

1.



Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

# Beleidsdeelneming olieoverslag Bonaire

Stuurgroep 17 maart '20



# Inhoud

- 1 Context
- 2 Aanleiding
- 3 Doel en resultaten
- 4 Taken Newco en vormgeving
- 5 Eerste ontwerp projectplan

# Context

- > Bonaire: sinds 2010 Openbaar Lichaam binnen NL
- > 20.000 inwoners, groei op termijn naar 30.000
- > Armoedeproblematiek: elektriciteitsprijs ligt gevoelig
- > Elektriciteitsvoorziening: 30% duurzame elektriciteit; 70% olie
- > Aanvoer olie → 3 opslagen → elektriciteitscentrale, tankstations en vliegveld
- > Wens om de elektriciteitscentrale te verduurzamen, lukt financieel nog niet
- > Slechte conditie van de opslagvoorzieningen
- > Bij BOPEC – de grootste olieopslag – werken ca 100 mensen





## Aanleiding opdracht

- › Veiligheids- en milieurisico's → tanks worden afgekeurd (ILT). Noodzaak tot bouw nieuwe opslagvoorziening
- › Geen commerciële partij kan/wil voor eigen rekening bouwen en exploiteren → overheid moet instappen
- › Geld toegekend voor het project uit de regio-enveloppe
- › Energievoorziening = nutsvoorziening. Besluit kabinet: onderzoek verantwoordelijkheidsverschuiving naar Rijk i.p.v. openbaar lichamen als het gaat over de overheidsdeelnemingen
- › Voornemen tot beleidsdeelneming onder EZK, Minister heeft in MR opgebracht



# Doel, resultaten, afbakening

## Doel

- › Energievoorziening op Bonaire borgen
- › Leveringszekerheid olie
- › Veiligheid borgen (milieu, omwoners, medewerkers)
- › Slechts noodzakelijke kosten doorbelasten in de elektriciteitsprijs

## Resultaten

- › Beleidsdeelneming is opgericht (=Newco)
- › Voorbereiding voor de bouw en exploitatie van de olieopslag is zoveel mogelijk gereed

## Afbakening

Géén:

- › Korte termijn oplossingen olietekort
- › Bouw olieopslag
- › Opheffing/afbouw bestaande olieopslagen



# Taken Newco

Taken	Vragen
Opdrachtgever bouwt 2 olieopslagen en bijbehorende infra met dusdanig volume dat afdoende olie <u>voor Bonaire</u> kan worden gedistribueerd	
Eigenaar gerealiseerde opslagvoorzieningen	Onbeperkt of beperkt? Zie volgende sheet
Verhuurder voor exploitatie?	Wie gaat exploiteren? Opties: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Newco: eigen verdienmodel, maar dat betekent expertise inhuren; of</li><li>▪ Exclusief recht Curoil: lijkt als enige geïnteresseerd en bezit expertise, maar dan monopolie, dus afspraken langdurig vastleggen over de prijs; of</li><li>▪ Een derde (bijv Curoil): behoud vrijheid om een goedkopere of kwalitatief betere exploitant in te huren – zal niet voorkeur Curoil hebben</li></ul> Als 2 <sup>e</sup> of 3 optie: dan de facto 'lege BV'
Opdrachtgever voor onderhoudscontract	Ntb: Kan dit samen met bouwer (1 contract), of kan Curoil dit doen etc.



# Uitgangspunten vormgeving Newco

Vormgeving	Kenmerken	Vragen										
Besloten Vennootschap met beperkte aansprakelijkheid	Zeggenschap bij aandeelhouders	Lock-in voor 5 jaar; Mag Curoil aandelen aan een ieder overdragen?										
Beleidsdeelneming	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Staat krijgt in ruil voor geïnvesteerde kapitaal aandelen;</li> <li>- Geen einddatum;</li> <li>- Investing wordt niet terugverdiend</li> </ul>											
Joint venture met vreemd vermogen	<table border="1"> <tr> <td>?% (40?) EV</td> <td>51% Staat</td> </tr> <tr> <td></td> <td>49% Curoil</td> </tr> <tr> <td>?% (60?) VV</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100% (≈ € 22 mln)</td> <td></td> </tr> </table>	?% (40?) EV	51% Staat		49% Curoil	?% (60?) VV		100% (≈ € 22 mln)		Zijn we bereid om een Staatsgarantie te verstrekken tbv VV?		
?% (40?) EV	51% Staat											
	49% Curoil											
?% (60?) VV												
100% (≈ € 22 mln)												
Beperkte business case	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Inkomsten</th> <th>Uitgaven</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Huur voor exploitatie</td> <td>Aflossing en rente VV</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Onderhoud (oplopende lijn)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Risico's</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rendement</td> </tr> </tbody> </table>	Inkomsten	Uitgaven	Huur voor exploitatie	Aflossing en rente VV		Onderhoud (oplopende lijn)		Risico's		Rendement	Welk rendement moet behaald worden en is haalbaar? Als cashflow niet rondkomt, is de Staat bereid om meer EV in de Newco te stoppen?
Inkomsten	Uitgaven											
Huur voor exploitatie	Aflossing en rente VV											
	Onderhoud (oplopende lijn)											
	Risico's											
	Rendement											



## Resultaten:

- Beleidsdeelneming (Newco) is opgericht
- Voorbereiding bouw en exploitatie

## Stromen (voorlopig):

Juridisch: oprichting en inrichting Newco

Financieel: financiële dekking EZK en gedegen kapitaalstructuur Newco

Beleidsmatige keuzes/ politieke en ambtelijke afstemming

Voorbereiding realisatie: Newco kan direct starten met (aanbesteding) bouw

Overig





## Oprichting en inrichting Newco

Oprichtings-  
akte

BV i.o. in  
Handels-  
register?

Aandeelhouders  
overeenkomst

Voorhang-  
procedure

Beheersover-  
eenkomst

Toestemming  
bevoegde  
organen en  
autoriteiten

Corporate  
governance;  
belonings-  
beleid

Reglementen?

Samenwerkings-  
overeenkomst



## Financiering Newco

Financieringsmo  
del bepalen

EV inbrengen

VV regelen

Financierings  
kosten voordat  
Newco is  
opgericht

Risico's en  
inkomsten/uitga  
ven in kaart  
brengen

Corporate  
adviseur  
inschakelen

Regio-enveloppe  
geld → Newco

Opnemen in  
begroting 2021  
e.v.?







Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat



Wvttk/ EINDE

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Second opinion - Business case  
**Date:** donderdag 2 april 2020 10:45:49

---

Dag 10.2.e

Ja, zeker doen. Vooral een risico-analyse.

Deze week heb ik bij toeval 'herontdekt' door de beslaglegging van RdK op Bopec, dat er een eerder gesignaleerd risico voor het gemak maar uit beeld was gekomen.

Ik maak me zorgen over hoe er over monopoliepositie, langetermijncontracten, concurrentie (en ik welk stadium) etcetera gesproken wordt. I&W is heel goed in milieu, techniek en bouwen, ze hebben Royal Haskoning ingezet, die zijn ook vooral goed in milieu, techniek en bouwen.

Voor de rest is er nog niet veel deskundigheid gaan zitten in de schetsen voor Newco. Vooral de vraag welk soort contracten er tussen wie en op basis van welke financiële en commerciële overwegingen er gesloten gaan worden, is volgens mij ooit goed doordacht. Leveringszekerheid en milieu zijn doordacht en die waren (te?) leidend. Ook in de besluiten van de "stuurgroep" onder leiding van de gezaghebber (burgemeester) van Bonaire, die door I&W zeer (te?) hoog wordt gewaardeerd.

Tijd voor een nuchtere economische blik!

10.2.e

---

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

**Verzonden:** dinsdag 31 maart 2020 16:59

**Aan:** 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>;

10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>;

10.2.e @minInv.nl>

**Onderwerp:** Second opinion - Business case

Beste allen,

Tot op heden zijn de meningen van betrokken partijen over de toegevoegde waarde van de door Haskoning opgestelde Business case (alle versies tezamen) verschillend. Directie O is van mening dat de opgestelde business case niet in de benodigde informatie voorziet om een deelneming naar behoren op te kunnen richten. Voor ons cruciale informatie zoals een overzicht van de risico's en een uitgewerkt financieel model ontbreekt in de huidige business case.

Daarnaast is er behoefte aan een check van de aannames op grond waarvan Haskoning de business case heeft gebaseerd. FEZ merkt daarbij op dat er vanuit de afdeling behoefte is aan een stevigere onderbouwing van de business case. Een stevigere onderbouwing leidt (hopelijk) tot een kleinere onzekerheidsmarge (Haskoning ging uit van min en plus 20%). Op basis van de notitie van Haskoning hebben we – in aanvulling op de middelen uit de regio envelop – middelen gereserveerd. De verwachting is dat een aanvullend onderzoek ons een beter beeld geeft van de financiële risico's de komende jaren (en voor FEZ daarmee: de vraag of we wel/niet aanvullende middelen moeten reserveren). Daarnaast geeft een nieuwe business case ons meer inzicht in het rendement en daarmee de financiële gezondheid van de nieuw op te richten deelneming.

Om goed voorbereid het traject van de oprichting van de deelneming in te gaan, stellen wij, FEZ en O, voor om een onafhankelijke derde in te huren om een nieuw onderzoek uit te voeren. In de bijlage vinden jullie een door FEZ en O opgesteld document met de vragen die naar onze mening nog niet zijn beantwoord in de huidige business case en die wij graag beantwoord zouden willen zien voordat de deelneming is opgericht. Graag ontvangen wij jullie aanvullingen en opmerkingen op deze lijst zo spoedig mogelijk. Wij zijn voornemens om volgende week een verzoek bij Inkoop neer te leggen voor de uitvraag van een nieuwe business case.

Groet,

10.2.e en 10.2.e

3.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Second opinion - Business case  
**Date:** donderdag 2 april 2020 10:57:13

---

Het is een mooie brede vraagstelling in het document dus mijn vragen/zorgen worden al gedekt.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @minezk.nl>  
**Verzonden:** donderdag 2 april 2020 10:55  
**Aan:** 10.2.e @minezk.nl>  
**Onderwerp:** RE: Second opinion - Business case

Hoi 10.2.e,

Dank voor je reactie. Zijn er nog vragen die je specifiek aan het document wilt toevoegen of worden jouw vragen mogelijk door de beantwoording van de huidige vragen beantwoord?

Groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @minezk.nl>  
**Verzonden:** donderdag 2 april 2020 10:46

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

4.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** Aandeelhoudersfunctie Bonaire  
**Date:** dinsdag 19 mei 2020 18:56:23  
**Attachments:** [Aandeelhoudersfunctie Bonaire.docx](#)

---

Ha 10.2.e,

Kijk maar even naar wat ik heb toegevoegd. Met name de rol van OLB staat niet duidelijk op mijn netvlies.

Spreek je morgenochtend!

Mvrgr. 10.2.e



### Onderzoeksvragen business case Bonaire

De huidige olieopslagvoorzieningen op Bonaire zijn om veiligheidsredenen afgekeurd. Er dient binnen korte tijd een nieuwe olieopslagvoorziening ([een voor de opslag van stookolie bij Contour Global en een opslag voor benzine, diesel en kerosine bij de Airport Zuid](#)) te worden gebouwd. Opdrachtgever vraagt marktpartijen een volledige business case op te stellen betreffende de realisatie van een olieopslagvoorziening op Bonaire en de oprichting van een beleidsdeelneming met 51% deelname Staat en 49% deelname door een marktpartij. Hierbij dient ook mee te worden genomen hoe de business case eruit zou zien voor een 100% beleidsdeelneming.

Doel van de business case is inzicht te verkrijgen in risico's van het oprichten van een beleidsdeelneming en de bouw van een nieuwe olievoorziening (infrastructuur: [tanks + grootte, jetty en pijpleidingen](#)) op Bonaire. Daarnaast dient de business case inzicht te geven in de exploitatieprognose, investeringen, werkkapitaal, financiering (financieringskosten), personeel voor een periode van 10 jaar. Speciale aandacht moet worden besteed aan de regulering en fluctuatie van de olieprijs op Bonaire. [Hiernaast zouden wij de business case graag combineren met een brandstofprognose met als doel het achterhalen van de voordeligste brandstof voor het opwekken van elektriciteit op Bonaire. Gelet op de volatiliteit van de brandstofprijzen heeft EZK behoefte aan een analyse en presentatie van de businesscase in scenario's en bandbreedtes, zodat EZK haar speelruimte voor de lange termijn kent.](#)

Te beantwoorden (onderzoeks)vragen:

#### Stakeholder analyse

- [Welke partijen zijn van belang voor de bouw en de exploitatie van de olieterminals?](#)
  - [Contour Global als eigenaar van elektriciteitscentrale en als investeerder in renewable energy op het eiland.](#)
  - [CurOil als leverancier van brandstof](#)
  - [WEB](#)
  - [OLB als degene die de max. elektriciteitsprijs op het eiland vaststelt en het monopolie van de brandstoflevering uitroept.](#)
  - [EZK, FIN, I&W en BZK \(het zijn wel stakeholders\).](#)
  - [Financiers](#)
  - [Welke partijen zouden CurOil kunnen vervangen –als olieleverancier op Bonaire en exploitant van de tankinstallaties. ??](#)
  - [Concurrentie voor levering brandstof.](#)
  - [Afnemers van brandstof en elektriciteit, de marktvrage.](#)

#### Rendement

- [Wat is het rendement op een investering van USD 22 miljoen?](#)
- [Cash-flows \(investeringen en opbrengsten.](#)
- [Met betrekking tot het rendement de vraag wat is de onzekerheidsmarge rondom dit bedrag en welke factoren zijn daarop van invloed? \( een risico-analyse\)](#)
- [Wanneer heeft de investering een positieve netto constante waarde bij een investering van USD 11.222 miljoen door de staat? in een project van USD 22 miljoen totaal?](#)
- Hoe ziet de beginbalans van de onderneming er uit?-
- Hoe ziet de winst en verliesrekening en cashflowanalyse (inclusief rendement analyse) eruit voor de komende 20 jaar?-
- [Met betrekking tot het rendement de vraag wat is de onzekerheidsmarge rondom dit bedrag en welke factoren zijn daarop van invloed?](#)
- (Evt. hoe kunnen onzekerheden rondom de hoogte van dit bedrag beperkt worden?)
- Wat is break even/terugverdientijd van de investering en welke veronderstellingen (afschrijvingstermijnen, discontovoet) zijn daarbij gebruikt?
- Wat is het effect van dividendinkomsten en de gevolgen voor de dividendraming?

#### Financieel model

- Wat is het effect van de doorberekening van marges (projectkosten) in de tarieven op de te betalen prijs door eindgebruikers in het basis scenario en het worst case scenario?

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Auto

- Wat zijn de belangrijkste waarde bepalende factoren waarvan het rendement afhankelijk is?
- Wat is de prognose voor omzet en kosten rekening houdende met inflatie?
- Is de cashflow voldoende hoog voor de terugbetaling van aandelenkapitaal en de leningen?
- Door Haskoning is een inschatting gemaakt voor het project op 22 miljoen. Wat is de onzekerheidsmarge rond dit bedrag en welke factoren zijn daarop van invloed – denk aan niet meegenomen kosten?
- (Evt. hoe kunnen onzekerheden rond de hoogte van dit bedrag beperkt worden?)
- Mogelijkheden tot aantrekken van vreemd vermogen?
- Wat is de restwaarde van het project – toekomstige kasstromen na afloop van de business case (20 jaar)
- Valutarisico's en de afdekkingsmogelijkheden?
- Wat zijn de kosten voor onderhoud en vervangingsinvesteringen?
- Wat voor effect heeft een zekerheid/garantie van de overheid op de business case?
- Wat is het effect van de tarieven voor de eindgebruikers in het basis scenario en het worst case scenario?

heeft opmaak toegepast: Nederlands (standaard)

heeft opmaak toegepast: Lettertype:

#### Risico analyse

- Financiële risico's: Leverage, solvabiliteit, credit rating?
- Operationele risico's: operationele due diligence?
- Wat zijn de fiscale risico's van Europees – Nederlands of BES recht?
- Gevoeligheidsanalyse: omzet – grondstofprijswijzigingen? Wat zijn de maatschappelijke effecten – werkgelegenheid en milieu?

Met opmaak: Lijstlinea;Lijst meerdere niveaus;Dot pt;F5 List Paragraph;List Paragraph1;No Spacing1;List Paragraph Char Char Char;Indicator Text;Numbered Paragraph1;Bullet 1;Bullet Points;Párrafo de lista;MAIN CONTENT;Recommendation;List Paragraph2;Normal numbere

Met opmaak: Lijstlinea;Lijst meerdere niveaus;Dot pt;F5 List Paragraph;List Paragraph1;No Spacing1;List Paragraph Char Char Char;Indicator Text;Numbered Paragraph1;Bullet 1;Bullet Points;Párrafo de lista;MAIN CONTENT;Recommendation;List Paragraph2;Normal numbere, Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

Marktanalyse – concurrentie, andere brandstoffen zoals LNG, de overstap naar schone energie, vraag naar brandstof i.v.m. Coronacrisis en een brandstofprognose.

