

MEMO

Bijlage bij agendapunt 6 AvA d.d. 21 mei 2025

Aan: Aandeelhouders NV ROVA Holding

Onderwerp: Ontwikkelingen meerjarenbegroting

Kenmerk: HOLUIT/250241

NV ROVA Holding

Steinfurtstraat 2
Postbus 200
8000 AE Zwolle

IBAN NL52ABNA0576045861
BIC ABNANL2A
KVK nr. 05057813

Gevraagde behandeling

- Kennis nemen van bijstelling van onze meerjarenbegroting door enerzijds temporisering van elektrificatie en de inzet van HVO100 en door vertraagde realisatie nieuwbouw

Toelichting

In de AvA van 11 december 2024 hebben we bij de behandeling van de begroting aandacht gevraagd voor een aantal kostenontwikkelingen die de komende jaren druk gaan geven op het realiseren van ons normresultaat, te weten:

1. Toenemende uitvoeringskosten (lonen, energie, brandstoffen, grondstoffen);
2. Noodzakelijke investeringen in duurzame voertuigen en de daarmee gepaard gaande kapitaallasten;
3. Noodzakelijke investeringen in bedrijfslocaties en de daarmee gepaard gaande kapitaallasten.

Uit het levendige gesprek dat hierop volgde hebben we een aantal observaties genoteerd, namelijk:

- De keuze voor de verduurzaming van onze bedrijfsvoering wordt door de aandeelhouders ondersteund, maar daarbij is wel aandacht gevraagd voor de financiële uitdagingen die gemeenten de komende jaren hebben als gevolg van de voorgenomen kortingen van het Rijk op het gemeentefonds;
- Handhaven van normdividend wordt belangrijk geacht (de meeste aandeelhouders nemen het normdividend mee in hun begrotingen);
- Verhoging van de afvalstoffenheffing als gevolg van kostenstijgingen in de uitvoering moet zoveel mogelijk worden voorkomen om lastenverzwaring voor inwoners te beperken.

We spraken in die vergadering af dat we in april of mei een aparte, informele vergadering zouden beleggen om verder door te praten over deze kostenontwikkelingen. Om geen extra druk te leggen op uw toch al drukke agenda's, hebben we ervoor gekozen hiervoor niet een aparte vergadering te beleggen, maar het vervolggesprek hierover te agenderen in de komende reguliere aandeelhoudersvergadering. In dit memo laten we de effecten zien van temporisering van elektrificatie en inzet van HVO100 waarmee we de financiële effecten over een langere periode uitsmeren. Ook laten we zien wat de gevolgen zijn van vertraagde realisatie van de nieuwbouwplannen in Amersfoort en Zwolle. Dit memo wordt ambtelijk voorbereid tijdens het AROF op 7 mei.

De wijzigingen leiden niet tot bijstelling van de actuele begroting voor 2025 en vragen nu derhalve geen formele besluitvorming. Gehoord hebbende de AvA van 21 mei zullen we de wijzigingen meenemen in de voorbereiding van de begroting voor 2026 en daarop volgende jaren.

Onderstaand geven we per kostensoort weer wat de ontwikkelingen zijn en hoe we die willen dekken.

Ad 1 Reguliere bedrijfskosten

De hierboven ad 1 genoemde toename van algemene uitvoeringskosten zoals lonen, energie en brandstoffen, betreffen algemene bedrijfskosten die over het algemeen gedekt moeten worden vanuit de reguliere indexering op onze dienstverlening. Deze worden niet veroorzaakt door nieuw beleid of aanvullende investeringen. Behoudens enige vertraging in de inflatiecorrectie (ROVA-index), heeft dit geen noemenswaardig effect op ons normresultaat. **Voor deze kosten hoeven dus geen aanvullende DVO-afspraken met onze gemeenten gemaakt te worden.** De dekking moet komen uit reguliere indexering.

Ad 2 Verduurzaming voertuigen en materieel

In onze meerjarenstrategie is de ambitie opgenomen om onze ecologische footprint te verkleinen. Hiervoor hebben we een concrete doelstelling opgenomen om de uitstoot van CO₂ in 2030 met 70% te verlagen ten opzichte van 2022. Omdat ruim 90% van de emissie wordt veroorzaakt door onze voertuigen streven we naar volledige elektrificatie van ons wagenpark.

In de AvA van 11 december hebben we laten zien dat de druk op ons normresultaat onder andere wordt veroorzaakt door deze elektrificatie. E-trucks zijn vele malen duurder in aanschaf waardoor de kapitaallasten stijgen. Op basis van de huidige kennis en ervaring wordt deze kostenstijging onvoldoende gecompenseerd door lagere onderhoudskosten en lagere brandstofkosten. Voor de meerjarenbegroting zoals we die in december 2024 hebben gepresenteerd hebben we hierbij een doorrekening gemaakt op basis van de aanname dat we alle nieuwe voertuigen zouden elektrificeren in de komende jaren, ongeacht de meerprijs hiervan. De consequentie die we daarbij aangegeven hebben, is dat we op enig moment niet meer aan ons normresultaat kunnen voldoen zonder de tarieven voor inzameling te verhogen.

