

## Agenda

### 1. Opening door de voorzitter (gezaghebber Rijna)

### 2. Goedkeuring agenda

### 3. Bespreking en bevestiging organisatie en opdracht

*In de bijlages vindt u ter informatie het BC-besluit van 14 juni, het mandaat zoals gegeven aan (10)(2e) door vier directeuren-generaal, de organisatie van en rond de task force en de minutes van de eerste stakeholders meeting begin juli. Bespreking en vaststelling van insteek, samenwerking etc.*

### 4. Stand van zaken rond tijdelijke vergunningen

*Op de locaties Hato (benzine, diesel), Airport (kerosine) en Bopec (stookolie) vervallen op zeer korte termijn en in de komende maanden een aantal (reeks verlengde) termijnen van de ILT. Bespreking van situatie en mogelijke scenario's om stillegging te voorkomen.*

### 5. Bespreking activiteiten verkenningfase

*Besproken wordt de*

- *Opdracht aan Royal Haskoning voor de business case (bijlage)*
- *De planning voor deze fase (bijlage)*
- *De stand van zaken/benodigde acties rond de regio-enveloppe*

### 6. Relatie opdracht met energiebeleid

*Voor de opdracht is het van belang om inschattingen voor diverse termijnen te kunnen maken over de benodigde volumes voor de verschillende soorten brandstoffen. Door diverse stakeholders is naar voren gebracht dat het ontbreken van een vastgestelde visie en beleid tav duurzame energie voor ongewenste onduidelijkheden zorgt. Niet alleen voor deze opdracht maar ook voor het eiland als zodanig. Hier is ook van belang dat de produktievergunningen (van EZK) hier ook niets over aangeven. Bespreken hoe de lokale en Rijksoverheid naar dit onderwerp kijken.*

### 7. Rondvraag

# Stand van zaken project Brandstof Bonaire

Governance, Leveringszekerheid en veilige opslag  
van Brandstof op Bonaire



# Knelpunten brandstofproblematiek

Bonaire wordt de laatste jaren geraakt door;

- Onzekerheid v.w.b. levering van brandstof ten behoeve van; de energiecentrale, het transport van personen en goederen en het vliegverkeer
- Onveilige opslag van diverse soorten brandstof vanwege ontoereikend onderhoud aan vitale infrastructuur



BOPEC (Eigendom van PDVSA):

Functie: tot april 2020 Levering van HFO aan Energiecentrale Contour Global

Knelpunt: Faillissement/Sluitingscenario, 90% infrastructuur voldoet niet aan milieueisen.

Sedert april 2020: levering van HFO als noodmaatregel vanuit de Curoil Hato Terminal

Curoil Hato (Eigendom van Staatsolie maatschappij Curoil)

Functie: levering van benzine en diesel

Knelpunt: Tijdelijke vergunning verleend in afwachting nieuwbouw op Airport Zuid

Opslag Luchthaven (Eigendom Oil Trading Bonaire/beheer Curoil)

Functie: Levering kerosine aan luchtvaart

Knelpunt; Voldoet niet aan milieueisen (Brandveiligheid). Tijdelijke vergunning verleend in afwachting nieuwbouw Airport Zuid.



## Doelstellingen project

Het Openbaar Lichaam Bonaire en de Rijksoverheid (Ministeries van BZK, EZK en IenW) werken sinds 14 juni 2018 (BC Besluit) samen aan oplossingen voor;

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

## Organisatie en stakeholders

- Stuurgroep (Voorzitter Gezaghebber E. Rijna)
- Taskforce bestaande uit;
  - Deelnemers Ministeries EZK, BZK, IenW en Directie RenO van het OLB
  - Stakeholders;
    - Curoil
    - Oil Trading Bonaire (OTB)
    - Water en Energiebedrijf Bonaire (WEB)
    - Contour Global
    - Bonaire International Airport (BIA)
    - Brandweer CN
- Stuurgroep EZK (voorzitter DG EZK)
  - Projectteam Deelneming (oprichten rechtspersoon "Bonaire Brandstof Terminals"

## Waar staan we nu (korte termijn knelpunten)?



### BOPEC:

Knelpunt: Bopec leverde tot april 2020 HFO tbv elektriciteits voorziening. Bedrijf ligt volledig stil vanwege OFAC sancties en maatregelen ILT

OFAC Licentie maakte gebruik 100.000 bbls HFO t.b.v. de stroomproductie mogelijk tot april 2020. Op dit moment levering tbv stroomvoorziening via Hato. ILT heeft middels sancties een veilige opslag van de resterende producten verplicht.



### Curoil Hato

Knelpunt: Situatie tijdelijk geregeld. Tijdelijke vergunning verleend (tot 2022) in afwachting nieuwbouw op Airport Zuid

In overleg met projectteam heeft Curoil besloten te investeren in tijdelijke brandveiligheidsvoorzieningen. Hierdoor zijn grote investering niet nodig gezien verhuisplannen. Tijdelijke vergunning verleend. Gebied wordt i.o.m. IenW herontwikkeld



### Opslag Luchthaven

Knelpunt: Voldoet niet aan milieueisen (Brandveiligheid). Tijdelijke vergunning verleend in afwachting nieuwbouw Airport Zuid

In overleg met projectteam heeft OTB besloten om te investeren in tijdelijke brandveiligheidsvoorzieningen in afwachting nieuwbouw. Tijdelijke vergunning verleend. Maatregelen moeten nog worden uitgevoerd en ILT heeft gewaarschuwd voor nieuwe sancties

## Conclusie:

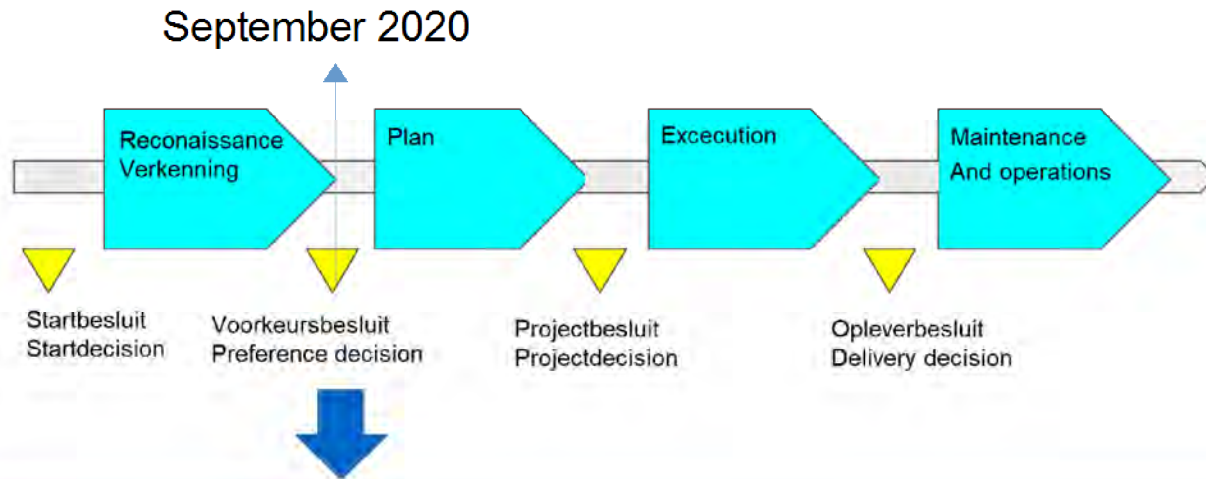
BOPEC speelt geen rol meer in de energievoorziening.

Locatie Curoil/Hato voldoet tijdelijk aan brandveiligheidseisen.

Locatie OTB/Airport wacht op start project uitvoering veiligheidseisen.

Transport brandstof t.b.v. energievoorziening gaat als noodmaatregel via Curoil Hato locatie

## Waar staan we nu (lange termijn proces)?

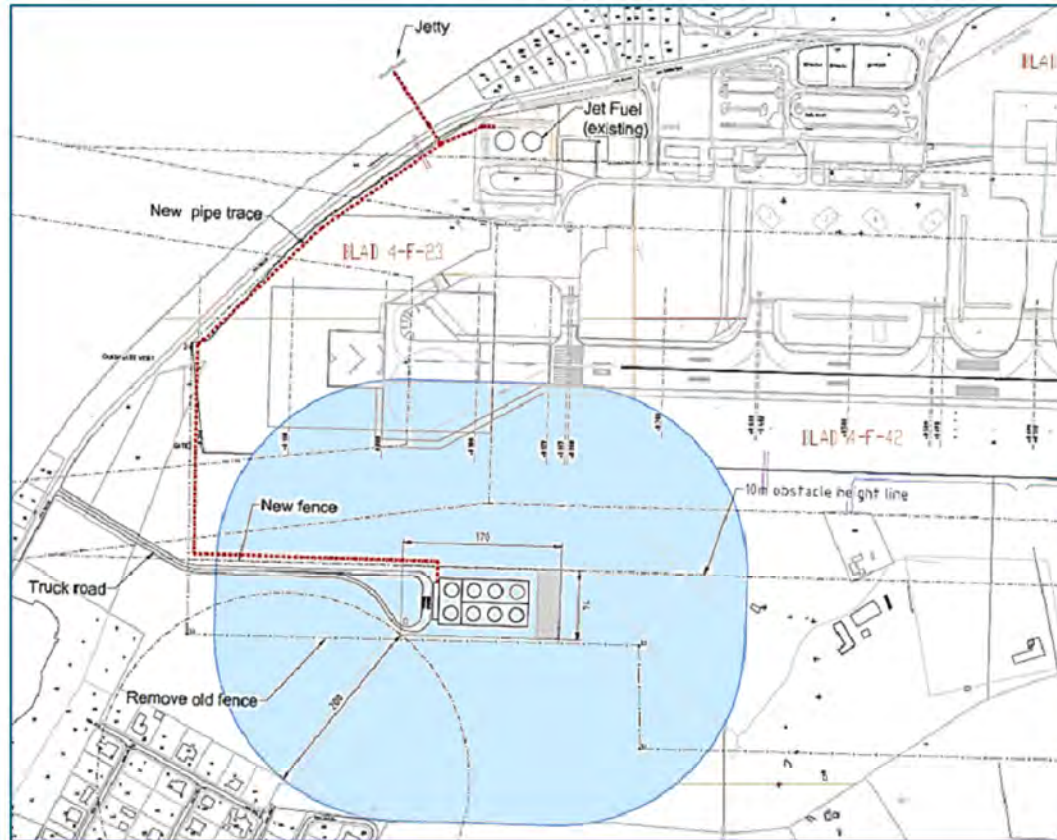


De verkenningsfase wordt afgerond met:

- Het oprichten van een nieuw onderneming (werknaam "BBT") met EZK als aandeelhouder
- Een overeenkomst met het Openbaar Lichaam Bonaire met daarin afspraken over transitie OTB-Newco
- Een intentieverklaring tussen Rijk en Curoil over de samenwerking
- Afspraken tussen partijen over transitieproject Curoil Hato- Airport Zuid.

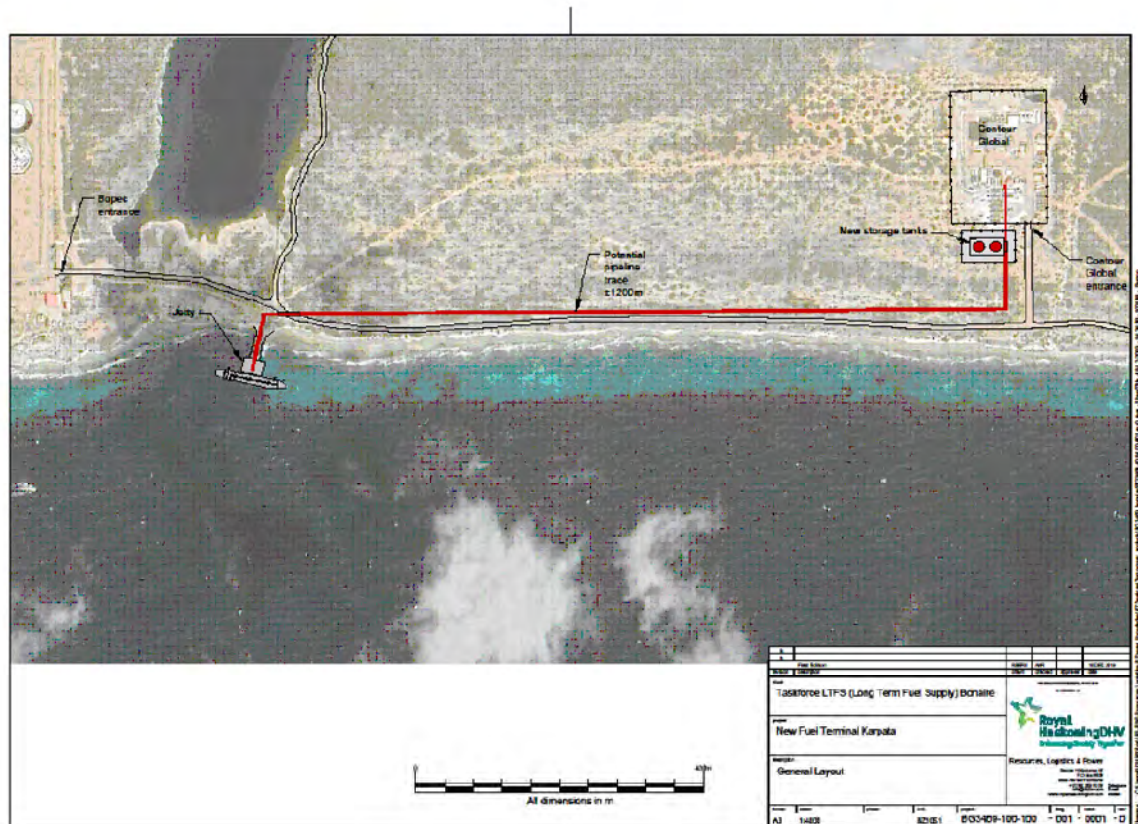


## Nieuwe brandstof terminal locatie Luchthaven zuid



## Nieuwe brandstof terminal, pijpleiding en jetty op of nabij terrein Contour Global (Terminal Karpata)

- Opslag HFO ten behoeve van Elektriciteitsproductie
- Verbonden door nieuw aan te leggen pijpleiding en nieuwe jetty nabij Bopec



## Lange termijn verwachting



Bestaande situatie



2022

- Van drie naar twee terminals. Terminal Hato vervalt en maakt plaats voor nieuwe ontwikkelingen/vrachthaven. Locatie wordt herontwikkeld.
- Draagvlak stakeholders en natuurbeweging door transparant proces en natuurcompensatie



## Wat gebeurt er vanaf september tot januari 2021?

- Afspraken met partijen vastleggen in overeenkomsten
- Start traject voorbereiding vergunningaanvragen, onderzoeken, surveys en MER
- Oprichting rechtspersoon "BBT" door projectteam "deelneming" van EZK

## Voorlopig overzicht werkzaamheden vergunningverlening

	Projectteam Deelname	RHDHV	Stinapa	Caribbean Consultant	Overige Consultants evt RHDHV	Curail	Opmerkingen
1 Project Plan opstellen							Alle activiteiten, planning, volgorde
2 Startnotitie							Projectbeschrijving als input voor MER, surveys, communicatie
3 Communicatie							
4 Bestemmingsplan, kavel							
5 Surveys aanbesteden							Scoping, marktpartijen, uitvraag, offerte review, aanbeveling
Civiele surveys							
Natuur surveys							
6 Scope Freeze							
7 Ontwerp aanbesteding							
Ontwerp uitvoering							Niveau wat nodig is voor vergunning aanvraag
8 Impactstudies aanbesteden							Scoping, marktpartijen, uitvraag, offerte review, aanbeveling
Emissies, QRA, ...							
Luchtkwaliteit ...							
9 MER aanbesteding							Scoping, marktpartijen, uitvraag, offerte review, aanbeveling
MER uitvoering							Voor 2 locaties
10 Vergunningaanvr aanbesteding							Scoping, marktpartijen, uitvraag, offerte review, aanbeveling
Vergunningaanvr uitvoering							Voor 2 locaties; milieu, bouw, natuur, maritiem, ....
Kartrekker							



Staatssecretaris

(10)(2e)

10/10

O INKOMEND  
X UITGAAND

REG.NR.

006221 10.10.17 16:50

Leveringszekerheid

nota

Bestuurskern  
DG Bereikbaarheid  
Dir. LuchtvaartDen Haag  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

(10)(2e)

M +31(0)6- (10)(2e)  
(10)(2e) minienm.nlDatum  
10 oktober 2017

BPK-250604

Londen

op

dat dossier

Ook van

belang dat

we doen

in de

overdrecht

een goede

plek

gaan

idd.

Bijgaand vindt u twee concept blauwe brieven aan uw collega's bewindspersonen van EZ en BZK. In deze brieven vraagt u de aandacht voor de problematiek van de leveringszekerheid van brandstof op Bonaire.

Hiernaast breng ik u op de hoogte van de contacten met EZ en BZK van de afgelopen weken over de problematiek en de vorderingen hierop.

U krijgt hierbij ook een kort overzicht van de belangrijkste bevindingen van de ILT afgelopen weekend.

Deze nota is afgestemd met de collega's van DGMI en ILT.

#### Ambtelijke contacten tussen IenM en EZ en BZK:

Afgelopen weken is op ambtelijk niveau contact geweest met EZ en BZK over de urgente problematiek omtrent leveringszekerheid van energie en benzine op Bonaire. Op 26 september is BOPEC besproken tijdens een overleg met EZ en BZK.

Donderdag 5 oktober hebben zowel DGB als (10)(2e) spoedeisendheid besproken met (10)(2e) beseft hoe ernstig de situatie is als BOPEC door de ILT zou worden gesloten en realiseert zich dat er dan acute actie nodig is omdat het openbaar lichaam zelf waarschijnlijk niet in staat is een alternatieve brandstofvoorziening voor de energiecentrale te regelen. (10)(2e) geeft aan dat EZ in dat geval in actie zal komen.

Vrijdag 6 oktober is in een spoedoverleg van IenM (DGMI en DGB) met EZ en BZK afgesproken dat BZK als coördinerend ministerie het proces in kaart brengt met verschillende scenario's. Hiertoe heeft IenM/directie Luchtvaart de relevante informatie aangeleverd. De stukken kunnen dinsdag 10 oktober worden verwacht.

Dinsdag 10 oktober spreekt BZK (10)(2e) met (10)(2e) en verzoekt vanuit BZK om voldoende aandacht van EZ voor de problematiek.

Van belang is dat er op zeer korte termijn een proces van ondersteuning tot stand komt. In dit proces moet het lokaal bestuur verschillende eindscenario's bepalen. Vervolgens worden haalbare varianten gekozen en dan gerealiseerd.



BZK heeft Bonaire (RCN) benadert om een eerste slag te slaan.

**Bestuurskern**  
DG Bereikbaarheid  
Dir. Luchtvaart

#### Uitkomsten ILT inspecties bij BOPEC en Curoil

**Datum**  
10 oktober 2017

##### **BOPEC:**

- Directe dreiging sluiting Bopec is sinds dit weekend van de baan.
- PdVSA heeft aan BOPEC \$ 5 mln. overgeboekt voor noodzakelijk onderhoud/investeringen.
- Ook de alle volgende maanden moet er \$ 5 mln. worden overgemaakt.
- PdVSA is van Venezuela en verwachtingen zijn dat de betalingen met moeite zullen worden overgemaakt. Er is in totaal een investering nodig van \$ 141 mln.
- Mogelijk zullen enkele LOD's worden ingevorderd op basis van inspectieresultaten.
- BOPEC heeft een probleem met het verkrijgen van werkvergunning voor de contractors die worden ingevlogen om de noodzakelijke werkzaamheden te verrichten. Er moet steeds opnieuw geadverteerd worden voor (tijdelijke) vacatures. Huidige procedure is streng en tijdrovend en gaat aantoonbaar ten koste van de voortgang. Overleg met SZW zou kunnen helpen.

##### **Curoil Hato:**

- Bestuursdwang Hato is opgeheven; het eiland krijgt kan weer benzine tanken.
- De ILT ziet Curoil Hato nu als de meest urgente en risicovolle locatie.
- Op 2 oktober bleek dat Curoil opzettelijk een benodigde beveiliging buiten gebruik had gesteld. Bovendien is er een algeheel gebrek aan voortgang in de maatregelen om na te leven.
- Belangrijkste deadline is nu 1 januari 2018; dan moet de inwendige inspectie van de twee tanks die ze nog in gebruik hebben (1 benzine en 1 diesel) zijn afgerond. Voor deze inspectie moeten de tanks leeg zijn. Aangezien er geen reserve tanks zijn, is die deadline een probleem.
- Vergunningstermijn kan verlengd worden (er loopt nog geen LOD), maar dan moet er vertrouwen zijn in bedrijf en zicht op een oplossing. Beiden ontbreken.
- Andere belangrijke deadline is 31 augustus 2018: dan moet de gehele brandbeveiliging op orde zijn. Deze deadline is door gebrek aan voortgang naar het oordeel van de ILT onhaalbaar geworden. Hier zal op gehandhaafd worden. Mogelijk wordt er nog een LOD op gezet.
- Het OM heeft interesse getoond in het incident. Mogelijk komt er een strafrechtelijk vervolg.

##### Curoil Airport

- Belangrijkste deadlines zijn de 2 LOD's op herstel van de tankput (brandbaar zeil verwijderen; 1 jan 2018) en de scheurnaad van tank 100 (1 dec 2017). De ILT acht het waarschijnlijk dat LOD's worden ingevorderd (25.000/maand tot max 100.000 resp 5.000/maand tot max 20.000), met mogelijk juridische procedures tot gevolg.
- Daarnaast loopt nu de reparatie van de twee kleine horizontale tanks (gereed per 22 dec 2017). Als de horizontale tanks tijdig zijn hersteld is stillegging even afgewend.





- Deadline voor totale aanpassing brandveiligheid (middels LOD per 30 sept 2018; 50.000/maand tot max 200.000) acht de ILT door gebrek aan voortgang vooralsnog onhaalbaar geworden.

**Bestuurskern**  
DG Bereikbaarheid  
Dir.Luchtvaart

De ILT signaleert dat voorafgaand aan de inspectie Curoil het contract met de milieucoördinator opgezegd. Daarmee is de voortgang van maatregelen, die al beperkt was, waarschijnlijk stilgevallen. De ILT vindt dit een zorgwekkende ontwikkeling, zowel voor locatie Hato als voor Airport.

**Datum**  
10 oktober 2017

(10)(2e)



STAATSSECRETARIS  
MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

De minister van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties  
dr. R.H.A. Plasterk  
Turfmarkt 147  
2511 DP DEN HAAG

Den Haag, 12 oktober 2017

IenM/BSK-2017/250670

Geachte heer Plasterk,

Op deze wijze wil ik uw aandacht vragen voor de situatie op het eiland Bonaire waar de leveringszekerheid van energie in gevaar is.

De problematiek wordt veroorzaakt door onvoldoende aandacht voor onderhoud door exploiterende bedrijven. Een van die bedrijven is de olieterminal BOPEC waar een opslag van stookolie voor de lokale energiecentrale is gestationeerd. BOPEC is een Venezolaans bedrijf en moet \$ 141 mln. investeren.

Van het weekend heeft de ILT vastgesteld dat het moederbedrijf PdVSA aan BOPEC \$ 5 mln. heeft overgemaakt voor herstel en dat urgente dreiging van stillegging vanwege veiligheids- en milieurisico's voor dit moment is vervallen. Ook in de volgende maanden moet telkens \$ 5 mln. worden overgemaakt en kunnen door de slechte staat van het onderhoud nieuwe problemen ontstaan.

Vorige week lag de benzinetoevoer via Curoil stil vanwege een zeer gevaarlijke situatie bij de opslag. Hiernaast speelt er de kerosineopslag voor de luchtvaart op het terrein van de luchthaven waar problemen zijn met de veiligheid.

De kans dat we volgende maand in dezelfde situatie verkeren is ruimschoots aanwezig. Het belang dat het volgende Kabinet goed is voorbereid is evident. Ik ga er van uit dat onze departementen gezamenlijk actief dit vraagstuk verder oppakken en een plek geven in de komende overdracht. Hiertoe stel ik voor een taskforce op te zetten die het lokaal bestuur ondersteunt bij het zoeken naar structurele oplossingen.

Hoogachtend,

(10)(2e)

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
Sharon A.M. Dijkma

(10)(2e)

(10)(2e)



STAATSSECRETARIS  
MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Minister van Economische Zaken  
H.G.K. Kamp  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

Den Haag, 12 oktober 2017

IenM/BSK-2017/250670

Geachte heer Kamp,

Op deze wijze wil ik uw aandacht vragen voor de situatie op het eiland Bonaire waar de leveringszekerheid van energie in gevaar is.

De problematiek wordt veroorzaakt door onvoldoende aandacht voor onderhoud door exploiterende bedrijven. Een van die bedrijven is de olieterminal BOPEC waar een opslag van stookolie voor de lokale energiecentrale is gestationeerd. BOPEC is een Venezolaans bedrijf en moet \$ 141 mln. investeren.

Van het weekend heeft de ILT vastgesteld dat het moederbedrijf PdVSA aan BOPEC \$ 5 mln. heeft overgemaakt voor herstel en dat urgente dreiging van stillegging vanwege veiligheids- en milieurisico's voor dit moment is vervallen. Ook in de volgende maanden moet telkens \$ 5 mln. worden overgemaakt en kunnen door de slechte staat van het onderhoud nieuwe problemen ontstaan.

Vorige week lag de benzinetoevoer via Curoil stil vanwege een zeer gevaarlijke situatie bij de opslag. Hiernaast speelt er de kerosineopslag voor de luchtvaart op het terrein van de luchthaven waar problemen zijn met de veiligheid.

De kans dat we volgende maand in dezelfde situatie verkeren is ruimschoots aanwezig. Het belang dat het volgende Kabinet goed is voorbereid is evident. Ik ga er van uit dat onze departementen gezamenlijk actief dit vraagstuk verder oppakken en een plek geven in de komende overdracht. Hiertoe stel ik voor een taskforce op te zetten die het lokaal bestuur ondersteunt bij het zoeken naar structurele oplossingen.

Hoogachtend,

(10)(2e)

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
Sharon A.M. Dijkema

(10)(2e)

(10)(2e)



**To:** Edison Rijna [(10)(2e)]@gmail.com; [(10)(2e)]@bonaigov.com; [(10)(2e)]@bonaigov.com]  
**Cc:** [(10)(2e)]@mac.com; [(10)(2e)]@mac.com; [(10)(2e)]@minbzk.nl; [(10)(2e)]  
[(10)(2e)]@minez.nl; [(10)(2e)] - DGMI [(10)(2e)]@minienm.nl; [(10)(2e)] -  
DGMI [(10)(2e)]@minienm.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minienm.nl; [(10)(2e)]  
[(10)(2e)] [(10)(2e)]@minez.nl [(10)(2e)] [(10)(2e)]@ILenT.nl [(10)(2e)]  
ILT [(10)(2e)]@ilent.nl; [(10)(2e)] [(10)(2e)]@minienm.nl; [(10)(2e)]  
DGBI [(10)(2e)]@minienm.nl [(10)(2e)] DGRW [(10)(2e)]@minienm.nl]  
**From:** [(10)(2e)]  
**Sent:** Wed 11/29/2017 11:49:53 AM  
**Subject:** Aanbieding taakopdracht Taskforce brandstof Bonaire  
**Received:** Wed 11/29/2017 11:49:55 AM  
[Taakopdracht Taskforce leveringszekerheid brandstof Bonaire.pdf](#)  
[Getekende brief - aanbieding taakopdracht taskforce brandstof Bonaire.pdf](#)

Geachte heer Rijna,

Bijgaand treft u – namens de interdepartementale ‘Taskforce leveringszekerheid brandstof Bonaire’ - de ondertekende aanbiedingsbrief en taakopdracht van de taskforce. Een fysiek exemplaar sturen wij u toe per post. Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben, dan vernemen wij graag van u.

Met vriendelijke groet,

[(10)(2e)]

.....  
**Directie Koninkrijksrelaties**  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag  
Postbus 20011 | 2500 EA | Den Haag

.....  
**M** +31 (0)6 [(10)(2e)]

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Bestuurscollege van het openbaar lichaam Bonaire  
t.a.v. Voorzitter van het bestuurscollege  
Plaza Reina Wilhelmina 1  
Bonaire  
Caribisch Nederland

Directie Koninkrijksrelaties

Turfmarkt 147  
Den Haag  
Postbus 20011  
2500 EA Den Haag  
Nederland  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Contactpersoon**

(10)(2e)  
T 06 (10)(2e)  
(10)(2e) @minbzk.n  
l

Datum 29 november 2017  
Betreft Taskforce Brandstof

**Kenmerk**  
2017-000611656  
**Uw kenmerk**

**Bijlage(n)**  
1

Geachte voorzitter van het bestuurscollege,

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat hebben gezamenlijk vastgesteld dat zich grote achterstanden voordoen in het onderhoud van brandstofvoorzieningen op Bonaire en dat de juiste brandveiligheidsvoorzieningen bij brandstofbedrijven ontbreken. Dit zorgt voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. De situatie is dusdanig ernstig dat een sluitingsscenario in zicht komt. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart. Ook moet rekening gehouden worden met mogelijke effecten op de drinkwatervoorziening, aangezien de productie van drinkwater afhankelijk is van elektriciteit.

Tijdens uw werkbezoek aan Nederland in de week van 23 oktober jl. heeft u kenbaar gemaakt graag ondersteuning te ontvangen van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) teneinde een sluitingsscenario van de brandstofbedrijven te voorkomen of de gevolgen te mitigeren. Daarbij zal zowel moeten worden gekeken naar te treffen noodvoorzieningen, evenals de uitwerking van scenario's om een toekomstbestendige brandstofketen te kunnen waarborgen. De ministeries van I&W, EZK en BZK hebben besloten om een gezamenlijke taskforce in te stellen ter ondersteuning van de gezaghebber. De gezaghebber is conform de WolBES belast met het toezien op de tijdige voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het beleid en de daaruit voortvloeiende besluiten, alsmede op een goede afstemming tussen alle betrokkenen. Hij is vertegenwoordiger van het openbaar lichaam en tevens eindverantwoordelijke voor de openbare orde en veiligheid. Bij deze bied ik u mede namens de ministeries van I&W en EZK bijgaand de taakopdracht aan van de door ons ingestelde Taskforce Leveringszekerheid Brandstof Bonaire.

Om de gevolgen van een sluiting van de brandstofbedrijven te mitigeren of eventueel een sluiting te voorkomen, en om een toekomstbestendige brandstofketen te kunnen waarborgen, zal constructief moeten worden samengewerkt tussen de taskforce en de betrokken stakeholders op het eiland.

**Datum**

29 november 2017

**Kenmerk**

2017-0000611656

Een belangrijke voorwaarde is derhalve dat uiteindelijke oplossingsrichtingen op grond van de adviezen van de taskforce voldoende draagvlak genieten en dat de adviezen van de taskforce leidend zijn in de besluitvorming van het openbaar lichaam. Het is tevens van belang dat uw organisatie en eventuele aan uw organisatie gelieerde privaatrechtelijke rechtspersonen zo nodig alle medewerking verlenen aan de taskforce, die noodzakelijk is om te komen tot een structurele oplossing van de geconstateerde problemen. Ik vertrouw er daarbij op dat - indien nodig - inzage wordt gegeven in de jaarrekeningen van de betrokken rechtspersonen. Het doel is om uiteindelijk te komen tot een structurele oplossing voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire, hetgeen niet op zichzelf staat maar nauw verband houdt met onder meer beleidskeuzes inzake de ontwikkeling van het WEB-terrein en de verplaatsing van de goederenhaven.

Tot slot wil ik erop wijzen dat de bedrijven die een concessie of vergunning hebben verantwoordelijk zijn voor de ononderbroken levering, en ook voor de kosten hiervan. Voor zover er derhalve in de toekomst al sprake zou zijn van een eventuele bijdrage van het rijk, attendeer ik u er voor de volledigheid vast op dat daarbij bepaalde voorwaarden van kracht zullen zijn zoals benoemd in het regeerakkoord. Zoals u bekend staat daarin onder meer opgenomen dat het kabinet bereid is om extra te investeren in de eilanden onder de voorwaarde dat goed bestuur en financiële verantwoording op een afdoende niveau is geborgd.

Zo u in de gelegenheid bent, nodig ik u van harte uit op het ministerie van BZK voor een gesprek over de hierboven aangehaalde thema's. Mocht u in de tussentijd nog vragen hebben over deze brief of de taakopdracht, dan verneem ik graag van u.

(10)(2e)  
Hoofdstuk

(10)(2e)

(10)(2e)



## **Taakopdracht Taskforce leveringszekerheid brandstof Bonaire**

November 2017

### **Aanleiding**

Achterstanden in onderhoud en het ontbreken van de juiste brandveiligheidsvoorzieningen bij brandstofbedrijven op Bonaire zorgen voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. Het betreft de bedrijven van BOPEC, Curoil Hato en Curoil Airport. Deze bedrijven vallen onder de reikwijdte van het Besluit Grote Inrichtingen Milieubeheer (BGIM) waarvoor de minister van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) het bevoegd gezag is. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat (RWS) zijn toezichthouder voor respectievelijk de vergunning Wet vrom BES en Wet maritiem beheer BES.

De ILT en RWS hebben vastgesteld dat de situatie dusdanig ernstig is dat een sluitingsscenario in zicht komt. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel voor de bevolking, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart.

De problematiek vormt voor het openbaar lichaam een te grote uitdaging. Er is sprake van een beperkte bestuurskracht, hetgeen deels ook wordt veroorzaakt door het ontbreken van een stabiel bestuur. Daarnaast spelen ook factoren als de complexiteit van de materie, de vele betrokken actoren met soms tegengestelde belangen en de mogelijke financiële consequenties een rol.

De voormalig staatssecretaris van IenM heeft haar collega bewindspersonen van EZ en BZK in een blauwe brief verzocht een taskforce in te stellen die het lokaal bestuur ondersteunt en adviseert bij het zoeken naar structurele oplossingen. Daarvoor is het noodzakelijk ook te kijken naar de benodigde oplossingen voor de korte termijn (noodvoorzieningen).

### **Doel**

De zorgwekkende onveilige situatie van de opslag van brandstof heeft een gecoördineerde aanpak van EZK, IenW en BZK ter ondersteuning van in het bijzonder de Gezaghebber als vertegenwoordiger van het bestuurscollege en verantwoordelijke persoon voor de openbare orde en veiligheid.

De taskforce zal in brede samenwerking de Gezaghebber ondersteunen in de analyse en adviseert het OLB bij de besluitvorming omtrent de vraag waar en hoe de brandstof het best kan worden geplaatst op Bonaire. Het gaat daarbij ook om oplossingen waarmee een professioneel beheer van de voorzieningen en een adequate inrichting van de brandstofketen wordt gerealiseerd.

De taskforce adviseert de Gezaghebber voor de korte en lange termijn. De korte termijnoplossing is nodig om de gevolgen van (dreigende) sluiting, dan wel beperkingen van de werking van een of meer van de drie betrokken BGIM-bedrijven zo mogelijk te voorkomen. Voor zover sluiting of beperking niet voorkomen kan worden, moeten noodvoorzieningen worden gerealiseerd waarmee de leveringszekerheid van energie wordt veiliggesteld.

Een structurele oplossing is nodig om in de toekomst een leveringzekerheidsituatie voor alle betreffende brandstoffen te realiseren zodat niet binnen afzienbare termijn weer eenzelfde onveilige situatie ontstaat.

Het behalen van het doel van de taskforce is zowel in het belang van Bonaire als van Europees Nederland. De taskforce levert een advies. Eigenaarschap en besluitvorming ligt bij het openbaar lichaam Bonaire. De Gezaghebber heeft hierbij een cruciale rol, onverminderd de positie van het bestuurscollege en eilandsraad. Het advies van de Taskforce zal zwaar wegen. Het is daarom cruciaal dat de Taskforce zich gesteund ziet van voldoende draagvlak onder het BC en de eilandsraad om haar werkzaamheden te kunnen uitvoeren.

Na uitvoering van het advies zal de dreiging van sluiting van opslag van brandstof en de leveringszekerheid voor de lange termijn gegarandeerd zijn. Aan de opslag van de kerosine en de distributie daarvan dient een ordelijke business case ten grondslag te liggen. Voor de structurele oplossing wordt rekening gehouden met de (mogelijke) verplaatsing van de goederenhaven, waarover thans door het openbaar lichaam, samen met IenW (directie Maritiem) en het havenbedrijf Amsterdam wordt gesproken. Levering van brandstof is immers afhankelijk van een toegankelijke haven en veilige overslag. Van belang is dat er voor de korte termijn geen investeringen worden gedaan die een oplossing voor de lange termijn belemmeren. Voor een structurele oplossing zal moeten worden gekeken naar de locaties voor brandstofopslag, nieuwe tankfaciliteiten, herzien van contracten en concessies, etc.

### **Proces**

De taskforce stimuleert een proces die globaal de gebruikelijke lijnen volgt van verkenning, planvorming en realisatie met bijbehorende taken, producten en verantwoordelijkheden.



### Taken taskforce

De taskforce ondersteunt de Gezaghebber om tot een plan van aanpak te komen voor een structurele oplossing voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire.

Hiertoe worden de volgende acties ondernomen:

- Een analyse c.q. quick scan wordt op zeer korte termijn uitgevoerd. Hiertoe zal een extern bureau worden ingehuurd. In de analyse vormen de beschikbare kennis en onderzoeken de basis. De analyse heeft als doel voorstellen voor oplossingen te geven voor zowel de korte als de lange termijn. Hierbij wordt meegenomen vergunningensituatie, eigendomsverhoudingen, lopende concessies, RO, benodigde investeringen en governance om zo een situatie van leveringszekerheid te garanderen.
- Gekeken zal worden welke partijen aansprakelijk kunnen worden gehouden voor de ontstane situatie. Een juridische toets op de concessie van Curoil zal in ieder geval onderdeel uitmaken van deze analyse.
- De taskforce brengt het krachtenveld op Bonaire in kaart opdat stakeholders en belangen zichtbaar zijn.
- De taskforce ondersteunt en adviseert de Gezaghebber. De Gezaghebber overlegt in de eerste fase (verkenning) wekelijks met de taskforce. Hiernaast wordt op initiatief van de Gezaghebber ook gesproken met BOPEC en Curoil.
- De taskforce heeft nauw contact met de ILT over de veiligheidssituatie bij de bedrijven en de voortgang die de bedrijven maken bij het voldoen aan de voorwaarden die de ILT voor de korte termijn heeft gesteld. ILT is hiertoe agendalid van de taskforce.
- De taskforce overlegt met de stuurgroep Maritiem CN gelet de connectie met de locatie van de nieuwe haven. Hiertoe is betrokken dossierhouder agendalid van de taskforce.
- De taskforce zal de Gezaghebber steunen bij het organiseren van inspraak, de implementatie van te nemen maatregelen om tot een structurele oplossing te komen.
- De taskforce ondersteunt het OLB in de vereiste vergunningenprocedures. Indien het vergunningenprocedures betreft voor de bestaande of eventueel nieuw op te richten BGIM bedrijven worden deze door RWS verstrekt.

### Producten

1. Opdracht voor analyse (10 november, of zoveel eerder als mogelijk). Formeel opdrachtgever is EZK.
2. Levering van korte en tussenrapportage lange termijn oplossingen (6 december)
3. Advies aan Gezaghebber (7 en 8 december op Bonaire)
4. Besluitvorming OLB/Gezaghebber korte termijn (15 december)
5. Lange termijn oplossingen; scenario's medio januari 2018)
6. Besluitvorming lange termijn oplossingen OLB/Gezaghebber, mogelijk EZK, BZK, IenM (in geval van ontbreken investeringsmiddelen eind januari 2018)
7. Start MER en vergunningen (wettelijke doorlooptijd 6 maanden))
8. Start uitvoering bouw (1 augustus 2018)

### Deelnemers taskforce

Voorzitter:

☐ ABD ~~ton~~consult: PM

( (10)(10)(2e) ) EZK) treedt vooralsnog op als (10)(2e) )

Leden

- ☐ BZK: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)
- ☐ IenW: (10)(2e) (10)(2e)
- ☐ EZK: (10)(2e) (10)(2e)
- ☐ IenW: (10)(2e)
- ☐ OLB: Edison Rijna

- ☐ ILT: agendalid (10)(2e)
- ☐ DGB: agendalid (10)(2e)
- ☐ DGB: agendalid (10)(2e)

Secretariaat: n.t.b.

**Budget:**

Om op korte termijn in de verkenningsfase een extern bureau, juridische, technisch inhoudelijke en RO deskundigheid en ondersteuning in te kunnen huren is per direct een budget nodig van 150.000 – 200.000 euro. Voor planvorming en realisatie moeten nadere besluiten worden genomen door departementen.



## RAPPORT

### Verbetering brandstofvoorziening Bonaire; een Quick Scan

Quick scan

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: I&BBF7657R001D0.2

Versie: 0.2/Concept

Datum: 1 maart 2018





HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

+31(0)20(26)12(2e)T

+31(0)20(26)12(2e)F

(10)(2e)hdhv.com E

royalhaskoningdhv.com W

Titel document: **Verbetering brandstofvoorziening Bonaire; een Quick Scan**

Ondertitel: **Quick scan brandstofvoorziening Bonaire**

Referentie: **I&BBF7657R001D0.2**

Versie: **0.2/Concept**

Datum: **1 maart 2018**

Projectnaam: **Bright Fuel**

Projectnummer: **BF7657**

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.

## Lijst van afkortingen

<b>DRO</b>	Directie Ruimte en Ontwikkeling
<b>DWT</b>	Dead Weight Tonnage
<b>HFO</b>	Heavy Fuel Oil
<b>ILT</b>	Inspectie Leefomgeving en Transport
<b>IFO 380</b>	Intermediate Fuel Oil 380 cSt
<b>K1, K2, K3 en K4 producten</b>	Categorie indeling op basis van vlampunt: K1: Vlampunt tussen 0°C en 21°C (o.a. benzine, ethanol); K2: Vlampunt tussen 21°C en 55°C (o.a. kerosine); K3: Vlampunt tussen 55°C en 100°C (o.a. diesel en stookolie); K4: Vlampunt boven 100°C (o.a. bitumen).
<b>MCA</b>	Multi-criteria analyse
<b>MGO</b>	Marien Gasoil
<b>OLB</b>	Openbaar Lichaam Bonaire
<b>OTB</b>	Oil Trading Bonaire
<b>PDVSA</b>	Petróleos de Venezuela, S.A.
<b>TWR</b>	Trans World Radio
<b>USD</b>	United States Dollars
<b>WEB</b>	Water- en Energiebedrijf Bonaire B.V.





## Samenvatting

Achterstanden in het onderhoud en het ontbreken van de juiste voorzieningen bij Bopec en Curoil op Bonaire zorgen voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel voor de bevolking, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart.

De overheid heeft een taskforce ingesteld die het lokaal bestuur ondersteunt en adviseert bij het zoeken naar structurele oplossingen voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire. De taskforce heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend voor het uitvoeren van een Quick Scan naar mogelijkheden tot verbetering van de brandstofvoorziening. Dit rapport beschrijft de resultaten van de Quick Scan.

Direct na opdrachtverlening is gestart met het verzamelen van relevante informatie. De kick-off meeting heeft plaatsgevonden op dinsdag 5 december 2017.

Eerst is een brandstofprognose opgesteld en is bepaald welke volume aan tank opslag nodig is in de toekomst. Op basis hiervan is een schetsontwerp van de brandstofterminal opgesteld en is vastgesteld hoe groot het grondoppervlak van de inrichting dient te zijn.

10 locaties zijn geëvalueerd. Hieruit zijn 3 mogelijk geschikte locaties geselecteerd.

Voor deze 3 locaties zijn een aantal logistieke scenario's opgesteld. Voor elk logistiek scenario zijn de globale investeringskosten bepaald. Vervolgens is met behulp van een Multi Criteria Analyse een rangschikking gemaakt naar de geschiktheid van de logistieke scenario's.

Op donderdag 21 december 2017 heeft een voortgangsbespreking plaatsgevonden waar de eerste resultaten zijn besproken.

In de week van 8 tot en met 12 januari 2018 heeft een bezoek aan Bonaire plaatsgevonden, waarbij gesproken is met belanghebbenden en waarbij de mogelijke locaties nader zijn bekeken. Een tweede bezoek heeft plaatsgevonden van 19 tot en met 21 februari 2018.

Uiteindelijk zijn de volgende logistieke scenario's naar voren gekomen als meest haalbaar en interessant:

- 2A; jet fuel op de Luchthaven, overige producten bij Bopec
- 6A; stookolie bij Bopec, overige producten op Luchthaven Zuid

Aanbevolen wordt om deze 2 opties verder uit te werken.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Probleembeschrijving	1
1.2	Doelstelling	1
<b>2</b>	<b>Beschrijving van de huidige situatie</b>	<b>2</b>
2.1	Inleiding	2
2.2	Overzicht opslagcapaciteiten	2
2.3	Luchthaven	2
2.4	Curoil Hato	2
2.5	Bopec	3
2.6	Contour Global Power Plant	3
2.7	Relevante ontwikkelingen	4
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten en aannames</b>	<b>5</b>
3.1	Prognose brandstofverbruik	5
3.2	Benodigde omvang tankopslag volume	6
3.3	Aanvoer van stookolie	6
3.4	Aanschafkosten grond	7
<b>4</b>	<b>Programma van eisen nieuwe terminal</b>	<b>8</b>
4.1	Tank configuratie	8
4.2	Benodigde ruimte	8
4.3	Risico zone	9
4.4	Nieuwe aanlegsteiger	9
<b>5</b>	<b>Selectie van mogelijke locaties</b>	<b>11</b>
5.1	Eerdere onderzoek locaties	11
5.2	Locatie 1: Bopec	12
5.3	Locatie 2: in Karpata bij Power Plant	13
5.4	Locatie 3: Barcadera	14
5.5	Locatie 4: Hato Noord	15
5.6	Locatie 5: Nabij huidige WEB terrein Hato	16
5.7	Locatie 6: Nabij de luchthaven	17
5.8	Locatie 7: Punt Vierkant	20
5.9	Locatie 8: nabij Trans World Radio (TWR)	21
5.10	Locatie 9: Nabij de Cargill steiger	21



5.11	Locatie 10: Lagun	22
5.12	Selectie van meest geschikte locaties	24
<b>6</b>	<b>Logistieke scenario's en investeringskosten</b>	<b>26</b>
6.1	Overzicht	26
6.2	Investeringskosten	26
<b>7</b>	<b>Multi-criteria analyses</b>	<b>29</b>
7.1	Methode	29
7.2	Qualifiers	29
7.3	Afwegingsmodel	30
7.4	Scoringstabel	31
7.5	Optie 1: Eén nieuwe terminal voor alle producten	31
7.6	Optie 2: Eén nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie	32
7.7	Optie 3: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel	33
7.8	Optie 4: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel/jet fuel	34
7.9	Overzicht resultaten Multi Criteria Analyse	35
7.10	Selectie van meest geschikte logistieke scenario's	35
<b>8</b>	<b>Bopec alternatieven</b>	<b>37</b>
8.1	Tank 1912	37
8.2	Terminal in eigendom van de overheid	37
8.3	Verlaadplaats stookolie	37
8.4	Productleiding naar de Power Plant	37
<b>9</b>	<b>Duurzame alternatieven</b>	<b>39</b>
9.1	Verbruik van fossiele brandstoffen op Bonaire	39
9.2	Bezwaarlijkheid van fossiele brandstoffen op Bonaire	39
9.3	Samenvatting en aanbeveling	40
<b>10</b>	<b>Realisatieplanning</b>	<b>41</b>
<b>11</b>	<b>Referenties</b>	<b>42</b>



## **1 Inleiding**

### **1.1 Probleembeschrijving**

Achterstanden in het onderhoud en het ontbreken van de juiste brandveiligheidsvoorzieningen bij brandstofbedrijven op Bonaire zorgen voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. De ILT en Rijkswaterstaat hebben vastgesteld dat de situatie dusdanig ernstig is dat een sluitingsscenario in zicht komt. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel voor de bevolking, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart. Ook moet rekening worden gehouden met mogelijke effecten op de drinkwatervoorziening, aangezien de productie van drinkwater afhankelijk is van elektriciteit.

De overheid heeft een taskforce ingesteld die het lokaal bestuur ondersteunt en adviseert bij het zoeken naar structurele oplossingen voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire.

De taskforce heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend voor het uitvoeren van een Quick Scan naar mogelijkheden tot verbetering van de brandstofvoorziening.

### **1.2 Doelstelling**

De Quick Scan heeft tot doel om voorstellen te geven voor de lange termijn en te komen tot een situatie waarin sprake is van leveringszekerheid. Dit rapport behandelt de voorstellen voor de lange termijn.

Voor de beoordeling van de aangedragen noodmaatregelen is een separaat rapport opgesteld.

## 2 Beschrijving van de huidige situatie

### 2.1 Inleiding

Voor een overzicht van relevante documenten die tijdens de analyse zijn gebruikt wordt verwezen naar hoofdstuk 11 van dit rapport.

### 2.2 Overzicht opslagcapaciteiten

In Tabel 2-1 wordt een overzicht gegeven van de bestaande opslagvolumes voor brandstoffen op Bonaire. In de navolgende paragrafen zijn deze locaties nader beschreven.

Tabel 2-1: Overzicht huidige opslagvolumes

Locatie	Product	Tank volumes in m <sup>3</sup>	Totaal bruto opslagvolume in m <sup>3</sup>	Bouwjaar tanks
Luchthaven	Jet fuel A1	2 x 95 2 x 2.366	4.922	2002
Curoil Hato	Diesel	1 x 159 1 x 1.875	2.034	1984
	Benzine	1 x 105 1 x 854	1.976	1986
	Benzine	1 x 566 1 x 291 1 x 160		1984
	Fuel oil	1 x 3.816		1975
Contour Global Power Plant	Fuel oil	1 x 300 5 x 5,68	4.144	2010
	Diesel	2 x 20	40	2010

### 2.3 Luchthaven

Het opslag depot op het vliegveld met de bijbehorende steiger is eigendom van Oil Trading Bonaire (OTB). Curoil is operator van het depot en biedt Jet A1 aan. De vliegtuigbrandstof wordt door Curoil vanuit Curaçao met een gesleepte barge (6.500 m<sup>3</sup>) naar Bonaire getransporteerd.

### 2.4 Curoil Hato

Voor lokaal transport worden op Bonaire slechts 2 soorten motorbrandstof aangeboden:

- Laagzwavelig diesel, 500 ppm;
- Ongelode benzine RON 95.

Curoil importeert beide brandstoffen met een gesleepte barge (6.500m<sup>3</sup>) vanuit Curaçao naar het depot van Curoil in Hato. Levering vindt vaak plaats in combinatie met jet fuel aan de luchthaven. Het depot en steiger zijn door Curoil in eigendom verworven in 1985. De bijbehorende grond is in 1986 in een 60-jarige erfpacht uitgegeven aan Curoil; de canon werd in 2011 aangepast.



Het depot en de bijbehorende steiger verkeren in slechte conditie. Curoil investeert momenteel een bedrag van circa USD 3 miljoen voor het upgraden van de terminal om aan de eisen van het bevoegd gezag te voldoen. Deze werkzaamheden zijn volgens planning medio 2018 afgerond.

De Curoil opslag in Hato bevindt zich direct naast de drinkwatervoorziening van WEB. De steiger is gelegen in de nabijheid van het drinkwaterinnamepunt.

## 2.5 Bopec

De Bopec terminal heeft een vergunning voor de op- en overslag van K3 (diesel) en K4 (stookolie) producten en heeft een totale opslagcapaciteit van meer dan 1,6 miljoen m<sup>3</sup>. 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 tot 500.000 DWT.

De Bopec terminal is eigendom van PDVSA en wordt exclusief gebruikt door PDVSA. PDVSA slaat grote hoeveelheden stookolie over voor re-export in bulk, voornamelijk naar China.

De stookolie benodigd voor de elektriciteitscentrale in Karpata wordt door Contour Global via de Bopec terminal betrokken. Feitelijke levering gebeurt door Curoil die een exclusiviteit overeenkomst heeft met PDVSA voor de levering van brandstoffen op Bonaire. Contour Global huurt hiertoe bij Bopec Tank TK1912 met een bruto opslagvolume van 3.816 m<sup>3</sup>. Curoil rijdt 1 of 2 keer per dag met een tankauto heen en weer tussen TK1912 en de tank op het terrein van Contour Global. De huidige transportkosten van Bopec naar Karpata bedragen USD 40.000 per jaar.

## 2.6 Contour Global Power Plant

De power plant is opgebouwd uit 5 aggregaten met een totaal vermogen van 14,25 MW en wordt geopereerd door Contour Global. De aggregaten zijn van het type MAN L27/38 en kunnen draaien op iedere brandstof variërend van diesel tot en met zware stookolie. Momenteel draaien de generatoren op IFO 380. De huidige IFO 380 is van matige kwaliteit en bevat naast vanadium ook vaste stoffen. De grote opslagtank is voorzien van verwarming wat nodig is om de vaste stoffen te kunnen afscheiden met een centrifugaal separator. De MAN generatoren verdragen eveneens geen koude IFO 380. Voorverwarming is noodzakelijk.

De generatoren van Contour Global kunnen ook op alternatieve brandstofsoorten draaien (info website MAN, generator type L27/38). Stookolie is een restproduct van het raffinage proces en relatief goedkoop, terwijl het draaien op diesel tot meer dan 80% duurder kan zijn. Ter referentie zijn in onderstaande tabel de jaarlijkse aanschafkosten voor Contour Global van verschillende soorten brandstof weergegeven op basis van het geprognostiseerde jaarverbruik van 28.000 Ton. Deze prijzen zijn exclusief de toeslagen die Curoil hanteert.

In de laatste kolom zijn de extra jaarlijkse kosten bepaald voor het draaien op andere brandstofsoorten ten opzichte van IFO 380.



Tabel 2-2:: Prijsverhouding stookolie in USD (December 2017) bij 28.000 ton/jaar

Brandstof soort	Prijs per Ton (December 2017)	Jaarlijkse aanschafkosten stookolie	Extra jaarlijkse kosten t.o.v. IFO 380
HFO	360	10,1 miljoen	-/-0,9 miljoen
IFO 380	400	11,2 miljoen	-
IFO 180	430	12,0 miljoen	0,9 miljoen
MGO	640	17,9 miljoen	6,9 miljoen
Diesel	660	18,5 miljoen	7,5 miljoen

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het continue draaien van de generatoren op MGO of diesel erg duur en voor de lange termijn geen optie is.

