



‘Binnenvaartondernemers met een plan steunen we volop’

Rabobank is een grote speler in de markt van binnenvaartfinanciering. Toch is de bank selectiever bij nieuwe financieringen. Wie wil verduurzamen als binnenvaartondernemer heeft echter een behoorlijke streep voor. ‘Met een goed plan voor de toekomst is er veel mogelijk.’

Verladers betalen geen cent extra voor een groen schip. Daarnaast zijn er torenhoge investeringen nodig om de scheepvaart te verduurzamen. Door die combinatie lijkt het haast onmogelijk als binnenvaartondernemer te verduurzamen. Toch is er financieel veel mogelijk, zeggen Peter Maat en John Hagers van de Rabobank.

‘Binnenvaartondernemers met een goed plan voor de toekomst kunnen altijd met ons in gesprek. Er is veel meer mogelijk dan mensen soms denken. We kijken naar de plannen van onze klanten en zoeken daarin mogelijkheden om hen te ondersteunen. Dat kan zijn door middel van financiering, maar ook door bijvoorbeeld het koppelen aan ons netwerk en aan onze kennis’, zegt Hagers.

‘Op die manier proberen we de verduurzamingsslag te bespoedigen. Die rol wil Rabobank heel specifiek nemen.’ Juist voor ondernemers die willen vergroenen heeft de bank speciale leningfaciliteiten. ‘De rente is bijvoorbeeld lager.’

Service en kennis

Rabobank loopt voorop in de markt van binnenvaartfinancieringen. Met name bij de grotere en nieuwe schepen is Rabobank een prominente speler. Die positie heeft de bank niet opgebouwd door prijsconcurrentie, maar juist door service en kennis. ‘Je moet als bank zeker concurreren met je tarieven, maar daarnaast ziet de binnenvaartondernemer ook een dedicated team met veel kennis van de sector en een enorm groot netwerk in de binnenvaart. Daarom bankieren schippers graag bij ons’, stelt Maat.

‘Wij zitten bij iedereen aan tafel en willen de klant behoeden voor een verkeerde beslissing. Als een klant zegt: ‘ik ga 1000 euro per dag doen’, dan kunnen wij zeggen: ‘ho ho, we hebben 1200 van die schepen in de boeken staan en wij zien dat toch anders’. Als bank gaan wij in gesprek met de ondernemer over het koopcontract, de verdiensten en uiteraard de toekomst. Soms vinden wij een schip te duur, dat zien we omdat we 200 referentietransacties hebben.’

License to operate

Peter en John beamen dat er nu nog nauwelijks extra wordt betaald voor groen vervoer en dat de investeringen



‘Binnenvaartondernemers met een goed plan voor de toekomst kunnen altijd met ons in gesprek. We kijken naar de plannen van onze klanten en zoeken daarin mogelijkheden om hen te ondersteunen. Dat kan zijn door middel van financiering, maar ook door bijvoorbeeld het koppelen aan ons netwerk en aan onze kennis’. John Hagers (l) en Peter Maat. Foto René Quist

Financiering

Rabobank heeft diverse financieringsproducten beschikbaar voor duurzame koplopers. Zoals de Impactlening, een EIF/InnovFin financiering en diverse, op TLTRO uitgangspunten gebaseerde, leningsvormen waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van EIB rentekortingsmogelijkheden en/of risicoparticipatie. ‘Zo stimuleren wij als

coöperatieve Rabobank de transitie naar een duurzame wereld waarin zorg voor mensen, natuur en klimaat hand in hand gaan met nieuwe verdienmodellen.’ De binnenvaart in Nederland wordt bij Rabobank centraal bediend vanuit regio Rotterdam. Daar houden ruim 20 mensen zich specifiek bezig met deze branche.

in de tonnen lopen. ‘Toch ontkomt ook de scheepvaart niet aan verduurzaming. Het is steeds meer je *license to operate*. En vergroening gaat veel verder dan alleen kijken naar uitstoot. Het is ook soms een stapje terugdoen. Als je nooit naar Basel vaart, heb je dan echt wel zo’n zware motor nodig?

Of kan het een tandje minder? ‘Je moet kijken naar de hele keten. Verduurzaming is geen probleem van de transportsector. Ook aan Shell worden vragen gesteld. People, Planet, Profit. Hoe ga je daar mee om? De verlader wil straks weten wat voor schip er aan de kade ligt voor

hem. Nu al zie je dat verladers als Heineken en zoutleverancier Nobian (ex Nouryan, ex Akzo) samen met de hele keten en dus ook de binnenvaart werken aan het verlagen van hun uitstoot.