#### Resultaat

U levert en presenteert de definitieve Nederlandstalige rapportage van het onderzoek (Word) met de antwoorden op de onderzoeksvragen, inclusief conclusies en aanbevelingen uiterlijk op 15 juni 2020, tenzij partijen in onderling overleg schriftelijk anders overeenkomen.

Met opmaak: Geen opsommingstekens of nummering

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Verdana, 9 pt, Vet

Met opmaak: Geen afstand, Afstand Voor: 0 pt, Na: 0 pt, Regelaafstand: enkel

#### Stakeholder analyse

Dient er een derde partij betrokken te worden – belangenconflict tegen te gaan – structuur?  
 Wat is het effect van de tarieven voor de eindgebruikers in het basis scenario en het worst case scenario?  
 Wat zijn de maatschappelijke effecten – werkgelegenheid en milieu?

#### Rendement

Wat is het rendement op de investering van 51% (USD 11,2 miljoen)?  
 Wanneer heeft de investering een positieve nette constante waarde bij een investering van USD 11,2 miljoen door de staat in een project van USD 22 miljoen totaal?  
 Wat is break even/terugverdientijd van de investering en welke veronderstellingen (afschrijvingstermijnen, discontovoet) zijn daarbij gebruikt?  
 Wat is het effect van dividendinkomsten en de gevolgen voor de dividendraming?

#### Financieel model

Wat zijn de belangrijkste waarde bepalende factoren waarvan het rendement afhankelijk is?  
 Wat is de prognose voor omzet en kosten rekening houdende met inflatie – winst en verliesrekening?  
 Is de cashflow voldoende hoog voor de terugbetaling van aandelenkapitaal en de leningen? Free cash flow moet de financial cash flow dekken – cashflow overzicht?  
 Is de hoogte van de investering voldoende onderbouwd – is een bedrag van USD 22 miljoen toereikend voor dit project?  
 Wat is de onzekerheidsmarge rond dit bedrag en welke factoren zijn daarop van invloed?  
 (Evt. hoe kunnen onzekerheden rond de hoogte van dit bedrag beperkt worden?)

#### Waar worden de aanvullende kosten van betaald?

- kosten voor ontmanteling van de 3 opslagterreinen; (zou buiten scope van dit project vallen)
- afkoop partijen 3 opslagterreinen; (buiten scope van dit project)
- saneren van de gebieden; (buiten scope van dit project)
- vrijval erfpacht;
- kosten erfpacht aan OLB;
- kosten vergunningen — overdracht;
- financiële buffers;
- werkkapitaal financiering;
- vervangingsinvesteringen;
- kosten strategische reserve — 2 miljoen voor 400K stookolie;
- beheer en exploitatie zijn nog geen kosten geraamd.

#### Mogelijkheden tot aantrekken van vreemd vermogen?

Wat is de restwaarde van het project — toekomstige kasstromen na afloop van de business case (20 jaar)?

Wat zijn de kosten voor onderhoud en vervangingsinvesteringen?

Wat voor effect heeft een zekerheid/garantie van de overheid op de business case?

#### Risico-analyse

Financiële risico's: Leverage, solvabiliteit, credit rating?

Staatssteunrisico's: juridische analyse

Politieke risico's: relatie met OLB en het effect op de prijsregulering, juridische due diligence?

Operationele risico's: operationele due diligence?

Valutarisico's en de afdekkingsmogelijkheden?

Wat zijn de fiscale risico's van Europees — Nederlands of BES recht?

Gevoeligheidsanalyse: omzet — grondstofprijswijzigingen?

Marktpartijenanalyse — concurrentie, andere brandstof LNG, wat is de huidige vraag naar brandstof i.v.m. Coronacrisis en brandstofprognose.

#### Ondernemersstructuur

Eigendom van de gronden — overdracht van de activa na de bouw?

Is het handig om gebruik te maken van een kwartiermaker?

5.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Re: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.  
**Date:** woensdag 20 mei 2020 22:06:52

---

Ha 10.2.e, eens, lijkt mij ook onwaarschijnlijk dat de financiering bijna rond is, mede ook gezien het feit dat de negatieve economische effecten van Corona nog lang niet zijn uitgewerkt. Een financier zou toch meer zekerheid op de toekomst willen hebben. En Informatie over een garantie van de Staat hadden we moeten weten! Lijkt mij niet dat de overheid van Curaçao over de brug komt of kan komen! Wordt ongetwijfeld vervolgd!  
Groeten Gillis

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 20 mei 2020 om 21:45 heeft 10.2.e  
@minezk.nl> het volgende geschreven:

Zie hieronder. Meer info heb ik niet/ was niet bij het telefoontje. Lijkt me onwaarschijnlijk dat CO opeens wel de middelen heeft/ garantie krijgt.  
@ BC: we kunnen KPMG na maandag informeren mocht t onverhoopt anders worden..

Groet,  
10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** 10.2.e  
@minienw.nl>  
**Datum:** 20 mei 2020 om 17:32:53 CEST  
**Aan:** 10.2.e @minezk.nl>  
**Kopie:** 10.2.e  
@minezk.nl>  
**Onderwerp:** RE: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

Beste 10.2.e

Het gesprek tussen 10.2.e en 10.2.e is net geweest. Er is nog geen definitieve knoop doorgehakt. 10.2.e gaf aan dat de herfinanciering van Curoil vandaag of morgen rond zou komen. Ook gaf 10.2.e richting 10.2.e aan dat de samenwerkingsovereenkomst snel gesloten zou kunnen worden; no major points. Maandag wordt verder gesproken. Zou het jou lukken net als de vorige keer kort en scherp onder elkaar te zetten waar Curoil en Rijk elkaar niet vinden als het om deze versie van de samenwerkingsovereenkomst gaat. Meeste punten van Curoil had jij hadden jullie weer uit de samenwerkingsovereenkomst gehaald. 10.2.e heeft mij gevraagd een mail te maken voor hem om alle financieringsrisico's maar ook

onderhandelingsrisico's op een rij te zetten om op basis daarvan maandag de knoop definitief door te hakken. Vrijdag wil hij die mail versturen. Lukt het jou het overzicht van geschilpunten rond die tijd (vrijdagochtend) naar mij te sturen. Kwesties als keuze recht etc. horen dan ook weer in het rijtje thuis, maar vooral ook de kwestie rondom de definitie van documenten denk ik.

Alvast bedankt!!

Grt. 10.2.e

---

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

**Verzonden:** woensdag 13 mei 2020 18:01

**Aan:** 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

Beste allen,

10.2.e en 10.2.e, dank voor de opmerkingen. Hierbij de aangepaste concept samenwerkingsovereenkomst, waarin ik toch nagenoeg alle door Curoil aangebrachte wijzigingen weer heb verwijderd.

@10.2.e, zou jij nog kunnen aangegeven of de definitie van Projectkosten volgens jou zo volledig genoeg is?

Groet 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

@minienw.nl>

**Verzonden:** maandag 11 mei 2020 22:43

**Aan:** 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>;

10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

Hoi 10.2.e

Ik kan mij vinden in de opmerkingen van 10.2.e over 7.3. Ook de definitie van projectkosten is niet in het belang van het Rijk. Deze definitie impliceert dat alle kosten die worden gemaakt vóór

ondertekening van deze overeenkomst geen projectkosten zijn en niet gezamenlijk worden gedragen. Dat betekent ofwel vertraging ofwel dat het Rijk de kosten van onderzoeken waartoe het voorafgaand aan de ondertekening opdracht geeft zelf moet dragen.

Groet,  
10.2.e

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

**Verzonden:** maandag 11 mei 2020 18:53

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

**Onderwerp:** RE: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

Ha 10.2.e

Dat deel ik. De financiering is zo'n fundamentele vraag dat het logisch is dat we hier eerst een beslissing over willen maken. Na alle stilte van hun kant over de samenwerkingsovk maken die paar dagen ook niet uit. En zeker al geen reactie op de termijn van bevestiging/garantie opnemen in onze reactie. Vanochtend hebben we besloten dat ons advies is om geen verder uitstel te verlenen. Ik verwerk dit zo in de agenda. Ik begreep overigens dat het overbruggingskrediet op de RMR staat geagendeerd. Datum is navraag..

Art 7.3 en samenhangende bepalingen ben ik op tegen; dit is te breed geformuleerd – het gaat immers niet alleen om gezamenlijk opgestelde/aangevraagde documenten maar om alle adviezen ed rondom het project. Het zou bij wijze van spreken ook over de business case kunnen gaan. We willen richting de Rekenkamer en TK vrij zijn om eea te overleggen. Daar komt bij dat we het ontwerp/ de adviezen niet zomaar zonder hun toestemming mogen gebruiken als we alleen verder gaan. Die kans is reëel dus deze begrenzing is niet fijn.

Groet  
10.2.e

10.2.e  
@minezk.nl  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @minezk.nl>  
**Verzonden:** maandag 11 mei 2020 18:29  
**Aan:** 10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e  
@minezk.nl>; 10.2.e  
@minezk.nl>; 10.2.e

10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e  
@minienw.nl>; 10.2.e  
@minienw.nl>; 10.2.e  
@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

Beste allen,

Hierbij de aangepaste samenwerkingsovereenkomst met een aantal (nog te verwerken) opmerkingen in de kantlijn.

10.2.e en 10.2.e : zouden jullie met mij willen meekijken op de definitie van de projectkosten en de in dat verband door Curoil gemaakte opmerkingen? Zie mijn opmerkingen aan jullie in de kantlijn van de samenwerkingsovereenkomst.  
10.2.b/10.2.g

[Redacted content]

[Redacted content]

Groet 10.2.e

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

**Verzonden:** maandag 11 mei 2020 09:27

**Aan:** 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e  
@minezk.nl>; 10.2.e  
@minezk.nl>; 10.2.e  
@minienw.nl>; 10.2.e  
@minienw.nl>; 10.2.e  
@minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>

**Onderwerp:** Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.

**Urgentie:** Hoog

Beste Allen,

Afgelopen vrijdag is overlegd met Curoil over de

samenwerkingsovereenkomst. In een eerder stadium zou Curoil uiterlijk 8 mei op de concept samenwerkingsovereenkomst reageren, vrijdag is afgesproken dat dat zaterdag 9 mei in de ochtend zou zijn. Nadat gisteravond nog geen reactie van Curoil binnen was heb ik een reminder gestuurd, waarop vannacht de reactie op de samenwerkingsovereenkomst is gekomen.

10.2.b/10.2.g

Ik stuur nu integraal de reactie van Curoil door. Ik zal in de loop van vandaag ook de overige correspondentie delen zodat iedereen dezelfde informatie heeft.

Met vriendelijke groeten,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e <[redacted]@curoil.com>

**Verzonden:** maandag 11 mei 2020 00:45

**Aan:** 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>;

[redacted] <[redacted]@minienw.nl>

**CC:** 10.2.e <[redacted]@curoil.com>; 10.2.e

[redacted] <[redacted]@curoil.com>

**Onderwerp:** Gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst

Geachte 10.2.e, beste 10.2.e,

In overleg met u, hebben we per 31 maart j.l. in ons onderhandelingstraject een moratorium afgesproken. 10.2.b/10.2.g

Daarnaast werden we per 31 maart 2020 verrast met een eenzijdig besluit van het Openbaar Lichaam Bonaire inzake een materiële prijsaanpassing per 1 april 2020 j.l.

10.2.b/10.2.g

Op 4 mei j.l. hebben we van de taskforce een aangepaste versie van de samenwerkingsovereenkomst ontvangen. Op 7 mei j.l. heeft Curoil, per email, de (hoofd)pijnpunten kenbaar gemaakt en op 8 mei j.l., hebben we die pijnpunten nader met u besproken en uitgebreid toegelicht.

10.2.b/10.2.g



10.2.b/10.2.g

Ook gezien het feit dat, gedurende circa 6 weken, onze onderhandelingen stil hebben gelegen achten we het redelijk en billijk dat de Nederlandse Staat en de verantwoordelijke ministeries, Curoil als betrouwbare partner zien en de tijd gunt om per **uiterlijk 30 juni 2020** haar financiering te bevestigen. Dit betekent dat de, reeds in maart 2020, uitonderhandelde periode van 6 weken ná ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst voor het kenbaar maken van de financiering, overeind blijft staan.

Het voornoemde belet, ons inziens, de betrokken partijen niet om de voorbereidende werkzaamheden voort te zetten zonder verdere vertragingen op te lopen.

We zullen zoveel mogelijk blijven meedenken en ons committent nogmaals benadrukken in bijgaande suggesties op de overeenkomst.

Met vriendelijke groet,

10 2.e

---

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.

**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.

6.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** Fwd: Door Curoil gewenste aanpassingen op de samenwerkingsovereenkomst + financiering; vannacht binnengekomen.  
**Date:** woensdag 20 mei 2020 22:16:31

---

Ha 10.2.e, raar dat bericht van 10.2.e! 11.1

Hoor graag jouw mening. Fijne dag morgen. Groetjes, 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** 10.2.e  
minezk.nl>

**Datum:** 20 mei 2020 om 22:06:51 CEST

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Rapport Deloitte Wholesale margin analysis Bonaire en advies aan BC over vaststellen brandstoffenstoffenprijzen  
**Date:** woensdag 27 mei 2020 09:26:24

---

Ha, is dit ook interessant voor KPMG? En is dit te delen?

Groet  
10.2.e

10.2.e  
@minezk.nl  
10.2.e

**Van:** 10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 7 april 2020 22:54  
**Aan:** 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e @minezk.nl>

**Onderwerp:** Rapport Deloitte Wholesale margin analysis Bonaire en advies aan BC over vaststellen brandstoffenstoffenprijzen

**Urgentie:** Hoog

Allen,

Hierbij ontvangen jullie conform eerdere toezegging:

- Het Deloitte rapport dat (alweer enige tijd geleden) in opdracht van Curoil is gemaakt met als titel "Wholesale margin analysis Bonaire". Curoil heeft dit rapport onder strikte vertrouwelijkheid toegezonden. Dit rapport is ook bekend bij het Bestuurscollege van Bonaire.
- Advies van de directie RenO aan het Bestuurscollege over het vaststellen van de brandstoffenprijzen per 3 april 2020. Eveneens vertrouwelijk. Dit stuk is de basis geweest voor de besluitvorming van het BC tot verlaging van de maximumprijzen die weer tot de brief van Curoil van afgelopen vrijdag heeft geleid.

Met vriendelijke groeten,  
10.2.e

---

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.

8.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Rapport Deloitte Wholesale margin analysis Bonaire en advies aan BC over vaststellen brandstoffenstoffenprijzen  
**Date:** woensdag 27 mei 2020 10:45:24

---

Ik verwacht dat dit zeker interessant is voor KPMG. Beide stukken zijn onder strikte vertrouwelijkheid gedeeld. Onder diezelfde strikte vertrouwelijkheid kunnen deze stukken wat mij betreft met KPMG gedeeld worden.

Grt. 10.2.e

---

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

**Verzonden:** woensdag 27 mei 2020 09:26

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

9.

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Re: Rapport Deloitte Wholesale margin analysis Bonaire en advies aan BC over vaststellen brandstoffenstoffenprijzen  
**Date:** woensdag 27 mei 2020 10:56:18

---

Ok top. Wil jij t er op zetten 10.2.e? Ik ben voorlopig uitgelogd (10.2.e ).  
Vertrouwelijkheid vanmiddag nog maar keer benadrukken..

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 27 mei 2020 om 10:45 heeft 10.2.e  
@minienw.nl> het volgende geschreven:

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

From: 10.2.e  
 To: 10.2.e  
 Subject: RE: BC  
 Date: woensdag 27 mei 2020 18:10:02

Ha 10.2.e,

Het was zeker constructief. Ik heb er vertrouwen in!  
 Zie mijn antwoorden in jouw email in rood, hieronder!  
 Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
 Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

M 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

Van: 10.2.e @minezk.nl>

Verzonden: woensdag 27 mei 2020 15:29

Aan: 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e  
 @minezk.nl>

Onderwerp: BC

Ha beiden,

Hoe vonden jullie het gaan? Vertrouwen in?