## 2.7 Relevante ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het toekomstig brandstofverbruik, en beperkingen geven ten aanzien van de realisatie van een eventueel nieuwe brandstofterminal:

- De toename van het toerisme en de geplande bouw van nieuwe resorts;
- De toename van de bevolking en behoefte aan nieuwe woongebieden;
- Het Bonaire International Airport Masterplan wat voorziet in een verdere ontwikkeling van het internationale vliegveld; Gekozen is voor masterplan optie 1a. De landingsbaan is gerenoveerd in 2011 en blijft liggen op de huidige positie. De huidige opslag locatie van Jet Fuel is zeer ongelukkig. Aan het begin van de startbaan, te dicht bij openbare wegen, luchthaven gebouwen, etc. De risico zones rondom de huidige opslag locatie houden een aantal ontwikkelingen tegen;
- Ten zuiden van de landingsbaan is een enorm terrein vrij en gereserveerd in de RO plannen voor de ontwikkeling van de luchthaven. Hier zou ook een nieuwe opslag voor brandstof ontwikkeld kunnen worden. Genoeg ruimte en minder last van de risico zones (info van Ton Franssen per e-mail 22 December 2017);
- De toenemende vraag naar elektriciteit. Hiertoe heeft WEB een project gestart wat voorziet in onder andere plaatsing van extra generatoren en een opslagtank op het terrein grenzend aan Contour Global. De generatoren zullen op IFO380 gaan draaien;
- De ontwikkeling van een nieuwe vrachthaven met als voorkeurslocatie het WEB terrein in Hato naast de bestaande drinkwaterfabriek van WEB;
- De uitbreiding en aanpassing van de drinkwaterfabriek op het WEB terrein in Hato;
- De ontwikkeling van een LPG activiteit door Curoil; hierbij wordt beoogd het afvullen van cilinders uit te voeren op Bonaire zelf; hiertoe dient LPG ingevoerd te worden in ISO containers;
- De beschikbaarheid van hele goedkope LNG (50% goedkoper dan HFO) in de regio (Atlantic LNG in Trinidad en Tobago) waardoor power generation op aardgas / LNG goedkoper aan het worden is dan gebruik van IFO. Zo zijn de meest recente gensets op Aruba al "gas voorbereid". Omdat Bonaire een relatief kleine afnemer zou zijn en buiten de actuele LNG shipping line (richting Jamaica, Dominica en Puerto Rico) ligt is dit voorlopig niet aan de orde.



### 3 Uitgangspunten en aannames

#### 3.1 Prognose brandstofverbruik

Op Bonaire worden uitsluitend de volgende 4 typen brandstof gebruikt:

- Loodvrije 95 RON benzine;
- Laagzwavelig diesel 500 ppm;
- Jet fuel A1;
- Stookolie (IFO 380) met zwavelgehalte van 3%.

Verkoop van benzine en diesel vindt plaats via 4 tankstations op Bonaire, 1 in eigendom van Curoil en 3 geopereerd door wederverkopers.

Diesel wordt ook geleverd aan verschillende grootverbruikers, bijvoorbeeld de bouw, puinbrekers, hotels met eigen aggregaten, bedrijven met eigen elektriciteitsvoorzieningen, zeegaande sleepboten en andere incidentele bunkers. Het aandeel van de grootverbruikers bedraagt circa 35% van het totale diesel volume.

Het rapport van Egdam BV uit 2014 geeft het jaarverbruik in 2013 (bron: Curoil) zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Tabel 3-1: Brandstofverbruik in 2013

Product	Verbruik in ton/jaar	Verbruik in m <sup>3</sup> /jaar
Jet Fuel A1	25.900	32.400
Benzine 95 RON	9.475	12.800
Diesel 500 ppm	10.750	12.900
IFO 380 3%	14.000	14.200
Propaan in flessen	715	

Omdat energieverbruik en brandstofverbruik op Bonaire een jaarlijkse toename laten zien van 5% wordt als prognose voor de toekomst (2030) een verdubbeling aangehouden ten opzicht van de hoeveelheden uit 2013.

Het verbruik aan jet fuel is iets afgenomen vanwege problemen bij Insel Air, crisis in Venezuela en gewijzigde vluchtroutes bij de KLM. Momenteel (eind 2017) komt ongeveer 2x per maand een schip die 1.000 m<sup>3</sup> lost per keer, dat is ca 2.000 m<sup>3</sup> per maand en dus ongeveer 24.000 m<sup>3</sup> per jaar. Voorgesteld wordt om voor jet fuel een prognose aan te houden van 40.000 m<sup>3</sup>/jaar.

Tabel 3-2: Prognose Verbruik in 2030 (afgeronde cijfers)

Product	Verbruik in ton/jaar	Verbruik in m <sup>3</sup> /jaar
Jet Fuel A1	32.000	40.000
Benzine 95 RON	20.000	26.000
Diesel 500 ppm	22.000	26.000
IFO 380 3%	28.000	28.000
Propaan in flessen	1.400	



### 3.2 Benodigde omvang tankopslag volume

Het benodigde tankvolume kan worden bepaald op verschillende manieren. Belangrijkste parameters zijn de vereiste hoeveelheid strategische opslag en de frequentie waarmee schepen langskomen voor levering.

In het rapport van NACO (Bonaire International Airport Master Plan studie 2009) wordt gesteld dat minimaal 14 dagen of beter nog 28 dagen voorraad aanwezig dient te zijn op het vliegveld. Met een dagverbruik prognose van 110 m<sup>3</sup> kwam NACO op minimaal 3,080 m<sup>3</sup> benodigd tank volume voor 2 weken voorraad.

De barge waarmee momenteel Curoil de terminals bevoorraadt heeft een totaal volume van 6,500 m<sup>3</sup>. Deze barge heeft verschillende compartimenten waardoor in één transport benzine, diesel en jet fuel kunnen worden aangeleverd. Er kan per keer circa 2,000 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> en 1 maand strategische opslag. Ter referentie is er een kolom toegevoegd met de capaciteit van bestaande voorzieningen.

Tabel 3-3: Benodigde capaciteit opslagtanks

Brandstof	Gemiddeld verbruik in m <sup>3</sup> /Jaar	Leverings-omvang per keer in m <sup>3</sup>	Strategische opslag voor 1 maand	Benodigd volume m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume m <sup>3</sup> bruto	Bestaand volume m <sup>3</sup> bruto
Jet Fuel A1	40.000	2.000	3.333	5.333	6.000	4.922
Benzine 95 RON	26.000	2.000	2.167	4.167	5.000	1.976
Diesel 500 ppm	26.000	2.000	2.167	4.167	5.000	2.034
IFO 380 3%	28.000	2.000	2.333	4.333	5.000	4.109

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 21.000 m<sup>3</sup> opslag capaciteit zal deze terminal daar tussen in vallen en dus een 'lower tier' inrichting gaan worden.

### 3.3 Aanvoer van stookolie

Waar benzine, diesel en jet fuel in relatief kleine hoeveelheden kan worden geleverd, wordt stookolie aangevoerd via Bopec met schepen groter dan 35.000 DWT. Stookolie kan niet met de reguliere barge voor benzine, diesel en kerosine worden aangeleverd omdat het een zwart product betreft. Wel beschikt Curoil over twee bunker schepen, te weten de Zeta 1 (6.854 DWT) en de Scott Berlin (8.254 DWT) die de stookolie kunnen aanleveren en tot 50 graden kunnen verwarmen om de verpompbaarheid te vergroten.

Op basis van bovenstaande zien we de volgende 2 mogelijkheden voor de aanvoer van stookolie:

- Met schepen groter dan 35.000 DWT; via de bestaande Bopec Steiger;
- Met bunkerschepen van maximaal 10.000 DWT; via de bestaande steiger bij het vliegveld of via een nieuw te realiseren steiger.



### 3.4 Aanschafkosten grond

Voor de investeringskosten wordt uitgegaan van de volgende gemiddelde grondkosten:

- Kuststrook tussen Punt Vierkant en Hato Noord: USD 500/m<sup>2</sup>;
- Vliegveld / Te Amo Beach: de waarde van de grond wordt geraamd op gemiddeld USD 300/m<sup>2</sup>;
- Ten zuiden van het vliegveld: USD 100/m<sup>2</sup>. Deze grond is al in bezit van de overheid, maar vertegenwoordigd wel een waarde, aangezien deze grond ook aan derden verkocht kan worden;
- Overige grond: USD 100/m<sup>2</sup>.

## 4 Programma van eisen nieuwe terminal

### 4.1 Tank configuratie

Op bepaalde intervallen zullen de tanks inwendig geïnspecteerd moeten worden en is onderhoud nodig. Hiervoor is het nodig om de tanks buiten bedrijf te stellen. In dit verband zijn er minimaal 2 tanks nodig per type brandstof. Zie onderstaande tabel.

Tabel 4-1: Nieuw te bouwen opslag tanks

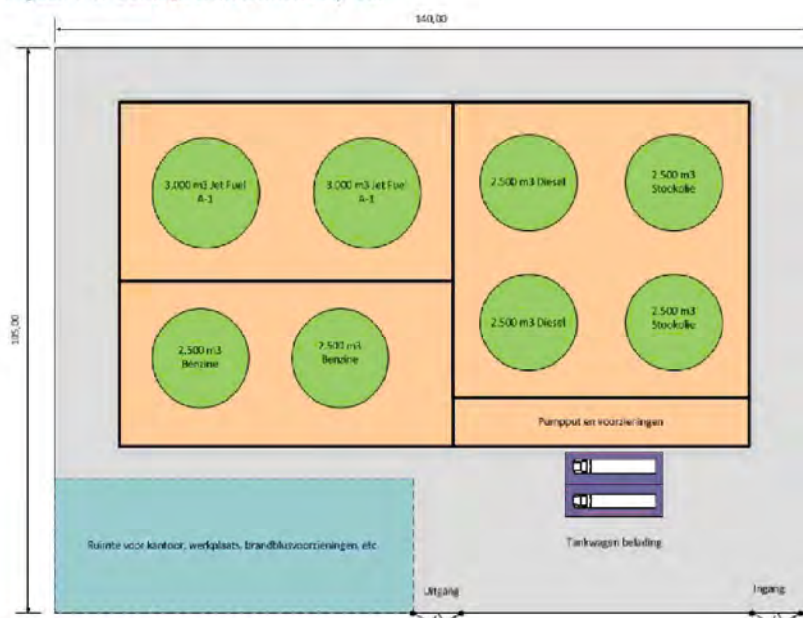
Brandstof	Benodigd volume in m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume in m <sup>3</sup> bruto	Benodigde tanks in m <sup>3</sup> bruto
Jet Fuel A1	5.333	6.000	2 * 3.000
Benzine 95 RON	4.167	5.000	2 * 2.500
Diesel 500 ppm	4.167	5.000	2 * 2.500
IFO 380	4.333	5.000	2 * 2.500

### 4.2 Benodigde ruimte

Voor het selecteren van een geschikte locatie is een concept ontwerp opgesteld om de benodigde ruimte bij benadering vast te stellen. In een volgende fase van het project dienen de opties in verder detail ontworpen te worden. In Figuur 4-1 hieronder is aangegeven hoe de lay-out er uit zouden kunnen zien. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Hoogte van de tanks : Circa 10 meter
- Onderlinge afstand van de tanks : 0,5x de diameter van de grootste tank
- Afstand tussen tank en vulpunt : Minimaal 15 meter
- Afstand tussen tank en terreinafscheiding : Minimaal 15 meter

Figuur 4-1: Concept tank terminal lay-out





Op basis van de lay-out kan worden vastgesteld dat de ruimte behoefte voor een nieuwe tank terminal voor de opslag van alle brandstoffen circa 1,5 hectare nodig is. Voor een terminal die alleen geschikt is voor de opslag van benzine en diesel zal circa 1,2 hectare nodig zijn.

### 4.3 Risico zone

Rondom een terminal waar benzine (K1) en jet fuel (K2) wordt op- en overgeslagen is sprake van een verhoogd risico. Deze risico's zijn berekend voor de bestaande OTB terminal en de Curoil Hato site (ref. [7], [8]). Vanwege de overheersende oostelijke windrichting zijn de risico's vooral hoger aan de westzijde van een brandstofterminal. Het gevolg is dat er forse gebruiksbependingen zullen zijn op het terrein tot 200m aan de westkant van de terminal.

In het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan van Bonaire (ref. [4]) is eveneens vastgesteld dat een veiligheidsafstand van 200 meter moet worden aangehouden tussen een groothandel in vloeibare brandstoffen (met opslagcapaciteit tussen de 1.000 m<sup>3</sup> en 100.000 m<sup>3</sup>) en woonbebouwing. In dit verband worden hotels en resorts vanwege de permanente aanwezigheid van personen gelijkgesteld aan woonbebouwing.

### 4.4 Nieuwe aanlegsteiger

In een aantal logistieke varianten is bouw van een nieuwe steiger nodig. Een eventueel nieuw te bouwen steiger moet minimaal geschikt zijn voor het aanleggen van de bestaande 6.500 m<sup>3</sup> barges en zal er bij benadering uit zien zoals de bestaande brandstofsteiger bij de luchthaven zoals weergegeven in Figuur 4-2.

Voorgesteld wordt om in geval van een nieuwe steiger deze te ontwerpen voor barges en bunkerschepen met een capaciteit tot 10.000 DWT.

Figuur 4-2: Bestaande brandstofsteiger luchthaven





De kosten voor de bouw van een nieuwe aanlegsteiger zoals weergegeven in figuur 4-2 voor schepen tot 10.000 DWT worden geschat op USD 1.8 miljoen (raming RHDHV Maritiem).

Een golfbreker wordt niet nodig geacht; doorgaans is de zee aan de zuidoost zijde van Bonaire heel rustig door de beschutte ligging achter Klein Bonaire. Naarmate de locatie zich verder richting de noordpunt of de zuidpunt van het eiland bevindt neemt de golfhoogte wel steeds verder toe. En daarmee het aantal dagen downtime waar bevoorrading (zonder golfbreker) niet mogelijk is. Met een strategische voorraad van een maand zal dat geen knelpunt opleveren.

## 5 Selectie van mogelijke locaties

### 5.1 Eerdere onderzoek locaties

In diverse eerder uitgevoerde studies zijn verschillende locaties geëvalueerd voor onder meer een nieuwe vrachthaven (studies van 2009 en 2017) en verplaatsing van de huidige drinkwatervoorziening (studie van 2017). Tevens is in 2009 een nieuw masterplan opgesteld voor de internationale luchthaven van Bonaire.

Tijdens deze quick scan zijn de betreffende studies gebruikt als achtergrondinformatie voor het bepalen van mogelijke locaties voor een nieuwe brandstofterminal. Voor de volledigheid worden al deze locaties hieronder in het kort beschreven met de belangrijkste voor- en nadelen. Op basis van de geïnventariseerde voor- en nadelen wordt tot slot een eerste afweging en selectie gemaakt van mogelijke locaties voor een nieuw brandstofdepot.

Zie Figuur 5-1 voor een overzicht van de locaties die in eerdere studies zijn behandeld.

Figuur 5-1: Locaties behandeld in eerdere studies

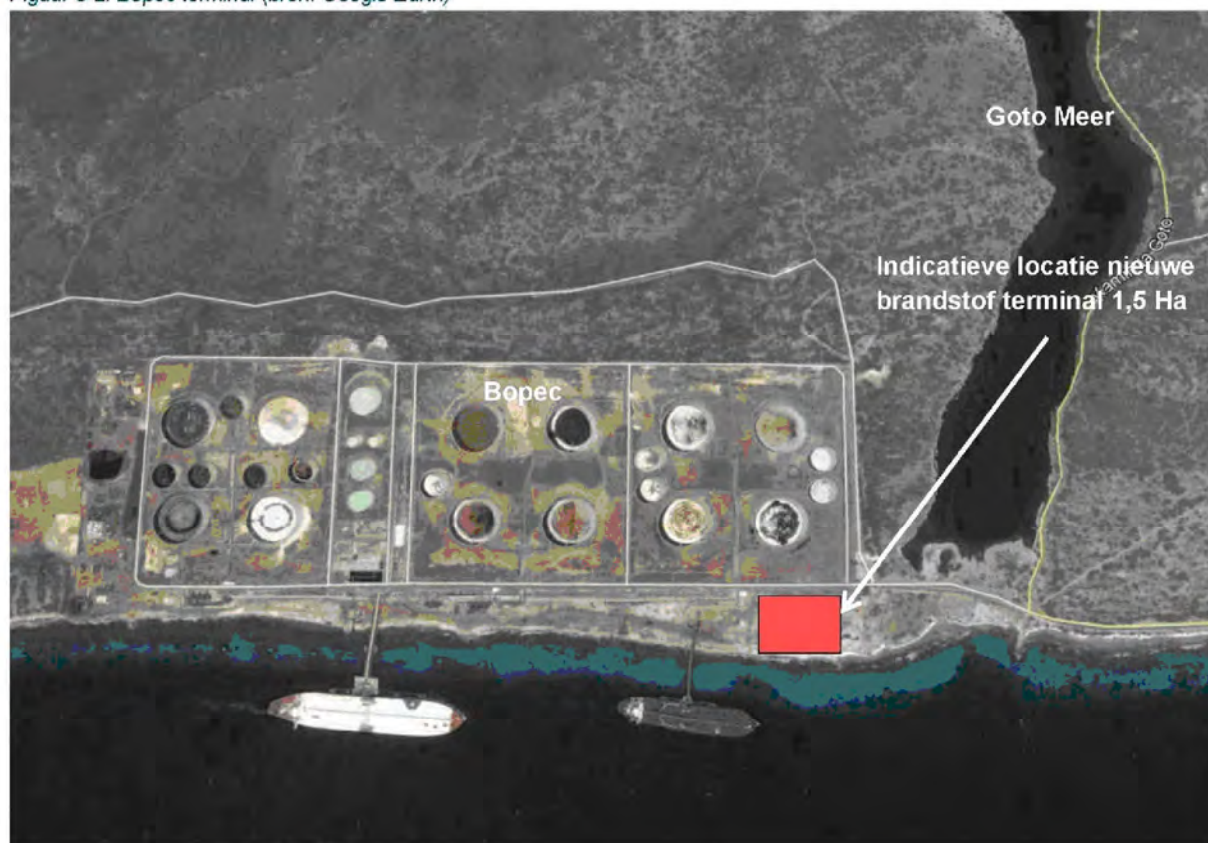




## 5.2 Locatie 1: Bopec

De huidige aanvoer van stookolie voor de Power Plant vindt momenteel plaats via de terminal van Bopec. Het terrein van Bopec is groot genoeg om er aanvullende functionaliteit onder te brengen. Zie Figuur 5-3. Een mogelijke locatie voor de nieuwe brandstofterminal is aangegeven in rood. Uiteraard zouden de tanks van de brandstofterminal ook geplaatst kunnen worden in één van de bestaande tankputten en in dat geval bij voorkeur de meest westelijke tankput.

Figuur 5-2: Bopec terminal (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-2.

Tabel 5-1: Voor- en nadelen nabij Bopec terminal

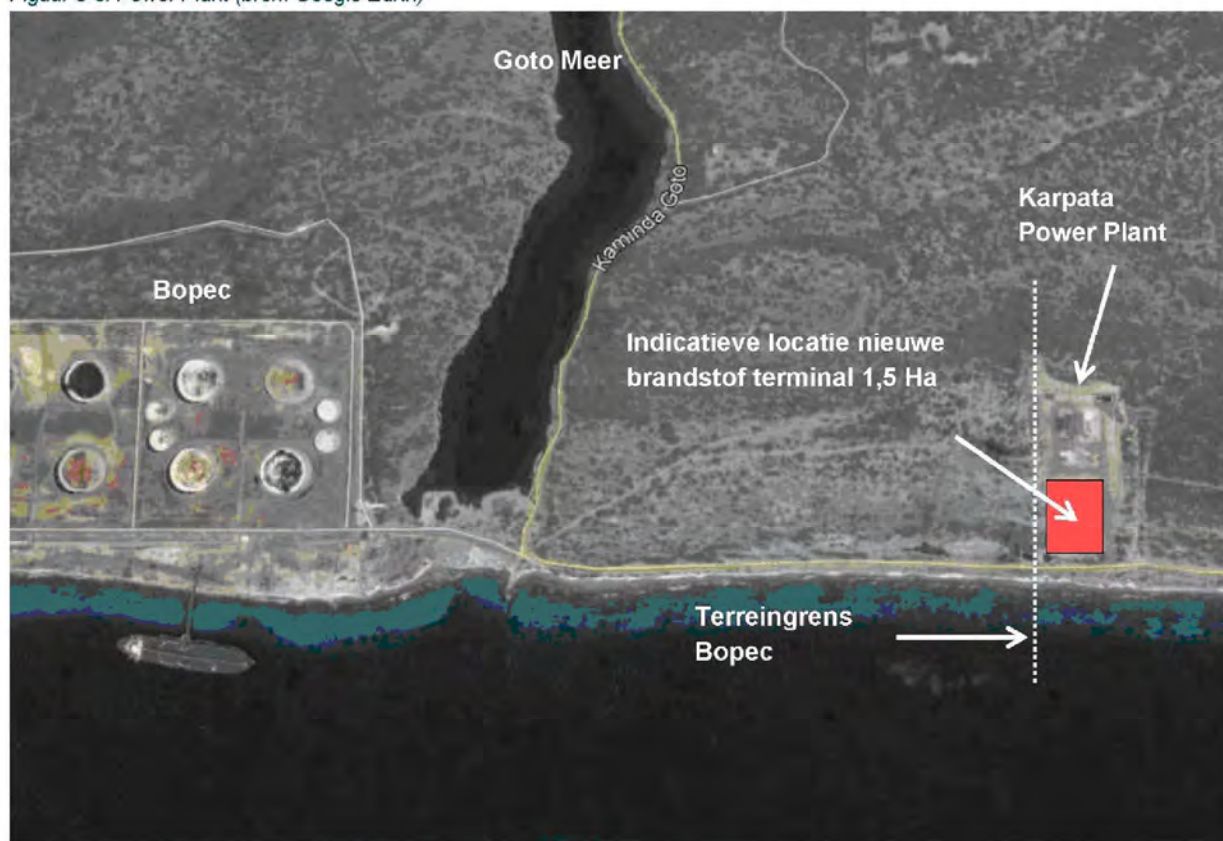
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mogelijke synergie met Bopec faciliteiten</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Dicht bij de afnemer van stookolie</li> <li>➤ Bestaande steigers aanwezig</li> <li>➤ Geen enkel impact op toerisme</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> <li>➤ Marine park al aangetast</li> <li>➤ Mogelijkheid om een pipeline naar de power plant aan te leggen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed en relatief meer deining en wind parallel aan de kust, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemers van benzine, diesel en kerosine</li> <li>➤ Afhankelijkheid van Bopec</li> </ul>



### 5.3 Locatie 2: in Karpata bij Power Plant

De Contour Global Power Plant is gelegen tussen Bopec en landhuis Karpata. Afgezien van de Power Plant is in deze kuststrook geen bebouwing aanwezig. Het terrein ten westen van de huidige power plant is in bezit van Bopec. De zeezijde is onderdeel van het Marine Reserve natuurgebied. Dit deel van de kust, het Koning Willem Alexander reservaat, is momenteel volledig verboden gebied, ook voor toerisme. De locatie van een eventueel nieuwe brandstofterminal is indicatief aangegeven in Figuur 5-3.

Figuur 5-3: Power Plant (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-2.

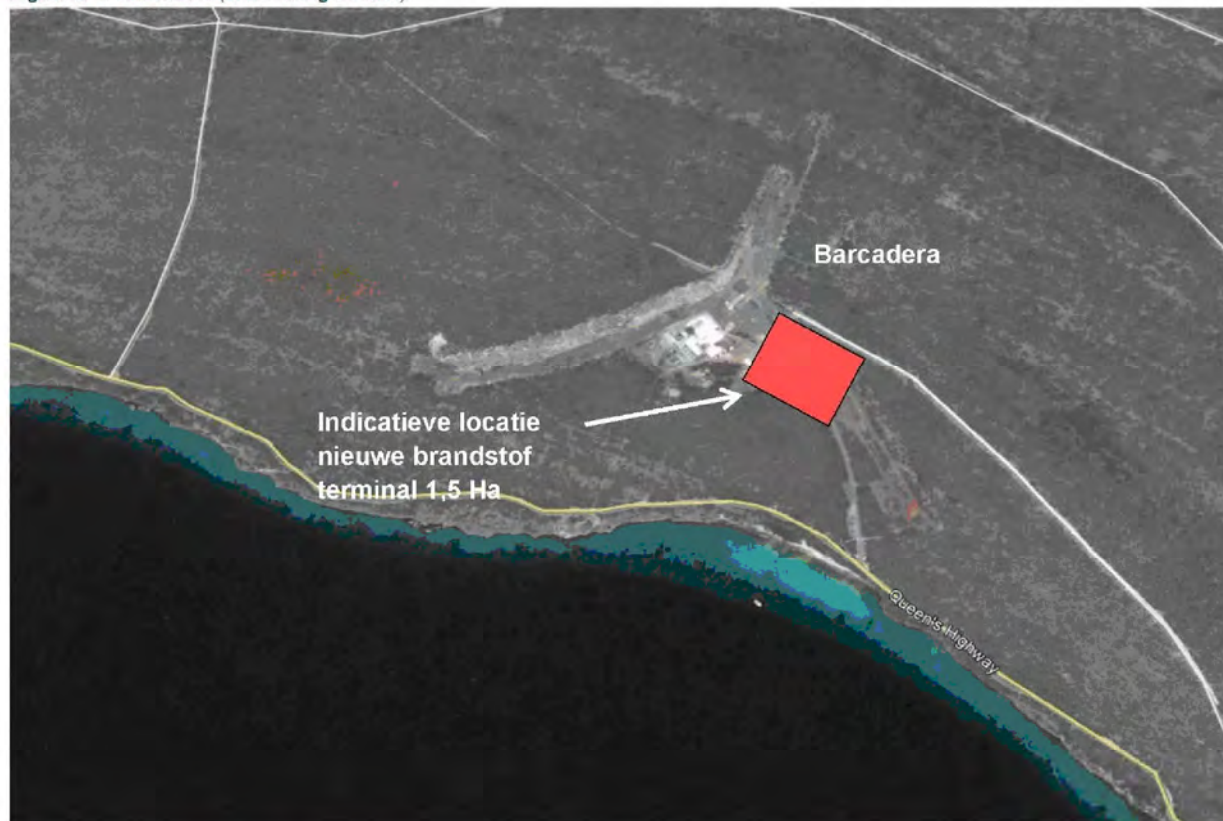
Tabel 5-2: Voor- en nadelen nabij Power Plant

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte op het land</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Dicht bij de afnemer van stookolie</li> <li>➤ Lage grondprijzen</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed en relatief meer deining en wind parallel aan de kust, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemers van benzine, diesel en kerosine</li> <li>➤ Aanwezigheid van een uniek onderwaterreservoir Marine Reserve natuurgebied. Dit deel van de kust is volledig verboden gebied ook voor toerisme</li> </ul>

## 5.4 Locatie 3: Barcadera

De locatie in Barcadera betreft de voormalige zenderlocatie van Wereldomroep Nederland en is eigendom van WEB. Hoewel geen aangewezen natuurgebied, zijn de vele grotten van cultuurhistorisch belang. Vanwege de grotten is het de vraag of de ondergrond voldoende draagkrachtig is voor de bouw van opslagtanks. De huidige toegangsweg is niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer zoals tankwagens.

Figuur 5-4: Barcadera (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-3: Voor- en nadelen Barcadera

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte op het land</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Lage grondprijzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bouw nieuwe aanlegsteiger nodig</li> <li>➤ Populaire duiklocatie</li> <li>➤ Grote hoogteverschillen</li> <li>➤ Draagkracht van ondergrond onzeker</li> <li>➤ Voor vrachtverkeer moet een nieuwe toegangsweg van circa 2 kilometer lang worden aangelegd. Kosten circa 800.000 USD.</li> <li>➤ Aanzienlijke transportafstand naar alle afnemers</li> </ul>



## 5.5 Locatie 4: Hato Noord

Ten Noorden van Hato bevindt zich een terrein (ook wel aangeduid als locatie "Smeets") dat voldoende groot is voor de bouw van een brandstofterminal. Dit stuk grond is momenteel onbebouwd, en in eigendom van Santa Barbara Development Company.

Figuur 5-5: Hato Noord (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-4: Voor- en nadelen Hato Noord

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte</li> <li>➤ Nautisch goede locatie door enigszins beschutte ligging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bouw nieuwe aanlegsteiger noodzakelijk</li> <li>➤ In de directe nabijheid van woonwijken</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie en jet fuel</li> <li>➤ Het terrein is van Santa Barbara Development Corporation</li> <li>➤ Hoge grondprijzen mits het al te koop is</li> <li>➤ Risico zone rond de terminal verlaagt waarde van direct aangrenzende percelen</li> </ul>



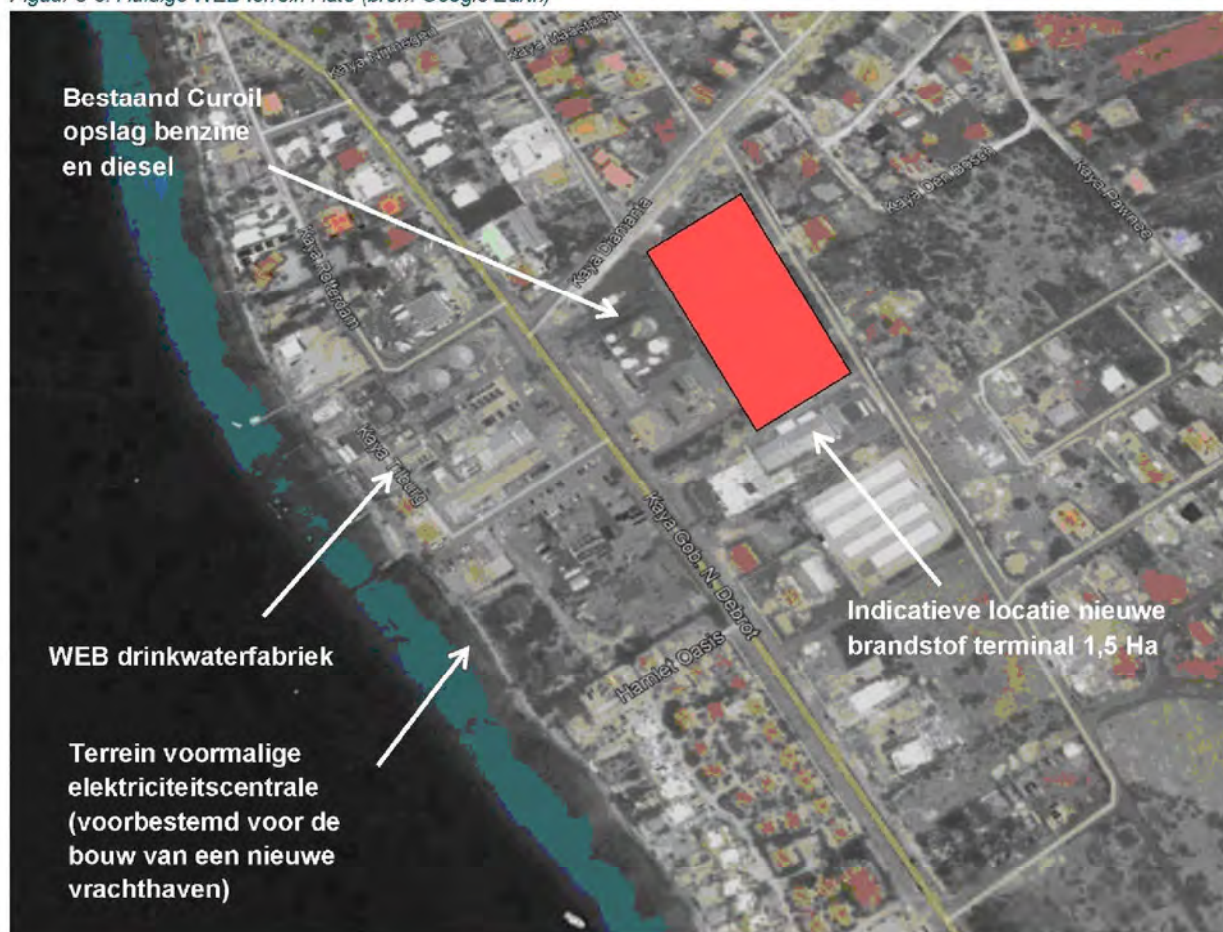
## 5.6 Locatie 5: Nabij huidige WEB terrein Hato

Het WEB terrein in Hato omvat een drinkwaterfabriek. Voor de bereiding van drinkwater wordt water uit zee ingenomen via een waterinlaat. De waterfabriek is de enige op het eiland en voorziet het hele eiland van drinkwater.

Het overige deel van het WEB-terrein ten zuiden van de drinkwaterfabriek werd voorheen gebruikt door de voormalige elektriciteitscentrale van WEB. Dit terrein is momenteel vrij. In een besluit van het Openbaar Lichaam Bonaire is de WEB locatie aangewezen als voorkeurslocatie voor de ontwikkeling van een nieuwe vrachthaven.

Ten noorden van het terrein bevindt zich een scheepswerfje voor pleziervaartuigen. Daarnaast ligt een woonwijk. Ten zuiden van het WEB-terrein ligt het resort Hamlet Oasis. Ten oosten van het terrein staan de tanks van Curoil voor opslag van Benzine en diesel. Daaromheen is nog terrein beschikbaar.

Figuur 5-6: Huidige WEB terrein Hato (bron: Google Earth)



Voor de import van benzine en diesel heeft Curoil een aanlandpunt in gebruik op hele korte afstand van het waterinname punt. Hier kunnen geen schepen aanmeren (alleen ankeren) en om die reden is deze huidige voorziening ongeschikt voor een eventuele toekomstige terminal.



Figuur 5-7: Scheepslosvoorzieningen voor benzine en diesel nabij WEB Hato



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

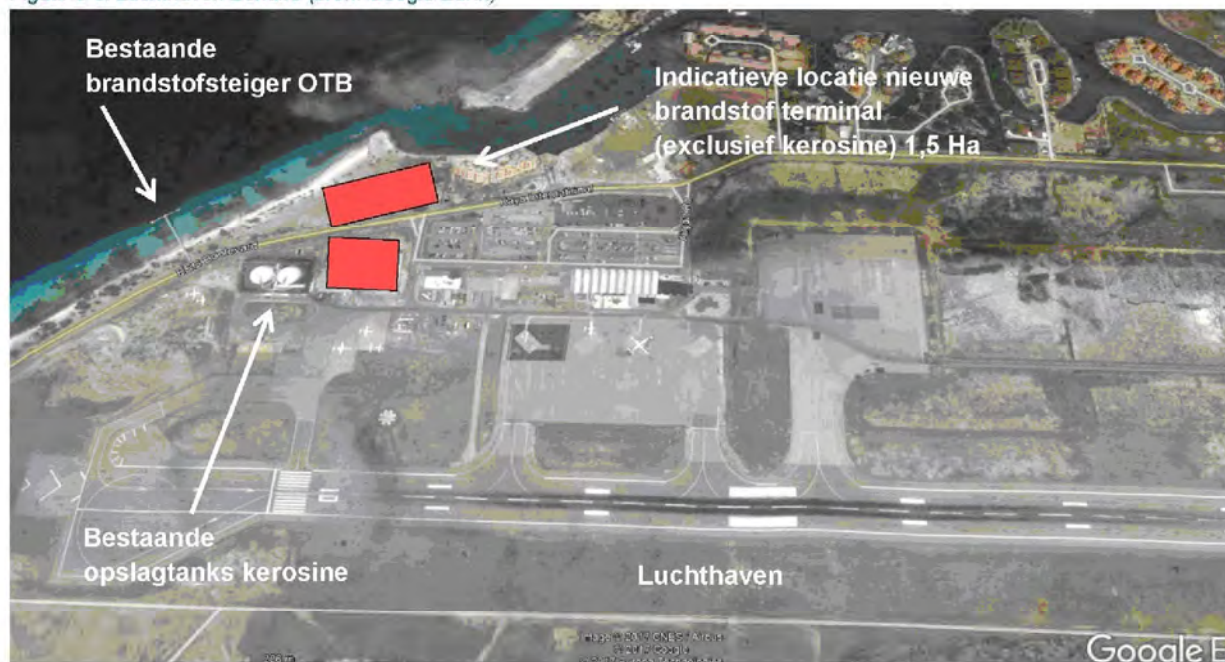
Tabel 5-5: Voor- en nadelen omgeving WEB-terrein in Hato

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch erg goede locatie door beschutte ligging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschikbare ruimte is nodig voor de drinkwaterproductie en de toekomstige vrachtsteiger</li> <li>➤ Bestaand aanlandpunt onvoldoende -&gt; Nieuwe steiger nodig</li> <li>➤ Nabij de inlaat van de waterfabriek, waardoor bouwactiviteiten of eventueel morsen van brandstof direct een negatieve invloed heeft op de kwaliteit van het drinkwater</li> <li>➤ In de directe nabijheid van woningen</li> <li>➤ In de nabijheid van het Hamlet Oasis resort</li> <li>➤ Op basis van het ruimtelijk ontwikkelingsplan wordt een volledige insluiting tussen de woonkernen en recreatie voorzien in de toekomst</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

## 5.7 Locatie 6: Nabij de luchthaven

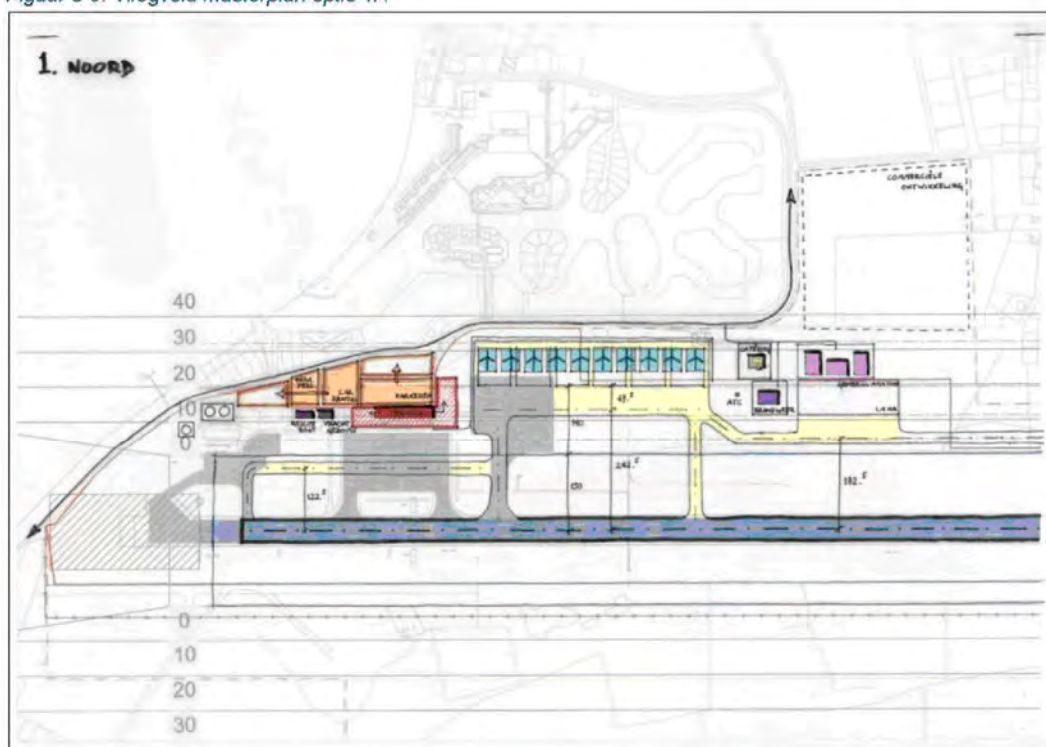
Bij de luchthaven wordt jet fuel A1 opgeslagen in twee bestaande opslagtanks. Voor aanvoer van de jet fuel A1 is een steiger aanwezig bij Te Amo Beach / Donkey Beach. De ruimte in de nabijheid van de bestaande opslagtanks is in eerder onderzoek naar voren gekomen als reële locatie voor een nieuwe vrachthaven (zie Figuur 5-8).

Figuur 5-8: Luchthaven Bonaire (bron: Google Earth)



Op de locatie naast de huidige opslagtanks staat momenteel nog een hangar die in dit geval verplaatst moet worden. Uit toeristisch oogpunt is deze locatie ongewenst door het nabijgelegen Te Amo Beach en Port Bonaire. Verder ligt deze locatie in verband met veiligheidsrisico's te dicht bij een bestaand resort en is de locatie in strijd met de toekomstige ontwikkelingsplannen van het vliegveld conform masterplan optie 1A (zie Figuur 5-9).

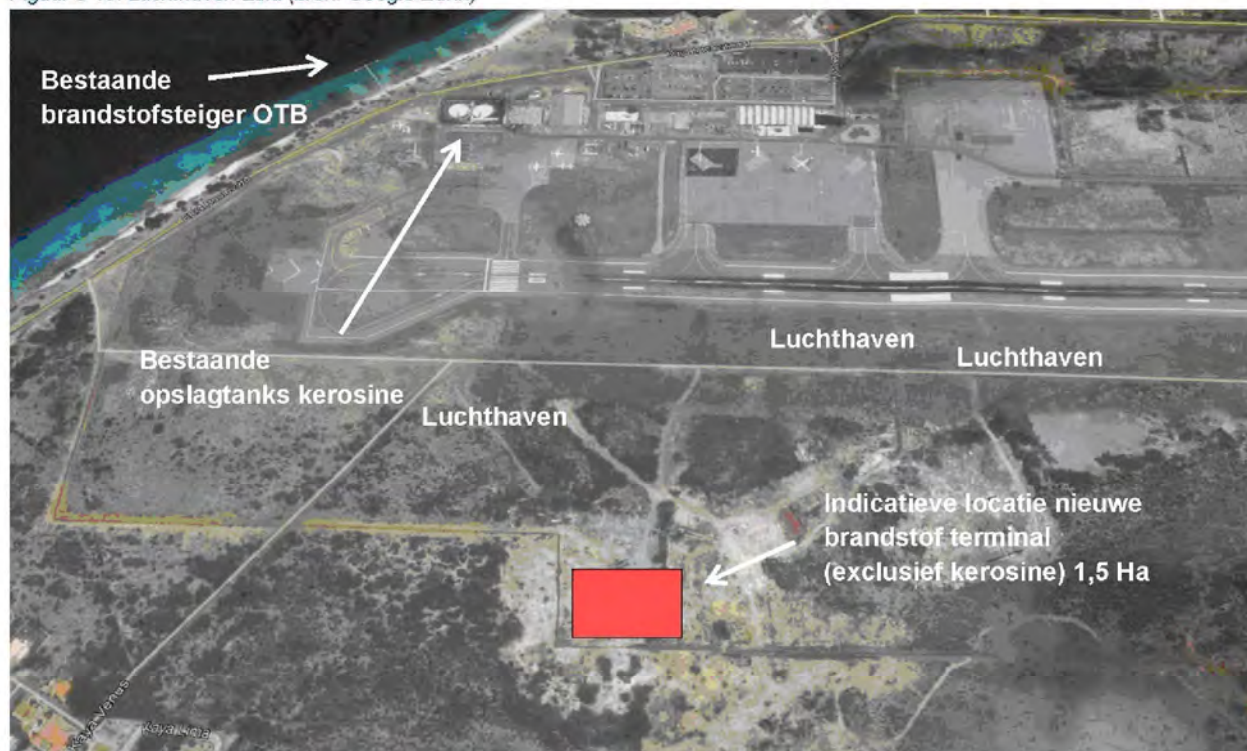
Figuur 5-9: Vliegveld masterplan optie 1A





Om bovenstaande redenen is geconcludeerd dat bovengenoemde locatie minder geschikt is voor de bouw van een nieuwe brandstofterminal en derhalve niet verder beschouwd. Als alternatief is echter door verschillende belanghebbenden de bouw van een opslagterminal ten zuiden van het vliegveld genoemd. Deze ruimte is in bezit van de overheid en bestemd voor bedrijfsactiviteiten. Een nadeel is dat deze locatie verder vanaf de kust is gelegen waardoor lange productleidingen nodig zijn tussen de aanlegsteiger en terminal. Verder moet er een nieuwe toegangsweg gerealiseerd worden.

Figuur 5-10: Luchthaven Zuid (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Figuur 5-10.

Tabel 5-6: Voor- en nadelen huidige locatie luchthaven Zuid

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte beschikbaar</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Er is al een steiger aanwezig</li> <li>➤ Nautisch goede locatie door beschutte ligging</li> <li>➤ Nabij de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Grond is al in eigendom van de overheid</li> <li>➤ Terrein is bestemd voor bedrijfsactiviteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> <li>➤ Productleidingen nodig met een lengte van ruim 1000 meter tussen steiger en terminal</li> <li>➤ Er moet een circa 700 meter lange toegangsweg worden aangelegd. Kosten USD 300.000.</li> </ul>



## 5.8 Locatie 7: Punt Vierkant

Op punt vierkant is een terrein waar al geruime tijd een onafgebouwd hotel staat. Het terrein is voldoende groot voor de bouw van een brandstofterminal. Direct aan de noordzijde van Punt Vierkant bevindt zich een resort.

Nabij Punt Vierkant is het continentale plat breder dan elders op het eiland door de aanwezigheid van een dubbel rif. Dit maakt het gebied een populaire duiklocatie. De aanwezigheid van duikers nabij de vaarroute van tankschepen zou gevaarlijke situaties kunnen opleveren.

Figuur 5-11: Punt Vierkant (bron: Google Earth)



De kust tussen Punt Vierkant en de zuidpunt van het eiland is minder beschermt tegen golven dan de omgeving van Kralendijk. Als gevolg hiervan heeft deze locatie te maken met significante deining welke seizoensgebonden is. De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-7.

Tabel 5-7: Voor- en nadelen Punt Vierkant

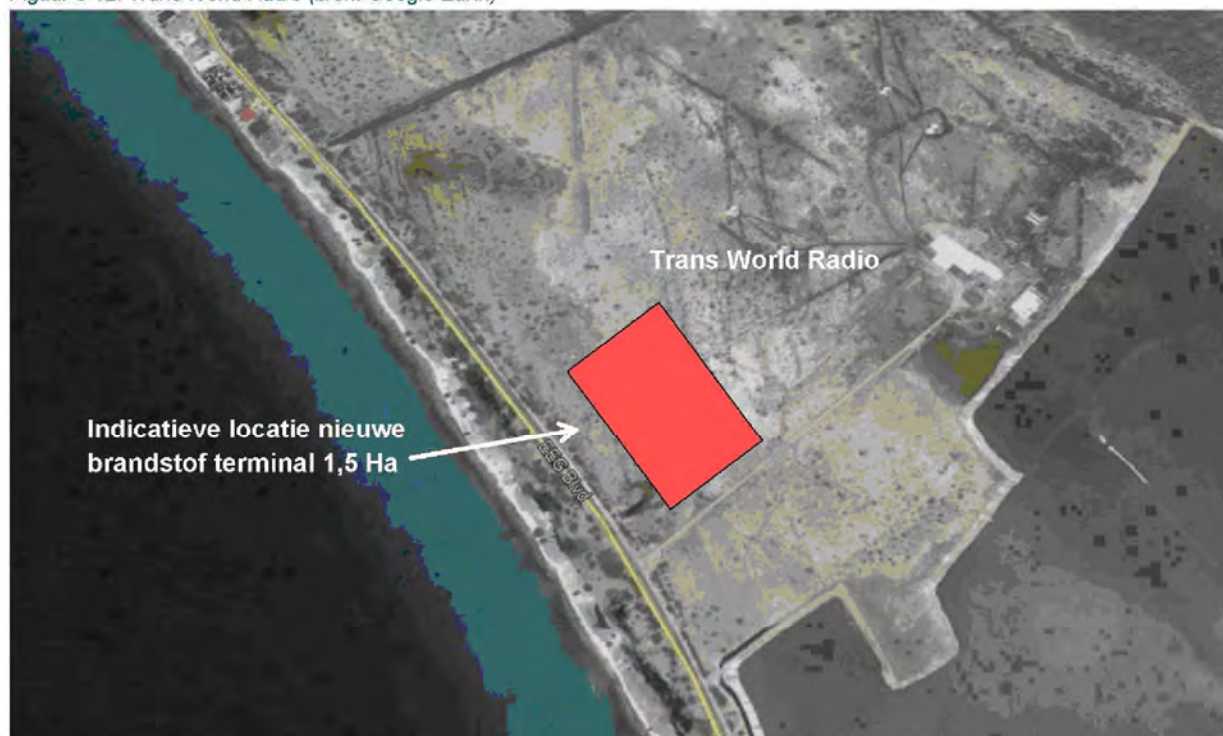
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ In de nabijheid van een resort en bebouwing</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> <li>➤ Hoge grondprijs</li> <li>➤ Risico zone beperkt mogelijkheden van de ruimte direct grenzend aan de brandstofterminal</li> </ul>



## 5.9 Locatie 8: nabij Trans World Radio (TWR)

Tussen Punt Vierkant en de Cargill steiger ligt het terrein van TWR. In de omgeving van de zendmast is voldoende ruimte beschikbaar. Voor dit terrein gelden min of meer dezelfde nautische omstandigheden als voor Punt Vierkant.

Figuur 5-12: Trans World Radio (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-8: Voor- en nadelen Trans World Radio

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Industriële bestemming, geen bewoning</li> <li>➤ Ver verwijderd van toeristische en residentiele gebieden</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Lage grondprijs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

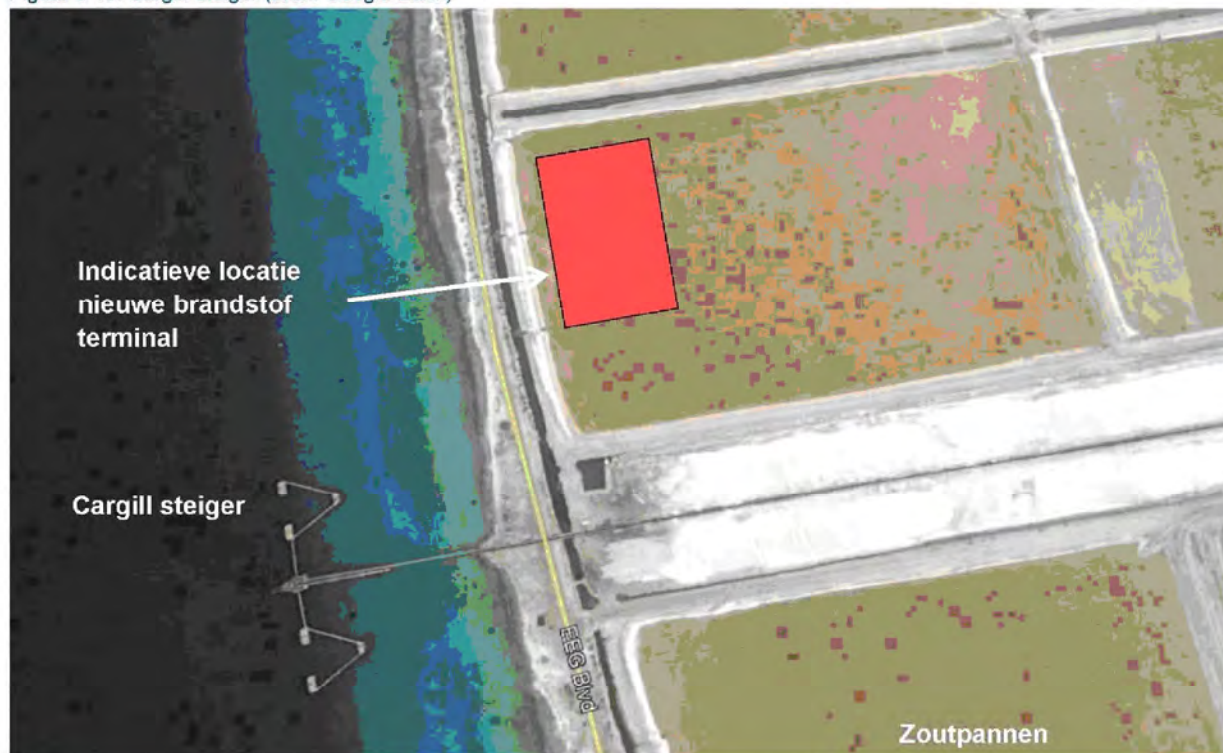
## 5.10 Locatie 9: Nabij de Cargill steiger

Iets verder naar het zuiden bevinden zich de zoutpannen van Cargill. Hier ligt ook de zoutexport steiger van Cargill die gebruikt wordt voor het laden van bulkschepen met bandtransporteurs. Deze steiger is niet geschikt voor het lossen van brandstof. Nabij de steiger zou wel een nieuwe steiger aangelegd kunnen worden met brandstofdepot.



Voor de deze locatie zou een deel van het Cargill terrein opgeofferd moeten worden. Cargill heeft aangegeven geen ruimte te willen afstaan.

Figuur 5-13: Cargill Steiger (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-9.

Tabel 5-9: Voor- en nadelen Cargill steiger

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte aanwezig voor de bouw van een brandstofopslag</li> <li>➤ Geen nabijgelegen woningen</li> <li>➤ In de omgeving van andere industriële activiteiten</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Cargill moet bereid zijn om terrein af te staan. Door verlies van inkomsten voor Cargill zal de aanschafprijs van de grond</li> <li>➤ Door de lage ligging van de zoutpannen moet het terrein naar verwachting ongeveer 2 meter worden opgehoogd. Kosten circa USD 1 miljoen</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

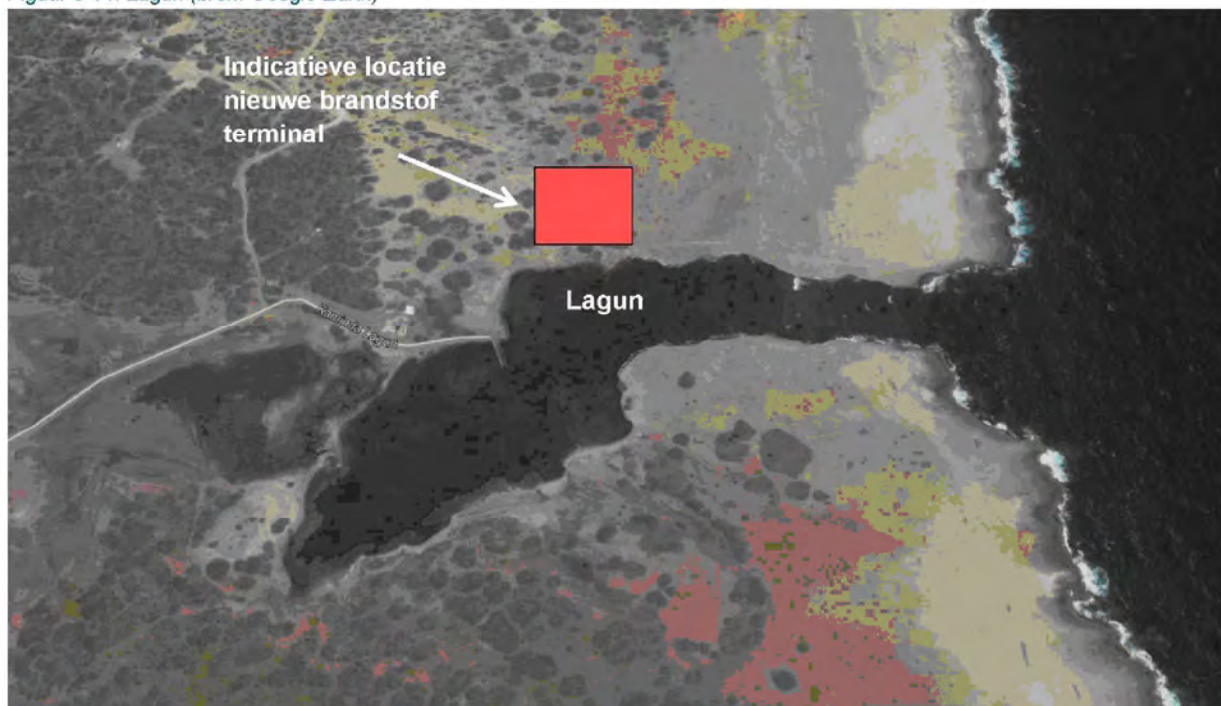
## 5.11 Locatie 10: Lagun

Aan de oostkant van het eiland bevindt zich een inham in de kust, genaamd Lagun. In het verleden is deze locatie door verschillende groepen geopperd als mogelijke locatie voor een nieuwe haven.



