

In 2007 werd het Platform Schone Scheepvaart opgericht. Met het jubileumseminar, dat woensdag 6 september plaats vond, vierden we het tienjarig bestaan, door terug te kijken en vooruit te blikken. Dagvoorzitter Martin Dorsman keek terug op de afgelopen jaren, waarin het platform met meer dan 30 seminars kennis heeft gedeeld over hoe we gezamenlijk een schone scheepvaart kunnen realiseren. Alternatieve brandstoffen en emissies en financiering van duurzame scheepvaart, zijn daarbij belangrijke ontwikkelingen. Deze werden besproken in twee deelsessies.



Deelsessie 'Financiering van duurzame zeescheepvaart'

Tijdens deze deelsessie gaven ABN AMRO en ING inzicht in hun belang in de zeescheepvaart en hun beleid ten aanzien van het verstrekken van financieringen voor vergroening van de sector. Aansluitend gaf de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een bloemlezing van alle bestaande Nederlandse en Europese subsidie- en garantieregelingen. ABN AMRO ging daarnaast nog in op de financieringsfaciliteit, die zij namens de Europese Investeringsbank in Nederland uitvoert. Er zijn veel projecten aangemeld die het grootste deel van het beschikbare budget van 150 miljoen euro beslaan. Het merendeel van de projecten betreft echter niet-Nederlandse reders. Tijdens de levendige discussie die volgde werd vooral ingegaan op de mismatch tussen vraag en aanbod van financiering van nieuwbouw en retrofit aanpassingen voor de schepen. Een belangrijke conclusie is dat ketenpartners moeten samenwerken om de kosten van vergroening in de zeescheepvaart te dekken. Bijvoorbeeld door langetermijncontracten af te sluiten, zodat meer zekerheid wordt geboden dat investeringen in vergroening door de markt ook als investeringen voor de lange(re) termijn worden gezien. Als er een business case is voor meer dan één jaar, dan zullen banken ook eerder geneigd zijn om financieringen te verstrekken. Dit betekent dat de verlader en de reder samen op zoek moeten naar een nieuw model. Zo werd er bijvoorbeeld gesproken over circulaire schepen die ook na dertig jaar nog waarde zouden hebben. Hierop reageerden de banken dat zij graag een dergelijke business case ontvangen, zodat zij kunnen beoordelen of financiering hiervan mogelijk is. Voor de financiering van vergroening is ook een rol weggelegd voor de overheid: waar de markt ten aanzien van de financiering van vergroening faalt, zal de overheid moeten bijspringen om de gestelde doelstellingen ten aanzien van een duurzame zeescheepvaart te halen. Hierbij werd de parallel getrokken met personenauto's: zonder fiscale subsidiëring zouden nooit zoveel plug-in hybride en elektrische auto's rijden

Deelsessie 'Alternatieve brandstoffen en emissies'

Deze deelsessie toonde de trend van regelgeving over vergroening van de zeescheepvaart in de afgelopen en komende jaren. De aandacht lijkt te verschuiven van milieu (lokaal) naar klimaat (mondiaal). Het terugdringen van de uitstoot van CO2 is dé uitdaging voor het komend

decennium. Motorenfabrikanten werken aan flexibilisering en de voorbereiding op transitiepaden naar toekomstige brandstofmixen. Scheepseigenaren willen ook toewerken naar een schonere scheepvaart, maar moeten een bedrijfsmatige afweging maken wil men kunnen overleven. Havenautoriteiten zetten in op een palet van maatregelen en bereiden een nieuwe strategie voor waarin prikkels voor gebruikers maar ook faciliteiten voor gebruikers worden uitgerold.

In de discussie domineerden twee onderwerpen; De voortrekkersrol van de overheid naast die van de industrie, waarbij de algemene conclusie is dat een sterkere overheidssturing en regelgeving noodzakelijk is om een transitie te maken naar duurzame scheepvaart. Het is goed mogelijk dat de weg naar de verlaging van de CO₂-uitstoot kan plaatsvinden door de bijmenging van biobrandstoffen of productie van synthetische brandstoffen. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar nieuwe energiedragers.

Voor het verloop van de brandstofmix tussen nu en 2050 verwachtte de meerderheid van de zaal dat de uiteindelijke energiedrager (groene) elektriciteit zal zijn. Minder helderheid is er over de tussenstappen. Hoe ziet het transitiepad naar minder uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende stoffen eruit in aanloop naar 2050? Het blijft een lastige vraag om te beantwoorden.

Afsluiting

Het seminar werd afgesloten door key-note speaker Bert van Grieken, directeur Multimodal bij Nedcargo. Hij inspireerde de aanwezigen door te vertellen over het 'Groene Corridor' project waar Nedcargo, als vervoerder en verlader, in participeert. In dit binnenvaartproject wordt eens te meer aangetoond dat samenwerking in de keten nodig is om schone scheepvaart te realiseren. Door het aangaan van langetermijncontracten met de opdrachtgever - in Nedcargo's geval met Heineken - kan er sneller en gemakkelijker een investering gedaan worden in schonere en duurzame oplossingen door de zekerheid die daarmee geboden wordt.

-
- Wist u dat u alle presentaties van voorgaande seminars van Platform Schone Scheepvaart kunt terugvinden op www.schonescheepvaart.nl ?
 - De partners van Platform Schone Scheepvaart en deelnemers aan de seminars zijn actief op LinkedIn. Zoek op de groep 'Platform Schone Scheepvaart' en sluit u aan!