraagt. We hebben besloten dat deze optie niet bruikbaar is.
3. Per noodbevel vorderen van de aanwezige voorraad HFO bij Bopec. De gezaghebber confisqueert in overleg met Bopec/PDVSA 130.000 bbls (of minder) van Pdvsa olie. Hij wordt hiermee bezitter (niet eigenaar) van een voorraad HFO ter waarde van 10 mil. USD die tot mei 2020 voorziet in de productie van stroom. Confisqueren vindt plaats door te bevelen de voorraad voor te bereiden door de nodige mengprocessen uit te voeren en de voorraad in een aparte tank ter beschikking van het OLB op te slaan. Er vindt van tevoren overleg plaats met Bopec/PDVSA. Vast moet staan dat de gezaghebber bereid is tegen marktprijs compensatie aan te bieden voor confisquatie en dat Bopec/Pdvsa bereid is deze te accepteren. Ea wordt in een zg escrow overeenkomst geregeld. Gezaghebber beveelt Bopec/PDVSA een (wekelijkse) voorraad over te dragen aan Curoil die transport verzorgt naar CG. CG of Curoil vergoed de marktwaaarde van het product door deze op een derdenrekening te storten (escrow account). Deze wordt ook gebruikt voor de compensatie door gezag aan Bopec/Curoil.

Kern hiervan is dat CG/Curoil dmv het juridisch instrument noodbevel geen rechtstreeks band meer hebben met PDVSA (en dus geen risico lopen bij Ofac). Het is in wezen de reguliere werkwijze waarbij de vergoedingen via een escrow account lopen. Hiervoor moet wel een bank bereid zijn faciliteiten te bieden. Ook moet een overeenkomst tussen partijen worden gesloten. Dit is ook een eis van escrow.

Scenario 3 wordt op dit moment geïmplementeerd. De planning hiervoor is als volgt

September dates	Actions	Involving
2	Consultations with RWS/ILT	-
3	Consultations with local government	-
4	Survey of HFO Infrastructure Bopec	Bopec, Haskoning and Curoil
5	Draft conclusions and consultation with stakeholders	Marine Park Management (Stenapa) local government, RWS/ILT, Contour Global, Curoil, Bopec

6	Final conclusions and decision by Governor Communication with stakeholders	Governor and Excecutive Council of Bonaire Bopec, Contour Global, Curoil, Stenapa
9-20	Excecution of Contingency Plan Overleg met HBN Law inzake advies over opstellen escrow overeenkomst Oveleg met partijen (CG curoil Bopec) over inhoud escrow overeenkomst Ondertekening overeenkomst Verzenden noodbevel Possible press release	

Mogelijk zal op korte termijn toch een licentie van Ofac verstrekt worden (scenario 1). Deze zal in ieder geval ook de eis van een escrow account hebben. Bedoeling hiervan is om te zorgen dat betalingen naar Bopec en niet naar Pdvs a gaat. Het werk wat we nu doen blijft zinvol we weten niet zeker of de licentie komt en bovendien zal de escrow en overeenkomst dienen als invullen van een licentievoorwaarde.

Dit was het voor nu.

Grt
(10)(2e)

(10)

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@rws.nl>

Verzonden: donderdag 12 september 2019 16:00

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

CC: (10)(2e) <(10)(2e)@rws.nl>

Onderwerp: Taskforce brandstofzekerheid Bonaire en toestand jetties

Beste (10)(2e) beste (10)(2e),

Dit voorjaar hadden wij contact over het besluit van RWS tot 'stilleggen van de werkzaamheden' in verband met de zeer slechte toestand van de laadpijpen van Bopec en over de informerende nota die daarover door de DG RWS aan de bewindspersonen is gestuurd. Wij blijven graag aangesloten op eventuele ontwikkelingen die sindsdien door de Taskforce (of andere betrokkenen) in gang zijn gezet en die voor de bevoegd gezag rol van IenW (RWS voor de zeezijde en ILT voor de landzijde van de terminal) van belang zouden kunnen zijn. Kunnen jullie ons hierover informeren?

Bij voorbaat dank,

met vriendelijke groeten,

(10)(2e)

(10)(2e)

Rijkswaterstaat Bestuursstaf

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | 12^{de} etage | D-Beuk
Postadres: Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

www.rijkswaterstaat.nl

M of (10)(2e)
E (10)(2e)@rws.nl

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.

RAPPORT

Spiedopdracht Onderzoek en Advies

HFO Crisis Bonaire

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BG9071_I&B_R001

Status: Concept/P02.0

Datum: 10 september 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31(0)20 4911000

+31(0)20 4911000

(10)(2e)hdhv.com E

royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Spoedopdracht Onderzoek en Advies

Ondertitel: Noodplan HFO crisis Bonaire

Referentie: BG9071_I&B_R001

Status: P02.0/Concept

Datum: 10 september 2019

Projectnaam: Spoedopdracht Bonaire

Projectnummer: BG9071-100-100

Auteur(s): (10)(2e)

Opgesteld door: (10)(2e)

Gecontroleerd door: (10)(2e)

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door: (10)(2e)

Datum/Initialen:

Classificatie

Vertrouwelijk



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Probleembeschrijving	3
1.2	Doelstelling	3
2	Beschrijving huidige situatie	4
3	Eenmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec	5
3.1	Algemene procesbeschrijving	5
3.2	Onderzoeksmethode	7
3.3	Belangrijkste bevindingen	8
3.3.1	Algemeen	8
3.3.2	Beschikbaarheid schip	8
3.3.3	Aan- en afmeerconstructies	8
3.3.4	Jetty constructie	10
3.3.5	Laadarmen	10
3.3.6	Productleidingen op de Jetty	11
3.3.7	Productleidingen op land	13
3.3.8	Opslagfaciliteiten	13
3.3.9	Volgende verlading	14
3.4	Overzicht aandachtspunten en risico's	15
3.5	Mitigerende maatregelen	16
4	Gebruik van bestaande HFO voorraad bij Bopec	18
5	Conclusies en aanbevelingen	20

Bijlagen

Bijlage I: Alternatieve scenarios voor HFO import Bonaire

Verklarende woordenlijst

DWT	Dead Weight Tonnage
HFO	Heavy Fuel Oil
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IFO 380	Intermediate Fuel Oil 380 cSt
K1, K2, K3 en K4 producten	Categorie indeling op basis van vlampunt: K1: Vlampunt tussen 0°C en 21°C (o.a. benzine); K2: Vlampunt tussen 21°C en 55°C (o.a. kerosine); K3: Vlampunt tussen 55°C en 100°C (o.a. diesel, stookolie); K4: Vlampunt boven 100°C (o.a. bitumen).
MGO	Marien Gasoil
OFAC	The Office of Foreign Assets Control of the US Department of the Treasury
PDVSA	Petróleos de Venezuela, S.A.
USD	United States Dollars

1 Inleiding

1.1 Probleembeschrijving

Alle stookolie benodigd voor de elektriciteitscentrale wordt aangeleverd via de Bopec terminal. De Bopec terminal is gelegen op circa 1,5 km afstand van de elektriciteitscentrale.

Op 7 september zal Curoil op de gebruikelijke wijze een laatste transfer van HFO naar Contour Global verzorgen. Transacties met PDVSA vallen onder de Amerikaanse sancties (OFAC) en hiervoor is een license vereist. De bestaande OFAC licenses van Curoil en CG eindigen op 15 september. Verdere transporten zijn niet toegestaan zonder een verlenging. Deze is door beide bedrijven begin dit jaar bij OFAC aangevraagd maar ondanks druk op de hoogste niveau zijn de licenses nog niet verlengd. Contour Global heeft aangegeven dat de voorraad HFO ergens tussen 17 september en 7 oktober op zal raken met als consequentie langdurige stroomuitval op Bonaire.

Vrijdag 30 Augustus 2019 heeft de gezaghebber uit voorzorg besloten om niet langer te wachten maar een van twee noodscenario's uit te voeren:

- A. Een eenmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec d.m.v. een tanker van Curoil (70.000 bbl HFO). Met een noodbevel wordt het gebruiksverbod van Rijkswaterstaat van Jetty 1 opgeheven;
- B. Gebruikmaken van de bestaande voorraad "heel oil" van PDVSA (die voldoende zou zijn voor 8 maanden). Deze wordt (1) met een noodbevel gevorderd en Curoil wordt bevolen deze naar Contour Global te vervoeren en (2) Contour Global wordt bevolen deze in te zetten voor de stroomproductie. De gedachte is dat er geen commerciële transacties zijn met PDVSA en dat OFAC dus niet van toepassing is.

De gezaghebber heeft gekozen voor A. Gebruikmaken van de Jetty is echter niet zonder risico's. RWS heeft bestuursdwang toegepast en het gebruik verboden. Informeel is wel gesteld dat een eenmalige verlading mogelijk zou kunnen zijn bijvoorbeeld onder lage druk.

De opdracht is om vast te stellen of gebruik van de Jetty voor een eenmalige verlading mogelijk is en zo niet welke aanpassingen of scenario wel zou slagen om de HFO bij Bopec aan land te krijgen. Uiteindelijk moet een advies hierover qua voorwaarden worden toegevoegd aan het noodbevel.

Hiervoor moet overleg moet plaatsvinden met verschillende partijen waaronder Bopec, Curoil en CG. Curoil heeft zelf een contingency plan voorgesteld maar heeft aangegeven niet de kennis in huis te hebben om te kunnen bepalen wat de risico's zijn van aanmeren. Bopec zal medewerking verlenen zolang zij de risico's niet dragen.

1.2 Doelstelling

Doelstelling van het project is het identificeren en uitwerken van mogelijke noodmaatregelen, waarmee de aanvoer van brandstof op korte termijn via andere routes kan worden hersteld om te voorkomen dat de leveringszekerheid van de Contour Global power plant in gevaar komt.

2 Beschrijving huidige situatie

De Bopec terminal heeft een vergunning voor op- en overslag van K3 (diesel, stookolie) producten en heeft een totale opslagcapaciteit van meer dan 1,6 miljoen m³. De terminal beschikt over 2 steigers voor het lossen en beladen van zeeschepen die geschikt zijn voor het afmeren van schepen met een capaciteit van 35.000 DWT (informatie van Havenmeester) tot 500.000 DWT.

De Bopec terminal is eigendom van PDVSA en wordt exclusief gebruikt door PDVSA.

De stookolie voor de elektriciteitscentrale wordt door Bopec op de terminal geblend tot IFO-380 conform de specificaties van Contour Global. Feitelijk koopt Contour Global de benodigde stookolie bij Curoil en koopt Curoil deze olie van PDVSA. De reden hiervoor is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen PDVSA en Curoil waarin PDVSA aan Curoil het exclusieve recht verleent om haar aardolieproducten op Bonaire te verkopen. Deze overeenkomst loopt af in 2019. (Bonaire is overigens verder vrij om aardolieproducten te kopen bij andere partijen dan Curoil of PDVSA).

Voor opslag van de aangekochte hoeveelheid IFO-380 huurt Curoil tank TK1910 met een bruto opslagcapaciteit van 31.636 m³. Deze tank mag echter maximaal to 6,4 m gevuld worden gezien de beperkte opvangcapaciteit van de tankput, waardoor het toegestane opslagvolume is beperkt tot circa 12.000 m³. In de praktijk wordt deze echter gevuld tot 7,1 m. Bopec heeft besloten om de huurovereenkomst met Curoil voor tank TK1910 op 30 September 2019 te beëindigen.

Voor opslag van de door Curoil geleverde IFO-380 huurt Contour Global Tank TK1912 met een bruto opslagvolume van 3.816 m³. Het product in deze tank is eigendom van Contour Global.

De olie wordt door Contour Global gebruikelijk gekocht in partijen van 10.000 barrels (1.590 m³), waardoor de tank onder normale omstandigheden slechts gedeeltelijk gevuld is. De IFO-380 wordt niet verwarmd.

Het gemiddeld verbruik door Contour Global bedraagt 10.000 barrels per maand of van 52 m³/dag.

3 Eenmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec

3.1 Algemene procesbeschrijving

Dit scenario gaat uit van een éénmalige verlading van 70.000 bbls (11.000 m³) IFO-380 via Jetty 1 van Bopec. Met een noodbevel wordt het huidige gebruiksverbod van Rijkswaterstaat van Jetty 1 opgeheven.

Voor dit scenario moet er door Curoil een boot gecharterd worden. Het schip dat Curoil hiervoor in gedachten heeft is de "Star Balboa". Voor gegevens van dit schip wordt verwezen naar Figuur 3-1 hieronder.

Indien de Star Balboa niet beschikbaar is zal Curoil kiezen voor een vergelijkbaar schip.

Figuur 3-1: Gegevens Star Balboa

STAR BALBOA	
Oil/Chemical Tanker	
IMO: 9186730	Gross Tonnage: 8116
MMSI: 357689000	Deadweight: 13050 t
Call Sign: 3FTS3	Length Overall x Breadth Extreme:
Flag: Panama [PA]	145.61m x 18m
AIS Vessel Type: Tanker	Year Built: 1999
	Status: Active



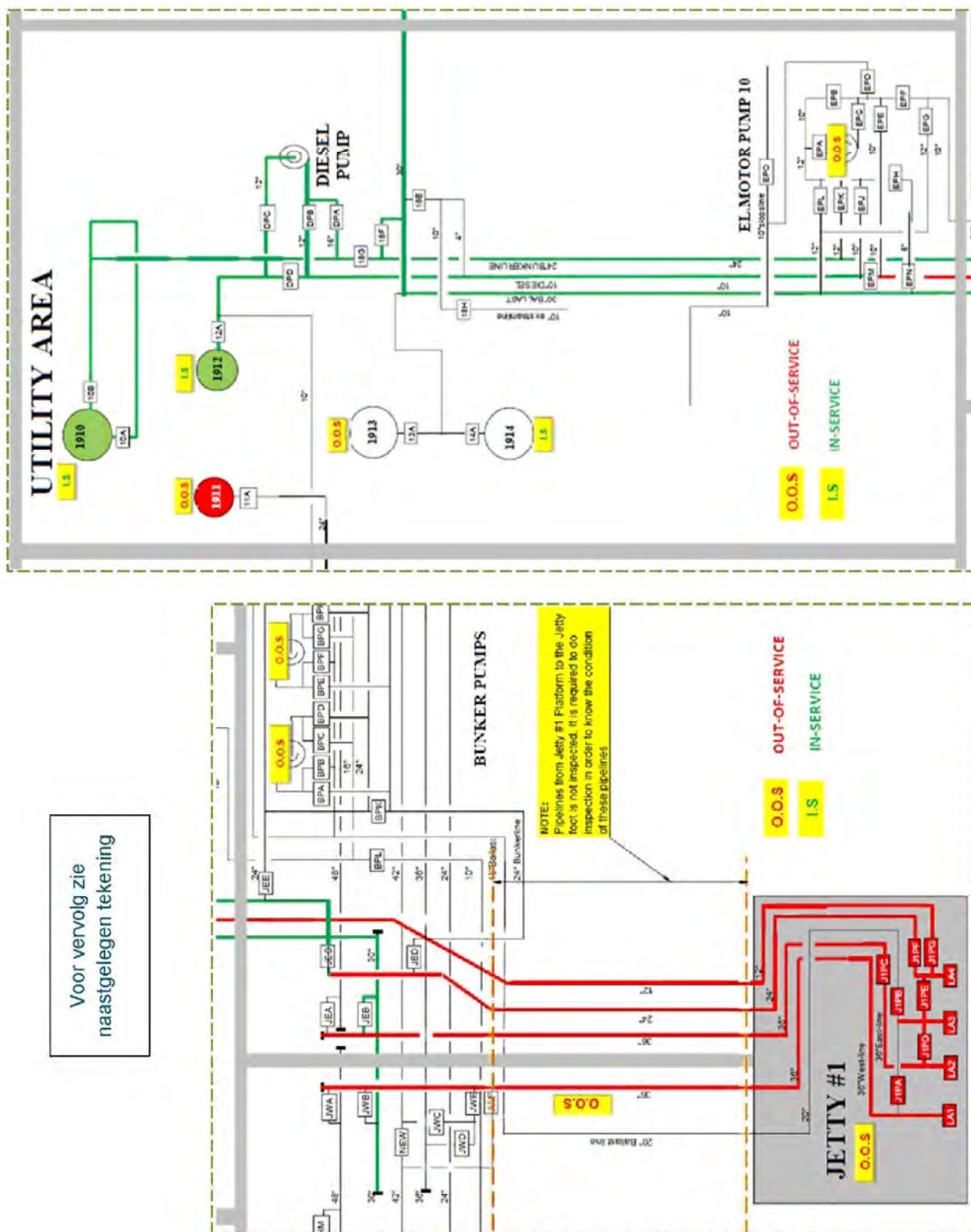
Na afmeren van het schip moet dit schip worden aangesloten op één van de laadarmen op Jetty 1. Na het doorlopen van de gebruikelijke procedures moet de IFO-380 vervolgens met behulp van de pompen aan boord van het schip naar tank TK1910 gepompt. Voor het verpompen van het product vanaf Jetty 1 naar TK1910 kunnen verschillende routes gebruikt worden zoals aangegeven in Figuur 3-3. Voor een overzicht van de terminal wordt verwezen naar Figuur 3-2.

Figuur 3-2: Overzicht Jetty 1 en IFO tanks



Gezien de slechte staat van onderhoud en het hierdoor opgelegde gebruiksverbod van de Jetty door Rijkswaterstaat en belangrijke delen van de terminal door ILT is dit niet zonder risico's. Hierop wordt in paragraaf 3.3 verder ingegaan.

Figuur 3-3: Schematisch overzicht product routes van Jetty 1 naar TK1910



3.2 Onderzoeksmethode

Voor het onderzoek naar de mogelijkheden van dit scenario zijn de volgende stappen doorlopen:

- Bezoek aan de Bopec terminal en discussies met Bopec management;
- Verzamelen van tekeningen en inspectierapporten;
- Discussie met Curoil Management;
- Discussie met Contour Global management;
- Analyseren van beschikbare informatie;
- Rapportage.

Om de gevolgen van waargenomen risico's adequaat te communiceren en te rangschikken is gebruik gemaakt van een kwantitatieve beoordeling bij de evaluatie van de Kans en Gevolg (gescoord van 1 tot 5), zoals hieronder weergegeven.

Kans		
Score	Beschrijving	Richtlijn
5	Zeer waarschijnlijk	Dit is een aanzienlijke bedreiging die zich elk moment kan voordoen. Corrigerende maatregelen zijn per direct nodig om het risico te verwijderen of verminderen
4	Waarschijnlijk	De dreiging is aanwezig en zal hoogstwaarschijnlijk optreden. Actie is nodig om het risico te verminderen
3	Mogelijk	De dreiging bestaat en de geschiedenis van dit soort situaties geeft aan dat het voorkomen redelijk waarschijnlijk is. Actie kan worden genomen om dit risico te verminderen, maar dit is mogelijk niet kost effectief.
2	Onwaarschijnlijk	Er is een lichte bedreiging waargenomen, maar de situatie is onwaarschijnlijk. Geen actie vereist om het risico te verminderen, tenzij het bedrijf minimale risico's eist
1	(Bijna) onmogelijk	Er zijn geen waargenomen bedreigingen. Er is geen actie nodig om dit risico te verminderen.

Gevolg		
Score	Beschrijving	Richtlijn
5	Catastrofaal	Ernstige blijvende milieuschade, internationale media attentie, extreme schade, doden als gevolg van ongeval
4	Zeer groot	Ernstige milieuschade met aanzienlijke herstelmaatregelen, veel nationale en enige internationale media attentie, ernstige schade, blijvende invaliditeit
3	Groot	Middelgrote milieuschade, veel lokale en geringe regionale/nationale media attentie, aanzienlijke schade, ernstig letsel of beperkt blijvende invaliditeit
2	Aanzienlijk	Beperkte milieuschade zonder blijvend effect, lokale media attentie, geringe schade, matig letsel of gezondheidseffect
1	Gering	Lichte milieuschade waarbij sanering niet nodig is, geen media attentie, kleine schade, gering letsel

Het product van de resulterende scores toegekend aan Kans en Gevolg resulteert in een risicobeoordeling die zich vertaalt naar een kwalitatieve risicomatrix, zoals hieronder getoond. De risico's worden dienovereenkomstig met een kleur gecodeerd zoals hieronder is weergegeven.

			Kans				
			(Bijna) onmogelijk	On- waarschijnlijk	Mogelijk	Waarschijnlijk	Ze er waarschijnlijk
Score			1	2	3	4	5
Gevolg	Catastrofaal	5	Matig	Matig	Hoog	Ze er hoog	Ze er hoog
	Ze er groot	4	Matig	Matig	Hoog	Hoog	Ze er hoog
	Groot	3	Laag	Matig	Matig	Hoog	Hoog
	Aanzienlijk	2	Ze er laag	Laag	Matig	Matig	Hoog
	Gering	1	Ze er laag	Ze er laag	Laag	Matig	Matig

3.3 Belangrijkste bevindingen

3.3.1 Algemeen

Zowel Jetty 1 als Jetty 2 zijn door Bopec afgesloten. Hierop worden door Bopec uit veiligheidsoverweging geen operationele werkzaamheden en/of onderhoud meer uitgevoerd. Voor betreding van de Jetty's is toestemming nodig.

3.3.2 Beschikbaarheid schip

Curoil heeft zelf geen schip beschikbaar om dit scenario uit te voeren. In dit verband moet er door Curoil een geschikt schip gecharterd worden. Curoil kan zich pas committeren aan een schip zodra zij een leveringsverzoek voor de brandstof hebben.

Zodra een schip beschikbaar is er volgens Curoil nog 13 dagen nodig om de geschikte brandstof op te halen en naar Bonaire te varen. Vanaf het moment dat Curoil opdracht heeft voor de brandstof levering is de verwachting van Curoil dat het minimaal 3 weken duurt om een geschikt schip te vinden, dit met het juiste product te beladen en dit bij Bopec af te leveren.

3.3.3 Aan- en afmeerconstructies

De aan- en afmeerconstructies bij Bopec zijn ontworpen voor schepen met capaciteit variërend van 30.000 tot 550.000 dwt. Het schip dat Curoil voor ogen heeft een capaciteit van 13.050 dwt.

De afmeerpalen staan op een afstand van circa 82 meter. Dit betekent dat het rechte deel van de scheepswand (exclusief boeg en achterstevan) minimaal zo'n 90 meter moet bedragen. Bij een totale scheepslengte van 145,61 meter is dit kritisch.

Curoil heeft de Havenmeester van Kralendijk inmiddels gevraagd om het schip te beoordelen op de afmeermogelijkheden en hiervoor goedkeuring te verlenen. Indien niet mogelijk zal Curoil een groter schip moeten charteren.

Figuur 3-4: Fenderpaal met fenderconstructie / Bordes fenderpaal met gecorrodeerde ondersteuningsbalken



De fenderpalen zijn onderhevig aan roest, maar op basis van eerdere inspecties en onderzoeken blijkt dat deze nog in goede conditie verkeren.

De bordessen op de fenderpalen zijn in slechte staat. Delen van de ondersteunende staalconstructie zijn verdwenen als gevolg van corrosie, waardoor de bordessen niet veilig zijn om te betreden.

De conditie van de afmeervoorzieningen verkeert in deplorabele staat.

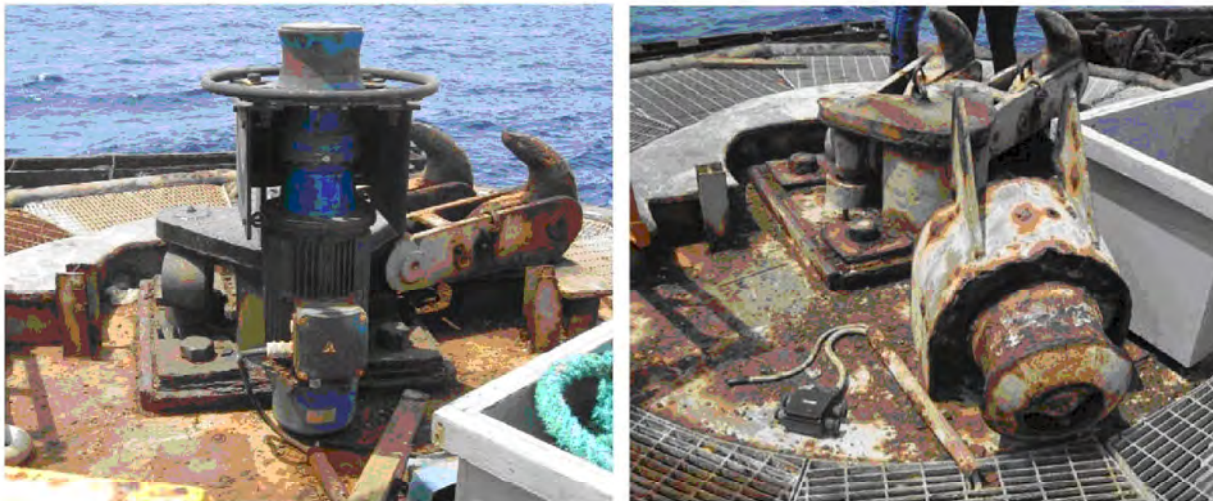
De kettingen van de fenderplaat zijn zwaar gecorrodeerd en de dikte van de kettingen is sterk verminderd. Op één plaats is gezien dat de ketting is gebroken en de fenderplaat aan de rubber fenders hangt. De kans is aanwezig dat de ketting van één of meerdere fenderplaten bij het afmeren van een schip breekt, de rubber fender scheurt en de fenderplaat in zee valt.

Figuur 3-5: Fenderplaat met gebroken ketting / Zware corrosie aan kettingen



De afmeerhaken bevinden zich in slechte conditie. De aandrijving van één van de afmeerhaken is afgebroken.

Figuur 3-6: Overzicht conditie afmeerhaken



3.3.4 Jetty constructie

De draagconstructie van de Jetty vertoont gebreken als gevolg van achterstallig onderhoud. Staalconstructiewerk is verroest en de betonconstructies vertonen hier en daar scheurvorming. De mate van schade vormt echter geen direct gevaar voor de veiligheid.

3.3.5 Laadarmen

De Jetty is uitgevoerd met twee 24" laadarmen en twee 16" laadarmen. De laadarmen zijn van het fabricaat Fabrimex. De laadarmen zijn niet voorzien van een nood ontkoppelingssysteem.

Op basis van eerdere testen is gebleken dat de er problemen zijn met de beweging en besturing van de laadarmen. Het is lastig om deze terug te brengen in de rustpositie.

De hydraulische systemen van de laadarmen, die nodig zijn voor beweging van de laadarmen, bevinden zich in zich in zeer slechte staat. Hydraulische slangen en cilinders lekken en koppelingen zijn zwaar verroest. Bouten van de ondersteuning en contragewicht zijn onderhevig aan corrosie.

Aangezien het hydraulische systeem tijdens werking onder hoge druk komt te staan is het bezwijken hiervan tijdens een verlading niet onwaarschijnlijk. Afgezien van lekkage van hydrauliekolie kan dit leiden tot het in elkaar zakken van de laadarmen als deze in de werkpositie staan. De kans op materiële schade, milieuschade en/of letselschade is hierbij niet ondenkbaar.

Alle laadarmen bevinden zich in eenzelfde conditie. Eén van de vier laadarmen is door Bopec zelf al uit bedrijf genomen aangezien de installatie niet meer als veilig wordt gezien.

Figuur 3-7: Overzicht laadarmen



De dikte van de productleidingen van de laadarmen is gemeten en is voldoende voor veilige verlading.