Betere rendementen

‘Natuurlijk brengt de vergroening enorme kosten met zich mee. En niet iedereen hoeft en kan op hetzelfde moment verduurzamen. Als jouw motor 50.000 uur heeft gedraaid en hij kan nog 5 jaar mee, moet je je afvragen of je nu moet vergroenen. Maar als je iets vernieuwt, dan is van belang dat je dat toekomstbestendig doet. Als Rabobank kijken we ook echt anders naar duurzame koplopers. We zien ook dat duurzame bedrijven betere rendementen draaien.’

GreenAward Goud zonder subsidie voor beunschip Variatie

In 2017 werd Gerrit Visser opeens benaderd door Boskalis-Van Vliet met het bericht dat zij interesse hadden in zijn schip, Variatie. 'Wat bleek: Boskalis-Van Vliet was bezig met een tender en had een beunschip met weinig uitstoot nodig voor de inschrijving.' De koop was snel rond.

Het beunschip was al groen met een GreenAward Silver, maar toch wilde Visser (54) verder vergroenen. 'Als je nieuw bouwt en je verduurzaamt niet, loop je al direct achter de feiten aan. Een duurzaam schip is ook een van de weinige zaken waarmee je je als schipper kunt onderscheiden. Op prijs concurreren is niet handig.'

Het aanbod was een mooie prijs voor het schip van Visser. 'Daarna was het de keus of ik ging stoppen. Ik heb toen besloten een nieuw schip te laten bouwen bij

Scheepswerf Poppen in Zwartsuis. Zowel het casco als de afbouw zijn Nederlands.' Het schip meet 81 bij 8,50 meter. 'We varen vaak naar Goes en Waalwijk waar deze lengte precies past. Het schip is ook geschikt om tot voorbij Brussel te varen, en kan onder vier meter door.'

Meer vracht, minder brandstof

De nieuwe Variatie kan 400 ton meer vracht meenemen, maar verbruikt tot 40 procent minder brandstof. 'Dat begint al bij het casco, dat is zo ontworpen dat het zo min mogelijk weerstand oplevert in het water. Het schip verbruikt maximaal 145 liter per uur. Daarnaast hebben wij een accupakket laten inbouwen. Daardoor kunnen we bijna twee dagen zonder generator. Die generator verbruikt normaal 200 liter per dag. Als deze vijf dagen in de week staat te draaien, loopt dat toch op in de kosten.'

Visser vaart al zijn hele leven voor De Hoop in Terneuzen. 'Die zijn ook erg bezig met duurzaamheid. Nu krijg je misschien nog geen extra werk met zo'n groen schip, maar dat gaat wel veranderen. Zeker als



'Nu krijg je misschien nog geen extra werk met zo'n groen schip, maar dat gaat wel veranderen', zegt eigenaar Gerrit Visser. Foto Variatie

de PFAS- en stikstof-crisis weer groter wordt, dan zul je zien dat opdrachtgevers nog scherper letten op de CO2-ladder.'

Anders aan tafel

'Recent moesten wij een baggerklus doen voor Waterschap Scheldestromen. Daar

was duurzaamheid erg belangrijk. Dan zit je met een schip met een GreenAward Gold toch anders aan tafel.'

'Ik ben trots op dit schip, maar ben er niet aan gehecht. Als er weer iemand komt met een een mooi bod, valt er altijd over te praten.'

'Nu wordt er nog niet extra betaald, maar dat gaat veranderen'

Je moet goed kijken om het verschil tussen de schepen Philipskercke 2 en Philipskercke 3 te zien. Beide schepen zijn eigen-

dom van Johan Faasse. De twee beunschepen verschillen aan de buitenkant nauwelijks, vanbinnen zijn er een paar verschillen.

'Op Philipskercke 3 zijn er nog een paar aanpassingen gedaan die op de 2 nog niet perfect waren', legt Faasse uit. In Philipskercke 2 en 3 komt alles samen wat Faasse de afgelopen jaren aan ervaring op het gebied van duurzaamheid heeft opgedaan.

'Er zit een accupakket op met 52 accucellen. Die leveren 660 volt en 360 Ampère als de generatoren en hoofdmotoren geen stroom leveren. De generatoren zijn rechtstreeks op de krukas van de hoofdmotoren aangesloten.'

'De warmte van de motor wordt teruggevoerd en wordt gebruikt voor de vloerverwarming en de boilers. We bufferen ook nog warm water van de hoofdmotor, wat we weer kunnen hergebruiken als de motoren stil staan.'