De golfaanval aan de Oost- en Noordkust van het eiland is echter zwaar door de altijd aanwezige noordoostpassaat. Schepen kunnen in deze omstandigheden erg moeilijk navigeren bij beperkte vaarsnelheid. Om gunstige scheepvaartomstandigheden te creëren is het nodig om lange golfbrekers aan te leggen. Door de snel toenemende diepte vanaf de kust zullen deze golfbrekers een immense omvang hebben wat zeer hoge kosten voor constructiemateriaal met zich meebrengt. Verder bestaat de kans dat de monding van de inham van Lagun te smal is en moet worden uitgehouwen uit de rotsen om een bredere haveningang te creëren.

Figuur 5-14: Lagun (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-10.

Tabel 5-10: Voor- en nadelen Lagun

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Ver verwijderd van toeristische en residentiële gebieden</li> <li>➤ Centraal ten opzichte van alle afnemers van brandstof</li> <li>➤ Lage grondprijzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zware golfaanval bemoeilijkt het manoeuvreren van kleine schepen</li> <li>➤ Lange en dure golfbrekers benodigd om rustig water te creëren in en rond de monding van de inham, orde grootte 100 ME</li> <li>➤ Het uitvoeren van een golfstudie is noodzakelijk</li> <li>➤ Monding dient te worden verbreed door uithouwen in de rotsen</li> </ul>



## 5.12 Selectie van meest geschikte locaties

Op basis van de geïnventariseerde voor- en nadelen kan er een eerste schifting gemaakt worden.

### WEB terrein in Hato

Het WEB terrein in Hato valt af omdat op basis van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire (ROB) een volledige insluiting door woonwijken en recreatievoorzieningen zal plaatsvinden. Dit is een onwenselijke situatie en niet passend met de risico zone van 200 meter die rond de terminal zal bestaan. Verder is de scheepslossing en grootschalige opslag van brandstoffen niet te verenigen met de winning en bereiding van drinkwater voor het eiland. De locatie is aangemerkt als voorkeurslocatie voor de bouw van een vrachthaven waardoor onvoldoende grond voor een brandstofterminal en nieuwe brandstofsteiger beschikbaar zou zijn.

### Hato Noord

Het gebied bij Hato Noord is qua omgevingscondities vergelijkbaar met het WEB terrein met als voordeel dat de drinkwaterfabriek van WEB verder weg is gelegen. De grond van het terrein is in eigendom van Santa Barbara Development Company. Gezien de ligging kan dit terrein worden beschouwd als A-locatie voor de bouw van resorts en villa's. De kans is dan ook groot dat deze locatie binnen enkele jaren is omsloten door bebouwing. Dit is een onwenselijke situatie en niet passend met de risico zone van 200 meter die rond de terminal zal bestaan. Om deze reden wordt deze locatie niet nader beschouwd.

### Punt Vierkant, TWR en Cargill

De omgevingscondities op de locaties Punt Vierkant, TWR en Cargill zijn min of vergelijkbaar. Punt Vierkant ligt echter tegen bestaande bebouwing aan en dit terrein lijkt waardevol voor toekomstige ontwikkeling als resort of bewoning. Cargill heeft aangegeven in principe geen ruimte te willen afstaan en door de lage ligging van het terrein is kostbare ophoging van dit terrein noodzakelijk. Om deze redenen wordt TWR gezien als de meest gunstige van deze drie locaties. De locaties TWR en Cargill worden hierdoor niet meer verder beschouwd.

### Lagun

De optie in Lagun valt af vanwege de verwachte extreem hoge kosten en technische complexiteit van het project.

### Barcadera

De locatie in Barcadera is minder geschikt voor de aanleg van een brandstofdepot om meerdere redenen. Ten eerste is de locatie van toeristisch belang; de kuststrook is een populaire duikbestemming. En de landzijde kan worden gezien als een landschappelijk waardevol gebied. Ten tweede brengt de aanwezigheid van grotten onzekerheid met zich mee over de draagkracht van de ondergrond. Verder moet de weg naar Barcadera worden verbeterd en is het de variant met de meeste transportbewegingen.



**Karpata**

Het grootste bezwaar bij deze locatie is dat een nieuwe steiger gebouwd moet worden in het Marine Reserve en dan ook nog in het deel waar momenteel geen enkele activiteit is toegestaan. Uit gesprekken met diverse partijen (Contour Global, Bopec, Curoil, WEB, DRO, Eilandbestuur, Stinapa) is gebleken dat er weinig steun is om op deze locatie een terminal te beginnen met een eigen steiger.

Op basis van bovenstaande worden de onderstaande locaties geacht de meeste potentie te hebben:

- 1 Op het terrein van Bopec. Hier dient overwogen te worden een afmeer voorziening te realiseren voor kleine schepen;
- 2 Op het terrein van de luchthaven met voorkeur voor een positie ten zuiden van de landingsbaan. Hier zou gebruik gemaakt kunnen worden van de bestaande steiger;
- 3 Op of grenzend aan het terrein van TWR. Hier zal een nieuwe steiger gebouwd moeten worden.

## 6 Logistieke scenario's en investeringskosten

### 6.1 Overzicht

In Tabel 6-1 is een overzicht gegeven van de logistieke scenario's. De verschillende opties zijn hieronder beschreven.

Tabel 6-1: Overzicht logistieke scenario's

Optie	Product	Beschrijving	Locatie opties
1	Benzine	Nieuwe terminal geschikt voor de opslag van alle producten	1A: Bopec 1B: Luchthaven Zuid 1C: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie		
	Kerosine		
2	Benzine	Nieuwe terminal geschikt voor opslag van benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec 2B: Luchthaven Zuid 2C: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie		
	Kerosine	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven
3	Benzine	Nieuwe terminal voor opslag van benzine en diesel	3A: Luchthaven Zuid 3B: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie	Afzonderlijke nieuwe terminal voor stookolie	Bopec
	Kerosine	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven
4	Benzine	Nieuwe terminal voor opslag van benzine, diesel en kerosine	4A: Luchthaven Zuid 4B: Trans World Radio
	Diesel		
	Kerosine		
	Stookolie	Afzonderlijke nieuwe terminal voor stookolie	Bopec

### 6.2 Investeringskosten

De investering van een brandstofterminal bestaat uit 3 hoofdcomponenten:

- Kosten van de grond (zie paragraaf 3.4), verhoogd met de kosten voor een eventueel nieuwe toegangsweg;
- Kosten van de scheepslosvoorzieningen, in dit geval de steiger en de productleidingen tussen steiger en terminal. Een nieuwe steiger voor schepen van 10.000 DWT wordt geraamd op USD 1,8 miljoen. De aanleg van een productleiding wordt geschat op USD 700 per leiding en per meter;
- Kosten van alle installaties op het land. Deze kosten zijn evenredig met het volume van de tankopslag en kunnen worden geschat met een kengetal. De kosten voor de bouw van een brandstofterminal worden geraamd op 500 USD/m<sup>3</sup> opslag. Met een totaal opslagvolume van 21.000 m<sup>3</sup> (6 tanks van 2.500 m<sup>3</sup> en 2 tanks van 3.000 m<sup>3</sup>) komt deze post op USD 10,5 miljoen;

De bestaande tanks bij het vliegveld zijn in slechte conditie. Bij de bepaling van de investeringskosten is dan ook verondersteld dat de kosten voor het upgraden van de bestaande tanks op de luchthaven



vergelijkbaar is met de bouw van nieuwe opslagtanks. Hierdoor is voor alle logistieke scenario's uitgegaan van de kosten voor de bouw van 21.000 m<sup>3</sup> nieuwe tankopslag.

Indien de tankopslag verspreid gebouwd wordt over verschillende terminals/locaties zullen een aantal algemene voorzieningen extra gebouwd moeten worden. De kosten voor deze extra voorzieningen worden geraamd op USD 1 miljoen voor iedere extra locatie.

Samenvattend worden de investeringskosten voor de verschillende opties geraamd zoals weergegeven in Tabel 6-2.

Tabel 6-2: Capex overzicht

Nr	Beschrijving	Locatie opties	Kosten grond en toegangsweg in USD	Kosten terminal in USD	Kosten extra locatie in USD	Kosten steiger en leidingwerk in USD	Kosten per locatie in USD	Totale optie kosten in USD
1	Nieuwe terminal voor alle producten	1A: Bopec	1.500.000	10.500.000	0	2.640.000	14.640.000	14.640.000
		1B: LH Zuid	1.800.000	10.500.000	0	3.360.000	15.660.000	15.660.000
		1C: TWR	1.500.000	10.500.000	0	2.640.000	14.640.000	14.640.000
2	Nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec	1.300.000	7.500.000	0	2.430.000	11.230.000	15.230.000
		2B: LH Zuid	1.600.000	7.500.000	0	2.520.000	11.620.000	15.620.000
		2C: TWR	1.300.000	7.500.000	0	2.430.000	11.230.000	15.230.000
	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven	n.v.t.	3.000.000	1.000.000	n.v.t.	4.000.000	Incl.
3	Nieuwe terminal voor opslag van benzine en diesel	3A: LH Zuid	1.500.000	5.000.000	0	1.680.000	8.600.000	18.190.000
		3B: TWR	1.200.000	5.000.000	0	2.220.000	8.420.000	18.430.000
	Nieuwe terminal voor stookolie	Bopec	500.000	2.500.000	1.000.000	2.010.000	5.800.000	Incl.
	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven	n.v.t.	3.000.000	1.000.000	n.v.t.	4.000.000	Incl.
4	Nieuwe terminal voor benzine, diesel en kerosine	4A: LH Zuid	1.600.000	8.000.000	0	2.520.000	12.120.000	18.130.000
		4B: TWR	1.300.000	8.000.000	0	2.430.000	11.730.000	17.740.000
	Nieuwe terminal voor stookolie	Bopec	500.000	2.500.000	1.000.000	2.010.000	6.010.000	Incl.

Bovenstaande kostenraming laat zien dat de bouwkosten voor een nieuwe terminal afhankelijk van de locatie varieert tussen de USD 14,6 en 18,5 miljoen (exclusief BTW).

Hierbij komen nog de kosten voor onderzoeken, ontwerp en bouwbegeleiding die worden geschat op circa 15% van de bovengenoemde bouwkosten.

Eén van de uitgangspunten die gehanteerd is, is dat een strategische voorraad aangehouden dient te worden van een maand. Van het totale opslagvolume van 21.000 m<sup>3</sup> is 10.000 m<sup>3</sup> voorzien voor

strategische opslag. De waarde van de producten in strategische opslag beloopt circa 5,5 M USD. Dit kan gezien worden als een investering en dient derhalve opgeteld te worden bij de totale projectkosten.



## 7 Multi-criteria analyses

### 7.1 Methode

Voor het afwegen van de logistieke varianten wordt de MCA methode gehanteerd. Hierbij worden er een aantal criteria bepaald waarop de varianten vervolgens beoordeeld worden.

De scores zijn toegekend op basis van de verkregen informatie uit interviews, bezoeken aan de locaties en onderzoek door Royal HaskoningDHV naar de omstandigheden op de verschillende locaties. De totaalscores geven een volgorde van de geschiktheid van de logistieke varianten ten opzichte van elkaar.

### 7.2 Qualifiers

De volgende qualifiers zijn geïdentificeerd; dit zijn voorwaarden die niet onderhandelbaar zijn en waar aan voldaan moet worden opdat een variant überhaupt in aanmerking kan worden genomen:

- Plot omvang; de omvang moet groter zijn dan het benodigde minimum (zie hoofdstuk 4.2);
- Nautische Veiligheid; dit is een voorwaarde. Vanwege de lage aanvoerfrequentie van brandstof wordt de bouw van een golfbreker aan de zuidoost zijde van het eiland niet nodig geacht. Dit kan echter betekenen dat de schepen tijdens slechte maritieme condities op zee moeten wachten op rustiger weer voordat ze veilig kunnen afmeren aan een steiger;
- Veiligheid van de inrichting; dit is een voorwaarde. Belangrijk is dat de inrichting voldoet aan de PGS29 richtlijn;
- Veiligheid voor de omgeving; een nieuwe terminal moet op een minimale afstand van 200 meter liggen van woonbebouwing. De locaties die hier niet aan voldoen zijn al in paragraaf 0 afgevalen;
- Voldoen aan wetgeving; dit is een voorwaarde. Belangrijk is dat er zicht is op een vergunbare situatie.

Daarnaast zijn er criteria die wel van belang zijn en die aandacht zullen vergen en wellicht investeringen, maar niet genoeg verschil veroorzaken om in het afwegingsmodel terecht te komen:

- Professioneel operationeel management. Veronderstelling is dat er in alle gevallen een enkelvoudig beheer komt van de installaties (OTB), ook als die zich op twee of meerdere locaties bevinden. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel zal dit duurder zijn als er meer dan één locatie is;
- Mogelijkheid tot het aanhouden van meerdere leveranciers en daarmee het behalen van prijsvoordeel. Doordat de terminal in eigendom gaat komen van een overheid organisatie is dit voor alle varianten hetzelfde;
- Beschikbaarheid van land. Veronderstelling is dat bijna alle land beschikbaar kan komen door een geschikt bod uit te brengen dan wel door onteigening. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel kan er een kostenverschil zijn;
- Security. Veronderstelling is dat voldoende geïnvesteerd wordt in hekwerken, camera observatie etc. om efficiënte en adequate beveiliging mogelijk te maken. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel kan er een kostenverschil zijn.



### 7.3 Afwegingsmodel

Onderstaande tabel bevat een overzicht van het afwegingsmodel met de relevante criteria.

Tabel 7-1: Afwegingsmodel

Criterium	Maximale score
Total Cost of Ownership (Capex + Opex)	2
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4
Ruimtelijk passend (nabijheid andere industrie of bedrijvigheid)	2
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2

#### Capex / Opex

De totale kosten van bouw en operatie van de terminal spelen een belangrijke rol. Omdat de operationele kosten in relatie staan tot de Capex, wordt de Capex als criterium genomen. Dit aspect wordt echter als minder belangrijk gezien dan het behoud van toeristische mogelijkheden.

#### Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)

Het is niet wenselijk om de terminal in de directe nabijheid van een toeristisch gebied te plannen. Hieronder wordt verstaan een gebied waar toeristen verblijven zoals hotels, boulevards, stranden, duiklocaties en populaire natuurgebieden. Bepalend is de visuele impact van de terminal en de hinder door trucks die heen en weer rijden. Beiden doen in sterke mate afbreuk aan de beeldvorming van Bonaire. De verwachting is overigens dat de impact op duiklocaties gering zal zijn omdat de frequentie van levering laag zal zijn. Zo belet de bestaande steiger bij Curoil Airport toeristen evenmin tot snorkelen en duiken.

Figuur 7-1: Twee populaire duiklocaties op Bonaire: Hilma Hooker nabij Punt Vierkant en 1000 steps (foto 2009)



#### Ruimtelijk passend (nabijheid andere industrie of bedrijvigheid)

Om achteruitgang van natuur- en toeristische waarden te vermijden is het wenselijk om de terminal te bouwen op een locatie waar reeds bedrijvigheid is of waar dat is voorzien.



#### Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie

Een logistieke variant waarvan verwacht wordt dat realisatie weinig weerstand op zal roepen heeft de voorkeur.

#### Weinig transport per truck vereist naar afnemers

Transport van trucks met brandstof dient geminimaliseerd te worden en dan vooral:

- Transport door Kralendijk (ongewenst)
- Transport buiten de hoofdwegen (risicovol)
- Transport door natuurgebieden (ongewenst)

Omdat het vliegveld en de power plant de grootste (toekomstige) verbruikers zijn ligt de nieuwe terminal daarom bij voorkeur nabij het vliegveld of nabij Karpata, met een adequate wegverbinding die niet door woonwijken, natuursparks of toeristisch gebied gaat. Een pijpleiding van Bopec naar de power plant is ook een mogelijkheid, maar niet bepalend voor de uiteindelijke locatiekeuze.

## 7.4 Scoringstabel

Voor de te behalen scores per beoordelingscriterium wordt verwezen naar onderstaande Tabel 7-2.

Tabel 7-2: Scoringstabel

Criterium	4 punten	3 punten	2 punten	1 punten	0 punten
Terminal Capex	-	-	<15 M€	15-17 M€	>18 M€
Toerisme	Geen impact	Nauwelijks impact	Enige impact	Veel impact	Heel veel impact
Ruimtelijk passend	-	-	Naast andere industrie	-	Geen match
"Fast Track" realisatie	-	-	Weinig knelpunten verwacht	Knelpunt verwacht	Meerdere knelpunten verwacht
Transport per truck	-	-	Opslag bij vliegveld en Opslag bij Karpata	Opslag bij vliegveld of Opslag bij Karpata	Opslag verwijderd van zowel vliegveld als Karpata

## 7.5 Optie 1: Eén nieuwe terminal voor alle producten

In optie 1 wordt een volledig nieuwe terminal voorzien voor de gezamenlijke opslag van alle producten op één van de volgende locaties:

#### 1A: Bopec

Tabel 7-3: Score van variant 1A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	2	Raming 14,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen enkele impact
Ruimtelijk passend	2	Momenteel al industrie
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht; met huidige eigenaar Bopec
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Stookolie in de buurt van Karpata. Pijpleiding transport overwegen
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 1B: Luchthaven Zuid

Tabel 7-4: Score van variant 1B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,7 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Opslag van jet fuel op vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 1C: Trans World Radio

Tabel 7-5: Score van variant 1C op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	2	Raming 14,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van industrie (Cargill) en zendmast
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	0	Maximale afstand naar afnemers
<b>Totaal score</b>	<b>8</b>	

## 7.6 Optie 2: Eén nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie

In optie 2 wordt uitgegaan van het upgraden van de bestaande opslagvoorzieningen voor vliegtuigbrandstof op het vliegveld. Daarnaast wordt een nieuwe terminal voorzien voor de opslag van benzine, diesel en stookolie op één van de volgende locaties:

### 2A: Bopec

Tabel 7-6: Score van variant 2A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen enkele impact
Ruimtelijk passend	2	Momenteel al industrie
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht; met huidige eigenaar Bopec
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Stookolie in de buurt van Karpata en jet fuel bij vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	



## 2B: Luchthaven Zuid

Tabel 7-7: Score van variant 2B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen impact
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van een terminal
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Opslag van jet fuel op vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

## 2C: Trans World Radio

Tabel 7-8: Score van variant 2C op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van industrie (Cargill) en zendmast
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	0	Maximale afstand naar afnemers
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	

## 7.7 Optie 3: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel

Optie 3 gaat uit van upgraden van de bestaande opslagvoorzieningen voor vliegtuigbrandstof op het vliegveld, de bouw van een nieuwe terminal voor de opslag van stookolie bij Bopec en een nieuwe terminal voor de opslag van benzine en diesel op één van de volgende locaties:

### 3A: Luchthaven Zuid

Tabel 7-9: Score van variant 3A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel op vliegveld en en stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>9</b>	

### 3B: Trans World Radio

Tabel 7-10: Score van variant 3B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,4 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Bij TWR al aanwezigheid van industrie (Cargill). Constructie direct naast de power plant
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec;
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel bij vliegveld en opslag van stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	

## 7.8 Optie 4: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel/jet fuel

Optie 6 voorziet in de bouw van een nieuwe terminal voor de opslag van stookolie bij Bopec en een nieuwe terminal voor de opslag van benzine, diesel en vliegtuigbrandstof op één van de volgende locaties:

### 4A: Luchthaven Zuid

Tabel 7-11: Score van variant 4A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,1 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel op vliegveld en en stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>9</b>	

### 4B: Trans World Radio

Tabel 7-12: Score van variant 4B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 17,7 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Bij TWR al aanwezigheid van industrie (Cargill). Constructie direct naast de power plant
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec;
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel bij vliegveld en opslag van stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	



## 7.9 Overzicht resultaten Multi Criteria Analyse

Voor een overzicht van de totaalscores wordt verwezen naar Tabel 7-13 hieronder.

Tabel 7-13: Score overzicht

Optie nr.	Logistieke Variant	Locatie	Score	Ranking
1	Nieuwe terminal geschikt voor alle producten	1A: Bopec	10	1
		1B: Luchthaven Zuid	10	1
		1C: Trans World Radio	8	3
2	Upgrade van jet fuel op bestaande locatie. Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec	10	1
		2B: Luchthaven Zuid	10	1
		2C: Trans World Radio	7	4
3	Upgrade van jet fuel op bestaande locatie Stookolie terminal bij Bopec Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel	3A: Luchthaven Zuid	9	2
		3B: Trans World Radio	7	4
4	Stookolie terminal bij Bopec Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel en jet fuel	4A: Luchthaven Zuid	9	2
		4B: Trans World Radio	7	4

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat de 10 logistieke varianten vrij dicht bij elkaar liggen qua scores. Trans World Radio scoort iets minder goed dan de scenario's bij Bopec en op Luchthaven Zuid.

## 7.10 Selectie van meest geschikte logistieke scenario's

### Stookolie

Na de raadpleging van diverse partijen op Bonaire is vast komen te staan dat er grote voorkeur bestaat om opslag van stookolie te houden op het terrein van Bopec of grenzend eraan. Belangrijkste overwegingen:

- Dagelijks transport van stookolie over het eiland is ongewenst. Dagelijks transport door Kralendijk is zeer ongewenst. Invoer en opslag vlak bij de power plant heeft de voorkeur;
- WEB heeft aangegeven naast de bestaande power plant additionele generatoren te willen opstellen om de groei van het elektriciteit verbruik op Bonaire te kunnen bijhouden. Deze generatoren gaan draaien op stookolie;
- Stookolie wordt doorgaans geleverd door grote zeeschepen. Bopec beschikt over de mogelijkheid om deze schepen te lossen;

De consequentie is dat logistieke scenario's 1B, 1C, 2B en 2C afvallen.

### Jet fuel

Een situatie waarbij geen voorraad jet fuel aanwezig zou zijn op het vliegveld is niet acceptabel; voor elk vertrekkend vliegtuig zou een truck vanaf een andere locatie moeten komen om een vliegtuig af te tanken. Op het vliegveld moet dus een opslag van jet fuel aanwezig zijn. Omdat het niet realistisch is om jet fuel op een andere locatie (Bopec of TWR) af te leveren en op te slaan, vervolgens per truck jet fuel over te brengen naar een opslagtank op het vliegveld en vervolgens van daar weer vliegtuigen af te tanken vallen de logistieke scenario's 1A en 6B af waarbij geen opslag voorzien is op het vliegveld.

Scenario 5A is evenmin weinig realistisch; hier wordt een nieuwe terminal gebouwd op locatie Luchthaven Zuid voor benzine en diesel en wordt op korte afstand de bestaande jet fuel installatie helemaal gerenoveerd. Dan is scenario 6A altijd een betere keus.

De volgende logistieke scenario's resteren:

- 2A; jet fuel op Luchthaven, overige producten bij Bopec
- 5B; stookolie bij Bopec, jet fuel op Luchthaven, rest bij TWR
- 6A; stookolie bij Bopec, overige producten op Luchthaven Zuid

Van deze drie scoort 5B duidelijk minder punten in de MCA dan 2A en 6A. Dat komt door dat in scenario 5B de opslag over 3 locaties wordt verdeeld. Er is sprake van meer impact op toeristische voorzieningen, een additionele partij om mee te onderhandelen (TWR) en in ieder geval een hogere Capex.

Aanbevolen wordt om scenario's 2A en 6A verder uit te werken. De volgende aspecten hebben daarbij de prioriteit:

- Exacte positie van de terminal;
- Exacte routing van de productleidingen;
- Evaluatie van de geschiktheid van de bestaande steigers;
- Toegang van trucks tot de locatie.



## **8 Bopec alternatieven**

### **8.1 Tank 1912**

In scenario 6A wordt alleen stookolie opgeslagen bij Bopec. In dat geval kan worden overwogen om de bestaande werkwijze in grote lijnen te handhaven. Hierbij is Bopec eigenaar van alle installaties en wordt T1912 gehuurd van Bopec.

Om niet overgeleverd te zijn aan de grillen van PDVSA en/of Bopec wordt aanbevolen om een stevig Supply Contract op te stellen, waarbij clausules worden opgenomen over de levering verplichting, penalties op niet-levering, force majeure, Operation & Maintenance, levering door derden etc. Het blijft wel zo dat naleving van een dergelijk contract moeilijk af te dwingen is.

### **8.2 Terminal in eigendom van de overheid**

Aan de oostkant van Bopec (nabij de bestaande terminal toegang) zou een plot kunnen worden geselecteerd om een onafhankelijke terminal te ontwikkelen. Hierbij ligt het voor de hand dat de overheid (via OTB?) eigenaar wordt van de grond en de installaties. Daarmee ontstaat onafhankelijkheid van PDVSA en ontstaat tevens de mogelijkheid om producten in te kopen bij een andere leverancier.

Operation & Maintenance zou kunnen worden uitgevoerd door Bopec (bij voorkeur) of door Curoil of door een derde partij op basis van een uitgebreid Operation & Maintenance contract.

### **8.3 Verlaadplaats stookolie**

Momenteel wordt stookolie door Curoil met een truck getransporteerd van Tank 1912 naar de power plant van Contour Global. De verlaadplaats die daarbij gebruikt wordt voldoet niet aan de daarvoor gestelde eisen. Als transport per truck gehandhaafd blijft moet Bopec een verlaadplaats realiseren die wel voldoet aan alle richtlijnen. Een plan hiervoor lijkt nog niet gemaakt te zijn door Bopec. In 2015 is door HaskoningDHV een Preliminary Design gemaakt voor een vergelijkbare verlaadplaats op de Nustar terminal op Statia; deze werd begroot op 500 k\$. Dit bedrag kan als een indicatie worden aangehouden voor de aanleg van een nieuwe verlaadplaats bij Bopec.

### **8.4 Productleiding naar de Power Plant**

Bopec heeft voorgesteld om een productleiding aan te leggen tussen Tank 1912 en de power plant. Hiermee vervalt de noodzaak om een verlaadplaats aan te leggen én hoeft geen transport meer plaats te vinden per truck.

Het ontwerp voorziet in een pijpleiding met de volgende kenmerken:

- Lengte 2500m;
- Diameter 6 inch;
- Volledig over land, over terrein van Bopec (erfpacht);
- Heel veilig ontwerp; leiding staat niet onder druk;
- Kostenindicatie 800.000\$

Hoewel dit een interessante mogelijkheid lijkt zijn er wel een aantal kwesties die de aandacht vergen:

- De kostenraming van Bopec lijkt optimistisch;
- Voorzieningen zijn nodig om het risico op incidenten (lekkages naar zee) te reduceren tot ALARP (As Low As Reasonably Possible);
- Voorzieningen zijn nodig om meerdere afnemers te kunnen bedienen (Contour Global en WEB);
- In het ontwerp van Bopec bestaat het risico op verstopping als sludge uit de stookolie uitzakt ergens in de pijpleiding. Voorzieningen zijn nodig om dit te voorkomen. En om een verstopping te verhelpen als het zich desondanks toch voordoet.

Verder dringt de vraag zich op wie de eigenaar wordt en een vergunning aanvraagt. Als de bestaande werkwijze met Tank 1912 gehandhaafd blijft ligt het voor de hand dat Bopec eigenaar wordt en de vergunning aanvraagt. De afhankelijkheid van PDVSA die er nu al bestaat blijft onveranderd.

Als een onafhankelijke terminal ontwikkeld zou worden waarbij de overheid (OTB?) eigenaar is van de terminal en veel minder afhankelijkheid bestaat van PDVSA, dan ligt het voor de hand dat de overheid ook eigenaar wordt van de pijpleiding. Die valt wellicht ook een stuk goedkoper uit omdat de lengte nog slechts circa 1300m bedraagt.

In de MER die uitgevoerd is in 2008 in het kader van het toenmalige project (om de powerplant te realiseren in combinatie met het windpark) was tevens de brandstofpijpleiding opgenomen van Bopec naar de power plant. Op pagina 109 van 161 van deze MER is het volgende opgenomen:

In Nederland is er voor transportleidingen van brandstoffen een circulaire uitgegeven "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie" (VROM, 1991). Deze circulaire beschrijft op basis van uitgevoerde risicoanalyses en een plaatsgebonden risico (PR) < 10<sup>-6</sup>, welke afstanden in acht dienen te worden genomen bij brandstofleidingen ten opzichte van kwetsbare objecten (woningen e.d.). Voor brandstofleidingen van de K3 categorie (o.a. zware stookolie) dient volgens genoemde circulaire een afstand van 5 meter tot woonbebouwing in acht genomen te worden. Aangezien het een brandstofleiding voor zware stookolie betreft en er bij lekkage geen vluchtige stoffen ontstaan zijn er geen onaanvaardbaar hoge risico's voor de externe veiligheid. Lekkages kunnen echter wel een risico vormen voor de natuurlijke omgeving, zee en salina. Door de leiding bovengronds aan te leggen en regelmatig op lekkages te inspecteren, kunnen deze risico's beheerst worden. Hierbij moet wel de nodige voorzorgsmaatregelen genomen worden om het risico op aanrijding te verminderen (zoals het plaatsen van een vangrail).



## 9 Duurzame alternatieven

Projecten met een focus op fossiele brandstoffen vereisen een solide rechtvaardiging om doorgang te vinden in algemene zin en om financiering te vinden in het bijzonder. In de navolgende paragrafen wordt aangegeven waarom een investering in het verbeteren van de brandstofvoorziening op Bonaire te rechtvaardigen is.

### 9.1 Verbruik van fossiele brandstoffen op Bonaire

Windenergie heeft de afgelopen jaren zo'n 30% aandeel gehad in de herkomst van elektriciteit die door WEB op Bonaire gedistribueerd wordt. Recent heeft WEB een Masterplan Elektriciteit opgesteld voor de periode 2018 - 2030. Door bouw van een tweede windpark en toevoeging van een zonnecentrale wordt beoogd het aandeel duurzame energie op jaarbasis te verhogen naar 65% in 2024. Zowel de 35% als de 65% zijn hoge percentages waar Europees Nederland in de komende jaren niet aan kan tippen. Er kan gesteld worden dat Bonaire heel voortvarend bezig is om het verbruik van fossiele energie te beperken.

Om na 2024 tot een nog hoger aandeel (> 65%) duurzame energie te komen gaat WEB Bonaire in de komende jaren studies doen en pilot projecten uitvoeren. Daarbij staat opslag van energie centraal; opslag is vooral vereist om lange periodes van windstilte te kunnen overbruggen.

Conventionele opwekking van elektriciteit met verbrandingsmotoren blijft algemeen, en ook op Bonaire nodig in de komende jaren om:

- Het elektriciteit net te stabiliseren; generatoren kunnen het grillige afname profiel volgen en het net stabiel houden;
- Elektriciteit te produceren op alle momenten dat onvoldoende elektriciteit beschikbaar is vanuit duurzame bronnen.

Het verbruik aan stookolie zal tussen 2018 en 2024 een licht stijgende tendens vertonen vanwege:

- De algemene toename van het energieverbruik op Bonaire;
- De omschakeling van de Aggreko's (van WEB) van diesel naar stookolie;
- De mogelijke komst van elektrische auto's die weliswaar het verbruik van diesel en benzine temperen, maar het verbruik van stookolie doen toenemen.

Rond 2024, als een nieuw windpark en zonnecentrale in gebruik genomen gaan worden, zal het verbruik aan stookolie weer terugvallen naar een niveau vergelijkbaar of iets onder het huidige verbruikscijfer.

Het verbruik van benzine, diesel en jet fuel op Bonaire is nauwelijks te beïnvloeden. De algemene trend naar zuinigere en schonere motoren zal de toename van het verbruik temperen. En de overgang naar elektrische auto's zal het elektriciteitsnet zwaarder gaan belasten en daarmee een verschuiving te zien geven naar stookolie.

### 9.2 Bezwaarlijkheid van fossiele brandstoffen op Bonaire

In Europees Nederland is veel aandacht voor uitstoot van CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, roet en fijnstof. Dat komt omdat deze stoffen tot luchtvervuiling leiden in bewoonde gebieden en daarmee een risico voor de volksgezondheid met zich meebrengen. Daarnaast leidt deze emissie tot depositie van ongewenste verbindingen in natuurgebieden. En CO<sub>2</sub> tot klimaatverandering.



De stookolie die verbrand wordt in de power plant heeft een zwavelgehalte van 3% en leidt bijgevolg tot een forse emissie van SO<sub>2</sub>. Toch is dit geen relevant issue op Bonaire. De emissie leidt niet tot luchtverontreiniging in bewoonde gebieden en evenmin tot depositie van ongewenste verbindingen in natuurgebieden. De meeste SO<sub>2</sub> zal uitregenen in de oceaan waar het door (basisch) zeewater geneutraliseerd wordt tot natriumsulfaat. Deze verbinding is al in behoorlijke concentratie aanwezig in zeewater.

NO<sub>x</sub>, roet en fijnstof komen vrij bij de verbranding van zowel benzine, diesel, jet fuel als stookolie. Deze componenten zullen ook ergens in de oceaan uitregenen. Hoewel deze stoffen bezwaarlijker zijn is de hoeveelheid en de verspreiding ervan zodanig dat geen enkel negatief effect te verwachten is op een specifieke locatie.

CO<sub>2</sub> komt vrij bij de verbranding van alle brandstoffen. Dit is gezien alle klimaatverdragen en de mondiale discussie over CO<sub>2</sub> de meest relevante emissie op Bonaire.

### 9.3 Samenvatting en aanbeveling

De bezwaarlijkheid van het gebruik van fossiele brandstoffen op Bonaire is minder pregnant dan in Europees Nederland. De meest relevante emissie op Bonaire is CO<sub>2</sub>. Met een aandeel duurzame energie dat in de komende jaren stijgt van 30% naar 65% kan gesteld worden dat Bonaire heel voortvarend bezig is om het verbruik van fossiele energie te beperken.

Brandstoffen blijven in de komende decennia nodig om de beschikbaarheid van energie voor verschillende toepassingen te garanderen. En daar hoort een veilige en betrouwbare infrastructuur bij.

Een investering in een veilige en betrouwbare brandstofvoorziening op Bonaire is een zinvolle besteding van middelen. Wel dient te worden overwogen (in tegenstelling tot wat gebruikelijk is) om nieuwe installaties niet te over-dimensioneren.

Een manier om de investering en de omvang van de terminal installaties te beperken is het reduceren van de hoeveelheid strategische opslag; deze zou kunnen worden teruggebracht van een maand naar 2 weken. Dit brengt de volgende kostenreductie met zich mee:

- 5.000 m<sup>3</sup> minder opslag capaciteit. Dat vermindert de Capex met circa 2,5 M\$;
- 5.000 m<sup>3</sup> minder brandstof voorraad. Dat vermindert de investering met circa 2,75 M\$;
- Omdat de maintenance kosten doorgaans een vast percentage van de Capex bedragen, zullen ook de maintenance kosten enigszins verminderen.



## 10 Realisatieplanning

In onderstaande tabel is een "Fast Track" tijdpad weergegeven. Dit kan alleen gerealiseerd worden als de verschillende onderwerpen parallel uitgevoerd worden en er geen vertragingen plaatsvinden.

Tabel: Project Implementatie

Nr.	Activity	Ready
1	Quick Scan -> Aanbevelingen	Maart 2018
2	Akkoord over Project / Planning / Business Case / leveranciers / Financiering	April 2018
3	Verwerving land (door OTB)	Mei 2018
4	Design Package Gereed voor Terminal	Juni 2018
5	Uitvoeren MER (indien nodig) en indienen vergunning aanvraag (door OTB)	Juni 2018 ( -> November 2018)
6	Start Tender procedure (door OTB)	Juni 2018
7	EPC1 project door Marine Contractor EPC2 project door Terminal Contractor	Augustus 2018 – Juli 2019
8	Start Operatie van Terminal	Juli 2019

## 11 Referenties

- [1] Besluit voorkeurslocatie ontwikkeling nieuwe vrachthaven, Openbaar Lichaam Bonaire, Oktober 2017
- [2] Analyse brandstofvoorzieningen op Bonaire, Egdam B.V., 2014
- [3] Business case for the Bonaire Port Development, KPMG, Juni 2013
- [4] Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire, Oktober 2010
- [5] Nieuwe locatie Vrachtsteiger Bonaire, Royal Haskoning, December 2009
- [6] Masterplan Bonaire International Airport, Naco, April 2009
- [7] QRA Curoil Hato, Royal Haskoning, 2012
- [8] QRA Curoil Airport, Royal Haskoning, 2012



## RAPPORT

# Verbetering brandstofvoorziening Bonaire; een Quick Scan

Quick scan

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: I&BBF7657R001F0.1

Versie: 0.1/Finale versie

Datum: 13 maart 2018



George Hintzenweg 85  
3068 AX ROTTERDAM  
Netherlands

## Industry & Buildings

Trade register number: 56515154

$$+ (3p(12) - 4e(12))(2e)$$
$$+G(012)(2012)(2eF$$

(10)(2)@hdhv.com E

royalhaskoningdhv.com W

Titel document: **Verbetering brandstofvoorziening Bonaire: een Quick Scan**

Ondertitel: Quick scan brandstofvoorziening Bonaire

Referentie: I&amp;BBF7657R001F0.1

Versie: 0.1/Finale versie

Datum: 13 maart 2018

Projectnaam: Bright Fuel

Projectnummer: BF7657

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.*



## Lijst van afkortingen

<b>DRO</b>	Directie Ruimte en Ontwikkeling
<b>DWT</b>	Dead Weight Tonnage
<b>HFO</b>	Heavy Fuel Oil
<b>ILT</b>	Inspectie Leefomgeving en Transport
<b>IFO 380</b>	Intermediate Fuel Oil 380 cSt
<b>K1, K2, K3 en K4 producten</b>	Categorie indeling op basis van vlampunt: K1: Vlampunt tussen 0°C en 21°C (o.a. benzine, ethanol); K2: Vlampunt tussen 21°C en 55°C (o.a. kerosine); K3: Vlampunt tussen 55°C en 100°C (o.a. diesel en stookolie); K4: Vlampunt boven 100°C (o.a. bitumen).
<b>MCA</b>	Multi-criteria analyse
<b>MGO</b>	Marien Gasoil
<b>OLB</b>	Openbaar Lichaam Bonaire
<b>OTB</b>	Oil Trading Bonaire
<b>PDVSA</b>	Petróleos de Venezuela, S.A.
<b>TWR</b>	Trans World Radio
<b>USD</b>	United States Dollars
<b>WEB</b>	Water- en Energiebedrijf Bonaire B.V.





## Samenvatting

Achterstanden in het onderhoud en het ontbreken van de juiste voorzieningen bij Bopec en Curoil op Bonaire zorgen voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel voor de bevolking, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart.

De overheid heeft een taskforce ingesteld die het lokaal bestuur ondersteunt en adviseert bij het zoeken naar structurele oplossingen voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire. De taskforce heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend voor het uitvoeren van een Quick Scan naar mogelijkheden tot verbetering van de brandstofvoorziening. Dit rapport beschrijft de resultaten van de Quick Scan.

Direct na opdrachtverlening is gestart met het verzamelen van relevante informatie. De kick-off meeting heeft plaatsgevonden op dinsdag 5 december 2017.

Eerst is een brandstofprognose opgesteld en is bepaald welke volume aan tank opslag nodig is in de toekomst. Op basis hiervan is een schetsontwerp van de brandstofterminal opgesteld en is vastgesteld hoe groot het grondoppervlak van de inrichting dient te zijn.

10 locaties zijn geëvalueerd. Hieruit zijn 3 mogelijk geschikte locaties geselecteerd.

Voor deze 3 locaties zijn een aantal logistieke scenario's opgesteld. Voor elk logistiek scenario zijn de globale investeringskosten bepaald. Vervolgens is met behulp van een Multi Criteria Analyse een rangschikking gemaakt naar de geschiktheid van de logistieke scenario's.

Op donderdag 21 december 2017 heeft een voortgangsbespreking plaatsgevonden waar de eerste resultaten zijn besproken.

In de week van 8 tot en met 12 januari 2018 heeft een bezoek aan Bonaire plaatsgevonden, waarbij gesproken is met belanghebbenden en waarbij de mogelijke locaties nader zijn bekeken. Een tweede bezoek heeft plaatsgevonden van 19 tot en met 21 februari 2018.

Uiteindelijk zijn de volgende logistieke scenario's naar voren gekomen als meest haalbaar en interessant:

- 2A; jet fuel op de Luchthaven, overige producten bij Bopec
- 4A; stookolie bij Bopec, overige producten op Luchthaven Zuid

Aanbevolen wordt om deze 2 opties verder uit te werken.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Probleembeschrijving	1
1.2	Doelstelling	1
<b>2</b>	<b>Beschrijving van de huidige situatie</b>	<b>2</b>
2.1	Inleiding	2
2.2	Overzicht opslagcapaciteiten	2
2.3	Luchthaven	2
2.4	Curoil Hato	2
2.5	Bopec	3
2.6	Contour Global Power Plant	3
2.7	Relevante ontwikkelingen	4
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten en aannames</b>	<b>5</b>
3.1	Prognose brandstofverbruik	5
3.2	Benodigde omvang tankopslag volume	6
3.3	Aanvoer van stookolie	6
3.4	Aanschafkosten grond	7
<b>4</b>	<b>Programma van eisen nieuwe terminal</b>	<b>8</b>
4.1	Tank configuratie	8
4.2	Benodigde ruimte	8
4.3	Risico zone	9
4.4	Nieuwe aanlegsteiger	9
<b>5</b>	<b>Selectie van mogelijke locaties</b>	<b>11</b>
5.1	Eerdere onderzoek locaties	11
5.2	Locatie 1: Bopec	12
5.3	Locatie 2: in Karpata bij Power Plant	13
5.4	Locatie 3: Barcadera	14
5.5	Locatie 4: Hato Noord	15
5.6	Locatie 5: Nabij huidige WEB terrein Hato	16
5.7	Locatie 6: Nabij de luchthaven	17
5.8	Locatie 7: Punt Vierkant	20
5.9	Locatie 8: nabij Trans World Radio (TWR)	21
5.10	Locatie 9: Nabij de Cargill steiger	21



5.11	Locatie 10: Lagun	22
5.12	Selectie van meest geschikte locaties	24
<b>6</b>	<b>Logistieke scenario's en investeringskosten</b>	<b>26</b>
6.1	Overzicht	26
6.2	Investeringskosten	26
<b>7</b>	<b>Multi-criteria analyses</b>	<b>29</b>
7.1	Methode	29
7.2	Qualifiers	29
7.3	Afwegingsmodel	30
7.4	Scoringstabel	31
7.5	Optie 1: Eén nieuwe terminal voor alle producten	32
7.6	Optie 2: Eén nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie	33
7.7	Optie 3: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel	34
7.8	Optie 4: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel/jet fuel	35
7.9	Overzicht resultaten Multi Criteria Analyse	36
7.10	Selectie van meest geschikte logistieke scenario's	36
<b>8</b>	<b>Bopec alternatieven</b>	<b>38</b>
8.1	Tank 1912	38
8.2	Terminal in eigendom van de overheid	38
8.3	Verlaadplaats stookolie	38
8.4	Productleiding naar de Power Plant	38
<b>9</b>	<b>Duurzame alternatieven</b>	<b>40</b>
9.1	Verbruik van fossiele brandstoffen op Bonaire	40
9.2	Impact van fossiele brandstoffen op Bonaire	40
9.3	Samenvatting en aanbeveling	41
<b>10</b>	<b>Realisatieplanning</b>	<b>42</b>
<b>11</b>	<b>Referenties</b>	<b>43</b>

## **1 Inleiding**

### **1.1 Probleembeschrijving**

Achterstanden in het onderhoud en het ontbreken van de juiste brandveiligheidsvoorzieningen bij brandstofbedrijven op Bonaire zorgen voor aanzienlijke veiligheidsrisico's. De ILT en Rijkswaterstaat hebben vastgesteld dat de situatie dusdanig ernstig is dat een sluitingsscenario in zicht komt. Daarmee komt de leveringszekerheid in gevaar van benzine en diesel voor de bevolking, stookolie ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en van kerosine ten behoeve van de luchtvaart. Ook moet rekening worden gehouden met mogelijke effecten op de drinkwatervoorziening, aangezien de productie van drinkwater afhankelijk is van elektriciteit.

De overheid heeft een taskforce ingesteld die het lokaal bestuur ondersteunt en adviseert bij het zoeken naar structurele oplossingen voor de leveringszekerheid van brandstoffen op Bonaire.

De taskforce heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend voor het uitvoeren van een Quick Scan naar mogelijkheden tot verbetering van de brandstofvoorziening.

### **1.2 Doelstelling**

De Quick Scan heeft tot doel om voorstellen te geven voor de lange termijn en te komen tot een situatie waarin sprake is van leveringszekerheid. Dit rapport behandelt de voorstellen voor de lange termijn.

Voor de beoordeling van de aangedragen noodmaatregelen is een separaat rapport opgesteld.



## 2 Beschrijving van de huidige situatie

### 2.1 Inleiding

Voor een overzicht van relevante documenten die tijdens de analyse zijn gebruikt wordt verwezen naar hoofdstuk 11 van dit rapport.

### 2.2 Overzicht opslagcapaciteiten

In Tabel 2-1 wordt een overzicht gegeven van de bestaande opslagvolumes voor brandstoffen op Bonaire. In de navolgende paragrafen zijn deze locaties nader beschreven.

Tabel 2-1: Overzicht huidige opslagvolumes

Locatie	Product	Tank volumes in m <sup>3</sup>	Totaal bruto opslagvolume in m <sup>3</sup>	Bouwjaar tanks
Luchthaven	Jet fuel A1	2 x 95 2 x 2.366	4.922	2002
Curoil Hato	Diesel	1 x 159 1 x 1.875	2.034	1984
	Benzine	1 x 105 1 x 854	1.976	1986
	Benzine	1 x 566 1 x 291 1 x 160		1984
	Fuel oil	1 x 3.816		1975
Contour Global Power Plant	Fuel oil	1 x 300 5 x 5,68	4.144	2010
	Diesel	2 x 20	40	2010

### 2.3 Luchthaven

Het opslag depot op het vliegveld met de bijbehorende steiger is eigendom van Oil Trading Bonaire (OTB). Curoil is operator van het depot en biedt Jet A1 aan. De vliegtuigbrandstof wordt door Curoil vanuit Curaçao met een gesleepte barge (6.500 m<sup>3</sup>) naar Bonaire getransporteerd.

### 2.4 Curoil Hato

Voor lokaal transport worden op Bonaire slechts 2 soorten motorbrandstof aangeboden:

- Laagzwavelig diesel, 500 ppm;
- Ongelode benzine RON 95.

Curoil importeert beide brandstoffen met een gesleepte barge (6.500m<sup>3</sup>) vanuit Curaçao naar het depot van Curoil in Hato. Levering vindt vaak plaats in combinatie met jet fuel aan de luchthaven. Het depot en steiger zijn door Curoil in eigendom verworven in 1985. De bijbehorende grond is in 1986 in een 60-jarige erfpacht uitgegeven aan Curoil; de canon werd in 2011 aangepast.

Het depot en de bijbehorende steiger verkeren in slechte conditie. Curoil investeert momenteel een bedrag van circa USD 3 miljoen voor het upgraden van de terminal om aan de eisen van het bevoegd gezag te voldoen. Deze werkzaamheden zijn volgens planning medio 2018 afgerond.

De Curoil opslag in Hato bevindt zich direct naast de drinkwatervoorziening van WEB. De steiger is gelegen in de nabijheid van het drinkwaterinnamepunt.

## 2.5 Bopec

De Bopec terminal heeft een vergunning voor de op- en overslag van K3 (diesel) en K4 (stookolie) producten en heeft een totale opslagcapaciteit van meer dan 1,6 miljoen m<sup>3</sup>. 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 tot 500.000 DWT.

De Bopec terminal is eigendom van PDVSA en wordt exclusief gebruikt door PDVSA. PDVSA slaat grote hoeveelheden stookolie over voor re-export in bulk, voornamelijk naar China.

De stookolie benodigd voor de elektriciteitscentrale in Karpata wordt door Contour Global via de Bopec terminal betrokken. Feitelijke levering gebeurt door Curoil die een exclusiviteit overeenkomst heeft met PDVSA voor de levering van brandstoffen op Bonaire. Contour Global huurt hiertoe bij Bopec Tank TK1912 met een bruto opslagvolume van 3.816 m<sup>3</sup>. Curoil rijdt 1 of 2 keer per dag met een tankauto heen en weer tussen TK1912 en de tank op het terrein van Contour Global. De huidige transportkosten van Bopec naar Karpata bedragen USD 40.000 per jaar.

## 2.6 Contour Global Power Plant

De power plant is opgebouwd uit 5 aggregaten met een totaal vermogen van 14,25 MW en wordt geopereerd door Contour Global. De aggregaten zijn van het type MAN L27/38 en kunnen draaien op iedere brandstof variërend van diesel tot en met zware stookolie. Momenteel draaien de generatoren op IFO 380. De huidige IFO 380 is van matige kwaliteit en bevat naast vanadium ook vaste stoffen. De grote opslagtank is voorzien van verwarming wat nodig is om de vaste stoffen te kunnen afscheiden met een centrifugaal separator. De MAN generatoren verdragen eveneens geen koude IFO 380. Voorverwarming is noodzakelijk.

De generatoren van Contour Global kunnen ook op alternatieve brandstofsoorten draaien (info website MAN, generator type L27/38). Stookolie is een restproduct van het raffinage proces en relatief goedkoop, terwijl het draaien op diesel tot meer dan 80% duurder kan zijn. Ter referentie zijn in onderstaande tabel de jaarlijkse aanschafkosten voor Contour Global van verschillende soorten brandstof weergegeven op basis van het geprognostiseerde jaarverbruik van 28.000 Ton. Deze prijzen zijn exclusief de toeslagen die Curoil hanteert.

In de laatste kolom zijn de extra jaarlijkse kosten bepaald voor het draaien op andere brandstofsoorten ten opzichte van IFO 380.



Tabel 2-2:: Prijsverhouding stookolie in USD (December 2017) bij 28.000 ton/jaar

Brandstof soort	Prijs per Ton (December 2017)	Jaarlijkse aanschafkosten stookolie	Extra jaarlijkse kosten t.o.v. IFO 380
HFO	360	10,1 miljoen	-/-0,9 miljoen
IFO 380	400	11,2 miljoen	-
IFO 180	430	12,0 miljoen	0,9 miljoen
MGO	640	17,9 miljoen	6,9 miljoen
Diesel	660	18,5 miljoen	7,5 miljoen

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het continue draaien van de generatoren op MGO of diesel erg duur en voor de lange termijn geen optie is.

## 2.7 Relevante ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het toekomstig brandstofverbruik, en beperkingen geven ten aanzien van de realisatie van een eventueel nieuwe brandstofterminal:

- De toename van het toerisme en de geplande bouw van nieuwe resorts;
- De toename van de bevolking en behoefte aan nieuwe woongebieden;
- Het Bonaire International Airport Masterplan wat voorziet in een verdere ontwikkeling van het internationale vliegveld; Gekozen is voor masterplan optie 1a. De landingsbaan is gerenoveerd in 2011 en blijft liggen op de huidige positie. De huidige opslag locatie van Jet Fuel is zeer ongelukkig. Aan het begin van de startbaan, te dicht bij openbare wegen, luchthaven gebouwen, etc. De risico zones rondom de huidige opslag locatie houden een aantal ontwikkelingen tegen;
- Ten zuiden van de landingsbaan is een enorm terrein vrij en gereserveerd in de RO plannen voor de ontwikkeling van de luchthaven. Hier zou ook een nieuwe opslag voor brandstof ontwikkeld kunnen worden. Genoeg ruimte en minder last van de risico zones (info van Ton Franssen per e-mail 22 December 2017);
- De toenemende vraag naar elektriciteit. Hiertoe heeft WEB een project gestart wat voorziet in onder andere plaatsing van extra generatoren en een opslagtank op het terrein grenzend aan Contour Global. De generatoren zullen op IFO380 gaan draaien;
- De ontwikkeling van een nieuwe vrachthaven met als voorkeurslocatie het WEB terrein in Hato naast de bestaande drinkwaterfabriek van WEB;
- De uitbreiding en aanpassing van de drinkwaterfabriek op het WEB terrein in Hato;
- De ontwikkeling van een LPG activiteit door Curoil; hierbij wordt beoogd het afvullen van cilinders uit te voeren op Bonaire zelf; hiertoe dient LPG ingevoerd te worden in ISO containers;
- De beschikbaarheid van hele goedkope LNG (50% goedkoper dan HFO) in de regio (Atlantic LNG in Trinidad en Tobago) waardoor power generation op aardgas / LNG goedkoper aan het worden is dan gebruik van IFO. Zo zijn de meest recente gensets op Aruba al "gas voorbereid". Omdat Bonaire een relatief kleine afnemer zou zijn en buiten de actuele LNG shipping line (richting Jamaica, Dominica en Puerto Rico) ligt is dit voorlopig niet aan de orde.



### 3 Uitgangspunten en aannames

#### 3.1 Prognose brandstofverbruik

Op Bonaire worden uitsluitend de volgende 4 typen brandstof gebruikt:

- Loodvrije 95 RON benzine;
- Laagzwavelig diesel 500 ppm;
- Jet fuel A1;
- Stookolie (IFO 380) met zwavelgehalte van 3%.

Verkoop van benzine en diesel vindt plaats via 4 tankstations op Bonaire, 1 in eigendom van Curoil en 3 geopereerd door wederverkopers.

Diesel wordt ook geleverd aan verschillende grootverbruikers, bijvoorbeeld de bouw, puinbrekers, hotels met eigen aggregaten, bedrijven met eigen elektriciteitsvoorzieningen, zeegaande sleepboten en andere incidentele bunkers. Het aandeel van de grootverbruikers bedraagt circa 35% van het totale diesel volume.

Het rapport van Egdam BV uit 2014 geeft het jaarverbruik in 2013 (bron: Curoil) zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Tabel 3-1: Brandstofverbruik in 2013

Product	Verbruik in ton/jaar	Verbruik in m <sup>3</sup> /jaar
Jet Fuel A1	25.900	32.400
Benzine 95 RON	9.475	12.800
Diesel 500 ppm	10.750	12.900
IFO 380 3%	14.000	14.200
Propaan in flessen	715	

Omdat energieverbruik en brandstofverbruik op Bonaire een jaarlijkse toename laten zien van 5% wordt als prognose voor de toekomst (2030) een verdubbeling aangehouden ten opzicht van de hoeveelheden uit 2013.

Het verbruik aan jet fuel is iets afgenomen vanwege problemen bij Insel Air, crisis in Venezuela en gewijzigde vluchtroutes bij de KLM. Momenteel (eind 2017) komt ongeveer 2x per maand een schip die 1.000 m<sup>3</sup> lost per keer, dat is ca 2.000 m<sup>3</sup> per maand en dus ongeveer 24.000 m<sup>3</sup> per jaar. Voorgesteld wordt om voor jet fuel een prognose aan te houden van 40.000 m<sup>3</sup>/jaar.