3.3.6 Productleidingen op de Jetty

Er zijn 4 productleidingen op de Jetty geïnstalleerd, te weten:

- 36" Jetty productleiding westzijde;
- 36" Jetty productleiding oostzijde;
- 24" Jetty productleiding oostzijde;
- 12" Jetty productleiding oostzijde

De productleidingen op de Jetty zijn nooit eerder geïnspecteerd. De conditie van deze leidingen is derhalve onbekend.

Echter, op 30 mei 2019 is de 36" Jetty leiding aan de westzijde spontaan gaan lekken (zie Figuur 3-9) met een plas olie tot gevolg. Dit is gebeurd zonder dat de leiding onder druk stond wat een signaal is dat de leiding aan de binnenzijde sterk gecorrodeerd is. Gelukkig heeft de lekkage boven land plaatsgevonden, waardoor de lekkage eenvoudig opgeruimd kon worden. Dit had net zo goed boven zee kunnen gebeuren. Naar aanleiding van dit incident heeft Bopec dan ook besloten om alle Jetty leidingen leeg te laten lopen en de leidingen fysiek af te blinden, waarmee deze buiten bedrijf gesteld zijn. Om de leidingen te kunnen gebruiken moeten de blindplaten weer verwijderd worden.

Figuur 3-8: Productleidingen op de jetty



Aangezien de overige Jetty leidingen van dezelfde leeftijd zijn en gebouwd volgens dezelfde specificaties is de kans groot dat de technische conditie van de overige leidingen identiek is. Zeker nu de leidingen leeg zijn en de binnenzijde van de leiding in verbinding staat met zuurstof is de kans groot dat het corrosieproces zich versneld. De kans dat één van de overige leidingen tijdens verlading onder druk gaat lekken is groot. Gebruik van deze leidingen zonder enige verdere inspectie wordt in dit verband eerder gezien als een gok op goed geluk dan een weloverwogen risicoafweging.

Figuur 3-9: Lekkage van de 36" Jetty productleiding op 30 May 2019



De minimale omvang van een eventuele lekkage wordt geschat op 1,5x de leidinginhoud, zijnde 16 m³ voor de leiding met 12" diameter tot 150 m³ voor de leiding met 36" diameter. Hierbij moet worden opgemerkt dat er meer druk nodig is om het product door een leiding met kleine diameter te persen dan door een leiding met grote diameter. Met andere woorden, de kleinere leiding zal bij een incident minder lekkage opleveren, maar door het werken met hogere noodzakelijke druk is de kans op een lekkage groter dan bij een grotere leiding diameter.

3.3.7 Productleidingen op land

Voor het verpompen naar tank TK1910 zijn er op het land 3 leidingen beschikbaar, te weten:

- 30" Ballast leiding;
- 24" Bunkerleiding;
- 10" Dieselleiding

Figuur 3-10: Productleidingen naar TK1910



Op basis van eerdere onderzoeken blijkt dat de 30" ballast leiding in goede en bruikbare conditie is. Deze leiding loopt echter maar tot halverwege tank TK1910, waarna overgeschakeld moet worden naar één van de twee overige leidingen. Deze overige twee leidingen bevinden zich in een slechte conditie met verminderde wanddikte. De verwachting is dat deze leidingen gebruikt kunnen worden voor een verlading op voorwaarde dat dit plaatsvindt onder lage druk.

3.3.8 Opslagfaciliteiten

Het product moet vanaf de Jetty naar tank TK1910 gepompt worden. Tank TK1910 moet in 2020 en inwendige API 653 inspectie ondergaan voor het bepalen van de conditie. Aangezien er geen vervangende opslag beschikbaar is, kan de tank in 2020 niet geleegd worden voor inspectie, waardoor deze daarna niet meer aan de regelgeving voldoet en gebruikt mag worden.

Tank TK1912 had al in 2017 inwendig geïnspecteerd moeten worden. Aangezien dit niet is gebeurd voldoet deze tank niet aan de regelgeving en mag deze officieel niet in gebruik zijn.

Gezien het feit dat beide bovenstaande tanks voor de opslag van IFO-380 binnenkort niet meer aan de regelgeving volden en de conditie van de tanks onbekend is, bestaat de kans op lekkage en kan de leveringszekerheid van IFO-380 in gevaar komen.

Figuur 3-11: Tanks TK1912 en TK1911 met TK1910 op de achtergrond/ Tank TK1911 geopend voor onderhoud



Om bovenstaande tanks te kunnen inspecteren om mogelijke lekkage en bodemverontreiniging te voorkomen is vervangende tankopslag nodig. Deze vervangende opslag kan gevonden worden in Tank TK1911. Deze tank was al door Bopec uit bedrijf genomen voor grootschalig onderhoud en revisie, maar deze werkzaamheden zijn gestopt door gebrek aan financiële middelen.

3.3.9 Volgende verlading

Met de geplande éénmalige verlading van 11.000 m³ IFO-380 over Jetty 1, kan geconcludeerd worden dat dit, met een gemiddeld dagelijks verbruik van 52 m³ per dag, voldoende is om de elektriciteitsvoorziening van Bonaire voor een periode van 6 tot 7 maanden te kunnen waarborgen.

Bovenstaande betekent dat men over 6 maanden opnieuw geconfronteerd wordt met dezelfde problematiek. Het is echter bekend dat de conditie van een terminal snel achteruitgaat op het moment dat deze niet gebruikt en onderhouden wordt. Mocht een éénmalige verlading al zonder incidenten verlopen, dan is dat zeker geen garantie dat dit een volgende keer ook gaat lukken zonder het uitvoeren van de nodige reparaties.

3.4 Overzicht aandachtspunten en risico's

Tabel 3-1 hieronder geeft een overzicht van de aandachtspunten en mogelijke risico's bij éénmalige verlading van HFO via Jetty 1.

Tabel 3-1: Overzicht aandachtspunten en mogelijke risico's

Nr.	Waarneming	Consequentie	Kans	Effect	Rating	Risico
A	Beschikbaarheid schip Curoil kan zich pas committeren aan een schip wanneer zij een leveringsverzoek voor de brandstof hebben. Na leveringsverzoek duurt het naar verwachting circa 3 weken voor het vinden van een schip en afleveren van de IFO-380 bij Bopec	De kans bestaat dat Curoil niet tijdig een geschikt schip kan vinden.	3	4	12	Hoog
B	Scheepsafmetingen Curoil heeft het voornemen om een schip met capaciteit van 13.050 dwt te charteren, terwijl de steiger is ontworpen voor schepen met capaciteit van 30.000 tot 500.000 dwt.	Onveilige afmeercondities met mogelijke materiële schade aan steiger of schip tot gevolg	3	2	6	Matig
C	Afmeervoorzieningen De afmeervoorzieningen verkeren in deplorabele staat	Materiële schade aan de steiger of schip. Mogelijk losraken van het schip door bezwijken van de afmeershaken, met morsen van olie tot gevolg	3	4	12	Hoog
D	Laadarmen De hydraulische systemen, nodig voor de beweging van de laadarmen verkeren in zeer slechte staat. Op basis van eerdere testen is geconstateerd dat er problemen zijn met de beweging en besturing van de laadarmen. De laadarmen zijn niet voorzien van een nood ontkoppelsysteem.	Lekkage van hydrauliek olie en/of product in zee. In elkaar zakken van de laadarmen als deze in de werkpositie staan met materiële schade of letselschade of gevolg.	4	4	16	Hoog
E	Productleidingen Jetty De productleidingen op de Jetty zijn nog nooit eerder geïnspecteerd. Op 30 mei 2019 is één van de leidingen spontaan gaan lekken met plas olie tot gevolg. Op basis van leeftijd en specificaties is te verwachten dat alle Jetty leidingen in eenzelfde technische conditie verkeren.	Lekkage van de leidingen met mogelijke verontreiniging van de zee en/of kust tot gevolg. De minimale omvang van een eventuele verontreiniging wordt geschat op 16 tot 150 m³ afhankelijk van de gekozen leiding.	4	5	20	Zeër hoog
F	Productleidingen op het land Een deel van de te gebruiken leidingen op het land verkeert in slechte conditie door afgenomen wanddikte.	Mogelijke lekkage van product	3	3	9	Matig
G	Opslagfaciliteiten Opslagtank TK1910 moet in 2020 inwendig geïnspecteerd worden. Opslagtank TK1912 had reeds in 2017 geïnspecteerd moeten worden en voldoet niet aan de regelgeving	Mogelijk kans op toekomstige lekkage van de tanks met bodemverontreiniging tot gevolg	3	3	9	Matig
H	Volgende verlading De éénmalige verlading is voldoende voor een stroomproductie van 6 maanden. Over 6 maanden zal een nieuwe verlading nodig zijn. Door verder achteruitgang van de conditie van de terminal zullen bovengenoemde problemen uitsluitend verergeren.	Bij extra benodigde import van brandstof van via Jetty 1 in de toekomst zullen bovengenoemde risico's uitsluitend toenemen.	5	5	25	Zeër hoog

3.5 Mitigerende maatregelen

Om bovengenoemde risico's te verminderen zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- A. **Beschikbaarheid van een schip:** Om de beschikking te hebben over een schip voor tijdige levering van brandstof moet een leveringsverzoek naar Curoil uiterlijk medio week 37, 2019 verstrekt worden;
- B. **Scheepsafmetingen:** De havenmeester van Kralendijk moet toestemming verlenen voor het afmeren van het schip bij Bopec. Deze aanvraag is inmiddels door Curoil ingediend. Tijdens behandeling van de aanvraag wordt beoordeeld of afmeren veilig kan geschieden bij de geldende omstandigheden. Mocht het schip te klein zijn dan moet Curoil een groter schip charteren;
- C. **Afmeervoorzieningen:** Om eventuele schade aan de steiger of schip te minimaliseren zal het schip met minimale aanvaarsnelheid afgemeerd moeten worden;
- D. **Laadarmen:** Om olieverontreiniging als gevolg van lekkages te voorkomen moeten olieschermen worden geplaatst. Operationele staf moet verboden worden om binnen het werkbereik van de laadarmen te komen. De laadarmen moeten van tevoren door Bopec worden getest, alhoewel dit geen garantie geeft dat ze ook daadwerkelijk functioneren op het moment dat ze nodig zijn;
- E. **Productleidingen Jetty:** Om het risico op lekkage en milieuverontreiniging te reduceren wordt geadviseerd om de leidingen door een deskundig bedrijf te laten inspecteren met niet destructieve onderzoeksapparatuur. Voor de inspectiewerkzaamheden is ongeveer 1 week nodig met 2 man personeel. Inclusief mobilisatie en rapportage moet rekening worden gehouden met 3 weken doorlooptijd. De kosten hiervoor worden geschat op 30.000 Euro. Gezien de deadline moet de opdracht voor zulke werkzaamheden uiterlijk in week 37, 2019 versterkt worden. Indien de leiding in slechte conditie verkeert, kunnen gericht noodreparaties worden uitgevoerd.
Als alternatief kan overwogen worden om de leidingen voorafgaand aan de verlading met water af te persen. Dit proces kost echter ook de nodige tijd en bij een eventuele lekkage kan het water met nog in de leiding aanwezige olie alsnog voor milieuverontreiniging zorgen. Stikstof voor het afpersen van de leidingen is niet beschikbaar op de terminal. Bovendien is de verwachting van Bopec dat de afsluiters onvoldoende dicht zijn om de leiding hiermee voldoende op druk te kunnen krijgen. Tijdens de verlading moet een oliescherm rondom de Jetty worden aangebracht en is voldoende personeel nodig voor visuele inspectie op mogelijke lekkages. Verder moeten alle benodigde "Emergency Response" maatregelen klaar staan om direct ingezet te kunnen worden;
- F. **Productleidingen op het land:** Om het risico op lekkage te voorkomen moet het product met zo laag mogelijke druk verpompt worden. Verder moet tijdens het verpompen voldoende personeel aanwezig zijn om eventueel lekkages direct te kunnen detecteren en de verlading te kunnen stoppen. Het met lage druk verpompen betekent eveneens dat de lostijd langer duurt;
- G. **Opslagfaciliteiten:** Op dit moment zijn er geen betere opslagmogelijkheden voor IFO-380 beschikbaar. Om tanks TK1912 en TK 1910 te kunnen inspecteren en toekomstige lekkage te voorkomen, wordt geadviseerd om de renovatiewerkzaamheden aan tank TK1911 af te ronden. De kosten hiervoor worden geschat op circa 500.000 Euro. Volgens inschatting van Bopec kost de renovatie van de tank TK1912 circa 500.000 Euro en van tank TK1910 circa 4.000.000 Euro. Om de dreiging van milieuverontreiniging bij lekkage te voorkomen en de leveringszekerheid van brandstof in de toekomst te kunnen garanderen is dus op korte termijn een totale investering van circa 5.000.000 Euro nodig.
- H. **Volgende verlading:** Om over 6 maanden een volgende verlading veilig mogelijk te kunnen maken is het nodig om minimaal de volgende werkzaamheden uit te voeren met tussen haakjes een inschatting van de kosten (opgesteld in overleg met Bopec):
 - a. Vervanging van de afmeerconstructies (2.0 m Euro);
 - b. Vervanging of renovatie van één van de laadarmen (0.5 m Euro);
 - c. Inspectie en mogelijke vervanging van één van de Jetty leidingen (0.7 m Euro);
 - d. Vervanging van één van de productleidingen op het land (0.8 m Euro)
 - e. Aanpassing brandbeveiligingsapparatuur (0.6 m Euro);
 - f. Vernieuwing elektrische bekabeling (0.4 m Euro)

Om in de toekomstige leveringszekerheid van brandstof via Jetty 1 veilig te stellen is dus een investering van circa 5.000.000 Euro nodig (exclusief onderhoud en renovatie van de opslagtanks).

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de toekomstige levering van IFO-380 via Jetty 1 en de veilige opslag hiervan uitsluitend kan worden gegarandeerd door te investeren in het opknappen van de bestaande installaties. De benodigde investeringen hiervoor worden geraamd op totaal 10.000.000 Euro, te weten: 5.000.000 Euro voor onderhoud en renovatie van de tankopslag plus 5.000.000 Euro voor de infrastructuur benodigd om de brandstof veilig vanaf de Jetty naar de opslagtanks te transporteren.

4 Gebruik van bestaande HFO voorraad bij Bopec

Voor een opgave van de hoeveelheid IFO-380 die op 30 Augustus 2019 bij Bopec aanwezig is wordt verwezen naar Tabel 4-1 hieronder.

Tabel 4-1: Aanwezige hoeveelheid IFO-380 (opgave Bopec)

Tank	Product	Tank capaciteit in m ³	Hoeveelheid Product in m ³	Opmerking
TK1910	IFO-380	31.636	5.300	Conform specs Contour Global
TK1912	IFO-380	3.816	600	Conform specs Contour Global
TK1918	IFO-380	26.869	16.200	Geringe afwijking van specs
TK1932	IFO-380	117.017	11.900	Conform specs Contour Global
		Total	34.000	

Van de aanwezige hoeveelheid IFO-380 is ongeveer 30,000 m³ bruikbaar voor Contour Global. Uitgaande van een gemiddeld verbruik door Contour Global van 52 m³/dag, zou dit voldoende zijn voor circa 19 maanden stroomlevering.

In aanvulling op de beschikbare hoeveelheid IFO-380 is er op de terminal ook een grote hoeveelheid HFO aanwezig, zoals aangeven in Tabel 4-2 hieronder.

Tabel 4-2: Aanwezige hoeveelheid HFO onder embargo

Tank	Product	Tank capaciteit in m ³	Hoeveelheid Product in m ³	Opmerking
TK1952	HFO	26.869	20.100	Onder embargo
TK1953	HFO	26.869	26.000	Onder embargo
TK1934	HFO	117.017	94.400	Onder embargo
		Total	140.500	

Op bovengenoemde hoeveelheid olie is door diverse bedrijven beslag gelegd. Volgens Bopec is deze olie door bijmengen met een geringe hoeveelheid gasolie op de juiste specificatie te brengen voor gebruik door Contour Global.

Indien er met de eigenaren van deze olie overeenstemming bereikt kan worden, is er op de terminal voldoende olie aanwezig voor 8 tot 9 jaar stroomproductie.

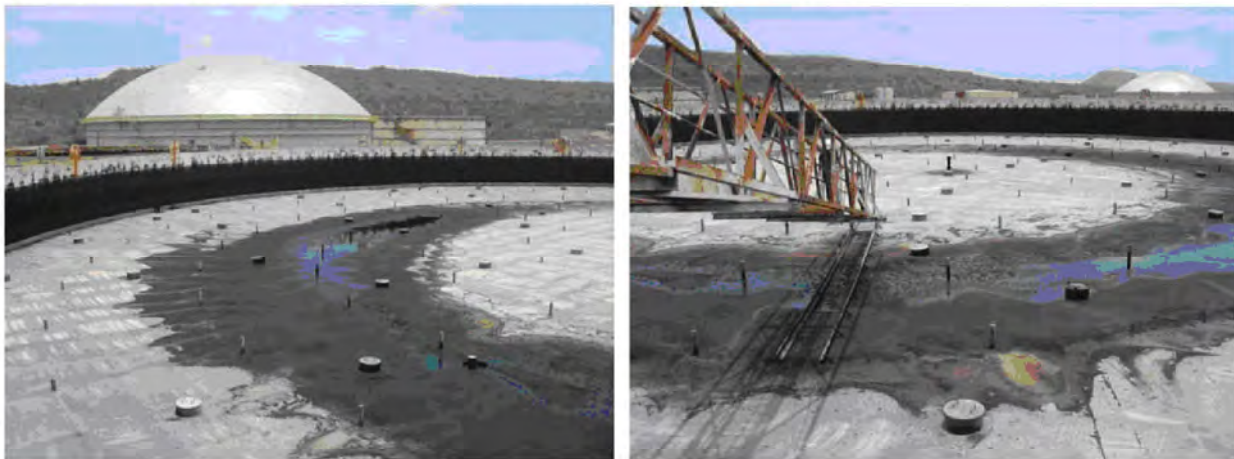
Belangrijk hierbij is ook te melden dat ook bovengenoemde tanks binnenkort inwendig geïnspecteerd en onderhouden moeten worden conform de API 653, te weten:

- Tank TK1952 in 2020;
- Tank TK1953 in 2021;
- Tank TK1934 in 2019.

Na deze datum voldoen bovengenoemde tanks niet meer aan de regelgeving en bestaat er op termijn kans op lekkage en bodemverontreiniging.

In aansluiting hierop is geconstateerd dat het extern drijvende dak van tank TK1934 lek en zinkende is (zie Figuur 4-1). Daarnaast is de regenwaterafvoer van het dak volgens Bopec defect. De kans dat dit dak op termijn volledig gaat zinken is niet onwaarschijnlijk.

Figuur 4-1: Lekkage aan het drijvend dak van tank TK1934 met op de achtergrond tank TK1933



Aangezien de brandstof niet veilig via de Jetty geëxporteerd kan worden en gezien de risico's voor het milieu als dit op de terminal opgeslagen blijft, zou dit des te meer reden moeten zijn om voor de productie van elektriciteit zoveel mogelijk gebruik te maken van de op de Bopec terminal aanwezige brandstofvoorraad.

Als alternatief zou alle olie van tank TK1934 naar tank TK1933 gepompt kunnen worden. Deze tank is recentelijk in groot onderhoud geweest en nagenoeg geheel gerenoveerd, inclusief de aanvoerleidingen. Om de renovatie af te kunnen ronden is volgens Bopec een bedrag van circa 250.000 Euro nodig voor het aanbrengen van de brandbeveiligingsinstallaties en voor de keuring voor in gebruik name.

Hoe dan ook wordt ook voor dit scenario geadviseerd om de bestaande tanks TK1910, TK1911 en TK1912 voor de opslag van IFO-380 te inspecteren en te renoveren om de leveringszekerheid van brandstof in de toekomst te kunnen garanderen door te zorgen dat deze tanks aan de regelgeving (blijven) voldoen en om eventuele toekomstige lekkage en bodeverontreiniging te voorkomen. Zoals eerder aangegeven worden de benodigde investeringen hiervoor geschat op circa 5.000.000 Euro.

5 Conclusies en aanbevelingen

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Royal HaskoningDHV, onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om HFO via Jetty 1 bij Bopec aan land te krijgen.

Eénmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec

Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de afmeervoorzieningen van Jetty 1 alsmede de installaties op de Jetty in een deplorabele staat verkeren. De productleidingen op Jetty 1 zijn eerder door Bopec vanwege een spontane olie lekkage gelegeerd en afgeblind. De toegang tot de Jetty is uit veiligheidsoverweging afgesloten en hierop worden door Bopec sinds enige tijd geen operationele werkzaamheden en/of onderhoud meer verricht.

Voor een gedetailleerd overzicht met aandachtspunten en risico's wordt verwezen naar Tabel 3-1 in dit rapport.

De belangrijkste operationele risico's worden bepaald door de zeer slechte conditie van de laadarmen en de onbekende conditie van de productleidingen op de Jetty.

Op basis van eerdere testen is geconstateerd dat dat er problemen zijn met de beweging en besturing van de laadarmen. Hydraulische slangen en cilinders lekken en koppelingen zijn zwaar gecorrodeerd. Aangezien de hydraulische systemen van de laadarmen, die nodig zijn voor de beweging, onder hoge druk staan is de kans op bezwijken hiervan tijdens een verlading niet onwaarschijnlijk. Afgezien van lekkage van hydrauliekolie en product kan dit leiden tot het in elkaar zakken van de laadarmen als deze in de werkpositie staan. De kans op materiële schade, milieuschade en/of letselschade is hierbij niet ondenkbaar.

De productleidingen op de Jetty zijn nog nooit eerder geïnspecteerd. Op 30 mei 2019 is één van de leidingen spontaan gaan lekken met plas olie tot gevolg. Op basis van leeftijd en specificaties is te verwachten dat alle Jetty leidingen in eenzelfde technische conditie verkeren en kunnen gaan lekken. De minimale omvang van een eventuele lekkage bij verlading onder druk wordt geschat op 16 tot 150 m³ afhankelijk van de leiding die wordt gekozen. Gebruik van deze leidingen zonder enige verdere inspectie wordt gezien de geschiedenis en bij gebrek aan inspectierapporten eerder gezien als een gok op goed geluk dan een weloverwogen risicoafweging. In dit verband wordt dringend afgeraden om verlading via Jetty 1 te laten plaatsvinden.

Mocht desondanks worden besloten om toch gebruik te maken van Jetty 1 en de aanwezige installaties, dan wordt geadviseerd om per direct te starten met het opstellen van een operationeel veiligheidsplan, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de in dit rapport genoemde mitigerende maatregelen.

De kans is echter nog steeds aanwezig dat ondanks alle maatregelen het één en ander op het laatste moment fout kan gaan gedurende de verlading. Voor deze situatie is een additioneel back-up plan nodig. Voor mogelijke suggesties en alternatieve scenario's voor import van HFO wordt verwezen naar bijlage I.

Verder moet er rekening mee worden gehouden dat het voor Curoil naar verwachting 3 weken duurt om een geschikt schip te vinden, dit met het juiste product te beladen en op Bonaire af te leveren. Aangezien Curoil zich pas aan een schip wil committeren op het moment dat er een overeenkomst is voor brandstoflevering, dient dit uiterlijk medio week 37, 2019 plaats te vinden.

Er dient verder te worden opgemerkt dat de voorgenomen levering door Curoil van 70.000 barrels voldoende is voor de elektriciteitsopwekking voor een periode van 6 maanden. Dit betekent dat men over 6 maanden opnieuw geconfronteerd wordt met dezelfde problematiek. Het is echter een bekend feit dat de conditie van een terminal snel achteruitgaat op het moment dat deze niet gebruikt en onderhouden wordt. Mocht een éénmalige verlading al zonder incidenten verlopen, dan is dat zeker geen garantie dat dit een volgende keer

ook gaat lukken zonder het uitvoeren van de nodige reparaties. De kosten voor het uitvoeren van de benodigde reparaties om toekomstige verladingen veilig te kunnen laten verlopen wordt geschat op 5.000.000 Euro.

Verder wordt geadviseerd om de bestaande tanks TK1910, TK1911 en TK1912 voor de opslag van IFO-380 te inspecteren en te renoveren om de leveringszekerheid van brandstof aan Bonaire in de toekomst te kunnen waarborgen door te zorgen dat deze tanks aan de regelgeving (blijven) voldoen en om eventuele toekomstige lekkage en bodemverontreiniging te voorkomen. De benodigde investeringen hiervoor worden eveneens geschat op 5.000.000 Euro.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de toekomstige levering van IFO-380 via Jetty 1 en de veilige opslag hiervan uitsluitend kan worden gegarandeerd door te investeren in het opknappen van de bestaande installaties. De benodigde investeringen hiervoor worden geraamd op totaal 10.000.000 Euro.

Gebruik van bestaande HFO voorraad bij Bopec

Vanuit technisch oogpunt heeft het verreweg de voorkeur om gebruik te maken van de bestaande brandstofvoorraad die beschikbaar is op de terminal. Er is een voorraad IFO-380 aanwezig van 30.000 m³ die direct bruikbaar is voor Contour Global. Bij een verbruik van gemiddeld 52 m³ per dag, zou dit voldoende moeten zijn voor circa 19 maanden stroomlevering.

Daarnaast is er 140.500 m³ HFO op de terminal aanwezig waarop door verschillende partijen beslag is gelegd. Volgens Bopec is deze HFO door bijmengen met een geringe hoeveelheid gasolie op de juiste specificaties te brengen voor gebruik door Contour Global. Indien er met de eigenaren van deze olie overeenstemming bereikt kan worden, is er op de terminal voldoende olie aanwezig voor 8 tot 9 jaar stroomproductie.

Noemenswaardig is dat de tanks waarin de in beslag genomen olie zit binnenkort inwendig geïnspecteerd en onderhouden moeten worden om aan de regelgeving te kunnen (blijven) voldoen. Wanneer dit niet gebeurt bestaat er op termijn kans op lekkage en bodemverontreiniging. In aansluiting hierop is geconstateerd dat het extern drijvende dak van tank TK1934 lek en zinkende is. Aangezien de brandstof niet veilig via de Jetty geëxporteerd kan worden en gezien de gevaren voor het milieu, zou dit des te meer reden moeten zijn om voor de productie van elektriciteit zoveel mogelijk gebruik te maken van de op de Bopec terminal aanwezige brandstofvoorraad.

Ook voor dit scenario wordt geadviseerd om de bestaande tanks TK1910, TK1911 en TK1912 voor de opslag van IFO-380 te inspecteren en te renoveren om de leveringszekerheid van brandstof in de toekomst te kunnen garanderen. Zoals eerder aangeven worden de benodigde investeringen hiervoor geschat op circa 5.000.000 Euro.

Bijlage I: Alternatieve scenario's voor HFO import Bonaire

Bijlage 1: Alternatieve scenario's voor import van HFO import Bonaire

Back-up plan voor import via Jetty 1

Indien er ondanks alle voorzorgsmaatregelen iets misgaat bij het verladen via Jetty 1, waardoor de werkzaamheden gestaakt moeten worden dan is dit waarschijnlijk te wijten aan:

1. Het niet naar behoren functioneren van de laadarmen, of
2. Lekkage van de productleidingen op de Jetty

Mochten de laadarmen niet functioneren dan zou men deze kunnen omzeilen met behulp van slangen. Om handelbaar te zijn hebben deze slangen over het algemeen een lengte van circa 10 meter. Om de laadarmen te omzeilen zijn voldoende slangen nodig met de juiste specificatie en een diameter van minimaal 6".

Indien de productleidingen op de Jetty lek zijn kan men deze eveneens omzeilen met slangen. In totaal is hiervoor minimaal 200 m slang nodig. Hiervoor wordt geadviseerd om drijvende slangen te gebruiken die over het algemeen in lengtes van zo'n 100 meter te verkrijgen zijn. Hierdoor zijn minder koppelingen nodig wat het risico op mogelijke lekkages verminderd.