Ik had nog opgeschreven voor swr:

- presentatie CG (10.2.e), **ik bericht hen wel!**
- cijfers achter BC Haskoning ( 10.2.e )
- is het handig om info van De Brauw te delen voor zover het om fiscale deel gaat, om dubbelingen te voorkomen? Even checken in dat geval bij 10.2.e of dat kan **Goed plan!**

Wb hun vraag naar stakeholders

- stakeholders EZK. Buiten ons team lijkt het me handig als ze met 10.2.e spreken. 10.2.e zou kunnen als gedelegeerd opdrachtgever. Zou dat gecombineerd kunnen worden?
- stakeholders hierbuiten: 10.2.e van BZK kan handig zijn om context te geven als ze vragen hebben over OLB. Lijkt me verder best afgeleid.
- 10.2.e kan aangeven wie op Bonaire/CUR handig is. CO misschien? Haskoning sowieso
- je kunt 10.2.e vragen om interviews met KPMG in te plannen als je duidelijk aangeeft wie/wat/wanneer. Ze kan vanuit account 10.2.e immers inplannen nu **Ik had aangegeven om bij de interviews aanwezig te zijn, laten we maar even kijken hoe druk dat wordt. KPMG dient het in ieder geval via mij te laten verlopen, dan kan ik altijd besluiten om aan te schuiven.**

Misschien nog goed om mondeling te benadrukken dat stukken vertrouwelijk zijn voor zover nog niet gedaan.

**In het intake gesprek met 10.2.e en mij is dat al door hen aangegeven.**

Tav zijn laatste opmerkingen:

voor de overheid is het dan minder van belang wat rendement is (omdat het er toch moet komen) **al is het maar om de rentekosten van vreemd vermogen te kunnen betalen.** , als we op later moment aandelen willen verkopen, wordt ie wel weer belangrijker. **Eens!** CO vraagt om deze mogelijkheid open te houden, ook recentelijk in gesprek aan 10.2.e . Goed om dat wel mee te nemen in BC. **Ik zal dat nog voor de zekerheid aan hen melden!**

Bij stakeholders: mooi als zij de potentiële stakeholders ook meenemen (of dat gebeurt separaat in marktverkenning). Fijn als ze inderdaad bij die verkenning voor alle fases in de keten apart per brandstof naar potentie kijken (inkoop brandstof ←--→ distributie)

Ik zie in hun stukken nog weinig expliciet hierover staan (plan B/marktverkenning). **In het vooroverleg met 10.2.e heb ik melding gemaakt van een plan B, alleen dat valt onder de scenario's waarover wij het tijdens de kick-off hebben gehad.**

Gaat morgen overigens door omdat we vandaag al hebben gesproken? **Wordt gecancelled**

Groet,  
**10.2.e**

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

Ministeries van Economische Zaken en Klimaat & Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**10.2.e** [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

**M** **10.2.e**



**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Date:** donderdag 28 mei 2020 13:15:55

---

Beste 10.2.e

Hierbij nog een aantal onbelichte zaken in de kick-off van gisteren:

- LNG, maar ook andere alternatieven, zolang financieel meer rendabel.
- marktverkenning/ alternatieven voor Curoil (= exploitant terminals, leverantie en logistiek brandstoffen en inbreng van eigen vermogen (49%))
- financial engineering, financiering en financierbaarheid en geschikte vreemd vermogen verschaffers (financiers in NL/Bonaire, EIB/EIF, op Bonaire, etc.), al dan niet onder staats/EU-garantie.
- (noodzakelijke) inpassing van renewable energy (Windmolens en zonnecellen) in het project, maar dit vormt ook concurrentie voor het project.

Indien vragen dan verneem ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Beperkingen benaderen stakeholders/marktpartijen  
**Date:** woensdag 10 juni 2020 13:10:02

---

Ha 10.2.e,

Dat kan natuurlijk niet. Een risico-analyse + benchmark onderzoek is van het grootste belang.

Met welke partijen is reeds een interview ingepland en bij welke levert dat – 10.2.b/10.2.g – problemen op ?

Straks maar even overleg!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

---

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

**Verzonden:** woensdag 10 juni 2020 11:51

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

**CC:** 10.2.e @kpmg.nl>; 10.2.e  
@kpmg.nl>

**Onderwerp:** Beperkingen benaderen stakeholders/marktpartijen

Beste 10.2.e,

Ik begreep gisteren van 10.2.e dat we toch beperkingen krijgen in het benaderen van stakeholders en marktpartijen vanwege de lopende onderhandelingen met Curoil, algehele gevoeligheid en intimiteit van de markt.

Volledig begrijpelijk, maar wilde wel met je delen welke beperkingen dit zal opleveren voor onze rapportage om misverstanden te voorkomen:

- Voor het grootste deel van ons onderzoek zal het maar beperkte invloed hebben. Denk hierbij aan doorrekenen, financiering en te behalen rendement.
- Waar het significante impact op zal hebben is de risico analyse. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de analyses omtrent leveringszekerheid, alternatieve partijen, afhankelijkheid Curoil, maar ook risico duurzaamheidsagenda en milieurisico's. We zullen hier obv de dataroom, interne gesprekken, etc wel iets over opnemen, maar zonder externe toets zal dit beperkingen kennen.
- Ook voor de operationele benchmark zal dit enige beperkingen opleveren. Ter illustratie: op basis van onze benchmark zijn de beoogde faciliteiten duur. Dit komt naar verwachting (afhankelijk van de gesprekken met Royal Haskoning) door Bonaire specifieke omstandigheden. Hier zullen we moeten varen op RHK uitspraken, want verdere toetsing is lastig zonder Bonaire te kunnen noemen of stakeholders te interviewen. Ook

bijvoorbeeld de specifieke saneringskosten zijn lastig te beoordelen zonder een gesprek met OTB.

We zullen in het rapport duidelijk aangeven waar we beperkingen ondervinden en suggesties doen voor nader onderzoek. Zodat op een later moment, als het wel opportuun is, hier nog nader naar gekeken kan worden.

Mocht je nog vragen en/of opmerkingen hebben, dan horen wij het graag.

Mvg,

10.2.e

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
10.2.e @kpmg.nl | [My LinkedIn](#) | [www.kpmg.nl](#)  
KPMG | Laan van Langerhuize 1, 1186 DS Amstelveen

KPMG Advisory N.V., trade register number 33263682

Do you want us to keep you informed on KPMG news, publications or events?  
Click [here](#) to share your preferences.

---

-----  
The information in this e-mail (and any attachments) is intended exclusively for the addressee(s). Any use by a party other than the addressee(s) is prohibited. The information may be confidential in nature and fall under a duty of non-disclosure. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this e-mail. KPMG cannot guarantee that e-mail communications are secure and error-free and does not accept any liability for damages resulting from the use of e-mail. Our services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) that is subject to the general terms and conditions of the contracting KPMG firm. These general terms and conditions are available on our website ([www.kpmg.nl/algemenevoorwaarden](http://www.kpmg.nl/algemenevoorwaarden)) and will be forwarded upon request.

Agreements with and statements from KPMG are only legally binding upon KPMG if they are confirmed in writing and signed by an authorized person.

-----

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Beperkingen benaderen stakeholders/marktpartijen  
**Date:** woensdag 10 juni 2020 16:21:12  
**Attachments:** [200610 Interview Contact List.xlsx](#)

---

Dag 10.2.e,

Bijgaand zoals besproken de laatste versie met onze interviewlijst. Graag ontvang ik van jou welke partijen akkoord zijn om te bellen en waar mogelijk contactgegevens. Daarnaast hoor ik graag wat we wel en niet kunnen bespreken. (bijvoorbeeld mag het project genoemd worden, zo niet mag Bonaire genoemd worden, etc.).

Zoals aangegeven (en ook vorige week bij 10.2.e) zijn we afhankelijk van de agenda's van de te interviewen partijen, dus er is haast bij willen we ze nog kunnen meenemen.

Ter controle: ik neem aan dat dit akkoord dan ook voor zowel EZK als I&W geldt?

Alvast bedankt!

Gr, 10.2.e

[Redacted signature block]

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
KPMG Advisory N.V., handelsregisternummer 33263682

---

**From:** 10.2.e @minezk.nl

**Sent:** woensdag 10 juni 2020 13:10

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

## Lijst externe interviews

KPMG

Lijst externe interviews	
Type stakeholder	Naam
Actief op Bonaire	Curoil
Actief op Bonaire	OTB
Actief op Bonaire	OLB
Actief op Bonaire	WEB
Actief op Bonaire	Consumentenbond
Actief op Bonaire	Bonaire International Airport
Actief op Bonaire	BOPEC (indien mogelijk)
Actief op Bonaire	Milieuorganisaties actief in Bonaire
Actief op Bonaire	Pompstations (b.v. voorbeeld Bonaco)
Lokale energiespelers	Staatsolie Maatschappij Suriname
Lokale energiespelers	Refineria Nico Lopez
Lokale energiespelers	Hermanos Diaz Refinery
Lokale energiespelers	Refineria Camilo Cienfuegos
Lokale energiespelers	Refineria Isla
Lokale energiespelers	Pointe-a-Pierre Refinery
Lokale energiespelers	St Croix Refinery
Lokale energiespelers	Kingston Refinery
Lokale energiespelers	Haina Refinery
Lokale energiespelers	Trinidad Petroleum Holdings Limited
Wereldwijde energiespelers	Oiltanking
Wereldwijde energiespelers	Vopak
Wereldwijde energiespelers	Shell
Wereldwijde energiespelers	BP
Wereldwijde energiespelers	Valero
Energie investeerders	Prostar Capital
Energie investeerders	Buckeye Partners
Energie investeerders	SunStar Energy
Energie investeerders	Beowulf Energy
Energie investeerders	Klesch Group
Energie investeerders	NuStar Energy

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** FW: Beperkingen benaderen stakeholders/marktpartijen  
**Date:** woensdag 10 juni 2020 16:48:36  
**Attachments:** [200610\\_Interview\\_Contact\\_List.xlsx](#)

---

Beste 10.2.e,

Hierbij het overzicht van de partijen die KPMG wil interviewen.

Jij hebt morgenochtend al een call met 10.2.e, ik zal daarbij aanhaken.

We gaan dan de lijst doornemen en ontvangen dan graag ook namen en telefoonnummers, zodat KPMG verder kan.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B - Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

M 10.2.e  
[@minezk.nl](#)

---

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

**Verzonden:** woensdag 10 juni 2020 16:21

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** FW: Documenten voor KPMG  
**Date:** woensdag 10 juni 2020 16:54:23  
**Attachments:** [BG2216-M001-D01-Business Case Update.pdf](#)  
[BG3469-M001-D03-Fuel Oil Infrastructure.pdf](#)  
[BG3469-M004-D01-Brandstof Prognose.pdf](#)  
[BG9071-R001.pdf](#)

---

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Hierbij de ontbrekende documenten van RHK, zoals toegezegd door 10.2.e .

Aangezien KPMG een geheimhoudingsplicht heeft en ik daarin alle vertrouwen heb, voel ik mij vrij om deze stukken naar jullie door te zetten.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

**Notitie / Memo**

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Industry & Buildings**

Aan: Taskforce Brandstof Bonaire  
 Van: 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e  
 Datum: 12 februari 2020  
 Kopie: RHDHV Team  
 Ons kenmerk: BH2216-M001-D01  
 Classificatie: Vertrouwelijk

**Onderwerp: Business Case Update**

## 1 Introductie

Sinds eind 2017 is gewerkt aan het project 'Long Term Fuel Supply Bonaire'. Voor dit project zijn in de loop van de tijd verschillende onderzoeken uitgevoerd en diverse documenten verschenen die ingaan op de realisatie van nieuwe infrastructuur voor het laden, lossen en opslaan van brandstof op Bonaire.

Eind 2018 is een business case model opgesteld, waarmee verschillende scenario's zijn doorgerekend voor nieuw te realiseren infrastructuur op Bonaire. Voor huidige besluitvorming is meer inzicht gewenst in de specifieke business case van een nieuw op te richten onderneming (NewCo) waarin de nieuwe te realiseren infrastructuur wordt ondergebracht. Hiervoor is een update en uitbreiding uitgevoerd van het business case model.

Deze notitie geeft inzicht in de uitgangspunten, berekeningen en resultaten van de business case update voor NewCo. Een belangrijk doel van de business case berekening is om vast te stellen welke marge op brandstoffen nodig is voor een kostendekkende exploitatie van het nieuw op te zetten bedrijf. Deze marge zal mogelijk voor een deel moeten worden verkregen via een verhoging van de brandstofprijzen.

*DISCLAIMER: De werkzaamheden voor de business case update zijn uitgevoerd binnen een kort tijdbestek, met beperkte informatie en beperkte controle van gegevens. Een aantal gegevens is mondeling doorgegeven en is niet formeel geverifieerd.*

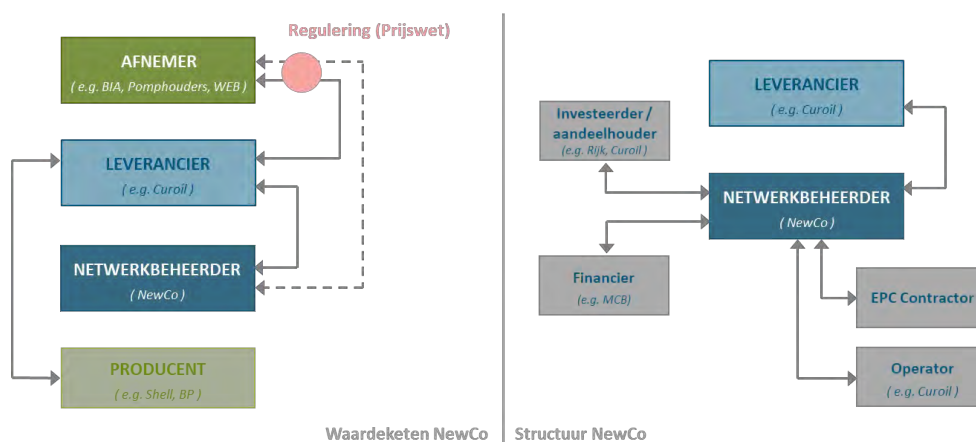
## 2 Uitgangspunten

De update van de business case is uitgevoerd op basis van de volgende uitgangspunten, welke zijn aangenomen mede op basis van eerdere uitgevoerde studies en opgeleverde documenten:

- Op Bonaire wordt nieuwe infrastructuur gerealiseerd voor het laden, lossen en opslaan van brandstof. Deze infrastructuur wordt ondergebracht in een nieuw op te richten onderneming (NewCo);
- NewCo vervult de rol van infrastructuurbeheerder (ook wel Infra Provider of Netwerkbeheerder genoemd). NewCo is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen en operationeel houden van de infrastructuur. Zij wordt daarvoor betaald via een marge in de brandstofprijs voor eindgebruikers;
- Levering van de brandstoffen, waaronder inkoop en verkoop, valt buiten de scope van NewCo;
- De rol van leverancier wordt ingevuld door een aparte entiteit. Curoil is bijvoorbeeld een partij die deze rol van brandstof leverancier zou kunnen vervullen.



- Het Rijk heeft een meerderheidsbelang in NewCo. Dit vertaalt zich in een minimaal percentage van 51% in het in te brengen eigen vermogen van de nieuwe onderneming.
- Een marktpartij wordt mede-eigenaar in NewCo. Dit vertaalt zich in een maximaal percentage van 49% in het in te brengen eigen vermogen van de nieuwe onderneming.
- De financiering van NewCo kan in beginsel voor een deel ingevuld worden met inbreng van vreemd vermogen (e.g. een lening van een commerciële bank).
- Het geld van de 'regio-envelop' van 5,0 miljoen euro (5,5 miljoen USD) wordt door het Rijk ingebracht als eigen vermogen in NewCo.
- De brandstofprijzen en daarin toegepaste marges en heffingen op het eiland zijn onderhevig aan regulering via de prijswet.



Figuur: Waardeketen en structuur NewCo

### 3 Aannamen algemeen

De resultaten in deze notitie zijn gepresenteerd voor de business case van NewCo waarin twee terminals tezamen zijn ondergebracht. Voor de update van de business case is een nieuw financieel model opgesteld. In het model zijn beide terminals separaat gespecificeerd om indien nodig in een latere fase evaluaties uit te voeren per terminal.

#### Valuta

Alle input, output en kasstromen van het model gaan uit van bedragen in USD. Dit is in de brandstofsector op Bonaire de gebruikelijke valuta. Bedragen in andere valuta zijn omgerekend op basis van een vaste wisselkoers per huidige datum.

#### Planning

De business case gaat uit van de volgende planning:

- Twee jaar constructieperiode
- Bouw van beide terminals in 2020 en 2021
- Start bedrijfsvoering per 01-01-2022
- Periode van 30 jaar exploitatie

## 4 Kenmerken terminals en brandstofprognose

Voor beide terminals zijn eind 2019 rapportages opgeleverd (zie referenties, hoofdstuk 11). Hieruit zijn onderstaande kenmerken ontleend, welke zijn opgenomen in de business case.