Tabel 3-2: Prognose Verbruik in 2030 (afgeronde cijfers)

Product	Verbruik in ton/jaar	Verbruik in m <sup>3</sup> /jaar
Jet Fuel A1	32.000	40.000
Benzine 95 RON	20.000	26.000
Diesel 500 ppm	22.000	26.000
IFO 380 3%	28.000	28.000
Propaan in flessen	1.400	



### 3.2 Benodigde omvang tankopslag volume

Het benodigde tankvolume kan worden bepaald op verschillende manieren. Belangrijkste parameters zijn de vereiste hoeveelheid strategische opslag en de frequentie waarmee schepen langskomen voor levering.

In het rapport van NACO (Bonaire International Airport Master Plan studie 2009) wordt gesteld dat minimaal 14 dagen of beter nog 28 dagen voorraad aanwezig dient te zijn op het vliegveld. Met een dagverbruik prognose van 110 m<sup>3</sup> kwam NACO op minimaal 3,080 m<sup>3</sup> benodigd tank volume voor 2 weken voorraad.

De barge waarmee momenteel Curoil de terminals bevoorraadt heeft een totaal volume van 6,500 m<sup>3</sup>. Deze barge heeft verschillende compartimenten waardoor in één transport benzine, diesel en jet fuel kunnen worden aangeleverd. Er kan per keer circa 2,000 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> en 1 maand strategische opslag. Ter referentie is er een kolom toegevoegd met de capaciteit van bestaande voorzieningen.

Tabel 3-3: Benodigde capaciteit opslagtanks

Brandstof	Gemiddeld verbruik in m <sup>3</sup> /Jaar	Leverings-omvang per keer in m <sup>3</sup>	Strategische opslag voor 1 maand	Benodigd volume m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume m <sup>3</sup> bruto	Bestaand volume m <sup>3</sup> bruto
Jet Fuel A1	40.000	2.000	3.333	5.333	6.000	4.922
Benzine 95 RON	26.000	2.000	2.167	4.167	5.000	1.976
Diesel 500 ppm	26.000	2.000	2.167	4.167	5.000	2.034
IFO 380 3%	28.000	2.000	2.333	4.333	5.000	4.109

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 21.000 m<sup>3</sup> opslag capaciteit zal deze terminal daar tussen in vallen en dus een 'lower tier' inrichting gaan worden.

### 3.3 Aanvoer van stookolie

Waar benzine, diesel en jet fuel in relatief kleine hoeveelheden kan worden geleverd, wordt stookolie aangevoerd via Bopec met schepen groter dan 35.000 DWT. Stookolie kan niet met de reguliere barge voor benzine, diesel en kerosine worden aangeleverd omdat het een zwart product betreft. Wel beschikt Curoil over twee bunker schepen, te weten de Zeta 1 (6.854 DWT) en de Scott Berlin (8.254 DWT) die de stookolie kunnen aanleveren en tot 50 graden kunnen verwarmen om de verpompbaarheid te vergroten.

Op basis van bovenstaande zien we de volgende 2 mogelijkheden voor de aanvoer van stookolie:

- Met schepen groter dan 35.000 DWT; via de bestaande Bopec Steiger;
- Met bunkerschepen van maximaal 10.000 DWT; via de bestaande steiger bij het vliegveld of via een nieuw te realiseren steiger.

### 3.4 Aanschafkosten grond

Voor de investeringskosten wordt uitgegaan van de volgende gemiddelde grondkosten:

- Kuststrook tussen Punt Vierkant en Hato Noord: USD 500/m<sup>2</sup>;
- Vliegveld / Te Amo Beach: de waarde van de grond wordt geraamd op gemiddeld USD 300/m<sup>2</sup>;
- Ten zuiden van het vliegveld: USD 100/m<sup>2</sup>. Deze grond is al in bezit van de overheid, maar vertegenwoordigd wel een waarde, aangezien deze grond ook aan derden verkocht kan worden;
- Overige grond: USD 100/m<sup>2</sup>.



## 4 Programma van eisen nieuwe terminal

### 4.1 Tank configuratie

Op bepaalde intervallen zullen de tanks inwendig geïnspecteerd moeten worden en is onderhoud nodig. Hiervoor is het nodig om de tanks buiten bedrijf te stellen. In dit verband zijn er minimaal 2 tanks nodig per type brandstof. Zie onderstaande tabel.

Tabel 4-1: Nieuw te bouwen opslag tanks

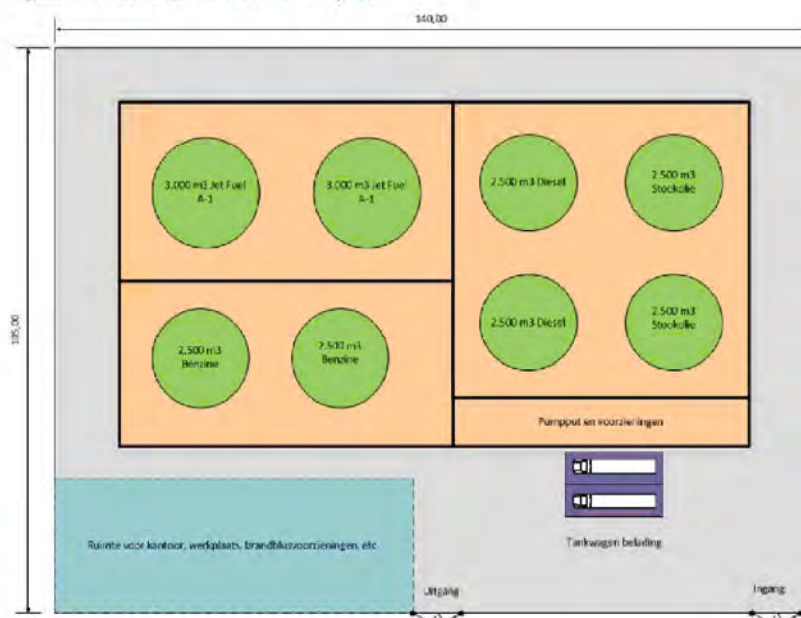
Brandstof	Benodigd volume in m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume in m <sup>3</sup> bruto	Benodigde tanks in m <sup>3</sup> bruto
Jet Fuel A1	5.333	6.000	2 * 3.000
Benzine 95 RON	4.167	5.000	2 * 2.500
Diesel 500 ppm	4.167	5.000	2 * 2.500
IFO 380	4.333	5.000	2 * 2.500

### 4.2 Benodigde ruimte

Voor het selecteren van een geschikte locatie is een concept ontwerp opgesteld om de benodigde ruimte bij benadering vast te stellen. In een volgende fase van het project dienen de opties in verder detail ontworpen te worden. In Figuur 4-1 hieronder is aangegeven hoe de lay-out er uit zouden kunnen zien. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Hoogte van de tanks : Circa 10 meter
- Onderlinge afstand van de tanks : 0,5x de diameter van de grootste tank
- Afstand tussen tank en vulpunt : Minimaal 15 meter
- Afstand tussen tank en terreinafscheiding : Minimaal 15 meter

Figuur 4-1: Concept tank terminal lay-out



Op basis van de lay-out kan worden vastgesteld dat de ruimte behoefte voor een nieuwe tank terminal voor de opslag van alle brandstoffen circa 1,5 hectare nodig is. Voor een terminal die alleen geschikt is voor de opslag van benzine en diesel zal circa 1,2 hectare nodig zijn.

### 4.3 Risico zone

Rondom een terminal waar benzine (K1) en jet fuel (K2) wordt op- en overgeslagen is sprake van een verhoogd risico. Deze risico's zijn berekend voor de bestaande OTB terminal en de Curoil Hato site (ref. [7], [8]). Vanwege de overheersende oostelijke windrichting zijn de risico's vooral hoger aan de westzijde van een brandstofterminal. Het gevolg is dat er forse gebruiksbependingen zullen zijn op het terrein tot 200m aan de westkant van de terminal.

In het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan van Bonaire (ref. [4]) is eveneens vastgesteld dat een veiligheidsafstand van 200 meter moet worden aangehouden tussen een groothandel in vloeibare brandstoffen (met opslagcapaciteit tussen de 1.000 m<sup>3</sup> en 100.000 m<sup>3</sup>) en woonbebouwing. In dit verband worden hotels en resorts vanwege de permanente aanwezigheid van personen gelijkgesteld aan woonbebouwing.

### 4.4 Nieuwe aanlegsteiger

In een aantal logistieke varianten is bouw van een nieuwe steiger nodig. Een eventueel nieuw te bouwen steiger moet minimaal geschikt zijn voor het aanleggen van de bestaande 6.500 m<sup>3</sup> barges en zal er bij benadering uit zien zoals de bestaande brandstofsteiger bij de luchthaven zoals weergegeven in Figuur 4-2.

Voorgesteld wordt om in geval van een nieuwe steiger deze te ontwerpen voor barges en bunkerschepen met een capaciteit tot 10.000 DWT.

Figuur 4-2: Bestaande brandstofsteiger luchthaven





De kosten voor de bouw van een nieuwe aanlegsteiger zoals weergegeven in figuur 4-2 voor schepen tot 10.000 DWT worden geschat op USD 1.8 miljoen (raming RHDHV Maritiem).

Een golfbreker wordt niet nodig geacht; doorgaans is de zee aan de zuidoost zijde van Bonaire heel rustig door de beschutte ligging achter Klein Bonaire. Naarmate de locatie zich verder richting de noordpunt of de zuidpunt van het eiland bevindt neemt de golfhoogte wel steeds verder toe. En daarmee het aantal dagen downtime waar bevoorrading (zonder golfbreker) niet mogelijk is. Met een strategische voorraad van een maand zal dat geen knelpunt opleveren.

## 5 Selectie van mogelijke locaties

### 5.1 Eerdere onderzoek locaties

In diverse eerder uitgevoerde studies zijn verschillende locaties geëvalueerd voor onder meer een nieuwe vrachthaven (studies van 2009 en 2017) en verplaatsing van de huidige drinkwatervoorziening (studie van 2017). Tevens is in 2009 een nieuw masterplan opgesteld voor de internationale luchthaven van Bonaire.

Tijdens deze quick scan zijn de betreffende studies gebruikt als achtergrondinformatie voor het bepalen van mogelijke locaties voor een nieuwe brandstofterminal. Voor de volledigheid worden al deze locaties hieronder in het kort beschreven met de belangrijkste voor- en nadelen. Op basis van de geïnventariseerde voor- en nadelen wordt tot slot een eerste afweging en selectie gemaakt van mogelijke locaties voor een nieuw brandstofdepot.

Zie Figuur 5-1 voor een overzicht van de locaties die in eerdere studies zijn behandeld.

Figuur 5-1: Locaties behandeld in eerdere studies





## 5.2 Locatie 1: Bopec

De huidige aanvoer van stookolie voor de Power Plant vindt momenteel plaats via de terminal van Bopec. Het terrein van Bopec is groot genoeg om er aanvullende functionaliteit onder te brengen. Zie Figuur 5-3. Een mogelijke locatie voor de nieuwe brandstofterminal is aangegeven in rood. Uiteraard zouden de tanks van de brandstofterminal ook geplaatst kunnen worden in één van de bestaande tankputten en in dat geval bij voorkeur de meest westelijke tankput.

Figuur 5-2: Bopec terminal (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-2.

Tabel 5-1: Voor- en nadelen nabij Bopec terminal

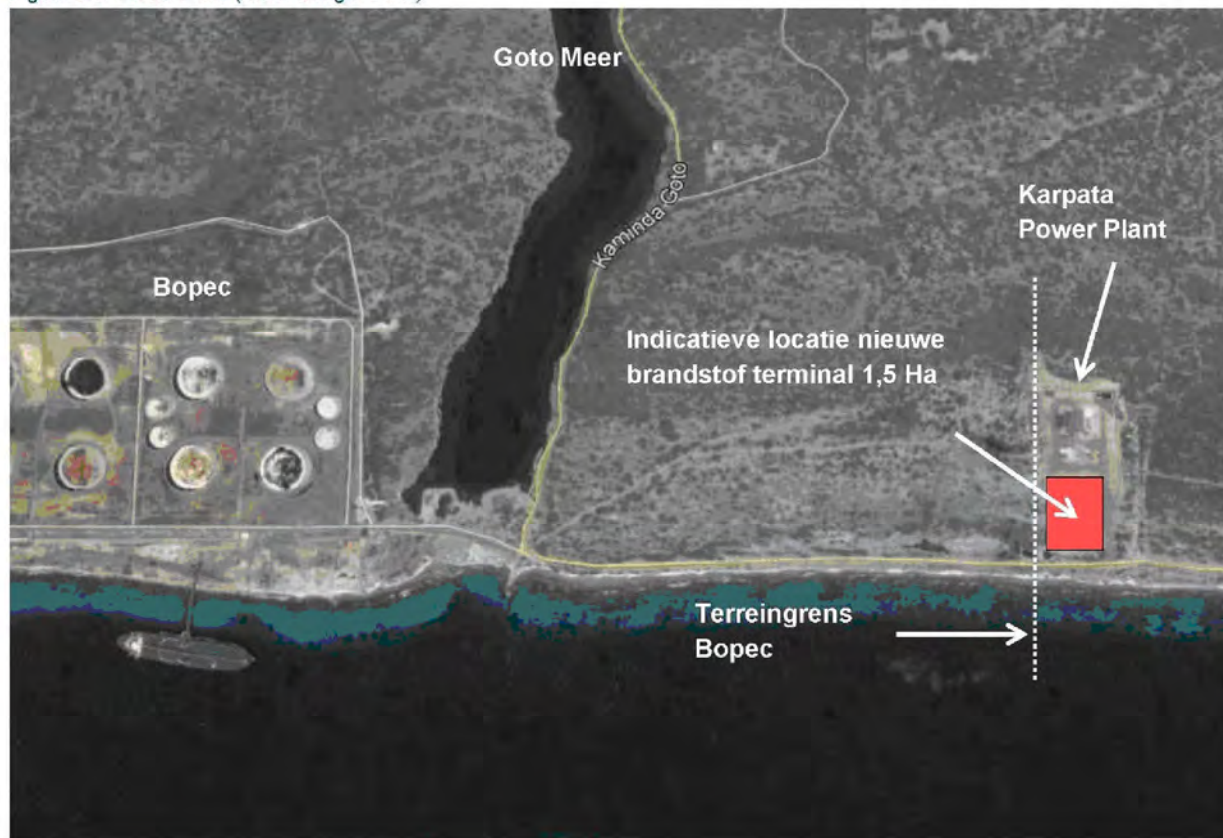
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mogelijke synergie met Bopec faciliteiten</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Dicht bij de afnemer van stookolie</li> <li>➤ Bestaande steigers aanwezig</li> <li>➤ Geen enkel impact op toerisme</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> <li>➤ Marine park al aangetast</li> <li>➤ Mogelijkheid om een pipeline naar de power plant aan te leggen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed en relatief meer deining en wind parallel aan de kust, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemers van benzine, diesel en kerosine</li> <li>➤ Afhankelijkheid van Bopec</li> </ul>



### 5.3 Locatie 2: in Karpata bij Power Plant

De Contour Global Power Plant is gelegen tussen Bopec en landhuis Karpata. Afgezien van de Power Plant is in deze kuststrook geen bebouwing aanwezig. Het terrein ten westen van de huidige power plant is in bezit van Bopec. De zeezijde is onderdeel van het Marine Reserve natuurgebied. Dit deel van de kust, het Koning Willem Alexander reservaat, is momenteel volledig verboden gebied, ook voor toerisme. De locatie van een eventueel nieuwe brandstofterminal is indicatief aangegeven in Figuur 5-3.

Figuur 5-3: Power Plant (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-2.

Tabel 5-2: Voor- en nadelen nabij Power Plant

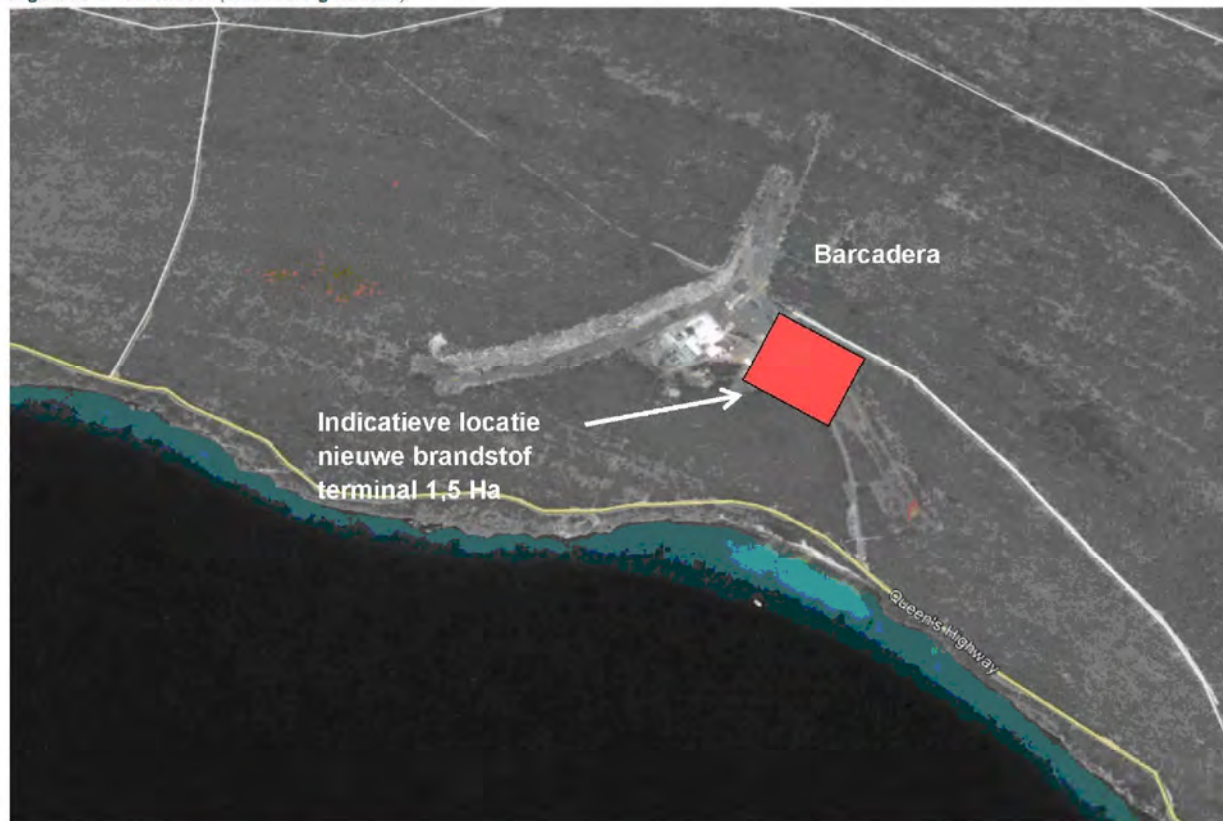
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte op het land</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Dicht bij de afnemer van stookolie</li> <li>➤ Lage grondprijzen</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed en relatief meer deining en wind parallel aan de kust, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemers van benzine, diesel en kerosine</li> <li>➤ Aanwezigheid van een uniek onderwaterreservoir Marine Reserve natuurgebied. Dit deel van de kust is volledig verboden gebied ook voor toerisme</li> </ul>



## 5.4 Locatie 3: Barcadera

De locatie in Barcadera betreft de voormalige zenderlocatie van Wereldomroep Nederland en is eigendom van WEB. Hoewel geen aangewezen natuurgebied, zijn de vele grotten van cultuurhistorisch belang. Vanwege de grotten is het de vraag of de ondergrond voldoende draagkrachtig is voor de bouw van opslagtanks. De huidige toegangsweg is niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer zoals tankwagens.

Figuur 5-4: Barcadera (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-3: Voor- en nadelen Barcadera

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte op het land</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Lage grondprijzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bouw nieuwe aanlegsteiger nodig</li> <li>➤ Populaire duiklocatie</li> <li>➤ Grote hoogteverschillen</li> <li>➤ Draagkracht van ondergrond onzeker</li> <li>➤ Voor vrachtverkeer moet een nieuwe toegangsweg van circa 2 kilometer lang worden aangelegd. Kosten circa 800.000 USD.</li> <li>➤ Aanzienlijke transportafstand naar alle afnemers</li> </ul>

## 5.5 Locatie 4: Hato Noord

Ten Noorden van Hato bevindt zich een terrein (ook wel aangeduid als locatie “Smeets”) dat voldoende groot is voor de bouw van een brandstofterminal. Dit stuk grond is momenteel onbebouwd, en in eigendom van Santa Barbara Development Company.

Figuur 5-5: Hato Noord (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-4: Voor- en nadelen Hato Noord

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte</li> <li>➤ Nautisch goede locatie door enigszins beschutte ligging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bouw nieuwe aanlegsteiger noodzakelijk</li> <li>➤ In de directe nabijheid van woonwijken</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie en jet fuel</li> <li>➤ Het terrein is van Santa Barbara Development Corporation</li> <li>➤ Hoge grondprijzen mits het al te koop is</li> <li>➤ Risico zone rond de terminal verlaagt waarde van direct aangrenzende percelen</li> </ul>



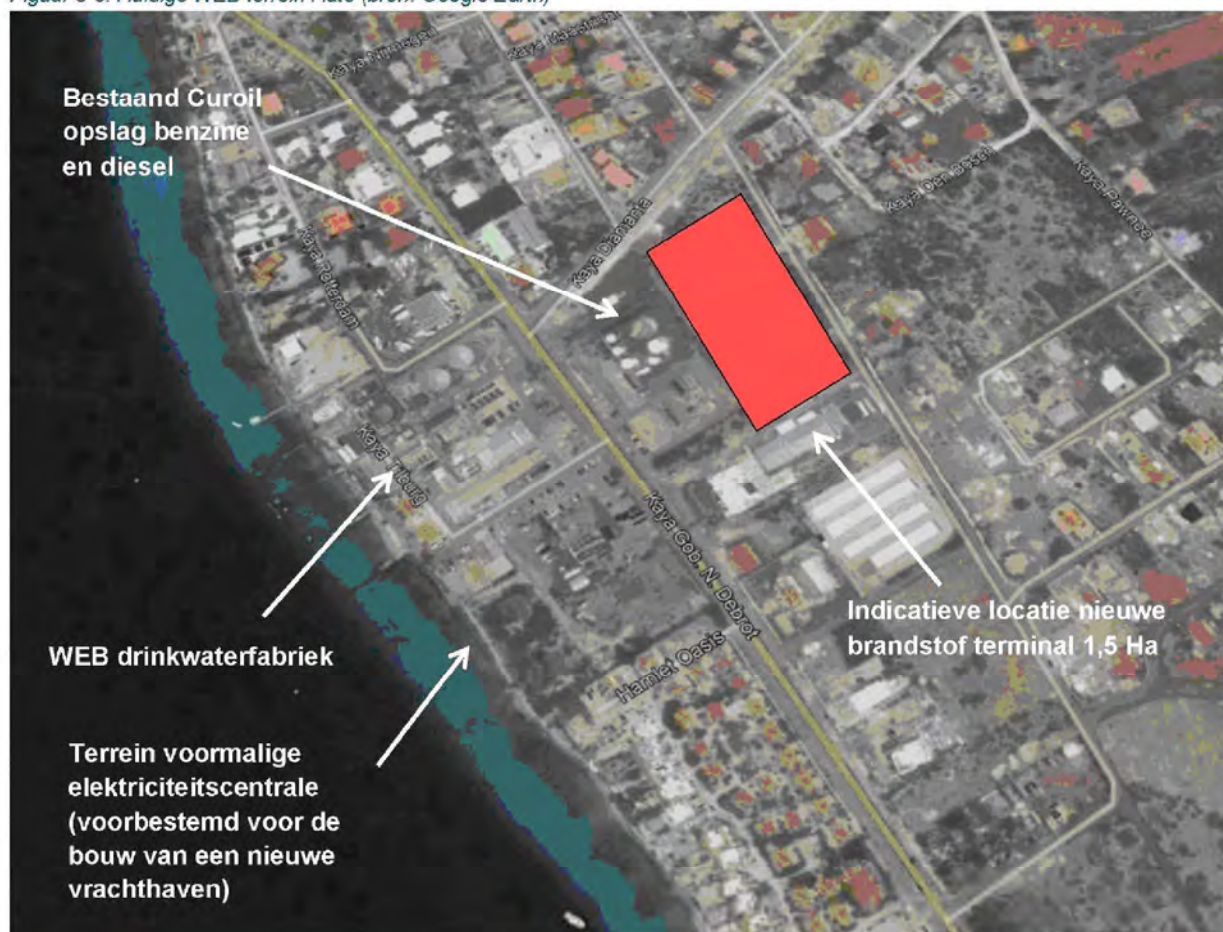
## 5.6 Locatie 5: Nabij huidige WEB terrein Hato

Het WEB terrein in Hato omvat een drinkwaterfabriek. Voor de bereiding van drinkwater wordt water uit zee ingenomen via een waterinlaat. De waterfabriek is de enige op het eiland en voorziet het hele eiland van drinkwater.

Het overige deel van het WEB-terrein ten zuiden van de drinkwaterfabriek werd voorheen gebruikt door de voormalige elektriciteitscentrale van WEB. Dit terrein is momenteel vrij. In een besluit van het Openbaar Lichaam Bonaire is de WEB locatie aangewezen als voorkeurslocatie voor de ontwikkeling van een nieuwe vrachthaven.

Ten noorden van het terrein bevindt zich een scheepswerfje voor pleziervaartuigen. Daarnaast ligt een woonwijk. Ten zuiden van het WEB-terrein ligt het resort Hamlet Oasis. Ten oosten van het terrein staan de tanks van Curoil voor opslag van Benzine en diesel. Daaromheen is nog terrein beschikbaar.

Figuur 5-6: Huidige WEB terrein Hato (bron: Google Earth)



Voor de import van benzine en diesel heeft Curoil een aanlandpunt in gebruik op hele korte afstand van het waterinname punt. Hier kunnen geen schepen aanmeren (alleen ankeren) en om die reden is deze huidige voorziening ongeschikt voor een eventuele toekomstige terminal.



Figuur 5-7: Scheepslosvoorzieningen voor benzine en diesel nabij WEB Hato



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-5: Voor- en nadelen omgeving WEB-terrein in Hato

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch erg goede locatie door beschutte ligging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschikbare ruimte is nodig voor de drinkwaterproductie en de toekomstige vrachtsteiger</li> <li>➤ Bestaand aanlandpunt onvoldoende -&gt; Nieuwe steiger nodig</li> <li>➤ Nabij de inlaat van de waterfabriek, waardoor bouwactiviteiten of eventueel morsen van brandstof direct een negatieve invloed heeft op de kwaliteit van het drinkwater</li> <li>➤ In de directe nabijheid van woningen</li> <li>➤ In de nabijheid van het Hamlet Oasis resort</li> <li>➤ Op basis van het ruimtelijk ontwikkelingsplan wordt een volledige insluiting tussen de woonkernen en recreatie voorzien in de toekomst</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

## 5.7 Locatie 6: Nabij de luchthaven

Bij de luchthaven wordt jet fuel A1 opgeslagen in twee bestaande opslagtanks. Voor aanvoer van de jet fuel A1 is een steiger aanwezig bij Te Amo Beach / Donkey Beach. De ruimte in de nabijheid van de bestaande opslagtanks is in eerder onderzoek naar voren gekomen als reële locatie voor een nieuwe vrachthaven (zie Figuur 5-8).



Bestaande brandstofsteiger OTB

Indicatieve locatie nieuwe brandstof terminal (exclusief kerosine) 1,5 Ha

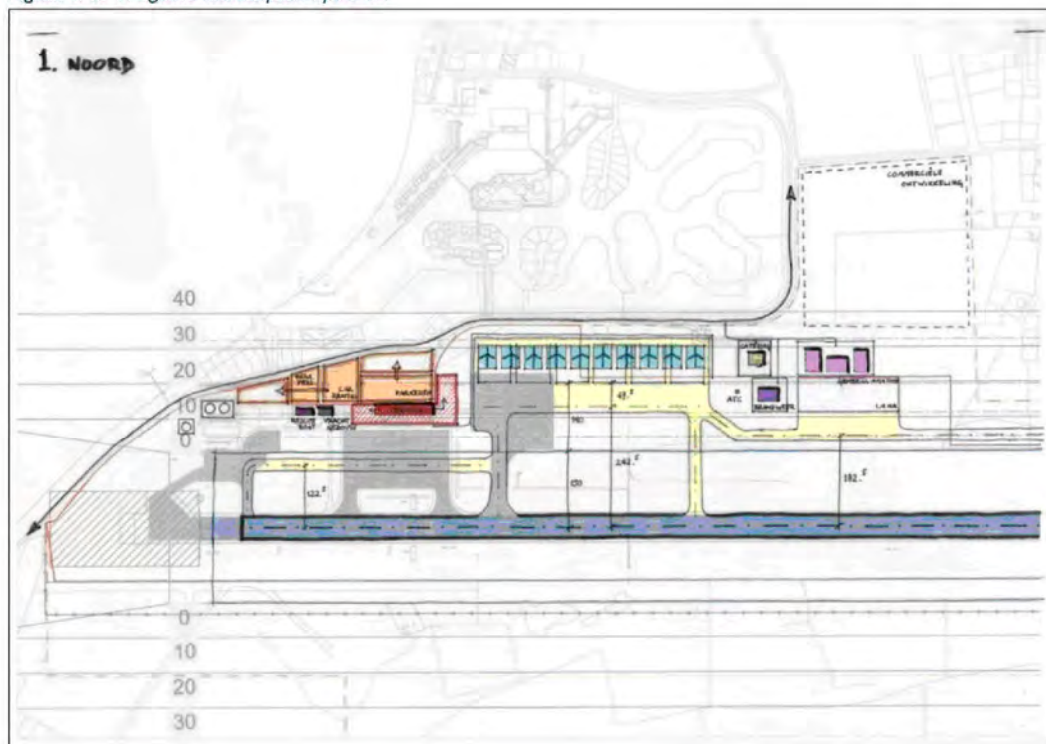
Bestaande opslagtanks kerosine

Luchthaven

100 m

Google Earth

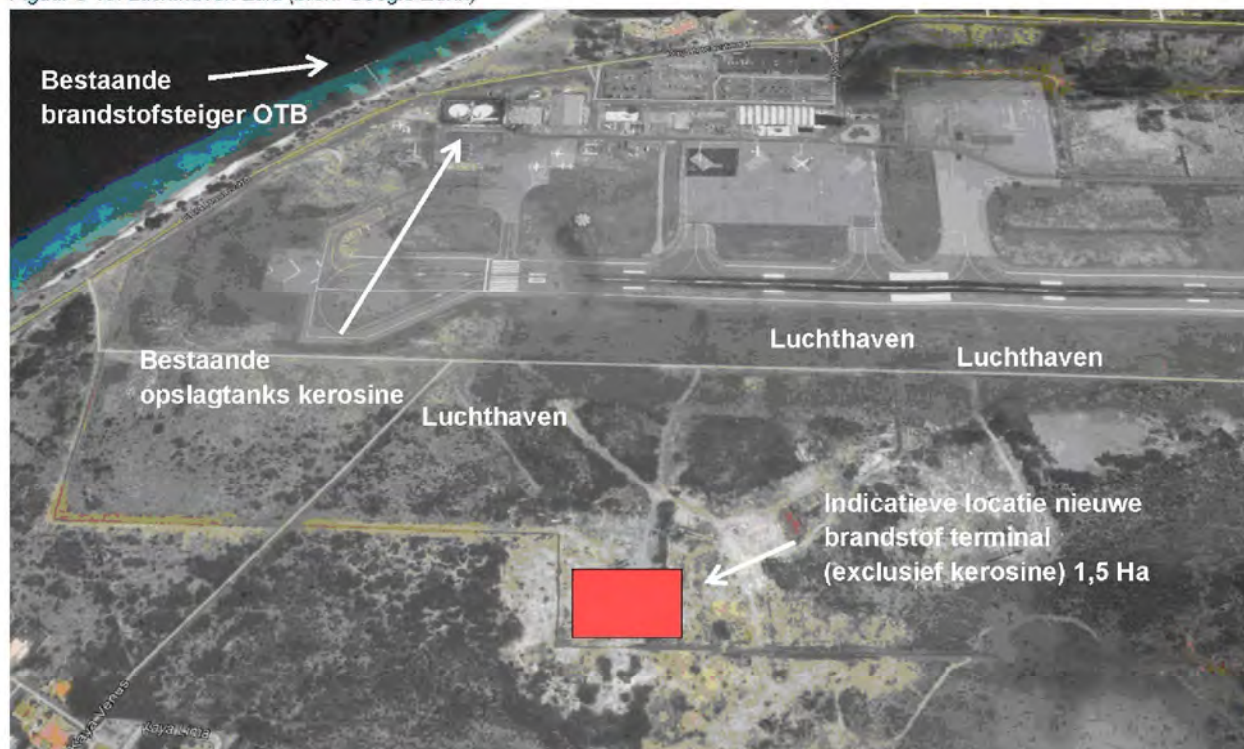
*Figuur 5-9: Vliegveld masterplan optie 1A*





Om bovenstaande redenen is geconcludeerd dat bovengenoemde locatie minder geschikt is voor de bouw van een nieuwe brandstofterminal en derhalve niet verder beschouwd. Als alternatief is echter door verschillende belanghebbenden de bouw van een opslagterminal ten zuiden van het vliegveld genoemd. Deze ruimte is in bezit van de overheid en bestemd voor bedrijfsactiviteiten. Een nadeel is dat deze locatie verder vanaf de kust is gelegen waardoor lange productleidingen nodig zijn tussen de aanlegsteiger en terminal. Verder moet er een nieuwe toegangsweg gerealiseerd worden.

Figuur 5-10: Luchthaven Zuid (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Figuur 5-10.

Tabel 5-6: Voor- en nadelen huidige locatie luchthaven Zuid

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte beschikbaar</li> <li>➤ Op grote afstand van woonwijken</li> <li>➤ Er is al een steiger aanwezig</li> <li>➤ Nautisch goede locatie door beschutte ligging</li> <li>➤ Nabij de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Grond is al in eigendom van de overheid</li> <li>➤ Terrein is bestemd voor bedrijfsactiviteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> <li>➤ Productleidingen nodig met een lengte van ruim 1000 meter tussen steiger en terminal</li> <li>➤ Er moet een circa 700 meter lange toegangsweg worden aangelegd. Kosten USD 300.000.</li> </ul>



## 5.8 Locatie 7: Punt Vierkant

Op punt vierkant is een terrein waar al geruime tijd een onafgebouwd hotel staat. Het terrein is voldoende groot voor de bouw van een brandstofterminal. Direct aan de noordzijde van Punt Vierkant bevindt zich een resort.

Nabij Punt Vierkant is het continentale plat breder dan elders op het eiland door de aanwezigheid van een dubbel rif. Dit maakt het gebied een populaire duiklocatie. De aanwezigheid van duikers nabij de vaarroute van tankschepen zou gevaarlijke situaties kunnen opleveren.

Figuur 5-11: Punt Vierkant (bron: Google Earth)



De kust tussen Punt Vierkant en de zuidpunt van het eiland is minder beschermt tegen golven dan de omgeving van Kralendijk. Als gevolg hiervan heeft deze locatie te maken met significante deining welke seizoensgebonden is. De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-7.

Tabel 5-7: Voor- en nadelen Punt Vierkant

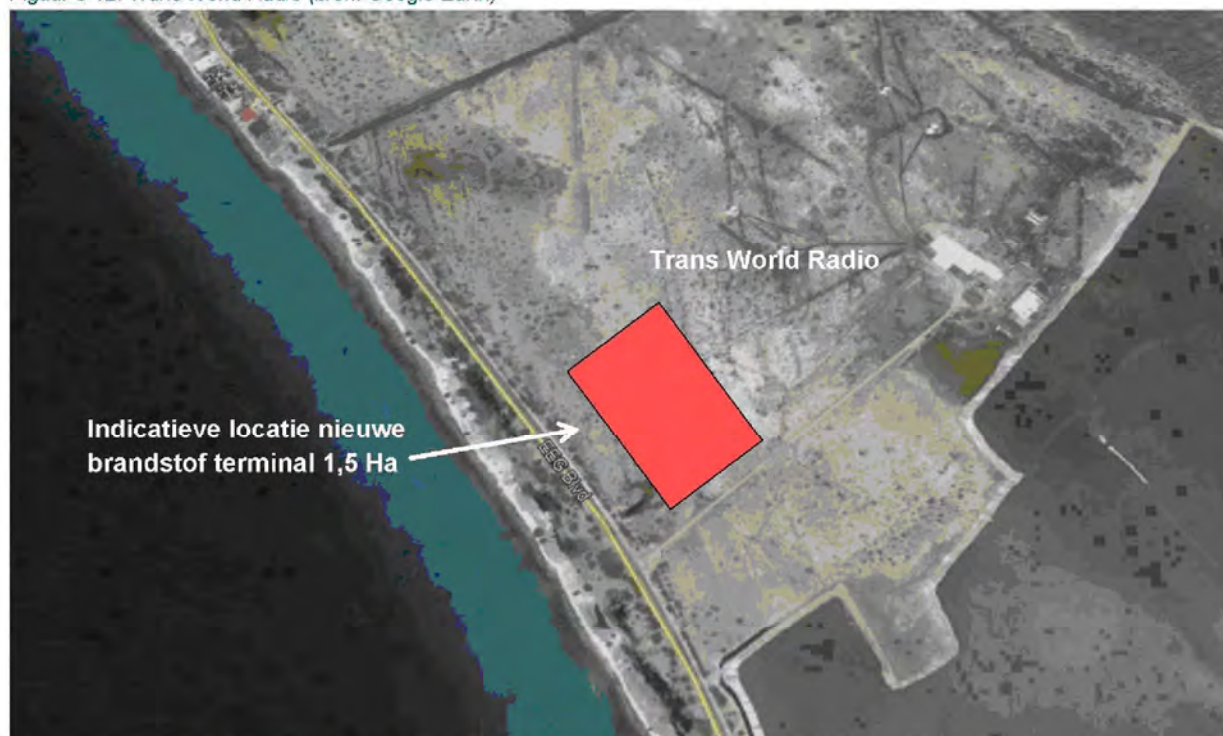
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ In de nabijheid van een resort en bebouwing</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> <li>➤ Hoge grondprijs</li> <li>➤ Risico zone beperkt mogelijkheden van de ruimte direct grenzend aan de brandstofterminal</li> </ul>



## 5.9 Locatie 8: nabij Trans World Radio (TWR)

Tussen Punt Vierkant en de Cargill steiger ligt het terrein van TWR. In de omgeving van de zendmast is voldoende ruimte beschikbaar. Voor dit terrein gelden min of meer dezelfde nautische omstandigheden als voor Punt Vierkant.

Figuur 5-12: Trans World Radio (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5-8: Voor- en nadelen Trans World Radio

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Industriële bestemming, geen bewoning</li> <li>➤ Ver verwijderd van toeristische en residentiële gebieden</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Lage grondprijs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

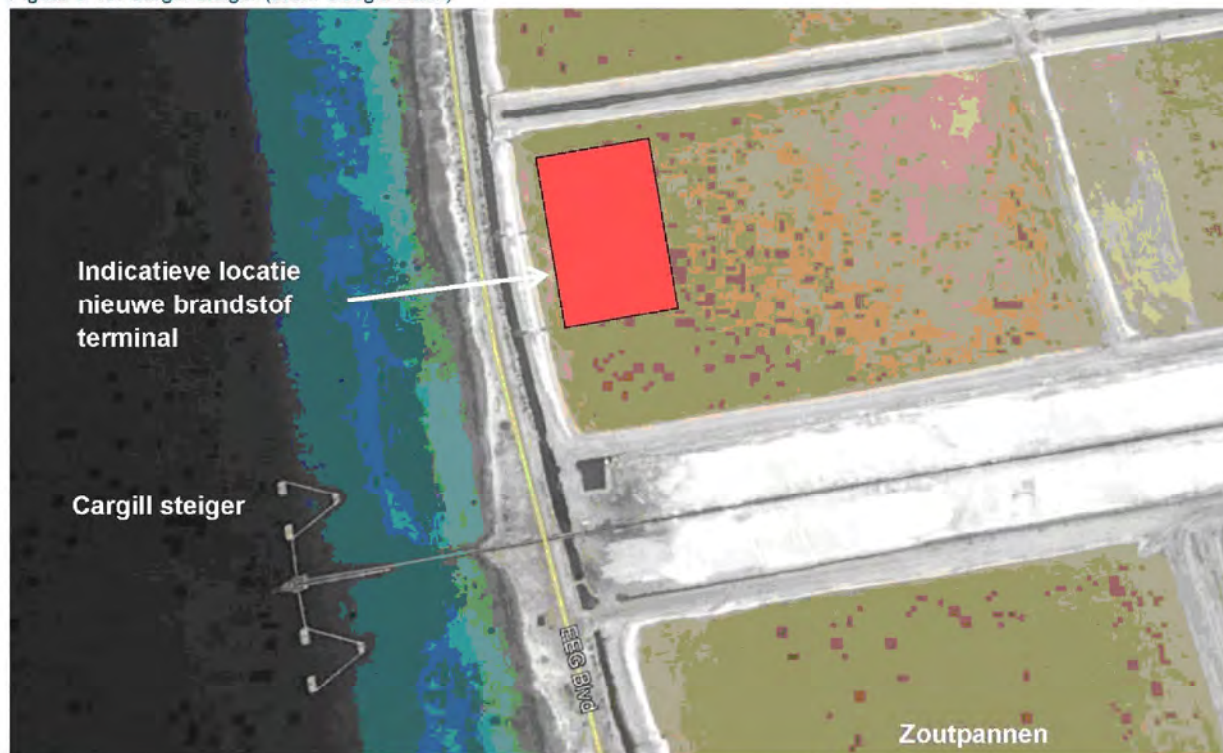
## 5.10 Locatie 9: Nabij de Cargill steiger

Iets verder naar het zuiden bevinden zich de zoutpannen van Cargill. Hier ligt ook de zoutexport steiger van Cargill die gebruikt wordt voor het laden van bulkschepen met bandtransporteurs. Deze steiger is niet geschikt voor het lossen van brandstof. Nabij de steiger zou wel een nieuwe steiger aangelegd kunnen worden met brandstofdepot.



Voor de deze locatie zou een deel van het Cargill terrein opgeofferd moeten worden. Cargill heeft aangegeven geen ruimte te willen afstaan.

Figuur 5-13: Cargill Steiger (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-9.

Tabel 5-9: Voor- en nadelen Cargill steiger

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte aanwezig voor de bouw van een brandstofopslag</li> <li>➤ Geen nabijgelegen woningen</li> <li>➤ In de omgeving van andere industriële activiteiten</li> <li>➤ Niet ver van de afnemers van kerosine, benzine en diesel</li> <li>➤ Risico zone heeft geen consequenties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nautisch meer exposed, rekening houden met iets meer downtime</li> <li>➤ Cargill moet bereid zijn om terrein af te staan. Door verlies van inkomsten voor Cargill zal de aanschafprijs van de grond</li> <li>➤ Door de lage ligging van de zoutpannen moet het terrein naar verwachting ongeveer 2 meter worden opgehoogd. Kosten circa USD 1 miljoen</li> <li>➤ In de nabijheid van populaire duiklocaties</li> <li>➤ Lange transportafstand naar afnemer van stookolie</li> </ul>

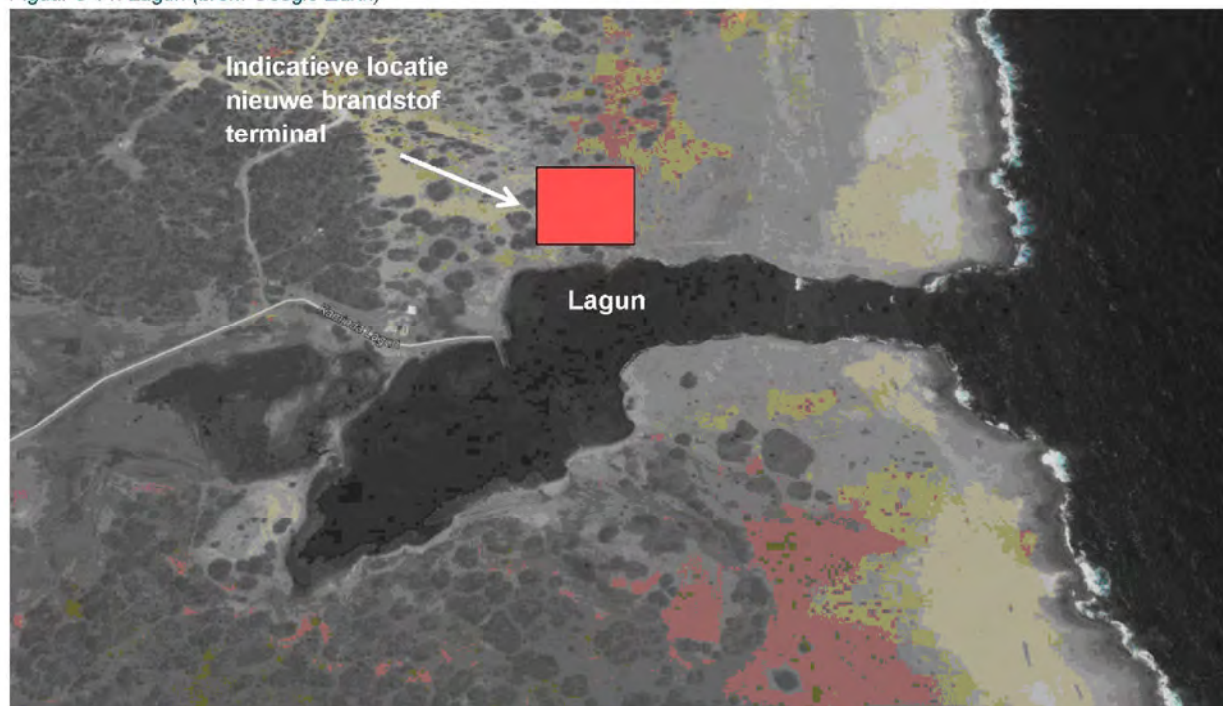
## 5.11 Locatie 10: Lagun

Aan de oostkant van het eiland bevindt zich een inham in de kust, genaamd Lagun. In het verleden is deze locatie door verschillende groepen geopperd als mogelijke locatie voor een nieuwe haven.



De golfaanval aan de Oost- en Noordkust van het eiland is echter zwaar door de altijd aanwezige noordoostpassaat. Schepen kunnen in deze omstandigheden erg moeilijk navigeren bij beperkte vaarsnelheid. Om gunstige scheepvaartomstandigheden te creëren is het nodig om lange golfbrekers aan te leggen. Door de snel toenemende diepte vanaf de kust zullen deze golfbrekers een immense omvang hebben wat zeer hoge kosten voor constructiemateriaal met zich meebrengt. Verder bestaat de kans dat de monding van de inham van Lagun te smal is en moet worden uitgehouwen uit de rotsen om een bredere haveningang te creëren.

Figuur 5-14: Lagun (bron: Google Earth)



De voor- en nadelen van deze locatie voor de aanvoer en opslag van brandstof zijn gegeven in Tabel 5-10.

Tabel 5-10: Voor- en nadelen Lagun

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende ruimte voor bouw van brandstofopslag aanwezig</li> <li>➤ Ver verwijderd van toeristische en residentiële gebieden</li> <li>➤ Centraal ten opzichte van alle afnemers van brandstof</li> <li>➤ Lage grondprijs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zware golfaanval bemoeilijkt het manoeuvreren van kleine schepen</li> <li>➤ Lange en dure golfbrekers benodigd om rustig water te creëren in en rond de monding van de inham, ordegrootte 100 ME</li> <li>➤ Het uitvoeren van een golfstudie is noodzakelijk</li> <li>➤ Monding dient te worden verbreed door uithouwen in de rotsen</li> </ul>



## 5.12 Selectie van meest geschikte locaties

Op basis van de geïnventariseerde voor- en nadelen kan er een eerste schifting gemaakt worden.

### WEB terrein in Hato

Het WEB terrein in Hato valt af omdat op basis van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire (ROB) een volledige insluiting door woonwijken en recreatievoorzieningen zal plaatsvinden. Dit is een onwenselijke situatie en niet passend met de risico zone van 200 meter die rond de terminal zal bestaan. Verder is de scheepslossing en grootschalige opslag van brandstoffen niet te verenigen met de winning en bereiding van drinkwater voor het eiland. De locatie is aangemerkt als voorkeurslocatie voor de bouw van een vrachthaven waardoor onvoldoende grond voor een brandstofterminal en nieuwe brandstofsteiger beschikbaar zou zijn.

### Hato Noord

Het gebied bij Hato Noord is qua omgevingscondities vergelijkbaar met het WEB terrein met als voordeel dat de drinkwaterfabriek van WEB verder weg is gelegen. De grond van het terrein is in eigendom van Santa Barbara Development Company. Gezien de ligging kan dit terrein worden beschouwd als A-locatie voor de bouw van resorts en villa's. De kans is dan ook groot dat deze locatie binnen enkele jaren is omsloten door bebouwing. Dit is een onwenselijke situatie en niet passend met de risico zone van 200 meter die rond de terminal zal bestaan. Om deze reden wordt deze locatie niet nader beschouwd.

### Punt Vierkant, TWR en Cargill

De omgevingscondities op de locaties Punt Vierkant, TWR en Cargill zijn min of vergelijkbaar. Punt Vierkant ligt echter tegen bestaande bebouwing aan en dit terrein lijkt waardevol voor toekomstige ontwikkeling als resort of bewoning. Cargill heeft aangegeven in principe geen ruimte te willen afstaan en door de lage ligging van het terrein is kostbare ophoging van dit terrein noodzakelijk. Om deze redenen wordt TWR gezien als de meest gunstige van deze drie locaties. De locaties TWR en Cargill worden hierdoor niet meer verder beschouwd.

### Lagun

De optie in Lagun valt af vanwege de verwachte extreem hoge kosten en technische complexiteit van het project.

### Barcadera

De locatie in Barcadera is minder geschikt voor de aanleg van een brandstofdepot om meerdere redenen. Ten eerste is de locatie van toeristisch belang; de kuststrook is een populaire duikbestemming. En de landzijde kan worden gezien als een landschappelijk waardevol gebied. Ten tweede brengt de aanwezigheid van grotten onzekerheid met zich mee over de draagkracht van de ondergrond. Verder moet de weg naar Barcadera worden verbeterd en is het de variant met de meeste transportbewegingen.

**Karpata**

Het grootste bezwaar bij deze locatie is dat een nieuwe steiger gebouwd moet worden in het Marine Reserve en dan ook nog in het deel waar momenteel geen enkele activiteit is toegestaan. Uit gesprekken met diverse partijen (Contour Global, Bopec, Curoil, WEB, DRO, Eilandbestuur, Stinapa) is gebleken dat er weinig steun is om op deze locatie een terminal te beginnen met een eigen steiger.

Op basis van bovenstaande worden de onderstaande locaties geacht de meeste potentie te hebben:

- 1 Op het terrein van Bopec. Hier dient overwogen te worden een afmeer voorziening te realiseren voor kleine schepen;
- 2 Op het terrein van de luchthaven met voorkeur voor een positie ten zuiden van de landingsbaan. Hier zou gebruik gemaakt kunnen worden van de bestaande steiger;
- 3 Op of grenzend aan het terrein van TWR. Hier zal een nieuwe steiger gebouwd moeten worden.



## 6 Logistieke scenario's en investeringskosten

### 6.1 Overzicht

In Tabel 6-1 is een overzicht gegeven van de logistieke scenario's. De verschillende opties zijn hieronder beschreven.

Tabel 6-1: Overzicht logistieke scenario's

Optie	Product	Beschrijving	Locatie opties
1	Benzine	Nieuwe terminal geschikt voor de opslag van alle producten	1A: Bopec 1B: Luchthaven Zuid 1C: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie		
	Kerosine		
2	Benzine	Nieuwe terminal geschikt voor opslag van benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec 2B: Luchthaven Zuid 2C: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie		
	Kerosine	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven
3	Benzine	Nieuwe terminal voor opslag van benzine en diesel	3A: Luchthaven Zuid 3B: Trans World Radio
	Diesel		
	Stookolie	Afzonderlijke nieuwe terminal voor stookolie	Bopec
	Kerosine	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven
4	Benzine	Nieuwe terminal voor opslag van benzine, diesel en kerosine	4A: Luchthaven Zuid 4B: Trans World Radio
	Diesel		
	Kerosine		
	Stookolie	Afzonderlijke nieuwe terminal voor stookolie	Bopec

### 6.2 Investeringskosten

De investering van een brandstofterminal bestaat uit 3 hoofdcomponenten:

- Kosten van de grond (zie paragraaf 3.4), verhoogd met de kosten voor een eventueel nieuwe toegangsweg;
- Kosten van de scheepslosvoorzieningen, in dit geval de steiger en de productleidingen tussen steiger en terminal. Een nieuwe steiger voor schepen van 10.000 DWT wordt geraamd op USD 1,8 miljoen. De aanleg van een productleiding wordt geschat op USD 700 per leiding en per meter;
- Kosten van alle installaties op het land. Deze kosten zijn evenredig met het volume van de tankopslag en kunnen worden geschat met een kengetal. De kosten voor de bouw van een brandstofterminal worden geraamd op 500 USD/m<sup>3</sup> opslag. Met een totaal opslagvolume van 21.000 m<sup>3</sup> (6 tanks van 2.500 m<sup>3</sup> en 2 tanks van 3.000 m<sup>3</sup>) komt deze post op USD 10,5 miljoen;

De bestaande tanks bij het vliegveld zijn in slechte conditie. Bij de bepaling van de investeringskosten is dan ook verondersteld dat de kosten voor het upgraden van de bestaande tanks op de luchthaven



vergelijkbaar is met de bouw van nieuwe opslagtanks. Hierdoor is voor alle logistieke scenario's uitgegaan van de kosten voor de bouw van 21.000 m<sup>3</sup> nieuwe tankopslag.

Indien de tankopslag verspreid gebouwd wordt over verschillende terminals/locaties zullen een aantal algemene voorzieningen extra gebouwd moeten worden. De kosten voor deze extra voorzieningen worden geraamd op USD 1 miljoen voor iedere extra locatie.

Samenvattend worden de investeringskosten voor de verschillende opties geraamd zoals weergegeven in Tabel 6-2.