Nadeel is dat deze drijvende slangen niet in de regio verkrijgbaar zijn. In dit verband moet men rekening houden met minimaal 3 weken levertijd, waardoor deze slangen uiterlijk in week 37, 2019 besteld moeten worden om tijdig aanwezig te zijn. De kosten voor huur en levering van deze slangen wordt ingeschat op circa 150.000 Euro. Deze kosten moeten bij voorbaat gemaakt worden om de slangen achter de hand te hebben ook al is het niet zeker of ze daadwerkelijk ingezet moeten worden.

Alternatief scenario 1

In ons eerdere rapport (ref. I&BBF8248R002F0 d.d. 6 maart 2018: Noodmaatregelen om aanvoer van stookolie in stand te houden op Bonaire) was voorgesteld om de elektriciteitscentrale als noodmaatregel op diesel te laten draaien. Destijds was bij Curoil voldoende diesel op voorraad om direct te kunnen leveren.

Volgens Curoil is er sindsdien door ILT een grote opslagtank voor diesel in Hato afgekeurd en uit bedrijf genomen vanwege een slechte bodem. Nu is er slechts één 200 m³ tank voor diesel beschikbaar, waarop men gemiddeld 1 à 2 dagen de elektriciteitscentrale kan laten draaien. Hierdoor is de leveringszekerheid van diesel aan Contour Global en derhalve stroom aan Bonaire volgens dit scenario onvoldoende betrouwbaar geworden en minder vanzelfsprekend.

Alternatief scenario 2

Een tweede scenario om snel brandstof te kunnen leveren is via lossing van een schip op de kades in Kralendijk. De lading van dit schip kan met vrachtwagens naar tank TK1910 of TK1912 bij Bopec getransporteerd kunnen worden, waardoor het schip niet permanent als "drijvende opslag" in Kralendijk aanwezig hoeft te zijn. Dit vraagt wel om de inzet van extra trucks die van elders naar Bonaire gebracht moeten worden. Nadeel is dat Kralendijk geen vergunning heeft voor het lossen van olie en er dagelijks meerdere trucks de route van Kralendijk, door Rincon, naar Bopec en vice versa af moeten leggen.

Alternatief scenario 3

Een derde scenario kan zijn om de stookolie in ISO containers aan te voeren vanuit Curaçao. Deze optie kan echter niet snel geïmplementeerd worden aangezien er in de regio niet voldoende ISO containers aanwezig zijn. Deze containers moet waarschijnlijk uit Rotterdam of Houston komen.

Ook de vrachtwagens met containers zorgen voor extra verkeer op de route tussen Kralendijk en Bopec.

To: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage'[(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Wed 2/19/2020 4:11:41 PM
Subject: Via e-mail verzenden: 17022020 Status report Project Long term fuelsupply Bonaire
Received: Wed 2/19/2020 4:11:56 PM
[17022020 Status report Project Long term fuel supply Bonaire.docx](#)

Uw bericht kan nu met de volgende bijlagen of koppelingen worden verzonden:

17022020 Status report Project Long term fuel supply Bonaire

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.

Status report: Project long-term solutions fuel storage Bonaire
Concerns: Bonaire Fuel supply and Contingency strategy
Date: 19 February 2020
Status: Confidential

Executive Summary

- This status report is issued with the purpose of providing information to the relevant US authorities and has a confidential nature. An earlier report was provided for in august 2019 as a basis for the applications for OFAC Licenses of Contour Global Bonaire BV en Curoil NV.
- These licenses were issued on 12th September 2019
- The local government of Bonaire and the government of the Kingdom of Netherlands are working together to create a long term environmentally safe and secure solution for the fuel infrastructure on the island.
- To this end, dependence on BOPEC (/PDVSA), the current storage provider for Heavy fuel oil (HFO), the oil used for electricity generation on the island, will be phased out. To achieve independence from BOPEC, the government will build its own oil storage, which will directly supply oil to the island's only energy plant (owned by Contour Global) and will be able to import oil independently. Completion was expected mid 2021 but this date has been revised to mid 2022 due to several reasons .
- The first reason is that the local government of Bonaire has withheld agreement to a cooperation agreement in which ownership of the future terminal infrastructure is transferred to a joint venture between the Curacao state oil company and a new public entity. This has been the cause of a delay in the implementation of the project
The local government sees a political risk in in future involvement by the government of Curacao in vital infrastructure on the island of Bonaire. Bonaire has only recently become independent of Curacao and was until 2010 part of the sovereign nation of the Dutch Antilles.
- The second reason for delay is the following. The National government was conducting direct negotiations with Curoil N.V. on behalf of the local government but is now doing so with the end goal of attaining 51% ownership of the new infrastructure. This is a new and different relationship with local partners. The National government does, as of yet, not have any ownership in local utility companies in the kingdom of the Netherlands and preparations have taken time. The goal still is to sign a cooperation agreement in march 2020.
- The cooperation agreement should be seen as a pivotal moment in winding down dependence on BOPEC/PDVSA and provides a basis for the next two steps in the project being (1) Planning and development and (2) execution/construction. Both the former and latter phases can be seen as legal/technical phases in which the risk of delay is less than the current one.
- Contour Global and Curoil have both received OFAC licenses for an oil supply of 80.000 barrels of so-called *heal oil* which expire on the 31st march 2020. These licenses were applied for based on information by both companies that no further usable fuel was stored at BOPEC. The National Government has researched several options of bridging the time gap between expiration of the licenses and commissioning of the new terminals during which the amount of available fuel at BOPEC has been revised upwards.
- Bopec currently has 100.000 barrels of fuel oil that is usable for electricity generation and 1000.000 barrels that have been seized by several companies including Conoco Phillips.

¹ Royal Haskoning DHV

These volumes have been independently verified by a consultancy¹ and the National Environmental Inspectorate (ILT) of the Netherlands.

- ILT has also recently concluded that the environmental situation at BOPEC is deteriorating. There are no commercial operations other than the limited sale of fuel oil for electricity which also provides income for the local employees of Bonaire. All proceeds are funneled into an escrow account (organised by government in compliance with the license) and are used for local salaries. PDVSA has unsuccessfully attempted to use these funds to support PDVSA employees. An approximate amount of 6.000.000 USD remains in the escrow account.
- Serious non compliance issues exist with respect to the environmental permit of BOPEC and ILT has issued formal warnings to the BOPEC management that the permit will be withdrawn if no investments are made to correct the deficiencies. It is expected that ILT will take enforcement measures in april 2020 meaning that the BOPEC plant will possibly be forced to terminate storage activities by shipping out the existing fuel and possibly mothballing the infrastructure.
- Fuel supply for electricity generation is expected to run out approximately in the same period as the expiration of the OFAC license (31 march/beginning april) and the steering group which is coordinating related affairs has decided to implement emergency measures to secure energy supply.
- New OFAC applications by Contour Global and Curoil would permit the use of existing stock (ie remaining 100.000 bbls) to support electricity generation for 10 months meaning until january 2021.
- The termination of storage activities due to permit non compliance introduces an uncertain factor in the coming months. The total amount of existing BOPEC stock (including the seized fuel) would be enough to supply Bonaire with enough fuel to last until commissioning of the new HFO terminal in 2022. This however depends on agreement with the parties that have seized the oil. In such a situation a renewal of the OFAC license, if required, would alleviate the situation in which the island finds itself.
- It should be noted that PDVSA has recently announced their intention to sell off assets to Russian, Chinese and Indian debtors. It is uncertain what this would mean in the case of BOPEC as an important strategic asset on the doorstep of Venezuela itself.
- The kingdom of the Netherlands strongly supports the issuing of new OFAC licenses for the use of fuel oil for the generation of electricity on Bonaire. These licenses should primarily focus on the use of the non seized oil (100.000bbls). A license renewal could be considered if necessary when these stocks have been depleted. All under the condition that funds go to the community of Bonaire by the established and proven escrow instrument and not towards the sanctioned regime of Venezuela.
- If renewal is not possible emergency measures would take effect after the 31st march when the current licenses expire. A description of these measures including the disadvantages for the community of Bonaire is the subject of this status report. Despite the recent project delay the government remains confident that wind down plan as described in the status report of august 2019 is on track and will result in fully independent energy infrastructure which is environmentally safe and adequately governed.

Project long-term fuel supply Bonaire

This document is provided by the Taskforce “Long term solutions fuel storage Bonaire” and seeks to inform decision makers on the current status of the long-term aspects of the project but also the contingency issues that are expected to arise during the implementation and commissioning of the new infrastructure.

¹ Royal Haskoning DHV

A general outline is provided followed by an explanation of the project phases that have been decided upon. The current situation is described including contingency issues.

It should be understood that the project sets goals for two new facilities, the main focus of this report is however the commissioning of a new dedicated HFO terminal adjacent to the Contour Global facility and the supply issues that have arisen due to the situation with BOPEC/PDVSA.

General

Bonaire imports gasoline, diesel, jet fuel and HFO for generation of electricity and use for the community. The main characteristics of current infrastructure and operations are:

- Import of fuels by ship (jetties at Bopec, Hato and Airport);
- Bulk storage of fuel (storage tanks at Bopec, Hato and Airport);
- Distribution by truck to vehicle filling stations, the Contour Global power plant and large individual consumers.

The local government of Bonaire (OLB) and the Dutch government (hereafter government) have decided to improve the current situation and develop new infrastructure for import, storage and distribution of fuels on the island of Bonaire that:

- complies with the current regulations (Environment and Safety);
- offers reliable operations and maximum independency from third parties such as Bopec/PDVSA
- is cost-effective and economically sound (professional operational management / low-cost).

To assure sustainable, independent and safe import, government seeks to build two new storage and distribution terminals:

- One terminal for gasoline, diesel and jet fuel close to Bonaire International Airport (BIA). The operations will consist of:
 - Jetty import and storage of the three fuels.
 - The filling of trucks with gasoline and diesel for distribution.
 - All the jet fuel activities at the airport

Ownership is dependent on negotiations with commercial partners.

- The second terminal for fuel oil (HFO) close to the Karpata area is in the proximity of the power plant operated by Contour Global. The operations consist of import of fuel by pipeline, storage and transfer by pipeline to the power plant. The national government will co finance the new infrastructure. Ownership will be in hands of a public private venture.

Procedure and development perspectives

Commissioning of the new HFO terminal is expected no earlier than the beginning of 2022. This is due to the fact that three different phases have to be followed involving decisions about the business case, permitting and other legal issues and also the final construction phase of the terminal. The three main phases are explained in the following chart which was also presented in the status report of august 2019.

Phase	Activity	Start	Due
Research and Reconnaissance	Research into possible locations Determination of required infrastructure Development of a business case Prequalification procedure for the operations and maintenance and potential (co) financing of tank terminal(s). Negotiations and finalisation of cooperation and development agreement with preferred	June 2018	March 2020

	partner.		
Planning and development	Land acquisition Detailed design package Environmental Impact Assessment Permitting and legal procedures Tender procedures	March 2020	December 2020
Execution	Construction by marine terminal contractor	Start december 2020	
Commissioning of terminals		Mid 2022	

As of February 2020 the first phase is expected to be finalized coming march with a cooperation and development agreement. The preferred party which has been chosen in a formal qualification procedure is a regional operator; Curoil NV of Curacao.

A cooperation agreement has not been signed yet due to two reasons.

The first reason is that the local government of Bonaire has withheld agreement to a cooperation agreement in which ownership of the future terminal infrastructure is transferred to a joint venture between the Curacao state oil company and a new public entity. This has been the cause of a delay in the implementation of the project

The local government sees a political risk in future involvement by the government of Curacao in vital infrastructure on the island of Bonaire. Bonaire has only recently become independent of Curacao and was until 2010 part of the sovereign nation of the Dutch Antilles.

The second reason for delay is the following. The National government was conducting direct negotiations with Curoil N.V. on behalf of the local government but is now doing so with the end goal of attaining 51% ownership of the new infrastructure. This is new and different relationship with local partners. The National government does, as of yet, not have any ownership in local utility companies in the kingdom of the Netherlands and preparations have taken time. The goal still is to sign a cooperation agreement in march 2020.

These developments can be taken as a balanced result in which public interests are combined with a strong commercial partner in the region. All parties are confident that this will also bring an end to the dependence on BOPEC/PDVSA and all the issues that came with it, which was the initial reason for the start of the project in 2018. It should be noted that this was before the US presidential sanctions act on Venezuela came into effect.

The cooperation agreement should be seen as a pivotal moment in winding down dependence on BOPEC/PDVSA and provides a basis for the next two steps in the project being (1) Planning and development and (2) execution/construction. Both the former and latter phases can be seen as legal/technical phases in which the risk of delay is substantially less than the current one.

Current situation

It should be understood that several stakeholders are involved in the HFO project. Curoil is the current local distributor of most fuels on Bonaire and provides transport of HFO between Bopec and Contour Global by truck. In the new situation a pipeline will transport HFO between Contour Global and a new jetty. The new jetty adjacent to but not on the premises of Bopec makes acquisition of non

Bopec/PDVSA HFO feasible. Shipments of HFO can be provided by regional suppliers. The chosen infrastructure follows from the strategic choice made in 2018 to become fully independent of Bopec/PDVSA HFO. The three phases detailed in the chart above basically involve a wind down process which will be concluded in 2022 with the commissioning of a new HFO terminal adjacent to Contour Global.

The project aims to provide a solution for several issues that create uncertainty of fuel supply. A major problem impacting supply is the lack of maintenance at the Bopec plant. Bopec is situated in a protected marine reserve and the national government is responsible for enforcement of the conditions in the environmental permit that Bopec has to comply with. Lack of funding from PDVSA has led to a deterioration of the plant and the environmental inspectorate has prohibited the use of both Bopec Jetties due to hazardous conditions. Bopec no longer possesses adequate fire fighting capabilities necessary for ship to shore HFO transfer, safety systems are no longer functioning and the structural integrity of the main jetty is not compliant. As a consequence it is not possible to transfer fuel products to the existing Bopec storage tanks and Bopec has ceased to be a functioning commercial entity. Bopec has estimated that an investment of 140 million USD is required to comply with existing permits and requirements.

The main concern at the moment is the continued supply of HFO from existing Bopec stock to Contour global.

Contour Global and Curoil have both received OFAC licenses for an oil supply of 80.000 barrels of so-called *heal oil* which expire on the 31st march 2020. These licenses were applied for based on information by both companies that no further usable fuel was stored at BOPEC. The National Government has researched several options towards bridging the time gap between expiration of the licenses and commissioning of the new terminals during which the amount of available fuel at BOPEC has been revised upwards.

Bopec currently has 100.000 barrels of fuel oil that is usable for electricity generation and 1.000.000 barrels that have been seized by several companies including Conoco Phillips. These volumes have been independently verified by a consultancy² and the National Environmental Inspectorate (ILT) of the Netherlands.

Bopec has no commercial operations other than the limited sale of fuel oil for electricity which also provides income for the local employees of Bonaire. All proceeds are funneled into an escrow account (organised by government in compliance with the license) and are used for local salaries. PDVSA has unsuccessfully attempted to use these funds to support PDVSA employees. An approximate amount of 6.000.000 USD remains in the escrow account. Reporting is done directly to OFAC by Curoil.

Serious non compliance exists with respect to the environmental permit of BOPEC and ILT has issued formal warnings to the BOPEC management that the permit will be withdrawn if no investments are made to correct the deficiencies. It is expected that ILT will take enforcement measures in april 2020 meaning that the BOPEC plant will possibly be forced to terminate storage activities by shipping out the existing fuel and possibly mothballing the infrastructure. It is also possible that creditors would file for bankruptcy in such an event.

² Royal Haskoning DHV

Fuel supply for electricity generation is expected to run out approximately in the same period as the expiration of the OFAC license (31 march/beginning april) and the steering group which is coordinating related affairs has decided to implement emergency measures to secure energy supply. New OFAC applications by Contour Global and Curoil would permit the use of existing stock (ie remaining 100.000 bbls) to support electricity generation for 10 months meaning until january 2021.

The termination of storage activities due to permit non compliance introduces an major uncertain factor in the coming months. The total amount of existing BOPEC stock (including the seized fuel) would be enough to supply Bonaire with enough fuel to last until commissioning of the new HFO terminal in 2022. This however depends on agreement with the parties that have seized the oil. In such a situation a renewal of the OFAC license, if required, would alleviate the situation in which the island finds itself.

Both the national and local government have a strong preference for renewing the license for the following reasons:

1. In the likely event of a forced shutdown of BOPEC/PDVSA the remaining oil will have to be removed from the plant. This is a massive operation both in financial, legal and technical respects and the use of the remaining oil as fuel would be part of a solution;
2. Most of the employees would be laid off but income from the sale of HFO would fit into a financial solution;
3. The wind down of dependence on PDVSA would be prematurely achieved
4. The disadvantages of the contingency plans as outlined below would not materialise

It should be noted that PDVSA has recently announced their intention to sell off assets to Russian, Chinese and Indian debtors. It is uncertain what this would mean in the case of BOPEC as an important strategic asset on the doorstep of Venezuela itself. It should also be noted that the taskforce is not aware of any plans or strategy on future ownership of BOPEC in the event of a forced shutdown followed by bankruptcy.

At the moment The kingdom of the Netherlands strongly supports the issuing of new OFAC licenses for the use of fuel oil for the generation of electricity on Bonaire. These licenses should primarily focus on the use of the non seized oil (100.000 bbls). A license renewal could be considered if necessary when these stocks also have been depleted and BOPEC shuts down or goes bankrupt. This of course also depends on the question if ownership of the oil stays in PDVSA hands. All under the condition that funds go to the community of Bonaire by the established and proven escrow instrument and not towards the sanctioned regime of Venezuela.

Despite the recent project delay the government remains confident that wind down plan as described in the status report of august 2019 is on track and will result in fully independent energy infrastructure which is environmentally safe and adequately governed.

Contingency issues

If renewal is not possible emergency measures would take effect after the 31st march when the current licenses expire. Preparations have begun towards the construction of a temporary HFO transfer facility near the airport which will be connected to the existing airport jetty. HFO will be stored in two large pontoons that are currently being transported to Bonaire and will arrive at the end of march. Additional fuel trucks have been procured that will transport the fuel from the south of Bonaire to the Contour Global plant situated in the north of the island. The pontoon storage will be positioned in the marine park opposite a public beach. Transport by fuel truck will take place three times daily through Kralendijk, the main population center on the island. The estimated costs of the measure are 5.000.000 USD

In addition to a temporary HFO transfer facility Curoil has been requested to prepare for transport and storage of diesel as an alternative fuel source for the powerplant. This means that storage has to be provided for at the Curoil terminal at Hato Bonaire.

The government of the Netherlands hopes for a positive and timely response from the Treasury Department to ensure the energy security on the island. Also in light of the outspoken US commitment to preventing black-outs and unrest on the Dutch islands we trust we can continue to build on our good bilateral cooperation with regards to Venezuela.

To: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage'[(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Thur 3/26/2020 3:25:27 PM
Subject: Via e-mail verzenden: agenda stuurgroep 27 maart 2020
Received: Thur 3/26/2020 3:25:49 PM
[agenda stuurgroep 27 maart 2020.docx](#)

Hi (10)(2e),
Wat mij betreft kan deze agenda uit voor de stuurgroep van morgen.
Grt
(10)(2e)

Uw bericht kan nu met de volgende bijlagen of koppelingen worden verzonden:

agenda stuurgroep 27 maart 2020

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.

Agenda Stuurgroep Brandstof 27 maart 2020

1) Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

2) Goedkeuring agenda

3) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

4) Stand van zaken noodscenario's

Toelichting EZK

5) Stand van zaken noodverordening

Ter kennisname

Er zijn twee noodscenario's in beeld voor de leveringszekerheid van HFO aan Contour Global; Het aanleveren van diesel via de Hato locatie en de levering per barge/ponton van HFO via de airport pier.

Gezien het feit dat voor het verlenen van bouw-en natuurvergunningen veel tijd is gemoeid en de bouw van de verlaadplaats voor tankautos op korte termijn moet aanvangen, is een situatie ontstaan waarin algemeen verbindende voorschriften nodig zijn die tijdelijk van aard zijn en afwijking van andere wettelijke voorschriften tijdelijk toestaan. Hiervoor is een noodverordening opgesteld.

6) Persbericht/Communicatie

Stand van zaken ter bespreking

7) Wat verder ter tafel komt

8) Datum volgende stuurgroep



Verslag stuurgroep

Voorzitter

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

Bestuurskantoor

Plaza Reina Wilhelmina 1

Bonaire CN

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)@link-ers.com

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 27 maart 2020

Vergaderplaats

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Tjin Asjoe

(10)(2e) (10)(2e)

(10)(2e), JAZ

(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce

LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e), EZK

(10)(2e) (local support)

1. Opening en mededelingen

Gezaghebber Rijna opent het overleg

2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

3. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft een toelichting op de huidige stand van zaken en geeft aan dat de stuurgroep ingezet is voornamelijk voor punt 4 en 5.

De planning voor de noodvoorziening is iets anders dan oorspronkelijk planning en is het van belang dat de noodverordening vastgesteld wordt. Deze is voorbereid door OLB met advies van (10)(2e)

Zodra er concreet gestart wordt met de werkzaamheden moet de noodverordening uitgegeven worden.

Onderhandelingen

Ook van de onderhandelingen betreffende de lange termijn oplossing voor brandstof opslag geeft (10)(2e) een update. De samenwerkingsovereenkomst is aan de Haagse kant getekend. Helaas is er nog geen getekende versie van de kant van Curoil. Deze gebruiken het moment om aanvullende eisen te stellen. De houding van Curoil is terugstellend stelt (10)(2e)

(10)(2e)

Gezaghebber Rijna geeft aan zich niet te verbazen om de houding die Curoil aanneemt.

4. Stand van zaken noodscenario's

(10)(2e)

informeert dat het diesel op de bestaande route wordt aangevoerd maar dat Dick en Doof anders dan voorheen de bedoeling was zijn voorkeur geeft aan de werkzaamheden die er moeten gebeuren bij Curoil Hato om genoeg diesel op te kunnen slaan. De grotere opslagtank is nodig om te voorkomen dat er niet te veel scheepsbewegingen ervoor moeten komen.

(10)(2e)

geeft aan dat er, gezien de genomen maatregelen, niet verwacht wordt dat er elektriciteitsonderbreking zal komen

Er zijn daarom juist andere prioriteiten gesteld. Deze prioriteiten komen voort uit de uitdaging waar Dick en Doof mee te dealen hebben namelijk het moeite hebben met het vinden van specialistisch personeel en de beperkte vluchten/ beperkte mogelijkheid om het personeel in te vliegen.

Gezaghebber Rijna geeft aan dat er met toestemming van hem mensen ingevlogen kunnen worden in het belang van Bonaire. Echter deze mensen moeten net als alle personen die nu ingevlogen worden voor twee weken in quarantaine.

Voor het materiaal kan het geen probleem zijn omdat het vrachtverkeer gewoon doorgaat.

Daarnaast is het goed om te kijken of lokale aannemers met de juiste instructies alvast aan de slag kunnen om de werkzaamheden tijdig af te krijgen.

Op de vraag van wanneer er verwacht wordt dat de airport pier gereed is voor gebruik geeft (10)(2e) aan dat hij dit na gaat vragen maar dat tank 1 na 15 mei naar verwachting gereed zal komen.

Voor wat betreft het brandstofoverslag bij BIA is het nog onbekend wanneer deze operationeel wordt.

De pontons zijn een probleem en moeten aangepast worden op Curaçao voordat deze naar Bonaire gaan. Daarnaast moet Curoil de hele route op een veilig manier in gebruik nemen. Er gaat er

meer tijd eroverheen, voordat allemaal operationeel wordt. Aanvoeren van Diesel ten behoeve van Contour Global is vooralsnog geen probleem. Er is een bestaande logistieke route die intensiever wordt gebruikt.

Op de vraag of het duidelijk is hoe ver onderweg de barges zijn geeft (10)(2e) aan dat deze onderweg zijn maar onvindbaar op de tracker.

Volgens planning komen ze op 14 april op Curaçao aan. Hierna worden de aanpassingen voor ingebruikname en ten behoeve van brandveiligheid gedaan.

(10)(2e) adviseert om de autoriteiten op Curaçao te contacten en hiermee te voorkomen dat er vertraging komt gezien de afkomst van deze barges.

Gezaghebber Rijna stelt voor om met Royal Haskoning contact op te nemen en hen contact laten nemen met havenautoriteiten van Curaçao.

Ook is het van belang om alvast te denken over de veiligheidsmaatregelen voor de maritieme zaken die ingezet moeten worden tijdens het orkaanseizoen. Dan is de zee onvoorspelbaar en kan het nogal gevolgen hebben voor de barges of andere faciliteiten. Ook indien er gebruik gemaakt moet worden van sleepboten en derlijke.

5. Stand van zaken noodverordening

(10)(2e) licht toe dat het samen hangt met de noodverordening die op de agenda staat. En dat het belangrijk is dat de stuurgroep een besluit neemt over de noodverordening en deze versie accordeert voor wanneer het ingezet moet worden.

(10)(2e) licht de noodverordening toe waarna de stuurgroep deze geaccepteerd en geaccordeerd heeft.

Er zal een versie naar de driehoek gestuurd worden ter kennisname.

(10)(2e) vertelt dat ze deze krijgen ter kennisname. Driehoek heeft geen beslissingsbevoegdheid over de inhoud. Zijn van tevoren geïnformeerd om te kijken of dit uitvoerbaar is. Noodverordening is akkoord.

6. Persbericht/Communicatie

(10)(2) (10)(2e) geeft een toelichting over de taken rondom communicatie. Communicatie wordt opgepakt door Link ERS en zal gewerkt worden aan een website en facebookpagina.

Ook adviseert zij om pas een persbericht uit te sturen wanneer er een geverifieerd nieuws is.

7. Wat verder ter tafel komt

Gezaghebber Rijna geeft aan direct geïnformeerd te willen zijn.
En dat het niet wenselijk dat er informatie via via binnenkomt als
met het voorbeeld van de licentie.

(1) (10)(2e) geeft aan de informatie pas te delen
wanneer deze geverifieerd is of getoetst is op waarheid. Dit is dan
een moment om erover te communiceren.

ESCROW

De ESCROW-rekening van BOPEC is weer beschikbaar voor
betalingen. Dit gaf de huidige (10)(2e)
aan. De rekening is vrijgegeven, maar zij moeten wel extra
motiveren waarvoor het geld gebruikt wordt voordat het geld
overgemaakt wordt.

Dit is voor korte duur gezien de rekening na 31 maart niet meer
effectief is. Dit is namelijk gekoppeld aan de waiver.

Voor wat betreft de beslaglegging RDK op de bezittingen van
BOPEC is dit een traject wat lang zal duren naar verwachting. En
daardoor niet op korte termijn effect zal hebben op Bopec en hun
activiteiten.

8. Datum eerstvolgende stuurgroep

31 maart eind van de middag

Agenda Stuurgroep Brandstof 27 maart 2020

1) Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

2) Goedkeuring agenda

3) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door

	(10)(2e)
--	----------

4) Stand van zaken noodscenario's

Toelichting EZK

5) Stand van zaken noodverordening

Ter kennisname

Er zijn twee noodscenario's in beeld voor de leveringszekerheid van HFO aan Contour Global; Het aanleveren van diesel via de Hato locatie en de levering per barge/ponton van HFO via de airport pier.

Gezien het feit dat voor het verlenen van bouw-en natuurvergunningen veel tijd is gemoeid en de bouw van de verlaadplaats voor tankautos op korte termijn moet aanvangen, is een situatie ontstaan waarin algemeen verbindende voorschriften nodig zijn die tijdelijk van aard zijn en afwijking van andere wettelijke voorschriften tijdelijk toestaan. Hiervoor is een noodverordening opgesteld.