Naar aanleiding van uw oproep in december en om meer zicht te krijgen op deze kostenontwikkelingen, hebben we een nadere analyse gemaakt van de stappen die we moeten zetten om de doelstelling van 70% reductie CO₂-emissie in 2030 te realiseren. Hiervoor hebben we ons vervangingsschema van voertuigen in kaart gebracht, inclusief de meerkosten per type voertuig. Deze hebben we vervolgens omgerekend naar kosten per ton vermeden CO₂-emissie (welke investeringen zijn nodig om 1 ton CO₂-uitstoot te verminderen). Hieruit blijkt dat, *op basis van de huidige marktprijzen voor voertuigen*, dit een gemiddelde investering vraagt van €707 per ton CO₂-reductie. Hierbij is sprake van een grote bandbreedte in kosten variërend van €120/ton CO₂-emissie tot €1.940/ton CO₂-emissie, afhankelijk van de aard van het voertuig. Meerkosten worden met name veroorzaakt door hogere aanschafkosten en de investeringen in de laadinfrastructuur.

Om de impact op onze meerjarenbegroting te verlagen hebben we ook gekeken naar alternatieven en/of sturingsmogelijkheden. Daarbij blijkt dat alternatieven zoals de inzet van HVO100 (hydrotreated vegetable oil; ook wel aangeduid als nieuwe generatie biodiesel) kostenefficiënter zijn op het onderdeel CO₂-reductie. HVO100 realiseert een CO₂-reductie van 91% tegen een kostprijs van gemiddeld €114 per ton CO₂-reductie. Puur bekeken op basis van kosten is elektrificatie dus niet een logische keuze ten opzichte van bijvoorbeeld de inzet van HVO100. HVO100 is direct beschikbaar en hiermee kan de doelstelling voor 2030 gerealiseerd worden. Dit laatste is een extra voordeel omdat we ook moeten concluderen dat we in het scenario van volledige elektrificatie onze doelen voor 2030 niet gaan realiseren vanwege de slechte beschikbaarheid van E-trucks.

Al met al brengt ons dit tot het voorstel om **de aanpak van verduurzaming enigszins aan te passen**. Hiermee geven we gehoor aan uw oproep om strak kostenmanagement in de komende jaren (o.a. vanwege kortingen op het Gemeentefonds door het Rijk in 2026).

Met deze ontwikkelingen in het achterhoofd hebben we onderzocht wat de financiële consequenties zijn als we onze aanpak als volgt bijstellen:

- handhaven van de ambitie tot volledige elektrificatie, maar temporiseren van de implementatie in verband met relatief hoge kosten en de beperkte beschikbaarheid van E-trucks;¹
- op korte termijn (tot 2030) alleen de voertuigen elektrificeren die per se nodig zijn voor de zero emissiezones in stedelijke omgeving **en** die per direct leverbaar zijn **en** waarvan de meerkosten per CO₂-reductie niet hoger zijn dan €725/ton CO₂ reductie;
- inzet van HVO100 voor bestaande diesel aangedreven voertuigen en daarmee de doelstelling van 70% CO₂-reductie realiseren.

De impact van deze bijgestelde plannen op de meerjarenbegroting hebben we in twee scenario's uitgewerkt, te weten:

- Scenario 1:** Voorlopig geen nieuwe bestellingen van grote E-trucks. Alleen de reeds bestelde voertuigen worden uitgeleverd en verder wordt alleen klein materieel zoals handgereedschap en kleinere bestelbusjes wel elektrisch uitgevoerd. Overige dieselvoertuigen gaan we vanaf 2027 tanken met HVO100 (afhankelijk van beschikbaarheid). In dit scenario nemen we ook de vrijval van de voorziening elektrificatie voertuigen mee.
- Scenario 2:** Is als scenario 1 maar dan aangevuld met elektrificatie van voertuigen mits de meerkosten per ton CO₂ reductie niet hoger zijn dan €725/ton. Dit bedrag is gekozen omdat ROVA dan tot het niveau van zijladers overgaat tot elektrificatie. Voertuigen voorzien van haakarm, kraan en shovels blijven dan in dieseluitlevering (met HVO100).

Bovengenoemde aanpassingen van scenario 1 leiden tot de volgende veranderingen:

- Toename van jaarlijkse exploitatielasten van circa €0,2 mln. als gevolg van de vervanging van diesel door HVO100 (hoewel er geen constante marktprijs is voor HVO, rekenen we daarbij met de gemiddelde meerkosten per liter brandstof van €0,10 per liter²);
- De jaarlijkse exploitatielasten voor afschrijving van de investeringen in E-voertuigen blijven gelijk aan het bedrag dat is voorzien voor 2026 als gevolg van de uitlevering van reeds bestelde E-voertuigen (incl. verrekening van vrijval voorziening).