Tabel 6-2: Capex overzicht

Nr	Beschrijving	Locatie opties	Kosten grond en toegangsweg in USD	Kosten terminal in USD	Kosten extra locatie in USD	Kosten steiger en leidingwerk in USD	Kosten per locatie in USD	Totale optie kosten in USD
1	Nieuwe terminal voor alle producten	1A: Bopec	1.500.000	10.500.000	0	2.640.000	14.640.000	14.640.000
		1B: LH Zuid	1.800.000	10.500.000	0	3.360.000	15.660.000	15.660.000
		1C: TWR	1.500.000	10.500.000	0	2.640.000	14.640.000	14.640.000
2	Nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec	1.300.000	7.500.000	0	2.430.000	11.230.000	15.230.000
		2B: LH Zuid	1.600.000	7.500.000	0	2.520.000	11.620.000	15.620.000
		2C: TWR	1.300.000	7.500.000	0	2.430.000	11.230.000	15.230.000
	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven	n.v.t.	3.000.000	1.000.000	n.v.t.	4.000.000	Incl.
3	Nieuwe terminal voor opslag van benzine en diesel	3A: LH Zuid	1.500.000	5.000.000	0	1.680.000	8.600.000	18.190.000
		3B: TWR	1.200.000	5.000.000	0	2.220.000	8.420.000	18.430.000
	Nieuwe terminal voor stookolie	Bopec	500.000	2.500.000	1.000.000	2.010.000	5.800.000	Incl.
	Upgrade bestaande opslagvoorzieningen	Luchthaven	n.v.t.	3.000.000	1.000.000	n.v.t.	4.000.000	Incl.
4	Nieuwe terminal voor benzine, diesel en kerosine	4A: LH Zuid	1.600.000	8.000.000	0	2.520.000	12.120.000	18.130.000
		4B: TWR	1.300.000	8.000.000	0	2.430.000	11.730.000	17.740.000
	Nieuwe terminal voor stookolie	Bopec	500.000	2.500.000	1.000.000	2.010.000	6.010.000	Incl.

Bovenstaande kostenraming laat zien dat de bouwkosten voor een nieuwe terminal afhankelijk van de locatie varieert tussen de USD 14,6 en 18,5 miljoen (exclusief BTW).

Hierbij komen nog de kosten voor onderzoeken, ontwerp en bouwbegeleiding die worden geschat op circa 15% van de bovengenoemde bouwkosten.

Eén van de uitgangspunten die gehanteerd is, is dat een strategische voorraad aangehouden dient te worden van een maand. Van het totale opslagvolume van 21.000 m<sup>3</sup> is 10.000 m<sup>3</sup> voorzien voor



strategische opslag. De waarde van de producten in strategische opslag beloopt circa 5,5 M USD. Dit kan gezien worden als een investering en dient derhalve opgeteld te worden bij de totale projectkosten.

## 7 Multi-criteria analyses

### 7.1 Methode

Voor het afwegen van de logistieke varianten wordt de MCA methode gehanteerd. Hierbij worden er een aantal criteria bepaald waarop de varianten vervolgens beoordeeld worden.

De scores zijn toegekend op basis van de verkregen informatie uit interviews, bezoeken aan de locaties en onderzoek door Royal HaskoningDHV naar de omstandigheden op de verschillende locaties. De totaalscores geven een volgorde van de geschiktheid van de logistieke varianten ten opzichte van elkaar.

### 7.2 Qualifiers

De volgende qualifiers zijn geïdentificeerd; dit zijn voorwaarden die niet onderhandelbaar zijn en waar aan voldaan moet worden opdat een variant überhaupt in aanmerking kan worden genomen:

- Plot omvang; de omvang moet groter zijn dan het benodigde minimum (zie hoofdstuk 4.2);
- Nautische Veiligheid; dit is een voorwaarde. Vanwege de lage aanvoerfrequentie van brandstof wordt de bouw van een golfbreker aan de zuidoost zijde van het eiland niet nodig geacht. Dit kan echter betekenen dat de schepen tijdens slechte maritieme condities op zee moeten wachten op rustiger weer voordat ze veilig kunnen afmeren aan een steiger;
- Veiligheid van de inrichting; dit is een voorwaarde. Belangrijk is dat de inrichting voldoet aan de PGS29 richtlijn;
- Veiligheid voor de omgeving; een nieuwe terminal moet op een minimale afstand van 200 meter liggen van woonbebouwing. De locaties die hier niet aan voldoen zijn al in paragraaf 0 afgevalen;
- Voldoen aan wetgeving; dit is een voorwaarde. Belangrijk is dat er zicht is op een vergunbare situatie.

Daarnaast zijn er criteria die wel van belang zijn en die aandacht zullen vergen en wellicht investeringen, maar niet genoeg verschil veroorzaken om in het afwegingsmodel terecht te komen:

- Professioneel operationeel management. Veronderstelling is dat er in alle gevallen een enkelvoudig beheer komt van de installaties (OTB), ook als die zich op twee of meerdere locaties bevinden. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel zal dit duurder zijn als er meer dan één locatie is;
- Mogelijkheid tot het aanhouden van meerdere leveranciers en daarmee het behalen van prijsvoordeel. Doordat de terminal in eigendom gaat komen van een overheid organisatie is dit voor alle varianten hetzelfde;
- Beschikbaarheid van land. Veronderstelling is dat bijna alle land beschikbaar kan komen door een geschikt bod uit te brengen dan wel door onteigening. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel kan er een kostenverschil zijn;
- Security. Veronderstelling is dat voldoende geïnvesteerd wordt in hekwerken, camera observatie etc. om efficiënte en adequate beveiliging mogelijk te maken. Daarmee is dat geen onderscheidende parameter. Wel kan er een kostenverschil zijn.



### 7.3 Afwegingsmodel

Onderstaande tabel bevat een overzicht van het afwegingsmodel met de relevante criteria.

Tabel 7-1: Afwegingsmodel

Criterium	Maximale score
Total Cost of Ownership (Capex + Opex)	2
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4
Ruimtelijk passend (nabijheid andere industrie of bedrijvigheid)	2
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2

#### Capex / Opex

De totale kosten van bouw en operatie van de terminal spelen een belangrijke rol. Omdat de operationele kosten in relatie staan tot de Capex, wordt de Capex als criterium genomen. Dit aspect wordt echter als minder belangrijk gezien dan het behoud van toeristische mogelijkheden.

#### Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)

Het is niet wenselijk om de terminal in de directe nabijheid van een toeristisch gebied te plannen. Hieronder wordt verstaan een gebied waar toeristen verblijven zoals hotels, boulevards, stranden, duiklocaties en populaire natuurgebieden. Bepalend is de visuele impact van de terminal en de hinder door trucks die heen en weer rijden. Beiden doen in sterke mate afbreuk aan de beeldvorming van Bonaire. De verwachting is overigens dat de impact op duiklocaties gering zal zijn omdat de frequentie van levering laag zal zijn. Zo belet de bestaande steiger bij Curoil Airport toeristen evenmin tot snorkelen en duiken.

Figuur 7-1: Twee populaire duiklocaties op Bonaire: Hilma Hooker nabij Punt Vierkant en 1000 steps (foto 2009)



#### Ruimtelijk passend (nabijheid andere industrie of bedrijvigheid)

Om achteruitgang van natuur- en toeristische waarden te vermijden is het wenselijk om de terminal te bouwen op een locatie waar reeds bedrijvigheid is of waar dat is voorzien.



#### Mogelijkheid tot “Fast Track” realisatie

Een logistieke variant waarvan verwacht wordt dat realisatie weinig weerstand op zal roepen heeft de voorkeur.

#### Weinig transport per truck vereist naar afnemers

Transport van trucks met brandstof dient geminimaliseerd te worden en dan vooral:

- Transport door Kralendijk (ongewenst)
- Transport buiten de hoofdwegen (risicovol)
- Transport door natuurgebieden (ongewenst)

Omdat het vliegveld en de power plant de grootste (toekomstige) verbruikers zijn ligt de nieuwe terminal daarom bij voorkeur nabij het vliegveld of nabij Karpata, met een adequate wegverbinding die niet door woonwijken, natuurschone gebieden of toeristisch gebied gaat. Een pijpleiding van Bopec naar de power plant is ook een mogelijkheid, maar niet bepalend voor de uiteindelijke locatiekeuze.

## 7.4 Scoringstabel

Voor de te behalen scores per beoordelingscriterium wordt verwezen naar onderstaande Tabel 7-2.

Tabel 7-2: Scoringstabel

Criterium	4 punten	3 punten	2 punten	1 punten	0 punten
Terminal Capex	-	-	<15 M€	15-17 M€	>18 M€
Toerisme	Geen impact	Nauwelijks impact	Enige impact	Veel impact	Heel veel impact
Ruimtelijk passend	-	-	Naast andere industrie	-	Geen match
“Fast Track” realisatie	-	-	Weinig knelpunten verwacht	Knelpunt verwacht	Meerdere knelpunten verwacht
Transport per truck	-	-	Opslag bij vliegveld en Opslag bij Karpata	Opslag bij vliegveld of Opslag bij Karpata	Opslag verwijderd van zowel vliegveld als Karpata

#### Intrinsieke waarde van koraalriffen

De grote waarde van de koraalriffen is evident. Toch is hier geen specifiek criterium aan gewijd. Dit aspect is meegewogen in de criteria ‘Toerisme’, ‘Ruimtelijk passend’ en ‘Fast track realisatie’. En bovendien in de kwalificatie dat een vergunbare situatie mogelijk moet zijn.



## 7.5 Optie 1: Eén nieuwe terminal voor alle producten

In optie 1 wordt een volledig nieuwe terminal voorzien voor de gezamenlijke opslag van alle producten op één van de volgende locaties:

### 1A: Bopec

Tabel 7-3: Score van variant 1A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	2	Raming 14,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen enkele impact
Ruimtelijk passend	2	Momenteel al industrie
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht; met huidige eigenaar Bopec
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Stookolie in de buurt van Karpata. Pijpleiding transport overwegen
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 1B: Luchthaven Zuid

Tabel 7-4: Score van variant 1B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,7 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Opslag van jet fuel op vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 1C: Trans World Radio

Tabel 7-5: Score van variant 1C op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	2	Raming 14,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van industrie (Cargill) en zendmast
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	0	Maximale afstand naar afnemers
<b>Totaal score</b>	<b>8</b>	

## 7.6 Optie 2: Eén nieuwe terminal voor benzine, diesel en stookolie

In optie 2 wordt uitgegaan van het upgraden van de bestaande opslagvoorzieningen voor vliegtuigbrandstof op het vliegveld. Daarnaast wordt een nieuwe terminal voorzien voor de opslag van benzine, diesel en stookolie op één van de volgende locaties:

### 2A: Bopec

Tabel 7-6: Score van variant 2A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen enkele impact
Ruimtelijk passend	2	Momenteel al industrie
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht; met huidige eigenaar Bopec
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Stookolie in de buurt van Karpata en jet fuel bij vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 2B: Luchthaven Zuid

Tabel 7-7: Score van variant 2B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,6 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Geen impact
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van een terminal
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	1	Opslag van jet fuel op vliegveld
<b>Totaal score</b>	<b>10</b>	

### 2C: Trans World Radio

Tabel 7-8: Score van variant 2C op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	1	Raming 15,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Nu ook al aanwezigheid van industrie (Cargill) en zendmast
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	2	Geen knelpunten verwacht
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	0	Maximale afstand naar afnemers
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	



## 7.7 Optie 3: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel

Optie 3 gaat uit van upgraden van de bestaande opslagvoorzieningen voor vliegtuigbrandstof op het vliegveld, de bouw van een nieuwe terminal voor de opslag van stookolie bij Bopec en een nieuwe terminal voor de opslag van benzine en diesel op één van de volgende locaties:

### 3A: Luchthaven Zuid

Tabel 7-9: Score van variant 3A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,2 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel op vliegveld en en stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>9</b>	

### 3B: Trans World Radio

Tabel 7-10: Score van variant 3B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,4 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Bij TWR al aanwezigheid van industrie (Cargill). Constructie direct naast de power plant
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec;
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel bij vliegveld en opslag van stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	

## 7.8 Optie 4: Eén terminal voor stookolie bij Bopec + één voor benzine/diesel/jet fuel

Optie 6 voorziet in de bouw van een nieuwe terminal voor de opslag van stookolie bij Bopec en een nieuwe terminal voor de opslag van benzine, diesel en vliegtuigbrandstof op één van de volgende locaties:

### 4A: Luchthaven Zuid

Tabel 7-11: Score van variant 4A op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 18,1 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	4	Positieve impact; bestaande terminal niet meer in het zicht van iedereen die aankomt of vertrekt
Ruimtelijk passend	2	Voorzien voor bedrijvigheid
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec; afstemming met Airport Masterplan nodig
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel op vliegveld en en stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>9</b>	

### 4B: Trans World Radio

Tabel 7-12: Score van variant 4B op afweging model

Criterium	Score	Toelichting
Capex	0	Raming 17,7 M€
Verwijderd van toeristisch gebied (duiklocatie, strand, natuur, etc.)	2	Enige impact vanwege duiklocaties in de buurt
Ruimtelijk passend	2	Bij TWR al aanwezigheid van industrie (Cargill). Constructie direct naast de power plant
Mogelijkheid tot "Fast Track" realisatie	1	Enige knelpunten verwacht met huidige eigenaar Bopec;
Weinig transport per truck vereist naar afnemers	2	Opslag van jet fuel bij vliegveld en opslag van stookolie nabij Karpata
<b>Totaal score</b>	<b>7</b>	



## 7.9 Overzicht resultaten Multi Criteria Analyse

Voor een overzicht van de totaalscores wordt verwezen naar Tabel 7-13 hieronder.

Tabel 7-13: Score overzicht

Optie nr.	Logistieke Variant	Locatie	Score	Ranking
1	Nieuwe terminal geschikt voor alle producten	1A: Bopec	10	1
		1B: Luchthaven Zuid	10	1
		1C: Trans World Radio	8	3
2	Upgrade van jet fuel op bestaande locatie. Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel en stookolie	2A: Bopec	10	1
		2B: Luchthaven Zuid	10	1
		2C: Trans World Radio	7	4
3	Upgrade van jet fuel op bestaande locatie Stookolie terminal bij Bopec Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel	3A: Luchthaven Zuid	9	2
		3B: Trans World Radio	7	4
4	Stookolie terminal bij Bopec Nieuwe terminal geschikt voor benzine, diesel en jet fuel	4A: Luchthaven Zuid	9	2
		4B: Trans World Radio	7	4

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat de 10 logistieke varianten vrij dicht bij elkaar liggen qua scores. Trans World Radio scoort iets minder goed dan de scenario's bij Bopec en op Luchthaven Zuid.

## 7.10 Selectie van meest geschikte logistieke scenario's

### Stookolie

Na de raadpleging van diverse partijen op Bonaire is vast komen te staan dat er grote voorkeur bestaat om opslag van stookolie te houden op het terrein van Bopec of grenzend eraan. Belangrijkste overwegingen:

- Dagelijks transport van stookolie over het eiland is ongewenst. Dagelijks transport door Kralendijk is zeer ongewenst. Invoer en opslag vlak bij de power plant heeft de voorkeur;
- WEB heeft aangegeven naast de bestaande power plant additionele generatoren te willen opstellen om de groei van het elektriciteit verbruik op Bonaire te kunnen bijhouden. Deze generatoren gaan draaien op stookolie;
- Stookolie wordt doorgaans geleverd door grote zeeschepen. Bopec beschikt over de mogelijkheid om deze schepen te lossen;

De consequentie is dat logistieke scenario's 1B, 1C, 2B en 2C afvallen.

### Jet fuel

Een situatie waarbij geen voorraad jet fuel aanwezig zou zijn op het vliegveld is niet acceptabel; voor elk vertrekkend vliegtuig zou een truck vanaf een andere locatie moeten komen om een vliegtuig af te tanken. Op het vliegveld moet dus een opslag van jet fuel aanwezig zijn. Omdat het niet realistisch is om jet fuel op een andere locatie (Bopec of TWR) af te leveren en op te slaan, vervolgens per truck jet fuel over te brengen naar een opslagtank op het vliegveld en vervolgens van daar weer vliegtuigen af te tanken vallen de logistieke scenario's 1A en 6B af waarbij geen opslag voorzien is op het vliegveld.

Scenario 5A is evenmin weinig realistisch; hier wordt een nieuwe terminal gebouwd op locatie Luchthaven Zuid voor benzine en diesel en wordt op korte afstand de bestaande jet fuel installatie helemaal gerenoveerd. Dan is scenario 6A altijd een betere keus.

De volgende logistieke scenario's resteren:

- 2A; jet fuel op Luchthaven, overige producten bij Bopec
- 3B; stookolie bij Bopec, jet fuel op Luchthaven, rest bij TWR
- 4A; stookolie bij Bopec, overige producten op Luchthaven Zuid

Van deze drie scoort 3B duidelijk minder punten in de MCA dan 2A en 4A. Dat komt door dat in scenario 3B de opslag over 3 locaties wordt verdeeld. Er is sprake van meer impact op toeristische voorzieningen, een additionele partij om mee te onderhandelen (TWR) en in ieder geval een hogere Capex.

Aanbevolen wordt om scenario's 2A en 4A verder uit te werken. De volgende aspecten hebben daarbij de prioriteit:

- Exacte positie van de terminal;
- Exacte routing van de productleidingen;
- Evaluatie van de geschiktheid van de bestaande steigers;
- Toegang van trucks tot de locatie.



## 8 Bopec alternatieven

### 8.1 Tank 1912

In scenario 6A wordt alleen stookolie opgeslagen bij Bopec. In dat geval kan worden overwogen om de bestaande werkwijze in grote lijnen te handhaven. Hierbij is Bopec eigenaar van alle installaties en wordt T1912 gehuurd van Bopec.

Om niet overgeleverd te zijn aan de grillen van PDVSA en/of Bopec wordt aanbevolen om een stevig Supply Contract op te stellen, waarbij clausules worden opgenomen over de levering verplichting, penalties op niet-levering, force majeure, Operation & Maintenance, levering door derden etc. Het blijft wel zo dat naleving van een dergelijk contract moeilijk af te dwingen is.

### 8.2 Terminal in eigendom van de overheid

Aan de oostkant van Bopec (nabij de bestaande terminal toegang) zou een plot kunnen worden geselecteerd om een onafhankelijke terminal te ontwikkelen. Hierbij ligt het voor de hand dat de overheid (via OTB?) eigenaar wordt van de grond en de installaties. Daarmee ontstaat onafhankelijkheid van PDVSA en ontstaat tevens de mogelijkheid om producten in te kopen bij een andere leverancier.

Operation & Maintenance zou kunnen worden uitgevoerd door Bopec (bij voorkeur) of door Curoil of door een derde partij op basis van een uitgebreid Operation & Maintenance contract.

### 8.3 Verlaadplaats stookolie

Momenteel wordt stookolie door Curoil met een truck getransporteerd van Tank 1912 naar de power plant van Contour Global. De verlaadplaats die daarbij gebruikt wordt voldoet niet aan de daarvoor gestelde eisen. Als transport per truck gehandhaafd blijft moet Bopec een verlaadplaats realiseren die wel voldoet aan alle richtlijnen. Een plan hiervoor lijkt nog niet gemaakt te zijn door Bopec. In 2015 is door HaskoningDHV een Preliminary Design gemaakt voor een vergelijkbare verlaadplaats op de Nustar terminal op Statia; deze werd begroot op 500 k\$. Dit bedrag kan als een indicatie worden aangehouden voor de aanleg van een nieuwe verlaadplaats bij Bopec.

### 8.4 Productleiding naar de Power Plant

Bopec heeft voorgesteld om een productleiding aan te leggen tussen Tank 1912 en de power plant. Hiermee vervalt de noodzaak om een verlaadplaats aan te leggen én hoeft geen transport meer plaats te vinden per truck.

Het ontwerp voorziet in een pijpleiding met de volgende kenmerken:

- Lengte 2500m;
- Diameter 6 inch;
- Volledig over land, over terrein van Bopec (erfpacht);
- Heel veilig ontwerp; leiding staat niet onder druk;
- Kostenindicatie 800.000\$

Hoewel dit een interessante mogelijkheid lijkt zijn er wel een aantal kwesties die de aandacht vergen:

- De kostenraming van Bopec lijkt optimistisch;
- Voorzieningen zijn nodig om het risico op incidenten (lekkages naar zee) te reduceren tot ALARP (As Low As Reasonably Possible);
- Voorzieningen zijn nodig om meerdere afnemers te kunnen bedienen (Contour Global en WEB);
- In het ontwerp van Bopec bestaat het risico op verstopping als sludge uit de stookolie uitzakt ergens in de pijpleiding. Voorzieningen zijn nodig om dit te voorkomen. En om een verstopping te verhelpen als het zich desondanks toch voordoet.

Verder dringt de vraag zich op wie de eigenaar wordt en een vergunning aanvraagt. Als de bestaande werkwijze met Tank 1912 gehandhaafd blijft ligt het voor de hand dat Bopec eigenaar wordt en de vergunning aanvraagt. De afhankelijkheid van PDVSA die er nu al bestaat blijft onveranderd.

Als een onafhankelijke terminal ontwikkeld zou worden waarbij de overheid (OTB?) eigenaar is van de terminal en veel minder afhankelijkheid bestaat van PDVSA, dan ligt het voor de hand dat de overheid ook eigenaar wordt van de pijpleiding. Die valt wellicht ook een stuk goedkoper uit omdat de lengte nog slechts circa 1300m bedraagt.

In de MER die uitgevoerd is in 2008 in het kader van het toenmalige project (om de powerplant te realiseren in combinatie met het windpark) was tevens de brandstofpijpleiding opgenomen van Bopec naar de power plant. Op pagina 109 van 161 van deze MER is het volgende opgenomen:

In Nederland is er voor transportleidingen van brandstoffen een circulaire uitgegeven "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie" (VROM, 1991). Deze circulaire beschrijft op basis van uitgevoerde risicoanalyses en een plaatsgebonden risico (PR) < 10<sup>-6</sup>, welke afstanden in acht dienen te worden genomen bij brandstofleidingen ten opzichte van kwetsbare objecten (woningen e.d.). Voor brandstofleidingen van de K3 categorie (o.a. zware stookolie) dient volgens genoemde circulaire een afstand van 5 meter tot woonbebouwing in acht genomen te worden. Aangezien het een brandstofleiding voor zware stookolie betreft en er bij lekkage geen vluchtige stoffen ontstaan zijn er geen onaanvaardbaar hoge risico's voor de externe veiligheid. Lekkages kunnen echter wel een risico vormen voor de natuurlijke omgeving, zee en salina. Door de leiding bovengronds aan te leggen en regelmatig op lekkages te inspecteren, kunnen deze risico's beheerst worden. Hierbij moet wel de nodige voorzorgsmaatregelen genomen worden om het risico op aanrijding te verminderen (zoals het plaatsen van een vangrail).



## 9 Duurzame alternatieven

Projecten met een focus op fossiele brandstoffen vereisen een solide rechtvaardiging om doorgang te vinden in algemene zin en om financiering te vinden in het bijzonder. In de navolgende paragrafen wordt aangegeven waarom een investering in het verbeteren van de brandstofvoorziening op Bonaire te rechtvaardigen is.

### 9.1 Verbruik van fossiele brandstoffen op Bonaire

Windenergie heeft de afgelopen jaren zo'n 30% aandeel gehad in de herkomst van elektriciteit die door WEB op Bonaire gedistribueerd wordt. Recent heeft WEB een Masterplan Elektriciteit opgesteld voor de periode 2018 - 2030. Door bouw van een tweede windpark en toevoeging van een zonnecentrale wordt beoogd het aandeel duurzame energie op jaarbasis te verhogen naar 65% in 2024. Zowel de 35% als de 65% zijn hoge percentages waar Europees Nederland in de komende jaren niet aan kan tippen. Er kan gesteld worden dat Bonaire heel voortvarend bezig is om het verbruik van fossiele energie te beperken.

Om na 2024 tot een nog hoger aandeel (> 65%) duurzame energie te komen gaat WEB Bonaire in de komende jaren studies doen en pilot projecten uitvoeren. Daarbij staat opslag van energie centraal; opslag is vooral vereist om lange periodes van windstilte te kunnen overbruggen.

Conventionele opwekking van elektriciteit met verbrandingsmotoren blijft algemeen, en ook op Bonaire nodig in de komende jaren om:

- Het elektriciteit net te stabiliseren; generatoren kunnen het grillige afname profiel volgen en het net stabiel houden;
- Elektriciteit te produceren op alle momenten dat onvoldoende elektriciteit beschikbaar is vanuit duurzame bronnen.

Het verbruik aan stookolie zal tussen 2018 en 2024 een licht stijgende tendens vertonen vanwege:

- De algemene toename van het energieverbruik op Bonaire;
- De omschakeling van de Aggreko's (van WEB) van diesel naar stookolie;
- De mogelijke komst van elektrische auto's die weliswaar het verbruik van diesel en benzine temperen, maar het verbruik van stookolie doen toenemen.

Rond 2024, als een nieuw windpark en zonnecentrale in gebruik genomen gaan worden, zal het verbruik aan stookolie weer terugvallen naar een niveau vergelijkbaar of iets onder het huidige verbruikscijfer.

Het verbruik van benzine, diesel en jet fuel op Bonaire is nauwelijks te beïnvloeden. De algemene trend naar zuinigere en schonere motoren zal de toename van het verbruik temperen. En de overgang naar elektrische auto's zal het elektriciteitsnet zwaarder gaan belasten en daarmee een verschuiving te zien geven naar stookolie.

### 9.2 Impact van fossiele brandstoffen op Bonaire

In Europees Nederland is veel aandacht voor uitstoot van CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, roet en fijnstof. Dat komt omdat deze stoffen tot luchtvervuiling leiden in bewoonde gebieden en daarmee een risico voor de volksgezondheid met zich meebrengen. Daarnaast leidt deze emissie tot depositie van ongewenste verbindingen in natuurgebieden. En CO<sub>2</sub> tot klimaatverandering.



De stookolie die verbrand wordt in de power plant heeft een zwavelgehalte van 3% en leidt bijgevolg tot een forse emissie van  $\text{SO}_2$ . Toch is dit geen relevant issue op Bonaire. De emissie leidt niet tot luchtverontreiniging in bewoonde gebieden en evenmin tot depositie van ongewenste verbindingen in natuurgebieden. De meeste  $\text{SO}_2$  zal uitregenen in de oceaan waar het door (basisch) zeewater geneutraliseerd wordt tot natriumsulfaat. Deze verbinding is al in behoorlijke concentratie aanwezig in zeewater.

$\text{NO}_x$ , roet en fijnstof komen vrij bij de verbranding van zowel benzine, diesel, jet fuel als stookolie. Deze componenten zullen ook ergens in de oceaan uitregenen. Hoewel deze stoffen bezwaarlijker zijn is de hoeveelheid en de verspreiding ervan zodanig dat geen enkel negatief effect te verwachten is op een specifieke locatie.

$\text{CO}_2$  komt vrij bij de verbranding van alle brandstoffen. Dit is gezien alle klimaatverdragen en de mondiale discussie over  $\text{CO}_2$  de meest relevante emissie op Bonaire.

### 9.3 Samenvatting en aanbeveling

Het gebruik van fossiele brandstoffen op Bonaire heeft een geringere impact dan het gebruik van fossiele brandstoffen in Europees Nederland. De meest relevante emissie op Bonaire is  $\text{CO}_2$ . Met een aandeel duurzame energie dat in de komende jaren stijgt van 30% naar 65% kan gesteld worden dat Bonaire heel voortvarend bezig is om het verbruik van fossiele energie te beperken.

Brandstoffen blijven in de komende decennia nodig om de beschikbaarheid van energie voor verschillende toepassingen te garanderen. En daar hoort een veilige en betrouwbare infrastructuur bij.

Een investering in een veilige en betrouwbare brandstofvoorziening op Bonaire is een zinvolle besteding van middelen. Wel dient te worden overwogen (in tegenstelling tot wat gebruikelijk is) om nieuwe installaties niet te over-dimensioneren.

Een manier om de investering en de omvang van de terminal installaties te beperken is het reduceren van de hoeveelheid strategische opslag; deze zou kunnen worden teruggebracht van een maand naar 2 weken. Dit brengt de volgende kostenreductie met zich mee:

- 5.000  $\text{m}^3$  minder opslag capaciteit. Dat vermindert de Capex met circa 2,5 M\$;
- 5.000  $\text{m}^3$  minder brandstof voorraad. Dat vermindert de investering met circa 2,75 M\$;
- Omdat de maintenance kosten doorgaans een vast percentage van de Capex bedragen, zullen ook de maintenance kosten enigszins verminderen.



## 10 Realisatieplanning

In onderstaande tabel is een "Fast Track" tijdpad weergegeven. Dit kan alleen gerealiseerd worden als de verschillende onderwerpen parallel uitgevoerd worden en er geen vertragingen plaatsvinden.

Tabel: Project Implementatie

Nr.	Activity	Ready
1	Quick Scan -> Aanbevelingen	Maart 2018
2	Akkoord over Project / Planning / Business Case / leveranciers / Financiering	April 2018
3	Verwerving land (door OTB)	Mei 2018
4	Design Package Gereed voor Terminal	Juni 2018
5	Uitvoeren MER (indien nodig) en indienen vergunning aanvraag (door OTB)	Juni 2018 ( -> November 2018)
6	Start Tender procedure (door OTB)	Juni 2018
7	EPC1 project door Marine Contractor EPC2 project door Terminal Contractor	Augustus 2018 – Juli 2019
8	Start Operatie van Terminal	Juli 2019

## 11 Referenties

- [1] Besluit voorkeurslocatie ontwikkeling nieuwe vrachthaven, Openbaar Lichaam Bonaire, Oktober 2017
- [2] Analyse brandstofvoorzieningen op Bonaire, Egdam B.V., 2014
- [3] Business case for the Bonaire Port Development, KPMG, Juni 2013
- [4] Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire, Oktober 2010
- [5] Nieuwe locatie Vrachtsteiger Bonaire, Royal Haskoning, December 2009
- [6] Masterplan Bonaire International Airport, Naco, April 2009
- [7] QRA Curoil Hato, Royal Haskoning, 2012
- [8] QRA Curoil Airport, Royal Haskoning, 2012





(10)(2e)

# beslisnota

Brandstof Bonaire

## Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
Dir.Luchtvaart

Den Haag  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

## Contactpersonen

M (10)(2e)

(10)(2e)

M +31 (0) 6

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

@minienm.nl

@minienm.nl

## Datum

11 mei 2018

## Kenmerk

## Inleiding

Op 18 mei is overleg met u over de noodzakelijke urgente stappen die gezet moeten worden om de opdracht van de taskforce Brandstof versneld uit te voeren. Vrijdag 4 mei is beslag gelegd op de olievoorraden bij BOPEC. Dit brengt de levering van brandstof aan de energiecentrale in acuut gevaar. De noodmaatregelen om de energiecentrale te voorzien van brandstof zijn in gang gezet door EZK. De handhaving van de ILT bij zowel Bopec als andere inrichtingen lopen door vanwege veiligheidsrisico's. Zonder concreet uitzicht op realisatie van de lange termijnmaatregelen kan de ILT deze dan ook niet meewegen bij de huidige handhaving. De handhaving zet Curoil aan tot het doen van investeringen bij een brandstofopslag die qua ligging niet wenselijk is in alle eindscenario's. Van Curoil wordt echter mogelijk een belangrijke bijdrage gevraagd bij de noodmaatregelen door het verzorgen van de distributie van brandstof naar de elektriciteitscentrale. Gelet op het kritische tijdsplan is een versnelling van de opdracht nodig en helder welk departement binnen de Taskforce de regie voert en met welk mandaat.

## Beslispunten:

1. Ter uitvoering van de opdracht van de Taskforce en bovengenoemde besluiten bijgaande brief met bijlagen aan de gezaghebber als voorzitter van het bestuurscollege te sturen.
2. De gezamenlijke DG's de Taskforce te verzoeken de opdracht versneld uit te voeren en mandaat geven voor ondersteuning van het lokaal bestuur in de fasen van verkenning, plan-, en realisatie/uitvoering en hiervoor binnen de Taskforce een primus inter pares te benoemen.
3. Gelet op de urgentie van de te realiseren brandstofvoorzieningen commitment vanuit de drie betrokken departementen uit te spreken

voor een aanvraag van € 5 mln. vanuit de regio-enveloppe. Zonder investeringsmiddelen zal de onderhandelingspositie van de Taskforce met de relevante stakeholders op Bonaire miniem zijn en kan uiteindelijk een gedegen beheer van vitale voorzieningen niet worden afgedwongen/gegarandeerd. Overig kapitaal kan mogelijk door d.m.v. een businesscase en/of een renteloze lening van het OLB opgebracht worden. Totaal is circa € 17 mln.(inschatting van Haskoning) nodig voor de bouw van nieuwe brandstofopslagplaatsen (nabij Bopec en/of de luchthaven).

4. Voor het vervolgproces zijn ook middelen noodzakelijk. Naar schatting is een bedrag van € 300.000 vereist voor het projectmanagement (verkenning, planvorming en realisatie) incl. bijbehorende externe ondersteuning (MER, bestemmingsplanwijziging, vergunningen, business case en mogelijke rechtszaken). Voorgesteld wordt dat de drie departementen vertegenwoordigd in de Taskforce elk een derde deel hiervan op zich te nemen voor het begrotingsjaar 2018, dit vooruitlopend op besluitvorming over een bijdrage uit de regio-enveloppe.
5. De kosten van de noodvoorzieningen worden door Bonaire en EZK verdeeld.

#### **Beslistermijn**

Te besluiten op uiterlijk 18 mei zodat de Taskforce de opdracht versneld kan uitvoeren.

#### **Argumentatie**

De Taskforce brandstof bestaande uit BZK, EZK en IenM heeft sinds november 2017 als voornaamste opdracht de Gezaghebber van Bonaire te adviseren en zowel Gezaghebber als bestuurscollege te begeleiden bij de uitvoering. De Taskforce heeft door Royal Haskoning twee onderzoeken/verkenningen laten uitvoeren; een voor de korte termijn (noodmaatregelen) t.b.v. de leveringszekerheid van stookolie voor de energiecentrale (en drinkwater) en een onderzoek naar opties voor een toekomst vaste, structurele oplossing. Sinds de in beslaglegging van de voorraden bij Bopec is EZK overleg gestart met leveranciers over een noodmaatregel. EZK is primair verantwoordelijk voor de leveringszekerheid. De middelen hiervoor zijn echter nog niet door EZK gereserveerd.

Binnen de interdepartementale Taskforce is het nodig zeer spoedig een regievoerder en primair aanspreekpunt aan te wijzen (zgn. primus inter pares) die het voortouw neemt bij het vervolgproces; overleg met stakeholders voert en aanspreekpunt is bij de ondersteuning van de Gezaghebber en het eilandbestuur. De Taskforce concludeert dat het aanbieden van de adviezen alleen, onvoldoende zal zijn voor de Gezaghebber om zijn rol waar te kunnen maken en deze crisis tot een goed einde te kunnen brengen. Het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) zal zelf een keuze voor een definitieve opslaglocatie moeten maken (hier spelen op het eiland verschillende belangen), in overleg gaan met stakeholders, zoals BOPEC, Curoil, en met een professioneel team een logistiek scenario (tankopslag met adequaat beheer op een of meerdere



locaties) moeten realiseren. Hiertoe zijn middelen en deskundigheid vanuit Den Haag nodig. Dit alles zal het OLB zonder hulp van de Taskforce niet uit zichzelf kunnen realiseren. Een deel van de noodzakelijke middelen is door IenW bij de regio envelop reeds opgevoerd als noodzakelijke bijdrage aan een samenwerking met marktpartijen voor het realiseren van vitale voorzieningen. Het is van groot belang dat betrokken departementen bij definitieve besluitvorming (via de ministeriele commissie regionaal beleid op 5 juni aanstaande) over de regio envelop hierover een uniform standpunt innemen

Het is noodzakelijk het ondersteuningsproces in projectvorm met mandaat en budget binnen de context van de Taskforce onder één verantwoordelijke te brengen.

Over de daadwerkelijke locatiekeuzes moet door het OLB nog worden besloten. Hierbij zijn de bouw van een opslag nabij Bopec in het noorden en de bouw van een brandstofopslagplaats (voor diesel, benzine en kerosine) aan de zuidkant van de luchthaven de meest waarschijnlijke opties.

Conform de opdracht van de taskforce moet het eindresultaat de realisatie van een logistiek scenario zijn die voldoet aan "Good governance". Met andere woorden een adequaat management waarbij o.a. het beheer en onderhoud geregeld is.

## Bijlage

Vanwege de beslaglegging op de voorraden van BOPEC door Conoco Phillips afgelopen vrijdag gaat de aandacht nu (terecht) uit naar het realiseren van een noodvoorziening voor de elektriciteitscentrale. Dit neemt niet weg dat ook de maatregelen voor de *lange termijn* snel concreet moeten worden, zodat bekend wordt op welke nieuwe locaties de brandstof duurzaam opgeslagen zullen worden. De betrokken bedrijven op Bonaire tasten hierover al geruime tijd in het duister. Intussen loopt de handhaving van de ILT door vanwege veiligheidsrisico's bij de huidige installaties.<sup>1</sup> Zolang besluitvorming over de nieuwe opslaglocaties nog niet concreet is (bijvoorbeeld in de vorm van een ontvankelijke vergunningaanvraag) kan de ILT niet afzien van deze handhaving. De handhaving zet Curoil aan tot het doen van waarschijnlijk onnodig grote investeringen, daar de toekomstige brandstoflocaties in de lange-termijnplannen vermoedelijk wijzigen ten opzichte van de huidige locatie van de installaties.

terwijl van Curoil mogelijk een belangrijke bijdrage gevraagd wordt bij de noodmaatregelen door het verzorgen van de distributie van brandstof naar de elektriciteitscentrale.

### *Risico op stagnatie vliegverkeer*

Het uitblijven van concrete plannen leidt tot problemen bij Curoil Airport. Oil Trading Bonaire (OTB) heeft als eigenaar van de opslagtanks voor kerosine laten weten geen uitgaven meer te doen voor de huidige installatie. Curoil Airport heeft als huurder op haar beurt laten weten zonder deze investeringen geen vliegtuigbrandstof (kerosine) meer te kunnen verstrekken. De ILT handhaaft omdat de staat van de tanks en het laadstation zorgelijk is: er is geen koel- en blusmogelijkheid. Per 1 juli 2018 zal de ILT dwangsommen gaan innen. Als het innen niet tot herstel leidt (waar het nu naar uit ziet), resteert geen andere optie dan een last onder bestuursdwang, waarbij de opslagtanks leeggemaakt moeten worden. Dit betekent dat wanneer de vereiste investeringen in veiligheid niet worden gerealiseerd de luchthaven de levering van kerosine aan vliegtuigen in gevaar komt. Vliegtuigen die van, via of naar Curaçao of Aruba vliegen kunnen op deze eilanden tanken. Voor directe vluchten naar Nederland en de VS is dit niet mogelijk. Dit is niet goed voor het toerisme en de economie. Ook de geplande vluchten vanaf Sint Maarten van WinAir per 15 juli kunnen dan niet tanken op Bonaire, hetgeen de inter-eilandelijke connectiviteit schaadt.

### *Risico op stagnatie autoverkeer.*

De tanks bij Curoil Hato voldoen niet aan veiligheidseisen maar deze locatie wordt waarschijnlijk opgeheven in de lange termijn scenario's. De termijn van een dwangsom is op 30 april verlopen, de ILT heeft op 9 mei een invorderingsbeschikking verstuurd tot de betaling van €50.000. Wanneer overtredingen niet hersteld worden, resteert de ILT een verhoging van de dwangsommen of het opleggen van een last onder bestuursdwang, waarbij de opslagtanks leeggemaakt

---

<sup>1</sup> Deze en onderstaande tekst over handhaving is afkomstig van de ILT



moeten worden. Tankstations op Bonaire kunnen dan niet langer van benzine en diesel worden voorzien. Dit zal een directe en ernstige ordeverstoring geven.

*5 mln. uit regio-enveloppe*

In het regeerakkoord zijn middelen beschikbaar gesteld voor de regio waaronder CN. Van de € 950 mln. is € 30 mln. besloten voor CN te reserveren.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Bestuurscollege van het openbaar lichaam Bonaire  
T.a.v.: Voorzitter van het bestuurscollege  
Plaza Reina Wilhelmina 1  
Bonaire  
Caribisch Nederland

Directie Koninkrijksrelaties

Turfmarkt 147  
Den Haag  
Postbus 20011  
2500 EA Den Haag  
Nederland  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

Contactpersoon

(10)(2e)

T +31 (10)(2e)

(10)(2e) @minbzk.nl

Kenmerk

2018-0000322572

Uw kenmerk

Datum 31 mei 2018

Betreft Waarborgen toekomstbestendige brandstofketen Bonaire

Geachte voorzitter van het bestuurscollege,

Per brief van november 2017 heb ik u de taakopdracht van de Taskforce leveringszekerheid brandstof Bonaire aangeboden. Deze taskforce is ingesteld in reactie op uw verzoek om ondersteuning, nadat inspectiediensten hadden vastgesteld dat zich grote achterstanden voordoen in het onderhoud van brandstofvoorzieningen op Bonaire en dat de juiste brandveiligheidsvoorzieningen bij brandstofbedrijven ontbreken.

Graag wil ik u namens de taskforce op de hoogte brengen van de stand van zaken omtrent leveringszekerheid en veiligheid van de grote brandstofopslagen en de vorderingen van de taskforce. Tevens acht ik het noodzakelijk om vanuit de taskforce op korte termijn vervolgspraken met u en het bestuurscollege te maken over de lange termijn aanpak van de problematiek. Het zal duidelijk zijn dat de recente beslaglegging van ConocoPhillips op onderdelen van BOPEC samenwerking zeer urgent maakt.

**Stand van zaken leveringszekerheid en veiligheid**

Inmiddels hebben wij u een overzicht aangeboden van mogelijke noodscenario's die gebruikt kunnen worden indien BOPEC uitvalt. Deze documenten voeg ik nogmaals bij. Het gaat echter niet alleen om olieterminal BOPEC maar ook om de locaties Curoil Hato en de opslag bij de luchthaven waarvoor Oil Trading Bonaire (OTB) verantwoordelijk is. Ook daar is uitval mogelijk.

Voor de opslag bij de luchthaven geldt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aantal handhavingstermijnen heeft vastgesteld;

- Per 1 juli 2018 moet het kapotte zeil in de tankput zijn vervangen door een adequate bodembescherming.
- Per 1 oktober 2018 moeten alle tanks die in bedrijf zijn en het laadstation van de refuellers zijn voorzien van adequate koeling en blussing.

Daarbij merk ik op dat Curoil uw openbaar lichaam heeft aangeschreven op 22 maart jl., waarbij zij aangeeft dat de levering en verstrekking van vliegtuigbrandstoffen door Curoil geen doorgang meer kan vinden als OTB niet op zeer korte termijn de noodzakelijke werkzaamheden uitvoert, dan wel de



**Datum**  
31 mei 2018

**Kenmerk**  
2018-0000322572

benodigde financiële middelen ter beschikking stelt zodat Curoil de werkzaamheden kan uitvoeren.

Voor de opslag bij Hato gelden de volgende handhavingstermijnen:

- Per 1 september 2018 moeten alle tanks die in bedrijf zijn en het laadstation van de tankauto's zijn voorzien van adequate koeling en blussing.
- De tanks 2 en 3 moeten per 1 mei 2018 zijn hersteld conform inspectierapport. Inmiddels is per 9 mei jl. een eerste invorderingsbeschikking aan Curoil verstuurd van 50.000 USD. Na 1 juni a.s. zal een tweede invordering van 50.000 USD plaatsvinden waarmee de dwangsom zijn maximum heeft bereikt. Wanneer de overtreding niet is hersteld, zal de ILT besluiten over vervolgstappen.

Voor BOPEC geldt het volgende:

- Per brief van 9 mei 2018 heeft ILT vijf lasten onder dwangsom (LOD) opgelegd voor herstel van overtredingen van de milieuvergunning. De eerste termijn verstrijkt per 31 mei 2018.
- ConocoPhillips heeft per 4 mei 2018 beslag gelegd op de voorraden olie bij BOPEC waaronder de voorraad die voor de elektriciteitsproductie ten behoeve van het eiland is bestemd. Dit beslag leidt tot een complexe juridische situatie waardoor BOPEC mogelijk niet tijdig aan alle handhavingstermijnen kan voldoen.

Conclusie is dat er nog altijd een situatie is waarin vitale voorzieningen qua leveringszekerheid onbetrouwbaar zijn en de veiligheid niet op orde is.

Om deze situatie op te lossen is een lange termijn aanpak gewenst en moet een proces worden doorlopen om een toekomstbestendige brandstofketen te kunnen waarborgen. Conform de afspraken die in overleg met het Bestuurscollege op 10 januari 2018 zijn gemaakt heeft Royal Haskoning DHV in opdracht van de taskforce een aantal logistieke scenario's voor de lange termijn onderzocht.

### **Stakeholders**

Bij de voorbereiding van het onderzoek is met alle stakeholders gesproken over de lange termijn ontwikkelingen met betrekking tot het vraagstuk van de leveringszekerheid van brandstof. De belangen van BOPEC, Contour Global, OTB en WEB zijn besproken, als ook de eigen lange termijn plannen van elk bedrijf zelf. Opvallend is dat elk bedrijf eigen toekomstplannen ontwikkelt, maar dat er onderling geen afstemming is tussen de stakeholders over een mogelijke eindsituatie.

### **Conclusies rapport**

Het rapport van Royal Haskoning DHV treft u als bijlage aan. Gedurende het onderzoek zijn 10 locaties geëvalueerd. Hieruit zijn 3 mogelijk geschikte locaties geselecteerd. Voor deze 3 locaties zijn een aantal logistieke scenario's opgesteld. Voor elk logistiek scenario zijn de globale investeringskosten bepaald. Vervolgens is met behulp van een Multi-Criteria-Analyse een rangschikking gemaakt naar de geschiktheid van de logistieke scenario's.

**Datum**

31 mei 2018

**Kenmerk**

2018-0000322572

Op donderdag 21 december 2017 heeft een voortgangsbespreking plaatsgevonden waar de eerste resultaten zijn besproken. In de week van 8 tot en met 12 januari 2018 heeft een bezoek aan Bonaire plaatsgevonden, waarbij gesproken is met belanghebbenden en waarbij de mogelijke locaties nader zijn bekeken. Een tweede bezoek heeft plaatsgevonden van 19 tot en met 21 februari 2018. Uiteindelijk laat het rapport van Haskoning zien dat de volgende logistieke scenario's als meest haalbaar en interessant worden geclassificeerd:

- 2A; jet fuel op de Luchthaven, overige producten (na)bij BOPEC
- 6A; stookolie (na)bij BOPEC, overige producten op Luchthaven Zuid.

De taskforce adviseert om optie 6A verder uit te werken. De uitgangspunten van deze optie worden in paragraaf 7.10 van het rapport verwoord. Geadviseerd wordt een terminal voor de opslag van brandstoffen op Luchthaven zuid te realiseren. De elektriciteitsproductie en daarbij behorende aanvoer van brandstof kan worden veiliggesteld door opslag op het terrein van BOPEC te continueren, dan wel aangrenzend aan BOPEC te realiseren. Echter, met het oog op een mogelijke uitval van BOPEC dient te worden afgewogen of bij Luchthaven Zuid ook een stookolietank wordt gebouwd.

**Vervolgproces**

De opdracht van de taskforce komt er kortweg op neer dat de betrokken ministeries en het OLB samen een proces doorlopen die uiteindelijk resulteert in een situatie waarin een logistiek scenario wordt gerealiseerd. Het gaat dan om de keuze waar en hoe de brandstofvoorziening kan worden opgeslagen en beheerd.

Dit soort kwesties volgen in de regel een proces van verkenning, planvorming en realisatie. Omdat het hier nog om scenariokeuzes gaat, bevinden partijen zich in een verkenningsfase. In deze brief heeft de taskforce, conform opdracht, uw bestuurscollege voorzien van een advies inzake een logistiek scenario. Het rapport van Haskoning dient hiertoe als basis. Het is noodzaak nu snel door te pakken op de volgende acties:

1. Het bestuurscollege dient allereerst een principebesluit te nemen over het gewenste scenario en deze in een proces met stakeholders verder concreet uit te werken. Daarbij aangetekend dat het ministerie van EZK op grond van de in 2010 gemaakte afspraken over de taakverdeling verantwoordelijk is voor omvang en beheer van de strategische voorraad aan brandstof en dus betrokken dient te worden in de besluitvorming. Dit geldt eveneens voor het ministerie van TenW die beleidsverantwoordelijk is voor de veiligheid van inrichtingen op grond van de Wet VROM BES.
2. Vervolgens moet er een business case worden ontwikkeld in samenspraak met stakeholders om het gekozen scenario naar de fase van planvorming te brengen. Professioneel beheer van de brandstofvoorzieningen met een minimale afhankelijkheid van derden dient onderdeel van deze business case te zijn.



**Datum**  
31 mei 2018

**Kenmerk**  
2018-0000322572

Haskoning stelt een zogenoemde "fast track" planning voor. Hierbij worden verschillende fasen zoveel mogelijk parallel uitgevoerd. Dit levert globaal de volgende tijdlijn op:

	Activiteit	Start-Gereed
1	<b>Verkenning</b> (Besluit BC over scenario, proces, business case)	Heden- september 2018
2	<b>Planvorming</b> (verwerving land, leveranciers, design package, uitvoeren MER, vergunningen, aanbestedingen)	Augustus- december 2018
3	<b>Realisatie</b> (Start bouw door marine en terminal contractor)	December 2018
4	<b>Start operatie terminal</b>	December 2019

Wij achten een snelle start van dit proces noodzakelijk omdat er nog geen zicht is op een stabiele situatie.

Daarnaast stellen wij vast dat ten aanzien van de oorzaken van het ontstaan van deze problemen nog geen stappen zijn gezet. Momenteel worden de vorderingen bij BOPEC, Curoil Hato en OTB luchthaven nagenoeg uitsluitend ingegeven door externe inspecties van het ILT. Van deze bedrijven mag echter worden verwacht dat zij op de lange termijn aan hun eigen verantwoordelijkheid zodanig vormgeven dat er bij het beheer blijvend wordt geïnvesteerd in onderhoud en veiligheid. Dit speelt ook bij het overheidsbedrijf OTB. Daarbij speelt ook de vraag of het investeren in een aantal van de huidige locaties op lange termijn zinvol is, gelet op de voordelen van de door Haskoning geadviseerde logistieke scenario's.

Wij stellen voor op zeer korte termijn vanuit de taskforce met het bestuurscollege in overleg te treden over de vormgeving van het vervolgproces.

Hooftakend

(10)(2e)

**AGENDAPUNT : 23**

**ONDERWERP : Besluitvorming brandstofzekerheid**

**ARCHIEFNR. :**

**TOELICHTING:** (10)(2e) (10)(2e) en (10)(2e) van I&W en (10)(2e)

(10)(2e) geven uitleg over het traject dat moet worden opgestart dat leidt tot structurele oplossingen voor de brandstofproblematiek. Er zijn vergaande maatregelen nodig vanwege de situatie ten aanzien van de beslaglegging bij BOPEC en de staat van onderhoud van de opslag bij Hato en Airport waardoor er veiligheidsrisico's zijn ontstaan. Het ILT dringt aan op zeer snelle acties om tot een oplossing te komen. Nu investeren in de opslagtanks bij Hato en Airport is mogelijk kapitaalvernietiging. De middelen kunnen beter ingezet worden voor de aanleg van opslag tanks op een andere locatie. Gezien de ervaringen en situatie moet er naar een oplossing worden gezocht waarbij Bonaire niet afhankelijk is van andere partijen.

Zowel in Den Haag als op Bonaire zijn taskforces opgezet die tot doel hebben het bestuurscollege van Bonaire te adviseren over oplossingen. Op 31 mei 2018 hebben de samenwerkende ministeries een advies aan de Gezaghebber uitgebracht ("Waarborgen toekomstbestendige brandstofketen Bonaire", kenmerk 2018-0000322572). Dit advies had de volgende strekking:

1. Het bestuurscollege dient, gezien de urgentie, voor 1 juli een principe besluit te nemen over de locatiekeuze voor toekomstige opslag. Geadviseerd wordt de locaties die genoemd worden in de quick scan van Haskoning (scenario 6A; opslag van stookolie (na)bij BOPEC en de overige brandstoffen bij Luchthaven Zuid) aan te wijzen als toekomstige opslaglocaties.



2. Op de kortst mogelijke termijn een vervolgproces op te starten waarin het OLB, betrokken ministeries en stakeholders samenwerken om tot een structurele oplossing te komen. Dit proces volgt de gebruikelijke fasering van verkenning, planvorming en realisatie. Er wordt een fast track planning gevolgd waarin verschillende fasen zoveel mogelijk parallel worden uitgevoerd. In de tijdlijn vindt de verkenning (besluit over scenario, proces, businesscase) plaats van heden tot september, de planvorming (verwerving land, leveranciers, design package, uitvoeren MER, vergunningen, aanbestedingen) van augustus tot en met december en de realisatie (bouw) van december 2018 tot december 2019
3. In de verkenningsfase wordt op basis van een te sluiten samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en business case.

(10)(2e) (10)(2e) heeft namens drie ministeries te weten EZK, I&W en BZK mandaat en verantwoordelijkheid om de coördinatie op zich te nemen m.b.t. de onderhandelingen die zullen leiden tot een structurele oplossing van de brandstofproblematiek. In dit verband geeft hij aan dat alle emailverkeer met andere rijksambtenaren terzake dit onderwerp als niet verzonden te beschouwen.

Ten aanzien van de bestaande rapporten vraagt (10)(2e) om volledige vertrouwelijkheid, binnen de kring van stakeholders.

Verder wordt geadviseerd om de twee task forces, t.w. die van de Ministeries en die van het O.L.B, die nu naast elkaar bestaan, om deze in elkaar te schuiven ten behoeve van efficiency.

**BESLUIT :**

Het bestuurscollege besluit om het advies vanuit de samenwerkende ministeries in Den Haag integraal over te nemen. Dit advies heeft de volgende strekking:

1. Het bestuurscollege is akkoord met scenario 6A uit het rapport van Haskoning, waarbij de opslag voor stook olie (na)bij BOPEC en voor overige brandstoffen bij Luchthaven Zuid zal worden gerealiseerd.

2. Het bestuurscollege gaat akkoord met het opstarten van het vervolgproces waarin het OLB, betrokken ministeries en stakeholders samenwerken om tot een structurele oplossing te komen ten aanzien van de brandstofzekerheid.

a. In beginsel wordt de volgende planning aangehouden;

Activiteit	Start-Gereed
<b>Verkenning</b> (Besluit BC over scenario, proces, business case),	Heden- september 2018
<b>Planvorming</b> (verwerving land, leveranciers, design package, uitvoeren MER, vergunningen, Aanbestedingen)	Augustus- december 2018
<b>Realisatie</b> (Start bouw door marine en terminal contractor)	December 2018
<b>Start operatie terminal</b>	December 2019

b. In de verkenningfase worden op basis van een te sluiten samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en businesscase

c. Het OLB bevordert in samenwerking met de Minister van IenW) dat de geldende vergunningen voor de bestaande opslagen op de locaties Hato en luchthaven worden omgezet in tijdelijke vergunningen door het indienen van een aanvraag hiervoor met een geldigheidsdatum tot 31 december 2019.

3. Het bestuurscollege gaat akkoord met het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met betreffende ministeries waarin afspraken worden vastgelegd over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en business case in het traject om tot een structurele oplossing te komen m.b.t. brandstofzekerheid.



4. Het bestuurscollege heeft besloten, gelet op de vertrouwelijkheid van de rapporten, om de opdrachtgever te vragen de rapporten aan de stakeholders te versturen.
5. Het bestuurscollege heeft besloten om OTB een brief te laten opstellen met een nadere uitleg aan de stakeholders over de laatste stand van zaken inzake de brandstofproblematiek en de besluiten die zijn genomen. Daarin zal ook worden gewezen op de vertrouwelijkheid van de rapporten.
6. Het bestuurscollege heeft besloten om de twee bestaande taskforces op termijn samen te voegen in een task force Brandstof Bonaire.