6) Persbericht/Communicatie

Stand van zaken ter bespreking

7) Wat verder ter tafel komt

8) Datum volgende stuurgroep

To: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage[(10)(2e)]@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e)
Sent: Fri 4/3/2020 4:29:33 PM
Subject: Fwd: pa bai prensa
Received: Fri 4/3/2020 4:29:49 PM
[image007.png](#)
[20200403 Licentie PERSBERICHT NL PAP \(3\).docx](#)
[DPI Bonaire-Anlage.jpg](#)

[Outlook voor Android downloaden](#)

From: Afdeling Communicatie <(10)(2g)@bonairegov.com>
Sent: Friday, April 3, 2020 11:20:59 AM
Subject: pa bai prensa

PAPIAMENTU

Apresiabel miembro di prensa,

Risibí athunto e siguiente komunikado di prensa:

OFAC ta prolongá lisensia temporal pa kombustibel na Boneiru

Danki di antemano pa e publikashon di esaki.

Athunto:
Komunikado

NEDERLANDS

Geachte persrelatie,

Bijgaand ontvangt u het volgende persbericht:

OFAC verlengt tijdelijk licenties voor brandstof Bonaire

Bij voorbaat dank voor het publiceren.

Bijlage:
Persbericht

Saludos Kordial | Met vriendelijke groet | Best regards,



Afdeling Communicatie

Directie Bedrijfsvoering en Ondersteuning

Openbaar Lichaam Bonaire

195507

0076

Bulevar J.A. Abraham 27
Kralendijk ~~Bonaire~~ Caribisch Nederland
T: (+599) (10)(2e)
E: (10)(2e) @bonairegov.com



Dit e-mail bericht is vertrouwelijk en uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Gebruik door en verstrekking aan anderen is niet toegestaan en onrechtmatig. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken wij u derhalve de afzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. Het Openbaar Lichaam Bonaire en haar bestuursorganen sluiten voorts iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de inhoud van dit bericht en eventuele bijlagen. Het bericht geldt bovendien niet als officieel besluit maar is informatief van aard, tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen. U kunt geen rechten ontfen aan toezeggingen van ambtenaren die daartoe niet bevoegd zijn. Het Openbaar Lichaam Bonaire spant zich in te voorkomen dat zich virussen in de bijlage(n) bij dit bericht bevinden. Desondanks dient u zelf de bijlage(n) te controleren op virussen. Het Openbaar Lichaam Bonaire sluit iedere aansprakelijkheid uit voor schade (aan uw computer of computersysteem) door virussen.



To: (10)(2e) [(10)(2e)@link-ers.com]; (10)(2e) | Taskforce LongTerm Solution Fuel Storage'[(10)(2e)]@taskforce-
ltsfs.com]
Cc: (10)(2e) - DGMI[(10)(2e)]@minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Wed 4/22/2020 11:25:26 PM
Subject: Agenda Stuurgroep Brandstoffen. S.v.p. versturen.
Received: Wed 4/22/2020 11:25:29 PM
[agenda stuurgroep 23 april 2020 5.1.2.docx](#)

Beste (10)(2e),

Dit is de agenda die verstuurd kan worden aan de Stuurgroepleden. Alvast bedankt!

Grt.(10)(2e)

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.

Agenda Stuurgroep Brandstof 23 april 2020

1) Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

Laatste stand van zaken overleg BC – Curoil.

2) Goedkeuring agenda

3) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10) (10)(2e)

4) Stand van zaken noodscenario's

Toelichting EZK

5) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking

- Beslagleggingen door RDK
- Beëindiging gebruik van HFO ten behoeve van Contour Global
- Gevolgen voor BOPEC

6) Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Stand van zaken ter bespreking

- Samenwerkingsovereenkomst Staat-Curoil
- Bestuursovereenkomst Staat-OLB

7) Wat verder ter tafel komt

8) Datum volgende stuurgroep

Agenda Stuurgroep Brandstof 23 april 2020

1) Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

Laatste stand van zaken overleg BC – Curoil.

2) Goedkeuring agenda

3) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

4) Stand van zaken noodscenario's

Toelichting EZK

5) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking

- Beslagleggingen door RDK
- Beëindiging gebruik van HFO ten behoeve van Contour Global
- Gevolgen voor BOPEC

6) Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Stand van zaken ter bespreking

- Samenwerkingsovereenkomst Staat-Curoil
- Bestuursovereenkomst Staat-OLB

7) Wat verder ter tafel komt

8) Datum volgende stuurgroep



Verslag stuurgroep

Voorzitter

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M + (10)(2e)

(10)(2e)@link-ers.com

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 23 april 2020

Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe

(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) Taskforce

(10)(2e) afwezig

(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (10)(2e) EZK)

(10)(2e) BZK/KR)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (local support)

1. Opening door de voorzitter

Laatste stand van zaken overleg BC – Curoil.

Gezaghebber Rijna opent het overleg. Hij geeft aan dat er een goed overleg is geweest tussen het bestuur en Curoil. Hierin zijn de 'pijnpunten' die er liggen tussen de partijen. Concreet is afgesproken dat er per 01 juni een advies van Curoil moet liggen over inzet van hun medewerkers. Ook is er overleg geweest over voortgang van de noodmaatregelen.

(10)(2e) geeft aan dat in de brief van Curoil drie voorstellen stonden en daarin ook de prijsaanpassing die ze eisen van het Openbaar Lichaam. Hij benadrukt dat de uitkomsten van dit gesprek ook zeer bepalend is voor de afronding van de onderhandelingen met Curoil.

De heer Rijna geeft aan dat de afspraken over de prijsbepaling inhoud dat het voor nu gelijk zullen blijven. Een commissie gaat kijken of het terecht of onterecht is en eventuele correctie wordt later gedaan.

De rechtszaak over de marge is door Curoil op stop gezet nu er gesprekken gaande zijn tussen de commissies.

De vraag is of 5 weken voldoende is om dit gecompliceerde probleem op te lossen en hierop antwoord de heer Rijna dat in realiteit 3 weken is gegeven (uiterlijk 14 mei).
Curoil had zelf een beeld dat het overleg positief was en hebben aangegeven dat ze weer snel rond de tafel willen voor een samenwerkingsovereenkomst. Curoil heeft veel belang bij en de situatie met corona heeft het niet beter opgemaakt.

2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd.

3. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft aan dat het conflict tussen OLB en Curoil voor een aantal opgeschorte projecten heeft gezorgd. Curoil gaan na de gesprekken met OLB weer een aantal projecten herstarten. Curoil gaat opnieuw met de taskforce in gesprek over oprichting van onderneming.
Vanaf volgende week zullen de partijen weer rond de tafel zitten om zo snel als mogelijk tot een samenwerkingsovereenkomst te komen.

De heer Rijna geeft aan dat er op dit specifieke punt de standpunt OLB bekend is en nog steeds gelijk blijft. De heer Rijna blijft benadrukken om uit te kijken. En goed aandacht voor de huidige positie van Curoil moet zijn. Zeker nu met de corona crisis en de gevolgen hiervan voor Curoil.

Inzet van diesel

Inmiddels is een noodmaatregel in werking getreden.
Bij Bopec is inmiddels het aangekochte voorraad van zware stookolie op. Het volledige wind down plaats gevonden en contour global is inmiddels voorzien van diesel.

4. Stand van zaken noodscenario's

Levering aan CTG is reeds gedaan. Noodmaatregel is in werking getreden. Technisch en operationeel loopt het goed. Pontons zijn aangekomen in Curaçao.
Verder niets vernomen over issues op Curaçao.
EZK is bezig met vervolgoedracht voor Damen. De pontons staan nu op het Curaçaose scheepswerf.
Belangrijk is dat de pontons zo laag mogelijk gaan liggen en goed onder de steiger kunnen. In combinatie met een constructie op het dek wordt het goed mogelijk om deze vast te zetten.
Dik en Doof gaan beginnen bij BIA.
EZK wil een samenwerkingsovereenkomst met BIA en OTB aangaan. Echter heeft de (10)(2e) lang niets gehoord van (10)(2e). Naar beleving was dit een constructief traject. Onbekend is waarom er een stilte is gevallen.
De heer Rijna geeft aan met Dik en Doof gesproken te hebben over toestemming om een medewerker naar Bonaire te laten komen. Vandaag wordt een toestemming verleend. De heer Rijna zal aan (10)(2e) vragen om te reageren. (actie)
EZK wil (10)(2e) inhuren en deze ook het aanspreekpunt voor o.a. Dik (10)(2e) Doof maken.
De heer Rijna geeft aan dat gezien de corona situatie het moeilijk is om mensen hier te krijgen. Gaat de vraag werpen bij Curoil.

(10)(2e) licht toe dat Curoil de opdracht pas wil geven aan Dik en Doof als de samenwerkingsovereenkomst er is. Dit traject gaat langzaam.

5. Stand van zaken BOPEC

(10)(2e) geeft aan vanochtend contact te hebben met Refeneria di Korsou (RdK) om te toetsen of er al zicht is op de rechtzaak. De rechtszitting zijn niet gepland maar ze zitten er bovenop. RdK neemt aan dat ze de executoriale beslagen mogen uitvoeren en zodra dit uitgesproken is gaan ze over tot openbare veilig. Als deze er komen gaan diverse partijen een poging doen om BOPEC of een deel van over te nemen. Door de wereldsituatie en tekort aan opslag kan het snel gaan.

Alle activiteiten bij BOPEC lopen nu ten einde. Vanwege de toestemming van de ofac om de escrow-rekening tot met 30 juni te gebruiken. Gebruik van de escrow is eindig. Dus kunnen ook geen salarissen betaald worden. En dit moet scherp in de gaten gehouden worden. Formeel is er een plicht van BOPEC om 3 maanden voor het zover is een melding te doen bij SZW. Zover bekend is deze melding niet gedaan. Erfpacht wordt niet geveild alleen de assets. Grond is gewoon van Bonaire. Eigenlijk onbekend of dit meegaat.

(10)(2e) geeft aan dat het meestal op naam van degene die het koopt gaat. Moet verder uitgezocht worden. (actie)
Inschatting is dat geheel het pakket verkocht wordt. Dit wordt uitgezocht door de taskforce.

De vraag is of de Nederlandse Staat en OLB bereid om dit zelf aan te kopen. Morgen is een gesprek met de directie van Bopec om de laatste stand van zaken in kaart te brengen.

Voor de taskforce sociaal zit (10)(2e) zit tafel voor deze casus. BZK wil kennis maken met hen en hiermee korte lijnen hebben met ook deze taskforce.

De heer Rijna geeft aan dat hij veel mailtjes ontvangt gezien de wereldwijde situatie met betrekking tot de olie en interesse in de opslagcapaciteiten van BOPEC.

De tanks zijn in zulke conditie dat de risico groot is, als hier toch gebruik van gaat worden. Er moet snel gewerkt worden aan een veilig opslagcapaciteit. Er is een leven na PdVSA maar hier moet goed op ingespeeld worden.

6. Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport locatie

Er wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst met Curiol. De samenwerking tussen OLB en de staat wordt in een bestuursovereenkomst geregeld.

7. Wat verder ter tafel komt

Voorstel van Gezaghebber Rijna om gebruik te maken van Webex in de overleggen en stuurgroepen.

8. Datum eerstvolgende stuurgroep

Volgende overleg/bijeenkomst over 2 weken, namelijk op donderdag 7 mei.

Bestuurskern

DG Milieu en Internationaal
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieusico's

Den Haag

Contactpersoon

(10)(2e)
(10)(2e)

M +31(0)6 (10)(2e)
(10)(2e) @minienw.nl

Datum

12 mei 2020

agenda

Betreft SG-DG Overleg Project Brandstof Bonaire
Vergaderdatum 14 mei 2020
Vergadertijd 15:00 - 15:45
Vergaderplaats Webex (zie link)
Voorzitter (10)(2e)
Deelnemers (10)(2e)

(10)(2e) (10)(2e)

Vergaderpunten

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen agenda
3. Actualiteiten
Stand van zaken rondom Curoil en BOPEC
 - Curoil kan de gevraagde garantie voor financiering EV momenteel niet verstrekken. Curoil vraagt uitstel tot 30 juni as.
 - Financiering is afhankelijk van de lopende herfinancieringstrajecten, en aangevraagde overbruggingskredieten.
 - De samenwerkingsovereenkomst is nog niet gesloten. Er blijven discussies opkomen over onder meer de reikwijdte en zekerheden.
 - De per deurwaarder aangekondigde openbare veiling van (on)roerende goederen van Bopec (12 mei) door de Belastingdienst CN is uitgesteld en zonder voorafgaand overleg nu vastgesteld op 26 juni. BOPEC heeft een (klein) deel betaald. In de periode 1 juli – 1 september gaat het niettemin tot vervolg komen: de escrowrekening van BOPEC kan niet meer worden gebruikt (OFAC licentie verloopt), verbod op gebruik opslag tanks onder last van dwangsom (ILT) gaat in, rechtbank beslist naar verwachting op executieverzoek door Raffinaderij van Curaçao

- *Noodzaak tot het maken van keuzes gezien de vaststelling in het directeuren overleg Venezuela dat er een belang speelt bij het voorkomen dat BOPEC in ongewenste handen valt. BuZa heeft aangegeven dat dit niet strookt met het buitenlands beleid van Nederland*

Bestuurskern
DG Milieu en Internationaal
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieurisico's

Datum
12 mei 2020

4. Besluitvorming participatie Curoil in Newco

Advies:

- *Curoil heeft uitstel bevestiging financiering gevraagd tot uiterlijk 30 juni as → niet in mee gaan en overgaan tot 100% beleidsdeelneming door EZK;*
- *Indien opportuun kan een later moment alsnog besloten worden om een deel van de aandelen te verkopen aan Curoil.*

5. Besluitvorming resultaten/scenario's *Zie bijlage 1.*

Advies:

Doorgaan met voorbereiding bouw 2 olie-opslagen:

- kerosine/diesel/benzine is nodig voor vlieg- en autoverkeer, noodzakelijk voor economisch welbevinden Bonaire (opslag bij vliegveld);*
- stookolie is in alle scenario's nodig voor in ieder geval een deel van de elektriciteitsvoorziening (opslag bij elektriciteitscentrale). Wel hernieuwde brandstofprognose laten uitvoeren t.b.v. omvang opslag.*
- Second opinion over gas (LNG) als brandstof voor de elektriciteitscentrale, evt. via business case omdat de vraag hierover blijft opkomen;*

6. Financiering werkbudget *Zie voorstel bijlage 2*

Advies:

Als besloten wordt tot een 100% beleidsdeelneming in Newco, ophoging van de bijdrage van EZK tot 300.000 euro en BZK en IenW tot 250.000 euro.

7. Scenario's en handelingsperspectieven BOPEC *Zie bijlage 3: Overzicht van Scenario's en handelingsperspectieven BOPEC* *Zie bijlage 4: Notulen Directeurenoverleg VEN*

Advies:

- *Kennis te nemen van de scenario's en handelingsperspectieven binnen en buiten faillissement van BOPEC.*
- *Zodra faillissement wordt aangevraagd is het noodzakelijk dat de Staat zich meteen vanaf het eerste uur meldt bij de rechtbank als belanghebbende en hier een advocaat op zet.*
- *Daarnaast is het belangrijk dat er direct contact wordt gelegd met de curator en hiermee wordt gesproken over een veilig vervolgproces (o.a. i.v.m. milieu). Het is belangrijk dat hier van tevoren al een verantwoordelijk departement (Voorstel BZK als*

coördinerend departement) en advocaat namens de staat hiervoor aan te wijzen.

- *In overleg met het OLB verder onderzoek te doen naar instrumenten (publiek en civielrechtelijk) om te voorkomen dat BOPEC in ongewenste handen valt (voorstel EZK ivm politiek economisch belang).*

Bestuurskern

DG Milieu en Internationaal
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieurisico's

Datum

12 mei 2020

8. Stand van zaken Noodmaatregelen
Zie Bijlage 5

9. Rondvraag

10. Sluiting

To: (10)(2e)@bonaigov.com; (10)(2e)@bonaigov.com]; (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e)@bonaigov.com (10)(2e) (10)(2e)@bonaigov.com]; (10)(2e) -
DGMI (10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e)@bonaigov.com]
Cc: (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage[(10)(2e)@taskforce-ltsfs.com]
From: (10)(2e)
Sent: Thur 6/11/2020 5:15:27 PM
Subject: Agenda overleg Project Brandstof Bonaire
Received: Thur 6/11/2020 5:15:41 PM
[BG3469-103- Layout Karpata Terminal.pdf](#)
[BG3469-M007-D01-Karpata Terminal.pdf](#)
[BG3469-M008-D01-Luchthaven Zuid Terminal.docx](#)
[Uitgangspunten projectopdracht vergunningverlening brandstofBonaire.docx](#)

Beste allen,

Het overleg over het project brandstof is verplaatst maar het leek mij goed om alvast een agenda en enige achtergrondstukken te sturen. Tijdens het overleg willen we kort de stand van zaken met jullie delen en vervolgens ingaan op een belangrijk onderdeel van het project namelijk de fase waarin de vergunningen verleend worden. Als agenda stel ik het volgende voor:

1. Opening
2. Stand van zaken project brandstof
3. Inrichting project; benodigde infrastructuur (zie bijlagen), organisatie en proces
4. Samenwerking vergunningverlening (zie bijlage concept uitgangspunten project vergunningverlening/opdracht ondersteuning RWS)
5. Overige aandachtspunten
 - a. Besluitvorming aanwijzing grondgebruik
 - b. Inrichting natuurcommissie en MER procedures
 - c. Overzicht benodigde toestemmingen
6. Benodigde vooronderzoeken en surveys
7. Wvttk

We spreken elkaar hopelijk morgen,

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

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.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

Aan: Taskforce Brandstof Bonaire
Van: (10)(2e), (10)(2e)
Datum: 19 december 2019
Kopie: RHDHV Team
Ons kenmerk: BG3469-M007-D01
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Stookolie Terminal Update

1 Introductie

Sinds eind 2017 is gewerkt aan het project 'Long Term Fuel Supply Bonaire'. Diverse documenten zijn verschenen in de loop van de tijd, waar invulling werd gegeven aan bepaalde aspecten.

Eind januari 2020 moet er een overeenkomst zijn met Curoil over de verdere ontwikkeling van de stookolie terminal. Door de ontwikkelingen in de afgelopen periode resteert er feitelijk nog maar één scenario voor de stookolie terminal; bouw van een volledig onafhankelijke terminal in Karpata waarbij stookolie kan worden geïmporteerd via een nieuw te bouwen steiger.

Tegen de achtergrond van dit scenario wordt in deze memo een update gegeven van de uitgangspunten.

2 Beschrijving Stookolie terminal

De terminal wordt voorzien in Karpata, waar zich ook de bestaande power plant bevindt. In tegenstelling tot de bestaande situatie waar alle stookolie geleverd wordt via Bopec, dient de nieuwe terminal volledig onafhankelijk te kunnen zijn van Bopec. Hiervoor is een nieuwe steiger nodig en dienen nieuwe tanks gebouwd te worden.

In memo "BG3469-M001-D03 Fuel Oil Infrastructure" van 24 januari 2019 worden de voor- en nadelen van dit scenario gegeven, zie onderstaande tabel (ongewijzigd overgenomen).

Tabel: voor- en nadelen van een onafhankelijke terminal in Karpata

Voordelen	Nadelen
Mogelijkheid om gebruik te maken van beschikbare algemene voorzieningen van de power plant; utilities, control room, 24/7 operations, security, firefighting etc.	-
Mogelijkheid om een O&M-contract te sluiten met Contour Global	-
Mogelijkheid om gebruik te maken van bestaande voorzieningen van de power plant op het gebied van IFO380; tank heating, sludge separation etc	-
Vlak terrein beschikbaar voor nieuwe opslagtanks tussen de weg en de power plant	-
Relatief lage Capex voor het tank park	-

Belangrijkste onderdelen van de terminal:

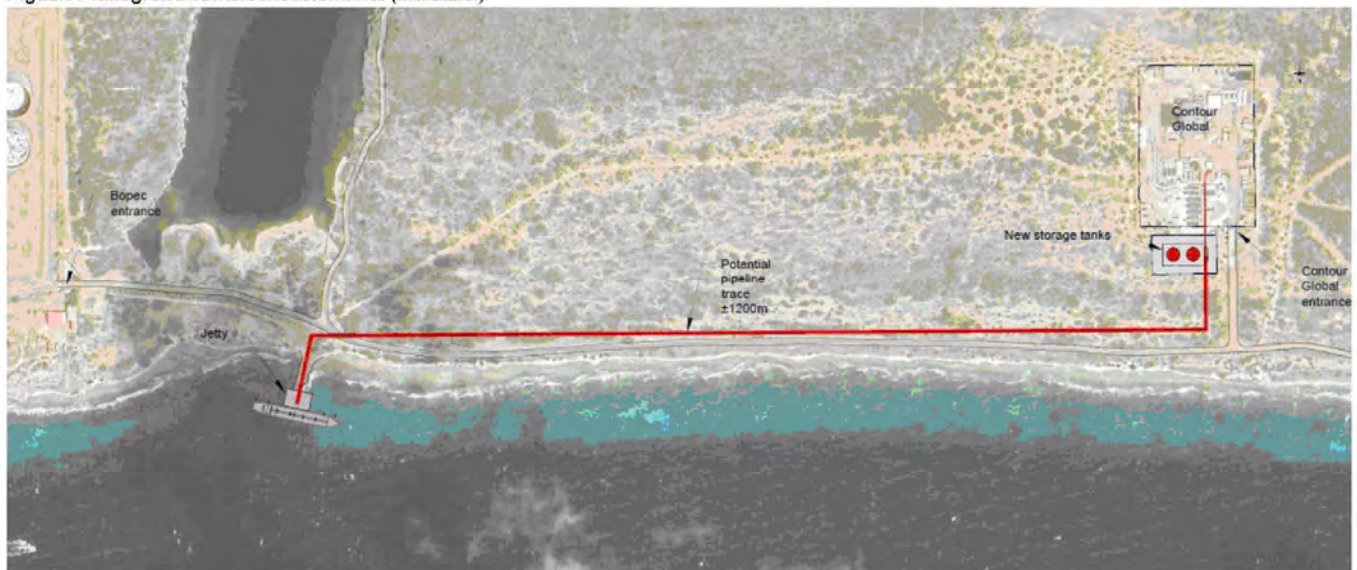
- Bouw van een nieuwe steiger in zee op de locatie waar voorheen de 'material jetty' van Bopec was gelokaliseerd. Op basis van een aantal oriënterende surveys is deze locatie als meest geschikt geïdentificeerd;
- Bouw van twee opslagtanks direct naast de power plant van Contour Global;
- Bouw van een 1,200m lange pijpleiding voor transport van de steiger naar de opslagtanks.

Buiten scope zijn de volgende elementen:

- Creëren van een aansluiting met de Bopec terminal; deze optie wordt nu niet meegenomen;
- Een verlaadplaats ten behoeve van truck transport.

In onderstaande figuur worden de verschillende elementen van het project weergegeven. Het betreft een indicatieve plattegrond; de exacte locatie van steiger, pipeline tracé en tankput is nog niet definitief vastgelegd.

Figuur: Plattegrond van stookolieterminal (indicatief)



3 Prognose toekomstig verbruik stookolie

In memo "BG3469-M004-D01 Brandstofprognose" van 21 december 2018 wordt het verbruik weergegeven van alle brandstoffen op Bonaire in de jaren 2012 - 2018. De gegevens over stookolie zijn overgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: jaarlijks verbruik stookolie in m3/jaar

	2017	2016	2015	2014	2013	2012
IFO 380	17.500	17.400	14.200	15.300	13.400	13.700

3.1 Verbruik stookolie recente inzichten

Informatie omtrent actueel verbruik is verkregen van Giorgio Narminio (email 17 december 2019). De gegevens zijn overgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: jaarlijks verbruik stookolie in m3/jaar

	2018	2019	2020 Verwachting
IFO 380	17.100	19.200	22.600

Het verbruik laat een forse stijging zien in 2019. Oorzaken hiervan zijn gelegen in:

- In de zomer van 2019 heeft WEB een aantal Aggreko generatoren in Hato uit bedrijf genomen. De generatoren draaiden op diesel. Productie wordt overgenomen door de power plant in Karpata, dit leidt tot een stijging van het stookolie verbruik;
- Om de toegenomen vraag naar energie het hoofd te kunnen bieden is de capaciteit van de power plant van Contour Global in de zomer van 2019 uitgebreid met 5 generatoren.

3.2 Prognose verbruik 2030

Het verbruik van benzine, diesel en stookolie op Bonaire laat een jaarlijkse toename laten zien van grofweg gemiddeld 5%. De oorzaak is gelegen in een toename van het inwonertal en een toename van het aantal toeristen. Aangenomen wordt dat deze groei van het energieverbruik op Bonaire zich door zal zetten.

Er zijn diverse plannen op Bonaire om het aandeel duurzame energie te vergroten; met name wind- en zonne-energie hebben de potentie om een significant aandeel te leveren. Verwacht wordt dat de additionele capaciteit aan duurzame energie die beschikbaar zal komen in staat is om de verdere groei van het energieverbruik op te vangen. De power plant in Karpata zal nodig blijven voor grid-stabiliteit en om bij te springen als zon en wind het laten afweten.

Voor de jaren na 2020 wordt als prognose een gelijkblijvend verbruik aangehouden ten opzichte van de prognose voor 2020.

Tabel: Prognose verbruik in m³/jaar

	2020 Raming	Groei Verwachting	2030 Prognose
IFO 380	22.600	-	22.600

In plaats van IFO380 met fossiele oorsprong kan de Karpata power plant ook duurzamere brandstoffen aanwenden. Dit zal weinig veranderen aan de hoeveelheid brandstof of aan het ontwerp van de terminal.

In memo "BF7657-R001-F01 Quickscan brandstofvoorziening Bonaire" wordt dieper ingegaan op het Masterplan Energie van WEB en de argumentatie voor de investering in een nieuwe fuel terminal.

4 Benodigde omvang tankopslag volume

Het benodigde tankvolume wordt niet zo zeer bepaald door het jaarlijkse verbruik maar door 2 andere parameters;

- De ladinggrootte van leveringen door zeeschepen; stookolie zal worden geleverd door een zeeschip geschikt voor transport van (verwarmde) stookolie. Het zal voordelig zijn om grotere partijen te kopen, vooralsnog wordt 2.000 m³ aangehouden;
- De vereiste hoeveelheid reservevoorraad. Deze wordt vooral bepaald door de maximale duur van slecht-weer periodes waar levering niet mogelijk is. Volgens Curoil is een reservevoorraad van 2 weken voldoende.

De onderstaande tabel geeft de uitgangspunten voor de toekomstig benodigde opslagcapaciteit weer.

Tabel: Benodigde capaciteit opslagtanks

Brandstof	Leverings-omvang per keer in m ³	Reservevoorraad voor 2 weken	Benodigd volume m ³ netto	Benodigd volume m ³ bruto
IFO 380 3%	2.000	869	2.869	3.156

Curoil beschikt over twee bunker schepen die de stookolie kunnen aanleveren; de Zeta 1 (6.854 DWT) met een diepgang van 4,9m en de Scot Berlin (8.254 DWT) met een diepgang van 5,8m.

De definitieve leveringsomvang is nog niet vastgesteld; de Zeta 1 en de Scot Berlin kunnen grotere partijen leveren dan de nu aangehouden 2000 m³, maar dan is een verder in zee gelegen, grotere en duurdere steiger nodig. Ook de opslagtanks zullen dan groter moeten worden gedimensioneerd om een dergelijke partij te kunnen ontvangen. De hogere investering die dit met zich meebrengt moet worden terugverdiend door lagere transportkosten gedurende de levensduur van de terminal.

