

**VOORSTEL AB**

**CATEGORIE:** Bespreekstuk

**DATUM DB VERGADERING** : 12 februari 2019

**DATUM AB VERGADERING** : 28 februari 2019

**PORTEFEUILLEHOUDER** : H. Pereboom

**REGISTRATIENUMMER** : Z/19/024306-105463

**OPSTELLER** : Luberto Kruidhof, telefoonnummer +31882331837

**ONDERWERP**

Aanbesteding motorbrandstoffen op basis van HVO

**VOORSTEL**

1. De aanbesteding voor de levering van motorbrandstoffen uitvoeren op basis van uitsluitend 100% HVO-brandstof.
2. De voorgestelde financiële dekking van de verhoging van de kosten te regelen via de begrotingsbrief 2020.
3. Het huidige contract voor gewone diesel tijdelijk te verlengen vanwege het besluit onder 1.

**SAMENVATTING**

Op dit moment wordt er een nieuwe aanbesteding voorbereid voor de levering van motorbrandstoffen (ca. 500.000 liter brandstof per jaar) voor het machinepark. Voorgesteld wordt over te stappen van gewone diesel naar Hydro treated Vegetable Oil-brandstof (HVO diesel, in de volksmond ook 'blauwe diesel' genoemd). Omdat het voornemen om over te schakelen op HVO-brandstof een CO2 reductie van minstens 89 % geeft, past het prima in de duurzaamheidsdoelstellingen van WDO Delta. De verwachte extra kosten op jaarbasis bedragen € 100.000,-.

**BESTUURLIJKE AANDACHTSPUNTEN**

- Het huidige leveringscontract voor motorbrandstoffen met Slump Oil loopt formeel af op 30 april 2019. Er wordt een nieuwe (Europese) aanbesteding voorbereid voor de levering van motorbrandstoffen voor een periode van 2 jaar, met de mogelijkheid om deze periode met twee jaar te verlengen.
- HVO diesel is een synthetische brandstof, die veel schoner brandt dan normale diesel. Bij deze schonere verbranding worden er minder schadelijke deeltjes uitgestoten. Doordat HVO geproduceerd wordt uit biomassa wordt er minder CO2 verbruikt in het productieproces. Dit verschil kan bij het gebruik van 100% HVO diesel zelfs oplopen van 89% tot 100% CO2 besparing.
- In de beleidslijn DuurzaamDOEN hebben we als ambitie opgenomen om: "positieve effecten op de 3 P's (people, planet en prosperity) zo goed mogelijk te realiseren en nadelige effecten te vermijden of verminderen". We hebben ook als doel om de CO2 belasting terug te dringen en daarmee een deel van de oorzaak van klimaatverandering weg te nemen.
- Op basis van deze maatregel kunnen we per jaar een CO2 reductie realiseren van ongeveer 18 % als gevolg van ons directe brandstofverbruik en ongeveer 7% reductie van de totale CO2 emissie van het waterschap (Klimaatmonitor 2017).
- Er zijn twee opties: gebruik blijven maken van gewone diesel of gebruik maken van HVO met als gevolg extra kosten. Het dagelijks bestuur kiest vanwege duurzaamheidsambities voor HVO.

## **OMGEVING EN PARTNERS**

Deze aanbesteding wordt samen met Wetterskip Fryslân, Waterschap Noorderzijlvest en Waterschap Vechtstromen op de markt gezet. Wij stellen voor om het contract aan te besteden voor de levering van uitsluitend 100% HVO-brandstof. Waterschap Noorderzijlvest heeft dit besluit reeds genomen, bij Wetterskip Fryslân en Vechtstromen is een besluit in voorbereiding.

In voorkomende gevallen stellen we gebruik van HVO ook verplicht voor onderaannemers.

Indien gekozen wordt voor HVO brandstof zal een persbericht worden uitgebracht.

## **FINANCIËN**

Het nadeel is dat HVO diesel duurder is: ongeveer 15 tot 20 cent per liter. Met een verwachte afname van ca. 500.000 liter zal de financiële impact op basis van 500.000 liter per jaar maximaal € 100.000,- bedragen. De verwachting is dat de vraag, en daarmee het aanbod, de komende jaren substantieel toe zal nemen. Als gevolg daarvan is tevens de verwachting dat de prijs zal dalen in verband met toename van marktwerking. Aangezien de overgang op HVO diesel op zijn vroegst kan worden geëffectueerd per 1 juli 2019 zal in 2019 sprake zijn van een kostenoverschrijding van maximaal € 50.000,-. Zo mogelijk zal dit bedrag worden opgevangen binnen de exploitatiebegroting 2019. Bij de tweede bestuursrapportage zal hierover worden gerapporteerd. Bij de opmaak van de begrotingsbrief 2020 wordt voorgesteld om zowel de begroting 2020 als de meerjarenraming vanwege deze extra brandstof-post structureel op te hogen met € 100.000 per jaar

## **RISICO'S**

In technisch opzicht lopen we (vrijwel) geen enkel risico. Leveranciers, waaronder bijvoorbeeld Future Fuels / Neste, zijn bereid de garantie over te nemen voor de machines die daar nog onder vallen, en staan tevens garant voor schade aan machines die niet onder fabrieksgarantie vallen. Dit betekent dat wij geen risico lopen als zaken kapot gaan/schade oplopen als gevolg van het gebruik van HVO diesel (geen vervolgschade). Dit zullen we dan ook opnemen als randvoorwaarde in de aanbesteding.