**UITVOERING :** OTB, cc JAZ

**DEADLINE:** 30 juni 2018

**AGENDAPUNT : 23**

**ONDERWERP : Besluitvorming brandstofzekerheid**

**ARCHIEFNR. :**

**TOELICHTING:** De [redacted] (10)(2e) en [redacted] (10)(2e) van I&W en [redacted] (10)(2e) [redacted] (10)(2e), geven uitleg over het traject dat moet worden opgestart dat leidt tot structurele oplossingen voor de brandstofproblematiek. Er zijn vergaande maatregelen nodig vanwege de situatie ten aanzien van de beslaglegging bij BOPEC en de staat van onderhoud van de opslag bij Hato en Airport waardoor er veiligheidsrisico's zijn ontstaan. Het ILT dringt aan op zeer snelle acties om tot een oplossing te komen. Nu investeren in de opslagtanks bij Hato en Airport is mogelijk kapitaalvernietiging. De middelen kunnen beter ingezet worden voor de aanleg van opslag tanks op een andere locatie. Gezien de ervaringen en situatie moet er naar een oplossing worden gezocht waarbij Bonaire niet afhankelijk is van andere partijen.

Zowel in Den Haag als op Bonaire zijn taskforces opgezet die tot doel hebben het bestuurscollege van Bonaire te adviseren over oplossingen. Op 31 mei 2018 hebben de samenwerkende ministeries een advies aan de Gezaghebber uitgebracht ("Waarborgen toekomstbestendige brandstofketen Bonaire", kenmerk 2018-0000322572). Dit advies had de volgende strekking:

1. Het bestuurscollege dient, gezien de urgentie, voor 1 juli een principe besluit te nemen over de locatiekeuze voor toekomstige opslag. Geadviseerd wordt de locaties die genoemd worden in de quick scan van Haskoning (scenario 6A; opslag van stookolie (na)bij BOPEC en de overige brandstoffen bij Luchthaven Zuid) aan te wijzen als toekomstige opslaglocaties.



2. Op de kortst mogelijke termijn een vervolgproces op te starten waarin het OLB, betrokken ministeries en stakeholders samenwerken om tot een structurele oplossing te komen. Dit proces volgt de gebruikelijke fasering van verkenning, planvorming en realisatie. Er wordt een fast track planning gevolgd waarin verschillende fasen zoveel mogelijk parallel worden uitgevoerd. In de tijdlijn vindt de verkenning (besluit over scenario, proces, businesscase) plaats van heden tot september, de planvorming (verwerving land, leveranciers, design package, uitvoeren MER, vergunningen, aanbestedingen) van augustus tot en met december en de realisatie (bouw) van december 2018 tot december 2019
3. In de verkenningsfase wordt op basis van een te sluiten samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en business case.

(10)(2e) heeft namens drie ministeries te weten EZK, I&W en BZK mandaat en verantwoordelijkheid om de coördinatie op zich te nemen m.b.t. de onderhandelingen die zullen leiden tot een structurele oplossing van de brandstofproblematiek. In dit verband geeft hij aan dat alle emailverkeer met andere rijksambtenaren terzake dit onderwerp als niet verzonden te beschouwen.

Ten aanzien van de bestaande rapporten vraagt (10)(2e) om volledige vertrouwelijkheid, binnen de kring van stakeholders.

Verder wordt geadviseerd om de twee task forces, t.w. die van de Ministeries en die van het O.L.B, die nu naast elkaar bestaan, om deze in elkaar te schuiven ten behoeve van efficiency.

**BESLUIT :**

Het bestuurscollege besluit om het advies vanuit de samenwerkende ministeries in Den Haag integraal over te nemen. Dit advies heeft de volgende strekking:

1. Het bestuurscollege is akkoord met scenario 6A uit het rapport van Haskoning, waarbij de opslag voor stook olie (na)bij BOPEC en voor overige brandstoffen bij Luchthaven Zuid zal worden gerealiseerd.

2. Het bestuurscollege gaat akkoord met het opstarten van het vervolgproces waarin het OLB, betrokken ministeries en stakeholders samenwerken om tot een structurele oplossing te komen ten aanzien van de brandstofzekerheid.

a. In beginsel wordt de volgende planning aangehouden;

Activiteit	Start-Gereed
<b>Verkenning</b> (Besluit BC over scenario, proces, business case),	Heden- september 2018
<b>Planvorming</b> (verwerving land, leveranciers, design package, uitvoeren MER, vergunningen, Aanbestedingen)	Augustus- december 2018
<b>Realisatie</b> (Start bouw door marine en terminal contractor)	December 2018
<b>Start operatie terminal</b>	December 2019

b. In de verkenningfase worden op basis van een te sluiten samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en businesscase

c. Het OLB bevordert in samenwerking met de Minister van IenW) dat de geldende vergunningen voor de bestaande opslagen op de locaties Hato en luchthaven worden omgezet in tijdelijke vergunningen door het indienen van een aanvraag hiervoor met een geldigheidsdatum tot 31 december 2019.

3. Het bestuurscollege gaat akkoord met het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met betreffende ministeries waarin afspraken worden vastgelegd over rollen, financiering, proces, vergunningen, organisatie en business case in het traject om tot een structurele oplossing te komen m.b.t. brandstofzekerheid.

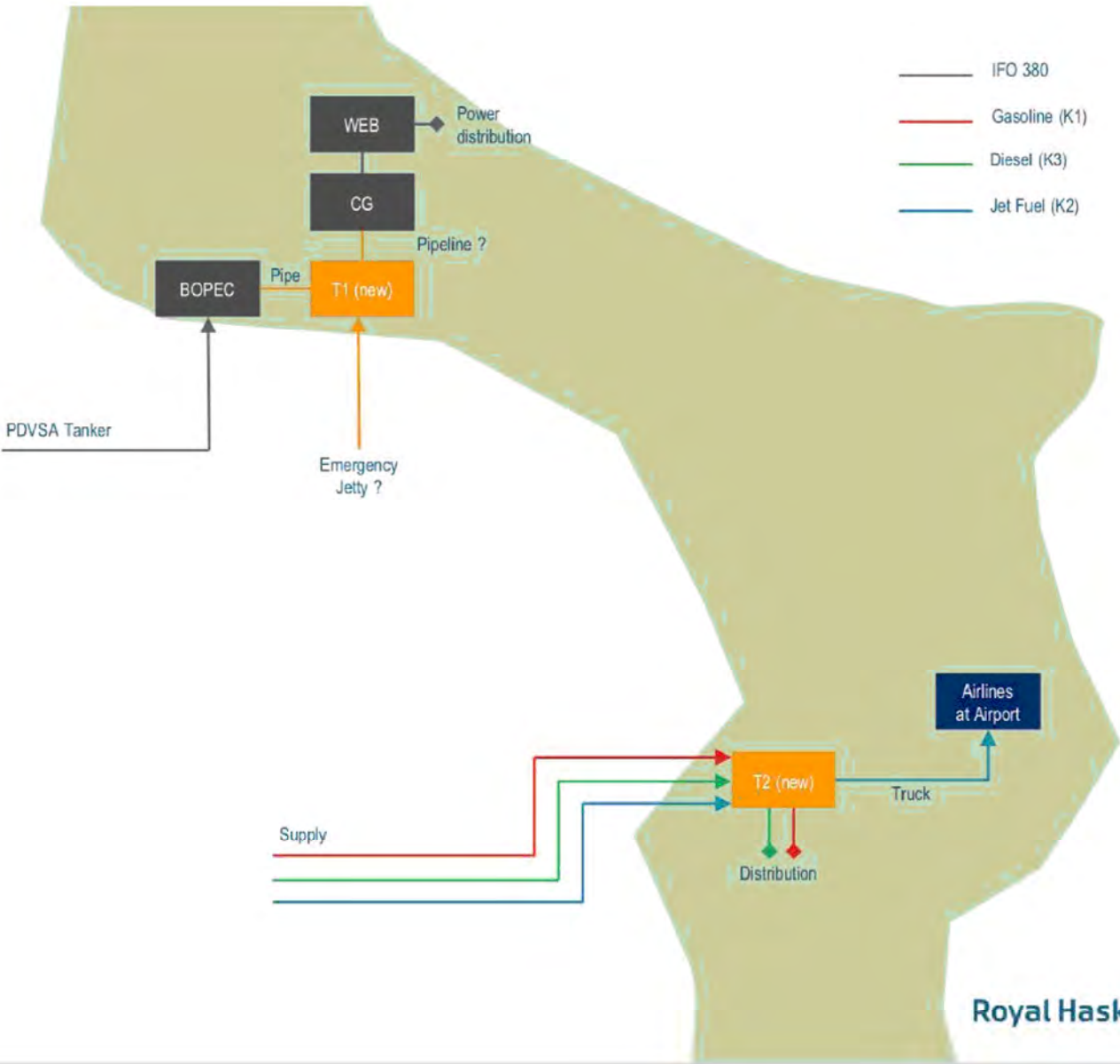


4. Het bestuurscollege heeft besloten, gelet op de vertrouwelijkheid van de rapporten, om de opdrachtgever te vragen de rapporten aan de stakeholders te versturen.
5. Het bestuurscollege heeft besloten om OTB een brief te laten opstellen met een nadere uitleg aan de stakeholders over de laatste stand van zaken inzake de brandstofproblematiek en de besluiten die zijn genomen. Daarin zal ook worden gewezen op de vertrouwelijkheid van de rapporten.
6. Het bestuurscollege heeft besloten om de twee bestaande taskforces op termijn samen te voegen in een task force Brandstof Bonaire.

**UITVOERING :** OTB, cc JAZ

**DEADLINE:** 30 juni 2018

# Future





**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

**Bestuurskantoor**Plaza Reina Wilhelmina 1  
Bonaire CN

# Verslag stuurgroep

(10)(2e) SGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +59 (10)(2e)

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

Betreft Brandstoffen LTSFS  
Vergaderdatum 15 maart 2019  
Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep  
Gedeputeerde Hubert Martis  
(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)  
(10)(2e) (IenW, (10)(2e) Taskforce LTSFS)  
(10)(2e) (IenW)  
(10)(2e) (10)(2e) (EZK)  
(10)(2e) (IenW)  
(10)(2e) BZK)  
(10)(2e) (local support)

## 1. Opening door de voorzitter

De gezaghebber verwelkomt de deelnemers en stelt de agenda vast.

## 2. De agenda wordt goedgekeurd

## 3. Verslag en acties vorige stuurgroep

- Het verslag van 1 februari wordt goedgekeurd.
- Actie: Vaststellen Energievisie (actie OLB). Dhr Martis deelt mee dat TNO pas in september een aangepast energievisie kan leveren. Hij stelt dat inmiddels met een bedrijf op Curaçao gesproken is en dat deze op zeer korte termijn (een week) een energievisie zou kunnen leveren. Hij zal deze de eerstvolgende keer agenderen.
- Actie; Analyse verantwoordelijkheden OTB/Curoil (actie OLB). Dhr Martis meldt dat hij onderzoek heeft gedaan naar de achtergrond van United Fuel Supply maar dat deze nauwelijks bekend is. UFS heeft een EOI proberen in te dienen via OTB. (10)(2e) meldt dat UFS een klacht heeft ingediend toen bleek dat het

bedrijf niet was meegenomen met de RFP-procedure. OTB was niet de juiste kanaal en de klacht loopt nog. UFS is wel uitgenodigd om een RFP in te dienen.

#### 4. Stand van zaken project brandstof

(10)(2e) licht de stand van zaken toe. Vijf bedrijven zijn uitgenodigd een voorstel in te dienen (request for proposal RFP) voor de bouw van de nieuwe infrastructuur. Er is een deadline van 22 maart gesteld voor het indienen van voorstellen. De voorstellen worden getoetst aan de hand van de ranking die vandaag op de agenda staat. Haskoning voert de toets uit. Begin april vinden presentaties plaats door de betrokken bedrijven. Vervolgens zal in de stuurgroep een keuze gemaakt moeten worden met welke partij(en) verder wordt onderhandeld. Beoogd wordt in mei een samenwerkingsovereenkomst tussen OLB, Rijk en marktpartij(en) te sluiten.

#### 5. Vaststelling Ranking (weging) ingediende voorstellen van 5 marktpartijen

(10)(2e) licht het een en ander toe. De bedrijven zijn in de RFP gewezen op de voorwaarden die van belang zijn voor de selectie. De stuurgroep moet wel de ranking (weging) vooraf vaststellen. In de bijlage is de voorgestelde ranking opgenomen (Evaluation grid for proposals). Voorgesteld wordt deze vast te stellen. Nav een vraag van (10)(2e) over wat er gebeurt als de voorstellen onvolledig zijn en of een ondergrens voor de score moet komen, wordt besloten dat bedrijven gevraagd kunnen worden in de presentaties hierop in te gaan. Wellicht is een ondergrens handig maar in de praktijk niet reëel. De stuurgroep stelt de ranking (Evaluation grid for proposals) vast.

#### 6. Stand van zaken kerosineleiding luchthaven

Inspectie van de vulleiding (jetty naar tanks) heeft uitgewezen dat er high priority risico's zijn (brandgevaar en bodemverontreiniging). Het gaat om een vitale voorziening, bij uitval moeten de maatschappijen elders tanken. Oorzaak is ontbreken onderhoud. ILT heeft tot 18 maart 2019 gegeven om e.a. te vervangen. Na deze datum wordt een dwangsom verbeurd van 100.000 USD per verladingshandeling. Curoil heeft aangegeven in dit geval geen verlading meer te kunnen uitvoeren. Partijen overleggen met ILT over een mogelijk uitstel, dit hangt af van de vraag of een natuurvergunning nodig is voor de herstelwerkzaamheden. Zo ja dan duurt het herstel nog 6 weken en zal ILT mogelijk niet bereid zijn verlenging te geven. Onduidelijk is wie formeel verantwoordelijk is voor het onderhoud. Dit is de tweede keer binnen een jaar dat de gezaghebber voor de keuze wordt gesteld een noodbevel in te zetten om de levering van luchtvaartbrandstof te behouden. OTB en Curoil wijzen naar elkaar, Curoil heeft OTB ingebreke gesteld en tevens van het OLB-vrijwaring van aansprakelijkheid geëist gedurende de hersteltermijn. Curoil vraagt voor 27 maart helderheid over vrijwaring en overweegt de levering van vliegtuigbrandstoffen te



stoppen omdat ze geen verantwoordelijkheid kunnen nemen voor handelingen waar, naar hun stelling, OTB verantwoordelijkheid voor heeft.

Actie; Brief Curoil beantwoorden in overleg met JAZ (10)(2e) (10)(2e).

## 7. Voorstel voor externe analyse van taken op het gebied van leveringszekerheid en veiligheid bij de brandstofopslagen op de luchthaven Bonaire

De taakverdeling op de luchthaven wordt geregeld in een tripartite overeenkomst tussen OTB, Curoil en BIA en statutaire verplichtingen. Het betreft de rollen van vergunninghouder, de verantwoordelijkheid voor onderhoud en wederzijdse relaties. Gebleken is dat partijen onderling discussie hebben over de rollen en formele verplichtingen en dat een juridisch traject dreigt plaats te vinden. Deze situatie gaat ten koste van de veiligheid en de leveringszekerheid van brandstof. Hiermee komt de openbare orde ook in het geding. De levering van brandstof kan niet voortdurend afhankelijk zijn van bemiddeling/inzet van de taskforce gedurende de aanloop naar structurele oplossingen. Daarom moet situatie zo spoedig mogelijk worden beëindigd. OTB heeft zelf een analyse ingediend maar deze gaat enkel in op de toekomstige wensen van OTB en niet op de huidige situatie. Voorgesteld wordt een externe analyse uit te laten voeren conform bijgaand voorstel (bijlage). Gezaghebber stelt dat het voorstel voorgelegd moet worden aan het BC. Dhr Martis is eens met het voorstel en ziet het ook als een opmaat naar nieuwe verhoudingen bij het beheervraagstuk bij de beoogde structurele oplossingen.

Actie: Agenderen voor het BC en z.s.m. extern uitzetten (JAZ).

## 8. Wat verder ter tafel komt

(10)(2e) Dhr. Martis verzoekt om de stukken eerder toe te sturen in verband met de voorbereidingstijd. (10)(2e) zegt dit toe. Gezaghebber vraagt ook naar een betere videolink. BZK zegt dit toe.

## 9. Datum eerstvolgende stuurgroep

29 maart 2019 om 09.00 uur Bonaire/14.00 uur Den Haag

**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 29 maart 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Hubert Martis

(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

(10)(2e) enW)

(1 (10)(2e) (1 (10)(2e) (EZK)

(10)(2e) IenW)

(10)(2e) (BZK)

(10)(2e) RHK)

(10)(2e) RHK)

(1 (10)(2e) (lokaal support)

## 1. Opening door de voorzitter

De gezaghebber verwelkomt de deelnemers en stelt de agenda vast.

## 2. Verslag en acties vorige stuurgroep

- Het verslag van 15 maart wordt goedgekeurd.

### A. Vaststellen Energievisie (actie OLB)

Status: De heer Martis deelt mee dat het Nederlandse bedrijf Greenwork Company een opdracht heeft gekregen om een actuele energievisie te maken. Deze is gereed en moet worden gedownload. Uiterlijk maandag 1 april zal deze gedeeld worden met het nieuwe BC en hierna gedeeld worden met de stuurgroep.

### B. Analyse verantwoordelijkheden OTB/Curoil (actie OLB)

Status: Er is een opdracht aan JAZ uitgezet nadat het besproken is in het BC. Dit is nog niet officieel uitgezet. Het advies van JAZ



ligt bij de heer Martis. Gezaghebber Rijna heeft het advies nog niet ontvangen.

**C. Brief Curoil beantwoorden**

Status: Curoil heeft aangegeven niet meer de verantwoordelijkheid te kunnen dragen. Situatie is op het moment anders. Daardoor moet de huidige brief (dd. 28 maart) aangepast worden. Gezaghebber Rijna ziet graag een aangepaste brief en verzoekt de stuurgroep om hierin te adviseren. De brief wat er ligt (dd. 28 maart) wordt vooralsnog niet getekend.

**D. De stuurgroep doet een verzoek voor een aangepast mandaat voor processen van reguliere stukken. Dit gezien het wenselijk is om een vlotter proces te verlopen gezien de urgenties en fase van het project waarin we zitten**

Gezaghebber geeft aan dat een aanpassing in mandaat niet wenselijk is maar kansen ziet binnen de mogelijkheden om het proces te versnellen.

- A. Gezaghebber kan samen met gedeputeerde zorgen voor een versnelling en kunnen zelf akkoord op brieven geven en ter info voorleggen aan het BC
- B. Anders wordt het "op stuk" ingediend en wordt het nog voor de BC afgerond. Per keer moet bekeken worden welk aanpak het beste is.

Suggestie van (10)(2e) is om het type brieven in een overzicht vooraf te benoemen en aangeven welke optie ervoor zijn.

**3. Stand van zaken project Brandstof**

Ter kennisname; Toelichting door (10)(2e)

Voor de fase waarin het project zich bevindt is te melden dat er 3 concrete voorstellen liggen en dat 1 partij (Arugas) afgehaakt is en een ander partij (BOPEC) helemaal niet gereageerd heeft.

**4. A. Stand van zaken ranking (weging) voorstellen van marktpartijen**

Ter kennisname; Toelichting op de ingediende voorstellen door Haskoning.

*Vijf bedrijven zijn gevraagd door middel van een "Request for Proposal (RFP)" belangstelling te tonen voor het project. Het gaat om:*

- Oil Trading Bonaire (OTB)
- United Fuel Supply Caribbean (UFSC)
- BOPEC
- Consortium Arugas/AIB Bank N.V (AIB)
- Curoil N.V.

*In de vorige stuurgroep is de ranking vastgesteld (meetlat) die gehanteerd gaat worden bij de beoordeling. Curoil, OTB en UFSC*

*hebben gereageerd voor de deadline van 22 maart. AIB heeft ook per brief gereageerd maar medegedeeld dat zij geen proposal zouden indienen. BOPEC heeft in het geheel niet gereageerd ook niet op de uitnodiging om een gesprek/presentatie. Volgens de afgesproken regels blijven daarom OTB, Curoil en UFSC over als kandidaten voor het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst.*

*Deze drie aanbiedingen worden beoordeeld*

*Curoil: Was compleet in de stukken maar uit de stukken is niet te halen wat de hoogte is van de investering die Curoil wil doen.*

*Zowel OTB als USFC geven aan graag dit project te kunnen financieren maar hebben beide geen bankgarantie kunnen overleggen. Deze hebben wel aangeven welke partij ze erbij willen betrekken.*

#### **B. Voorstel voor correspondentie aan betrokken 5 bedrijven**

*(10)(2)(10)(2e) legt uit wat de status is wat voor correspondentie nog nodig is richting de partijen*

- *OTB en Curoil ontvangen een mail van de taskforce met bevestiging van ontvangst en verdere deelname in het proces.*
- *UFSC ontvangt een mail met verzoek om aanvullende cruciale informatie aan te leveren voordat de uitnodiging tot verdere deelname aan het proces definitief wordt.*
- *BOPEC ontvangt een brief van het bestuurscollege waarin zij bedankt worden voor het indienen van een Expression of Interest. Tevens wordt medegedeeld dat BOPEC vanwege het niet indienen van een proposal deze uitgesloten zal worden van verdere deelname aan de Samenwerkingsovereenkomst maar dat BOPEC wel stakeholder blijft (net zoals BIA en de Brandweer dat ook zijn)*
- *AIB ontvangt een brief van het bestuurscollege met dankzegging voor deelname aan het proces tot zover.*

*Conceptbrieven aan BOPEC en Arugas/AIB worden nagezonden. De taskforce zal de brieven maken en via JAZ ter akkoord versturen naar gezaghebber en gedeputeerde.*

#### **5. Prijsopbouw van brandstoffen op Bonaire**

*(10)(2e) van Royal Haskoning licht toe: Onderzoek naar de prijsopbouw van brandstoffen op Bonaire is belangrijk vanwege het verdienmodel zoals opgenomen in de businesscase. Dit onderzoek is gedaan om aannames uit te sluiten en transparantie krijgen. Door dit onderzoek zijn er vragen voor verheldering naar boven gekomen. Er zal een voorstel komen en de vraag hoe we denken dat het prijsopbouw moet zijn om een scherp beeld te krijgen van welk marge gedeelte waarheen gaat. Gedeputeerde Martis vraagt wat de streefdatum is. Helderheid over wie wat af moet dragen moet voor de presentaties in beeld gebracht zijn.*



**6. Stand van zaken kerosineleiding luchthaven**

- a. Inspectie van de vulleiding (jetty naar tanks) heeft uitgewezen dat er high priority risico's zijn (brandgevaar en bodemverontreiniging). Het gaat om een vitale voorziening, bij uitval moeten de maatschappijen elders tanken. Oorzaak is ontbreken onderhoud. Er is discussie tussen OTB en Curoil over de verantwoordelijkheden en de stuurgroep heeft ingestemd met een extern onderzoek om de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen goed in beeld te brengen. JAZ heeft een memo voorbereid (opdracht aan HBN Law) ter vaststelling in BC. Het BC heeft voor zover bekend nog geen besluit genomen.

Op 5 april arriveert een lading van kerosine. Verlading is onmogelijk door het ontbreken van een pijpleiding. Deze wordt gerepareerd. Dit probleem moet snel opgelost worden.

- b. Daarnaast heeft Curoil het OLB schriftelijk verzocht om vrijwaring van aansprakelijkheid voor incidenten met een deadline van 27 maart. Zonder instemming hiermee stelt Curoil voor de levering van kerosine te beëindigen. HBN Law zal een concept antwoord opstellen.

Consequentie is dat het OLB als aandeelhouder van OTB haar overheid NV formeel op de hoogte moet brengen van de ontstane risicoverschuiving.

**7. Wat verder ter tafel komt**

Gezaghebber meldt dat het eilandsraad op 28 maart beëdigd is. De gezaghebber is in dit belangrijke taskforce een continue factor. Hij benadrukt dat het van belang is dat dit dossier goed overgedragen wordt.

Voor wat betreft de planning van de stuurgroep is afgesproken dat er een reeks ingepland wordt in een keer geziener in de komende periode belangrijke besismomenten, voor de voorgang van dit project, op de agenda staan.

Openstaande actie

Actie	Actiehouder
Energievisie delen met het bestuurscollege en de stuurgroep voor 1 april 2019	Gedeputeerde Martis
Het type brieven die er gemaakt moeten worden in het traject inventariseren en in een overzicht zetten zodat vooraf benoemd kan worden welke optie voor een snelle afhandeling geschikt is	Taskforce
Brieven verzenden naar de partijen die een EoI hebben ingediend maar geen RFP	Taskforce

die een EoI hebben ingediend maar geen RFP	
Reeks afspraken inplannen	(10)(2e) i.s.m. (10)(2e)



## Note / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Industry & Buildings

To: Taskforce LTFS Bonaire  
From: (10)(2e) and (10)(2e)  
Date: 18 April 2019  
Copy: RHDHV Team  
Our reference: BG3469-M006-D02  
Classification: Confidential

**Subject: Results of RfP Review**

## Table of Contents

1	Introduction.....	2
1.1	RfP items and ranking .....	2
2	Review of submission by Company: Curoil N.V. ....	4
2.1	Findings.....	5
2.1.1	Company specifics .....	5
2.1.2	Finance.....	6
2.1.3	General comments.....	6
3	Review of submission by Company: Oil Trading Bonaire .....	7
3.1	Findings.....	8
3.1.1	Company specifics .....	8
3.1.2	Finance.....	9
3.1.3	General comments.....	9
4	Review of submission by Company: United Fuel Supply Caribbean .....	10
4.1	Findings.....	11
4.1.1	Company specifics .....	11
4.1.2	Finance.....	11
4.1.3	General comments.....	11
5	Summary and conclusions .....	12

# 1 Introduction

Over the last years Bonaire is impacted by uncertainty of fuel supply and insufficient maintenance on core infrastructure resulting in business continuity risks. Openbaar Lichaam Bonaire and the Dutch government have asked RHDHV to complete a study and advise on:

- Bonaire Fuel Infrastructure set up
- Asset Ownership Options
- Operations & Maintenance
- Governance

The Taskforce LTFS Bonaire issued an Expression of Interest (Eoi) and a Request for Proposal (RfP). A total of 5 Requests for Proposal were sent to the following companies:

1. BOPEC
2. Consortium Arugas / AIB Bank N.V.
3. Curoil N.V.
4. Oil Trading Bonaire
5. United Fuel Supply Caribbean

On the deadline date for submission on 22 March 2019 proposals were received only from:

6. Curoil N.V.
7. Oil Trading Bonaire
8. United Fuel Supply Caribbean

A letter from Arugas was received announcing that they withdraw from the RfP process and will not issue a proposal.

No response was received from BOPEC.

## 1.1 RfP items and ranking

The submitted proposals have first been reviewed on its completeness according to table 1-1

Table 1-1 review of the submitted package on completeness

Item requested (including Eoi Submission)	Submitted yes/no
1. Company information: A. Legal Status (Corporation, Limited Liability, etc.) B. Legal Structure of the operating entity (Parent/ Subsidiary) C. Shareholders D. Country of Registration E. Details of Registration F. Year Incorporated G. Number of employees	
2. Company presentation (brief corporate profile and status, maximum 10 pages), inclusive clear statements of type, property and key tasks of the Consortium members, if applicable	
3. Statements and declarations A. Statement on affiliates of any kind with other firms, which may present a conflict of interest in providing the envisaged services.	



B. In case of a Consortium – the intended contractual arrangement	
C. Legally binding signed Declaration of Undertaking to observe the highest standard of ethics during the execution of the contract.	
4. Financial performance; Annual reports of 2015, 2016 and 2017. Interim financial statements for 2017 will be accepted if the figures not have been audited.	
5. Proposal form	

Secondly, the proposals been assessed to appreciate whether the level of detail, experience, capability and/or the content of the responses is appropriate for a project of this nature, complexity and size envisaged. Marks are allocated based on information and explanations provided by the Applicant as shown in table 1- 2 below. Marks have been given based on mutual comparison of the Proposals of the different Applicants. In general, if an Applicant has a better Proposal than the other Applicant, they will receive a higher ranking.

Table 1-2 : Proposal evaluation and ranking

Topic		Maximum Points
Financial	1. Willingness and capability to finance: A. The percentage that can be financed B. Conditions for finance	20
	2. Evidence that funding is secured	20
Technical	3. Role description: how realistic is the description of the intended role and does the company have experience in this specific role	10
	4. Technical capability in Operation and Maintenance: A. How will the candidate undertake O&M? B. Conditions for O&M	20
Commercial	5. Technical and commercial capability to secure fuel supply: A. How will the Candidate arrange fuel supply? B. How will the Candidate secure fuel supply? C. Proposed margin and costs on top of Platts US Gulf Coast indicator	30
Maximum score		100

Table 1-3 RfP Score Indicator

Score	Indicator
100%	Excellent
80%	Above Average
60%	Average
40%	Below Average
20%	A poor response
0%	Failed to address the question

## 2 Review of submission by Company: Curoil N.V.

Table 2-1 Review of the submitted package on completeness

Item requested (including Eol Submission)	Submitted yes/no	Remarks
1. Company information: A. Legal Status (Corporation, Limited Liability, etc.) B. Legal Structure of the operating entity (Parent/ Subsidiary) C. Shareholders D. Country of Registration E. Details of Registration F. Year Incorporated G. Number of employees	Yes	Received during Eol phase
2. Company presentation (brief corporate profile and status, maximum 10 pages), inclusive clear statements of type, property and key tasks of the Consortium members, if applicable	Yes	Received during Eol phase
3. Statements and declarations A. Statement on affiliates of any kind with other firms, which may present a conflict of interest in providing the envisaged services. B. In case of a Consortium – the intended contractual arrangement C. Legally binding signed Declaration of Undertaking to observe the highest standard of ethics during the execution of the contract.	Yes	Received during Eol phase
4. Financial performance; Annual reports of 2015, 2016 and 2017. Interim financial statements for 2017 will be accepted if the figures not have been audited.	Yes	Received during Eol phase
5. Proposal form	Yes	



Table 2-2 : Proposal evaluation and ranking

Topic		Appreciation points		Remarks
		Max	Score	
Financial	1. Willingness and capability to finance: A. The percentage that can be financed B. Conditions for finance	20	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percentage of finance unclear;</li> <li>Request for a long-term concession agreement</li> <li>Request for a long-term supply agreement</li> <li>A payback period of 5 years is expected;</li> </ul>
	2. Evidence that funding is secured	20	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Own equity;</li> <li>D&amp;B credit rating 5A3</li> </ul>
	3. Role description: how realistic is the description of the intended role and does the company have experience in this specific role	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Co-own, co-finance and operate the full supply, storage and distribution chain of fuel products</li> <li>A majority stake is preferred</li> </ul>
Technical	4. Technical capability in Operation and Maintenance: A. How will the candidate undertake O&M? B. Conditions for O&M	20	18	<ul style="list-style-type: none"> <li>Curoil will undertake all operations and maintenance;</li> <li>Conditions to be agreed upon</li> </ul>
Commercial	5. Technical and commercial capability to secure fuel supply: A. How will the candidate arrange fuel supply? B. How will the candidate secure fuel supply? C. Proposed margin and costs on top of Platts US Gulf Coast indicator	30	25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via a centralised procurement process in Curacao;</li> <li>Relationship with trustworthy fuel suppliers/traders</li> <li>Delivery via own fleet;</li> <li>Proposed margin not indicated</li> </ul>
<b>Score</b>		<b>100</b>	<b>73</b>	<b>Curoil N.V.</b>

## 2.1 Findings

### 2.1.1 Company specifics

- Curoil is willing to discuss and agree on different types of cooperation (Co-investor and only O&M)
- They propose to use their storage capacity on Curacao as the main hub for strategic storage.
- The infrastructure foreseen is in line with what has been asked in the RFP.
- Curoil can combine fuel demand from the markets on Aruba, Curacao and Bonaire which help to create a certain economy of scale.
- O&M contracts for five years are regarded as reasonable.

### **2.1.2 Finance**

- There is no specific financing proposal from Curoil. They claim that based on their credit rating they can arrange finance.
- If they are required to co-finance infrastructure, they would like to have a concession of 20 years or more.
- Dependent on the investment size the equity split between shareholders is open for discussion.

### **2.1.3 General comments**

- Establishing a strategic stock on Curacao will create a dependency.
- Curoil is already active on Bonaire and has a good understanding of the market.
- Overall Curoil has submitted the most complete and accurate proposal.



### 3 Review of submission by Company: Oil Trading Bonaire

Table 3-1 Review of the submitted package on completeness

Item requested (including Eol Submission)	Submitted yes/no	Remarks
1. Company information: H. Legal Status (Corporation, Limited Liability, etc.) I. Legal Structure of the operating entity (Parent/ Subsidiary) J. Shareholders K. Country of Registration L. Details of Registration M. Year Incorporated N. Number of employees	Yes	Received during Eol phase
2. Company presentation (brief corporate profile and status, maximum 10 pages), inclusive clear statements of type, property and key tasks of the Consortium members, if applicable	Yes	Received during Eol phase
3. Statements and declarations D. Statement on affiliates of any kind with other firms, which may present a conflict of interest in providing the envisaged services. E. In case of a Consortium – the intended contractual arrangement F. Legally binding signed Declaration of Undertaking to observe the highest standard of ethics during the execution of the contract.	Yes	Received during Eol phase
4. Financial performance; Annual reports of 2015, 2016 and 2017. Interim financial statements for 2017 will be accepted if the figures not have been audited.	Yes	Received during Eol phase
5. Proposal form	Yes	

Table 3-2 Proposal evaluation and ranking

Topic		Appreciation points		Remarks
		Max	Score	
Financial	1. Willingness and capability to finance: A. The percentage that can be financed B. Conditions for finance	20	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 75 % of government grant financing.</li> <li>Remaining part will be financed by OTB through the "Vida Nova Pension Fonds" (VNP)</li> <li>Commitment is unclear.</li> </ul>
	2. Evidence that funding is secured	20	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>Not provided</li> </ul>
Technical	3. Role description: how realistic is the description of the intended role and does the company have experience in this specific role	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ownership will be divided into 3 equal shared owners, being OLB, Dutch Government and OTB</li> <li>Non-profit business model.</li> </ul>
	4. Technical capability in Operation and Maintenance: A. How will the candidate undertake O&M? B. Conditions for O&M	20	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>An O&amp;M plan is provided;</li> <li>Set up of own organisation.</li> <li>An external consultant (Riverlake Solutions) supports the setup and training.</li> </ul>
Commercial	5. Technical and commercial capability to secure fuel supply: A. How will the Candidate arrange fuel supply? B. How will the Candidate secure fuel supply? C. Proposed margin and costs on top of Platts US Gulf Coast indicator	30	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fuel supply activities will be tendered via a public process.</li> <li>Price between USD 1.5 ct / 2.5 ct per litre for the use of infrastructure.</li> <li>No fuel price proposal included as it is tendered.</li> </ul>
Score		100	55	Oil Trading Bonaire

## 3.1 Findings

### 3.1.1 Company specifics

- The plan is to set up a non-profit company which is responsible for the operations and maintenance of the fuel infrastructure on both Karpata and Bonaire International Airport (BIA).
- Fuel supply and handling to be publicly tendered based on three to five-year contracts.
- Company ownership by Openbaar Lichaam Bonaire (OLB), the Dutch government and OTB
- Equity equally split between the three owners.
- As Bonaire is a relatively small island with a limited fuel demand, OTB believes it should establish strategic purchasing alliances with neighbouring islands in the region.



### 3.1.2 Finance

- The project to be financed by the Dutch government, OLB and Vida Nova Pension Fund (VNP).  
Proposed financing structure;
  - NL - USD 5 mio, no repayment obligation (Subsidy)
  - OLB - USD 4,5 mio potentially going up to USD 9,5 mio. No repayment of the loan (Subsidy).
  - Vida Nova - USD 5 mio loan. Terms and conditions of the loan not known.
- Loan repayment based on a USD 0,015 to USD 0,025 fee per litre.
- Strategic stock to be financed by OTB. (Estimated value is USD 5 mio)

### 3.1.3 General comments

- OLB subsidy apparently budgeted but it is unclear if there is actual support for this.
- Vida Nova loan is not committed. OTB is asked if they can provide a letter of intent.
- The entire business model is almost fully dependent on grant financing.
- Potential legal impact based on competition laws (commercial offering vs government grant model).
- OTB sees itself as an equity stakeholder while it is currently as government NV acting as and behalf of the government.
- OTB wants to tender the fuel supply publicly. Because there is still uncertainty about future delivery.

## 4 Review of submission by Company: United Fuel Supply Caribbean

Table 4-1 Review of the submitted package on completeness

Item requested (including EoI Submission)	Submitted yes/no	Remarks
1. Company information: O. Legal Status (Corporation, Limited Liability, etc.) P. Legal Structure of the operating entity (Parent/ Subsidiary) Q. Shareholders R. Country of Registration S. Details of Registration T. Year Incorporated U. Number of employees	No	
2. Company presentation (brief corporate profile and status, maximum 10 pages), inclusive clear statements of type, property and key tasks of the Consortium members, if applicable	No	
3. Statements and declarations G. Statement on affiliates of any kind with other firms, which may present a conflict of interest in providing the envisaged services. H. In case of a Consortium – the intended contractual arrangement I. Legally binding signed Declaration of Undertaking to observe the highest standard of ethics during the execution of the contract.	No	
4. Financial performance; Annual reports of 2015, 2016 and 2017. Interim financial statements for 2017 will be accepted if the figures not have been audited.	No	
5. Proposal form	Yes	

Table 4-2 Proposal evaluation and ranking

Topic		Appreciation points		Remarks
		Max	Score	
Financial	1. Willingness and capability to finance: A. The percentage that can be financed B. Conditions for finance	20	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Up to 60% by Company</li> <li>Remaining part by private Equity Investor (Lighthouse Group) and local entrepreneurs</li> <li>Conditions to be agreed upon</li> </ul>
	2. Evidence that funding is secured	20	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>Not provided</li> </ul>
Technical	3. Role description: how realistic is the description of the intended role and	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Public-Private-Partnership is proposed</li> </ul>



	does the company have experience in this specific role			
	4. Technical capability in Operation and Maintenance: A. How will the candidate undertake O&M? B. Conditions for O&M	20	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>USFC is aiming to build a regional fuel hub.</li> <li>O&amp;M by setting up a specific company for O&amp;M and fuel production.</li> </ul>
Commercial	5. Technical and commercial capability to secure fuel supply: A. How will the Candidate arrange fuel supply? B. How will the Candidate secure fuel supply? C. Proposed margin and costs on top of Platts US Gulf Coast indicator	30	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delivery by United Fuel Supply</li> <li>The proposed margin is provided;</li> <li>It is not clear how the supply will be secured</li> </ul>
Score		100	50	United Fuel supply Caribbean

## 4.1 Findings

### 4.1.1 Company specifics

- United Fuel Supply Caribbean (UFSC) specialises in the trading and transporting refined products throughout the Caribbean. Together with entrepreneurs from Bonaire UFSC proposes to build fuel infrastructure which can enhance fuel plus enough storage capacity to service the Caribbean region.
- UFSC aims at securing fuel supply for Bonaire by increased, (regional) production against an expected better price due to economies of scale.
- Ownership of the infrastructure will be via a public-private partnership.

### 4.1.2 Finance

- The estimated investment for building the plant is USD 39 mio.
- UFSC is willing to finance up to USD 33,5 mio according to the RFP.
- Financing to be provided by Lighthouse Group, Bahamas.
- The Dutch government is expected to finance the remaining USD 6 mio.
- All conditions of the financing to be agreed. No specific information is available at this moment.
- During the meeting, UFSC also suggests financing the entire project.

### 4.1.3 General comments

- The UFSC proposal is more "concept shopping" than providing a specific solution for Bonaire.
- As a regional production plant, the infrastructure foreseen is bigger than the current infrastructure planned.
- UFSC is only interested in the bigger, regional scope.
- Based on desk research and the annual statement provided UFSC seems to be a small (one person) oil trading company.
- There are some uncertainties around the financier.

- Lighthouse group named in the document is based in Eindhoven and is active in real estate financing.
  - There is a Lighthouse Asset Management company based in the Bahamas, but they provided wealth and asset management services. No banking services.
- The UFSC proposal is redefining the project scope. Instead of securing fuel supply for Bonaire, it is creating a regional fuel hub. This concept does create opportunities for Bonaire but is also jeopardising the project deliverables and timeliness as it is far more ambitious than the original plan.

## 5 Summary and conclusions

Proposals were received from the following 3 companies:

1. Curoil N.V.
2. Oil Trading Bonaire
3. United Fuel Supply Caribbean

Based on our evaluation of information the Applicants received the following points:

Description	Maximum score	Curoil N.V.	Oil Trading Bonaire	United Fuel Supply Caribbean
Financial	40	20	20	15
Technical	30	28	20	20
Commercial	30	25	15	20
<b>Total score</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>55</b>	<b>55</b>

1. Curoil is the only party having experience on the entire fuel supply chain for Bonaire and is interested in the operations and maintenance of the new terminals, both in Karpata and Bonaire International Airport and to deliver all fuel to the island of Bonaire. They are willing to discuss and agree on different types of cooperation.  
The fuel demand from Bonaire is relatively limited. By combining the markets on Bonaire, Aruba and Curacao Curoil is aiming to create a certain economy of scale which will help to improve pricing. Although financing is not confirmed, they are willing to invest.
2. Oil Tanking Bonaire indicates that it has sources to finance the entire project, but the evidence is not provided. Fuel supply shall be arranged and secured via public tendering. Because of this one of the major project objectives will not be achieved.
3. United Fuel Supply Caribbean (UFSC) together with local partners is introducing a new concept by proposing to build a regional fuel hub. They claim that they can finance the entire project valued at USD 39 mio, but the evidence is not provided. United Fuel Supply Caribbean itself is mainly interested in the fuel supply.



## Agenda Stuurgroep Brandstof | Vrijdag 17 mei 2019

### 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber Rijna)

### 2. Goedkeuring agenda

### 3. Verslag stuurgroep 29 maart

*Het verslag worden ter goedkeuring voorgelegd.*

*Actiepunten; zie verslag.*

### 4. Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

### 5. Stand van zaken levering brandstoffen vanuit bestaande opslagen;

Ter bespreking: Toelichting door (10)(10)(2e)

- *Levering van Heavy Fuel Oil (HFO) door Bopec aan Contour Global*
  - *De bedrijfsactiviteiten liggen vanwege de sancties volledig stil uitgezonderd de levering van HFO via Curoil aan Contour Global t.b.v. de stroom en drinkwaterproductie. Bopec heeft medio april aangegeven betaling van salarissen eind mei te moeten staken tenzij weer brandstof verkocht kan worden.*
- *Levering van Kerosine door OTB/Curoil aan de luchtvaart.*
  - *OTB is eigenaar van infrastructuur (tankopslag ed.) bij Flamingo Airport. Curoil exploiteert de opstallen middels een fuel service agreement met OTB en BIA en is verantwoordelijk voor de naleving van de vergunningen. Brandveiligheidsvoorzieningen ontbreken en ILT heeft sancties opgelegd. De taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine op de luchthaven verkleind werd, de vergunningen aangepast en afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). Curoil moet (i.o.m. OTB) voor 1 juni 2019 een brandveiligheidsrapport indienen. OTB moet voor september 2019 de bouw voltooid hebben. Tot op dat moment zijn er aanzienlijke veiligheidsrisico's op Flamingo Airport.*
- *Vulleiding kerosine*
  - *Inspectie van de vulleiding (kerosine van jetty naar tanks) heeft uitgewezen dat er high priority risico's zijn (brandgevaar en bodemverontreiniging). Het gaat om een vitale voorziening, bij uitval moeten de maatschappijen elders tanken. Oorzaak is ontbreken onderhoud. Inmiddels zijn de herstelwerkzaamheden uitgevoerd. OTB moet voor 1 juni een rapport sturen aan ILT. Anders verbeurt Curoil een hoge dwangsom.*
- *Levering van benzine en diesel door Curoil aan de commerciële markt.*
  - *Curoil is eigenaar van de Hato terminal van waaruit commerciële brandstoffen worden verhandeld. De taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine bij Hato werd verkleind, de vergunningen aangepast en*

*afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). De realisatie van deze aanpassingen lopen op schema. Het is de bedoeling dat Hato op termijn wordt opgeheven en dat de functie overgaat naar de airport zuid locatie.*

**6. Voorlopige ranking van ingediende voorstellen van marktpartijen (zie bijlage)**

*Ter bespreking; Toelichting door (10)(2e) (Haskoning). In eerdere stuurgroepen is gesproken over de marktverkenning. D.m.v. een openbare bekendmaking (en een zgn. Expression of interest) zijn bedrijven uitgenodigd belangstelling te tonen voor deelname aan het project. Alle bedrijven die hebben gereageerd zijn uitgenodigd een concreet voorstel (request for proposal) te doen voor deelname. In de stuurgroep van 15 maart jl is een rankingsystematiek vastgesteld (meetlat) waarmee voorstellen kunnen worden beoordeeld.*

*In deze stuurgroep wordt een voorlopige analyse van de ingediende reacties gepresenteerd d.w.z. een voorlopige ranking.*

*In een volgende stuurgroep zal een voorstel tot besluitvorming worden geagendeerd ten aanzien van de partij met wie onderhandeld gaat worden. Vervolgens zullen rijk en OLB afspraken maken over het gewenste beheermodel. Daarna zal onderhandeld worden met gekozen marktpartij en een samenwerkingsovereenkomst tussen OLB, Rijk en Marktpartij worden afgesloten.*

**7. Stand van zaken beheermodel toekomstige terminals**

*Ter kennisname; Toelichting door (10)(10)(2e) Het rijk draagt bij aan het project d.m.v. een eenmalige investering van 5 miljoen euro. Het budget is gereserveerd vanuit de zgn. regio enveloppe. Eind mei moet een plan worden ingediend (bestedingsplan) en de ministeries van LNV en Financiën zullen een toets uitvoeren op de beoogde besteding van het budget. In de bijlage een concept bestedingsplan ter kennisname.*

**8. Wat verder ter tafel komt**

**- Financiën (reservering budget op begroting OLB t.b.v. brandstoffendossier)**

**9. Datum eerstvolgende stuurgroep**

*De eerstvolgende stuurgroep brandstoffen zal een besluitvormende stuurgroep zijn t.a.v. keuze marktpartij en beheermodel. Voorstel datum: 6 of 7 juni 2019*





# Verslag 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 LTSFS

Vergaderdatum 17 mei 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe (afwezig)

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK)

(10)(2e) (RHK)

(10)(2e) (lokaal support)

## 1. Opening door de voorzitter

De gezaghebber verwelkomt de deelnemers en stelt de agenda vast.

## 2. Verslag en acties vorige stuurgroep

- Het verslag van 29 maart wordt goedgekeurd.

### A. Vaststellen Energievisie (actie OLB)

Status: Het rapport van Greenwork Company, waarnaar verwezen wordt in het verslag van 29 maart is bij de aanwezigen niet bekend.

De energievisie die wel bekend is, is op het moment niet geactualiseerd. (10)(2e) zal

binnenkort een notitie maken waarin aangegeven wordt op welke onderdelen er een aanpassing moet komen.

Gezaghebber Rijna zal gaan achterhalen wat de status is voor wat betreft het rapport van Greenwork Company.

### 1. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft aan dat de situatie omtrent BOPEC zorgelijk is. Het is nog onduidelijk hoelang BOPEC in stand is de salarissen van het personeel nog te kunnen betalen. Voor nu worden er door BOPEC gekeken naar de mogelijkheden om geld te genereren om betaling van de salarissen l te kunnen verzekeren. Het gaat hier om een zeer urgente zaak.

Als aanvulling hierop verzoekt gezaghebber Rijna (10)(2e) met Den Haag met Buitenlandse Zaken te delen dat Bonaire graag vroegtijdig informatie van Buza ontvangt. Bij dit soort impactvolle situaties is het niet wenselijk om informatie vanuit de media te moeten vernemen. (voorbeeld waiver<sup>1</sup>).

(10)(2e) geeft aan dat dit signaal al vaker aan Buza gegeven is en dat er volle aandacht voor is bij de Nederlandse ambassade in VS en dat ze goed op de hoogte zijn van de situatie op Bonaire.

### **Stand van zaken levering brandstoffen vanuit bestaande opslagen;**

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

- Levering van Heavy Fuel Oil (HFO) door Bopec aan Contour Global
  - De bedrijfsactiviteiten liggen vanwege de sancties volledig stil uitgezonderd de levering van HFO via Curoil aan Contour Global t.b.v. de stroom en drinkwaterproductie. Bopec heeft medio april aangegeven betaling van salarissen eind mei te moeten staken tenzij weer brandstof verkocht kan worden.
- Levering van Kerosine door OTB/Curoil aan de luchtvaart.
  - OTB is eigenaar van infrastructuur (tankopslag ed.) bij Flamingo Airport. Curoil exploiteert de opstallen middels een fuel service agreement met OTB en BIA en is verantwoordelijk voor de naleving van de vergunningen. Brandveiligheidsvoorzieningen ontbreken en ILT heeft sancties opgelegd. De taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine op de luchthaven verkleind werd, de vergunningen aangepast en afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). Curoil moet (i.o.m. OTB) voor 1 juni 2019 een brandveiligheidsrapport indienen. OTB moet voor september 2019 de bouw voltooid hebben. Tot op dat moment zijn er aanzienlijke veiligheidsrisico's op Flamingo Airport.
- Vulleiding kerosine

<sup>1</sup> Afstandsverklaring/ontheffing | uitsluiting van de sancties wegens de maatregelen van de VS tegen de Venezolaanse staatsoliemaatschappij



- Inspectie van de vulleiding (kerosine van de jetty naar de tanks) heeft uitgewezen dat er high priority risico's zijn (brandgevaar en bodemverontreiniging). Het gaat om een vitale voorziening, bij uitval moeten de maatschappijen elders tanken. De oorzaak is het ontbreken onderhoud. Inmiddels zijn de herstelwerkzaamheden uitgevoerd. OTB moet voor 1 juni een rapport sturen aan ILT. Anders verbeurt Curoil een hoge dwangsom. De ILT heeft inmiddels de termijn voor indiening van het rapport verlengd.
- Levering van benzine en diesel door Curoil aan de commerciële markt.
  - Curoil is eigenaar van de Hato terminal van waaruit commerciële brandstoffen worden verhandeld. De taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine bij Hato werd verkleind, de vergunningen aangepast en afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). De realisatie van deze aanpassingen lopen op schema. Het is de bedoeling dat Hato op termijn wordt opgeheven en dat de functie overgaat naar de airport zuid locatie.

## 2. Voorlopige ranking van ingediende voorstellen van marktpartijen (zie biilage)

Toelichting door (10)(1) (10)(2e) (Haskoning). In eerdere stuurgroepen is gesproken over de marktverkenning. Door middel van een openbare bekendmaking (en een zgn. Expression of interest) zijn bedrijven uitgenodigd belangstelling te tonen voor deelname aan het project. Alle bedrijven die hebben gereageerd zijn uitgenodigd een concreet voorstel (request for proposal) te doen voor deelname. In de stuurgroep van 15 maart jl. is een ranking systematiek vastgesteld (meetlat) waarmee voorstellen kunnen worden beoordeeld.

In deze stuurgroep wordt een voorlopige analyse van de ingediende reacties gepresenteerd d.w.z. een voorlopige ranking. In de volgende stuurgroep zal een voorstel tot besluitvorming worden geagendeerd ten aanzien van de partij met wie onderhandeld gaat worden. Vervolgens zullen rijk en OLB afspraken maken over het gewenste beheermodel. Daarna zal onderhandeld worden met gekozen marktpartij en een samenwerkingsovereenkomst tussen OLB, Rijk en Marktpartij worden afgesloten.

(10)(1) (10)(2e) van RHK licht verder toe:

Volgens de ranking scoort Curoil op dit moment het hoogst. Dit zegt echter nog niet alles over de eindscore. Het hangt nog af van de aanvullende informatie die nog over financiering aangeleverd moet worden.

Het voorstel van OTB leunt in sterke mate op de overheidsbijdragen, zowel van het Rijk (regio-enveloppe) als in belangrijke mate van het OLB.

Het voorstel van UFSC heeft meer een karakter van concept shopping. Het voorstel gaat uit van de bouw van een veel grotere installatie en valt daarmee deels buiten de scope van het project. Het betreft in de benadering meer assetmanagement met een grotere complexiteit en onzekerheid. Het voorstel roept nog diverse vragen op die nader beantwoord zullen moeten worden.

Curoil is op dit moment de partij die het sterkst uit de ranking is gekomen. Deze eerste kwalificatie betreft zeer vertrouwelijke informatie.

(10)(2)(10)(2e) vraagt of er meer vragen gesteld zijn aan de deelnemende organisaties. (10)(2e) legt uit dat alle partijen aanvullende vragen hebben ontvangen. Verder vult hij aan dat afgewogen moet worden hoe verder om te gaan met het voorstel van UFSC. Dit besluit zou dan meer een politiek karakter moeten worden. (10)(2e) benadrukt nogmaals dat alle gedeelde info tijdens dit overleg strikt vertrouwelijk zijn.

(10)(2e) geeft aan dat het primaire doel van het project in beeld moet blijven en dat de vaart erin moet blijven. De focus ligt op het vinden van structurele oplossing.

### 3. Stand van zaken beheermodel toekomstige terminals

Toelichting door (10)(2)(10)(2e) Het rijk draagt indien aan alle voorwaarden wordt voldaan bij aan het project d.m.v. een eenmalige investering van 5 miljoen euro. Het budget zal worden gereserveerd vanuit de zgn. regio enveloppe. Eind mei moet een plan worden ingediend (bestedingsplan) en de ministeries van LNV en Financiën zullen een toets uitvoeren op de beoogde besteding van het budget. In de bijlage een concept bestedingsplan ter kennisname. Deze benoemt een aantal uitgangspunten voor het beheer omdat een belangrijke voorwaarde good governance is.

### 4. Wat verder ter tafel komt

#### Financiën (reservering budget op begroting OLB t.b.v. brandstoffendossier)

Voor wat betreft de in eerdere stuurgroepen door de vorige gedeputeerde toegezegde reserveringen van de nodige budgetten (5 miljoen dollar voor investeringen in de nieuwe installatie en 1,5 – 1,8 miljoen voor door OTB aangegane afspraken met ILT over investeringen in de brandveiligheid van de locatie Airport, moet nagegaan worden wat de huidige status voor is.

Gedeputeerde Tjin Asjoe zal dit op zich nemen en in de volgende stuurgroep hierop terugkomen.

Gezaghebber Rijna voegde in relatie tot good governance toe dat er op initiatief van het Bestuur op dit moment stappen worden gezet om zo spoedig mogelijk bij OTB een Raad van Commissarissen te benoemen.

(10)(2e) meldt dat dit een goede stap is.



**Staking Pomphouders**

Staking benzinepomphouders: een maand geleden hebben de benzinepomphouders een staking gehouden omdat ze van mening zijn dat het aangeleverde benzine van Curoil van slechte kwaliteit is. Dit zou komen door tanks zonder antibacterieel filters. Naar aanleiding hiervan zijn er gesprekken gevoerd met Curoil en hebben ze toegezegd een onafhankelijk onderzoek te gaan verrichten om te achterhalen waar/ bij wie het probleem zou liggen. Curoil heeft toegezegd dit rapport openbaar te zullen maken.