5 Investerings raming

De investering van de brandstofterminal bestaat uit 3 hoofdcomponenten:

1. Kosten van de lossteiger;
2. Kosten van de opslagterminal;
3. Kosten van de pijpleiding tussen steiger en opslagterminal.

Uitgangspunt is dat grond wordt gehuurd op basis van een erfpachtregeling en geen onderdeel uitmaakt van de investering. Een verdere onderbouwing van de kostenraming wordt gegeven in de volgende paragrafen.

5.1 Lossteiger

In 2017 heeft Bopec de bouw van een materiaalaanvoersteiger onderzocht op een afstand van circa 200 meter buiten de toegangspoort naar de terminal. Op deze locatie zijn de resten van een eerdere steiger te zien. Gezien het feit dat het gebied is aangemerkt als beschermd natuurgebied, is de verwachting dat dit de enige plaats nabij Contour Global is waar mogelijk een vergunning voor de bouw van een nieuwe steiger verleend kan worden.



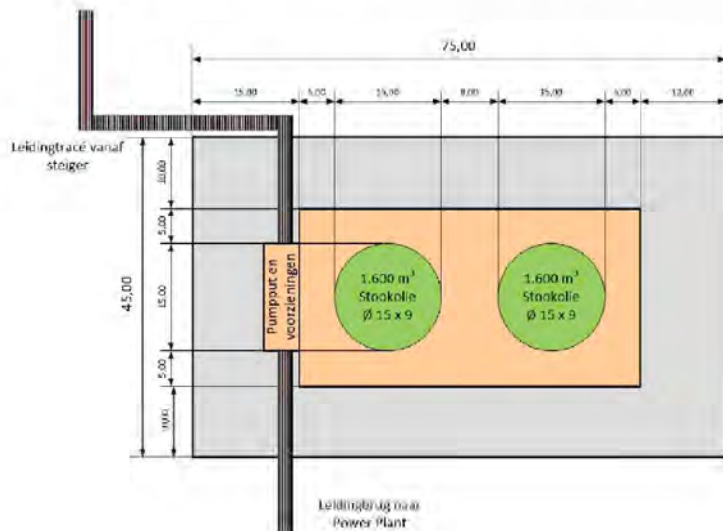
Het ontwerp van Bopec bestaat uit een platform van circa 20 x 15 m opgebouwd uit een damwandconstructie gevuld met zand en steen en afgedekt met een gewapende betonplaat. Het ontwerp is gebaseerd op een waterdiepte van 4.8 m voor de steiger.

Als alternatief zou een steiger gebouwd kunnen worden zoals bij het vliegveld, bestaande uit een constructie van stalen buispalen met loopbordes. In memo "BG3469-M001-D03 Fuel Oil Infrastructure" van 24 januari 2019 is een kostenraming gemaakt voor de bouw van een nieuwe steiger zoals bij het vliegveld. Deze steiger is geschikt voor het aanmeren van schepen met een capaciteit van 10,000 DWT. De investering hiervoor wordt geschat op 1,4 mUSD.

Een platform heeft het grote voordeel dat dit multi-fuctioneel ingezet kan worden en derhalve in de toekomst ook door Bopec gebruikt kan worden voor de aan- en afvoer van materialen. De verwachting is dat zo'n platform voor ongeveer dezelfde kosten als voor een steiger gerealiseerd kan worden. De uiteindelijke keuze zal in een vervolgfase nader onderzocht moeten worden.

5.2 Opslagterminal

De kosten van de opslagterminal zijn evenredig met het volume van de tankopslag en kunnen worden geschat met een kengetal. De kosten voor de bouw van deze brandstofterminal worden geraamd op 500 USD/m³ opslag. Met een totaal opslagvolume van 3.200 m³ (2 tanks van 1.600 m³) komt deze post uit op USD 1,6 miljoen.



Uitgangspunt bij de kostenraming is dat er voor de opslagtanks geen stationaire brandblusinstallatie nodig is. Voor bluswater en stroomvoorziening kan worden aangesloten op de systemen van Contour Global.

5.3 Pijpleiding

Tussen de lossteiger en de tanks bij Contour Global, moet een vaste pijpleiding worden aangelegd. Schepen aan de jetty kunnen gelost worden door het scheepsmanifold via een slang te koppelen aan de pijpleiding. Na verlading blijft de pijpleiding gevuld met stookolie. De noodzaak van eventuele isolatie en/of heat tracing moet nader onderzocht worden.

De totale lengte van de vaste pijpleiding bedraagt 1,200 meter. Bij een geschatte kostprijs van 700 USD/m bedragen de totale aanlegkosten van deze pijpleiding $1,200 \times 700 = \text{USD } 840\text{k}$.

Om de pijpleiding aan het zicht te onttrekken en extra milieubeschermdende maatregelen te treffen wordt voorgesteld om de leiding in een betongoot te leggen en lekdetectie te installeren. De extra kosten hiervoor worden geraamd op 200 USD/m en totaal op $1,200 \times 200 = \text{USD } 240\text{k}$.

5.4 Totale Kosten

De totale kosten van de terminal worden geschat op USD 5.1 miljoen zoals in onderstaande tabel is gespecificeerd.

Deze kosten voor ontwerp, onderzoeken, bouw- en milieuvergunningaanvraag, project management en bouwbegeleiding worden geraamd op circa 15%.

Tabel: Investeringskosten

Onderdeel	Kosten in mUSD
Lossteiger	1.40
Opslagterminal	1.60
Pijpleiding	0.84
Extra milieumaatregelen	0.24
Subtotaal	4.08
Onderzoeks- en advieskosten (15%)	0.62
Onvoorzien (10%)	0.40
Totale investeringskosten (±40%)	5.1

6 BRZO

In de BRZO-wetgeving ligt de grens voor een 'lower tier' inrichting op 2500 ton. De ondergrens voor een 'higher tier' inrichting ligt op 25.000 ton. Met circa 2,700 Ton opslagcapaciteit zal deze terminal daartussen in vallen en dus een 'lower tier' inrichting gaan worden.

7 Kritische pad voor realisatie

Nadat overeenstemming is bereikt over het project als geheel en externe communicatie heeft plaatsgevonden, kan een aanvang gemaakt worden met realisatie van het project. Op het tijd-kritische pad voor realisatie van het project liggen in eerste instantie:

- Het doorlopen van de procedure 'Milieu Effect Rapportage';
- De uitvoering van Surveys.

Beiden worden in onderstaande paragrafen verder uitgewerkt.

7.1 Milieu Effect Rapportage (MER)

In Eilandsbesluit-2010-no15 wordt beschreven wanneer een MER nodig is. Een MER moet worden opgesteld wanneer er sprake is van bijvoorbeeld:

- Bouw van een steiger in zee voor schepen > 500 ton
- Bouw van opslagtanks voor olieproducten > 2000 ton inhoud
- Bouw van een pijpleiding van 20 cm > 500m lengte
- Ontgronding > 1 hectare

Geconstateerd wordt dat voor de stookolie terminal een MER-procedure doorlopen moet worden. De te volgen procedure is eveneens vastgelegd in Eilandsbesluit-2010-no15.

7.2 Surveys

In onderstaande tabel een aanzet van de surveys die overwogen dienen te worden. Het overzicht is niet exhaustief, afstemming ervan dient te geschieden met stakeholders. Mogelijk is bepaalde informatie al beschikbaar (Bopec, Contour Global, Stinapa,).

Tabel: surveys

Surveys Land	
Topografie land	Een topografisch survey is belangrijk voor het in kaart brengen van hoogtelijnen en alle elementen op het terrein. En voor het genereren van goed kaartmateriaal wat als uitgangspunt dient voor de rest van het project.
Geotechnisch land	Op locatie van de geprojecteerde storage tanks. En langs het beoogde pipeline tracé.
Archeologie land	Nog geen gegevens gevonden.
Natuur land	Belangrijke elementen zijn grotten, flora, fauna, vogels en vleermuizen. Aanbevolen wordt om te starten met een QuickScan.
Surveys Zee	
Bathymetrie	Op verzoek van Bopec is ten behoeve van het project 'Material Jetty' een bathymetrisch onderzoek uitgevoerd. Een additioneel survey is waarschijnlijk nodig.
Geotechnisch zeebodem	Nodig voor het ontwerpen van de fundatie van de steiger.
Marine Archeologie	Op verzoek van Bopec is ten behoeve van het project 'Material Jetty' een marine archeologie survey uitgevoerd; een scheepswrak ligt in de nabijheid van de geprojecteerde jetty.
Swell, stroming, getijde	Geen gegevens gevonden. De uitkomsten hiervan bepalen de krachten die een afgemeerd schip uitoefent op de steiger en daarmee hoe sterk de steiger moet zijn.
Marine Ecologie	Bopec heeft ten behoeve van het project 'Material Jetty' een snorkel survey laten uitvoeren waar de aanwezigheid van koralen is onderzocht. Een additioneel survey is waarschijnlijk nodig. Aanbevolen wordt om te starten met een QuickScan.

Aanbevolen wordt om te starten met:

- Topografisch survey. Goed kaartmateriaal is belangrijk voor alle andere studies. Bevindingen kunnen invloed hebben op project;
- Bathymetrie; de uitkomsten hiervan bepalen waar de nieuwe steiger komt;
- Quickscan 'natuur';
- Quickscan 'marine ecology'.

Aan: Taskforce Brandstof Bonaire
Van: (10)(2e), (10)(2e)
Datum: 24 december 2019
Kopie: RHDHV Team
Ons kenmerk: BG3469-M008-D01
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Luchthaven Zuid Terminal

1 Introductie

Sinds eind 2017 is gewerkt aan het project 'Long Term Fuel Supply Bonaire'. Diverse documenten zijn verschenen in de loop van de tijd, waar invulling werd gegeven aan bepaalde aspecten.

Eind januari 2020 moet er een overeenkomst zijn met Curoil over de verdere ontwikkeling van de stookolie terminal. Daarnaast moet de brandstofterminal bij het vliegveld verder ontwikkeld worden.

Tegen de achtergrond van dit scenario wordt in deze memo een update gegeven van de uitgangspunten voor de brandstofterminal bij het vliegveld.

2 Beschrijving brandstof terminal vliegveld

De terminal wordt voorzien aan de zuidzijde van het vliegveld en dient ter vervanging van de brandstofopslag van Curoil in Hato en de kerosine opslag op het vliegveld.

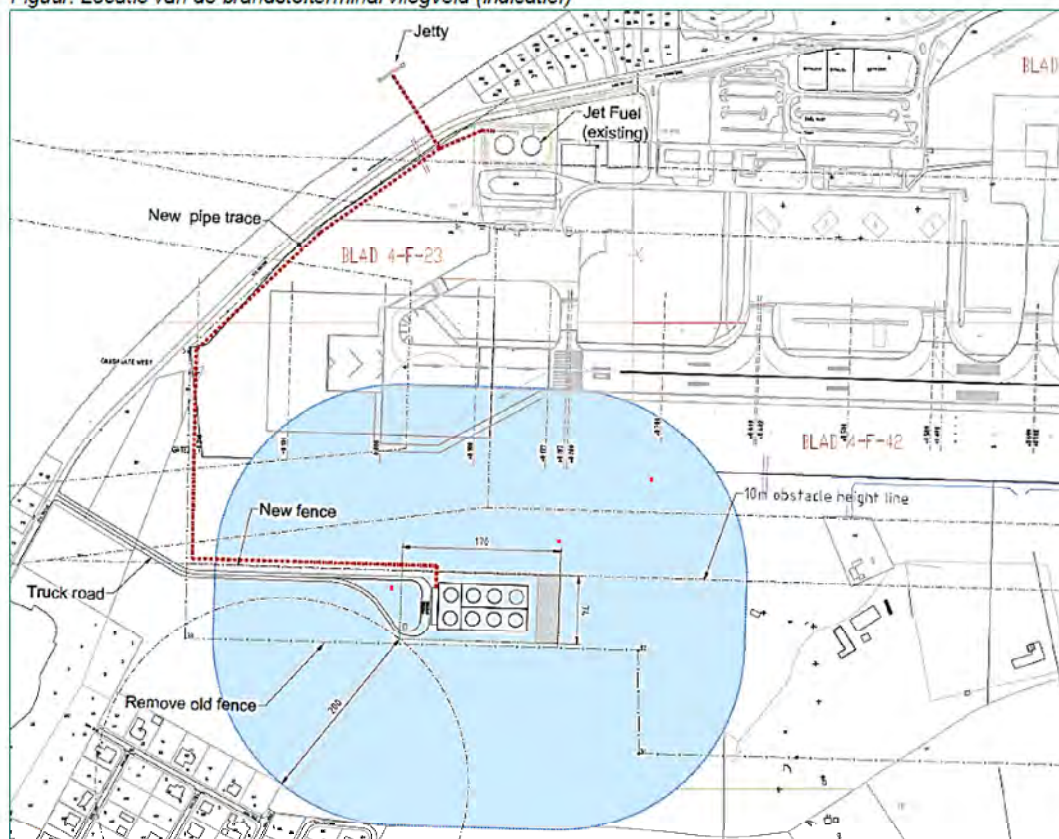
Belangrijkste onderdelen van de brandstofterminal:

- Aanvoer van brandstof via de bestaande lossteiger bij het vliegveld;
- Bouw van 3 opslagtanks voor jet fuel;
- Bouw van 2 opslagtanks voor diesel;
- Bouw van 2 opslagtanks voor benzine;
- Bouw van 1 of 2 truckbelading posities voor de levering van diesel en benzine;
- Aanleg van 3 gescheiden productleidingen tussen lossteiger en brandstofterminal;
- Handhaven dagtank en truckbelading voor kerosine op het vliegveld;
- Aanleg van een kerosineleiding tussen brandstofterminal en dagtank vliegveld;
- Alle voorzieningen benodigd om de terminal zelfstandig te kunnen opereren.

In onderstaande figuur worden de verschillende elementen van het project weergegeven. Het betreft een indicatieve plattegrond; de exacte locatie van het pijpleiding tracé en terminal is indicatief en nog niet met betrokken partijen afgestemd.

Belangrijk aandachtspunt bij vaststelling van de locatie is de minimale veiligheidsafstand zoals bepaald in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire (ROB).

Figuur: Locatie van de brandstofterminal vliegveld (indicatief)



3 Prognose toekomstig verbruik brandstoffen

In memo "BG3469-M004-D01 Brandstofprognose" van 21 december 2018 wordt het verbruik weergegeven van alle brandstoffen op Bonaire in de jaren 2012 - 2018. De gegevens over benzine, diesel en jet fuel zijn overgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: jaarlijks verbruik in m3/jaar (bron: Jursi Marshall, Curoil, email 6 december 2018)

	2018 Raming	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Benzine 95 RON Gereguleerd	11.600	11.400	11.100	10.400	9.700	9.400	9.000
Diesel 500 ppm Gereguleerd	10.400	9.800	9.200	7.800	7.300	8.300	9.300
Jet Fuel A1 Niet gereguleerd	27.300	22.800	20.000	20.500	22.900	24.700	27.500

Benzine wordt vrijwel uitsluitend aan pompstations geleverd. Diesel wordt ook geleverd aan verschillende grootverbruikers, bijvoorbeeld de bouw, puinbrekers, hotels met eigen aggregaten, bedrijven met eigen generatoren (Bopec), zeegaande sleepboten, zeilschepen en andere incidentele bunkers. Het aandeel van de grootverbruikers bedraagt circa 35% van het totale diesel volume.

3.1 Prognose verbruik 2030

Benzine.

Het verbruik van benzine op Bonaire laat tussen 2012 en 2018 een jaarlijkse toename laten zien van grofweg 5%. De oorzaak is gelegen in een toename van het inwonertal en een toename van het aantal toeristen. Aangenomen wordt dat hierin geen wijziging gaat optreden maar dat de toename van het verbruik wel wat af gaat vlakken vooral als gevolg van de wereldwijde tendens naar lager verbruik van fossiele brandstoffen. Voor 2030 wordt als prognose een verhoging aangehouden met 25% ten opzichte van de hoeveelheden uit 2018.

Diesel.

Het verbruik van diesel op Bonaire laat tussen 2012 en 2018 een jaarlijkse toename laten zien van grofweg 5%. De oorzaak is gelegen in een toename van het inwonertal en een toename van het aantal toeristen. Aangenomen wordt dat hierin geen wijziging gaat optreden maar dat de toename van het verbruik wel wat af gaat vlakken vooral als gevolg van de wereldwijde tendens naar lager verbruik van fossiele brandstoffen. Daarnaast zal er een verschuiving plaatsvinden van diesel naar stookolie omdat de diesel gestookte Aggreko generatoren van WEB verwijderd zijn en electriciteitsopwekking hiervan is overgenomen door de stookolie gestookte generatoren bij Contour Global. Voor 2030 wordt als prognose een verhoging aangehouden met 25% ten opzichte van de hoeveelheden uit 2018.

Jet fuel

Het verbruik aan jet fuel is afhankelijk van keuzes die vliegmaatschappijen maken ten aanzien van vluchtroutes. Ondanks dat daar veel dynamiek in zit lijkt de jaarlijkse verbruik toch vrij constant te zijn. De IATA voorspelt een jaarlijkse groei in de luchtvaart van 4,1%. Voor 2030 wordt een verhoging aangehouden voor jet fuel met 25% ten opzichte van de hoeveelheden in 2018.

Tabel: Prognose 2030 in m3/jaar

	2018 Raming	Groei verwachting	2030 Prognose
Benzine 95 RON Gereguleerd	11.600	25%	14.500
Diesel 500 ppm Gereguleerd	10.400	25%	13.000
Jet Fuel A1 Niet gereguleerd	27.300	25%	34.100

4 Benodigde omvang tankopslag volume

Het benodigde tankvolume wordt niet zo zeer bepaald door het jaarlijkse verbruik maar door 2 andere parameters:

- De ladinggrootte van leveringen door zeeschepen;
- De vereiste hoeveelheid reservevoorraad. Deze wordt vooral bepaald door de maximale duur van slecht-weer periodes waar levering niet mogelijk is. Volgens Curoil is een reservevoorraad van 2 weken voldoende.

Curoil bevoorraadt Bonaire doorgaans met een gesleepte barge. Barges hebben verschillende compartimenten waardoor in één transport benzine, diesel en jet fuel kunnen worden aangeleverd. Er kan per keer circa 2.000 m³ worden aangeleverd maar vaak wordt een kleinere hoeveelheid geleverd door de beperkte volumes van de opslagtanks.

De onderstaande tabel geeft de uitgangspunten voor de toekomstig benodigde opslagcapaciteit weer. Er is gekozen voor een leveringsomvang van 2.000 m³ en 2 weken dead stock. Ter referentie is er een kolom toegevoegd met de capaciteit van bestaande voorzieningen.

Tabel: Benodigde capaciteit opslagtanks

Brandstof	Leverings-omvang per keer in m ³	Strategische opslag voor 2 weken	Benodigd volume m ³ netto	Benodigd volume m ³ bruto	Bestaand volume m ³ bruto
Benzine 95 RON	2.000	558	2.558	2.813	1.976
Diesel 500 ppm	2.000	500	2.500	2.750	2.034
Jet Fuel A1	2.000	1.312	3.312	3.643	4.922

Voor het bepalen van het aantal benodigde tanks en tankvolume moet er rekening mee worden gehouden dat de tanks regelmatig inwendig geïnspecteerd moeten worden. Tijdens deze inspecties en mogelijke reparaties, moet de tank buiten bedrijf genomen en volledig geleegd worden. Om de levering van brandstof gedurende zo'n periode te kunnen continueren wordt geadviseerd om voor ieder product minimaal 2 opslagtanks te voorzien.

Voor de opslag en distributie van jet fuel A1 gelden bovendien zeer strenge kwaliteitseisen. Nieuw product moet eerst worden ontvangen in een aparte tank. Hierin moet het product enige tijd tot rust komen, waardoor de eventueel in jet fuel aanwezig water naar de bodem kan zakken en gedraineerd kan worden. Na uitvoerige testen kan het product vervolgens naar een "gereed product" tank gepompt worden van waaruit het vliegveld bevoorrad mag worden. Gezien de kwaliteitseisen die aan jet fuel A1 gesteld worden zijn er gedurende normale bedrijfsvoering dus minimaal 2 opslagtanks nodig. Om levering van jet fuel tijdens tank inspecties en reparaties te kunnen garanderen wordt voorgesteld om hiervoor totaal 3 opslagtanks te voorzien.

Aangezien het voordelig is om zoveel mogelijk tanks te bouwen met dezelfde afmetingen (repetitie effect) wordt voorgesteld om voor alle tanks een volume van 1,400 m³ aan te houden.

De hoogte van de tanks wordt verder beperkt door de afstand tot de landingsbaan en hierbij geldende maximale obstakel hoogten.

5 Investeringsraming

De investering van de brandstofterminal bestaat uit 4 hoofdcomponenten:

1. Kosten van de opslagterminal;
2. Kosten van de ontsluitingsweg;
3. Kosten van de pijpleiding tracés;
4. Specifiek terminal voorzieningen.

Uitgangspunt is dat de grond wordt gehuurd op basis van een erfpachtregeling en geen onderdeel uitmaakt van de investering. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur op het vliegveld voor de levering van jet fuel zijn niet in de raming meegenomen.

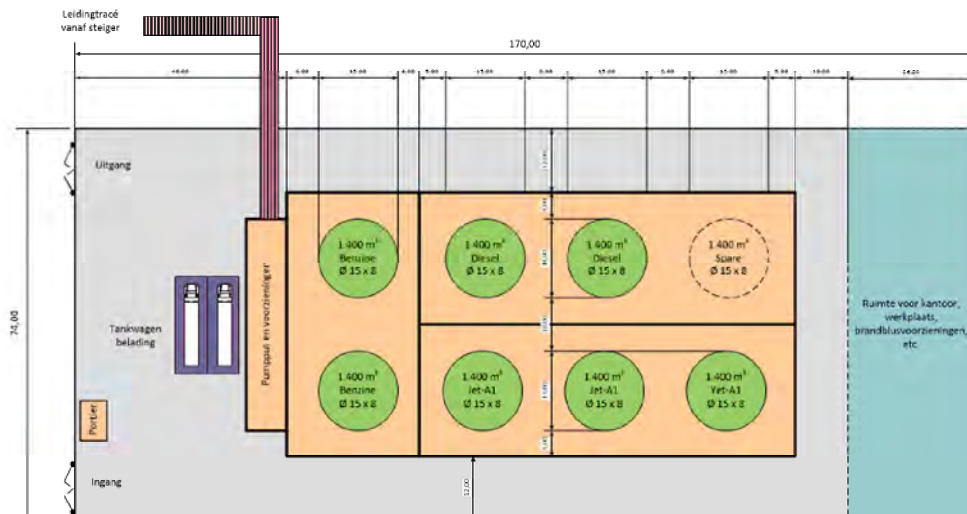
Onder verwijzing naar een e-mail van Eddy Erdtsieck d.d. 9 November 2018, is aangenomen dat de bestaande steiger in goede conditie verkeert en geen kosten nodig zijn voor het opknappen hiervan. De kosten voor geringe aanpassingen aan de steiger voor installatie van de extra leidingen is opgenomen bij de kosten van het leidingwerk.

Een verdere onderbouwing van de kostenraming wordt gegeven in de volgende paragrafen.

5.1 Opslagterminal

Een mogelijke indeling van de brandstofterminal is weergegeven in onderstaand figuur. Deze plattegrond is opgezet om een eerste inschatting te kunnen maken van het benodigde grondoppervlak. De plattegrond is verder indicatief en nog niet besproken en/of afgestemd met overige partijen.

Figuur: Plattegrond van brandstofterminal (indicatief)



De infrastructuur voor jet fuel moet volledig gescheiden worden uitgevoerd van de overige brandstoffen om productvermenging te voorkomen.

Om de terminal zelfstandig te kunnen laten opereren, zijn o.a. de volgende voorzieningen nodig:

- Stroom;
- Drinkwater;
- Schoon- en vuilwaterriolering;
- Communicatie en internet;
- Brandblusinstallatie;
- Dampverwerking.

De kosten van een opslagterminal zijn evenredig met het volume van de tankopslag en kunnen worden geschat met een kengetal. De kosten voor de bouw van de opslagterminal worden geraamd op 500 USD/m³ opslag. Met een totaal opslagvolume van 9.800 m³ (7 tanks van 1.400 m³) komt deze post uit op USD 4,9 miljoen.

5.2 Ontsluitingsweg

De nieuwe brandstofterminal ligt op circa 400 meter vanaf de openbare weg en zal moeten worden ontsloten via een nieuwe weg. De kosten van de weg worden geschat op circa USD 500/m¹. Dit is inclusief straatverlichting, asfaltverharding, drainage via greppels langs de weg en nieuw hekwerk langs het vlegveld. Met de aanleg van de ontsluitingsweg is een totaal bedrag gemoeid van circa USD 200 k.

5.3 Pijpleidingtracés

Tussen de lossteiger en de brandstofterminal moet een vaste pijpleiding worden aangelegd. Voorgesteld wordt om voor ieder product (3x) een afzonderlijke leiding aan te leggen die na verlading gevuld blijft met brandstof. Schepen aan de jetty kunnen gelost worden door het scheepsmanifold via een slang te koppelen aan één van de pijpleidingen.

Om te voorkomen dat trucks op en neer moeten pendelen tussen de brandstofterminal en vliegveld, wordt geadviseerd om een vaste jet fuel leiding te leggen tussen de brandstofterminal en de dagtank op de luchthaven.

Om inspectie en onderhoud te vereenvoudigen wordt voorgesteld om de leidingen zoveel mogelijk bovengronds aan te leggen op zogenaamde sleepers. Voor de veiligheid wordt geadviseerd om het leidingtracé zoveel mogelijk aan te leggen binnen de hekken van het luchthaventerrein.

De totale lengte van de vaste pijpleidingen (4x) bedraagt circa 4,000 meter. Bij een geschatte kostprijs van 700 USD/m¹ bedragen de totale aanlegkosten van deze pijpleiding $4,000 \times 700 = \text{USD } 2.8$ miljoen.

5.4 Specifieke terminal voorzieningen

Los van de het bovengenoemde kengetal voor een algemene opslagterminal zijn er voor deze terminal een aantal specifieke voorzieningen nodig die niet in het kengetal zijn inbegrepen, waaronder:

- Extra kosten nutsaansluitingen i.v.m. grote afstand tot de openbare weg (circa USD 100 k);
- Vrachtwagenbelading met dampverwerking (circa USD 600 k);
- Specifieke jet fuel eisen, waaronder waterfilters, laboratorium, etc. (circa 400 k);
- Eigen brandbluswatervoorziening en pompinstallaties (circa 500 k).

De totale kosten voor bovengenoemde voorzieningen worden geschat op circa USD 1.6 miljoen.

5.5 Totale Kosten

Op basis van bovenstaande worden de totale kosten van de terminal geschat op USD 11.9 miljoen zoals in onderstaande tabel is gespecificeerd.

Tabel: Investeringskosten

Onderdeel	Kosten in mUSD
Opslagterminal	4.90
Ontsluitingsweg	0.20
Pijpleidingen	2.80
Specifieke voorzieningen	1.60
Subtotaal	9.50
Onderzoeks- en advieskosten (15%)	1.45
Onvoorzien (10%)	0.95
Totale investeringskosten (+/-40%)	11.90

De kosten voor ontwerp, onderzoeken, bouw- en milieuvergunningaanvraag, project management en bouwbegeleiding worden geraamd op circa 15%.

6 BRZO

In de BRZO-wetgeving ligt de grens voor een 'lower tier' inrichting op 2500 ton. De ondergrens voor een 'higher tier' inrichting ligt op 25.000 ton. Met circa 8.000 Ton opslagcapaciteit zal deze terminal daartussen in vallen en dus een 'lower tier' inrichting gaan worden.