Bij scenario 2 nemen ten opzichte van scenario 1 de jaarlijkse exploitatielasten voor afschrijving verder toe door extra aanschaf elektrische voertuigen en zullen de extra kosten van HVO100 geleidelijk aan verminderd worden door overgang van diesel/HVO naar elektrisch. **Gelet op de financiële impact stellen wij voor om te kiezen voor scenario 1.** De impact op die meerjarenbegroting is dan als volgt:

Meerjarenprognose NV ROVA Holding 2026 – 2028	Effect 2026	Effect 2027	Effect 2028
Toename afschrijvingen a.g.v. elektrificatie meerjarenprognose (december 2024)	+ €150.000	+ €450.000	+ €750.000
Toename afschrijvingen a.g.v. elektrificatie meerjarenprognose (april 2025)	+€ 150.000	+€ 150.000	+ € 150.000
Toename materieel kosten a.g.v. HVO inzet (april 2025)	-	+ € 200.000	+ € 200.000
Totaal effect meerjarenprognose (april 2025)	+ € 150.000	+ € 350.000	+ € 350.000
Vershil t.a.v. prognose december 2024	-	-/- € 100.000	-/- € 400.000

¹ Elektrificatie blijft wenselijk omdat we daarmee naast CO₂ ook de uitstoot van fijnstof en NO_x reduceren; bij de inzet van HVO100 wordt alleen CO₂-uitstoot gereduceerd

² Huidige meerkosten voor HVO lopen uiteen van €0,10 tot €0,50 per liter; we gaan uit van gefaseerde invoering waarmee we de mogelijkheid hebben om na te gaan hoe we op al onze vestigingen tegen lagen meerkosten over HVO kunnen beschikken (bijv. in de vorm van eigen tankvoorzieningen)

Conclusie is dat we door de voorgestelde temporisering en inzet van HVO100 richting het ravijnjaar 2026 de kosten binnen de huidige tarieven nog afdoende kunnen managen (met behoud van ons normresultaat). In de jaren daarna stijgen de jaarlijkse kosten minder hard dan in de meerjarenprognose in december 2024 was voorzien. Per saldo nemen de uitvoeringskosten echter wel toe en zullen we **daarom onze DVO-tarieven vanaf 2027 moeten bijstellen aan de hand van de op dat moment gelden kostenfactoren**. Deze kunnen we eind 2025/begin 2026 pas nader concretiseren aan de hand van de volgende factoren:

- werkelijke kosten van elektrificatie (kostprijsontwikkelingen E-trucks);
- marktprijzen HVO.

We zullen deze effecten meenemen in de voorbereiding op onze begrotingen 2026 en verder.

Ad 3 Noodzakelijke investeringen in bedrijfslocaties en de daarmee gepaard gaande kapitaallasten

Zoals bekend zijn we op meerdere bedrijfslocaties bezig met noodzakelijke bouw en verbouw. De grootste impact op de meerjarenbegroting betreft de bedrijfsverplaatsing van onze locatie Amersfoort. Hier wordt verouderde en grotendeels afgeschreven activa over enkele jaren vervangen door nieuwbouw. Hierdoor zullen de kapitaallasten toenemen. In de meerjarenbegroting zoals we die in december 2024 hebben opgesteld zijn deze kosten doorgerekend. Inmiddels weten we dat als gevolg van stikstofproblematiek en netcongestie er vertragingen optreden in zowel de bouwprojecten in Amersfoort als Zwolle. Gevolg is dat de te verwachten activering van Amersfoort op zijn vroegst in 2028 gaat plaatsvinden en voor verbouw Zwolle pas in 2029. Uiteraard heeft dit effect op de eerder vastgestelde meerjarenbegroting als volgt:

Meerjarenprognose NV ROVA Holding 2026 – 2028	Effect 2026	Effect 2027	Effect 2028
Toename afschrijvingen meerjarenprognose (december 2024)	-	+ € 1.191.000	+ € 1.227.000
Toename afschrijvingen meerjarenprognose (april 2025)	-	-	+ € 842.000
Toename financiële lasten	-	-	-
Totaal effect meerjarenprognose (april 2025)	-	-	+ € 842.000
Verschil t.a.v. meerjarenprognose december 2024		- € 1.191.000	- € 385.000

Conclusie is dat de toename van huisvestingslasten pas later zichtbaar wordt dan was voorzien in de meerjarenbegroting zoals we die in december 2024 hebben opgesteld, maar dat we vanaf 2028 onder ons normresultaat gaan zakken als gevolg van de toename van afschrijvingen. **Deze kosten worden niet gecompenseerd door bestaande DVO-afspraken maar zullen (deels) gecompenseerd moeten gaan worden door de bijdragen van nieuw toetredende gemeenten**. Deze effecten kunnen we eind 2026/begin 2027 pas nader concretiseren aan de hand van de volgende factoren:

- ontwikkeling in m.n. het dossier nieuwbouw Amersfoort;
- impact van nieuw toetredende gemeenten.

De totale impact van de wijzigingen ad 2 en ad 3 op onze meerjarenbegroting is als volgt:

Meerjarenprognose NV ROVA Holding 2025 – 2028 (x €1.000)	2026	2027	2028
Netto resultaat meerjarenprognose (december 2024)	4.542	2.705	2.367
Effecten aanpassingen		+1.191	+385
		+ 100	+400
Netto resultaat aangepaste meerjarenbegroting (april 2025)	4.542	3.996	3.152