Gezaghebber Rijna stelt voor om een second opinion op het rapport van Curoil om ervoor te zorgen dat de objectiviteit voorop blijft staan.

(10)(2e) geeft aan dat er op het onderzoek van Curoil afgewacht zal worden. Het is niet duidelijk wie er op Bonaire de objectieve rol officieel in moet nemen. Of het de afdeling RenO is of TenH. Als dit helder is zal verder gekeken worden naar wie het onderzoek (second opinion) moet initiëren.

**5. Datum eerstvolgende stuurgroep**

*De eerstvolgende stuurgroep brandstoffen zal een besluitvormende stuurgroep zijn t.a.v. keuze marktpartij en beheermodel. Voorstel datum 14 juni 2019 om 10 uur*

## Openstaande acties

Actie	Actiehouder	Datum	Status
Energievisie van Greenwork Company: achterhalen wat de status is. (punt wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep)	Gezaghebber Rijna		Doorgeschoven naar de volgende stuurgroep
Nagaan hoe het zit met de door voorgaande gedeputeerde toegezegde 5 miljoen dollar voor dit project. Tevens nagaan of de	Gedeputeerde Tjin Asjoe		Afgehandeld. Er is geen geld beschikbaar

noodzakelijke middelen voor onderhoud van de locatie Airport (1,5 – 1,8 miljoen dollar) zijn begroot.			
Signalering richting Buza om Bonaire tijdig en meer te betrekken bij belangrijke zaken rondom situatie Venezuela.	(10)(2e)	Continu proces	
In relatie tot de punt kwaliteit benzine bij pompen: second opinion vragen na het eerste onderzoek in opdracht van Curoil	Rapport Curoil afwachten.		Curoil heeft de resultaten en gaan hier zelf iets over communiceren
Reeks afspraken inplannen	(10)(2e) i.s.m. (10)(2e)		



**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) link-ers.com

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 14 juni 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Plv. Gezaghebber Curvin George,  
voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe

(10)(2e)

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

(10)(2e)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (RHK)

(10)(2e) (lokaal support)

## 1. Opening door de voorzitter

De plv. Gezaghebber, de heer George, verwelkomt de deelnemers en stelt de agenda vast.

## 2. Verslag en acties vorige stuurgroep

Het verslag van 17 mei 2019 wordt goedgekeurd en een actie in relatie tot de energievisie is doorgeschoven naar de eerstvolgende stuurgroep.

## 3. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft een toelichting van het proces van begin af tot en met het moment van de ranking. Inmiddels is het proces beland in een fase waarin er keuzes gemaakt moeten worden. In deze stuurgroep zijn onderwerpen aangeboden ter bespreking en besluitvorming. Belangrijkste onderwerpen waren de lange

termijn project en de keuze voor een marktpartij naar aanleiding van de marktverkenning. Verder de stand van zaken bestaande terminals waarbij met name de gevolgen van beëindiging van de huidige Fuel Service Agreement tussen OTB, BIA en CUROIL zijn besproken.

#### 4. Marktverkenning ten behoeve van het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met een marktpartij

Ter besluitvorming

(10)(2e) van Royal Haskoning licht dit onderdeel nader toe. OLB en Rijk hebben zich ten doel gesteld om binnen 30 maanden vanaf februari 2019 twee brandstof terminals te realiseren op locaties Karpata en Airport Zuid. Leveringszekerheid en veilige opslag van brandstof vanuit van de huidige installaties Bopec, Hato en Luchthaven is namelijk niet gegeven. Faillissement van Bopec en sluiting van de kerosine opslag op de luchthaven zijn reële scenario's.

Realisatie van het project moet met grote voortvarendheid worden opgepakt. De stuurgroep heeft in plaats van een aanbesteding gekozen voor een beperkte marktverkenning (Expression of interest/request for proposal) vanwege deze spoedeisendheid en om juridische risico's te minimaliseren.

Deze marktverkenning had als doel een commerciële partner te vinden waarmee een samenwerkingsovereenkomst kan worden aangegaan.

Deze marktverkenning is afgerond. Drie marktpartijen zijn uiteindelijk gevraagd een voorstel te doen. Royal Haskoning heeft deze voorstellen beoordeeld aan de hand van een door de stuurgroep vastgestelde ranking (meetlat). Deze ranking is in de bijlage te vinden.

10.2.g

Voorgesteld besluit

1. Gelet op het advies van Haskoning het BC te adviseren om met voorkeurspartij Curoil onderhandelingen aan te gaan over een samenwerkingsovereenkomst.

Deze onderhandelingen zullen plaatsvinden in de periode september - november 2019.

2. Mandaat te verlenen aan de voorzitter en vice voorzitter van de taskforce brandstof om namens het BC en Rijk onderhandelingen aan te gaan over een samenwerkingsovereenkomst.

Gemandateerden formeren een juridisch technisch team die de stuurgroep adviseert per onderhandelingsfase. De stuurgroep wordt fasegewijs geïnformeerd.

3. De overige partijen te berichten dat gekozen is voor Curoil en dat uiterlijk medio november 2019 een overeenkomst zal worden



aangegaan. Indien met de voorkeurspartij geen overeenstemming wordt bereikt zal opnieuw met andere partijen volgens de ranking worden gesproken.

Actie: gedeputeerde Tjin Asjoe zal deze punten meenemen in het BC-overleg van woensdag 18 juni en zal de uitkomsten op donderdag 19 juni terugkoppelen (besluit op schrift)

## 5. Stand van zaken projectfinanciering

Ter besluitvorming

(10)(2e) legt uit dat het uitgangspunt voor projectfinanciering is dat drie partijen (OLB, Rijk en marktpartij) bijdragen aan het project. Inmiddels is een bestedingsplan voor de rijksbijdrage van 5 miljoen euro ingediend en is de verwachting dat de AP-commissie positief zal adviseren. Alle partijen zullen medio november zich (in de samenwerkingsovereenkomst) moeten committeren aan de afgesproken bijdrage. Gezien onzekerheden over de bijdrage van 5 miljoen van het OLB adviseert de taskforce deze bijdrage zonnodig op de commerciële markt te zoeken. Hiertoe kan een financieringsconstructie worden gezocht die aansluit op de business case van het project. Gezien de noodzaak om snel tot de volgende projectfase te komen;

Is het van belang vast te stellen dat de reservering van het OLB (5 mln. euro) t.b.v. structurele oplossingen niet is gemaakt. Deze is bevestigd door gedeputeerde Tjin Asjoe en heeft hij aangegeven dat men gaat kijken welke ruimte er wel is. Met het vertrekpunt 0.

Beslispunten:

- a. Te onderzoeken in hoeverre marktfinanciering van de bijdrage van het OLB haalbaar is om de niet beschikbare gelden te compenseren (als alternatief). Met daarbij de kanttekening dat OLB ook moet beseffen dat minder inbreng ook minder invloed/zeggenschap betekent.
- b. Vast te stellen dat het BC uiterlijk 1 september 2019 een besluit moet nemen hierover  
Gedeputeerde Tjin Asjoe neemt deze punten mee naar de eerstvolgende BC-overleg.

(10)(2e) vraagt zich af of er wel nog met Curoil gezeten kan worden terwijl de financiële positie die OLB hierin zal nemen nog onbekend is. Volgens (10)(2e) kan dit wel want gezien het voorstel van Curoil hier niet op leunt. Verder voegt hij eraan toe dat de keuzes over de financiële bijdrage van OLB wel uiterlijk 1 september of eerder bekend gemaakt moet worden en moet ervoor gezorgd worden dat het geld in 2020 beschikbaar is.

## 6. Stand van zaken Communicatieplan

Ter informatie

(10)(2e) legt uit dat het ondertekenen van een overeenkomst tevens de laatste mijlpaal is voor de verkenningsfase van het project. In de volgende fase (planningsfase) worden o.a formele procedures opgestart waaronder een MER-onderzoek en 14 vergunningprocedures. Deze moeten procedureel op elkaar worden afgestemd waaronder de formele publicatie momenten. In deze fase zal een juridisch technisch werkgroep worden opgericht die de taskforce (projectteam) adviseert over vergunningsprocedures en communicatie. De stuurgroep heeft eerder besloten een communicatiebureau hiervoor in te huren. Verwacht wordt dat in de periode sept-november communicatie momenten zullen zijn over het project. Vooruitlopend hierop zal voorwerk worden gedaan voor MER en ander procedures.

## **7. Stand van zaken Overheids NV Oil Trading Bonaire en lopende fuel service agreement OTB, BIA en CUROIL**

Ter besluitvorming

Toelichting door (10)(2e)

Bij aanvang van het project medio 2018 is een stakeholdersoverleg met alle stakeholders afgesproken dat partijen openheid en transparantie naar elkaar zouden afspreken gezien de vele uitdagingen die er spelen bij de vitale opslagvoorzieningen van Bonaire. Doel was om te voorkomen dat partijen onderling juridische procedures zouden voeren in een situatie die juist een samenwerkingsafpraak noodzakelijk maakt over het realiseren van toekomstige infrastructuur. Rechtszaken vormen een belangrijk projectrisico voor de leveringszekerheid van o.a. kerosineaanvoer op de luchthaven.

Gebleken is dat met name de slechte verhouding OTB en Curoil meermalen direct consequenties heeft gehad voor de leveringszekerheid van Brandstof voor Bonaire. Dit heeft een aantal oorzaken waaronder afwijkingen van de afspraken tussen partijen onderling.

Diverse afspraken worden niet nagekomen waaronder de casus met de kerosineleiding. Met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen zou OTB 1,5 mio zoeken voor de investeringen die er gedaan moeten worden om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen van ILT. Tot op heden zijn er geen reacties op gekomen en de deadline is 1 september.

De afspraken over de plichten/ verantwoordelijkheden van de partijen worden geregeld in een contract de zogenaamde Fuel Service Agreement tussen OTB, BIA en Curoil.

Gebleken is dat deze op 1 oktober 2019 eindigt tenzij OTB en BIA de overeenkomst voor 1 juli 2019 verlengen.

Gezien de verhoudingen tussen partijen bestaat het risico dat een van de overheids NV's een belang heeft om niet te verlengen.

Hiermee zou een onstabiele situatie ontstaan gedurende de realisatieperiode van de nieuwe terminals. Dit heeft nogal een economisch belang.

Daarnaast heeft vertragingen in aanpak van de veiligheidsmaatregelen zeer nadelige gevolgen en brengt reëel



gevaar met zich mee en zou er per 1 september geen kerosine meer aangeleverd kunnen worden

Voorgesteld besluit

- Het BC (als aandeelhouder) van BIA en OTB (BC) voor te stellen beide overheids nv's op te dragen per direct en in ieder geval voor 1 juli 2019 en verlengingsbrief te sturen.
- Verlengingsperiode bedraagt minimaal de periode benodigd voor realisatie nieuwbouw en operationalisering tank terminal Airport Zuid.
- De onderhandelingen over inhoud van een verlenging aan OTB en BIA over te laten maar voorzitter en of vice voorzitter taskforce aan deze gesprekken deel te laten nemen.
- (10)(2e) voegt eraan toe dat ook aandacht geschonken moeten worden aan de relatie van de partijen en de situatie die het veroorzaakt.

## 9. Stand van zaken Bopec

Ter informatie

De situatie rondom BOPEC blijft spannend.

(10)(2e) legt uit dat er steeds onduidelijkheid is over de middelen die BOPEC heeft om het personeel te blijven betalen. Ook na juni.

Om ervoor te zorgen dat er in ieder geval tot en met december de salarissen betaald worden heeft Curoil toegezegd de aanwezige voorraad aan te willen kopen.

De nodige obstakel zit hem in de waiver die uitgebreider moet zijn dan wat er nu ligt. Het proces om hieraan te komen duurt ongeveer 2 à 3 weken. Op dit moment worden namelijk gelden (6mio) die overgemaakt worden vanuit Curoil tegengehouden. Daarnaast moet PdVSA ook middels een brief aangeven dat het geld direct door zal stromen naar Bonaire, en niet naar PdVSA gaat.

Hoelang BOPEC nog openblijft, blijft een blackbox. De situatie blijft zorgelijk. Een scenario waarbij het faillissement van BOPEC aangevraagd wordt door andere partijen is niet uitgesloten.

## 8. Wat verder ter tafel komt

Op 14 juni hebben (10)(2e) en (10)(2e) de directie van Curoil gesproken en hebben onder anderen de situatie van het brandstof kwaliteit en de klachten van de lokale pomphouders besproken.

Uit het gesprek is gebleken dat Curoil inmiddels resultaten van het onderzoek hebben ontvangen en dat de fout zeer waarschijnlijk ook bij hen ligt.

De verklaring van Curoil is dat er door hoge afzet van benzine en de situatie bij HATO minder tijd genomen wordt voor verzinking. Daardoor zitten de filters sneller vol en vies.

Curoul gaat om de tafel zitten met de pomphouders en zal hun hiervan informeren.

Daarnaast is afgesproken dat Curoil zelf en proactief hierover gaat communiceren.

**Volgende stuurgroep overleg:**

1 juli om 9 uur Bonairiaans tijd

Actie	Actiehouder	Datum	Status
Energievisie van Greenwork Company: achterhalen wat de status is. (punt wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep)	Gezaghebber Rijna		Doorgeschoven naar de volgende stuurgroep
Nagaan of de noodzakelijke middelen voor onderhoud van de locatie Airport (1,5 – 1,8 miljoen dollar) zijn begroot.	Gedeputeerde Tjin Asjoe		1,5 mio moet nog uitgezocht worden
In relatie tot de punt kwaliteit benzine bij pompen: second opinion vragen na het eerste onderzoek in opdracht van Curoil	Rapport Curoil afwachten.		Curoil heeft de resultaten en gaan hier zelf iets over communiceren
Besluiten nemen in BC op de volgende punten:  Marktverkenning: A. Akkoord geven	Elvis Tjin Asjoe	18 juni tijdens de BC	



<p>op dat de onderhandelingen gestart kunnen worden met Curoil (1<sup>e</sup> in de ranking)</p> <p>B. Mandaat geven aan de voorzitter en vice voorzitter van de taskforce om namens de stuurgroep te gaan onderhandelen</p> <p>C. Akkoord geven op dat de overige partijen een bericht krijgen over de keuze en procedure (worden niet afgewezen)</p> <p>Financiering</p> <p>A. Onderzoeken met startpunt 0 USD in gedachten, of OLB een financiële bijdrage kan leveren voor het realiseren van een tank park en wat de bijdrage eventueel gaat zijn.</p> <p>Fuel Service Agreement</p> <p>A. Akkoord geven op de verlenging van de FSA tussen de drie partijen en een brief sturen voor 1 juli.</p>			
--	--	--	--

<p>B. Minimale periode moet een overbrugging zijn tussen nu ende realisatie van de nieuwe tanks</p> <p>C. Voorzitter en Vice voorzitter mandateren om de onderhandelingen hierover te voeren</p> <p>D. Aandacht schenken aan de situatie en relatie tussen beide partijen. Dit brengt te veel risico's met zich mee als het niet gebeurt</p> <p>(van alle punten komt er een besluit op schrift)</p>			
--	--	--	--





# 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 20 september 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe (afwezig)

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e) (lokaal support)

## 1. Opening door de voorzitter

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

## 3. Stand van zaken project Brandstof

(10)(2e) geeft een toelichting over het proces van de afgelopen maanden. Er is hard gewerkt aan de diverse scenario's die moeten voorkomen dat Bonaire in de situatie komt waarbij er als gevolg van een tekort aan HFO geen elektriciteit meer geproduceerd kan worden.

De drie besproken scenario's zijn:

A. Wachten op de OFAC-licentie (waiver)

B. Eenmalig transport van non-PDVSA HFO via jetty 1 door CUROIL.

C. Via een noodbevel beslagleggen op HFO bij BOPEC

De scenario's moeten in ieder geval voorkomen dat de run dry datum (datum waarop het HFO op raakt) te dichtbij komt.

#### 4. HFO Crisis

De OFAC-licenties (waivers) zijn verstrekt aan Curoil en Contour Global(CG). Hiermee kan Curoil "OFAC-compliant" tot maart 2020 weer transacties aangaan met PDVSA en de HFO kopen die nodig is voor de stroomvoorziening.

De licenties kennen een voorwaarde dat betalingen via een zogenaamde escrow account moeten lopen en enkel ten goede mogen komen van BOPEC op Bonaire (en niet PDVSA).

Deze voorwaarden zijn met de betrokken stakeholders en hun advocaten besproken.

Er is tot 4 oktober HFO bij Contour Global (later bijgesteld naar 2 oktober), daarna kan geen stroom meer worden geproduceerd.

Er zijn twee instrumenten om HFO op tijd bij CG te krijgen:

- Een escrow overeenkomst tussen partijen (de markt lost een en ander dan op)
- Een noodbevel waarmee HFO van BOPEC wordt gevorderd (ingeval de markt het niet kan oplossen)

In de gesprekken met de partijen is gebleken dat het tekenen van een overeenkomst lastig is op twee punten:

- Curoil houdt vast aan het leasen van tank 1910 van BOPEC. Curoil wil de tank in zijn geheel leasen uit voorzorg omdat Curoil vreest anders de eigendom van de HFO te verliezen. Deze kwestie is door de advocaat die namens OLB handelt, uitgezocht. Conclusie is dat vermenging van olie niet tot verlies van eigendom leidt.
- Bij BOPEC heeft men te maken met de gescheiden verantwoordelijkheden. (10)(2e) verantwoordelijk voor enkel de terminal van BOPEC. De eigendom van de olie zelf is van PDVSA in Caracas.

(10)(2e) legt verder uit dat er signalen van bereidheid tot het tekenen van de uit overeenkomst zijn. Gezaghebber Rijna heeft persoonlijk contact gehad met (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) was in de veronderstelling dat alle aspecten inmiddels geregeld waren. Hij heeft aangegeven dat PDVSA tot een snelle oplossing wilde komen.

De Taskforce verwacht spoedig een bericht waarin duidelijk wordt of men in Caracas deze overeenkomst ook daadwerkelijk gaat ondertekenen. Mocht dat niet het geval zijn dan wordt het noodbevel ingezet. De procedure tot uitreiking van het noodbevel wordt op zaterdag 21 september gestart. OM en politie zijn hierin gekend.



De opties A. escrow overeenkomst tekenen en B. voorbereiding van de uitreiking van een noodbevel staan beide derhalve nog open.

(10)(2e) geeft aan dat de ervaring met Caracas leert dat overeenkomst inhoudelijk goed geregeld kan zijn maar de uitvoering niet volgens de afspraken verloopt omdat men zich niet aan de vastgestelde deadlines houdt.

(10)(10)(2e) vult aan dat de escrow-rekening met een serie verplichtingen komt en nakoming hiervan volgens de strakke planning van belang zijn. Daarom moet ook het noodbevel klaarliggen in geval 4 oktober (c.q. 2 oktober) nadert en partijen nog niet aan alle verplichtingen hebben voldaan.

(10)(2e) vraagt of het niet mogelijk is om de jetty over te nemen met het lange termijn project in het vizier. Als reactie hierop legt dhr.

(10)(2e) uit dat de jetty 5 laadarmen heeft en dat de reparatie van elke laadarm minimaal een miljoen dollar kost. Voordat de jetty volledig gerepareerd is het project 5 miljoen dollar verder (nog los van de te vervangen buisleidingen en herstel van de tank). Met het project LTSFS wordt aan een stabiele toekomstige situatie gewerkt.

(10)(10)(2e) vraagt wat er gebeurt als de olie, dat via de escrow-agreement of noodbevel beschikbaar komt, in 2020 opraakt. Wat is het scenario na maart 2020?

(10)(2e) legt uit dat er aan diverse scenario's gewerkt wordt. Er ligt bij Bopec nog een voorraad HFO voor ongeveer 6 tot 7 jaar, vaak onder derdenbeslag. Ook is er nog een voorraad HFO die (nog) niet aan de eisen voldoet maar geschikt te maken is voor gebruik. Een scenario is verlenging van de waivers in maart 2020 of een noodbevelprocedure. De huidige jetty is in circa 9 maanden te repareren voor gebruik van aanvoer van buiten.

(10)(2e) wil graag weten wat er gebeurt als er op de afgesproken deadline geen standpunt ligt vanuit Caracas.

Het noodbevel wordt hoe dan ook voorbereid volgens (10)(2e). Het OM is inmiddels betrokken en geïnformeerd voor als partijen niet mee willen werken. Op basis van het noodbevel zijn management en medewerkers van BOPEC verplicht mee te werken om CTG uiteindelijk van HFO te voorzien. Mocht dit niet het geval zijn dan is inzet van de politie gegarandeerd.

Er mag geen tijd verspild worden. De wind neemt op dit moment op Bonaire af (windstille periode) en heeft het als gevolg dat de "run dry" datum nog verder naar voren kan schuiven.

Dit maakt ook dat de uiterste datum voor de uitreiking van een noodbevel maandag 23 september wordt.

## 5. Stand van zaken rondom Flamingo Airport

Brandveiligheidsvoorzieningen ontbreken grotendeels bij de luchthaven en ILT heeft LOD's opgelegd. De Taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine op de luchthaven verkleind werd, de vergunningen aangepast werden en afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). OTB moet in september

2019 de bouw van deze voorzieningen voltooid hebben. Dit is niet meer haalbaar, hierover zal in overleg met de ILT getreden moeten worden. Tot op dat moment zijn er aanzienlijke veiligheidsrisico's op Flamingo Airport.

- Het OLB heeft 1,050.000 USD gereserveerd voor het uitvoeren/bouw van veiligheidsvoorzieningen. Het ministerie van IenW heeft 100.000 euro toegezegd voor projectmanagement.
- De ILT zal vanaf 30 september een inspectie uitvoeren. Gezien het risico van een zgn. BLEVE scenario<sup>1</sup> zal ILT verder uitstel (na september) enkel toelaten als concrete stappen zijn gezet en concreet zicht is op realisatie. Als dit niet wordt aangetoond vervalt de mogelijkheid voor de luchtvaart om op Bonaire te tanken met alle consequenties van dien;
- Concrete stappen (inclusief budget) zijn uitvoerbaar maar grote knelpunt is de toegankelijkheid van OTB-rekeningen door (10)(2e) (10)(2e) en (10)(2e). Het bestuur van OTB kan op korte termijn geen transacties verrichten. Betalingen moeten daarom via het OLB dan wel een andere oplossing worden gezocht.

De benodigde gelden kunnen overgeboekt worden maar de directeur heeft hier geen toegang toe. (10)(2e) is geen ingezetene van Bonaire en moet om hier toegang toe te krijgen veel privé-gegevens verstrekken. Voor de korte periode waarvoor hij aangesteld is voor deze rol is hij niet bereid dit te doen.

Een optie is om Curoil – als tussenoplossing - opdrachten te laten geven voor de werkzaamheden en de kosten hiervan te verrekenen met hun bijdrage aan OTB.

**Actie:** Opdracht geven aan het hoofd financiën OLB en Directeur RenO binnen een week na de stuurgroep een oplossing voor te stellen aan de Gezaghebber.

## 6. Wat verder ter tafel komt

Contract (10)(2e) (10)(2e) geeft aan dat er naar verluid (mogelijk) een contract ligt met (10)(2e) en dat deze zo spoedig mogelijk beëindigd moet worden omdat geconcludeerd is dat geen advisering nodig (meer) is aangezien het contract van de directeur van OTB, wiens rechterhand hij was, niet is verlengd. Reeds ten tijde van het nog functioneren van de directeur bestond reeds twijfel over nut en noodzaak van advisering van de (10)(2e). Spoedige beëindiging is relevant omdat anders mogelijk betalingsverplichtingen blijven bestaan. Voorgesteld wordt om wvd. directeur OTB een gesprek aan te laten gaan met (10)(2e) en dat in dat gesprek meegedeeld wordt dat de samenwerking/contract per direct beëindigd wordt.

### Stand van Zaken LTSFS

Er wordt gestart met de onderhandelingen. Gereserveerde data hiervoor is 14, 15 en 16 oktober op Curaçao. Waarbij drie dagen



lang op verschillende thema's onderhandeld zal worden over de samenwerkingsovereenkomst

## 7. Datum eerstvolgende stuurgroep

Actie	Actiehouder	Datum	Status
Energievisie van Greenwork Company: achterhalen wat de status is. (punt wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep)	Gezaghebber Rijna		Doorgeschoven naar de volgende stuurgroep
Nagaan hoe het zit met de door voorgaande gedeputeerde toegezegde 5 miljoen dollar voor dit project. Tevens nagaan of de noodzakelijke middelen voor onderhoud van de locatie Airport (1,5 – 1,8 miljoen dollar) zijn begroot.	Gedeputeerde Tjin Asjoe		Er is vooralsnog geen geld beschikbaar
In relatie tot de punt kwaliteit benzine bij pompen: second opinion vragen na het eerste onderzoek in opdracht van Curoil	Rapport Curoil afwachten.		Curoil heeft de resultaten en gaan hier zelf iets over communiceren
Reeks afspraken inplannen	(10)(2e) i.s.m. (10)(2e)		
In gesprek gaan met de directie financiën.	(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)		

Oplossing zoeken zodat (10)(2e) opdrachten kan geven namens OTB.			
--	--	--	--



## Agenda Stuurgroep Brandstof 9 oktober 2019

### 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

### 2. Goedkeuring agenda

### 3. Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

### 4. HFO Crisis

*In de week van 23 september is een escrow overeenkomst tussen PDVSA, Curoil en BOPEC gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over betalingen en levering van HFO aan Contour Global. Run dry datum was 2 oktober (laatste HFO in tanks). Op 1 oktober heeft de eerste levering HFO plaatsgevonden.*

*De OFAC licenties lopen door tot mei 2020. Curoil en CGB zullen vroegtijdig nieuwe aanvragen moeten indienen bij OFAC. OFAC zal tzt erop letten dat de HFO opbrengsten niet naar PDVSA gaan maar naar (investeringen in) BOPEC)*

Mondelinge toelichting.

### 5 Stand van zaken onderhandelingen Curoil

*Herbevestiging financiële deelname OLB aan project Airport Zuid Locatie. Centrale vraag blijft of het OLB invloed wil hebben op eigendom en beheer van de opslag van commerciële brandstoffen (benzine, Kerosine en diesel) op de locatie Airport Zuid.*

*Hierover is in de stuurgroep van 14 juni het volgende besloten:*

*Gezien de noodzaak om snel tot de volgende projectfase te komen is het van belang vast te stellen dat de door het vorige Bestuurscollege toegezegde reservering van het OLB (5 mln. euro) voor het Brandstoffenproject niet is gemaakt. Dit beeld wordt bevestigd door gedeputeerde Tjin Asjoe. Gedeputeerde Tjin Asjoe geeft aan dat hij samen met het BC na zal gaan welke financiële ruimte wel op de begroting kan worden vrijgemaakt. .*

*Beslispunten:*

- a. Te onderzoeken in hoeverre marktfinanciering van de bijdrage van het OLB haalbaar is om door het vorige Bestuurscollege toegezegde bijdrage van 5 miljoen euro te compenseren (als alternatief). Met daarbij de opmerking dat minder financiële inbreng ook minder invloed/zeggenschap betekent.*
- b. Vast te stellen dat het BC uiterlijk 1 september 2019 een besluit moet nemen hierover*

*Actie Gedeputeerde Tjin Asjoe neemt deze punten mee naar de eerstvolgende BC-overleg.*

*De onderhandelingen met Curoil beginnen volgende week. Als het OLB ervoor kiest om eigendom en beheer volledig in commerciële handen te laten (zoals nu bij Hato het geval is dan is financiële deelname van 5 mil. Euro niet nodig. Wel men wel invloed dan moet het BC een uitspraak doen over de beschikbaarheid van dit budget. Ter bespreking*

## **6. Stand van zaken nieuwe HFO Terminal nabij Karpata (beheermodel/relatie met OTB)**

In eerdere stuurgroepen is gekozen voor de bouw van twee nieuwe terminals

- Diesel, benzine en kerosine bij Luchthaven zuid
- HFO infrastructuur omgeving BOPEC/Karpata met nieuwe opslag (twee tanks) bij Contour Global waarbij uit wordt gegaan van een nieuwe jetty en pijpleiding.

In de stuurgroep van 17 mei is gesproken over het beheermodel van de HFO terminal.

Hierover is het volgende gezegd:

“Uit oogpunt van publiek belang van de HFO levering wordt ervoor gekozen om de eigendom in handen van de overheid te houden. Hiervoor zal een nieuwe rechtspersoon worden opgericht”.

De huidige OTB heeft het eigendom van de kerosine infrastructuur bij de luchthaven. De statuten spreken van een “de uitoefening van een petroleumbedrijf”. Deze locatie wordt opgeheven en verplaatst naar luchthaven zuid.

Op locatie Bopec/Karpata komt nieuwe infrastructuur voor HFO en de eigendom komt bij een nieuw rechtspersoon.

Ter bespreking; Transitie/opheffing van huidige OTB naar nieuwe rechtspersoon.

## **7. Wat verder ter tafel komt**

## **8. Datum eerstvolgende stuurgroep**





# Verslag 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 LTSFS

Vergaderdatum 09 oktober 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe (afwezig)

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

(10)(2e)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e) (lokaal support)

## 1. Opening door de voorzitter.

De heer Rijna opent het overleg. Spreekt de woorden van dank uit voor het gedane werk in de afgelopen periode. Er is namens de gezaghebber een brief gestuurd naar alle betrokkenen. De heer Rijna geeft aan graag ook de betrokkenen van het ministerie van Buitenlandse Zaken te willen bedanken.

(10)(2e) (10)(2e) zal dit namens dhr. Rijna doen bij de betrokkenen.

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

## 3. Stand van zaken project Brandstof

In de week van 23 september is een escrow-overeenkomst tussen PDVSA, Curoil en BOPEC gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over betalingen en levering van HFO aan Contour Global. In deze overeenkomst worden betalingen op een derdenrekening bij de

escrow-agent (notaris) gezet, de agent toetst of betalingen voldoen aan de afspraken en maakt deze vervolgens over. Kern van het systeem is dat betalingen niet naar PDVSA mogen gaan maar naar BOPEC en alleen voor investeringen in de infrastructuur (jetty) en salarissen van het personeel. De overeenkomst is een eis van de OFAC Licentie aan Curoil en de Nederlandse overheid.

De voorbereiding van de overeenkomst met alle partijen vergde veel tijd maar kon voorkomen dat Bonaire op 2 oktober (run dry datum Contour Global) zonder HFO kwam te staan. Op 1 oktober heeft de eerste levering HFO plaatsgevonden en is een black out vermeden.

De situatie rondom BOPEC is nog altijd uiterst kwetsbaar en noodzaakt tot snelle realisatie van de lange termijn projecten. De OFAC-licenties lopen door eind tot maart 2020. Curoil en CGB zullen vroegtijdig nieuwe aanvragen moeten indienen bij OFAC. OFAC zal na maart beoordelen of HFO-opbrengsten niet naar PDVSA gaan maar naar (investeringen in) BOPEC. Dit is bepalend voor nieuwe licenties

#### 4. HFO Crisis

Ondanks dat er een getekende overeenkomst ligt loopt het proces in uitvoering niet geheel soepel. Dit proces wordt op dit moment intensief gemonitord door (10)(2e)

Het vertrouwen in PdVSA staat steeds meer onder druk. Er is contact opgenomen met (10)(2e) PdVSA) maar hier is geen terugkoppeling van ontvangen. Het noodbevel is hiermee met een getekende escrow-overeenkomst niet per definitie van tafel.

(1 (10)(2e) geeft aan dat het zaak is om het druk op de partijen de komende tijd maximaal gehouden moet worden. Ook gezien het erop lijkt dat sommige partijen ondanks de gemaakte afspraken, er onder uit willen komen.

(10)(10)(2e) rult hierbij aan dat er veel contact is onderling via de app en een aantal zaken die aandacht behoeven voorbij zijn gekomen.

- A. 19 oktober moet opnieuw nieuwe HFO aan Contour Global geleverd worden wil Bonaire niet zonder stroom komen te zitten;
- B. PdVSA moet een prijs leveren aan Curoil om een deal te kunnen sluiten en daadwerkelijk en op tijd een levering te kunnen realiseren.

#### 5. Stand van zaken onderhandelingen Curoil

(10)(2e) licht de eerdere besluitvorming over financiële deelname van het OLB aan project Airport Zuid Locatie toe. Centrale vraag blijft of het OLB-invloed wil hebben op eigendom en beheer van de opslag van commerciële brandstoffen (benzine, kerosine en diesel) op de locatie Airport Zuid.



De onderhandelingen met Curoil beginnen op 15, 16 en 17 oktober. (10)(2e) zijn door de stuurgroep gemandateerd. De fundamentele uitgangspunten voor een samenwerkingsovereenkomst worden besproken. De verwachting is dat het vooral om de vraag naar financiële deelname van partijen zal gaan.

Kernvraag blijft of het OLB financieel wil deelnemen. Eigendom en beheer kan ook volledig in commerciële handen komen (zoals nu bij Hato het geval is) en dan is financiële deelname (van bijvoorbeeld 5 mil. Euro) niet nodig.

Wil men wel invloed dan moet het BC een uitspraak doen over de beschikbaarheid van dit budget.

(10)(2e) geeft ook aan dat dit punt vaker ter sprake is gekomen en dat er behoefte is aan een concreet antwoord op dit punt. Uiterlijk maandag 14 oktober moet de taskforce/ gemandateerden voor de onderhandelingen weten wat het standpunt van OLB gaat zijn in de onderhandelingen.

De gezaghebber geeft aan dat hij dit verder zal oppakken en bespreken met gedeputeerde Tjin Asjoe. Gezaghebber stelt dat het Bonaire nog steeds een klein eiland is die de middelen niet kan veroorloven en daardoor ook niet kunnen concurreren tegen partijen zoals Den Haag of een partij zoals Curoil uit Curaçao.

(10)(2e) benadrukt dat de keuze om de HFO volledig in publieke handen te houden door eigendom van terminal Karpata in een overheids NV te brengen reeds gemaakt is en dat het voornamelijk gaat om het al dan niet hebben van invloed op benzine, kerosine en diesel.

Gezaghebber verzoekt om de waarde van grondeigendom ook mee te nemen in de discussie sprekers zijn het eens dat elke financiële inbreng van partijen belangrijk is in de onderhandelingen.

## 6. Stand van zaken nieuwe HFO Terminal nabij Karpata (beheermodel/relatie met OTB)

(10)(2e) geeft aan dat de stuurgroep eerder ook gesproken heeft over het beheermodel van de nieuwe Terminal Karpata. Er is voor gekozen om de eigendom in handen van de overheid te houden en een nieuwe rechtspersoon op te richten. Dit roept de vraag op wat er moet gebeuren met de huidige OTB. OTB is qua statuten niet ingericht op de nieuwe taak. Bovendien zal eigendom van de huidige infrastructuur op de luchthaven komen te vervallen omdat dit allemaal verplaatst wordt naar de overkant van de landingsbaan. Daarnaast speelt ook de beeldvorming over OTB gezien de recent publiciteit die gegeven is aan integriteit van het management. Een nieuw rechtspersoon is ook een voorwaarde voor de bijdrage van het Rijk. Binnenkort zullen er door de voorzitter van de Taskforce gesprekken gevoerd worden met de waarnemend directeur van

OTB en de Raad van Commissarissen waarbij de afbouw, liquidatie OTB en nieuw overheids NV nader besproken wordt. De gezaghebber geeft aan zich te kunnen vinden in de lijn van het pad die belopen wordt. Hij kan niet namens heel het bestuur spreken maar verwacht ook dat de denklijn gelijk is. Gezaghebber voegt verder aan dit punt toe dat het geduld wat er is met PdVSA gezien de situatie die er continu ontstaat door de huidige banden, aan het opraken is. En geeft aan dat er wellicht gedacht moet worden aan een scenario waarin BOPEC door een ander bedrijf overgenomen kan worden. Want de locatie is te allen tijde interessant voor partijen.

(10)(2e) geeft aan dat overname van heel BOPEC enorme investeringen vergt en dat de HFO-voorziening veiligstellen voor betrekkelijk weinig middelen kan. Dat zijn ook de doelen van dit project. Reparatie jetty, plaatsen van een buisleiding en bouw van tanks vergt ca 5 miljoen euro terwijl overname BOPEC minimaal enkele honderden miljoenen euro's kost alleen al qua herstel infrastructuur.

De gezaghebber ziet graag dat er breder gekeken wordt naar de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat het maximale uit deze locatie (strategische plek) gehaald kan worden. Bijvoorbeeld een samenwerking aangaan met Citgo Aruba. De ideeën hierover zal hij binnenkort ook delen met de heer Pete Hoekstra die naar Bonaire komt (Amerikaanse ambassadeur in Den Haag). Suggestie is om een goed beeld te kunnen krijgen van de situatie rondom de nieuwe locatie waar over gesproken wordt deze eens te bezoeken met het gehele BC.

#### **Datum eerstvolgende stuurgroep**

**Maandag 21 oktober;** bedoeld om een terugkoppeling te geven van de eerste onderhandelingsronde.

Actie	Actiehouder	Datum	Status
Energievisie van Greenwork Company: achterhalen wat de status is. (punt wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep)	Gezaghebber Rijna		Doorgeschoven naar de volgende stuurgroep
Nagaan hoe het zit met de door voorgaande gedeputeerde toegezegde 5 miljoen dollar voor dit project. Tevens nagaan of de noodzakelijke middelen voor onderhoud van de locatie Airport (1,5 – 1,8 miljoen dollar) zijn begroot.	Gedeputeerde Tjin Asjoe	14 -10- 2019	Er is voorsnog geen geld beschikbaar (open). Middelen locatie airport zijn beschikbaar bij OLB



In relatie tot de punt kwaliteit benzine bij pompen: second opinion vragen na het eerste onderzoek in opdracht van Curoil	Rapport Curoil afwachten.		Curoil heeft de resultaten en gaan hier zelf iets over communiceren
Reeks afspraken inplannen	(10)(2e) i.s.m. (10)(2e)		
In gesprek gaan met de directie financiën. Oplossing zoeken zodat (10)(2e) opdrachten kan geven namens OTB.	(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)		



# 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)(2e) com

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 08 november 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe (afwezig)

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e)

(10)(2e) (lokaal support)

(10)(2e)

## 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

Gezaghebber Rijna opent het overleg en deelt mee dat de heer Tjin Asjoe helaas niet aanwezig is wegens de Conferentie Masterplan 2030.

(10)(2e) geeft aan te betreuren dat gedeputeerde Tjin Asjoe al meerdere malen afwezig was bij een stuurgroep die juist geïnstalleerd is omdat dit een zeer urgent en belangrijk dossier is. Namelijk brandstofzekering voor Bonaire.

Dhr. Rijna zal dit boodschap met gedeputeerde Tjis Asjoe delen en in ieder geval er te zijn voor de continuïteit en is niet voor niets een voorzitter.

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd. Idem het verslag van 9 oktober 2019.

### 3. Stand van zaken project Brandstof

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

### 4. Stand van zaken bestaande brandstof opslagen Bonaire

Overzicht stand van zaken bestaande locaties en relatie met nieuwbouw lange termijn project

#### Curoil Terminal Hato

Tijdelijke vergunning verleend hangende verplaatsing functies naar airport zuid

Opslagvolumes verkleind

Tijdelijke brandveiligheidsvoorzieningen gerealiseerd obv eisen vergunning

Investerings Curoil c (10)(1c)

Status; Tijdelijke situatie in afwachting van nieuwbouw Airport Zuid die voldoet aan vergunning

#### OTB Terminal Luchthaven

Tijdelijke vergunning verleend hangende verplaatsing functies naar airport zuid

Opslagvolumes verkleind

Tijdelijke brandveiligheidsvoorzieningen verplicht obv eisen vergunning

Investerings OTB ca (10)(1c)

Status: Tijdelijke situatie in afwachting van nieuwbouw Airport zuid. voldoet niet aan vergunning, ILT heeft uitstel verleend.

#### HFO infrastructuur BOPEC

In bezit van milieuvergunning met verplichte investeringsregiem in veiligheid

Status; Tijdelijke situatie in afwachting van realisatie HFO Jetty, buisleiding en Opslag

Afhankelijkheid van PDVSA en OFAC-verplichtingen. OFAC-licenties zijn verleend tot 31 maart 2020.

OFAC zal nieuwe licenties enkel verlenen als concreet zicht is op beëindiging van afhankelijkheid met PDVSA.

Dit betekent dat een verlenging van de licentie voor de aankoop door curoil van HFO bij BOPEC/PDVSA enkel slaagt als een nieuwe aanvraag vergezeld is van een overtuigende "wind down strategie" van de relatie met BOPEC/PDVSA.

Deze strategie moet minimaal bestaan uit een aantoonbaar voortgang van de lange termijn project met andere woorden dat de planning zoals eerder bij OFAC is ingediend nageleefd wordt.

Deze planning brengt met zich mee dat uiterlijk januari een samenwerkingsovereenkomst met de gekozen marktpartij getekend moet zijn.



## 5. Stand van zaken onderhandelingen marktpartij

Op 21 oktober heeft de stuurgroep een informele terugkoppeling gekregen van de onderhandelingen met de marktpartij. Tijdens de eerste gesprekken zijn ten aanzien van alle thema's de posities van partijen geïnventariseerd. Deze thema's betreffen uiteenlopende zaken zoals leveringszekerheid, veiligheid, beheer en onderhoud eigendom en hiermee samenhangende onderwerpen zoals aandelenverhouding, Special voting rights, Concessievoorwaarden en Reguleringsskader (prijzenwet BES).

Gebleken is dat op de meeste thema's ruimte is voor een overeenkomst maar dat bij het onderwerp eigendom de marktpartij uitgaat van een meerderheidsbelang van minimaal 51%.

Op dat moment was geen standpunt van het OLB bekend t.a.v. eigendom.

Op 6 november heeft de verantwoordelijke gedeputeerde aan de taskforce meegegeven een meerderheidsbelang van minimaal 51% bij voorkeur 100% na te streven.

Definitieve standpuntbepaling dient plaats te vinden voor 25 november plaats te vinden gezien de tweede ronde van gesprekken met marktpartij.

Dit standpunt kan enkel worden ingebracht na instemming van de stuurgroep en op basis van een sluitend dekkingsvoorstel.

*Ter illustratie vereenvoudigd overzicht van eigendom en belang*

Uitgangspunten	Sterk belang OLB	Gespreid belang	Sterk belang Markt
Eigendom	OLB min 51%	49%/49%/2 % Rijk	Markt min 51%
Tot investering 22 miljoen euro	Min 11 milj euro Waarvan 5 uit regiofondsen (*)	-	11 milj door markt
Veiligheid	Voldoen aan ILT	idem	idem
Good Governance	PPS constructie	PPS en staatsdeel	PPS constructie
Commercieel verantwoord	Risico's voor marktpartij?	Risico's verdeeld	Beperkte risico's
Aanvaardbare brandstof prijzen	prijnsregulering	prijnsregulering	Prijnsregulering

(\*) Niet meegenomen uitkoop terminal Hato  
Zorgvuldigheidsrisicos RFP proces en project

**Datum eerstvolgende stuurgroep**

**Maandag 21 oktober;** bedoeld om een terugkoppeling te geven van de eerste onderhandelingsronde.

Actie	Actiehouder	Datum	Status
Energievisie van Greenwork Company: achterhalen wat de status is. (punt wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep)	Gezaghebber Rijna		Doorgeschoven naar de volgende stuurgroep
Nagaan hoe het zit met de door voorgaande gedeputeerde toegezegde 5 miljoen dollar voor dit project. Tevens nagaan of de noodzakelijke middelen voor onderhoud van de locatie Airport (1,5 – 1,8 miljoen dollar) zijn begroot.	Gedeputeerde Tjin Asjoe	14 -10- 2019	Er is voorsnog geen geld beschikbaar (open). Middelen locatie airport zijn beschikbaar bij OLB
In relatie tot de punt kwaliteit benzine bij pompen: second opinion vragen na het eerste onderzoek in opdracht van Curoil	Rapport Curoil afwachten.		Curoil heeft de resultaten en gaan hier zelf iets over communiceren
Reeks afspraken inplannen	(10)(2e) i.s.m. (10)(2e)		
In gesprek gaan met de directie financiën. Oplossing zoeken zodat (10)(2e) opdrachten kan geven namens OTB.	(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)		



BZK

DGKR

Contactpersoon

(10)(2e)

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

(10)(2e) @minbzk.nl

Datum

20 november 2019

Kenmerk

# agenda

DGO duurzame leveringszekerheid brandstof Bonaire

Vergaderdatum en -tijd

Vergaderplaats

Deelnemers

## Tijdspad

- 25-28 nov: onderhandelingen Taskforce brandstof met marktpartij
- 25 of 27 nov: DGO (agendareserveringen)
- 6 of 13 dec: BWO VEN inclusief onderdeel brandstof Bonaire

## 1. Stand van zaken vitale infrastructuur brandstof – bijlage 1

- De drie bestaande brandstof opslagen op Bonaire verkeren in de problemen door onzekerheden met de levering van brandstof ten behoeve van de energiecentrale, benzine en diesel voor het transport en de onveilige opslag van kerosine op de luchthaven van Bonaire.
- Het afgelopen 1,5 jaar hebben een reeks van voorvallen (Beslaglegging Conoco Phillips, Lasten onder Dwangsom van de ILT/RWS en de Amerikaanse sancties op Venezuela) tot gevolg gehad dat vitale infrastructuur en processen op Bonaire op meerdere momenten bijna waren uitgevallen.
- Om deze problematiek het hoofd te bieden is een interdepartementale Taskforce Brandstof opgericht die tot taak heeft structurele oplossingen voor te dragen en deze te implementeren. Daarbij heeft deze Taskforce ook de opdracht de bestaande vitale infrastructuur 'in de lucht te houden' gedurende de bouw van nieuwe terminals die naar verwachting in 2021 klaar moet zijn.
- Door het Bestuurscollege van Bonaire is op advies van de Taskforce twee locaties aangewezen als toekomstige opslag locaties voor Brandstoffen. Het gaat om een locatie nabij BOPEC (Karpata) en de locatie bij Luchthaven Zuid.

## 2. Ambtelijke organisatie brandstof

- In juni 2018 is besloten om de lokale taskforce (OLB) met de Taskforce vanuit het Rijk samen te voegen waardoor de volgende organisatiestructuur werd gerealiseerd.
  - Stuurgroep (Voorzitter Gezaghebber, Gedeputeerde OLB en Directeuren Rijk)
  - Taskforce Brandstof Bonaire bestaande uit:



- Voorzitter IenW ((10)(2e))
- Plaatsvervangend Voorzitter ((10)(2e)) ((10)(2e)) ((10)(2e))
- Deelnemers EZK en BZK, Directie RenO en Juridische Zaken (OLB)
- Stakeholders: Curoil, Oil Trading Bonaire (OTB), Water- en Energiebedrijf Bonaire (WEB), Contour Global, Bonaire International Airport (BIA), Brandweer CN.
- o Interdepartementaal kerngroep brandstof (Standpuntvorming Rijk BZK/EZK/IenW/BZ inclusief juristen)
- Voor het jaar 2020 vraagt de continuering van de werkzaamheden van de Taskforce een financiering van 450.000 euro. Deze middelen zijn nodig voor extern technisch, financieel, juridisch advies en lokale ondersteuning.

**Beslispunt:** U wordt gevraagd om in te stemmen met het verdelen van de Taskforce kosten voor het jaar 2020 door IenW, EZK en BZK. Elk financiert een derde deel (150.000 euro); EZK en BZK maken deze bedragen over naar IenW.

### 3. Structurele oplossing: nieuwe beheerconstructie

- Welke scenario?

### 4. Noodoplossingen

Met noodverordening

- Onteigening olievoorraad BOPEC
- Vroegtijdig opzeggen erfpachtcontract BOPEC terrein.

Met OFAC licentie – bijlage 2

- Schip met aanvoer (non-)PdVSA olie, gebruik makend van slangensysteem, opslaan in BOPEC tank.
- Schip met aanvoer (non-)PdVSA olie gebruik makend van jetty in slechte staat, opslaan in BOPEC tank.

**Beslispunt:** PM

### 5. Herziening takenverdeling olie – bijlage 3

- De takenverdeling tussen Rijk en openbaar lichaam met betrekking tot brandstofleveringszekerheid, zoals dat in 2010 is vastgesteld, moet worden herzien en zo nodig geactualiseerd.
- Hierbij wordt ook gekeken naar de rol die COVA op termijn in CN kan spelen. Niet alleen in termen van advies en expertise aan het openbaar lichaam, maar ook als het gaat om de mogelijkheid tot uitbreiding van het solidariteitsstelsel met CN.
- Ook wordt bij de herziening de Prijzenwet BES onder de loep genomen. Nu kan het openbaar lichaam de brandstofprijzen bepalen bij de pomp. Maar met het oog op het borgen van realistische commerciële marges is dit element evenwel van belang voor een duurzame brandstofleveringszekerheid op Bonaire.

**BZK**  
DGKR

**Datum**  
20 november 2019

**Kenmerk**

**Beslispunt:** u wordt gevraagd om ermee in te stemmen dat COVA (in opdracht van EZK) een onderzoek opstart naar de hierboven genoemde onderdelen en daar aanbevelingen over doet.

**Voorzitter**

Edison Rijna

Gezaghebber Bonaire

**Bestuurskantoor**Plaza Reina Wilhelmina 1  
Bonaire CN

# Verslag stuurgroep

(10)(2e) iGBrandstoffen

(10)(2e)

Stuurgroep Brandstoffen

M +599 (10)(2e)

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

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 29 november 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep  
Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (EZK)

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

(10)(2e) (lokaal support)

(10)(2e)

## 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

Gezaghebber Rijna opent het overleg. Het overleg is later gestart dan wat de bedoeling was gezien de technische uitdagingen. (10)(2e) (10)(2e) heeft zich geëxcuseerd gezien zijn andere verplichtingen.

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd

## 3. Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

Zoals eerder aangegeven hebben elk partij de kans gekregen om hun voorkeurspositie aan te geven. Inmiddels heeft ook het openbaar lichaam Bonaire hun positie bepaald. Kortgeleden is de taskforce geïnformeerd en heeft OLB, gezien de discussies die er



zijn geweest in het verleden, bepaald dat zij kiezen voor de verhouding 0% aandeel voor de markt partij en 100% aandeel voor de overheid. Dit betekent 100% Rijk combinatie met OLB of 100% in bezit van het Rijk en dus verantwoordelijkheid van NL. Het principiële punt is dat de assets zoals brandstof in de handen moet zijn van de overheid. Dit is ook voltallig bevestigd in het bestuurscollege.

Dhr. Rijna informeert dat er vanmiddag een brief wordt opgesteld zal worden gericht aan Den Haag. Deze positie is een politiek strategische keuze die gemaakt is en ontzettend van belang is voor Bonaire.

Dhr. Tjin Asjoe vult erbij aan dat er nog afspraken gemaakt moeten worden met betrekking tot de verhoudingen.

De argumenten om een dergelijke positie in te nemen is:

- Om de onafhankelijkheid van Bonaire/ Nederland te waarborgen.
- Gezien de ervaring met de huidige geopolitieke situatie. Curoil is een staatsbedrijf. De situatie kan nu stabiel zijn maar het is onvoorspelbaar
- Er zijn twijfels over de toekomst en is deze positie daarom ook een bestuurlijke overweging.

(10)(2e) bevestigt kennis te hebben genomen van dit standpunt. Namens EZK reageert (10)(2e) en vraagt hoe de financiering voorgesteld wordt.

De (10)(2e) adviseert om op de brief die naar Den Haag verstuurd zal worden, af te wachten.

#### **4. Stand van zaken besluitvorming OLB over eigendom nieuwe tankparken**

(10)(2e) geeft aan dat er nog een inhoudelijk standpunt bediscussieerd wordt vanuit Den Haag en blij te zijn dat er een standpunt is.

Curoil is inmiddels geïnformeerd. Dit is volgens eigen zeggen gevallen als een koude douche maar zijn bereid om de vooraf ingenomen positie te verlaten.

#### **5. Stand van zaken onderhandelingen marktpartij**

Ondanks de positie die ze hadden hebben ze aangegeven dat de distributie voor hun belangrijker is. Het niet hebben van assets als bezit brengt notabene minder risico's met zich mee en zien daardoor voornamelijk geen reden om af te haken zolang de optie tot distributie er nog is.

Dhr. Tjin Asjoe vult aan ter verduidelijking dat de houding van het bestuurscollege ten opzichte van de posities niet betekend BC richting marktpartijen niet betekend dat een eventuele samenwerking met marktpartijen op losse schroeven staat. En is blij te horen dat Curoil nog positief in staat. Ook na de boodschap. Er is zelfs een voorkeur gezien lange samenwerkingsrelatie die er is. Dhr. Tjin Asjoe onderschrijft ook dat er op geen enkel moment

een gevoel moet ontstaan dat de marktpartij traject op losse schroeven staat.

## 6. Stand van zaken noodscenario's Energievoorziening

(Bijlage)

Gezien de huidige situatie is een overzicht voor de stand van zaken. Van belang is dat er keuzes gemaakt worden over hoe het verder moet met de HFO-voorziening na 31 maart. Het komt op neer dat het voor BuZa wordt bijzonder moeilijk wordt om een verlenging te krijgen van OFAC.

Om hierop voor te sorteren heeft BOPEC inmiddels een plan ingediend waar ze een noodscenario presenteren. Echter dit is afhankelijk van de verlenging van OFAC.

Dat er een noodscenario kan komen wordt steeds realistischer maar het is niet onmogelijk om een oplossing te vinden. Het verzoek is dan ook om scherp te kijken welke scenario's realistisch is. De boodschap moet duidelijk zijn: De situatie kan heel kritisch worden.

Als aanvulling brengt (10)(10)(2e) is dat er gerealiseerd moet worden dat de tijd die er nu nog resteert erg kort is.

Als het uiteindelijk op scenario 4 uitkomt is de situatie wellicht de snelste oplossing maar brengt het nodige ingewikkeldheden met zich mee.

In de scenario 4 krijgen we niet alleen maar te maken met de Nederlandse instanties maar de uitdaging zit hem in het te maken hebben met andere partijen buiten de Nederlandse instanties. Een besluit moet genomen worden.

Gewenst is dat er een duidelijke beslissing komt of steun voor het uitwerken van een noodscenario.

De tabel is als bijlage verstuurd en suggesties of meerdere opties welkom. Belangrijk is dat er nu al aan de opties gewerkt gaat worden.

Ook wanneer de keuzes gemaakt worden is het wenselijk dat er een gezamenlijke uiting van steun komt voor het dan te maken keus.

Voorstel: crisismanager ermee aan de slag laten gaan en in december een voorkeur uitspreken.

(10)(2e) vult aan dat het mooi zou zijn als het dat gekozen invalshoek leidt tot een structurele oplossing.

## 7. Wat verder ter tafel komt

Graag de stuurgroepen op een ander dag anders dan de vrijdagen inplannen.