7 Kritische pad voor realisatie

Nadat overeenstemming is bereikt over het project als geheel en externe communicatie heeft plaatsgevonden, kan een aanvang gemaakt worden met realisatie van het project. Op het tijd-kritische pad voor realisatie van het project liggen in eerste instantie:

- Het doorlopen van de procedure 'Milieu Effect Rapportage';
- De uitvoering van Surveys.

Beiden worden in onderstaande paragrafen verder uitgewerkt.

7.1 Milieu Effect Rapportage (MER)

In Eilandsbesluit-2010-no15 wordt beschreven wanneer een MER nodig is. Een MER moet worden opgesteld wanneer er sprake is van bijvoorbeeld:

- Bouw van een steiger in zee voor schepen > 500 ton
- Bouw van opslagtanks voor olieproducten > 2000 ton inhoud
- Bouw van een pijpleiding van 20 cm > 500m lengte
- Ontgronding > 1 hectare

Geconstateerd wordt dat voor de brandstof terminal een MER-procedure doorlopen moet worden. De te volgen procedure is eveneens vastgelegd in Eilandsbesluit-2010-no15.

7.2 Surveys

In onderstaande tabel een aanzet van de surveys die overwogen dienen te worden. Het overzicht is niet exhaustief, afstemming ervan dient te geschieden met stakeholders. Mogelijk is bepaalde informatie al beschikbaar (Vliegveld, Contour Global, Stinapa,).

Tabel: surveys

Surveys Land	
Topografie land	Een topografisch survey is belangrijk voor het in kaart brengen van hoogtelijnen en alle elementen op het terrein. En voor het genereren van goed kaartmateriaal wat als uitgangspunt dient voor de rest van het project.
Geotechnisch land	Op locatie van de geprojecteerde storage tanks. En langs het beoogde pipeline tracé.
Archeologie land	Nog geen gegevens gevonden.
Natuur land	Belangrijke elementen zijn grotten, flora, fauna, vogels en vleermuizen. Aanbevolen wordt om te starten met een QuickScan.

Aanbevolen wordt om te starten met:

- Topografisch survey. Goed kaartmateriaal is belangrijk voor alle andere studies. Bevindingen kunnen invloed hebben op project;
- Quickscan 'natuur'.

To: (10)(2e) [(10)(2e)@link-ers.com]; (10)(2e) | Taskforce LongTerm Solution Fuel Storage [(10)(2e)@taskforce-
ltsfs.com]; (10)(2e) |Link ERS Projectmanagement en advies[(10)(2e)@link-ers.com]; \ (10)(2e) link ERS
Projectmanagement en Advies[(10)(2e)@link-ers.com]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Thur 7/9/2020 1:10:46 PM
Subject: Agenda Stuurgroep Brandstoffen 10 juli 9.00 Bonaire tijd, 15.00 uurEuropees NL tijd. S.v.p. versturen met reminder aan
vergadering morgn.
Received: Thur 7/9/2020 1:10:53 PM
[Agenda Stuurgroep Brandstoffen 10 juli 2020.docx](#)

Beste (10)(2e),

Zie bijgevoegde de agenda voor de Stuurgroep Brandstoffen van morgen. De agenda is het enige stuk, alles zal mondeling worden toegelicht. (10)(2e) is er dus inderdaad ook bij voor een toelichting op het werk van de OLB-Curoil commissies over prijzen.

Goed dat je er bij kunt zijn. Voor vragen uiteraard bereikbaar! (10)(2e) is buiten verzoek

Grt.(10)(2e)

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.

Agenda Stuurgroep Brandstof 10 juli 2020

09.00 Bonaire tijd; 15.00 uur Europees NL tijd

1) Opening en mededelingen door de voorzitter

Gezaghebber dhr. E. Rijna

2) Goedkeuring agenda

3) Algehele stand van zaken project Brandstoffen

Mondelinge toelichting door (10) (10)(2e)

4) Stand van zaken noodmaatregelen

Toelichting EZK

5) Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Toelichting stand van zaken ter bespreking door (10)(2e)

- 100 % Deelneming EZK in nieuw op te richten rechtspersoon, planning.

6) Commissie OLB-Curoil over prijsmechanismemodel en marge

Toelichting op werkzaamheden commissies en voortgang door (10)(2e)

7) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking; toelichting door (10)(2e)

- Escrowrekening
- Scenario's faillissement/doorstart

8) Wat verder ter tafel komt

9) Afspraken en datum volgende stuurgroep

- Voorstel volgende vergadering Stuurgroep: laatste week augustus/1^e week september 2020

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

Verslag stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)(2e) com

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 10 juli 2020

Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Tjin Asjoe

(10)(2e) (10)(2e) RenO,
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce),
(10)(2e) (IenW), (10)(2e) (EZK), (10)(2e)
(10)(2e) (BZK), (10)(2e) (IenW), (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e)

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber dhr. Rijna opent het overleg.

Mededelingen;

Dhr. Tjin Asjoe kan niet bij het overleg aanwezig zijn en (10)(2e) al
(10)(2e) later inbellen.

(10)(2e) (10)(2e) tijdelijk wordt tijdelijk vervangen door (10)(2e) tot dat
(10)(2e) het dossier overneemt.
(10)(2e) neemt vanaf nu namens EZK deel aan de Stuurgroep
vergaderingen in plaats van (10)(2e)

2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

3. Algehele stand van zaken project Brandstoffen

Toelichting door (10)(2e)

Ondanks de coronacrisis is er een forse voortgang gemaakt op aantal terreinen van dit dossier.

Over de eigendomsverhoudingen binnen de op te richten nieuwe onderneming is de afgelopen driekwart jaar over diverse varianties gesproken. Er is na afweging van voor en nadelen gekozen voor een 100% aandeelhouderschap van EZK door middel van een beleidsdeelneming in een nieuwe rechtspersoon. Door een projectteam van EZK en IenW wordt gewerkt aan een spoedige oprichting.

De noodmaatregelen zijn sinds 17 april in werking. Curoil verzorgt de brandstofvoorziening (diesel) richting Contour Global. De logistiek is een behoorlijke uitdaging maar het loopt goed.

Het project showcase Hato is randvoorwaardelijk voor een de structureel oplossing (van 3 naar 2 locaties).

(10)(2e), (10)(2e) maakt zich ernstige zorgen over hoe het OLB dit belangrijke project de komende periode gaat aanvragen en vervolgens bemensen. De subsidie van 3,5 miljoen euro komt in gevaar als de aanvraag om een bijzondere uitkering niet goed en volledig, inclusief plan van aanpak, wordt ingediend. Het moet duidelijk worden wie dit project binnen OLB gaat voorbereiden en uiteindelijk trekken.

Over de nog te sluiten Bestuursovereenkomst geeft (10)(2e), (10)(2e) aan dat dit een overeenkomst is die het rijk wil sluiten met OLB over diverse zaken die randvoorwaardelijk zijn voor het bouwen van de nieuwe terminals. Het gaat hierbij met name de overdracht van de OTB-assets, reservering en uitgifte van de gronden, prijzen, vergunningen die verleend moeten worden voordat er daadwerkelijk van start gegaan kan worden. De huidige ondercapaciteit bij het OLB (er zijn veel niet ingevulde vacatures is een groot zorgpunt dat snel en efficiënt aangepakt moet worden.

Gezaghebber Rijna vraagt hoe de zorgen aangepakt kunnen worden. Voorstel van Gezaghebber Rijna om met grote urgentie een conference call te plannen met een klein comité om te bepalen hoe het verder moet gaan.

4. Stand van zaken noodmaatregelen

Toelichting door EZK.

Dit proces verloopt goed ondanks alle logistieke uitdagingen die er zijn. EZK heeft een samenwerkingsovereenkomst met Curoil gesloten om ervoor te zorgen dat de logistieke knelpunten die er nu nog zijn aangepakt kunnen worden. Met een subsidie van EZK wordt een tank opgeknapt op de Curoil locatie Hato om meer tijdelijke opslagcapaciteit dieselolie te creëren. Er is met aanzienlijke vertraging gestart met de werkzaamheden bij de luchthaven voor het bouwen van een verlaadstation. Dit is in september, uiterlijk oktober klaar. Als het verlaadpunt klaar is, wordt overgestapt van de inzet van dieselolie voor de elektriciteitscentrale naar zware stookolie.

Gezaghebber Rijna stelt heldere communicatie voor. Mensen moeten bewust worden gemaakt van wat er allemaal gebeurt om de leveringszekerheid te garanderen. Het voorstel is om in de week van 13-17 juli een bericht te publiceren over de bouw van het laadstation en wat er verder staat te gebeuren. (10)(2e) blijft de communicatie over de noodmaatregelen doen. (10)(10)(2e) doet de afstemming samen met EZK, IenW, BZK en RCN.

5. Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Toelichting stand van zaken door (10)(2e) De 100% beleidsdeelneming moet eind dit jaar afgerond zijn (harde deadline). Reden hiervoor is dat het geld in 2020 beschikbaar is op de begroting en daarom ook dit jaar nog besteed moet worden. Er zal een vennootschap opgericht worden en hiervoor worden inmiddels statuten opgesteld en

een businessplan opgesteld. Er wordt nagedacht over de inbreng van vreemd vermogen in het bedrijf, de benoeming van bestuurders en Raad van commissarissen. De formele oprichting van de Vennootschap heeft hoge prioriteit. Er zullen diverse overeenkomsten met verschillende partijen gesloten moeten worden. Een Bestuursovereenkomst met het OLB, een intentieovereenkomst met Curoil voor de exploitatie en distributie. Tevens wordt gewerkt aan de voorbereiding van surveys en een meer gedetailleerd ontwerp.

Advies van Gezaghebber Rijna is om het OLB te laten meekijken met het projectteam. De heer Rijna geeft de boodschap mee om de lokale context hier goed in mee te nemen en Bonaire te betrekken in bij de besluitvorming.

Hierbij geeft (10)(2e) aan dat eind augustus/begin september een IenW/EZK/EBN delegatie naar Bonaire komt en uitgebreid met het Bestuur van Bonaire en stakeholders gesproken zal worden.

6. Commissie OLB-Curoil over prijsmechanismemodel en marge

Toelichting op werkzaamheden commissies en voortgang door (10)(2e) (10)(2e) commissie brandstoffen: Er zijn twee commissies die in de praktijk als een commissie functioneren. Deze zijn inmiddels van start gegaan. Er nemen een aantal mensen van Curoil aan de commissie deel (10)(2e) (10)(2e) die voor Curoil Bonaire verantwoordelijk is en ook Curoil medewerkers vanuit Curaçao zie aanwezig zullen zijn bij alle sessies. Vanuit het OLB nemen deel, (10)(2e) en (10)(2e) als externe adviseurs: (10)(2e) (10)(2e)

(10)(2e) (10)(2e) De Commissie vergadert twee keer per week. Het Bureau Telecommunicatie en Post (BTP, Curaçao) schuift regelmatig aan. Het BTP zijn de toezichthouders op Curaçao en stellen de tarieven op Curaçao vast. Bonaire wil graag aansluiten op hoe het op dit model op Curaçao werkt.

De commissie heeft drie opdrachten gekregen:

1. De tijdelijke oplossing voor de brandstoftarieven van de maand Juli;
2. Bepalen van de hoogte van (een redelijke) marge voor de komende jaren (belangrijkste conflict tussen Curoil en de OLB de afgelopen tijd);

3. Het ontwikkelen van een prijsmechanismemodel om discussies in de toekomst te voorkomen.

De eerste opdracht "tijdelijke tarieven voor de maand juli" is zeer snel en makkelijk gegaan. De tarieven zijn ingegaan op 1 juli.

De tweede en derde opdrachten zijn in afrondingsfase. Deadline is 15 juli € (10)(2e) geeft aan te denken dat deze deadline haalbaar zal zijn. Curoil heeft een voorstel gedaan waar nu een tegenvoorstel van de commissie zal worden gedaan. De Commissie zal naar verwachting voor drie jaar de marges gaan vaststellen. Data verzameling is belangrijk om diepgaande onderzoeken te kunnen doen.

Er moet een opsplitsing komen in het rekenmodel van Curoil en toewijzing van kosten. Curoil zou administratief meer opgesplitst moeten worden in een Curaçao deel en een Bonaire deel. De hoge operationele kosten worden nu ook doorvertaald naar Bonaire waaronder diverse opslagen en toeslagen vanwege de crisis bij de raffinaderij op Curaçao. BTP is daarbij uitgebreid geïnformeerd. De hoge kosten moeten op een of andere manier verrekend worden in de brandstofprijzen. Dit gebeurt momenteel met een aantal centen per liter, er wordt verwacht een tiental centen erbij komen om de 2e helft van dit jaar op te lossen.

7. Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking; toelichting door (10)(2e) (stand van zaken juli 2020)

Escrow rekening: BOPEC heeft het kort geding tegen de Escrowagent verloren. De Escrowrekening mag vooralsnog niet meer gebruikt worden na de in de licentie overeengekomen datum (30 juni). De Escrowagent heeft nu zelfstandig een OFAC-licentie aangevraagd. Door de Taskforce is hulp van het Ministerie van Buitenlandse Zaken ingeroepen en van de NL-ambassade in Washington om het belang van de escrowrekening bij OFAC te bepleiten. Als het lukt is er voor de komende periode (eind van dit jaar) nog geld voor salarissen, maar is er nog geen oplossing voor structurele financiële probleem bij BOPEC. Het biedt wel de mogelijkheid om na te denken over wie BOPEC zou kunnen overnemen als bedrijf. Scenario's faillissement/doorstart: Positie van Bonaire is om een snelle doorstart te maken mocht BOPEC-failliet gaan. Het gaat 20 -24 maanden duren om BOPEC op te bouwen en kost dit minstens 180 miljoen USD. Het risico is dat er partijen betrokken kunnen raken die minder goede reputaties hebben.

De spanningen lopen op bij de werknemers. PDVSA houdt vol dat onderhandeld wordt met investeerders. De vakbonden plannen een protest om aandacht voor de situatie te vragen.

8. Wat verder ter tafel komt.

-

9. Datum eerstvolgende stuurgroep

Volgende vergadering stuurgroep laatste week van augustus, namelijk op vrijdag 28 augustus.

Agenda Stuurgroep Brandstof 10 juli 2020

09.00 Bonaire tijd; 15.00 uur Europees NL tijd

1) Opening en mededelingen door de voorzitter

Gezaghebber dhr. E. Rijna

2) Goedkeuring agenda

3) Algehele stand van zaken project Brandstoffen

Mondelinge toelichting door (10)(2e)

4) Stand van zaken noodmaatregelen

Toelichting EZK

5) Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Toelichting stand van zaken ter bespreking door (10)(2e)

- 100 % Deelneming EZK in nieuw op te richten rechtspersoon, planning.

6) Commissie OLB-Curoil over prijsmechanismemodel en marge

Toelichting op werkzaamheden commissies en voortgang door (10)(2e)

7) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking; toelichting door (10)(2e)

- Escrowrekening
- Scenario's faillissement/doorstart

8) Wat verder ter tafel komt

9) Afspraken en datum volgende stuurgroep

- Voorstel volgende vergadering Stuurgroep: laatste week augustus/1^e week september 2020

To: (10)(2e) [(10)(2e)@link-ers.com]; (10)(2e) | Taskforce LongTerm Solution Fuel Storage'[(10)(2e)]@taskforce-
ltsfs.com]; (10)(2e)) - DGMI[(10)(2e)]@minienw.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 10/29/2020 10:32:53 PM
Subject: STUKKEN STUURGROEP
Received: Thur 10/29/2020 10:32:59 PM
[20201030 Agenda Stuurgroep Brandstoffen met revisies.docx](#)
[20200710 Verslag Stuurgroep BS met revisies .docx](#)

(10)(2e), (10)(2e),

Zie bijgevoegd het concept-verslag met behoorlijk veel revisies. Ik heb de agenda slechts beperkt aangepast (iets formeler, voornamen eruit, (10)(2e) toegevoegd).

Graag de wijzigingen in het verslag overnemen. In de bestandsnamen staat nu nog opgenomen "met revisies". Bestanden herbenoemen.

Graag schone documenten naar de Stuurgroepleden sturen; dus agenda, verslag, en brief OTB aan Gezaghebber (eerder al gestuurd).

Met vriendelijke groeten,

(10)(2e)

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.



Agenda stuurgroep

Voorzitter

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

Bestuurskantoor

Plaza Reina Wilhelmina 1

Bonaire CN

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)@link-ers.com

Betreft Brandstoffen
Vergaderdatum 30 oktober 2020
Vergaderplaats Webex
Vergaderingsnummer: xxx
Wachtwoord voor vergadering: xxx

Uitgenodigd Gezaghebber E. Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde E. Tjin Asjoe
(10)(2e) (10)(2e) RenO
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce
LTSFS))
(10)(2e) (IenW)
(10)(2e) (EZK)
(10)(2e) BZK)
(10)(2e) BZK)
(10)(2e) local support)

1) Opening, mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)**2) Verslag Stuurgroep (Bijlage)****3) Goedkeuring agenda****4) Stand van zaken project Brandstof**

Toelichting door (10)(2e) (10)(2e)

5) Stand van zaken Oprichting rechtspersoon "Bonaire Brandstof Terminals"

Toelichting EZK

Om het publieke belang van leveringszekerheid van brandstoffen en de veilige opslag daarvan op Bonaire structureel te borgen is besloten om onder EZK een beleidsdeelneming op te richten. Deze beleidsdeelneming met EZK als 100%

aandeelhouder zal de realisatie, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van veilige brandstofopslag- en overslagvoorzieningen en daarbij behorende infrastructuur op twee locaties op Bonaire (doen) verzorgen. Veiligheid voor de omgeving en medewerkers is hierbij een vereiste. Hiermee wordt voorkomen dat de energie- en brandstofvoorziening op Bonaire – ook op lange termijn – in gevaar komt.

6) Stand van zaken indienen projectplan voor subsidie project "Transitie terminal Hato naar vrachthaven locatie (showcase Hato)"

Ter besluitvorming. Toelichting IenW en Directeur Directie Ruimtelijke Ontwikkeling

Met het lopende project brandstof op Bonaire wordt het aantal grote brandstofopslagen van drie naar twee locaties teruggebracht. De locatie Hato (benzine en diesel) wordt opgeheven en verhuist naar Airport Zuid. Met het terugbrengen van het aantal locaties worden planologische, milieu-, en governance en óók de belangen van de bevolking gediend.

De huidige opslag van benzine en diesel bij Hato grenst aan een woonwijk en de drinkwatervoorziening van Bonaire. Behoud van opslag op deze locatie vraagt grote investeringen in brandveiligheidsmaatregelen en is ongewenst gelet de risico's voor de omgeving en de voorkeur van het bestuurscollege om in het gebied een nieuwe vrachthaven te realiseren. Verplaatsing van de opslag is ook een noodzakelijke voorwaarde van de realisatie van zowel de nieuwe brandstof terminal "Airport Zuid" als de beoogde vrachthaven.

Vanuit maritiem oogpunt is noodzakelijk dat het Havenbedrijf Bonaire verder professionaliseert naar een efficiënte bedrijfsvoering, ondersteund door een adequaat ingericht stelsel van nautische dienstverleners en dat de maritieme infrastructuur adequaat en toekomstbestendig is ingericht;

Om deze transitie mogelijk te maken is een deelproject transitie Hato-vrachthaven door het OLB en IenW goedgekeurd. In dit project nemen huidige terminal eigenaar (Curoil), lokale overheid en haven autoriteiten, Rijk en Port of Amsterdam deel. Voor de sanering en herontwikkeling van het gebied is bij IenW een budget gereserveerd van 3,5 miljoen euro.

Het OLB zal een aanvraag moeten indienen voor financiering van het project. Deze aanvraag vereist ook een uitgewerkt projectplan.

Voorgesteld besluit:

1. Het bestuurscollege te adviseren een projectteam in te richten die met ondersteuning vanuit IenW;
 - a. Uiterlijk 1 februari 2021 een projectvoorstel opstelt en bij IenW indient ter verkrijgen van een bijzondere uitkering van 3,5 miljoen euro voor het project "Transitie Hato";

7) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e) en Gezaghebber)

8) Proces overleg over Bestuursovereenkomst; afspraken en planning.

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e))

9) Opdrachtverlening OLB nul situatie onderzoek schade aan wegen door brandstof transport van Hato naar Contour Global

Ter besluitvorming, toelichting IenW en Directeur R&O

Het transport van brandstof ten behoeve van de stroomvoorziening gaat op dit moment op basis van noodmaatregelen via Hato en Rincon. Gedeputeerde Kroon heeft aangegeven dat de wegen tussen Hato, Rincon en Contour Global niet berekend zijn op zwaar transport meerdere malen per dag en dat dit schade toebrengt aan de wegen.

Hierover is discussie geweest in de stuurgroep milieu en is voorgesteld dat inzichtelijk wordt gemaakt of en in welke mate schade vast te stellen is. Hiertoe moet opdracht voor een nul situatie onderzoek worden gegeven.

Voorgesteld besluit:

Het bestuurscollege te adviseren opdracht te geven aan een consultancy om een nul situatie onderzoek uit te voeren

10) Brief OTB aan gezaghebber inzake veiligheid Luchthaven, benodigde aanvullend middelen brandveiligheid Airport

Ter bespreking. Toelichting IenW

De opslag van kerosine op de luchthaven is nog altijd onveilig en in strijd met de eisen in de milieuvergunning. De stuurgroep heeft meerdere malen kennis genomen van de situatie. De Inspectie Luchtvaart en Transport bereid maatregelen voor.

De Directeur Bonaire International Airport heeft een brief hierover opgesteld. Belangrijk is om een proces af te spreken om deze z.s.m te beantwoorden.

11) Rondvraag

12) Datum volgende stuurgroep

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

Verslag stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +59 (10)(2e)
(10)(2e)@link-ers.com

Betreft Brandstoffen LTSFS
Vergaderdatum 10 juli 2020
Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde Tiin Asioe
(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) RenO,
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce),
(10)(2e) (IenW), (10)(2e) EZK, (10)(2e)
(10)(2e) BZK), (10)(2e) (IenW), (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e)

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber dhr. Rijna opent het overleg.

Mededelingen;

Dhr. Tjin Asjoe kan niet bij het overleg aanwezig zijn en (10)(2e) zal later inbellen.

(10)(2e) tijdelijk wordt tijdelijk vervangen door (10)(2e) tot dat

(10)(2e) het dossier overneemt.

(10)(2e) neemt vanaf nu namens EZK deel aan de Stuurgroep vergaderingen in plaats van (10)(2e)

2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

3. Algehele stand van zaken project Brandstoffen

Toelichting door (10)(2e)

Ondanks de coronacrisis is er een forse voortgang gemaakt op aantal terreinen van dit dossier.

Over de eigendomsverhoudingen binnen de op te richten nieuwe onderneming is de afgelopen driekwart jaar over diverse varianties gesproken. Er is na afweging van voor en nadelen gekozen voor een 100% aandeelhouderschap van EZK door middel van een beleidsdeelneming in een nieuwe rechtspersoon. Door een projectteam van EZK en IenW wordt gewerkt aan een spoedige oprichting. die hiermee bezig is .

De noodmaatregelen zijn sinds 17 april in werking.. Curoil verzorgt de brandstofvoorziening (diesel) richting Contour Global. De logistiek is een behoorlijke uitdaging maar het loopt goed.

Het project showacase Hato is randvoorwaardelijk voor een de structureel oplossing (van 3 naar 2 locaties).

(10)(2e) (10)(2e) maakt zich ernstige zorgen over hoe het OLB dit belangrijke project de komende periode gaat aanvragen en vervolgens bemensen. De subsidie van 3,5 miljoen euro komt in gevaar als de aanvraag om een bijzondere uitkering niet goed en volledig, inclusief plan van aanpak, wordt ingediend. Het moet duidelijk worden wie dit project binnen OLB gaat voorbereiden en uiteindelijk trekken.

Over de nog te sluiten Bestuursovereenkomst geeft (10)(2e) (10)(2e) aan dat dit een overeenkomst is die het rijk wil sluiten met OLB over diverse zaken die randvoorwaardelijk zijn voor het bouwen van de nieuwe terminals. Het gaat hierbij met name de overdracht van de OTB-assets, reservering en uitgifte van de gronden, prijzen, vergunningen die verleend moeten worden voordat er daadwerkelijk van start gegaan kan worden. De huidige ondercapaciteit bij het OLB (er zijn veel niet ingevulde vacatures is een groot zorgpunt dat snel en efficiënt aangepakt moet worden..

Gezaghebber dhr. Rijna vraagt hoe de zorgen aangepakt kunnen worden. Voorstel van Gezaghebber dhr. Rijna om met grote urgentie een conference call te plannen met een klein comité om te bepalen hoe het verder moet gaan.

4. Stand van zaken noodmaatregelen

Toelichting door EZK.

Dit proces verloopt goed ondanks alle logistieke uitdagingen die er zijn. EZK heeft een samenwerkingsovereenkomst met Curoil gesloten om ervoor te zorgen dat de logistieke knelpunten die er nu nog zijn aangepakt kunnen worden. Met een subsidie van EZK wordt een tank opgeknapt op de Curoillocatie Hato om meer tijdelijke opslagcapaciteit dieselolie te creëren. Er is met aanzienlijke vertraging, gestart met de werkzaamheden bij de luchthaven voor het bouwen van een verlaadstation. Dit is in september, uiterlijk oktober klaar. Als het verlaadpunt klaar is, wordt overgestapt van de inzet van dieselolie voor de electriciteitscentrale naar zware stookolie.

Gezaghebber Rijna stelt heldere communicatie voor. Mensen moeten bewust worden gemaakt van wat er allemaal gebeurt om de leveringszekerheid te garanderen. Voorstel om in de week van 13-17 juli een bericht te publiceren over de bouw van het laadstation en wat er verder staat. Te gebeuren (10)(2e) blijft de communicatie over de noodmaatregelen doen. (10)(2e) doet de afstemming samen met EZK, IenW, BZK en RCN.

5. Stand van zaken nieuwbouw olieterminals Karpata en Airport Locatie

Toelichting stand van zaken door (10)(2e) De 100% beleidsdeelneming moet eind dit jaar afgerond zijn (harde deadline). Reden hiervoor is dat het geld in 2020 beschikbaar is op de begroting en daarom ook dit jaar nog besteed moet worden.. Er zal een vennootschap opgericht worden en hiervoor worden inmiddels statuten

opgesteld en een businessplan opgesteld. Er wordt nagedacht over de inbreng van vreemd vermogen in het bedrijf, de benoeming van bestuurders en Raad van commissarissen. De formele oprichting van de Vennootschap heeft hoge prioriteit. Er zullen diverse overeenkomsten met verschillende partijen gesloten moeten worden. Een Bestuursovereenkomst met het OLB, een intentieovereenkomst met Curoil voor de exploitatie en distributie. Tevens wordt gewerkt aan de voorbereiding van van surveys en een meer gedetailleerd ontwerp. Advies van Gezaghebber dhr. Rijna is om het OLB te laten meekijken met het projectteam. De heer Rijna geeft de boodschap mee om de lokale context hier goed in mee te nemen en Bonaire te betrekken in bij de besluitvorming.

Hierbij geeft (10)(2e) dat eind augustus/begin september een IenW/EZK/EBN delegatie naar Bonaire komt en uitgebreid met het Bestuur van Bonaire en stakeholders gesproken zal worden.