## **TOELICHTING**

Europese aanbesteding motorbrandstoffen

Het huidige leveringscontract voor motorbrandstoffen met Slump Oil loopt op 30 april 2019 af. Er wordt een nieuwe (Europese) aanbesteding voorbereid voor de levering van motorbrandstoffen voor een periode van 2 jaar, met de mogelijkheid om deze periode met twee jaar te verlengen. Deze aanbesteding wordt samen met Wetterskip Fryslân, Waterschap Noorderzijlvest en Waterschap Vechtstromen op de markt gezet. Het gaat om brandstof voor al ons materieel en werktuigen exclusief het wagenpark en enkele gemalen. Voor WDOD gaat het om een hoeveelheid van ca. 500.000 liter per jaar. Gezien de duurzaamheidsdoelstellingen van de waterschappen wordt de leveranciers gevraagd een aanbieding te doen voor de levering van HVO brandstof.

Wat is HVO:

HVO is een synthetische brandstof en bevat geen onverzadigde moleculen als alkenen en aromaten. Doordat deze koolwaterstoffen uit de brandstof zijn gehaald, brandt deze brandstof veel schoner dan normale diesel. Door deze schonere verbranding is sprake van een lagere uitstoot aan schadelijke deeltjes : fijnstof, stikstof en zwaveldeeltjes. De verbranding in de motor van de synthetische brandstoffen is gelijk aan de verbranding van fossiele diesel. Voor het gebruik van dit product is ook geen aanpassing van de motor nodig. HVO is goedgekeurd volgens de EN15940 norm. Doordat HVO geproduceerd wordt uit biomassa wordt er minder CO2 verbruikt in het productieproces. Dit verschil kan bij het gebruik van 100% HVO zelfs oplopen van 89% tot 100% CO2 besparing.

Waarom moet WDOD dit toepassen?

In de beleidslijn DuurzaamDOEN hebben we als ambitie opgenomen om: "positieve effecten op de 3 P's (people, planet en prosperity) zo goed mogelijk te realiseren en nadelige effecten te vermijden of

verminderen". We hebben ook als doel om de CO2 belasting terug te dringen en daarmee een deel van de oorzaak van klimaatverandering weg te nemen.

We stellen het ook verplicht aan andere partijen die taken namens ons uitvoeren, zoals het slibtransport. Het is verplicht gesteld bij de Europese aanbesteding van transport vloeibaar slib en als gunningscriterium bij de Europese aanbesteding van ontwaterd slib. Het ligt ook in de lijn der verwachting dat dit verplicht gesteld gaat worden bij de toekomstige aanbesteding(en) van de maai- en baggerbestekken en andere gelijksoortige werkzaamheden.

Voordelen en nadelen:

Eén van de voordelen is dat toepassing van HVO brandstof beter is voor de motor waardoor er naar verwachting, op de lange termijn, minder onderhoudskosten nodig zijn. Daarnaast is HVO brandstof zuiniger en hoeft er minder AdBlue toegevoegd hoeft te worden. AdBlue is een toevoeging aan diesel en wordt toegepast om de uitstoot van stikstofoxiden uit de uitlaat van zware dieselveertuigen te verminderen.

Er zijn in de markt weinig nadelen bekend. Leveranciers waaronder bijvoorbeeld Future Fuels / Neste zijn bereid de fabrieksgarantie over te nemen voor de machines die daar nog onder vallen, en staan tevens garant voor schade aan machines die niet onder fabrieksgarantie vallen. Dit betekent dat wij geen risico lopen als zaken kapot gaan als gevolg van het gebruik van HVO (geen vervolgschade). Dit zullen we dan ook opnemen als randvoorwaarde in de aanbesteding. Van enkele motoren (in gemalen) is bekend dat ze minder geschikt zijn voor HVO, deze schakelen niet over op HVO, bedrijfszekerheid staat voorop.

Het nadeel is dat HVO duurder is: ongeveer 15 tot 20 cent per liter. Met een verwachte afname van ca. 500.000 liter zal de financiële impact per jaar maximaal 500.000 liter x € 0,20 = € 100.000,- zijn. De verwachting is dat de vraag, en daarmee het aanbod, de komende jaren substantieel toe zal nemen. Als gevolg daarvan is tevens de verwachting dat de prijs zal dalen want er komt meer marktwerking. Voor 2019 kan dit tot een mogelijke kostenoverschrijding (over een half jaar, contract gaat in op 1 juli 2019) tijdig gemeld leiden. Vanaf 2020 zal wanneer noodzakelijk de begroting op deze post aangepast worden.

Ter info

In de aanbesteding vragen we geen literprijs uit, maar een korting op de literprijs. De literprijs wordt dagelijks bepaald. De korting staat vast gedurende de looptijd van het contract.

Het huidige contract met Slump Oil loopt formeel op 30 april 2019 af. Naar verwachting is er dan nog geen nieuw contract getekend. Daarom stellen wij voor om het huidige contract met twee maanden te verlengen en dat daardoor de nieuwe overeenkomst kan aanvangen op 1 juli 2019 en eindigen op 30 juni 2021.

#### **Communicatie:**

Het waterschap stelt een persbericht op voor (social)media en interne communicatie waarin ook aangegeven wordt dat gebruik brandstoffen op basis HVO prima past binnen de door het bestuur vastgestelde beleidslijn DuurzaamDoen.

#### **BIJLAGEN**

- concept- Persbericht

Het dagelijks bestuur van het Waterschap Drents Overijsselse Delta

de secretaris,  
ir. E. de Kruijk

de dijkgraaf,  
ir. H.H.G. Dijk