### Terminal 1 - Karpata

- Prognose verbruik: Vanaf 2021 wordt een stabiel verbruik verwacht van 10.1.c m<sup>3</sup>/jaar.
- Benodigd bruto volume opslagtanks: 10.1.c m<sup>3</sup>
- Benodigde reservevoorraad voor 2 weken: 10.1.c m<sup>3</sup>  
(strategische reserves zijn niet meegenomen in de investeringen voor NewCo)
- Benodigde perceelgrootte: 0,4 hectare

### Terminal 2 - Airport Zuid

- Benodigd bruto volume opslagtanks: 10.1.c m<sup>3</sup>
- Benodigde reservevoorraad voor 2 weken: 10.1.c m<sup>3</sup>  
(strategische reserves zijn niet meegenomen in de investeringen voor NewCo)
- Benodigde perceelgrootte: 1,2 hectare

	2021	2022	2023	2024 en verder
Benzine	10.1.c			
Diesel	10.1.c			
Jet Fuel A1	10.1.c			

Tabel: Prognose in m<sup>3</sup>/jaar

### Prognose verbruik

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 het eiland op te vangen. De energiecentrale in Karpata zal nodig blijven voor stabiliteit op het elektriciteitsnet en om bij te springen als zon en wind het laten afweten.

De omzet prognose voor alle brandstoffen is een belangrijk onderdeel voor de inschatting van de toekomstige rentabiliteit van de onderneming (NewCo). Groene energie zal hoofdzakelijk de afname van stookolie beïnvloeden. In de afgegeven ramingen is uitgegaan van een stabilisatie van het verbruik in stookolie. De geprognostiseerde groei in de vraag naar energie worden opgevangen door groene energie en dus zijn onze modellen verwerkt.

Eerder heeft RHDHV een notitie opgesteld over de investeringsramingen voor beide terminal locaties. Daarin zijn tevens prognoses voor het brandstof verbruik opgenomen. (Zie referenties, hoofdstuk 11)

## 5 Investeringskosten

De totale initiële kosten voor NewCo die zijn opgenomen in de business case bestaan uit kosten voor ontwikkeling van het project en voor bouw van de infrastructuur.

### Ontwikkelingskosten (development expenditure, devex)

Voordat een aannemer aan de slag kan met de bouw van de definitieve infrastructuur is een voortraject nodig om het project te ontwikkelen tot op het punt waarop een aannemer het over kan nemen. Hiervoor is nog geen begroting beschikbaar. Voor de business zijn de kosten geschat.

	Kosten [ M USD ]
Terminal 1 - Karpata (stookolie)	0,5
Terminal 2 - Airport Zuid (benzine, diesel, jet olie)	1,5
Totaal	2,0

Tabel: Ontwikkelingskosten in USD miljoen

### Investeringskosten infrastructuur (capital expenditure, capex)

Voor de realisatie van de infrastructuur is een kostenraming opgesteld, waarin onder ander is opgenomen: de terminal, wegen, pijpleidingen, steiger en voorzieningen voor gas, water en licht.

De geraamde investeringskosten hebben een bandbreedte van  $\pm 40\%$ . In de businesscase is daarom voorzichtigheidshalve een risicoreservering opgenomen van iets minder dan de helft van de bandsbreedte.

Nadere onderbouwing van de kostenramingen is opgenomen in aparte notities (zie referentie 1 en referentie 2 in hoofdstuk 11)

	Raming [ M USD ]	Risicoreservering [ M USD ]	Kosten [ M USD ]
Terminal 1 - Karpata (stookolie)	10.1 €	█	█
Terminal 2 - Airport Zuid (benzine, diesel, jet olie)	10.1 €	█	█
Totaal	10.1 €	█	█

Tabel: Infrastructuurkosten in USD miljoen

### Investeringskosten strategische reserve

Ter waarborging van leveringszekerheid wordt een strategische voorraad aangehouden. Doel is om te voorkomen dat bij knelpunten in de levering (bijvoorbeeld door slecht weer) het eiland zonder brandstof komt te zitten. Hierbij wordt uitgegaan van een strategische voorraad voor twee weken levering. Dit vraagt om een initiële investering voor aanschaf van de brandstof.

	Volume [ m <sup>3</sup> ]	Prijs [ USD / m <sup>3</sup> ]	Kosten [ USD ]
Terminal 1 - Karpata (stookolie)	869	450	400.000
Terminal 2 - Airport Zuid (benzine, diesel, jet olie)	2370	700	1.600.000
Totaal			2.000.000

Tabel: Ontwikkelingskosten in USD miljoen

De business case gaat er van uit dat deze eenmalige investering niet ten laste komt van NewCo (de infra provider. Deze investering is daarmee vooralsnog niet meegenomen in het financiële model (c.q. op nul gezet).

### Niet meegenomen investeringen

Veel aspecten van het project zijn vooralsnog onbekend en niet alle mogelijke investeringen zijn uitgezocht. De volgende investeringen zijn niet in de business case meegenomen:

- Ontmantelingskosten terminal Hato
- Afkoop Curoil Hato
- Vrijval erfpacht Hato
- Vrijval erfpacht OTB
- Ontmantelingskosten bestaande terminal Airport
- Afkoop OTB Airport
- Afkoop Bopec landlease contract

## 6 Exploitatiekosten

De exploitatiekosten voor NewCo bestaan uit kosten voor instandhouding van de infrastructuur, kosten voor het laden, lossen en opslaan (handling) van de brandstof en kosten voor gebruik van de grond.

### Instandhoudingskosten (onderhoud)

Om de nieuwe installaties in goede conditie te houden zijn de jaarlijkse kosten voor onderhoud ingeschat op 3% van de infrastructuurinvestering. Deze kosten dekken zowel vast jaarlijks onderhoud als groot variabel onderhoud. Het percentage is vastgesteld op basis van ervaring en getallen uit vergelijkbare projecten.

### Operationele kosten

De business case gaat er van uit dat de bestaande organisatie en crew van Curoil (10,15 FTE) alle activiteiten kan voortzetten. Met NewCo zullen lichte wijzigingen gaan plaatsvinden, maar het blijven dezelfde producten en hoeveelheden.

Uit het financieel jaarverslag van een vergelijkbare organisatie in het Caraïbische gebied is een gemiddelde kosten per FTE af te leiden van USD 10.1.c per jaar. Met 10.1.g FTE geeft dat 10.1.c USD/jaar aan personele kosten.

De totale operationele kosten (exclusief instandhoudingskosten) komen bij vergelijkbare terminals op 150% van de personele lasten. Dat geeft een bedrag van 690.000 USD/jaar. Geschat wordt dat 25% van de werkzaamheden aan handling van stookolie gerelateerd zijn en 75% aan handling van de overige brandstoffen.

	Kosten [ USD / jaar ]
Terminal 1 - Karpata (stookolie)	10.1.c
Terminal 2 - Airport Zuid (benzine, diesel, jet olie)	10.1.c
Totaal	10.1.c

Tabel: Operationele kosten in USD per jaar

## Erfpacht

De business case berekening uit 2018 ging uit van aanschaf van de benodigde grond voor realisatie van de infrastructuur. De huidige business case gaat er van uit dat de grond niet hoeft te worden aangekocht, maar dat een jaarlijkse erfpacht verschuldigd is ter hoogte van 10.1.g USD/m<sup>2</sup> per jaar.

	Oppervlak [ hectare ]	Kosten [ USD / jaar ]
Terminal 1 - Karpata (stookolie)	10.1.c	10.1.c
Terminal 2 - Airport Zuid (benzine, diesel, jet olie)	10.1.c	
Totaal		10.1.c

Tabel: Operationele kosten in USD per jaar

## 7 Marges op brandstof

Om de investering in de nieuwe infrastructuur te kunnen dekken gaat de business case er van uit dat NewCo een marge ontvangt die is opgenomen in de brandstofprijs (opslag per liter) voor eindgebruikers. Deze heffing is vergelijkbaar met de huidige *Marge OLB* welke ook wel vertegenwoordigingsheffing wordt genoemd.

In de huidige situatie wordt deze heffing alleen op diesel en benzine toegepast. Het voorstel is om deze heffing over alle brandstoffen te verdelen. Het is mogelijk om per product af te wijken. Infrastructuur voor handling van stookolie is een separate investering met tevens eigen exploitatiekosten. Voor een transparante tarifiering lijkt een koppeling van de heffing op basis van onderliggende investeringen en kosten de meest logische keuze.

### Prijsopbouw Brandstof Bonaire

De prijzen voor benzine, diesel, kerosine bestemd voor verwarming (kachels) en gas (lpg) worden maandelijks vastgesteld door het bestuurscollege van Bonaire. De vaststelling van de prijzen gaat via een vaste formule met daarin vaste en variabele componenten. Onderstaande elementen maken deel uit van de prijs opbouw.

			low sulfur diesel
Omschrijving	Mogas 95	Kerosine	Gasolie
Eenheid	USDcent/ltr	USDcent/ltr	USDcent/ltr
Aankoopprijs	S&P Index	S&P Index	S&P Index
Marge leverancier	Fixed	Fixed	Fixed
Transportkosten	Fixed	Fixed	Fixed
Accijnzen	31,86		
A.B.B. 8%	8,00%	8,00%	8,00%
Marge OLBon	3,35		1,96
Correctiefactor	Variabel	Variabel	Variabel

Tabel: Prijsopbouw brandstofprijzen

De marge van OLB (vertegenwoordiging heffing) is een heffing voor het gebruik van infrastructuur. Deze wordt door Oil Trading Bonaire (OTB) geïnd bij de leverancier. De heffing wordt alleen toegepast op benzine en diesel en bedraagt respectievelijk USD 10.1.c en USD 10.1.c cent per liter.

Stookolie wordt primair gebruikt voor de opwekking van energie. In de huidige situatie verlopen leveringen van stookolie voor de opwekking van energie via BOPEC met Curoil als tussenhandelaar. De prijzen van stookolie en kerosine voor vliegverkeer (jet fuel) zijn niet gereguleerd.

Eerder heeft RHDHV een notitie opgesteld over de prijsopbouw van brandstof (Opbouw brandstofprijzen Bonaire). In deze notitie wordt ingegaan op de verschillende onderdelen van de brandstofprijs. (Zie referenties hoofdstuk 11)

### Aanname in business case

De details van alle marges die in de huidige situatie op Bonaire zijn inbegrepen in de brandstofprijzen die eindgebruikers betalen zijn niet vrij beschikbaar. De business case doet daarom een aanname voor te hanteren marges die zij kan innen.

Brandstof	Marge [ \$ct / liter ]
Stookolie	10.1 c
Benzine	10.1 c
Diesel	10.1 c
Jet Fuel	10.1 c

Tabel: Aangenomen marges voor NewCo

Voor jet fuel is een lagere marge gehanteerd in verband met de hoge prijselasticiteit in de luchtvaartsector op het eiland. Dit is mondeling aan het team meegegeven maar niet separaat onderzocht.

## 8 Financiering

Een onderneming kan op verschillende manieren worden gefinancierd. Door de inleg van kapitaal in een onderneming wordt risicodragend geld ingebracht wat wordt toegerekend aan het eigen vermogen van een onderneming. Het is echter niet noodzakelijk om een onderneming volledig met eigen geld te financieren. Door het aantrekken van een lening of nadere vormen van kredietfinanciering (vreemd vermogen) kan een onderneming ook worden gefinancierd. Vreemd vermogen is risicomijdend kapitaal. Financiers stellen daarom eisen omtrent de solvabiliteit van de onderneming en vragen ook vaak de inbreng van zekerheden d.m.v. verpanding of borgstelling van derden. Volledige financiering met vreemd vermogen is in de praktijk moeilijk te realiseren.

### Financieringsbehoefte

De financieringsbehoefte van NewCo bestaat uit dekking voor kosten voor ontwikkeling en kosten voor realisatie van de infrastructuur. Kosten voor strategische brandstof voorraad zijn niet meegenomen.

Indien vreemd vermogen wordt aangetrokken (e.g. een lening van een commerciële bank) dan is NewCo elk jaar rente verschuldigd op de uitstaande lening. Bij een bouwtijd van twee jaar zal NewCo al tijdens de bouw rente moeten betalen zonder dat het inkomsten heeft. De business case gaat er van uit dat verschuldigde rente tijdens de bouwperiode meegefinancierd zal worden.

### Financieringsbronnen en -bestedingen

De business case gaat uit van een verdeling van het in te brengen eigen vermogen in de nieuwe onderneming van 51% door het Rijk en 49% door een marktpartij (Curoil). Indien NewCo voor 100% gefinancierd wordt met eigen vermogen, dan geeft dat onderstaand overzicht van besteding en bronnen van financiering.

Financiering Bronnen en Bestedingen [ x USD 1,000,000 ]

# 10.1.c

De onderneming kan deels gefinancierd worden met vreemd vermogen. Het percentage van de totale financieringsbehoefte die een vreemd vermogen verschaffer (e.g. commerciële bank) bereid is op te pakken is afhankelijk van het risicoprofiel van het project en de partijen die het eigen vermogen inbrengen. De betrokkenheid van het Rijk, het gegeven dat NewCo feitelijk een monopolypositie heeft op het eiland en het gegeven dat NewCo inkomsten genereert uit gereguleerde prijzen dragen bij aan het inperken van het risico. In de praktijk kan dit leiden tot mogelijk 60% of zelfs meer vreemd vermogen financiering.

De business case gaat uit van een vreemd vermogen deel ('leverage') van 52%. Dit betekent 48% eigen vermogen financiering, welke voor 51% wordt ingebracht door het Rijk en 49% door een marktpartij (Curoil). Met de gekozen leverage geeft de business case een eigen vermogen inbreng van het Rijk van 5,5 miljoen USD, gelijk aan het bedrag van de 'regio-envelop'. Dit geeft onderstaand overzicht van besteding en bronnen van financiering.

Financiering Bronnen en Bestedingen [ x USD 1,000,000 ]

10.1.c

#### Aannamen financiering

De vreemd vermogen financiering (lening van de bank) die is aangenomen in de business case heeft de volgende kenmerken:

- Tarieven geleend geld : Libor + 4% = 6% per jaar
- Looptijd van de lening : 10.15 jaar
- Meefinancieren van rente in de bouwperiode ('Grace Period' van 2 jaar)



## 9 Business Case resultaten

### Scenario's

De business case is doorgerekend voor een aantal verschillende scenario's. Voor elk scenario is gekeken naar het rendement op het ingebrachte eigen vermogen (return on equity, RoE) en de terugverdientijd op het ingebrachte eigen vermogen (equity payback period, EPP). Onderstaande tabel geeft het overzicht van de resultaten.

#	Base Case Aannamen	Wijziging aanname	RoE [ % p.a. ]	EPP [ years ]
10.1.c				

AD 1. In dit scenario zijn de inkomsten van het nieuwe bedrijf onvoldoende om aan de financieringsverplichtingen te voldoen.

AD 4. Op het ingebrachte bedrag uit de Regio envelop wordt in dit scenario geen dividend uitgekeerd. Dit heeft een gunstig effect op het rendement op het resterende ingebrachte eigen vermogen.

Het rendement op eigen vermogen (return on equity) is in beginsel gelijk voor alle verschillende partijen die dit eigen vermogen inbrengen, ongeacht de hoogte van het bedrag. Het is mogelijk aparte afspraken te maken voor het differentiëren van rendement per partij, bijvoorbeeld in de vorm van gedifferentieerde aandelen structuur.

De berekening in het business case model houdt geen rekening met een mogelijk restwaarde van het bedrijf na 10.1.c. Toevoeging van een restwaardeberekening kan het berekende rendement op eigen vermogen (RoE) verhogen.

## Haalbaarheid

De haalbaarheid van de business case wordt voor een groot deel bepaald door het rendement op eigen vermogen (RoE) dat eigenaren van NewCo vereisen. Dit is veelal afhankelijk van hoe risicovol zij het project beoordelen, maar partijen kunnen ook andere overwegingen hebben om te investeren. Een overheid kan mogelijk genoeg nemen met een lager rendement, omdat zij andere doelstellingen heeft met het bedrijf. Een marktpartij kan mogelijk genoeg nemen met een lager rendement als zij strategische belangen heeft bij het bedrijf.

## 10 Impact op de energieprijis in Bonaire

De details van alle marges die in de huidige situatie op Bonaire zijn inbegrepen in de brandstofprijzen die eindgebruikers betalen zijn niet vrij beschikbaar. Of de te heffen marges door NewCo zullen leiden tot hogere brandstofprijzen is daarom niet op voorhand te zeggen.

### Huidige situatie stookolie

In de huidige situatie worden een verscheidenheid aan kosten in de keten doorberekend aan de consument. In een apart document (zie hoofdstuk 11, Ref 3) is een volledige beschrijving van het mechanisme opgenomen. Voor stookolie worden de volgende kosten doorberekend (**op basis van mondeling aangereikte informatie !!**):

- Tankhuur T1920 Bopec: indicatie 10.1.c USD/jaar (betaald door Curoil);
- Tankhuur T1912 Bopec: indicatie 10.1.c USD/jaar (betaald door Contour Global);
- Transport per truck van Bopec naar power plant: 10.1.c USD per transport van 35 m<sup>3</sup>. Bij een stookolieverbruik van 10.1.c m<sup>3</sup>/jaar komt dit neer op 10.1.c USD/jaar;
- Bopec marge/spread: onbekend, raming 10.1.c ct/liter
- Curoil marge/spread: onbekend, raming 10.1.c/liter

Bij een verwacht stookolie verbruik van 10.1.c m<sup>3</sup>/jaar komt dit neer op een doorbelasting in de brandstofprijis van 10.1.c USDct/liter (**INDICATIEF !!**).

### Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie vervallen alle bestaande kosten voor infrastructuurgebruik. Daarvoor in de plaats komt een marge op brandstoffen die alle kosten moet dekken van de nieuwe onderneming en daarnaast een acceptabel rendement mogelijk moet maken. Een gedetailleerde analyse zal moeten uitwijzen of de brandstofprijis voor de eindgebruiker hierdoor zal stijgen.

## 11 Referenties

Ref 1: BG3469-M007-D01 Karpata Terminal, 19 december 2019

Ref 2: BG3469-M008-D01 Luchthaven Zuid Terminal', 24 december 2019

Ref 3: BG3469IBNT1812171429 Prijsopbouw Brandstof Bonaire, 17 december 2018

**Note / Memo**

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Industry & Buildings

To: Taskforce Brandstof Bonaire  
From: 10.2.e  
Date: 24 January 2019  
Copy: RHDHV Team  
Our reference: BG3469-M001-D03  
Classification: Confidential

**Subject: Recommendations with respect to the Fuel Oil infrastructure**

## 1 Introduction

In June 2018, the Bonaire BC has selected the preferred option; a new Fuel Oil storage connected with Bopec, and storage of other products (gasoline, diesel and jet fuel) at a new terminal at the Airport (called Airport 'South'). This memo elaborates the options for the Fuel Oil infrastructure.

Starting point is to have a separate plot with 2 storage tanks for Fuel Oil. This provides a higher level of independence.

## 2 Options

There are two important decisions to be made:

- Transfer by pipeline or by truck;
- Plot and location for construction of new storage tanks.

The table below is presenting the different options.

Nr	Location of new storage tanks	Pipeline	Truck
1	2 new tanks each 10.1.c m <sup>3</sup> in most southern tank pit of Bopec near T1902, inside the existing Bopec terminal (IB). Fencing off a small plot providing external access.	IB1	IB2
2	2 new tanks each 10.1.c m <sup>3</sup> just outside current Bopec terminal (OB)	OB1	OB2
3	2 new tanks each 10.1.c m <sup>3</sup> on the Contour Global plot (CG)	CG1	CG2
4	1 new tank near Contour Global 1 new tank at airport terminal as strategic storage	CG/Airport	

Associated issues:

- If by truck; where to build a new truck loading area
- If by pipeline; what will be the routing

### 3 Current situation at Bopec

Currently the transfer is done by truck. Trucks must follow a steep and narrow road through the Bopec terminal to end up at T1912 where they are loaded. The loading facilities have been disapproved by ILT. Bopec has a few months left to propose a situation which is acceptable by ILT.

The opinion of Bopec is that the transfer by truck must stop. Bopec is rejecting truck transfer and is strongly promoting a pipeline solution.

RHDHV agrees that the current route is unsafe for transport of fuel oil by truck. To avoid trucks following inappropriate and unsafe roads, transfer of Fuel Oil should be done either:

- by pipeline up to the border of the Bopec premises; this solution is favoured by Bopec
- by truck following a different, safe route. When a new truck loading station is built directly behind the existing terminal access, the route for the truck will be safe. This solution is acceptable for Bopec

### 4 Review of Options IB

This option consists of 2 new tanks in the most southern tank pit of Bopec near the site entrance in the tank pit of T1902. The location is inside the existing Bopec terminal (IB). To provide independence, a small plot has to be separated and has to be fenced off. External access has to be provided, which might be very difficult to realize.

Figure: locations IB and OB



Remarks:

- Bopec will transfer their Fuel Oil to the new storage tanks using a pipeline;
- The remaining distance to Contour Global (roughly 1 km) can be overcome by pipeline transfer or by truck;
- Separating a small plot and fencing off requires Bopec approval and legal procedures;
- Bopec to check if the volume of the existing tank pit will remain sufficient.

Advantages	Disadvantages
Opportunity to benefit from Bopec utilities	Huge and expensive civil works; new roads, new tank pit, new access, new fence. Hardly possible
Opportunity to have a suitable O&M contract with Bopec	Very unlikely that Bopec will agree with separating a part of their terminal to another entity
	Still quite dependent on Bopec
	The long-term land lease contract of Bopec has to be reviewed
	High Capex for tank park

Conclusion: this option is not recommended.

## 5 Review of Options OB

This option consists of 2 new tanks just outside the current Bopec terminal (OB).

Remarks:

- Bopec will transfer their Fuel Oil to the new storage tanks using a pipeline;
- The distance to Contour Global (roughly 1 km) can be overcome by pipeline or by truck.

Advantages	Disadvantages
Opportunity to benefit from Bopec utilities	Huge and expensive civil works; a flat area must be made, new roads, new tank pit, new access, new fence.
Opportunity to have a suitable O&M contract with Bopec	High Capex for tank park
	Near Goto Lake (protected nature)
	The long-term land lease contract of Bopec has to be reviewed

Conclusion: this option is not recommended.

## 6 Review of Options CG

### 6.1 2 tanks close to CG

This option consists of 2 new tanks on the Contour Global plot (CG) or directly adjacent.

Figure: proposed pipeline trace in the CG option



#### Remarks:

- Bopec will transfer their Fuel Oil up to the site fence using a pipeline (blue);
- The remaining distance to Contour Global (roughly 1 km) can be overcome by pipeline transfer (orange) or by truck

Advantages	Disadvantages
Opportunity to benefit from Contour Global utilities, control room, 24/7 operations, security etc.	
Opportunity to have a suitable O&M contract with Contour Global	
Opportunity to benefit from existing Fuel Oil infrastructure of Contour Global (operations, control, tank heating, sludge separation etc)	
Flat area available	
Low Capex for tank park	

Conclusion: this is a favourable option

## 6.2 1 tank at CG and 1 tank at Airport

This option consists of 1 new tank on the Contour Global plot (CG) or directly adjacent. And a second storage tank at the airport terminal as strategic/emergency storage.

The storage tank on the Contour Global plot will have identical advantages as in the full CG Option, refer to the previous chapter.

The storage tank at the airport will require the following additional functionality:

- Dedicated pipeline from the jetty to the storage tank;
- Heating facility at the airport site;
- Sludge treatment at the airport site;
- Truck loading piping;
- Availability of a dedicated truck fit to transport Fuel Oil (black product);
- Throughput of 1/y will require truck transport of 10.1.c tpy from airport to Contour Global;
- Throughput of 1/y will require a supply of 10.1.c tpy of Fuel Oil by a third party;
- Annual supply of Fuel Oil by a ship able to moor at the existing (small) jetty;

Advantages	Disadvantages
Availability of a jetty allowing easy import when import not possible through the Bopec jetties 1 and 2	Trucking of Fuel Oil required from Airport to Karpata -> this can only be a temporary
	Parcel sizes of regular transfers will become smaller -> price increase
	Third party supply required
	Increased risk of stench due to sulphur compounds at small distance of residential area

Conclusion: this option is not recommended since it requires a high investment for a temporary solution.



## 7 Pipeline and Truck options (new chapter)

### 7.1 Truck from Bopec

Description of the main elements:

- Construction of an internal 1150m pipeline from T1912 to the new truck loading station on the Bopec terminal;
- Construction of a new truck loading station directly behind the existing Bopec terminal access
- 100m pipeline to fill the new tanks from the existing truck unloading at CG
- Pro Memorie: investment in a safe truck

The route for the truck will then be safe. Bopec indicated this solution is acceptable for them.

Capex: 1375 k\$ (1250m pipeline \* 700 USD/m = 875 k\$ + truck loading bay 500 k\$)

Opex: 100 k\$/y (cost of truck maintenance and operation)

### 7.2 Pipeline from Bopec

Description of the main elements:

- Construction of a 2350m pipeline from T1912 to the new tanks at CG.

Capex: 1645 k\$ (2350m pipeline \* 700 USD/m = 840 k\$)

Opex: - k\$/y

### 7.3 Jetty and pipeline

A Cost Estimate has been made of the existing Airport jetty; based on the piling plan of this jetty the investment is estimated at 1,2 M€ / 1,4 M\$. It would have to be evaluated to what extent the piling works would have a negative effect on the marine life. Once the jetty has been built the impact on the marine life will be small.

Conventional Buoy Mooring (CBM) will probably have a more negative impact on the marine life since CBM will:

- Require construction of the buoy mooring system
- Require construction of a subsea pipeline
- Involve chain connections (holding the buoy) dragging over the sea bottom
- Force ships to use their anchors as well

At this point in time a jetty is preferred above a CBM system, however a further evaluation is recommended to confirm the assumptions.

Description of the main elements:

- Construction of a new jetty next to Bopec
- Construction of a 1100m pipeline from jetty to the new tanks at CG.

Capex: 2170 k\$ (1100m pipeline \* 700 USD/m = 770 k\$ + jetty 1,4 MUSD)

Opex: - k\$/y

## 7.4 Comparison

Criterion	Truck from Bopec	Pipeline from Bopec	New jetty and pipeline
Capex	1375 k\$	1645 k\$	2170 k\$
Opex	100 k\$/y	-	-
Risk having a spill	High (truck)	Low	Low
Reliability	Low, since depending on Bopec	Low, since depending on Bopec	High
Independency	Depending on Bopec	Depending on Bopec	Independent from Bopec. Supply only possible by small ships through new jetty. Instead of being dependent on Bopec, there will be dependency on Curoil and 1 or 2 other companies able to deliver fuel oil with small ships
Impact on Nature	Higher risk on spillage	Although a pipeline has lower risk on spillage, discussions expected with Stinapa	Construction of new jetty probably requires compensation measures
Impact on Land lease contract Bopec	None	The long-term land lease contract of Bopec has to be modified	The long-term land lease contract of Bopec has to be modified
Ownership	Bopec	Partly Bopec, partly Government NV	Government NV
Fuel supply	Bopec	Bopec	Any supplier through new jetty
Feasibility	Existing procedure	Feasible	Design of jetty might be difficult (unknown).
Other			Possible to import low-sulphur fuel or renewable energy

## 8 Recommendations

The recommended option is Option CG1; this option consists of 2 new tanks on the Contour Global plot (CG) or directly adjacent.

The choice between truck or pipeline and/or jetty is a strategic one; independency from Bopec requires a higher Capex.

**Notitie / Memo**

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Industry & Buildings

Aan: Taskforce Brandstof Bonaire  
 Van: 10.2.e  
 Datum: 21 december 2018  
 Kopie: RHDHV Team  
 Ons kenmerk: BG3469-M004-D01  
 Classificatie: Vertrouwelijk

**Onderwerp: Brandstof prognose**

## 1 Informatie van Curoil

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	10.1.c						
Diesel 500 ppm Gereguleerd	10.1.c						
IFO 380 Niet gereguleerd	10.1.c						
Jet Fuel A1 Niet gereguleerd	10.1.c						

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.

## 2 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 vervangen zullen gaan worden door stookolie gestookte generatoren. 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.

#### Stookolie

De forecast voor 2019 die Contour Global aanhoudt is een productie van 85 GWh. Met een specifiek verbruik van 1,6 bbl/GWh komt dit neer op een verbruik van 136.000 bbl oftewel 21.600 m<sup>3</sup> stookolie (bron: Giorgio Narminio 13 december 2018). Dit betekent een stijging van 23% ten opzichte van 2018. Hoewel het verbruik aan elektriciteit zal blijven stijgen is de verwachting dat de stijging zal worden opgevangen door een toename vanuit duurzame bronnen. Voor 2030 wordt als prognose een gelijkblijvend verbruik aan stookolie aangehouden ten opzichte van de prognose voor 2019.

Tabel: Prognose 2030 in m<sup>3</sup>/jaar

	2018 Raming	2019 Raming	Groei verwachting	2030 Prognose
Benzine 95 RON Gereguleerd	10.1.c			
Diesel 500 ppm Gereguleerd	10.1.c			
IFO 380 Niet gereguleerd	10.1.c			
Jet Fuel A1 Niet gereguleerd	10.1.c			

### 3 Benodigde omvang tankopslag volume

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

Curoil bevoorraad 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 10.1.c m<sup>3</sup> worden aangeleverd maar vaak wordt een kleinere hoeveelheid geleverd door de beperkte volumes van de opslagtanks.

Stookolie wordt momenteel betrokken via Bopec, waar Contour Global partijen koopt van ca. 1.600 m<sup>3</sup>. Bij levering door een zeeschip van een andere leverancier, zal het voordelig zijn om grotere partijen te kopen, vooralsnog wordt ook 10.1.c m<sup>3</sup> aangehouden.

De onderstaande tabel geeft de uitgangspunten voor de toekomstig benodigde opslagcapaciteit weer. Er is gekozen voor een leveringsomvang van 10.1.c 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	Prognose verbruik in m <sup>3</sup> /jaar	Leveringsomvang 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	10.1.c					
Diesel 500 ppm	10.1.c					
IFO 380 3%	10.1.c					
Jet Fuel A1	10.1.c					
Total					10.1.c	

## 4 BRZO

In de BRZO-wetgeving ligt de grens voor een 'lower tier' inrichting op 10.1.c ton. De ondergrens voor een 'higher tier' inrichting ligt op 25.000 ton. Met 10.1.c m<sup>3</sup> opslagcapaciteit zal deze terminal daartussen in vallen en dus een 'lower tier' inrichting gaan worden.



## RAPPORT

# Spedopdracht Onderzoek en Advies

## HFO Crisis Bonaire

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BG9071\_I&B\_R001

Status: Concept/P02.0

Datum: 10 september 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

+31 88 348 90 00 T  
+31 10 209 44 26 F  
info@rhdhv.com E  
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Spoedopdracht Onderzoek en Advies

Ondertitel: Noodplan HFO crisis Bonaire  
Referentie: BG9071\_I&B\_R001  
Status: P02.0/Concept  
Datum: 10 september 2019  
Projectnaam: Spoedopdracht Bonaire  
Projectnummer: BG9071-100-100  
Auteur(s): 10.2.e

Opgesteld door: 10.2.e

Gecontroleerd door: 10.2.e

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door: 10.2.e

Datum/Initialen:

Classificatie

Vertrouwelijk



## Disclaimer

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



## Inhoud

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

## Bijlagen

Bijlage I: Alternatieve scenarios voor HFO import Bonaire

## Verklarende woordenlijst

<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); K2: Vlampunt tussen 21°C en 55°C (o.a. kerosine); K3: Vlampunt tussen 55°C en 100°C (o.a. diesel, stookolie); K4: Vlampunt boven 100°C (o.a. bitumen).
<b>MGO</b>	Marien Gasoil
<b>OFAC</b>	The Office of Foreign Assets Control of the US Department of the Treasury
<b>PDVSA</b>	Petróleos de Venezuela, S.A.
<b>USD</b>	United States Dollars

## 1 Inleiding

### 1.1 Probleembeschrijving

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

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

Contour Global heeft aangegeven dat de voorraad HFO ergens tussen 17 september en 7 oktober op zal raken met als consequentie langdurige stroomuitval op Bonaire.

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

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

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

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

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

### 1.2 Doelstelling

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

## 2 Beschrijving huidige situatie

De Bopec terminal heeft een vergunning voor op- en overslag van K3 (diesel, stookolie) producten en heeft een totale opslagcapaciteit van meer dan 1,6 miljoen 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 (informatie van Havenmeester) tot 500.000 DWT.

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

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

Voor opslag van de aangekochte hoeveelheid IFO-380 huurt Curoil tank TK1910 met een bruto opslagcapaciteit van 10.1.c m<sup>3</sup>. Deze tank mag echter maximaal to 6,4 m gevuld worden gezien de beperkte opvangcapaciteit van de tankput, waardoor het toegestane opslagvolume is beperkt tot circa 10.1.c m<sup>3</sup>. In de praktijk wordt deze echter gevuld tot 7,1 m. 10.1.c

Voor opslag van de door Curoil geleverde IFO-380 huurt Contour Global Tank TK1912 met een bruto opslagvolume van 10.1.c m<sup>3</sup>. Het product in deze tank is eigendom van Contour Global.

De olie wordt door Contour Global gebruikelijk gekocht in partijen van 10.1.c barrels (10.1.c m<sup>3</sup>), waardoor de tank onder normale omstandigheden slechts gedeeltelijk gevuld is. De IFO-380 wordt niet verwarmd.

Het gemiddeld verbruik door Contour Global bedraagt 10.1.c barrels per maand of van 10.1.c m<sup>3</sup>/dag.

### 3 Eenmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec

#### 3.1 Algemene procesbeschrijving

Dit scenario gaat uit van een éénmalige verlading van 10.1.c m<sup>3</sup>) IFO-380 via Jetty 1 van Bopec. Met een noodbevel wordt het huidige gebruiksverbod van Rijkswaterstaat van Jetty 1 opgeheven.

