

'Financiering van groene technologie op bestaande schepen blijft een enorme uitdaging'

Op woensdagmiddag 9 december kwamen 55 deelnemers bij het Havenbedrijf Rotterdam bijeen tijdens het vierde seminar van 2015 van Platform Schone Scheepvaart over de financiering van groene technologie aan boord. Een beperkte beschikbaarheid aan public funding, onzekerheid over restwaardes en een split incentive maken de financiering van groene technologie aan boord een uitdaging. Tijdens het seminar kwamen diverse mogelijkheden aan bod om toch deze technologie gefinancierd te krijgen, zoals subsidies, fondsen en kredietgaranties.

Dagvoorzitter Nick Lurkin, stafmedewerker milieuzaken bij de KVNR, opende het seminar met de vraag; "Wat is groene technologie nu eigenlijk?" In de discussie met de deelnemers kwamen onder meer de commerciële waarde van milieutechnologie, de relatie met verlader en het verschil tussen de partij die de investeringskosten draagt (eigenaar) en de terugverdienmogelijkheden (charteraar) aan bod.

Hoewel er op het moment van het seminar nog geen uitsluitel was over het klimaatverdrag in Parijs verwachtte Dirk Jan van Swaay, directeur energietransitie en publiek-private partners bij ING Bank, wel dat de scheepvaart (zowel zeevaart als binnenvaart) de aankomende decennia te maken krijgt met nóg ambitieuzere doelstellingen op het gebied van broeikasgassen, het gebruik van alternatieve energie en een verbetering van de energie-efficiëntie. In zijn presentatie lichtte Dirk Jan toe dat er verschillende manieren zijn voor financiering, zoals subsidies, 'groenfinanciering' en fondsvorming, maar dat het moeilijk blijft om aparte onderdelen van een schip groen te financieren. Daarnaast vormt de onzekerheid over de restwaarde een belangrijk risico voor financiering in scheepvaart. ING is momenteel bezig met een verkenning voor een LNG-fonds binnenvaart en peilt de interesse voor een Groen Assets Fonds ten behoeve van de kustvaart.

Tweede spreker Rianne de Vries, consultant transport bij PNO consultants, nam het woord over interessante subsidiemogelijkheden vanuit de regeling Connecting Europe Facility (CEF) en INTERREG. Bij CEF ligt de nadruk op het oplossen van knelpunten en duurzaam, efficiënt en multimodaal transport en het stimuleren van "*resource efficiency and reducing carbon emissions*". Rianne benadrukte dat het voor ondernemers verstandig is om al in een vroeg stadium subsidies te beschouwen als middel om technologie gefinancierd te krijgen, zodat je tijdig kunt starten met het aanvraagtraject.

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft ervaring met het CEF-traject voor de 'Zeetogang IJmond'. Voor de aankomende jaren zet het ministerie zich samen met de maritieme sector in op de mogelijkheden voor (co)financiering van innovatieve projecten en het benutten van Europese cofinanciering. In zijn presentatie lichtte Wouter Pietersma, senior beleidsmedewerker op de afdelingen zeehaven en zeevaart bij het ministerie van

Infrastructuur en Milieu, toe dat de Rijksoverheid bezig is met de ontwikkeling van een kredietgarantie-instrument voor Europese (en Nederlandse) garantie. Deze zogeheten Green Shipping Finance Tool wordt ontwikkeld in samenwerking met de Europese Commissie, de Europese Investerings Bank (EIB) en de KVNR in samenspraak met Netherlands Maritime Technology. Dit kredietgarantie-instrument is er op gericht om reders en scheepseigenaren sneller toegang te verschaffen tot financiering onder meer aantrekkelijke voorwaarden.

Om de aansluiting tussen Nederlandse ondernemers en Europese fondsen beter vorm te geven is het Nederlands Investerings Agentschap (NIA) opgericht. Roland Starmans, senior adviseur bij het NIA, ging in zijn presentatie in op de financieringsmogelijkheden van het Europees Fonds voor Strategische Investeringen (EFSI). Hieruit bleek dat het voor ondernemers mogelijk is om voor groene projecten zowel subsidie aan te vragen als gebruik te maken van Europese financieringsinstrumenten.

Een aantal best practices voor financiering van groene technologie kwamen aan bod na de pauze. Khalid Tachi, directeur van het Expertise en Innovatie Centrum voor de Binnenvaart, presenteerde een praktijkvoorbeeld van een CEF-traject voor bunkerstations en LNG-ombouw voor de binnenvaart. Marnix Krikke, innovatie directeur bij Netherlands Maritime Technology, presenteerde een drietal voorbeelden van Europese projecten waarbij subsidie is gebruikt om investeringen voor onderzoek, ontwikkeling én demonstratie in een praktijkomgeving te financieren.

Het seminar werd afgesloten met een presentatie van James Mitchell, *senior associate* bij de afdeling *shipping efficiency* van de Carbon War Room. Deze organisatie heeft onder andere als doel om barrières weg te nemen om *ship efficiency* te verhogen. Hiervoor doet men onderzoek en organiseert men rondetafelgesprekken tussen reders, toeleveranciers, banken, verzekeringswezen etc. Barrières zoals minimale projectomvang van financiering en return on investment van retrofits zijn aan de orde gekomen. Carbon War Room heeft, ook op basis van vergelijkbare ontwikkelingen in andere sectoren gekeken naar een '*Self-Financing Fuel-Saving Mechanism*'.

Noot: Beoogd dagvoorzitter van het seminar was Jan Raes, adviseur duurzaamheid bij ABN AMRO, in verband met ziekte is zijn presentatie helaas vervallen.

-
- Wist u dat u alle presentaties van voorgaande seminars van Platform Schone Scheepvaart kunt terugvinden op www.schonescheepvaart.nl ?