## 8. Datum volgende stuurgroep

Donderdag 19 december 2019

## **Agenda Stuurgroep Brandstof 29 november 2019**

- 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)**
- 2. Goedkeuring agenda**
- 3. Stand van zaken project Brandstof**  
*Toelichting door* (10)(2) (10)(2e)
- 4. Stand van zaken besluitvorming OLB over eigendom nieuwe tankparken**  
*Ter bespreking*
- 5. Stand van zaken onderhandelingen marktpartij**  
*Ter bespreking*
- 6. Stand van zaken noodscenario's Energievoorziening (zie bijlage)**  
*Ter bespreking*
- 7. Wat verder ter tafel komt**
- 8. Datum volgende stuurgroep**



## Agenda | Stuurgroep Brandstof

Donderdag 19 december 2019

1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)
2. Goedkeuring agenda
3. Stand van zaken project Brandstof  
Terugkoppeling langetermijn oplossing LTFS  
Toelichting door (10)(2e)
4. HFO Crisis  
Terugkoppeling voorbereiding maatregelen.  
Toelichting door (10)(2e)
5. Wat verder ter tafel komt
6. Datum eerstvolgende 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

# Verslag stuurgroep

Betreft Brandstoffen LTSFS

Vergaderdatum 19 december 2019

Vergaderplaats VC | BC

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Evis Tjin Asjoe

(10)(2e) (10)(2e) RenO (OLB)

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

LTSFS)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (IenW)

(10)(2e) (BZK-KR)

(10)(2e) (EZK)

(10)(2e) (EZK)

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

(10)(2e) (lokaal support)

(10)(2e)

## 1. Opening en mededelingen door de voorzitter

(10)(2e) is aangeschoven aan tafel. Hij is crisismanager voor alle energiemarkten en beleidsmatig verantwoordelijk voor COVA. (10)(2e) is de volger van (10)(2e) en is samen met (10)(2e) bezig met de noodmaatregelen.

## 2. Goedkeuring agenda

## 3. Stand van zaken project Brandstof

Terugkoppeling lange termijn oplossing LTFS

Eigendoms kwestie heeft veel in belang gestaan. Er is een brief gestuurd naar Den Haag. Dit is dan ook het onderwerp voor een overleg van 3DG's. Urgentie van totstandkoming van een samenwerkingsovereenkomst is benadrukt.

Conclusie 49 /49 /2 verhouding 49% privaat 49% olb en 2% Rijk als staatsdeelneming.

Positie van OLB blijft vooralsnog gestand na het gesprek met gedeputeerde en de gezaghebber. BC geeft expliciet aan te blijven staan achter de inhoud van hun brief. 0% positie van een marktpartijen. Publiek bezit voor wat betreft de terminal. Er zijn diverse gesprekken hierover gevoerd. Er is nu een escalatie nodig om verder te komen. Gister zijn diverse opties besproken en gedeputeerde en gezaghebber zullen een reis maken richting Den Haag om dit te bespreken anders tijdens het bezoek van minister Knops.

De laatste optie heeft een sterke voorkeur.

(10)(2e) benadrukt dit is dan ook de laatste kans om tot conclusie te komen. Dan lukt het niet om een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen en is Bonaire gedwongen noodmaatregelen te nemen. OFAC-verlening gaat dan niet lukken.

Urgentie is goed geland. CTG, Curoil en Bopec maken zich zorgen. Er moet heel concreet iets liggen voor het bezoek van staatssecretaris Knops.

Bezoek moet zodanig worden voorbereid dat je mogelijkheden ziet om afspraak te maken. Kansrijk als de voorbereiding gedegen is. Veel water door de wijn voor positiebepaling. Aan de Haagse kant is er geen principiële emotionele drive.

Hoe je een publieksbelang borgt moet voor staan volgens (10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e) geeft aan dat het voor staat zoals het er ligt is juist een borging is van het publieke belang. Haagse kant deelt de zorgen niet als het gaat om deelneming van publieke partij.

(10)(2e) vraagt zich af wat erop tegen is om niet met een private partij zaken te doen. En als het publieke partij het kan financieren dan moet het geen probleem zijn?

(10)(2) (10)(2e) geeft aan dat publieke partijen gelden met zich mee brengen. Waarbij het absolute voorwaarde is aantoonbaar maken dat de zaken gefinancierd kunnen worden. 100% dekkingsvoorstel (bankgaranties ed) dit geldt voor elk deelnemende partij. Dit wordt gevraagd aan OLB indien zij dit volledig willen financieren maar ook aan de deelnemende partijen. (Vereiste traject)

Is het Rijk bereid om mee te werken aan bankgarantie. Verstandig om heel fundamenteel te kijken naar wat en hoe gefinancierd wordt.

Bereidheid van het Rijk is volgens (10)(10)(2e) niet een item om in deze stuurgroep te bespreken.

De heer Rijna benadrukt dat Bonaire wil gaan voor betaalbaar, duurzaam, onafhankelijk garantie van brandstof. Met een samenwerking als deze zien zij niet dat dit gegarandeerd gaat worden gezien het partij in kwestie al meer marge wenst te maken.



Deadline voor de onderhandelingen moet in de gaten gehouden worden anders meteen overgaan naar noodmaatregelen.

We kunnen niet voorbijgaan aan besluiten van BC ook in relatie tot een transparant traject. Volgens de objectieve criteria is de partij uitgekomen stelt (10)(2e).

Afwijken moet dan een gesprek worden maar zomaar afwijken heeft juridische consequenties.

Dhr. Rijna benadrukt dat zij een ander houding van dit partij ervaren op andere momenten. Met een samenwerking met deze partij ziet de bc niet dat ze de doelstellingen gaan bereiken.

Als er feiten zijn is het goed om te weten. Stelt (10)(2e).

Dhr. Rijna moet de marge verhoging wens en een het niet transparante opbouw van de prijzen als redenen voor de twijfels en wantrouwen.

Dit is te achterhalen volgens (10)(2e) en de nodige gegevens zijn in bezit van de taskforce.

(10)(2e) deelt de mening van de rest van het bestuur en geeft aan ook de partijen heel verschillend te ervaren en vraagt om meer alertheid. Er moet duidelijkheid komen in de daadwerkelijke houding van dit partij.

Er moet een modus gevonden worden om feiten met elkaar te delen volgens (10)(2e) en achterhalen hoe het per eiland opgebouwd is.

(10)(2e) geeft aan het proces lang te vinden duren, 31 maart komt eraan, Knops gaat naar Bonaire en (10)(2e) werkt nog aan de aan noodmaatregelen.

De noodmaatregelen brengen ook kosten met zich mee.

#### 4. HFO Crisis

Namens EZK worden een aantal noodmaatregelen doorgenomen door (10)(2e). Deze week worden de gesprekken gevoerd met Curoil Bopec en CTG

Gedacht wordt vanuit EZK om de faciliteiten van Bopec te gebruiken, echter daar te veel risico's aan verbonden.

EZK gaat aan de slag met een barge en deze komt bij de luchthaven. Aanpassingen voor noodzakelijk en op korte termijn gerealiseerd worden. (10)(2e) schrijft op dit moment een advies en wordt rondgestuurd naar de Taskforce.

Er wordt voornamelijk gekeken naar wat het snelste verkregen kan worden, het snelst, goedkoopst en meest efficiënte optie is. Eind van de middag worden de bevindingen gedeeld met de rest.

Er is geen overeenkomst betekend dat het Rijk noodmaatregelen uit moet voeren.

In januari 2020 moet een definitief besluit genomen zijn zodat de voorbereidingen getroffen kunnen worden.

Als de noodmaatregel toegepast wordt, wordt er geen HFO meer afgenomen van Bopec/ PdVSA

Deze noodmaatregel inzetten betekend na aantal maanden faillissementsverklaring voor Bopec. Dit heeft aanzienlijk veel hoeveelheid sociale consequenties.

100 d barrel (10 maanden, cijfers CTG) die voldoet> als je een  
licentie hebt  
2 licenties 1 installatie en 1 handel in olie.  
Waarschijnlijk toch tijdelijk noodmaatregelen inzetten.  
Risicoanalyse gemaakt worden.  
Tijdelijke situaties zijn gecreëerd hangende aan een structurele  
oplossing  
Suggestie twee zaken splitsen.  
Eerst samenwerking overeenkomst en dan focus kiezen  
Vraag aan (10)(2e) handig iom de argumenten die op tafel komen de  
stukje van faillissement bopec meenemen. Integraal beeld.

## 5. Wat verder ter tafel komt

Er moet heel snel afspraken gemaakt worden over de te volgen  
procedure. Richting besluitvorming en richting een  
samenwerkingsovereenkomst. Helder maken welk besluit  
wanneer genomen moet worden.

## Agenda Stuurgroep Brandstof 20 september 2019

### 1. Opening en mededelingen door de voorzitter (gezaghebber)

### 2. Goedkeuring agenda

### 3. Stand van zaken project Brandstof

Toelichting door (10)(2e)

### 4. HFO Crisis

*De OFAC licenties zijn verstrekt aan Curoil en Contour Global. Hiermee kan Curoil "OFAC compliant" weer transacties aangaan met PDVSA en de HFO kopen die nodig is voor de stroomvoorziening.*

*De licenses kennen een voorwaarde dat betalingen via een zgn. escrow account lopen en enkel ten goede mogen komen van BOPEC (en niet PDVSA).*

*Er is tot 4 oktober HFO bij Contour Global, daarna kan geen stroom meer worden geproduceerd.*

*Er zijn twee instrumenten om HFO op tijd bij CGB te krijgen:*

- *Een escrow overeenkomst tussen partijen (de markt lost een en ander dan op)*
- *Een noodbevel waarmee HFO van BOPEC wordt gevorderd (ingeval de markt het niet kan oplossen)*

*De laatste stand van zaken wordt mondeling toegelicht.*

### 5 Stand van zaken rondom Flamingo Airport;

*Brandveiligheidsvoorzieningen ontbreken bij de luchthaven en ILT heeft sancties opgelegd. De taskforce heeft in het najaar 2018 in overleg met betrokkenen bevorderd dat de opslagvolume kerosine op de luchthaven verkleind werd, de vergunningen aangepast en afspraken werden gemaakt over tijdelijke veiligheidsvoorzieningen (gedurende de bouw van de nieuwe terminals). OTB moet in september 2019 de bouw van deze voorzieningen voltooid hebben. Tot op dat moment zijn er aanzienlijke veiligheidsrisico's op Flamingo Airport.*

- *Het OLB heeft 1,050.000 USD gereserveerd voor het uitvoeren/bouw van veiligheidsvoorzieningen. Het ministerie van IenW heeft 100.000 euro toegezegd voor projectmanagement.*
- *De ILT zal vanaf 30 september een inspectie uitvoeren. Gezien het risico van een zgn. BLEVE scenario<sup>1</sup> zal ILT verder uitstel (na september) enkel toelaten als concrete stappen zijn gezet en concreet zicht is op realisatie. Als dit niet wordt aangetoond vervalt de mogelijkheid voor de luchtvaart om op Bonaire te tanken met alle consequenties van dien;*
- *Concrete stappen (inclusief budget) zijn uitvoerbaar maar grote knelpunt is de toegankelijkheid van OTB rekeningen door (10)(2e) (10)(2e) en (10)(2e)(2e) (10)(2e) (10)(2e) Het bestuur van OTB kan op korte termijn geen transacties verrichten. Betalingen moeten daarom via het OLB danwel een andere oplossing worden gezocht.*

#### Ter Besluitvorming:

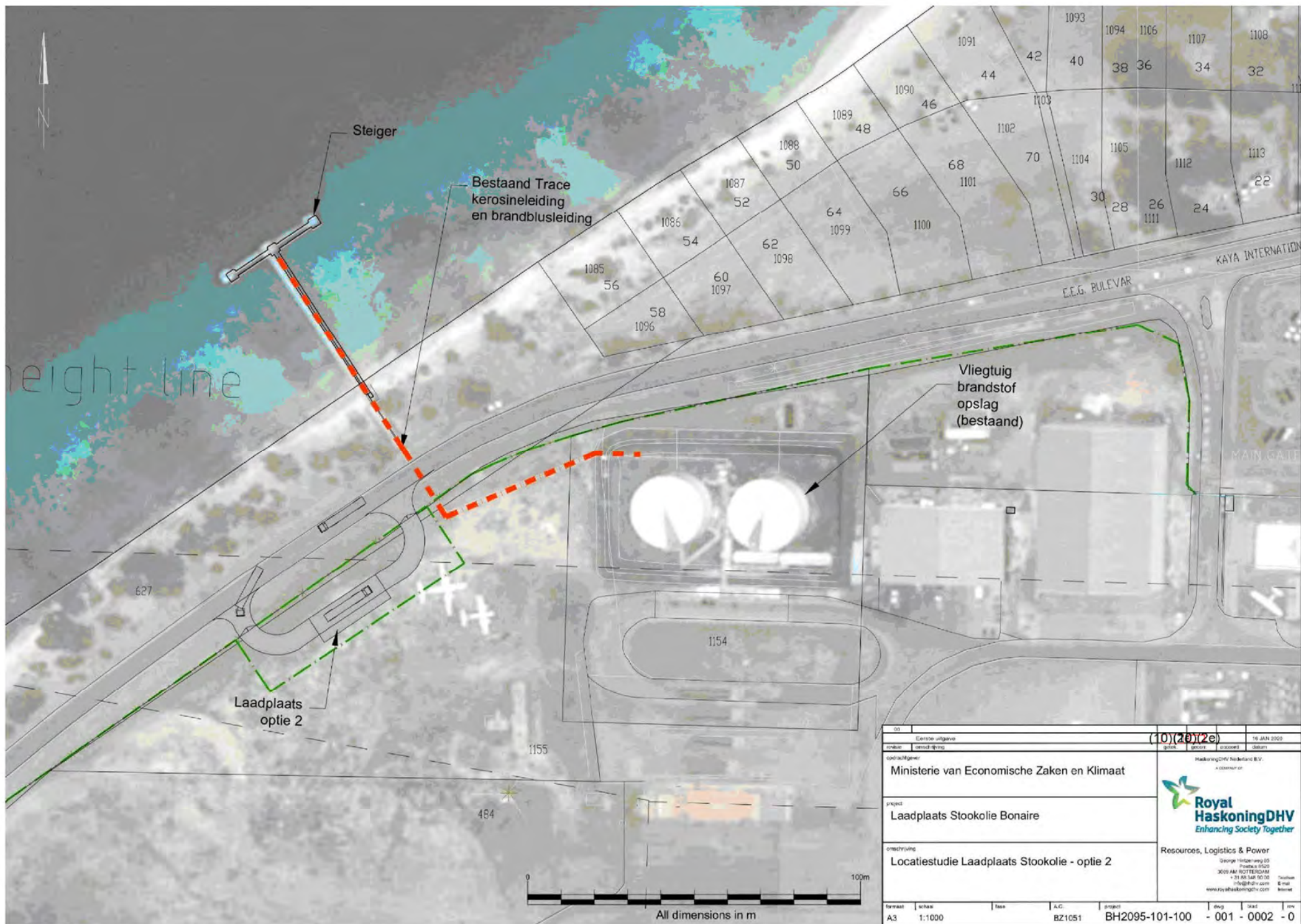
<sup>1</sup> Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion



*Opdracht te geven aan het hoofd financiën OLB binnen een week na de stuurgroep een oplossing voor te stellen aan de gezaghebber*

**5. Wat verder ter tafel komt**

**6. Datum eerstvolgende stuurgroep**



**To:** (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl (10)(2e) Taskforce Long Term Solution Fuel  
**Storage:** (10)(2e)@taskforce-ltsfs.com]  
**From:** (10)(2e) DGMI  
**Sent:** Mon 1/27/2020 12:40:56 PM  
**Subject:** updates terminals ter bespreking straks  
**Received:** Mon 1/27/2020 12:41:29 PM  
[Luchthaven Zuid update.eml](#)  
[Karpata Terminal update.eml](#)

---

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:

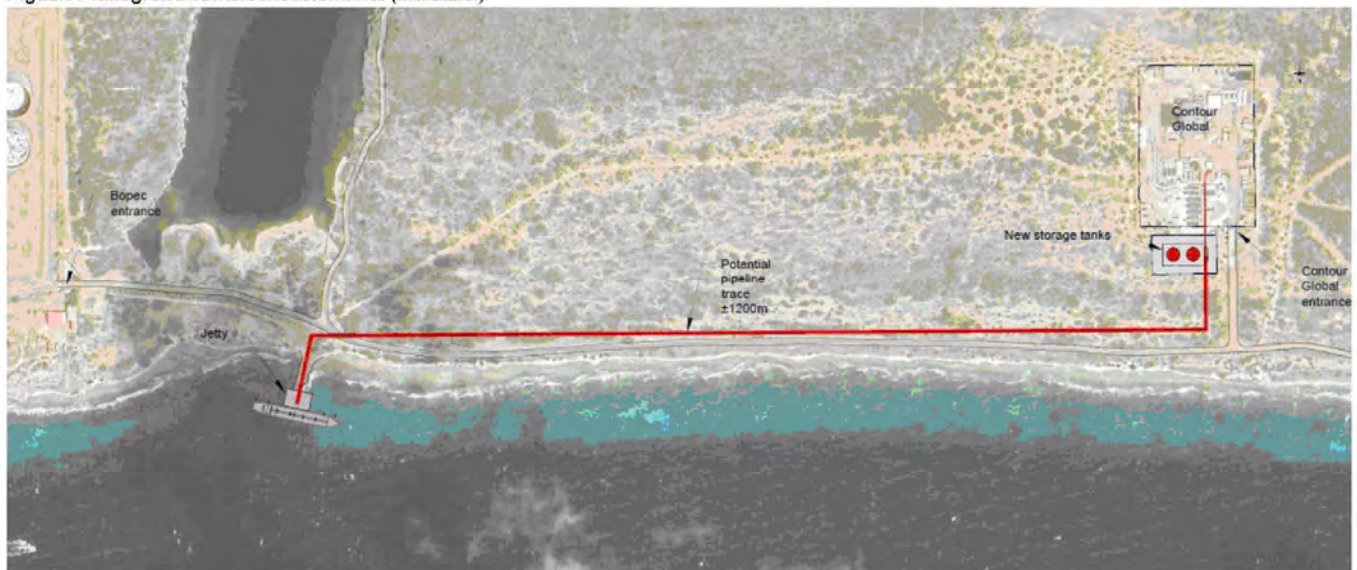
- Bouw van een nieuwe steiger in zee op de locatie waar voorheen de 'material jetty' van Bopec was gelokaliseerd. Op basis van een aantal oriënterende surveys is deze locatie als meest geschikt geïdentificeerd;
- Bouw van twee opslagtanks direct naast de power plant van Contour Global;
- Bouw van een 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 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup> 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 <sup>3</sup>	Reservevoorraad voor 2 weken	Benodigd volume m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume m <sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>, 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.



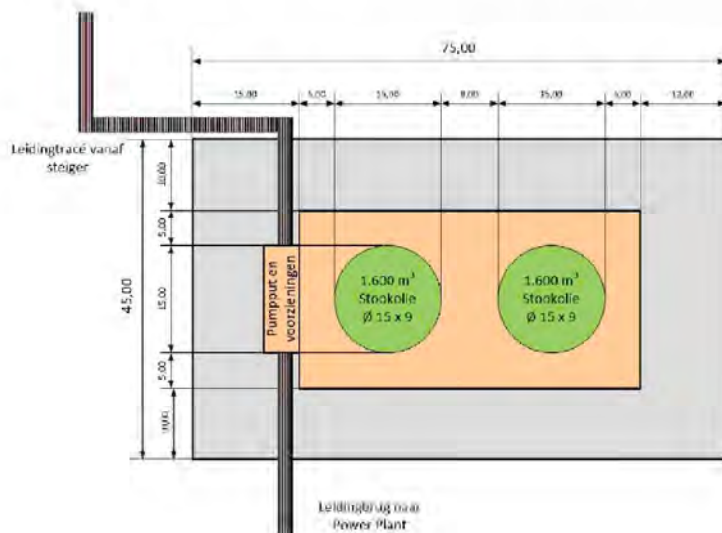
Het ontwerp van Bopec bestaat uit een platform van circa 20 x 15 m opgebouwd uit een damwandconstructie gevuld met zand en steen en afgedekt met een gewapende betonplaat. Het ontwerp is gebaseerd op een waterdiepte van 4.8 m voor de steiger.

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/m<sup>3</sup> opslag. Met een totaal opslagvolume van 3.200 m<sup>3</sup> (2 tanks van 1.600 m<sup>3</sup>) 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
<b>Subtotaal</b>	<b>4.08</b>
Onderzoeks- en advieskosten (15%)	0.62
Onvoorzien (10%)	0.40
<b>Totale investeringskosten (±40%)</b>	<b>5.1</b>

## 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'.

**To:** (10)(2e) - DGMI[ (10)(2e) @minienw.nl]  
**Cc:** (10)(2e) (10)(2e) @rhdhv.com; (10)(2e) (10)(2e) @rhdhv.com; (10)(2e)  
(10)( (10)(2e) @rhdhv.com]; (10)(2e) - DGMI[ (10)(2e) @minienw.nl]  
**From:** (10)(2e)  
(10)(2e) Tue 12/24/2019 9:16:36 AM  
**Subject:** Luchthaven Zuid update  
**Received:** Tue 12/24/2019 9:17:05 AM  
[BG3469-M008-D01-Luchthaven Zuid Terminal.docx](#)

He (10)(2e),

En bijgaand een document met een update omtrent de Luchthaven Zuid Terminal.

Prettige kerstdagen !

Grt,

(10)(2e)

---

**From:** (10)(2e)

**Sent:** donderdag 19 december 2019 15:52

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

**Cc:** (10)(2e) < (10)(2e) @rhdhv.com>; (10)(2e) < (10)(2e) @rhdhv.com>; (10)(2e)  
< (10)(2e) @rhdhv.com>; (10)(2e) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>

**Subject:** Karpata Terminal update

He (10)(2e),

Bijgevoegd het document zoals beloofd. We hebben tevens een (indicatieve) plattegrond gemaakt van de terminal, die ik apart bijvoeg.

(10)(2e) gaat in de komende dagen een vergelijkbaar document maken voor de 'Luchthaven Zuid' terminal, deze zal begin volgende week gestuurd worden.

Benieuwd naar je reactie,

Grt,

(10)(2e)

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

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:

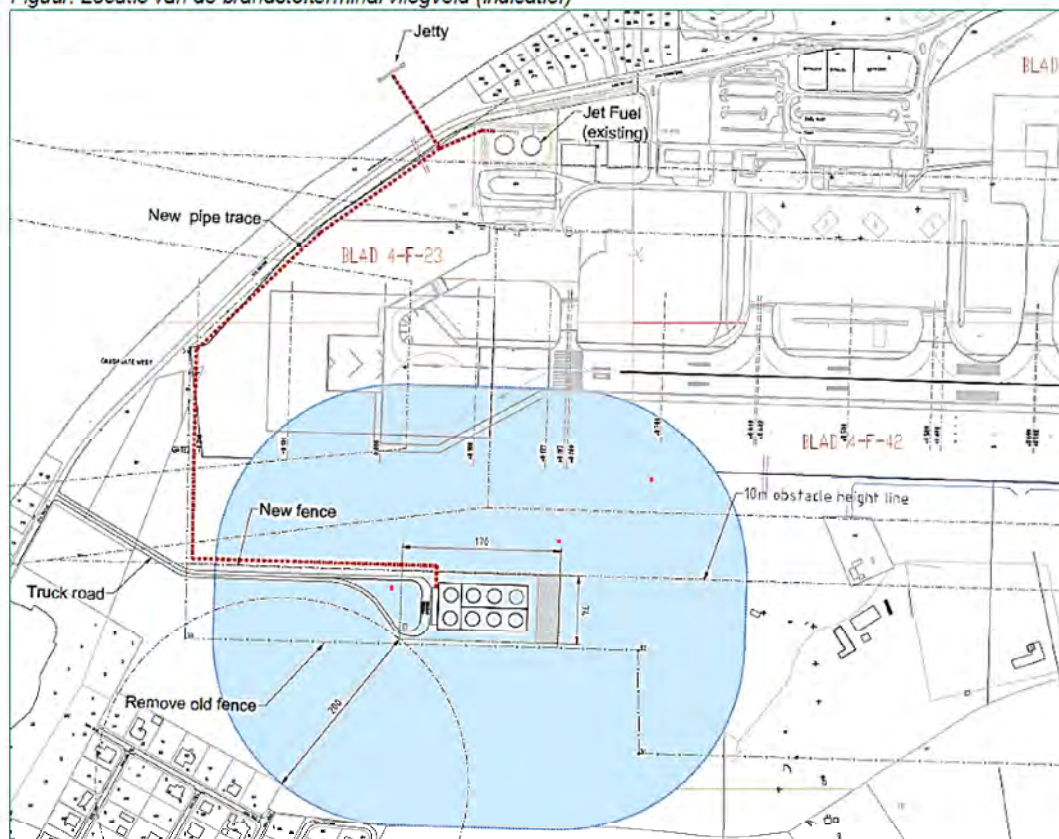
- Aanvoer van brandstof via de bestaande lossteiger bij het vliegveld;
- Bouw van 3 opslagtanks voor jet fuel;
- Bouw van 2 opslagtanks voor diesel;
- Bouw van 2 opslagtanks voor benzine;
- Bouw van 1 of 2 truckbelading posities voor de levering van diesel en benzine;
- Aanleg van 3 gescheiden productleidingen 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 <sup>3</sup>	Strategische opslag voor 2 weken	Benodigd volume m <sup>3</sup> netto	Benodigd volume m <sup>3</sup> bruto	Bestaand volume m <sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 (10)(2e) 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.

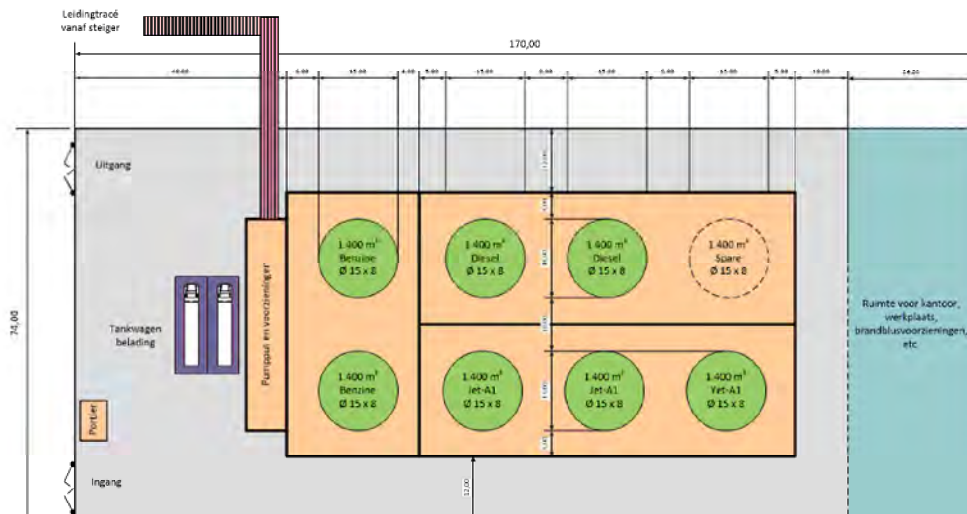
Een verdere onderbouwing van de kostenraming wordt gegeven in de volgende paragrafen.

### 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/m<sup>3</sup> opslag. Met een totaal opslagvolume van 9.800 m<sup>3</sup> (7 tanks van 1.400 m<sup>3</sup>) 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/m<sup>1</sup>. 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/m<sup>1</sup> 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
<b>Subtotaal</b>	<b>9.50</b>
Onderzoeks- en advieskosten (15%)	1.45
Onvoorzien (10%)	0.95
<b>Totale investeringskosten (+/-40%)</b>	<b>11.90</b>

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) @minezk.nl]; (10)(2e) -  
**DGMI** (10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl]  
**Cc:** (10)(2e) - BSK (10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) Taskforce Long Term Solution Fuel  
**Storage** (10)(2e) @taskforce-ltsfs.com]  
**From:** (10)(2e) - DGMI  
**Sent:** Thur 1/30/2020 6:09:37 AM  
**Subject:** Concept agenda brandstof 31 jan 2020  
**Received:** Thur 1/30/2020 6:09:41 AM  
[agenda 31 jan 2020.docx](#)

Beste allen,  
Bij deze een concept agenda voor de stuurgroep brandstof van vrijdag, ik stel voor dat we deze na het gesprek morgen met Curoil en Contour global bespreken en zo nodig aanpassen. Dat betekent dat we direct na de conference call weer inbellen en de conclusies bespreken.  
Grt  
(10)(2e)

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

agenda 31 jan 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 31 januari 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*

In de stuurgroep van 14 juni 2019 is besloten om met voorkeurspartij Curoil onderhandelingen aan te gaan over een samenwerkingsovereenkomst en zijn de voorzitter en vice voorzitter van de taskforce brandstof gemandateerd om namens het BC en Rijk onderhandelingen aan te gaan om voor november 2019 een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan. In de stuurgroep van 29 november is vastgesteld dat uiterlijk januari 2020 deze overeenkomst zou moeten zijn aangegaan omdat een OFAC licentie voor de aankoop van HFO niet meer mogelijk zou zijn. Dit standpunt is tijdens het recente overleg van minister Knops met het BC bevestigd. Daarbij is afgesproken dat een analyse zou plaatsvinden van de verschillende eigendomsvarianten en dat daarna een besluit zou vallen over de gewenste variant. In de bijlage is de analyse van Haskoning te vinden die basis is voor deze discussie.

### 5. Stand van zaken noodscenario's Energievoorziening

#### *Ter besluitvorming*

Vast staat dat 31 maart 2020 de OFAC Licenties voor het gebruik van HFO zullen verlopen. EZK, IenW, Bzk, Buza, Curoil en Contour Global hebben tijdens een conference call op 29 januari de volgende scenario's gewaardeerd op haalbaarheid:

1. Gebruik bestaande Bopec jetty voor eenmalige verlading van niet Pdvsa HFO. Hiervoor moet de jetty worden gerenoveerd met geld uit de escrow account. Daarnaast zal met Bopec moeten worden afgesproken dat de jetty niet gebruikt wordt voor commercieel gebruik anders zal geen OFAC Licentie worden afgegeven voor gebruik infra Bopec.
2. Gebruik resterende 100.000 bbls HFO op het Bopec terrein en hiervoor een OFAC licentie aan te vragen.
3. Opslag bij de airport pier in barges en bouw van een overslagplaats voor HFO die gedurende de bouw van terminal Karpata als noodmaatregel kan functioneren.

Ad 1. Na overleg met het management van Bopec is duidelijk geworden dat zij niet akkoord kunnen gaan met een afspraak waarin commercieel gebruik van de pier wordt verboden. Renovatie pier wordt gezien als noodzakelijk voorwaarde voor commerciële levensvatbaarheid. Inmiddels is er een nieuw management aangetreden en zijn er ook werkonderbrekingen van het personeel. Het einde lijkt in zicht voor Bopec. Deze optie valt af.

Ad 2. De kans dat OFAC een licentie voor gebruik van de de bestaande voorraad HFO bij Bopec wordt door Buza als klein ingeschat.

Ad 3. EZK heeft besloten om Barges aan te kopen voor de opslag van HFO en opdracht te geven voor de bouw van infrastructuur (verlaadplaats). Een besluit over de daadwerkelijke implementatie is nog niet genomen. Curoil is verzocht om de feitelijk operations op Bonaire te gaan doen. Een aantal zaken zijn van belang:

1. Curoil staat hier constructief tegenover maar heeft nog geen directiebesluit genomen om verantwoordelijkheid op zich te nemen.
2. Curoil wil/kan zich niet committeren aan 31 maart, ook niet als alle voorbereidingen dan klaar zijn (pontons, verlaadplaats, leidingen over de steiger). Curoil wil eerst alle processen ingeregeld hebben en op verantwoorde wijze de route via de vliegveldsteiger in gebruik kan nemen
3. Curoil stelt voor om voor een korte periode diesel te leveren via haar aanlandplaats Hato en elektriciteit middels diesel te produceren. Hiervoor dient mogelijk een noodverordening voor het terrein van Hato te gaan gelden om de opslag van diesel mogelijk te maken.

Gezien het feit dat de hierboven geschetste opties 1 en 2 weinig kansrijk zijn en er nog maar acht weken resteren voordat de HFO voor de stroom-, en drinkwaterproductie dient de stuurgroep een aantal besluiten te nemen;

Ter besluitvorming:

1. Vast te stellen dat optie 1 en 2 redelijkerwijs geen garanties bieden voor de leveringszekerheid van stroom na 31 maart 2020
2. Vast te stellen dat optie 3 de meeste zekerheden biedt voor de leveringszekerheid van stroom na 31 maart maar dat er nog onzekerheden zijn.
3. Kennis te nemen van het feit dat implementatie van optie 3 tot gevolg heeft dat BOPEC NV na 31 maart geen inkomsten meer verkrijgt van de verkoop van HFO aan Curoil en dat een besluit tot implementatie tijdig en zorgvuldig dient te worden gecommuniceerd aan belanghebbenden
4. Kennis te nemen van het feit dat er binnen 8 weken een situatie dreigt waarin het uitvallen van de elektriciteitsvoorziening een dusdanig karakter kan aannemen dat van ernstige vrees voor het ontstaan van ernstige wanordelijkheden als bedoeld in artikel 178, eerste lid, van de Wet openbare lichamen, Bonaire, Saba en Sint Eustatius kan worden gesproken;
5. Te besluiten;
  - a. Als noodmaatregel voor de leveringszekerheid van brandstof ten behoeve van de productie van stroom en drinkwater het gebruik van een tijdelijke op en overslag voorziening van HFO bij de airport pier, inclusief transportmiddelen naar Contour Global, te realiseren en te implementeren;



- b. Parallel aan de maatregel genoemd onder a voorbereidingen te treffen voor het overschakelen op het gebruik van diesel in de aanloop tot de implementatie van het genoemde onder a.
- c. De gezaghebber te adviseren indien nodig een noodverordening of bevel voor de terreinen van Hato en/of airport pier vast te stellen.
- d. Een persbericht voor te bereiden waarin in aanvulling op eerdere persberichten van de stuurgroep bovenvermelde besluiten worden gecommuniceerd.

**6. Wat verder ter tafel komt**

**7. Datum volgende stuurgroep**

To: (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e)  
(10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl  
Cc: (10)(2e) - BSK (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel  
Storage (10)(2e) @taskforce-ltsfs.com  
From: (10)(2e)  
Sent: Thur 1/30/2020 11:05:02 AM  
Subject: RE: Concept agenda brandstof 31 jan 2020  
Received: Thur 1/30/2020 11:05:23 AM  
[agenda stuurgroep 31 jan 2020.docx](#)

Dag (10)(2e),

Dank voor deze voorzet voor de agenda. Behalve agenda is het een flinke situatieschets. In de tekst bij de punten 1-4 en 6 en 7 kon ik me helemaal vinden. Bij 5 las ik "het feit dat implementatie van optie 3 tot gevolg heeft dat BOPEC NV na 31 maart geen inkomsten meer verkrijgt van de verkoop van HFO". De causaliteit komt hier niet overeen met mijn beeld. "Als Bopec na 31 maart geen HFO meer levert, zal optie 3 helaas geïmplementeerd moeten worden" is meer mijn beeld. In de bijlage een voorstel voor een andere tekst voor punt 5. Ik kan helaas niet na de telco van 16.00-17.30 weer inbellen.

Groet,  
(10)(2e)

PS hebben jullie informatie over hoe jullie gesprek met Curoil op dinsdag ging?

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

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

Verzonden: donderdag 30 januari 2020 06:10

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

<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minbzk.nl>

CC (10)(2e) - BSK <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage'

<(10)(2e) @taskforce-ltsfs.com>

Onderwerp: Concept agenda brandstof 31 jan 2020

Beste allen,

Bij deze een concept agenda voor de stuurgroep brandstof van vrijdag, ik stel voor dat we deze na het gesprek morgen met Curoil en Contour global bespreken en zo nodig aanpassen. Dat betekent dat we direct na de conference call weer inbellen en de conclusies bespreken.

Grt  
(10)(2e)

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

[agenda 31 jan 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.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, 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

**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 31 januari 2020

Vergaderplaats Webex

Aanwezig Gezaghebber Edison Rijna, voorzitter Stuurgroep

Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe

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

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

(10)(2e) (IenW)

(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

De (10)(2e) geeft een korte toelichting. Er is met de vakbonden van BOPEC gesproken. De bonden hebben het personeel gesproken en uitgelegd dat de situatie urgent is. Er is hier op alle niveaus op Bonaire en in Den Haag aandacht voor. Er is met de Staatssecretaris Raymonds Knops gesproken.

Er is veel contact tussen de Taskforce Brandstoffen en de Stuurgroepen over business case en de mogelijke eigendomsverhoudingen. De gesprekken hebben nog niet tot een eenduidig besluit geleid. De Minister van Financiën heeft ook aanvullende vragen gesteld over de businesscase. Royal Haskoning doet momenteel een herberekening op basis van diverse sets parameters. Deze uitgebreide herberekeningen zal minimaal 5 dagen duren.

(10)(2e) geeft aan dat de NL-ambassade in Washinton diplomatieke gesprekken voert om te toetsen of een OFAC-aanvraag nog mogelijk en nuttig is.



Op basis van hun bevindingen gaan ze een ambtsrapport uitbrengen met een uitspraak over de kansen op een verlenging van de OFAC-licenties. Indien er geen OFAC-licentie komt zal dat betekenen dat de noodmaatregelen over gaan naar de implementatiefase. Het gevolg is dat er direct naar buiten gecommuniceerd moet worden richting bevolking en stakeholders.

Vóór 31 maart moet er een helderheid zijn over het verstrekken van de OFAC-licentie door de USA of niet. De eigendomssituatie van de nieuw te bouwen terminals is niet beslist. Er zal dan een ingelaste Bestuurscollegevergadering komen. Op hoog ambtelijk niveau is de urgentie rondom de brandstoffenproblematiek volop bekend en wordt in overleg met het OLB regelmatig hierover gesproken. Dit interdepartementaal overleg en overleg met het OLB kost veel tijd.

#### 4. Stand van zaken besluitvorming over eigendom nieuwe tankparken

In de Stuurgroep van 14 juni 2019 is er besloten om met de voorkeurspartij Curoil onderhandelingen aan te gaan over een samenwerkingsovereenkomst.

De voorzitter ((10)(2e)) en vicevoorzitter van de Taskforce (de (10)(2e)) Brandstoffen zijn gemandateerd om namens het Bestuurscollege en de Rijk vóór november 2019 de onderhandelingen voor een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan.

In de Stuurgroep van 29 november is vastgesteld dat uiterlijk januari 2020 deze overeenkomst zou moeten zijn aangegaan, omdat anders de OFAC-licentie voor de aankoop van HFO niet meer mogelijk zou zijn. Dit standpunt is tijdens het recente overleg van de Staatssecretaris Raymond Knops met het Bestuurscollege bevestigd. Daarbij is afgesproken dat er een analyse zou plaatsvinden van de verschillende eigendomsvarianten en dat er daarna een besluit zou vallen over de gewenste variant. In de bijlage is de (vertrouwelijke) analyse van Royal Haskoning te vinden, die de basis is voor deze discussie.

#### 5. Stand van zaken noodscenario's

De ((10)(2e)) geeft de laatste stand van zaken.

Optie 1 (aanvoer HFO) begint kansloos te worden gezien de hoogstnoodzakelijke werkzaamheden aan de Jetty's die op het moment niet voortgezet worden. De ((10)(2e)) geeft een update m.b.t. de relatie met BOPEC en de maatregelen. Zij willen dat BOPEC up and running blijft. EZK hoopt dat de noodmaatregelen niet nodig zijn. Het moet duidelijk zijn dat de noodmaatregelen niet concurreren met de huidige opties via BOPEC.

De twee belangrijkste oorzaken van de problematiek zijn duidelijk: PdVSA die geen onderhoud pleegt aan de terminals en die nu in een crisissituatie bevindt en secundair het niet verkrijgen van de OFAC.

#### Levering via Bopec

Vier ministeries, het BC, gezaghebber, de ambassade in Washington, Contour Global, Curoil en belanghebbenden op Bonaire werken aan het operationeel houden van de aanvoer van HFO via BOPEC.

Vast staat dat op 31 maart 2020 de OFAC Licenties voor het gebruik van HFO zullen verlopen. EZK, IenW, BZK, BuZa, Curoil en Contour Global hebben op 29 januari de volgende Bopec-scenario's gewaardeerd op haalbaarheid:

1. Gebruik bestaande BOPEC jetty voor eenmalige verlading van niet-Pdvsa-HFO. Hiervoor moet de jetty worden gerenoveerd met geld uit de escrow account. Daarnaast zal met BOPEC moeten worden afgesproken dat de jetty niet gebruikt wordt voor commercieel gebruik anders zal geen OFAC -licentie worden afgegeven voor gebruik infra BOPEC.
2. Gebruik resterende 100.000 bbls HFO op het BOPEC-terrein en hiervoor een OFAC-licentie aan te vragen.

Ad 1. Na overleg met het management van BOPEC is duidelijk geworden dat het niet akkoord kan gaan met een afspraak waarin commercieel gebruik van de jetty wordt verboden. Dit commerciële gebruik staat los van de bevoorrading van CG. Deze optie valt af.

Ad 2. De kans dat OFAC een licentie voor gebruik van de bestaande voorraad HFO bij Bopec afgeeft, wordt door BuZa als klein ingeschat. BuZa is in overleg met de instanties in de VS en zal omstreeks 5 februari middels een ambtsbericht een inschatting geven van de haalbaarheid van een OFAC-aanvraag.

### **Alternatieve opties: vliegveld en diesel**

#### *Ter kennisname*

Op 20 december heeft de Taskforce Brandstoffen op grond van een adviesnota ingestemd met de volgende inzet op olievoorziening van de elektriciteitscentrale (CG):

- Het operationeel houden van de aanvoer van olie naar de elektriciteitscentrale (CG) via Bopec.
- Het voorbereiden van een noodvoorziening, namelijk via een drijvende opslag bij de steiger bij het vliegveld, verlading en transport via tankauto naar CG.

Op 20 december is de adviesnota op verzoek van de bewindslieden van het bewindspersonenoverleg Venezuela, aan hen allen gestuurd.

Op 6 januari hebben (10)(2e) EZK, (10)(2e) MI en (10)(2e) (R) ingestemd met deze inzet. Beide maatregelen (continuering BOPEC en noodvoorziening) worden intussen uitgevoerd.

Het Rijk werkt inmiddels aan de voorbereiding van de aanvoerroute nabij het vliegveld. Zaterdag vertrekken twee pontons uit de scheepswerf van Damen in Yichang in China. In de week van 3 februari doet het Bonairiaanse bedrijf Geomaat Caribe geografische metingen op de voorziene locatie; de verlaadplaats komt waarschijnlijk binnen de hekken van het vliegveld. EZK werkt met Royal Haskoning, Curoil, OTB en BIA aan de voorbereiding van deze noodvoorziening.

Dit betreft de voorbereiding van een noodvoorziening. Na het verwachte ambtsbericht van BuZa zal de stuurgroep de afweging moeten maken om tot een besluit over implementatie van de noodvoorzieningen te komen.

Een aantal zaken zijn van belang:

- Curoil staat hier constructief tegenover maar heeft nog geen directiebesluit genomen om verantwoordelijkheid op zich te nemen.
- Curoil wil/kan zich niet committeren aan 31 maart, ook niet als alle voorbereidingen dan klaar zijn (pontons, verlaadplaats, leidingen over de steiger). Curoil wil eerst alle processen ingeregeld hebben en op verantwoorde wijze de route via de vliegveldsteiger in gebruik kan nemen
- Curoil stelt voor om voor een korte periode diesel te leveren via haar aanlandplaats Hato en elektriciteit middels diesel te produceren. Hiervoor dient mogelijk een noodverordening voor het terrein van Hato te gaan gelden om de opslag van diesel mogelijk te maken.

Gezien het feit dat de hierboven onder "levering BOPEC" geschetste opties weinig kansrijk zijn en er nog maar acht weken resteren voordat de HFO voor de stroom-, en drinkwaterproductie uitvalt, dient de stuurgroep een aantal besluiten te nemen;

Ter besluitvorming aangeboden en vastgesteld:

- Kennis te nemen van de voorbereiding van de noodmaatregel bij het vliegveld en bij Hato.
- Kennis te nemen van het feit dat binnen 8 weken een situatie dreigt waarin de elektriciteit en drinkwater uitvallen met risico op ernstige wanordelijkheden als bedoeld in artikel 178, eerste lid, van de Wet openbare lichamen, Bonaire, Saba en Sint-Eustatius;
- Na het uitbrengen van het ambtsbericht van BuZa (5 februari) een besluit te nemen over de implementatie van noodmaatregelen betreffende de aanvoer van HFO via de airport pier en diesel via Hato.
- 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.

Haskoning gaat adviseren waar er een loader bij de Airport moet komen.

Dick en Doof gaan de werkzaamheden uitvoeren op de locatie HATO.

1. Inzet van minister/staatsecretaris van IenW. IenW zal zijn verantwoordelijkheden nemen.
2. Vanuit IenW wordt gevraagd of het inderdaad klopt dat wanneer de stroom uitvalt, dat er 5 dagen water beschikbaar is.
3. Eind maart/begin april gaat de noodmaatregel in werking. Er komt een Stuurgroep ter besluitvorming.
4. Er zal primair een persbericht van OLB uitgaan m.b.t. hun samenwerking met de partijen. Wellicht zal in het Eilandsraad een toelichting komen (door (10)(2e)) en direct daarna een persbericht worden verzonden.
5. De Gezaghebber Edison Rijna wil graag vroegtijdig geïnformeerd worden, ook al gaat het om landmeten. Ook m.b.t. de draaiboek en communicatie daarbuiten. De Gezaghebber Edison Rijna wil niet pas bij een Stuurgroep, via communicatie of vanuit Den Haag geïnformeerd te worden. Ook de



partijen hebben inzicht nodig in wat er te gebeuren staat. Zij streven naar een oplossing vóór de 31ste.

**6. Wat verder ter tafel komt**

Acties, deadlines, besluiten en tussentijdse mijlpalen moeten in een draaiboek komen. (10)(2e) zal het oppakken en zal het raamwerk maken.

De Taskforce Brandstoffen kijkt mee en vult het aan. Gezien de situatie bij BOPEC suggereert de Gezaghebber Edison Rijna om de gedeputeerde Nina den Heyer ook toe te voegen bij de overleggen. Dit in verband met de sociaal maatschappelijke effecten waarop voorgesorteerd moet en kan worden.

**7. Datum volgende stuurgroep**

Volgende stuurgroep Brandstof is in afwachting. (Gezaghebber Edison Rijna is van 3 tot 12 feb 2020 in Nederland)

**To:** Agenda Link ERS; (10)(2e)@outlook.com; (10)(2e) (10)(2e)@minezk.nl; (10)(2e) (10)(2e)@minbzk.nl; (10)(2e) (10)(2e)@mininv.nl; (10)(2e)@gmail.com; (10)(2e)@gmail.com; (10)(2e)@bonaigov.com; Edison Rijna; (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)@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

**Cc:** (10)(2e) (10)(2e)@minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e)@minbuza.nl; (10)(2e)@minbuza.nl; (10)(2e)@minbuza.nl; (10)(2e)@minbuza.nl

**From:** (10)(2e) - DGMI

**Sent:** Fri 1/31/2020 4:20:37 AM

**Subject:** LTSFS Stuurgroep Brandstof 31 januari 2020

**Received:** Fri 1/31/2020 4:21:11 AM

[agenda stuurgroep 31 jan 2020.docx](#)  
[BH2216IBNT2001231758 Advies eigendomsverhoudingenbrandstofinfrastructuur Bonaire definitief.pdf](#)  
[DOMUS-19297136-v1-keuze noodmaatregelen continuïteit elektriciteitsproductie.docx](#)

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:** Agenda Link ERS <(10)(2e)@outlook.com>

**Verzonden:** dinsdag 28 januari 2020 19:17

**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); Postbus Secretariaat KR; (10)(2e) (10)(2e) | Taskforce Long Term Solution Fuel Storage; (10)(2e); (10)(2e) BSK; (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) Kabinet van de Gezaghebber Bonaire

T: (+599) (10)(2e) of (+599) (10)(2e) tst. (10)(2e)

(10)(2e)@bonaigov.com

<b>Bonaire</b>	Gezaghebber Edison Rijna (voorzitter Stuurgroep Brandstof)
	Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe
	(10)(2e) (10)(2e) directie RenO, (10)(2e) Taskforce LTSFS)
<b>IenW</b>	(10)(2e) (10)(2e) Taskforce LTSFS)

	(10)(2e) (lid Taskforce LTSFS)
	(10)(2e) (lid Taskforce LTSFS)
	(10)(2e)
<b>BZK</b>	(10)(2e) (10)(2e)
	(10)(2e)
<b>EZK</b>	(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 31 januari 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*

In de stuurgroep van 14 juni 2019 is besloten om met voorkeurspartij Curoil onderhandelingen aan te gaan over een samenwerkingsovereenkomst en zijn de voorzitter en vice voorzitter van de taskforce brandstof gemandateerd om namens het BC en Rijk onderhandelingen aan te gaan om voor november 2019 een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan. In de stuurgroep van 29 november is vastgesteld dat uiterlijk januari 2020 deze overeenkomst zou moeten zijn aangegaan omdat een OFAC licentie voor de aankoop van HFO niet meer mogelijk zou zijn. Dit standpunt is tijdens het recente overleg van minister Knops met het BC bevestigd. Daarbij is afgesproken dat een analyse zou plaatsvinden van de verschillende eigendomsvarianten en dat daarna een besluit zou vallen over de gewenste variant. In de bijlage is de analyse van Haskoning te vinden die basis is voor deze discussie.

### 5) Stand van zaken noodscenario's

#### a) Levering via Bopec

Vier ministeries, het BC, gezaghebber, de ambassade in Washington, Contour Global, Curoil en belanghebbenden op Bonaire werken aan het operationeel houden van de aanvoer van HFO via BOPEC.

Vast staat dat op 31 maart 2020 de OFAC Licenties voor het gebruik van HFO zullen verlopen. EZK, IenW, Bzk, Buza, Curoil en Contour Global hebben op 29 januari de volgende Bopec-scenario's gewaardeerd op haalbaarheid:

1. Gebruik bestaande BOPEC jetty voor eenmalige verlading van niet-Pdvs-HFO. Hiervoor moet de jetty worden gerenoveerd met geld uit de escrow account. Daarnaast zal met BOPEC moeten worden afgesproken dat de jetty niet gebruikt wordt voor commercieel gebruik anders zal geen OFAC -licentie worden afgegeven voor gebruik infra BOPEC.
2. Gebruik resterende 100.000 bbls HFO op het BOPEC-terrein en hiervoor een OFAC-licentie aan te vragen.

Ad 1. Na overleg met het management van BOPEC is duidelijk geworden dat het niet akkoord kan gaan met een afspraak waarin commercieel gebruik van de *jetty* wordt verboden. Dit commerciële gebruik staat los van de bevoorrading van CG. Deze optie valt af.

Ad 2. De kans dat OFAC een licentie voor gebruik van de bestaande voorraad HFO bij Bopec afgeeft, wordt door BuZa als klein ingeschat. BuZa is in overleg met de instanties in de VS en zal omstreeks 5 februari middels een ambtsbericht een inschatting geven van de haalbaarheid van een OFAC aanvraag.

Ter besluitvorming:

1. Vast te stellen dat optie 1 en 2 redelijkerwijs geen garanties bieden voor de leveringszekerheid van elektriciteit na 31 maart 2020 en dat de stuurgroep onmiddellijk na het uitbrengen van het ambtsbericht van BuZa (5 februari) een besluit moet nemen over de implementatie van maatregelen via een alternatieve aanvoerroute (HFO via Airport pier en dieseloctie via Hato)
2. Kennis te nemen van het feit dat implementatie van aanvoer via de alternatieve route betekent dat dat BOPEC na 31 maart geen inkomsten meer verkrijgt van de verkoop van HFO. Een besluit tot implementatie zal tijdig en zorgvuldig gecommuniceerd moeten worden aan belanghebbenden.

**b) Alternatieve opties: vliegveld en diesel**

*Ter kennisname*

Op 20 december heeft de Task Force brandstof op grond van een adviesnota (zie bijlage) ingestemd met de volgende inzet op olievoorziening van de elektriciteitscentrale (CG):

- het operationeel houden van de aanvoer van olie naar de elektriciteitscentrale (CG) via Bopec.
- Het voorbereiden van een noodvoorziening, namelijk via een drijvende opslag bij de steiger bij het vliegveld, verlading en transport via tankauto naar CG.

Op 20 december is de adviesnota op verzoek van de bewindslieden van het bewindspersonenoverleg Venezuela aan hen allen gestuurd.

Op 6 januari hebben (10)(2e) (10)(2e) en (10)(2e) (10)(2e) ingestemd met deze inzet. Beide maatregelen (continuering BOPEC en noodvoorziening) worden intussen uitgevoerd.

Het Rijk werkt inmiddels aan de voorbereiding van de aanvoerroute nabij het vliegveld. Zaterdag vertrekken twee pontons uit de scheepswerf van Damen in Yichang in China. In de week van 3 februari doet het Bonairiaansebedrijf Geomaat Caribe geografische metingen op de voorziene locatie; de verlaadplaats komt waarschijnlijk binnen de hekken van het vliegveld. EZK werkt met Royal Haskoning, Curoil, OTB en BIA aan de voorbereiding van deze noodvoorziening.

Dit betreft de *voorbereiding* van een noodvoorziening. Na de verwachte ambtsbericht van BuZa zal de stuurgroep de afweging moeten maken om tot een besluit over implementatie van de noodvoorzieningen te komen.

Een aantal zaken zijn van belang:

1. Curoil staat hier constructief tegenover maar heeft nog geen directiebesluit genomen om verantwoordelijkheid op zich te nemen.
2. Curoil wil/kan zich niet committeren aan 31 maart, ook niet als alle voorbereidingen dan klaar zijn (pontons, verlaadplaats, leidingen over de steiger). Curoil wil eerst alle processen ingeregeld hebben en op verantwoorde wijze de route via de vliegveldsteiger in gebruik kan nemen
3. Curoil stelt voor om voor een korte periode diesel te leveren via haar aanlandplaats Hato en elektriciteit middels diesel te produceren. Hiervoor dient mogelijk een noodverordening voor het terrein van Hato te gaan gelden om de opslag van diesel mogelijk te maken.

Gezien het feit dat de hierboven onder “levering BOPEC” geschetste opties weinig kansrijk zijn en er nog maar acht weken resteren voordat de HFO voor de stroom-, en drinkwaterproductie uitvalt dient de stuurgroep een aantal besluiten te nemen;

Ter besluitvorming:

1. Kennis te nemen van de voorbereiding van de noodmaatregel bij het vliegveld en bij Hato.
2. Kennis te nemen van het feit dat binnen 8 weken een situatie dreigt waarin de elektriciteit en drinkwater uitvallen met risico op ernstige wanordelijkheden als bedoeld in artikel 178, eerste lid, van de Wet openbare lichamen, Bonaire, Saba en Sint Eustatius;
3. Na het uitbrengen van het ambtsbericht van BuZa (5 februari) een besluit te nemen over de implementatie van noodmaatregelen betreffende de aanvoer van HFO via de airport pier en diesel via Hato.
4. Een persbericht voor te bereiden waarin bovenvermelde feiten en besluiten worden gecommuniceerd.
5. Een draaiboek op te stellen met daarin een overzicht van relevante besluitvormingsmomenten, acties en tijdlijn.

**6) Wat verder ter tafel komt**

**7) Datum volgende stuurgroep**