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

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

Figuur 3-1: Gegevens Star Balboa

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



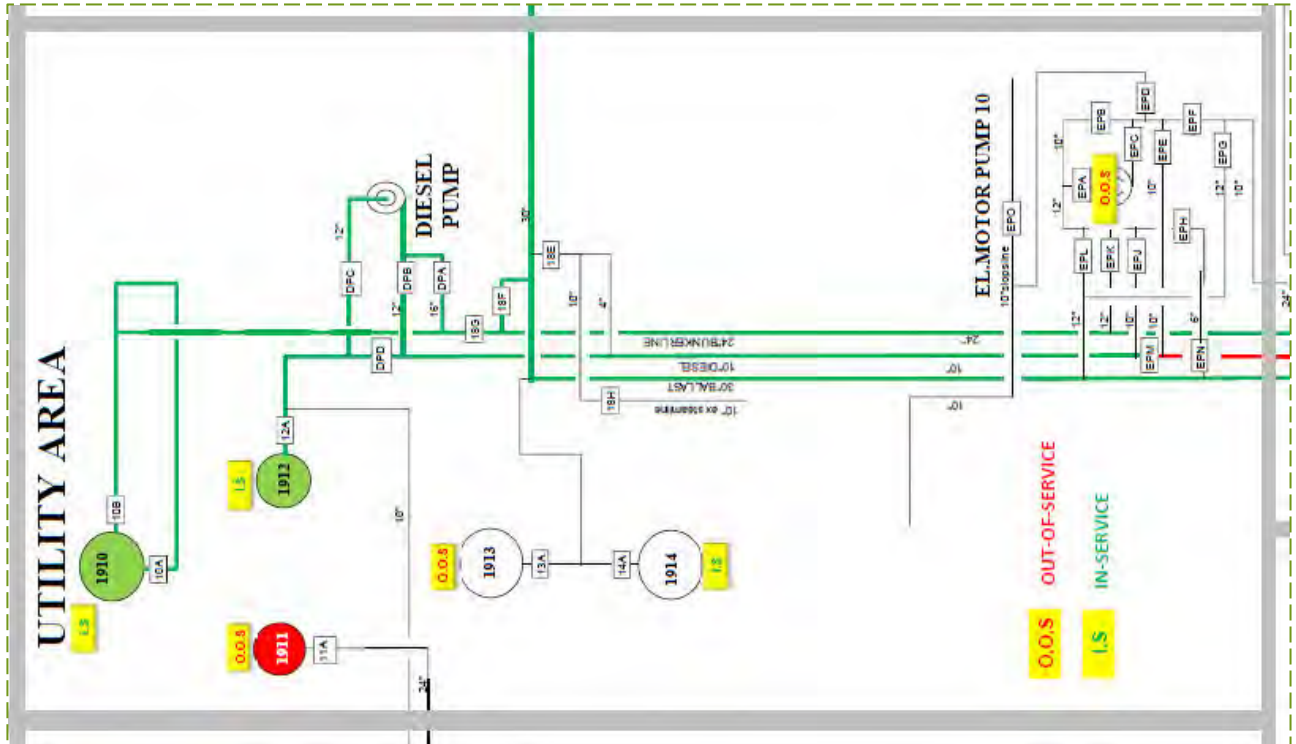
Na afmeren van het schip moet dit schip worden aangesloten op één van de laadarmen op Jetty 1. Na het doorlopen van de gebruikelijke procedures moet de IFO-380 vervolgens met behulp van de pompen aan boord van het schip naar tank TK1910 gepompt. Voor het verpompen van het product vanaf Jetty 1 naar TK1910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

Figuur 3-2: Overzicht Jetty 1 en IFO tanks

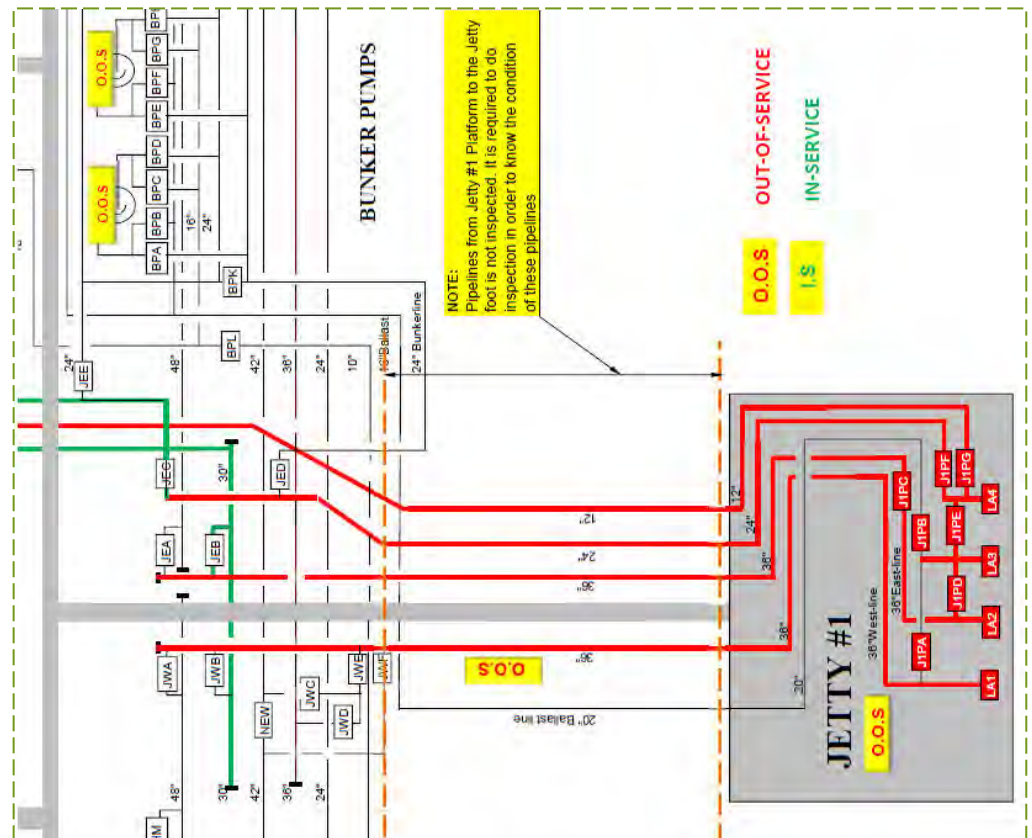


Gezien de slechte staat van onderhoud en het hierdoor opgelegde gebruiksverbod van de Jetty door Rijkswaterstaat en belangrijke delen van de terminal door ILT is dit niet zonder risico's. Hierop wordt in paragraaf 3.3 verder ingegaan.

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



Voor vervolg zie  
naastgelegen tekening



### 3.2 Onderzoeksmethode

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

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

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

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

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

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

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

### 3.3 Belangrijkste bevindingen

#### 3.3.1 Algemeen

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

#### 3.3.2 Beschikbaarheid schip

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

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

#### 3.3.3 Aan- en afmeerconstructies

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

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

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



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



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

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

De conditie van de afmeervoorzieningen verkeert in deplorabele staat.

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

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



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

Figuur 3-6: Overzicht conditie afmeerhaken



### 3.3.4 Jetty constructie

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

### 3.3.5 Laadarmen

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

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

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

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

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

Figuur 3-7: Overzicht laadarmen



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

### 3.3.6 Productleidingen op de Jetty

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

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

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

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

Figuur 3-8: Productleidingen op de jetty



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

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



De minimale omvang van een eventuele lekkage wordt geschat op 1,5x de leidinginhoud, zijnde 16 m<sup>3</sup> voor de leiding met 12" diameter tot 150 m<sup>3</sup> voor de leiding met 36" diameter. Hierbij moet worden opgemerkt dat er meer druk nodig is om het product door een leiding met kleine diameter te persen dan door een leiding met grote diameter. Met andere woorden, de kleinere leiding zal bij een incident minder lekkage opleveren, maar door het werken met hogere noodzakelijke druk is de kans op een lekkage groter dan bij een grotere leiding diameter.

### 3.3.7 Productleidingen op land

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

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

Figuur 3-10: Productleidingen naar TK1910



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

### 3.3.8 Opslagfaciliteiten

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

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

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

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



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

### 3.3.9 Volgende verlading

Met de geplande éénmalige verlading van 11.000 m<sup>3</sup> IFO-380 over Jetty 1, kan geconcludeerd worden dat dit, met een gemiddeld dagelijks verbruik van 52 m<sup>3</sup> per dag, voldoende is om de elektriciteitsvoorziening van Bonaire voor een periode van 6 tot 7 maanden te kunnen waarborgen.

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

### 3.4 Overzicht aandachtspunten en risico's

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

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

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

### 3.5 Mitigerende maatregelen

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

- A. **Beschikbaarheid van een schip:** Om de beschikking te hebben over een schip voor tijdige levering van brandstof moet een leveringsverzoek naar Curoil uiterlijk medio week 37, 2019 verstrekt worden;
- B. **Scheepsafmetingen:** De havenmeester van Kralendijk moet toestemming verlenen voor het afmeren van het schip bij Bopec. Deze aanvraag is inmiddels door Curoil ingediend. Tijdens behandeling van de aanvraag wordt beoordeeld of afmeren veilig kan geschieden bij de geldende omstandigheden. Mocht het schip te klein zijn dan moet Curoil een groter schip charteren;
- C. **Afmeervoorzieningen:** Om eventuele schade aan de steiger of schip te minimaliseren zal het schip met minimale aanvaarsnelheid afgemeerd moeten worden;
- D. **Laadarmen:** Om olieverontreiniging als gevolg van lekkages te voorkomen moeten olieschermen worden geplaatst. Operationele staf moet verboden worden om binnen het werkbereik van de laadarmen te komen. De laadarmen moeten van tevoren door Bopec worden getest, alhoewel dit geen garantie geeft dat ze ook daadwerkelijk functioneren op het moment dat ze nodig zijn;
- E. **Productleidingen Jetty:** Om het risico op lekkage en milieuverontreiniging te reduceren wordt geadviseerd om de leidingen door een deskundig bedrijf te laten inspecteren met niet destructieve onderzoeksapparatuur. Voor de inspectiewerkzaamheden is ongeveer 1 week nodig met 2 man personeel. Inclusief mobilisatie en rapportage moet rekening worden gehouden met 3 weken doorlooptijd. De kosten hiervoor worden geschat op 30,000 Euro. Gezien de deadline moet de opdracht voor zulke werkzaamheden uiterlijk in week 37, 2019 versterkt worden. Indien de leiding in slechte conditie verkeert, kunnen gericht noodreparaties worden uitgevoerd.  
Als alternatief kan overwogen worden om de leidingen voorafgaand aan de verlading met water af te persen. Dit proces kost echter ook de nodige tijd en bij een eventuele lekkage kan het water met nog in de leiding aanwezige olie alsnog voor milieuverontreiniging zorgen. Stikstof voor het afpersen van de leidingen is niet beschikbaar op de terminal. Bovendien is de verwachting van Bopec dat de afsluiters onvoldoende dicht zijn om de leiding hiermee voldoende op druk te kunnen krijgen. Tijdens de verlading moet een oliescherm rondom de Jetty worden aangebracht en is voldoende personeel nodig voor visuele inspectie op mogelijke lekkages. Verder moeten alle benodigde "Emergency Response" maatregelen klaar staan om direct ingezet te kunnen worden;
- F. **Productleidingen op het land:** Om het risico op lekkage te voorkomen moet het product met zo laag mogelijke druk verpompt worden. Verder moet tijdens het verpompen voldoende personeel aanwezig zijn om eventueel lekkages direct te kunnen detecteren en de verlading te kunnen stoppen. Het met lage druk verpompen betekent eveneens dat de lostijd langer duurt;
- G. **Opslagfaciliteiten:** Op dit moment zijn er geen betere opslagmogelijkheden voor IFO-380 beschikbaar. Om tanks TK1912 en TK 1910 te kunnen inspecteren en toekomstige lekkage te voorkomen, wordt geadviseerd om de renovatiewerkzaamheden aan tank TK1911 af te ronden. De kosten hiervoor worden geschat op circa 500.000 Euro. Volgens inschatting van Bopec kost de renovatie van de tank TK1912 circa 500.000 Euro en van tank TK1910 circa 4.000.000 Euro. Om de dreiging van milieuverontreiniging bij lekkage te voorkomen en de leveringszekerheid van brandstof in de toekomst te kunnen garanderen is dus op korte termijn een totale investering van circa 5.000.000 Euro nodig.
- H. **Volgende verlading:** Om over 6 maanden een volgende verlading veilig mogelijk te kunnen maken is het nodig om minimaal de volgende werkzaamheden uit te voeren met tussen haakjes een inschatting van de kosten (opgesteld in overleg met Bopec):
  - a. Vervanging van de afmeerconstructies (2.0 m Euro);
  - b. Vervanging of renovatie van één van de laadarmen (0.5 m Euro);
  - c. Inspectie en mogelijke vervanging van één van de Jetty leidingen (0.7 m Euro);
  - d. Vervanging van één van de productleidingen op het land (0.8 m Euro)
  - e. Aanpassing brandbeveiligingsapparatuur (0.6 m Euro);
  - f. Vernieuwing elektrische bekabeling (0.4 m Euro)



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

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

## 4 Gebruik van bestaande HFO voorraad bij Bopec

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

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

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

Van de aanwezige hoeveelheid IFO-380 is ongeveer 30,000 m<sup>3</sup> bruikbaar voor Contour Global. Uitgaande van een gemiddeld verbruik door Contour Global van 52 m<sup>3</sup>/dag, zou dit voldoende zijn voor circa 19 maanden stroomlevering.

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

Tabel 4-2: Aanwezige hoeveelheid HFO onder embargo

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

## 5 Conclusies en aanbevelingen

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

### **Eénmalige verlading van HFO via Jetty 1 van Bopec**

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

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

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

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

De productleidingen op de Jetty zijn nog nooit eerder geïnspecteerd. Op 30 mei 2019 is één van de leidingen spontaan gaan lekken met plas olie tot gevolg. Op basis van leeftijd en specificaties is te verwachten dat alle Jetty leidingen in eenzelfde technische conditie verkeren en kunnen gaan lekken. De minimale omvang van een eventuele lekkage bij verlading onder druk wordt geschat op 16 tot 150 m<sup>3</sup> afhankelijk van de leiding die wordt gekozen. Gebruik van deze leidingen zonder enige verdere inspectie wordt gezien de geschiedenis en bij gebrek aan inspectierapporten eerder gezien als een gok op goed geluk dan een weloverwogen risicoafweging. In dit verband wordt dringend afgeraden om verlading via Jetty 1 te laten plaatsvinden.

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

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

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

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

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

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

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

### **Gebruik van bestaande HFO voorraad bij Bopec**

Vanuit technisch oogpunt heeft het verreweg de voorkeur om gebruik te maken van de bestaande brandstofvoorraad die beschikbaar is op de terminal. Er is een voorraad IFO-380 aanwezig van 30.000 m<sup>3</sup> die direct bruikbaar is voor Contour Global. Bij een verbruik van gemiddeld 52 m<sup>3</sup> per dag, zou dit voldoende moeten zijn voor circa 19 maanden stroomlevering.

Daarnaast is er 140.500 m<sup>3</sup> HFO op de terminal aanwezig waarop door verschillende partijen beslag is gelegd. Volgens Bopec is deze HFO door bijmengen met een geringe hoeveelheid gasolie op de juiste specificaties te brengen voor gebruik door Contour Global. Indien er met de eigenaren van deze olie overeenstemming bereikt kan worden, is er op de terminal voldoende olie aanwezig voor 8 tot 9 jaar stroomproductie.

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

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

## **Bijlage I: Alternatieve scenario's voor HFO import Bonaire**

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

### Back-up plan voor import via Jetty 1

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

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

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

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

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

### Alternatief scenario 1

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

Volgens Curoil is er sindsdien door ILT een grote opslagtank voor diesel in Hato afgekeurd en uit bedrijf genomen vanwege een slechte bodem. Nu is er slechts één 200 m<sup>3</sup> tank voor diesel beschikbaar, waarop men gemiddeld 1 à 2 dagen de elektriciteitscentrale kan laten draaien. Hierdoor is de leveringszekerheid van diesel aan Contour Global en derhalve stroom aan Bonaire volgens dit scenario onvoldoende betrouwbaar geworden en minder vanzelfsprekend.

### Alternatief scenario 2

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

### Alternatief scenario 3

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

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



**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** maandag 6 juli 2020 23:27:09  
**Attachments:** [20200706 Project Bonaire CONCEPT eindrapportage KPMG \(vertrouwelijk\).pdf](#)

---

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand treffen jullie zoals afgesproken ons concept eindrapport aan.