6. Commissie OLB-Curoil over prijsmechanismemodel en marge

Toelichting op werkzaamheden commissies en voortgang door (10)(2e)
(10)(2e) Commissie brandstoffen: Er zijn twee commissies die in de praktijk als één commissie functioneren. Deze zijn inmiddels van start gegaan. Er nemen een aantal mensen van Curoil aan de commissie deel; (10)(2e)
(10)(2e) die voor Curoil Bonaire verantwoordelijk is en ook Curoil medewerkers vanuit Curaçao zie aanwezig zullen zijn bij alle sessies. Vanuit het OLB nemen deel, (10)(2e) als (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) De Commissie vergadert twee keer per week.. Het Bureau Telecommunicatie en Post (BTP, Curaçao) schuift regelmatig aan. Het BTP zijn de toezichthouders op Curaçao I en stellen de tarieven op Curaçao vast. Bonaire wil graag aansluiten op hoe het op dit model op Curaçao werkt. .

De commissie heeft drie opdrachten gekregen:

1. De tijdelijke oplossing voor de brandstoftarieven van de maand Juli;
2. Bepalen van de hoogte van (een redelijke) marge voor de komende jaren (belangrijkste conflict tussen Curoil en de OLB de afgelopen tijd);

3. Het ontwikkelen van een prijsmechanismemodel om discussies in de toekomst te voorkomen.

De eerste opdracht "tijdelijke tarieven voor de maand juli" is zeer snel en makkelijk gegaan. De tarieven zijn ingegaan op 1 juli.

De tweede en derde opdrachten zijn in afrondingsfase. Deadline is 15 juli en (10)(2e) geeft aan te denken dat deze deadline haalbaar zal zijn. Curoil heeft een voorstel gedaan waar nu een tegenvoorstel van de commissie zal worden gedaan. De Commissie zal naar verwachting voor drie jaar de marges gaan vaststellen. Data verzameling is belangrijk om diepgaande onderzoeken te kunnen doen.

Er moet een opsplitsing komen in het rekenmodel van Curoil en toewijzing van kosten. Curoil zou administratief meer opgesplitst moeten worden in een Curaçaodeel en een Bonairedeel.. De hoge operationele kosten worden nu ook doorvertaald naar Bonaire waaronder diverse opslagen en toeslagen vanwege de crisis bij de raffinaderij op Curaçao. BTP is daarbij uitgebreid geïnformeerd. De hoge kosten moeten op een of ander manier verrekend worden in de brandstofprijzen. Dit gebeurt momenteel met een aantal centen per liter, er wordt verwacht een tiental centen erbij komen om de 2e helft van dit jaar op te lossen.

7. Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking; toelichting door (10)(2e) (stand van zaken juli 2020)

Escrow rekening: BOPEC heeft het kort geding tegen de Escrowagent verloren. De Escrowrekening mag vooralsnog niet meer gebruikt worden na de in de licentie overeengekomen datum (30 juni). De Escrowagent heeft nu zelfstandig een OFAC-licentie aangevraagd. Door de Taskforce is hulp van het Ministerie van Buitenlandse Zaken ingeroepen en van de NL-ambassade in Washington om het belang van de escrowrekening bij OFAC te bepleiten. Als het lukt is er voor de komende periode (eind van dit jaar) nog geld voor salarissen, maar is er nog geen oplossing voor structurele financiële probleem bij BOPEC. Het biedt wel de mogelijkheid om na te denken over wie BOPEC zou kunnen overnemen als bedrijf.

Scenario's faillissement/doorstart: Positie van Bonaire is om een snelle doorstart te maken mocht BOPEC-failliet gaan. Het gaat 20 -24 maanden duren om BOPEC op te bouwen en kost dit minstens 180 miljoen USD. Het risico is dat er partijen betrokken kunnen raken die minder goede reputaties hebben.

De spanningen lopen op bij de werknemers. PDVSA houdt vol dat onderhandeld wordt met investeerders ., De vakbonden plannen een protest om aandacht voor de situatie te vragen..

8. Wat verder ter tafel komt.

-

9. Datum eerstvolgende stuurgroep

Volgende vergadering stuurgroep laatste week van augustus, namelijk op vrijdag 28 augustus.



Agenda stuurgroep

Voorzitter
Edison Rijna
Gezaghebber Bonaire

Bestuurskantoor
Plaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

(10)(2e) **SGBrandstoffen**
(10)(2e)
Stuurgroep brandstoffen

M + (10)(2e)
(10)(2e) link-ers.com

Betreft Brandstoffen
Vergaderdatum 30 oktober 2020
Vergaderplaats Webex
Vergaderingsnummer: (10)(2g)
Wachtwoord voor vergadering: (10)(2g)

Uitgenodigd Gezaghebber E. Rijna, voorzitter Stuurgroep
(10)(2e) gedeputeerde E. Tjin Asjoe
(10)(2e) RenO
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce
(10)(2e)
(10)(2e) (IenW)
(10)(2e) (EZK)
(10)(2e) (BZK)
(10)(2e) (BZK)
(10)(2e) (local support)

1) Opening, mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

2) Verslag Stuurgroep (Bijlage)

3) Goedkeuring agenda

4) Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e) (10)(2e)

5) Stand van zaken Oprichting rechtspersoon "Bonaire Brandstof Terminals"

Toelichting EZK

Om het publieke belang van leveringszekerheid van brandstoffen en de veilige opslag daarvan op Bonaire structureel te borgen is besloten om onder EZK een beleidsdeelneming op te richten. Deze beleidsdeelneming met EZK als 100%

aandeelhouder zal de realisatie, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van veilige brandstofopslag- en overslagvoorzieningen en daarbij behorende infrastructuur op twee locaties op Bonaire (doen) verzorgen. Veiligheid voor de omgeving en medewerkers is hierbij een vereiste. Hiermee wordt voorkomen dat de energie- en brandstofvoorziening op Bonaire – ook op lange termijn – in gevaar komt.

6) Stand van zaken indienen projectplan voor subsidieproject "Transitie terminal Hato naar vrachthaven locatie (showcase Hato)"

Ter besluitvorming. Toelichting IenW en Directeur Directie Ruimtelijke Ontwikkeling

Met het lopende project brandstof op Bonaire wordt het aantal grote brandstofopslagen van drie naar twee locaties teruggebracht. De locatie Hato (benzine en diesel) wordt opgeheven en verhuist naar Airport Zuid. Met het terugbrengen van het aantal locaties worden planologische, milieu-, en governance en óók de belangen van de bevolking gediend.

De huidige opslag van benzine en diesel bij Hato grenst aan een woonwijk en de drinkwatervoorziening van Bonaire. Behoud van opslag op deze locatie vraagt grote investeringen in brandveiligheidsmaatregelen en is ongewenst gelet de risico's voor de omgeving en de voorkeur van het bestuurscollege om in het gebied een nieuwe vrachthaven te realiseren. Verplaatsing van de opslag is ook een noodzakelijke voorwaarde van de realisatie van zowel de nieuwe brandstof terminal "Airport Zuid" als de beoogde vrachthaven.

Vanuit maritiem oogpunt is noodzakelijk dat het Havenbedrijf Bonaire verder professionaliseert naar een efficiënte bedrijfsvoering, ondersteund door een adequaat ingericht stelsel van nautische dienstverleners en dat de maritieme infrastructuur adequaat en toekomstbestendig is ingericht;

Om deze transitie mogelijk te maken is een deelproject transitie Hato-vrachthaven door het OLB en IenW goedgekeurd. In dit project nemen huidige terminal eigenaar (Curoil), lokale overheid en havenautoriteiten, Rijk en Port of Amsterdam deel. Voor de sanering en herontwikkeling van het gebied is bij IenW een budget gereserveerd van 3,5 miljoen euro.

Het OLB zal een aanvraag moeten indienen voor financiering van het project. Deze aanvraag vereist ook een uitgewerkt projectplan.

Voorgesteld besluit:

1. Het bestuurscollege te adviseren een projectteam in te richten die met ondersteuning vanuit IenW;
 - a. Uiterlijk 1 februari 2021 een projectvoorstel opstelt en bij IenW indient ter verkrijgen van een bijzondere uitkering van 3,5 miljoen euro voor het project "Transitie Hato";

7) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e) (10)(2e) en Gezaghebber)

8) Proces overleg over Bestuursovereenkomst; afspraken en planning.

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e) (10)(2e))

9) Opdrachtverlening OLB nul situatie onderzoek schade aan wegen door brandstof transport van Hato naar Contour Global

Ter besluitvorming, toelichting IenW en Directeur R&O

Het transport van brandstof ten behoeve van de stroomvoorziening gaat op dit moment op basis van noodmaatregelen via Hato en Rincon. Gedeputeerde Kroon heeft aangegeven dat de wegen tussen Hato, Rincon en Contour Global niet berekend zijn op zwaar transport meerdere malen per dag en dat dit schade toebrengt aan de wegen.

Hierover is discussie geweest in de stuurgroep milieu en is voorgesteld dat inzichtelijk wordt gemaakt of en in welke mate schade vast te stellen is. Hiertoe moet opdracht voor een nul situatie onderzoek worden gegeven.

Voorgesteld besluit:

Het bestuurscollege te adviseren opdracht te geven aan een consultancy om een nul situatie onderzoek uit te voeren

10) Brief OTB aan gezaghebber inzake veiligheid Luchthaven, benodigde aanvullend middelen brandveiligheid Airport

Ter bespreking. Toelichting IenW

De opslag van kerosine op de luchthaven is nog altijd onveilig en in strijd met de eisen in de milieuvergunning. De stuurgroep heeft meerdere malen kennisgenomen van de situatie. De Inspectie Luchtvaart en Transport bereid maatregelen voor.

De Directeur Bonaire International Airport heeft een brief hierover opgesteld. Belangrijk is om een proces af te spreken om deze z.s.m. te beantwoorden.

11) Rondvraag

12) Datum volgende stuurgroep

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

Bestuurskantoor

Plaza Reina Wilhelmina 1

Bonaire CN

Verslag stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)(2e) com

Betreft Brandstoffen LTSFS
Vergaderdatum 30 oktober 2020
Vergaderplaats Webex
Aanwezig Gezaghebber E. Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde E. Tjin Asjoe

(10)(2e) RenO,
(10)(2e) (IenW, (10)(2e)
Taskforce),
(10)(2e) (10)(2e)(IenW),
(2e) (EZK),
(10)(2e) (BZK),
(10)(10)(2e) (BZK), vervangen door (10)(2e)
(10)(2e) (local support)

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber Rijna opent het overleg. Er zijn geen mededelingen.

2. Verslag Stuurgroep

Verslag SG 10.07.2020 is geaccordeerd.

3. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

4. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft een toelichting. Er wordt hard gewerkt aan de oprichting van het nieuwe bedrijf dat de terminal moet gaan bouwen. Er wordt verwacht dat begin 2021 het bedrijf daadwerkelijk er is. Er zal een Bestuursovereenkomst moeten worden gesloten. In het Bestuursovereenkomst moet er een aantal afspraken gemaakt worden tussen het Rijk en het OLB. Het gaat over het overdracht van Oil Trading Bonaire. Er werd hierover geschakeld met (10)(10)(2e) en is afgesproken dat de komende week de juristen van EZK, IenW en OLB hier inhoudelijk verder zullen spreken. De afgelopen woensdag 28.10.2020 is het in het bestuurscollege aan de orde geweest. De bestuursovereenkomst is randvoorwaardelijk voor de uitvoering van het project. Het is belangrijk om een versie te hebben die in begin januari getekend kan worden zodat het project verder kan.

De showcase oftewel de transitie project Hato hangt hiermee samen. Het gaat om een bedrag van 3.5 mln euro aan subsidie voor de transitie van de Hato terrein naar de airport terrein. Er is vorige week een projectvoorstel ingediend die alleen over wegen ging. Het is niet wat er verwacht werd. Nu werd er afgesproken dat er een projectteam komt die een goed projectvoorstel voor de transitie van Hato moet opstellen. Er is meer tijd beschikbaar. Er is wat verschoven met begrotingsposten en het is van belang dat er aan de kant van de OLB een projectteam wordt samengesteld.

In de brief van OTB over brandveiligheid wordt het volgende aangestipt. Er is geld beschikbaar, maar er is een te kort om alle maatregelen te kunnen uitvoeren. Er zijn vragen van de directeur van OTB over hoe om te gaan met eventuele overdracht.

Er zijn parallelle discussies die gevoerd moeten worden die te maken hebben met de bezetting bij verschillende directies die belangrijk zijn voor het uitvoeren van dit project.

Deze week (week 44) wordt gesproken met de nieuwe directeur van RenO, waarvan in de komende periode projectteam samengesteld moeten worden voor de lopende projecten.

Gezaghebber Rijna vraagt over de stand van zaken van het overlaadstation. (10)(2e) geeft aan dat het overlaadstation eind oktober/begin november gereed zou moeten zijn. Er is wat vertraging vanwege Covid en er is een nieuwe ronde aan verbouwingen gaande bij Damen shipyard en moet in eind november gereed zijn met het overlaadstation. De verbouwing van de Barges zou in begin november moeten zijn. Zij zitten bijna in de eindfase.

5. Stand van zaken Oprichting rechtspersoon "Bonaire Brandstof Terminals"

(10)(2e) geeft een toelichting. Zij zijn druk bezig met het **voorrunde** procedures en het informeren van de eerste en tweede kamer voor de deelneming. Het advies van de algemene rekenkamer is binnen. De instemming ligt nu bij de ministerraad en als zij akkoord gaan, dan gaat het naar de kamers. Er wordt verwacht dat het in de week van 06 of 09 november gaat plaatsvinden. Het parlement krijgt 6 weken de tijd om vragen in te dienen en er moet hierop **gereageerd worden**.

Een ontmoeting met de kwartiermaker, (10)(2e) is inmiddels geweest. Hij is aan het inlezen en zelf de plannen aan het maken over hoe hij alles gaat aanpakken. EZK is bezig met het financiële gedeelte. Zij hadden contact met pensioenfondsen Caribisch Nederland die geïnteresseerd is en moeten verder met hen in gesprek over de voorwaarden. Er is ook een gesprek geweest met een Nederlandse bank. Fijn zou zijn om een stap erin te kunnen zetten voor de bestuursovereenkomst, omdat er veel randvoorwaarden erin zitten die gecreëerd moet worden voor het oprichten van BBT. Er zou een projectmanager hiervoor aangetrokken worden. De vraag is of dat rond is of wat de status daarvan is. Vanuit de OLB is het voor september afgesproken.

(10)(2e) is van mening dat er een aantal knopen doorgehakt moeten worden. De Haagse departementen kant hebben tijd nodig om daarna te kijken en uiteraard ook vanuit het bestuurscollege. De bestuursovereenkomst is een overeenkomst waar het bestuurscollege zich aan bindt en waar er verschillende departementen zich aan binden. Qua doorlooptijd is er een paar weken nodig. Er moet scherp afgesproken worden van wanneer het afgerond moet worden en wanneer de openstaande punten zodanig kunnen escaleren zodat het besloten kan worden.

(10)(2e) vraagt of er inderdaad voornemens zijn om een projectmanager hiervoor aan te trekken.

(10)(2e) icht hierbij toe dat dat gedeelte bijna rond is. In de week van 02 november wordt het getekend. Het ligt in de afrondende fase. De projectmanager wordt ook de contactpersoon voor EZK en BBT.

(10)(2e) geeft een toelichting over de vergunningverlening. De technische coördinatie van het vraagstuk ligt in handen van Hashkoning en ze zijn bezig met de collega's van RenO een inventarisatie van alle nodige vergunningen en wat erbij komt kijken om een vergunning aanvraag in te dienen. Het verbouwen van twee olieterminals is nogal wat. Hiervoor moet veel survey worden uitgevoerd o.a. topografisch surveys, onderwater surveys, MER en ook een natuurstudie. Inmiddels is er een startnotitie opgesteld.. Het wordt verwacht dat op het moment dat BBT wordt opgericht dat ze ver in het proces van voorbereiding van de vergunningsplanning terecht zullen zijn gekomen.

De MER moet opgesteld worden met de keuzes over infrastructuur. Een overleg met Stinapa is gaande.

6. Stand van zaken indienen projectplan voor subsidieproject "Transitie terminal Hato naar vrachthaven locatie (showcase Hato)"

(10)(2e) geeft een toelichting. Er wordt twee terminals gebouwd. Het wordt een grote operatie met het verplaatsen van de functies van Curoil Hato naar airport zuid. De functies bij de locatie Hato moeten worden verhuisd naar Airport Zuid.. Daarnaast moet een nieuwe bestemming aan Hato worden gegeven.. De minister van IenW heeft een budget gereserveerd van 3.5 mln euro om de transitie van olieterminal naar nieuwe bestemming te realiseren. De financiën is opzicht geregeld. Het OLB zal een aanvraag moeten indienen voor subsidie van het project. Een aanvraag voor de subsidie is tot augustus volgend jaar mogelijk. Het is een complex project en hiervoor is er een projectteam nodig. Hierover gesprek gehad met (10)(2e) Het voorstel is om het bestuurscollege te adviseren een projectteam in te richten die met ondersteuning vanuit IenW uiterlijk 01 februari 2021 een projectvoorstel opstelt en bij IenW indient voor het verkrijgen van de bijzondere uitkering voor het project "Transitie Hato".

De eisen die gesteld zijn is good governance. De showcase duidt op de noodzaak dat er "Good Governance" moet blijken uit de uitvoering van het project. In het bestuursakkoord staat de afspraak tussen Bonaire en Rijk om te komen tot verbeterplannen voor directie RenO. Het voorstel is om hiermee aan de slag te gaan. De eerste gesprekken met de directie RenO zijn al opgestart. Het is een deelproject in een groter project verbeterplan organisatie OLB. Er wordt graag samengewerkt met het projectteam voor vormgeving. Er moet datum erin gezet worden en tot resultaten te komen.

(10)(2e) voegt hierbij toe dat zij afgelopen week uitgebreid hierover gesproken hadden. Geconcludeerd is dat er een projectteam hiervoor nodig is om dit goed te kunnen organiseren. Er moet in de stuurgroepen besloten worden dat er een projectteam daadwerkelijk komt.

(10)(2e) voegt hierbij toe dat hij voortaan zeer frequent in contact zal zijn met de betrokkenen om zo snel mogelijk tot het voorstel te komen voor een werkgroep.

(10)(2e) geeft aan dat hij zeer tevreden is met de ontwikkelingen en met de uitvoering om de belangrijke projecten te realiseren voor Bonaire.

7. Stand van zaken BOPEC

(10)(2e) geeft een toelichting. De Escrow-rekening licentie verloopt per 31 december 2020. ILT heeft BOPEC een aantal eisen opgedragen maar doet zelf de uitvoering omdat BOPEC geen middelen heeft. De olie overpompen in twee grote tanks zodat het veilig opgeslagen kan worden en geen direct risico voor de omgeving oplevert is inmiddels gebeurd. Dit gaat flink geld kosten, mogelijk tussen 0,5 tot 1 mln. Er werd in de eilandsraad vragen gesteld over de toekomst van BOPEC. Er moet voorbereid worden op de situatie na 31 december 2020. Er werd aan de landsadvocaat gevraagd welke instrumenten er zijn en wat het betekent als BOPEC niet meer aan de voorwaarden kan voldoen. In de erfpacht overeenkomst die BOPEC met het OLB heeft zit er een aantal voorwaarden over de werkgelegenheid, betalingen etc. Er is mogelijk een aanknopingspunt om BOPEC na 31 december 2020 of daarvoor te wijzen op de verplichtingen. BOPEC geeft aan nog steeds samen met PDVSA in overleg te zijn met 3^e partijen. Als de nieuwe algemeen directeur op Bonaire is om zo spoedig mogelijk een overleg te hebben over wat daadwerkelijk de plannen van BOPEC en PDVSA zijn. PDVSA moet op korte termijn duidelijk maken wat er gaat gebeuren. Gezaghebber Rijna voegt hierbij toe dat er diverse situaties spelen die vraagtekens doen ontstaan. De management director is met zijn gezin richting Bonaire omdat er echter geen duidelijkheid over de toekomst van Venezuela is.

Twee weken geleden zijn een aantal materialen op Bonaire aangekomen voor herstelwerkzaamheden en investeringen op de BOPEC te realiseren. Wat er op de Escrow rekening staat om salarissen te betalen tot eind van het jaar, is het onwaarschijnlijk dat er gebruikt zal worden van de fondsen voor investeringen. Bonaire wil BOPEC draaiend houden voor het genereren van werkgelegenheid en inkomsten voor het eiland op een veilige en milieuvriendelijke manier.

(10)(2e) stelt hiervoor om begin volgende week (03 november 2020) in kleine comité (gezaghebber en gedeputeerde) verder te praten over de mogelijkheden van BOPEC en de nieuwe ambassadeur in Caracas te bellen om te kijken of hij contact kan leggen met PDVSA over wat de plannen zijn na 31 december 2020.

8. Proces overleg over Bestuursovereenkomst; afspraken en planning.

(10)(2e) cht hierbij toe dat in week 45 het juridische overleg plaats zal vinden. Op basis daarvan zal er een nieuw concept worden gemaakt. Dat moet snel aan beide kanten worden gedeeld zodat er gekeken kan worden welke knelpunten er daar nog zitten. Er zijn aantal zaken die besproken moeten worden. Een voorstel om vanaf week 45 contact hebben over de knelpunten die in de bestuursovereenkomst.

9. Opdrachtverlening OLB nul situatie onderzoek schade aan wegen door brandstof transport van Hato naar Contour Global.

(10)(2e) geeft hierbij een korte toelichting. Het is noodzakelijk dat er geconstateerd wordt dat er objectief is vastgesteld of er inderdaad schade is. Het OLB moet zo snel mogelijk een consultancy inschakelen die op basis van objectieve criteria kan vaststellen of er daadwerkelijk schade is en een rapport aanbieden aan de departementen in Den Haag zodat zij verder meekunnen.

Gezaghebber Rijna voegt hierbij toe dat dit onderwerp toegevoegd zal worden aan de agenda van het bestuurscollege.

(10)(10)(2e) voegt hiertoe bij dat dit in de stuurgroep mobiliteit ook aan orde is geweest.

(10)(2e) geeft aan dat zij alvast snel een TOR gaan opstellen. En kijken aan de hand van de richtlijnen welke de beste kandidaat is om de werk te gaan uitvoeren.

10. Brief OTB aan gezaghebber inzake veiligheid Luchthaven, benodigde aanvullend middelen brandveiligheid Airport.

Gedeputeerde Tjin Asjoe vraagt of er een snelle manier is om door middel van een bijzondere uitkering de ontbrekende middelen bij te passen die nodig zijn voor de gewenste veiligheidsmaatregelen.

(10)(2e) geeft aan dat niet kan vanuit de middelen die er zijn bestemd zijn voor de nieuwe onderneming. Het gaat hier om (OTB) een overheid NV die achterstallig onderhoudt heeft. Het achterstallige onderhoud moet uitgevoerd worden. Er wordt een beroep gedaan op het OLB. Er is wel al 110k usd door IenW beschikbaar gesteld voor een projectmanager om dit project te kunnen begeleiden. Het wordt meegenomen in de subsidie aanvraag die door Bonaire wordt voorbereid. Als het gaat om een echte investering in de brandveiligheidsvoorschriften zal het van het OLB moeten komen. Er moet een proces afgesproken worden waarin dit gecheckt wordt.

OLB moet intern aantal dingen op een rijtje zetten, zodat de brief beantwoord kan worden.

11. Rondvraag

Een verzoek van (10)(2e) is om te communiceren wie de projectleider zal worden.

12. Datum volgende stuurgroep

Vrijdag 27 november 2020

To: (10)(2e) [(10)(2e)]@link-ers.com]; (10)(2e) | Taskforce LongTerm Solution Fuel Storage' [(10)(2e)]@taskforce-
ltsfs.com]; (10)(2e)) - DGMI [(10)(2e)]@minienw.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Tue 11/17/2020 10:49:00 PM
Subject: AANGEPAST VERSLAG STUURGROEP MILIEU. 20201009_Stuurgroep Milieu(Con)
Received: Tue 11/17/2020 10:49:05 PM
[20201009 Stuurgroep Milieu met revisies van \(10\)\(2e\).docx](#)

(10)(2e),

Zie hierbij als bijlage het aangepaste verslag concept-verslag van de vorige Stuurgroep Milieu. Graag de aanpassingen overnemen en dan graag nog een keer goed checken.

Met vriendelijke groeten,

(10)(2e)

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

Van: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 17 november 2020 21:05
Aan: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)]@minienw.nl>
Onderwerp: Via e-mail verzenden: 20201009_Stuurgroep Milieu (Con)

Dag (10)(2e)

Ik heb het verslag aangepast, kun je hier nog even naar kijken? Dan kan het vandaag nog uit met de agenda.

Grt

(10)(2e)

Uw bericht kan nu met de volgende bijlagen of koppelingen worden verzonden:

20201009_Stuurgroep Milieu (Con)

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.



Verslag stuurgroep

Voorzitter

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

(10)(2e) SGMilieu

(10)(2e)

Stuurgroep Milieu

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)@link-ers.com

Datum

9 oktober 2020

Betreft Milieu
Vergaderdatum 9 oktober 2020
Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde James Kroon
(10)(2e) RenO,
(10)(2e) enH,
Selibon
(10)(2e), Ministerie van IenW
(10)(2e), Ministerie van IenW
(10)(2e) 10)(2e) Milieu IenW

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber Rijna opent het overleg. Hij verwelkomt de nieuwe directeur van RenO, (10)(2e) introduceert zichzelf.

(10)(2e) geeft een korte introductie en stelt hierbij voor om een kennismakingsgesprek met (10)(2e) te laten plannen om de lopende en nieuwe dossiers door te spreken. Voorstel is voor de 2^e helft van week 42.

2. Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

3. Subsidies

A. Afvalbeheer op Maat.

(10)(2e) (10)(2e) geeft hierop een toelichting. Afval op Maat (AoM) is een belangrijk programma voor Bonaire. Waarbij door het Rijk veel geld wordt geïnvesteerd in het verbeteren van het afvalbeheer en de afvalinfrastructuur op Bonaire. Er zijn inmiddels twee aanvragen uitgewerkt en inmiddels zijn 2 tranches subsidie bij het Ministerie van IenW ingediend. De concept-stukken zijn inmiddels aangeleverd bij het ministerie en een besluit over de subsidies is bij de Staatssecretaris in voorbereiding. De 1^e tranche betreft een aanvraag voor het op orde brengen van de opslag en verwerking van afgewerkte olie en de 2^e tranche over een reeks projecten (fiches) die onder Afvalbeheer op Maat

vallen. Het gaat in totaal om een bedrag van rond de 3.3 miljoen USD.

(10)(2e) (10)(2e) is inmiddels akkoord met de aanvragen en verwacht dat de Staatssecretaris op korte termijn positief zal besluiten. De financiële middelen zullen dan nog dit jaar worden uitnekeerd aan Bonaire.

(10)(2e) zegt hieraan toe dat Selibon de formele aanvraag heeft voorgelegd aan het OLB. Deze moet de aanvraag tekenen en formeel aanbieden aan IenW. Gezaghebber dhr. Rijna voegt hieraan toe dat er inderdaad een advies/stukin procedure is gebracht. . Gedeputeerde en de Eilandsecretaris hebben reeds getekend. Afgesproken is dat de formele besluitvorming en indiening uiterlijk maandag 12 oktober afgerond zal worden.

B. **Projectplan Milieu.**

(10)(2e) (10)(2e) geeft op de verschillende projecten een toelichting. Er zijn nog mogelijkheden om de projectaanvragen in te dienen bij IenW. Het gaat om een bedrag van rond 450k USD voor verschillende projecten zoals ondersteuning bij Asbestaanpak op Bonaire tot en met de introductie van IAB. Er is samengewerkt met RenO en er ligt inmiddels een uitgewerkt projectplan klaar. Als het Bestuurscollege akkoord is kan ook deze aanvraag worden ingediend en kan de 450k USD. Toegekend worden.