'Niks doen is geen optie'

Het schip is gebouwd bij ZMS in het Zeeuwse Wemeldinge. 'Die hebben ook echt hun nek uitgestoken.' Ook E-systems, Leeuwenstein, Fisher en Climalogic hebben een belangrijke rol gespeeld bij het verduurzamen van het schip, schetst Faasse. Het schip heeft een nabehande-

lingssysteem en een katalysator. 'Daarmee voldoet het aan de strengste emissie-eisen van Stage-V.'

Door het systeem van warmteterugwinning en asgenerators/accupack bespaart het schip aardig wat brandstof. Toen de gasolie goedkoop was, bespaarde Faasse al fors op brandstofkosten. 'Nu de gasolie erg duur is, is de besparing nog veel groter. In het weekend draait de generator nauwelijks. Dankzij goede regelaars werkt deze oplossing prima.'

Faasse beaamt dat de extra investeringen zich nu nog niet terugbetalen. 'Maar dat gaat veranderen. We doen veel voor infrastructurele werken, zoals bijvoorbeeld de nieuwe ring van Antwerpen en de nieuwe sluis Terneuzen. Je CO2-voetafdruk en MKI-score worden steeds belangrijker. Je kan het ook omdraaien. Als de klant straks erom vraagt, kun je dat aanbieden. Aannemers kijken steeds meer naar uitstoot van stikstof en fijnstof.'

'Ik merk dat onze klanten en stakeholders het ook steeds belangrijker vinden dat wij een GreenAward Gold hebben. En als je nieuw bouwt, moet je iets doen. Niks doen is geen optie.'



Johan Faasse.



De Philipskercke 3 is sinds de zomer van 2021 in vaart. Nummer 2 vaart al sinds 2019 rond.

Foto Philipskercke

Future Proof Shipping wil naar nul uitstoot met waterstofscheepen

Future Proof Shipping bestaat pas enkele jaren, toch timmert het flink aan de weg. Midden 2022 wil Future Proof Shipping het eerste containerschip in de vaart brengen dat volledig uitstootvrij vaart met behulp van waterstofbrandstofcellen.

levert, waarom gaan we er dan niet voor? Laten we deze verbetering nu mogelijk maken. Dat is goed voor ons allen in het nu, maar ook zeker voor de volgende generaties. Dat is mijn persoonlijke drijfveer. 'Rabobank stond erg open voor deze verduurzamingsslag', zegt Van der Veen. 'Mede door deze ondersteuning kunnen we de volgende stappen maken.'

Koedood en Nedstack

Koedood Marine Group en Nedstack gaan het brandstofcelsysteem leveren voor het containerschip Maas van Future Proof Shipping. De 825 kW totaal elektrisch vermogen is voldoende voor zowel de aandrijving als alle overige benodigde elektriciteit. Het schip krijgt verder een 300 kW sterk li-ion batterijpakket voor de boegschroef en nog eens 200 kW voor het opvangen van piekbelastingen. Maas wordt bij Holland Shipyards omgebouwd. FPS is al bezig met de laatste fase van de klassegodkeuring door Lloyd's Register. Als de retrofit is voltooid, gaat het schip containers vervoeren tussen Rotterdam en Antwerpen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart



Future Proof Shipping heeft eind oktober twee binnenvaartschepen aan de vloot toegevoegd. Het gaat om de Rijn en de Waal. De schepen worden net als het eerste schip van Future Proof Shipping omgebouwd tot waterstofscheepen. Foto FPS



Fokke van der Veen.

'De brandstofcellen produceren elektriciteit door waterstof met zuurstof te laten reageren en deze energie wordt gebruikt om het schip voort te bewegen', vertelt Fokke van der Veen van Future Proof Shipping. Van der Veen: 'Met onze diversiteit aan expertise en kennis kunnen

we een grote bijdrage leveren aan de verduurzamingsslag van de binnenvaart.' 'Als je een goed alternatief kan bieden dat op vele fronten een enorm voordeel

(CCR) is akkoord met het gebruik van waterstof in het eerste containerschip van FPS. De benodigde ontheffing van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) is volgens FPS een mijlpaal op weg naar emissievrije scheepvaart.

Future Proof Shipping heeft eind oktober twee binnenvaartschepen aan de vloot toegevoegd. Het gaat om de schepen Rijn

en Waal. De schepen worden net als het eerste schip van Future Proof Shipping omgebouwd tot waterstofscheepen.

Zowel Waal als Rijn zijn containerschepen. De schepen zijn reeds in de vaart. Waal is een 110 meter en zal in Rotterdam varen. Rijn is een 138 meter en zal, uiteraard, varen in het Rijngebied. BCTN en HTS zijn de bevrachters van Future Proof Shipping.