Wij kijken er naar uit om dit rapport donderdag aanstaande nader toe te lichten en vragen en opmerkingen door te nemen.

Veel succes met lezen, het is een flink document geworden!

Met vriendelijke groeten, ook namens de rest van het team,

10.2.e

[Redacted signature]

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
10.2.e @kpmg.nl | [MyLinkedIn](#) | [www.kpmg.nl](#)  
KPMG | Laan van Langerhuize 1, 1186 DS Amstelveen

KPMG Advisory N.V., handelsregisternummer 33263682

---

-----  
The information in this e-mail (and any attachments) is intended exclusively for the addressee(s). Any use by a party other than the addressee(s) is prohibited. The information may be confidential in nature and fall under a duty of non-disclosure. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this e-mail. KPMG cannot guarantee that e-mail communications are secure and error-free and does not accept any liability for damages resulting from the use of e-mail. Our services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) that is subject to the general terms and conditions of the contracting KPMG firm. These general terms and conditions are available on our website ([www.kpmg.nl/algemenevoorwaarden](#)) and will be forwarded upon request.

Agreements with and statements from KPMG are only legally binding upon KPMG if they are confirmed in writing and signed by an authorized person.

-----

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 08:57:09

---

Ha 10.2.e,

Dank voor dit lijvige rapport. We gaan het met interesse doornemen

Zou jij voor donderdag 10 hard copy's kunnen meenemen, wel zo handig voor de thuiswerkers met beperkte printmogelijkheden. .

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
@minezk.nl

---

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

**Verzonden:** maandag 6 juli 2020 23:27

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 09:28:47

---

Hi 10.2.e,

Dat is uiteraard prima. Tot donderdag.

Groeten,

10.2.e

[Redacted signature]

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
[Stegink.Rudolf@kpmg.nl](mailto:Stegink.Rudolf@kpmg.nl) | [MyLinkedIn](#) | [www.kpmg.nl](http://www.kpmg.nl)

---

**From:** 10.2.e @minezk.nl]  
**Sent:** dinsdag 7 juli 2020 08:57

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 10:03:45

---

10.2.e, 10.2.e,

Op 16 juli is er gesprek 10.2.e over businessplan NEWCO.

Kunnen jullie voor voorbereiding zorgen en eventueel dag ervoor even vooroverlegje met z'n drieen?

Thanks,

10.2.e

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE:  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 10:17:34

---

Ha 10.2.e,

Doen we, wij zijn overigens ook aangehaakt in dat overleg.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap  
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B - Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

---

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

**Verzonden:** dinsdag 7 juli 2020 10:04

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 10:26:22

---

Dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B - Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

M 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

---

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

**Verzonden:** dinsdag 7 juli 2020 09:29

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e; [10.2.e@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl); 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 7 juli 2020 10:49:11

---

Allen,

Degenen die aanstaande donderdag niet aansluiten bij het gesprek met KPMG over de BC, gelieve voor die tijd je schriftelijke opmerkingen / vragen naar mij toe te zenden, dan nemen we dat mee.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B - Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

---

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** dinsdag 7 juli 2020 08:30  
**Aan:** 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl); 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl); 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl); 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl); 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl); 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl); 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl); 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl); 10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

---

**Onderwerp:** FW: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG

Allen,

Hierbij het BC van KPMG.

**Van:** 10.2.e [@kpmg.nl](mailto:10.2.e@kpmg.nl)  
**Verzonden:** maandag 6 juli 2020 23:27

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** FW: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG  
**Date:** donderdag 9 juli 2020 10:16:59

---

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap  
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
@minezk.nl

---

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

**Verzonden:** woensdag 8 juli 2020 12:12

**Aan:** 10.2.e @minezk.nl>;  
10.2.e @minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: Project Bonaire - CONCEPT eindrapportage KPMG

Dag 10.2.e en 10.2.e,

Kunnen jullie de volgende punten inbrengen bij het concepteindrapport van KPMG?:

1) ik vind één van de twee centrale vragen (blz. 16) eigenlijk vreemd geformuleerd "Is de huidige case financieel aantrekkelijk gegeven het investeringsbudget en de verwachte terugverdientermijn?" Newco krijgt namelijk een monopolie in een noodzakelijke schakel in de brandstofvoorziening. Newco kan ongelooflijk veel zekerheden in bouwen, waardoor de jaarlijkse opbrengst uit verhuur van de tanks gewoon vaststaat. Deze kan de klant (olieleverancier) gewoon in rekening brengen bij de gebonden eindklanten op Bonaire. De verwachte terugverdientermijn kun je dus gewoon zelf bepalen met de jaarlijkse verhuuropbrengst. De mitsen en maren daaraan zitten in het antwoord op de tweede centrale vraag over risico's.

2) Voor wat betreft "Het is nog niet duidelijk of de BOPEC Terminal in de toekomst een concurrent wordt van Newco 10.2.b/10.2.g

Voorts schrijft KPMG: (A) "Onduidelijk is of de staat van de infrastructuur goed genoeg is voor een verkoop." Ja, juist (vrijwel alleen maar) de infra van BOPEC voor stookolielevering aan de centrale is operationeel. Tot de olie op was op 17 april 2020



werkte deze infra.

(B) "Daar het volume nodig voor lokaal gebruik klein is ten opzichte van het totale volume van BOPEC (<1%) lijkt o.b.v. interviews dat het niet bijzonder aantrekkelijk is om vanuit de BOPEC Terminal voor lokaal gebruik te gaan leveren. Er gaan namelijk additionele kosten gepaard met het leveren van kleine volumes." Als de kosten gedekt worden (die dus lager zijn dan aanleg hele nieuwe terminal voor alleen maar aanlanding van stookolie), is het kleine maar winstgevende business voor nieuwe exploitant Bopec.

Het rapport werkt dit onderwerp uit vanaf blz 39.

Daar staat "Het is nog onduidelijk of de BOPEC terminal ooit weer operationeel wordt, en wanneer, terwijl een terminal NU nodig is op Bonaire om de leveringszekerheid van brandstof te garanderen." Dit is een niet zo sterk statement. Want hoe hoog is nou de urgentie? Wanneer is "NU"? Als Newco nu verder ontwikkelt, gaat plannen, engineeren etcetera is de nieuwe terminal over 2 of 3 jaar operationeel. Is dat "Nu"? Verdere vertraging ligt op de loer. Intussen gaat het licht niet uit op Bonaire. Als "NU" nu was, dan zou Zr. Ms. Karel Doorman niet nu, maar al in april 2020 zogenoemde 'bladder-tanks' hebben geplaatst. Hierover hadden we contact met directie Operaties van Defensie.

Het plan om een terminal te bouwen voordat Bopec definitief afvalt, staat zwak in een MER-procedure (blz 61). Het is een milieuvriendelijk alternatief om levering als mogelijk via Bopec te gaan doen. Het is duidelijk dat allerlei nieuwe infra bouwen naast Bopec (wat die infra al heeft) niet zo handig is uit milieuoogpunt (en dus uit oogpunt van totale maatschappelijke kosten die bij de burger komen...).

Het leveringszekerheidsargument is ook niet sterk, want Bopec is nu weggefallen en er is nog stroom op Bonaire. Als we dan voor *leveringszekerheid* iets willen bouwen, zou na een herstart van Bopec een strategisch 2-weken tankje bij locatie airport voor relatief weinig kosten volstaan. Dan moeten er tankauto's gaan rijden, maar alleen als Bopec weer (tijdelijk) weg zou vallen. Als een nieuwe exploitant van Bopec eenmaal bereid is, dan is die kans niet zo groot.

"Als de BOPEC weer operationeel is zou het bouwen van een nieuwe terminal niet nodig zijn. Maar als de BOPEC terminal uiteindelijk niet op korte termijn operationeel wordt, is het wenselijk dat er een andere oplossing komt." Het is dus als het ware een wedstrijd tussen het weer operationeel worden van Bopec, en de ingebruikname van een nieuwe terminal van Newco. Aan Newco wordt al een kleine drie jaar gewerkt en het bestaat vooralsnog als papier in Den Haag, dus er is kans dat Bopec eerder operationeel is.

*Fair enough* dat een nieuwe exploitant het mogelijk niet wil, omdat de kleine business afleidt van het echte doel van Bopec. Dan houdt het op en is een nieuwe terminal nodig. Het blijft echter mogelijk om geld te verdienen, omdat de infra er al staat en de levering juist *en marge* van de grote oliestromen door Bopec er ook nog wel af kan. Als het een gunst aan het eiland van PdVSA was, waarom zou een eigenaar die gunst niet ook aan Bonaire verlenen? Wordt dat een bedrijf dat minder doet aan "maatschappelijk verantwoord ondernemen" dan PdVSA? PdVSA is geen liefdadigheidsorganisatie en was het al niet toen het in 2010 met olielevering aan Bonaire begon.

Blz. 40 Bij de nadelen staat het boven beschreven politieke risico niet. Tegen dit risico is geen overeenstemming of besluit met een (huidig) bestuurscollege opgewassen. Ook blz. 40 alternatieve brandstof leidt er niet toe dat ContourGlobal geen stookolie kan verbruiken. De concurrentie wordt dan dus in wezen tussen (1) andere brandstof via nieuwe terminal, (2) stookolie van nieuwe terminal, (3) stookolie via Bopec. Ik zet er een mooie fles wijn op in dat stookolie via Bopec wint. Diesel is so-wie-so een vreselijk dure brandstof.

Lang verhaal. Samenvatting: wacht met start bouw totdat Bopec definitief niet wil of kan.

10.2.b/10.2.g

4) slide 43. Doet Curoil zelf raffinage? Ik dacht dat Curoil alleen handel en transport deed. De laatste lading diesel is in ieder geval als kant-en-klare diesel uit Trinidad of Tobago gekomen.

5) blz 60. **10.2.e**, raadt af om de bestaande lossteiger bij het vliegveld te gaan gebruiken. (te klein, beton komt los,...)

Ik ben tot blz 61 gekomen. Misschien morgen nog meer.

Groet,  
**10.2.e**

---

**Van:** **10.2.e** <[@minezk.nl](mailto:@minezk.nl)>

**Verzonden:** dinsdag 7 juli 2020 08:30

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
[10.2.e@minierw.nl](mailto:10.2.e@minierw.nl)  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Businesscase Brandstofborging Bonaire  
**Date:** dinsdag 14 juli 2020 10:41:58  
**Attachments:** [DOMUS-20193430-v1-Businesscase\\_Brandstofborging\\_Bonaire.docx](#)

---

Allen,

Hierbij de conceptversie van de nota aan de Stuurgroep inzake de Businesscase van KPMG.

Wij vernemen graag vandaag jullie opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Directie Ondernemerschap**  
**Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B – Noord 3  
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

**M** 10.2.e  
[@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

TER ADVISERING

Aan  
Stuurgroep EZKDirectoraat-generaal  
Bedrijfsleven & Innovatie

Auteur

10.2.e

T 10.2.e

@mi  
nezk.nl

# nota

Businesscase Brandstofborging Bonaire

Datum

14 juli 2020

Kenmerk

DGBI / 20193430

Parafenroute

Kopie aan

10.2.e

Bijlage(n)

## Aanleiding

De Staat heeft KPMG ingehuurd om op basis van de informatie van Haskoning een businesscase op te stellen voor de oprichting van een beleidsdeelneming die het beheer zal voeren over twee nog te bouwen tankvoorzieningen ter borging van de brandstofvoorziening op Bonaire. KPMG heeft op 14 juli 2020 het definitieve rapport gepresenteerd, waarvan de belangrijkste bevindingen in deze nota worden behandeld.

## Advies

- U kunt instemmen met de aanbevelingen.
- U wordt geadviseerd om de genoemde besluiten te nemen.

## Kernpunten:

- KPMG heeft de business case van Royal Haskoning gevalideerd.
- KPMG stelt dat er een aantal besluiten moeten worden genomen, voordat tot oprichting over kan worden gegaan. Hieronder vindt u de aanbevelingen, gevolgd door een lijst van te nemen besluiten.
- Aanbevelingen:
  - o CurOil wordt beschouwd als de meest geschikte partner voor Newco, aangezien Curoil de brandstoffen waarschijnlijk het goedkoopst kan leveren. Mocht Curoil om wat voor reden wegvallen dan zijn er voldoende partijen in de regio die de toevoer van brandstoffen kunnen verzorgen. Ontvangen BBR

- o 10.2.b/10.2.g [redacted]  
[redacted]  
[redacted]
- o KPMG stelt twee scenario's voor, namelijk het oorspronkelijke plan (de basecase) met vier brandstofsoorten (stookolie, diesel, benzine en kerosine) en twee tankterminals, of – als alternatief - drie brandstofsoorten (diesel, benzine en kerosine) met één tankterminal bij het vliegveld. Indien er een subsidie wordt afgegeven voor de verduurzaming van 30% naar 70% is de tweede optie voordeliger.
- o U wordt geadviseerd om op korte termijn een Milieu Effect Rapportage (MER) op te laten stellen om te bezien welke aanpassingen in het bouwplan moeten worden meegenomen.
- o Mitigeer het ontwikkel- en bouwrisico door inhuur van een gerenommeerde contractor met mijlpaalvergoedingen.
- o Mitigeer het operationele risico door het afsluiten van een dekkend verzekeringspakket en het afsluiten van een degelijk Operations en Maintenance contract met Curoil voor het beheer en onderhoud van de tanks;
- o Mitigeer het volume en afname risico door lange termijn contracten te sluiten met CurOil.
- o Mitigeer de fluctuatie van de brandstofprijzen door het maken van prijsafspraken voor de termijn tot wetswijziging Prijzenwet BES (uitwerking volgt).
- o KPMG kan zich vinden in de berekende inhoud van de tanks, waarbij o.a. rekening is gehouden met de toekomstige groei van duurzame stroomopwekking. Verder onderschrijft KPMG de begrootte investeringen en komt zelfs **uit op een lager bedrag** 10.2.b/10.2.g [redacted].) door lagere ontwikkelingskosten. Mocht de Staat de kosten van de strategische **voorraad voor haar rekening nemen dan komt daar nog € 2,0 mln. bij.**
- o Het financieel model laat zien dat het project onvoldoende rendabel is en erg risicovol. Daarom wordt geadviseerd om 40% aan vreemd vermogen aan te trekken in plaats van 60%.
- Besluiten:
  - o U kunt instemmen met het besluit om de businesscase van KPMG door te voeren in de businessplannen.

- o U kunt instemmen met het onderzoeken van de opties voor alternatieve financiering.
- o U kunt instemmen met het voorstel van KPMG om één terminal bij het vliegveld in het zuiden te bouwen in plaats van twee in het noorden en zuiden. Deze optie is alleen aantrekkelijk, indien de gevraagde subsidie aan WEB en Contour Global wordt verstrekt voor het verduurzamen van het eiland van 30% naar 70% door bouw van windmolens en het plaatsen van zonnepanelen.
- o **10.2.b/10.2.g** [REDACTED]
- o U kunt instemmen met het geven van een opdracht voor het uitvoeren van de MER.

#### Toelichting

##### Aanbevelingen CurOil

- CurOil wordt beschouwd als de meest geschikte partner voor Newco, aangezien Curoil de brandstoffen waarschijnlijk het goedkoopst kan leveren. De nabije ligging van het bedrijf op Curaçao en de aanwezige voorzieningen op Bonaire zorgen daarvoor. Gegeven het kleine formaat van het eiland is het economisch niet wenselijk om de waardeketen op te knippen. Mocht Curoil om wat voor reden wegvallen dan zijn er voldoende partijen in de regio die de toevoer van brandstoffen kunnen verzorgen. Dit zal waarschijnlijk leiden tot een hogere brandstofprijs; op korte termijn als gevolg van tijdelijke inkoop, op lange termijn door langere aanvoerroutes naar het eiland toe.
- **10.2.b/10.2.g** [REDACTED]

##### Aanbevelingen brandstoffen/terminals

- KPMG heeft naast de bestaande business case voor een stookolie opslag bij Contour Global en een benzine, diesel en kerosine opslag bij het vliegveld meerdere opties verkend.
- KPMG heeft naast het scenario van één terminal nog twee andere brandstof **scenario's uitgewerkt, namelijk:**
  - o Vier brandstoffen op twee locaties met LNG, diesel, benzine en kerosine. LNG als alternatief voor stookolie of diesel voor stroomopwekking blijkt geen optie te zijn, aangezien de investeringen hoog zijn in vergelijking met

het lage volume. Daarbij neemt de vraag naar LNG geleidelijk af door verdere verduurzaming van de stroomopwekking. Daarbij is het transport van LNG complex, waardoor de kosten snel oplopen.