(10)(2e) (10)(2e) voegt hieraan toe dat er een groot aantal onderwerpen zijn die zowel de directies TenH als RenO raken. Meer overleg en samenwerking over een aantal zaken is noodzakelijk. Het gaat om het oprichten van een informatiepunt milieu maar ook het project koraalbescherming met daarin onderzoek naar gevaarlijke stoffen. Ook komen er middelen vrij oor opruiming van o.a. gevaarlijke (zwerf)asbest en de bijdrage voor projectmanagement brandveiligheid voor de luchthaven (100.000 euro, eerder toegezegd door de Staatssecretaris). OLB zal dit geld beschikbaar stellen aan OTB als uitvoerder van de activiteiten in het kader van de verbetering van de brandveiligheid bij de Airportterminal.

Om de aanvraag nog tijdig in te dienen moet intensief worden samengewerkt. (10)(2e) roept nogmaals op de urgentie daarvan te onderkennen. Deadline voor betaling is 2 december maar daarvoor moet zowel in Den Haag als bij het OLB een intern traject gevolgd worden.

Over het Kruithuis meldt (10)(2e) vermeld dat de voortgang niet voldoende is. Dit project loopt nu al ruim 5 jaar. De laatste stand van zaken zal op korte termijn per email gestuurd worden aan de leden van de Stuurgroep.

(10)(2e) eeft aan dat hij geïnformeerd werd dat de gunningsopdracht aan de aannemer vorige week (week 40) verstrekt is. Hij zal de stukken intern opvragen en hij zal hierover separaat terugkoppelen.

Extra druk is nodig om dit snel gerealiseerd te krijgen. Gedeputeerde Kroon voegt hieraan toe dat om begrotingstechnische redenen de 125k USD spoedig gefactureerd moet worden.. Zijn voorstel is eveneens om extra druk op dit project te zetten.

4. Plan van aanpak

Datum
9 oktober 2020

(10)(2e) geeft hierop een toelichting. De geagendeerde plannen van aanpak zijn voorbereid door de directies R&O, T&H en het Ministerie van I&W en gebaseerd op afspraken in de vorige Stuurgroep.

Twee plannen zijn uit de actielijst gelicht en geagendeerd en er is door de medewerkers van de directies TenH en RenO een aantal mijlpalen op een rij gezet die tot oplossingen voor de problemen moeten leiden. (10)(2e) voegt hieraan toe dat de directie TenH eraan gaat werken en gaat er vanuit dat T&H de nodige ondersteuning van I&W/ODNL zal krijgen.

A. Zeeko

(10)(2e) geeft een toelichting over de situatie bij Santa Clara en het dossier Zeeko. In het Plan van Aanpak staan de mijlpalen waar de Stuurgroep op kan sturen. De autowrakken en het verspreid liggende afval op het terrein bij Santa Clara moet opgeruimd worden. De directie TenH moet hiervoor een einddatum voor een oplossing stellen. Voor deze datum moet de Stuurgroep dan besluiten of Zeeko gelegaliseerd kan worden, met ander woorden of Zeeko een formele een rol kan krijgen in het afvalverwerkingsproces. Bonaire heeft geen autosloperij. Bonaire zal daarom een besluit moeten nemen of Zeeko een inzamelvergunning kan krijgen en hiermee officiële autowrakkeninzamelaar wordt of niet. De directies RenO en TenH werken samen met de omgevingsdienst ODNL (gefinancierd door het Ministerie van IenW) aan een planning en over de legalisatievraag. Het moet duidelijk worden wat er gedaan wordt als Bonaire besluit dat Zeeko geen rol in dit geheel krijgt. Selibon spreekt de wens uit om deze taak over te nemen en uit te voeren.

De projectplannen zijn zodanig opgesteld dat er duidelijke momenten zijn in de Stuurgroep, waarop er daadwerkelijk gestuurd kan worden. Gedeputeerde Kroon spreekt bij voorbaat uit dat Selibon deze rol niet te krijgen en is geen voorstander van het verlenen van een inzamelvergunning aan Zeeko.

(10)(2e) licht toe dat gezien de situatie bij Zeeko, Selibon zelf al werkte aan de voorbereidingen om dit zelf te doen. Hun streefdatum is om 10 januari 2021 hiermee van start te gaan. Selibon is in gesprek met de directie Samenleving en Zorg om personeel hiervoor te krijgen. Er zijn twijfels of Zeeko aan de gestelde normen en handhaving eisen voldoet.

(10)(2e) is van mening dat een besluit over de toekomstige rol van Zeeko en de taakopdracht van Selibon een politieke vraag is die later op tafel moet komen. Er is lange tijd een gedoogsituatie geweest bij Zeeko waardoor Zeeko juridisch gezien mogelijke rechten heeft gekregen. Een advies over de juridische kanten van deze zaak is zeer raadzaam. Dit om te voorkomen dat Zeeko straks in rechtzaken schadeclaims bij het OLB in kan dienen.

Gezaghebber Rijna is het helemaal eens met (10)(2e) m.b.t. een advies over het goed belichten van de juridische kant van deze gecompliceerde zaak.

(10)(2e) voegt hieraan toe dat in dit soort zaken de overheid eerst duidelijk moet maken welke bedrijven in aanmerking komen

Datum
9 oktober 2020

voor een inzamelvelgunning en welke niet (beleidsregel). Zeeko valt hieronder of niet. Indien niet zal mogelijk recht op schadevergoeding bestaan.

Luchthaven
(10)(2e) geeft hierop een toelichting. BIA loost de afgelopen jaren ongezuiverd afvalwater van vliegtuigen dat uiteindelijk in het mariene park terug zal komen. Door de huidige situatie rondom het coronavirus zijn er momenteel echter geen veel minder vluchten uit en zijn er geen lozingen.

Het probleem is daarmee tijdelijk niet aan de orde. Het afvalwater van KLM wordt overigens nu in een tijdelijke tank opgevangen.

Het probleem ontstaat echter weer direct weer als het toerisme opnieuw op gang komt. Voor dit probleem is nu ook een plan van aanpak met mijlpalen opgesteld.

Er is een aantal opties om het probleem op te lossen. De directie R&O (10)(2e) heeft met BIA gesproken en BIA heeft Haskoning opdracht gegeven om een oplossing te zoeken. Haskoning heeft inmiddels advies uitgebracht.

Het gaat echter om meer dan alleen de lozingen op de luchthaven. Het lozen van afvalwater door plezierjachten bij Kralendijk is ook een probleem.

Er moeten op korte termijn duidelijk keuzes worden gemaakt. Als dat is gebeurd moeten de termijnen schriftelijk vastgelegd worden en gemeld worden bij BIA. Er is met (10)(2e) om op de voortgang van dit dossier terug te komen in een van de volgende stuurgroepen.

(10)(2e) voegt hier nog aan toe dat (10)(2e) en (10)(2e) hebben gemeld dat er een aanzienlijke investering plaats moet vinden door BIA die via leges/een bijdrage door de gebruikers (de Amerikaanse maatschappijen) terug moet worden terugverdiend. Het gaat om een bedrag rond 0,5 mln USD.

Door de ontwikkelingen als gevolg van covid-19 en de teruglopende inkomsten van de luchthaven kan deze investering niet op korte termijn gefinancierd worden. De wil bij het OLB/BIA is er, maar wanneer het de mogelijkheid tot financiering er is is nu nog een vraagpunt. Gezien de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen en de financiële situatie van de luchthaven, zal dit voor de nodige vertragingen kan leiden. Gedeputeerde Kroon voegt hieraan toe dat juist nu dat het rustig is de zaken op orde gesteld kunnen worden. Meefinancieren en laten meebetalen moeten opties zijn. En met eventuele voorfinanciering.

Verzoek aan IenW om samen te kijken wat de mogelijkheden zijn. Deze actie ligt bij directie R&O.

5. Actielijst

Actie lijst actualiseren naar aanleiding van wat er vandaag 09 oktober besproken is.

6. Verslag Stuurgroep 16 juli 2020

Akkoord met verslag van 16 juli

7. Wat verder ter tafelkomt

Gedeputeerde Kroon vraagt om aandacht te geven aan de weg naar Rincon. (10)(2e) stelt dat er schade aan de weg is veroorzaakt door transport van brandstof van Curoil Hato naar Contour Global.

(10)(2e) geeft een toelichting over de situatie bij BOPEC waarbij de ILT op dit moment op kosten van de Nederlandse staat de olie overpompt in twee door de ILT gecertificeerde tanks. Het gaat om 990.000 barrels. In tussentijd blijft de vraag wat PDVSA na 31 december gaat doen. Bij vraag over een concrete aanpak of oplossing blijft stil aan de kant van BOPEC.

De Gezaghebber verzoekt (10)(2e) om verder bij te praten over deze punten. Een apart overleg over dit onderwerp zal gepland worden in een kleiner comité met directe betrokkenen, de Gezaghebber dhr. Rijna, gedeputeerde dhr. Tjin Asjoe (10)(2e), (10)(2e) en (10)(2e).

8. Datum eerstvolgende stuurgroep

13 november 2020



Agenda stuurgroep

Voorzitter

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)(2e) com

Betreft Brandstoffen
Vergaderdatum 15 maart 2021
Vergaderplaats Webex

Uitgenodigd Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde Hennyson Thielman

(10)(2e) RenO (OLB)

(10)(2e) IenW (10)(2e) Taskforce LTSFS)

(10)(2e) IenW)

(10)(2e) (10)(2e) (EZK)

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(10)(2e) BZK)

(10)(2e) (BZK)

(10)(2e)

1) Opening, mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)**2) Verslag Stuurgroep****3) Goedkeuring agenda****4) Stand van zaken Project Brandstof**

Toelichting (10)(2e)

5) Stand van zaken realisatie nieuwe terminals Karpata en Airport Zuid

- Oprichting Bonaire Brandstof Terminals (BBT)
Voorzien wordt dat BBT op 6 april zal worden opgericht. In de aanloop naar de oprichting zal de kwartiermaker een voorstel doen voor communicatiehandelingen. Communicatie vanuit de overheid zal hierop aansluiten. BBT werkt aan een plan van aanpak, een lange termijnplanning

en een projectteam. De samenwerking met Curoil en het OLB wordt na oprichting verder vormgegeven (10)(2e)

- Organisatie Projectteam Brandstof vanuit OLB
De inspanningen van het OLB ten behoeve van het Brandstofproject worden vanuit de directie R&O gedaan. Inmiddels heeft het BC ingestemd met het onderbrengen van een Projectteam Hato bij de Directie RenO. Er is een projectleider benoemd die verantwoordelijk wordt voor de transitie van de functies van Curoil Hato naar Airport Zuid (Toelichting Directeur RenO.
- Stand van zaken tijdelijke vergunningen Curoil Hato en OTB/Airport
De tijdelijke vergunning voor Curoil Hato verloopt op 17 juni as. De vergunning voor OTB/Airport verloopt op 30 augustus. Als de vergunningen niet verlengd worden dreigt sluiting van beide bedrijven. RWS kan overwegen de vergunningen te verlengen mits er concreet zicht is op een structurele oplossing. Hiervoor is noodzakelijk dat BBT is opgericht en dat een reële planning door BBT is vastgesteld (10)(2e) (10)(2e)
- Start realisatietraject
Besluitvorming over definitieve locaties is nog niet afgerond. Gezien de behoefte voortuitgang te boeken met de realisatie van de nieuwe terminals is echter gestart met topografische en natuursurveys. Bij de natuursurveys is het de bedoeling het gebied bij Karpata en de luchthaven de luchthaven indicatief in beeld te brengen. Gedetailleerde surveys vinden plaats naar verwachting in maart/april. Bij de locatie Karpata is toestemming van Bopec nodig voor het doen van onderzoek (10)(2e) (10)(2e)

6) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e) en Gezaghebber)

7) Rondvraag

8) Datum volgende stuurgroep

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

BestuurskantoorPlaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

Verslag stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

(10)(2e)(2e).com

Betreft Brandstoffen LTSFS
Vergaderdatum 15 maart 2021
Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep
Gedeputeerde Hennyson Thielman
(10)(2e) RenO (OLB)
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce LTSFS)
(10)(2e) (IenW)
(10)(2e) EZK)
(10)(2e)
(10)(2e)
(10)(2e) (BZK)
(10)(2e) (local support)

1. Opening door de voorzitter

Gezaghebber Rijna opent het overleg en heet allen welkom. Er zijn geen mededelingen.

2. Verslag Stuurgroep

Verslag SG 30.10.2020 is vastgesteld.

3. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd.

4. Stand van zaken project Brandstof | realisatie nieuwe terminals Karpata en Airport Zuid

Oprichting Bonaire Brandstof Terminals (BBT)

(10)(2e) geeft een update hierbij. Zij zijn begonnen met de natuursurveys bij Airport Zuid en Karpata. Vanuit de kant van communicatie zijn ze bezig met een publicatie strategie richting de oprichting d.d. 6 april. Afgelopen vrijdag een kick-off gehad met Curoil. Het plan is om op korte termijn afspraken te maken met Curoil voor het definitieve ontwerp. Daadwerkelijke oprichting van BBT is nu actueel.

(10)(2e) geeft aanvulling over de oprichting. De Kamerleden hebben vragen gesteld over de Bonaire Brandstof Terminal. Er wordt weer een kamerbrief gestuurd m.b.t. de oprichting van de Bonaire Brandstof Terminal. De formele procedure is afgerond en kan per begin april tot oprichting kunnen overgaan. De kamer kan en heeft een paar instrumenten

om het tegen te houden. Het leeft bij een aantal partijen dat ze op Bonaire bezig zijn.

De oprichting van de terminals staan los van de verduurzamingsplannen voor Bonaire. Er is aandacht voor de beleidsdeelneming om in brandstoffen te gaan investeren. Sluit niet uit dat in de toekomst de verduurzamingsvragen blijven komen.

Gezaghebber Edison Rijna stelt de vraag of het opgelost is door de vragen aan de tweede kamer.

De eerste kamer is al akkoord en de tweede kamer heeft een aantal vragen en richt zich voornamelijk op de duurzame voorzieningen. De voorrang procedure is formeel afgerond.

De partij van de dieren is niet betrokken bij Bonaire en het verbaast Bonaire dat zij nu over de brandstoffen dossier iets willen zeggen.

Het is jammer dat met verkiezingen men ineens veel aandacht hebben aan zaken die er normaliter niet spelen. Media en politiek veroorzaken veel ruis en geeft het alleen maar meer werk.

Het is verstandig om een persbericht aan te wijden en vanuit EZK te laten gaan.

Gezaghebber Edison Rijna stelt voor om goed af te stemmen m.b.t. de communicatie.

Gedeputeerde Hennyson Thielman suggereert om de Eilandsraad eerst te informeren voordat er een persbericht verstuurd wordt. Het gaat om het oprichten van een identiteit die uiteindelijk de werkzaamheden van OTB gaat overnemen. De Eilandsraad moet een besluit nemen om OTB op te heffen.

Als Bestuurscollege kunnen zij niet zelf besluiten.

Het is de intentie om in de week van 29 maart 2021 naar Bonaire te komen.

Het laatste keer was een tijdje geleden en het zou plezierig zijn om dit weer samen te kunnen doen. Gevraagd aan (10)(2e) om een aantal afspraken te organiseren.

Organisatie Projectteam Brandstof vanuit OLB

(10)(2e) licht hierbij toe. Er zou een projectteam opgericht worden door de OLB. Er is een interne werkgroep met (10)(2e) die later aangesloten werd. Hij zit in de groep als de trekker vanuit zijn civiele achtergrond, maar hij beschikt niet over de bagage om het hele project te gaan trekken. Er staat op 22 maart 2021 een vergadering gepland met de directeur van Refineria di Korsou (RdK) om te zien wat voor profielen nodig zijn voor deze opgave. Er is op dit moment niet de nodige competentie om dit vanuit de OLB te trekken.

Het gesprek met de directeur van Refineria di Korsou is gepland om te zien hoe zij Bonaire kunnen steunen om aan de opdrachten namens OLB de projectorganisatie te kunnen voldoen.

(10)(2e) vult hierbij aan dat de Bestuurscollege al besloten heeft om een NV op te richten en op basis van het besluit gezocht wordt naar een projectleider brandstoffen.

Het vindt plaatst op grond van het bestuursakkoord die tussen Bonaire en het Rijk werd gesloten. Er is nog een andere bestuursovereenkomst m.b.t. Brandstof.

De vraag is hoe de nieuweprojectleider zijn rol verhoudt tot dit project.

(10)(2e) zal in de werkgroep zitten, maar is niet de trekker hiervan. Hij zit wel in de werkgroep als trekker van de interne werkgroep. Hij heeft ook een rol in de wegenorganisatie.

Zij zijn wel van plan een meer deskundig persoon te gaan zoeken die de weg kan wijzen en begeleiden.

Stand van zaken tijdelijke vergunningen Curoil Hato en OTB/Airport

Er is tijdelijke vergunningen verleend aan Curoil Hato en OTB/Airport. Beide vergunningen gaan dit jaar verlopen. De vergunning voor Curoil Hato verloopt 17 juni 2021. De vergunning voor OTB/Airport verloopt op 30 augustus 2021. Om te voorkomen dat beide bedrijven sluiten moet het verlengd worden. Rijkswaterstaat (RWS) kan overwegen de vergunningen te verlengen mits er concreet zicht is op een structurele oplossing. Hiervoor is noodzakelijk dat Bonaire Brandstof Terminal opgericht is en dat een reële planning door Bonaire Brandstof Terminal is vastgesteld. Ze kunnen geen risico lopen dat de vergunningen dit jaar verlopen.

(10)(2e) voegt hierbij toe dat er een goede argumentatie nodig is richting ILT en Rijkswaterstaat om de vergunning daadwerkelijk te krijgen. Een goede argumentatie die is er wel. Het is o.a. gelegen in feitelijk bewijsstukken zoals de oprichting van Bonaire Brandstof Terminal. Er moet goed gecommuniceerd worden richting ILT en Rijkswaterstaat, dan ligt de bodem voldoende voor de verlenging van de vergunningen voor een beperkte periode.

Start realisatietraject

De surveys zijn gestart voor de bouw van de nieuw infrastructuur. Er zijn discussies die zijn ontstaan voor andere industriële projecten van Bonaire. Men is bezig met indicatieve surveys bij Karpata en de luchthaven. Op dit moment nog niet opgestart. Er ligt een aanvraag bij de OLB. Zodra het verleend is, dan wordt gestart met de surveys → marinepark. Gedetailleerde surveys vinden plaats naar verwachting in maart/april.

(10)(2e) stelt de vraag over het initiatief van Eagle LNG vanuit Aruba. (10)(2e) geeft een toelichting hierbij. Eagle LNG werd enige tijd geleden gepresenteerd, maar de informatie is vrij recent, om precies te zijn vorige week (week 10) binnengekomen. Er staan een aantal cijfers die bijzonder interessant zijn voor wat er precies ingezet wordt.

Gezaghebber Edison Rijna geeft aan dat zij 11 februari jl. een presentatie gekregen hadden van een Amerikaanse bedrijf Eagle Energie Partners uit Jacksonvill, Florida. Zij willen kijken in hoeverre Bonaire geïnteresseerd zou zijn in natuurlijke gassen. Zij zijn op Aruba bezig met een groot project en willen de Caribisch-gebied voorzien van LNG.

De informatie gaat richting de werkgroep en het zal doorgestuurd worden naar de werkgroep om verder besproken te worden. Het lijkt iets dat Bonaire kan gebruiken. Milieuvriendelijk, duurzame leverancier en eventueel betaalbaar. Het voldoet aan de eisen die de Stuurgroep ooit samen bepaald hadden.

(10)(2e) benadrukt dat de presentatie zonder toestemming niet verspreid kan worden.

Op dit moment is het iets dat een rol zou kunnen spelen hoe het georganiseerd zou willen worden richting de toekomst. Volgens de analyse van Eagle LNG kan LNG aanzienlijk goedkoper geleverd kan worden en dat is een belangrijk aspect. Contour Global heeft in het verleden zelf aangegeven om met initiatieven te komen rondom LNG. Toen der tijd waren zij bijzonder prijzig en had het te maken met de schaal.

Er moet gekeken worden hoe het binnen de afspraken die er al zijn op dit moment past en hoe dit bepaalde relaties met de stakeholders beïnvloed.

(10)(2e) vraagt of het alleen om leveren gaat of ook het produceren. Gezaghebber Edison Rijna geeft aan dat het vooralsnog alleen om leveren gaat.

(10)(2e) gaat graag het gesprek aan met de partij. Hij zal de ontwikkelingen goed volgen en meenemen in de plannen voor dit urgent probleem op Bonaire.

Er zal altijd een brandstof opslag moeten zijn in de buurt van de elektriciteitscentrale. Er zal rekening gehouden moeten worden met de vergunningaanvragen.

5. Stand van zaken BOPEC

(10)(2e) geeft een toelichting. Er is een stuk toegestuurd naar de leden. De faillissementsaanvraag van de Belastingdienst CN werd niet gehonoreerd op dat moment. BOPEC was een dag eerder met een surseance aanvraag. De rechter heeft dit toegewezen.

Er zijn gesprekken geweest met de bewindvoerder en het is gebleken dat de surseance alleen maar vertragend werkt.

Door de bewindvoerder is geconstateerd dat er tientallen schuldeisers zijn. Dit geeft de curator meer mogelijkheid om te handelen, vooral te handelen richting een eventuele doorstart. Er is een extreme urgentie voor een boedelkrediet/loonfinanciering. Donderdag, 18 maart 2021 lopen alle aansprakelijkheidsverzekeringen af. De werknemers op het terrein lopen risico's. De diesel werd voor \$8000 gekocht, maar er is meer nodig voor de komende periode. Er moet een skeletoncrew op het terrein zijn om de veiligheid te garanderen. Dat kost allemaal geld. Het hoofdkrediet moet snel komen. Het is aangevraagd door de bewindvoerder bij de OLB. De bewindvoerder moet de mogelijkheid krijgen om de taken die hij moet doen te kunnen beheren. Anders ontstaan er risico's met grote consequenties.

Het faillissement staat naar verwachting voor de deur. Als de aanvraag weer hersteld wordt, dan kan het faillissement weer uitgesproken worden. Het zal eventueel a.s. woensdag al kunnen. Het is van belang dat er snel gehandeld wordt in het kader van het hoofdkrediet.

Gedeputeerde Hennyson Thielman licht verder toe dat zij afgelopen vrijdag een brief van de bewindvoerder hadden gekregen. Bestuurscollege had meer informatie nodig over de vervolgstappen. Zij moeten een goed onderbouwd informatie hebben voor het nemen van een besluit. Zij hebben aangegeven dat met een krediet van \$250k zouden zij de kosten van BOPEC voor twee maanden kunnen dekken. Twee maanden de locatie operationeel draaiend te houden. Het is veel geld. Naar verwachting gaan zij weer op dit punt moeten komen voor de verdere bekostiging. Het wordt een probleem over 2,5 maand omdat zij de middelen niet hebben. OLB heeft een beperkt budget. Hij is van mening dat zij bij dit punt een gedeelte verantwoordelijkheid hebben, om dit goed te kunnen oplossen.

Het boedelkrediet kan boven de belastingschulden teruggehaald worden. De risico's zijn dan relatief beperkt. Zij hebben 2 maanden de tijd om samen met de curator te kijken hoe de goederen te gelden kunnen worden gemaakt. Als faillissement uitgesproken wordt, dan kan ook **executoriale** beslagen opgegeven worden. Het geld op de Escrow rekening kan dan vrijkomen. BOPEC heeft onroerend goederen op Bonaire. In een relatief korte tijd zullen de middelen vrijgemaakt kunnen worden.

In de twee komende maanden zou de curator de middelen beschikbaar kunnen maken en IeW is bereid om hiernaar te kijken. Met het boedelkrediet wordt tijd gekocht om de periode daarna te financieren.

Gedeputeerde Hennyson Thielman wenst om een plan te maken voor als het niet lukt. Een back-up plan over wie het dan gaat financieren.

(10)(2e) vindt het logisch dat deze vraag op tafel ligt. Bonaire kan het wellicht niet voorfinancieren als het om miljoenen gaat, maar particuliere banken kunnen dat doen of eventueel vanuit het Rijk dat bespreekbaar is. Een oplossing zal zeker komen.

6. Rondvraag

(10)(2e) geeft een korte toelichting m.b.t. de korte termijn aanpak. De verlaatplaats voor stookolie wordt gebouwd. Ze zijn in discussie met RO of er extra bouwvergunning nodig is.

7. Datum volgende stuurgroep

Gezien de laatste ontwikkelingen wordt de Stuurgroep Brandstoffen voor over drie weken gepland.

Dan is het richting het einde van de surveys; wellicht dat er al contacten gelegd kan worden met Eagle Energy Partners; alle contracten die gesloten zouden worden en dan is het eindfase van bestuursovereenkomst.



Voorzitter
Edison Rijna
Gezaghebber Bonaire

Bestuurskantoor
Plaza Reina Wilhelmina 1
Bonaire CN

Agenda stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen
(10)(2e)
Stuurgroep brandstoffen

M +599 (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e) com

Betreft	Brandstoffen
Vergaderdatum	15 maart 2021
Vergaderplaats	Webex
Uitgenodigd	Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep Gedeputeerde Hennyson Thielman (10)(2e) RenO (OLB) (10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce LTSFS) (10)(2e) (IenW) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) ZK) (10)(2e) (BZK) (10)(2e)

1) Opening, mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

2) Verslag Stuurgroep

3) Goedkeuring agenda

4) Stand van zaken Project Brandstof

Toelichting (10)(2e)

5) Stand van zaken realisatie nieuwe terminals Karpata en Airport Zuid

- Oprichting Bonaire Brandstof Terminals (BBT)
Voorzien wordt dat BBT op 6 april zal worden opgericht. In de aanloop naar de oprichting zal de kwartiermaker een voorstel doen voor communicatiehandelingen. Communicatie vanuit de overheid zal hierop aansluiten. BBT werkt aan een plan van aanpak, een lange termijnplanning

en een projectteam. De samenwerking met Curoil en het OLB wordt na oprichting verder vormgegeven (Toelichting (10)(2e))

- Organisatie Projectteam Brandstof vanuit OLB
De inspanningen van het OLB ten behoeve van het Brandstofproject worden vanuit de directie R&O gedaan. Inmiddels heeft het BC ingestemd met het onderbrengen van een Projectteam Hato bij de Directie RenO. Er is een projectleider benoemd die verantwoordelijk wordt voor de transitie van de functies van Curoil Hato naar Airport Zuid (Toelichting Directeur RenO.
- Stand van zaken tijdelijke vergunningen Curoil Hato en OTB/Airport
De tijdelijke vergunning voor Curoil Hato verloopt op 17 juni as. De vergunning voor OTB/Airport verloopt op 30 augustus. Als de vergunningen niet verlengd worden dreigt sluiting van beide bedrijven. RWS kan overwegen de vergunningen te verlengen mits er concreet zicht is op een structurele oplossing. Hiervoor is noodzakelijk dat BBT is opgericht en dat een reële planning door BBT is vastgesteld (Toelichting (10)(2e))
- Start realisatietraject
Besluitvorming over definitieve locaties is nog niet afgerond. Gezien de behoefte voortuitgang te boeken met de realisatie van de nieuwe terminals is echter gestart met topografische en natuursurveys. Bij de natuursurveys is het de bedoeling het gebied bij Karpata en de luchthaven de luchthaven indicatief in beeld te brengen. Gedetailleerde surveys vinden plaats naar verwachting in maart/april. Bij de locatie Karpata is toestemming van Bopec nodig voor het doen van onderzoek (Toelichting (10)(2e))

6) Stand van zaken BOPEC

Ter bespreking (Toelichting (10)(2e)) (2e) Gezaghebber

7) Rondvraag

8) Datum volgende stuurgroep