- o Drie brandstoffen op twee locaties met diesel, benzine en kerosine. Dit scenario is geen optie vanwege de dure diesel als brandstof voor de stroomopwekking. De hogere prijs van diesel weegt niet op tegen de lagere investeringen van een dieseltank. De installatie voor stookolie is duurder, vanwege de voorzieningen om deze vloeibaar te houden.
- De door Royal Haskoning berekende grootte van de tanks is volgens KPMG voldoende afgestemd op enerzijds de toekomstige groeivraag naar brandstoffen door groei van de bevolking en toerisme en anderzijds op een daling van de vraag als gevolg van duurzame opwekking (van 30% aandeel in 2020 naar 70% in 2025) en **de groei van elektrische auto's. De tankinhoud is** zodanig gekozen dat een beperkte daling of stijging van de brandstofvraag kan worden opgevangen met een daling of stijging in de aanvoer. De toekomstige vraag naar stookolie hangt af van de inzet op duurzame opwekking. Als volledig op duurzaamheid (70%) wordt ingezet dan is de benodigde capaciteit 9% lager, wat beperkte impact heeft op het aantal benodigde tanks, gezien de standaardmaten. Echter zonder additionele groene opwekking (30%) is de benodigde capaciteit naar schatting 20% hoger en is de technische capaciteit van de tanks onvoldoende. [Opmerking Dir O: gelet op de duurzaamheidsplannen van Counter Global lijkt dit scenario onwaarschijnlijk]
- Het scenario dat maar één tankterminal bij het vliegveld wordt gebouwd, houdt in dat een tankauto met diesel dagelijks zes maal af en aan richting de elektriciteitscentrale moet rijden om deze te bevoorraden. Het probleem is echter dat dit vervoer plaatsvindt over een 25 km lange weg die in zeer slechte staat verkeert en die bovendien dwars door een woonwijk loopt. Het aantal transportbewegingen neemt weliswaar af als wordt ingezet op duurzame stroomopwekking, maar de vraag is of de kostenbesparing sowieso opweegt **tegen de veiligheidsrisico's. Dit scenario vormt slechts een optie op het moment dat BOPAC door een solide partij wordt doorgestart en de stookolie daarvan rechtstreeks betrokken kan worden.** N.B. de duurdere diesel t.o.v. stookolie wordt gecompenseerd door het in de tijd uitsmeren van de besparing op investeringen en kosten.
- De basecase bevat een upside die niet nader is gekwantificeerd. Deze kan o.a. bereikt worden door de aanleg van een kortere pijpleiding bij Karpata in het

noorden, door gebruik van een goedkoper type pijpleiding (RTP), door koop i.p.v. dure erfpacht, door besparing op de risico-opslag van 20% op het investeringsbudget of de aanleg van één tankvoorziening i.p.v. twee.

#### Aanbevelingen mitigeren van de risico's

- Een ander risico betreft eventuele vertraging van de bouw, vanwege milieu- en veiligheidsrisico's die voor de nodige bezwaarprocedures kunnen zorgen. Daarom wordt u geadviseerd om op korte termijn een Milieu Effect Rapportage op te laten stellen om te bezien welke aanpassingen in het bouwplan moeten worden meegenomen.
- De risicoanalyse laat zien dat bepaalde risico's kunnen worden gemitigeerd:
  - o ontwikkel en bouwrisico door inhuur van een gerenommeerde contractor met mijlpaalvergoedingen;
  - o operationeel risico door het afsluiten van een dekkend verzekeringspakket en het afsluiten van een degelijk Operations en Maintenance contract met Curoil voor het beheer en onderhoud van de tanks;
  - o volume en afname risico door het aanbrenge van flexibiliteit in tankopslag door variatie in transportbewegingen voor de toelevering van de tanks. Door het afsluiten van lange termijn volume contracten met Curoil. 10.2.b/10.2.g  
[redacted]  
[redacted]
  - o prijsrisico door het afsluiten van lange termijn prijscontracten met Curoil;
  - o reputatierisico door samenwerking met gerenommeerde partijen en het afsluiten van deugdelijke contracten. Door zorgvuldig af te wegen in welke mate Newco afhankelijk is van derde partijen, kan een risicoassessment gemaakt worden. Op basis daarvan kunnen aanvullende zekerheden worden ingebouwd of garanties gevraagd worden;
  - o counterparty risico door het nastreven van een gediversifieerd klantenbestand, wat in dit verband niet voor de hand ligt. 10.2.b/10.2.g  
[redacted]  
[redacted]

#### Aanbevelingen financieel model

- De financiële prognoses van de businesscase hebben betrekking op Newco (operator en beheerder), waarbij de tankoperatie volledig is geïncorporeerd. De omzet van Newco bestaat uit de prijs die Curoil voor het gebruik van de



tanks betaalt en de kosten bestaan grotendeels uit de doorbelasting van Curoil aan Newco voor het beheer en onderhoud van de terminals. Ook de kosten van de twee bestuursleden en de drie RvC-leden zijn in de cijfers meegenomen. Newco heeft geen operationeel personeel in dienst.

- **De omzet van Newco bestaat uit een variabele prijs van € 10.1.c per kubieke meter doorvoer, die Curoil voor het gebruik van de tanks betaalt. Geadviseerd wordt om een vaste huurprijs te rekenen met daarbovenop een variabel deel, zodat de overhead (grotendeels) wordt gedekt.**
- De basecase gaat direct vanaf de start in 2023 uit van een jaarlijks positieve EBITDA (operationele winst). De gegenereerde cash-flows zijn voldoende van omvang om de rentelasten (10.1.c) en aflossingen van vreemd vermogen te kunnen voldoen. Daarbij gaat KPMG uit van een geldlening met een looptijd van 30 jaar, wat zorgt voor een laag aflossingsbedrag per jaar. [Opmerking Dir O: de vraag is of een geldlening van 10.1.c met een dito aflossingstermijn reëel is].
- Newco is vrijgesteld van de betaling van VpB. Het fiscale stelsel van de BES eilanden kent geen dividend- en vennootschapsbelasting, mits aan twee voorwaarden wordt voldaan wat bij Newco het geval blijkt te zijn:
  - o **Er is voldoende bestuurlijke 'substance'** op het eiland Bonaire (geen brievenbusfirma).
  - o De activiteiten van de onderneming moeten ook plaatsvinden op Bonaire.
- Het verwachte rendement van het totale project bedraagt volgens de basecase gemiddeld 10.1.c en is te laag om de gewenste kapitaalkosten van gemiddeld 10.1.c te dekken. 10.1.c. Betaling van de rentekosten gaat dus ten koste van het rendement op eigen vermogen. Daarnaast is de instap voor een toekomstig aandeelhouder met een rendementseis op eigen vermogen van 10.1.c (= benchmark rendement eigen vermogen voor deze business) commercieel onaantrekkelijk, vanwege het lage rendement. (N.B. het gerealiseerde rendement op het eigen vermogen bedraagt 10.1.c bij een EV/VV verhouding van 60/40). De basecase gaat uit van een terugverdiëntijd van circa 10.1.c jaar bij een technische levensduur van 30 jaar. [Opmerking Dir O: De Staat kan overwegen om over te gaan tot een asymmetrische uitkering van dividend zoals bij de Seed-regeling, waardoor het risico voor de medeaandeelhouder wordt verlaagd].

- De Basecase nadert de Low case bij een 20% lagere doorvoer van brandstoffen of bij een 20% lagere prijs. De Low case gaat uit van een rendement op het eigen vermogen van 10.1.c Bij een combinatie van beiden is sprake van een negatief rendement. [Opmerking van Dir. O: een tegenvaller van 20% volume is een optie om rekening mee te houden. Een 20% lagere prijs per m<sup>3</sup> heeft Newco weliswaar in eigen hand, maar als Curoil deze prijs niet volledig in haar verkoopprijzen kan doorberekenen ontstaat er toch een probleem. Wat dat betreft dient goed gekeken te worden naar de (regulering van) brandstof verkoopprijzen].
- KPMG is van mening dat het voor Newco lastig wordt om 60% vreemd vermogen aan te trekken, vanwege het huidige hoge risico, de lage rendementsverwachting en onzekere cash-flow. KPMG adviseert daarom om 40% aan vreemd vermogen aan te trekken. Gaandeweg het project wordt het risico lager en verhoogt dat verder de financierbaarheid, vooral als wordt uitgegaan van lange termijn volume- en prijscontracten. Ook wordt geadviseerd om de mogelijkheden van de GO faciliteit te onderzoeken. KPMG wijst op de appetijt van lokale financiers. [Opmerking Dir O: afgevraagd dient te worden of lokale financiers daarvoor geaccrediteerd zijn].

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** Project Bonaire - Eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 14 juli 2020 17:59:29  
**Attachments:** [20200714 Project Bonaire eindrapportage KPMG \(vertrouwelijk\) - wijzigingen onderstreept.pdf](#)  
[20200714 Project Bonaire eindrapportage KPMG \(vertrouwelijk\).pdf](#)

---

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand treffen jullie zoals afgesproken ons finale eindrapport aan. We hebben hierbij jullie opmerkingen zo goed als mogelijk verwerkt, waarbij in sommige gevallen we niet volledig in jullie wens mee konden gaan. Deze aandachtspunten alsmede additionele toelichting op sommige wijzigingen hebben we voor de volledigheid onderstaand opgenomen. Voor jullie gemak hebben we tevens een versie meegestuurd waar onze wijzigingen ten opzichte van het concept rapport zijn onderstreept. Verder is deze versie inhoudelijk gelijk aan het andere bestand, waar geen zaken zijn onderstreept.

Zouden jullie – gegeven de grootte van deze email – even kunnen bevestigen als jullie deze hebben ontvangen?

Bij vragen of opmerkingen weten jullie ons te vinden!

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

#### Aandachtspunten / additionele toelichting

- P3: Deze passage verdwijnt in finale document. We willen wel nadrukkelijk verzoeken dat concept analyses niet verspreid worden zonder onze toestemming
- P19: Onduidelijk wat bedoeld wordt met arcering bovenaan pagina
- P19: Opmerking bij duurzaam is weggevallen
- P19: Hoewel de renovatiekosten hoog zijn suggereren interviews met lokale stakeholders dat marktpartijen mogelijk interesse hebben in het kopen van BOPEC. Het is nog onduidelijk of deze partijen geschikt zijn voor Bonaire.
- P32: kan de opmerking dat e.e.a. achterhaald is niet plaatsen. Dit is (deels) obv interview met WEB
- P39: Kan de opmerking van 10.2.e niet plaatsen. We geven aan welk deel we van BOPEC hebben gehoord en dat de rest het daar niet mee eens is.
- P39: Tweede opmerking is reeds strekking van de tekst
- P45: Deze lijst is gebaseerd op documentatie rondom de marktconsultatie uitgevoerd door RHK en I&W. Uit de long-list van 13 bedrijven zijn 8 bedrijven geschikt bevonden, waarvan uiteindelijk alleen Curoil interesse had. Op basis van beperkte interviews met partijen hebben wij tot nog toe geen verdere partijen kunnen identificeren die geïnteresseerd zijn een beter aanbod te doen dan Curoil.
- P47: Stookolie staat niet specifiek genoemd in de wetgeving, maar wel aardolieproducten.
- P48: 10.2.b/10.2.g
- P53: we kunnen de vraag of het gebruik van “inkomsten” in deze context correct is niet plaatsen.
- P53: wij kunnen niets zeggen over onderdelen van de marge obv de informatie die wij

hebben verkregen

- P55: Als NewCo geen toezicht gaat houden, dan is ons onduidelijk waarom een governance structuur opgetuigd wordt. Kunnen de opmerking niet goed plaatsen.
- P56: Graag toelichting over de meer fundamentele problemen bij OTB. De quote is afkomstig van een collega bij EZK, en is verder onderbouwd in een mailwisseling.
- P59: Onderbouwing wat voor stakeholders worden hier bedoeld wordt mist
- P65/76: RHK geeft zelf aan dat 3% aan de voorzichtige kant is en een ingroeimodel wellicht logischer is. Er is vervolgens door meerdere marktpartijen aangegeven dat 3% pas na 15 jaar de norm is, ook voor dit gebied.
- P67: De RTP wordt als mogelijke upside geïdentificeerd en in de best case meegenomen. De aanpassing van DEVEX is onderbouwd op pagina 73.
- P68: Interviews geven aan dat de onderhoudskostenraming realistisch lijkt voor een terminal *op Bonaire* (mits deze op juiste wijze gebouwd wordt). Het beoogde onderhoudspercentage zou voor een terminal in Rotterdam iets lager liggen.
- P69: Zoals benoemd houdt deze schatting van \$ <sup>10.1.c</sup> per m3 rekening met het formaat van de terminals. Een uitbereiding van de terminal zou de totale tank CAPEX verhogen, maar de kosten per m3 zouden niet significant veranderen, gezien dit (ook bij een uitbereiding) een relatief kleine terminal blijft.
- P70: Nieuwe locatie en de waarschijnlijkheid hiervan niet onderzocht.
- P77: De Directie Ruimtelijke Ontwikkeling Bonaire zou hier over moeten weten, alleen daar hebben we geen contact mee kunnen leggen. Verder reageren ze bij het OLB niet (tijdig) op mails, dus hebben we dit voor nu alleen met RHK kunnen controleren.
- P105: Zoals in meeting aangegeven hebben we niet de cijfers om te berekenen of Diesel nog steeds goedkoopst is in een situatie zonder duurzame opwekking, maar obv brandstof kosten etc. zal de optie naar verwachting wel duurder worden.

10.2.e

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
10.2.e @kpmg.nl | MyLinkedIn | www.kpmg.nl  
KPMG | Laan van Langerhuize 1, 1186 DS Amstelveen

KPMG Advisory N.V., handelsregisternummer 33263682

---

-----  
The information in this e-mail (and any attachments) is intended exclusively for the addressee(s). Any use by a party other than the addressee(s) is prohibited. The information may be confidential in nature and fall under a duty of non-disclosure. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this e-mail. KPMG cannot guarantee that e-mail communications are secure and error-free and does not accept any liability for damages resulting from the use of e-mail. Our services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) that is subject to the general terms and conditions of the contracting KPMG firm. These general terms and conditions are available on our website ([www.kpmg.nl/algemenevoorwaarden](http://www.kpmg.nl/algemenevoorwaarden)) and will be forwarded upon request.

Agreements with and statements from KPMG are only legally binding upon KPMG if they

are confirmed in writing and signed by an authorized person.

-----

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Project Bonaire - Eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 14 juli 2020 20:17:16

---

Ha 10.2.e

Ik weet niet of 10.2.e al gereageerd heeft, maar ik heb iig de documenten ontvangen.

Veel dank hiervoor; ik ga eea lezen. Mochten wij verder geen contact meer hebben, dan alvast dank voor jullie inspanningen en toelichtingen! En een fijne zomer(vakantie) gewenst,

Groet  
10.2.e

10.2.e  
10.2.e [@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @kpmg.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 14 juli 2020 17:58

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Project Bonaire - Eindrapportage KPMG  
**Date:** dinsdag 14 juli 2020 20:44:20

---

Hi 10.2.e,

Hartelijk dank voor de bevestiging van ontvangst en graag gedaan.

Jullie ook een heel prettige zomervakantie gewenst alvast.

Fijne avond,

10.2.e

[Redacted signature block]

T + 10.2.e | M + 10.2.e  
10.2.e [@kpmg.nl](#) | [MyLinkedIn](#) | [www.kpmg.nl](#)

---

**From:** 10.2.e @minezk.nl  
**Sent:** dinsdag 14 juli 2020 20:17

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek

**From:** 10.2.e  
**To:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Subject:** RE: Businesscase Brandstofborging Bonaire  
**Date:** woensdag 15 juli 2020 00:58:43

---

Dag 10.2.e,

Nog even een korte reactie van mijn kant:

- in het besluit wordt voorgesteld een MER uit te voeren. Het doen van een MER is niet iets wat voortvloeit uit het advies van KPMG maar is verplicht ogv de wet zelf en vergt daarmee geen besluit van een stuurgroep. Daar komt nog bij dat er ook een aantal andere onderzoeken moeten worden gedaan en die zouden dan ook moeten worden geagendeerd. Mijn advies is het besluit over een MER weg te laten.

- transport van brandstof vanuit de luchthaven naar Contour global is geen optie vanwege de veiligheidsissues die gepaard gaan bij transport per vrachtwagen. In de oude situatie tot april van dit jaar werd HFO van Bopec naar CG per vrachtwagen vervoerd (ca 3km) en dit werd al door alle partijen als niet acceptabel gezien vandaar het plan om in de nieuwe situatie transport per pijpleiding te doen wat veel veiliger is. Het voorstel om een terminal te schrappen en HFO over ca 25 km te transporteren is veiligheidstechnisch niet verantwoord. Verbetering van de veiligheid is een van de fundamentele uitgangspunten van het project en was bijv. ook uitgangspunt voor het aanvragen van het geld uit de regioenvelop (de 5 milj euro).

Voor het overige een prima verhaal,

Grt  
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e <[@minezk.nl](mailto:@minezk.nl)>  
**Datum:** dinsdag 14 jul. 2020 10:42

# Reeds eerder beoordeeld in dit verzoek