

FINANCIERBAARHEID LNG RETROFIT

Kennis en Expertise Centrum LNG in de binnenvaart



INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. Introductie	3
2. Aanbieders van financiering	5
3. Financieringsvormen	7
3.1 Bancaire Financiering	7
3.2 Leasing	7
3.3 Kredietunies	9
3.4 Crowdfunding	10
3.5 Verzekeraars	12
3.6 Microkredieten	12
3.7 Pensioenfondsen	13
4. Conclusie	16
5. Aanbevelingen	19
6. Referenties	21
6.1 Literatuur	21
6.2 Gesprekken	23
7. Colofon	24



1. INTRODUCTIE

De uitrol van LNG in de binnenvaartsector kan positief bijdragen aan de luchtkwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners, flora en fauna in zowel Nederland als in het buitenland. Verder zullen de investeringen in het gebruik van LNG in de binnenvaart leiden tot groei- en werkgelegenheidseffecten.¹ Varen op LNG biedt voordelen, maar het is een vrij nieuw fenomeen en er ligt deels onontgonnen terrein op o.a. technisch, juridisch en financieel gebied. Dit rapport heeft betrekking op het financieel gebied en heeft als doel de financierbaarheid en eventuele varianten in kaart te brengen. Voor een binnenvaartonderneming die een eventuele overstap naar LNG overweegt is dit cruciale informatie, want is het wel mogelijk om een ombouw naar LNG te financieren m.b.v. de toegankelijke financiële middelen?

Op financieel gebied blijkt dat banken momenteel terughoudend zijn in het verstrekken van leningen aan binnenvaartondernemingen. Dit kan deels verklaard worden door de economische crisis en de overcapaciteit in de binnenvaartsector. Als gevolg wordt steeds vaker uitgekeken naar alternatieve financieringsbronnen.

Met dit onderzoek trachten wij de onzekerheid rondom de financieringsmogelijkheden te verminderen en zodoende de transitie naar LNG en een schonere binnenvaart te stimuleren.

De centrale vraagstelling van dit onderzoek luidt als volgt:

- Op welke wijze kan een binnenvaartonderneming de ombouw naar LNG financieren vanuit de toegankelijke financieringsbronnen?

De deelvragen die hierbij horen zijn:

- Wie zijn de relevante aanbieders van financiering voor de ombouw naar LNG?
- Welke financieringsproducten bieden deze organisaties aan en onder welke voorwaarden?
- Sluiten deze financieringsproducten aan op de financieringsbehoefte van de binnenvaartonderneming?





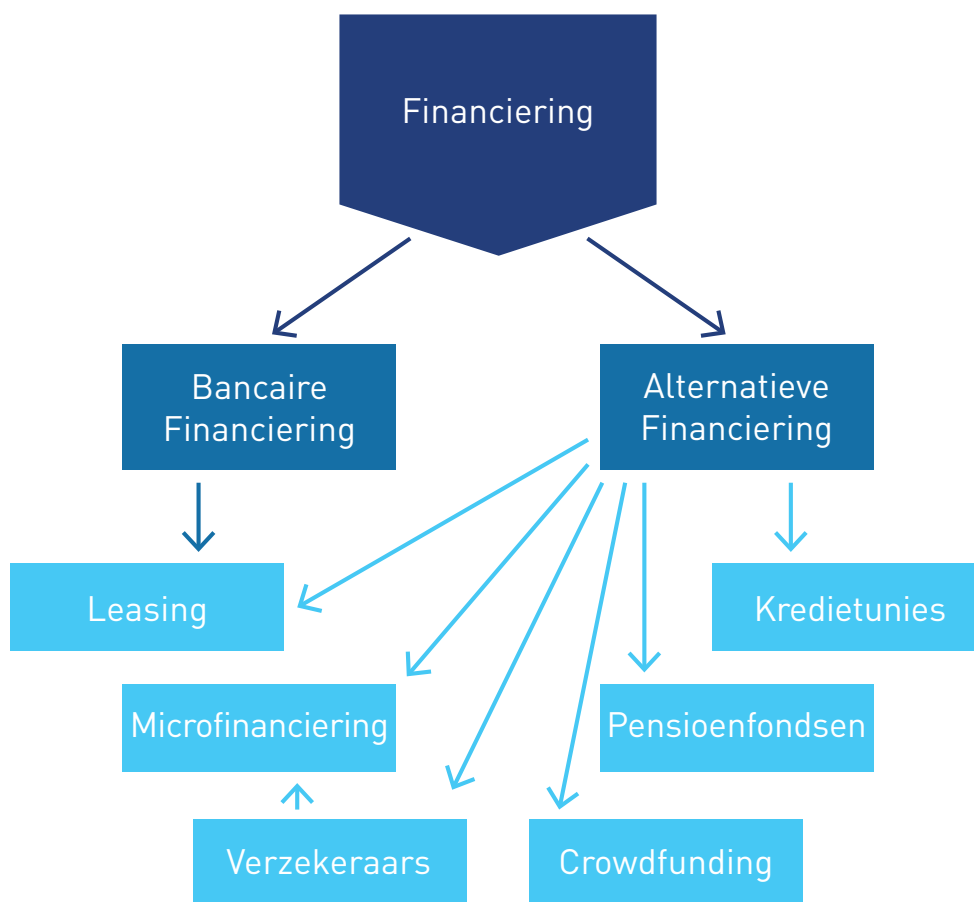
2. AANBIEDERS VAN FINANCIERING

De eerste officiële scheepshypotheken werden rond 1837 verstrekt. De bank is daarmee het oudste loket voor financiering in de binnenvaart. De oudste bekende instelling op dit gebied was de 'Dordtse Bank'.² Anno 2015 is het grootste markt-aandeel in handen van de Rabobank (+/- 60%) gevolgd door ABN-AMRO en ING, die elk ongeveer 20% bezitten.³

Banken zijn momenteel terughoudend in het verstrekken van leningen en hierdoor neemt de populariteit van alternatieve financieringsvormen sterk toe.⁴ Enkele populaire (alternatieve) financieringsvormen zijn weergegeven in het figuur hieronder.

Bovengenoemde alternatieve aanbieders van financiering kunnen een optie zijn voor innovatieve projecten, zoals een ombouw naar LNG, binnen de binnenvaart. Onderzocht wordt of alternatieve vormen van financiering van toepassing kunnen zijn, al dan niet in onderlinge combinatie of i.c.m. traditionele financieringsvormen.

Figuur 1: Financieringsmogelijkheden





3. FINANCIERINGSVORMEN

3.1 Bancaire Financiering

Momenteel is het bankloket veruit het belangrijkste adres voor financiering. Uit onderzoek blijkt dat 81% van de binnenvaartondernemers met een financieringsbehoefte de oplossing bij het bankloket zoekt. De behoefte aan financiering betreft zowel de dagelijkse bedrijfsvoering als voorgenomen investeringen.⁵

Onder binnenvaartondernemers is de hypotheek de meest populaire financieringsvorm. Het overgrote deel van de binnenvaartvloot (+/- 75%) heeft een bancaire hypotheek op het schip. Dit kan deels verklaard worden door de kenmerken van dit financieringsproduct. De hypotheek biedt t.o.v. alternatieve financieringsvormen relatief lage rentetarieven en lange looptijden voor kredieten van relatief grote omvang. Voor bancaire kredieten zijn looptijden tussen de 10 en 20 jaar gebruikelijk.⁶ Het voordeel van een relatief lange looptijd is dat deze resulteert in lagere maandelijkse aflossingen. Dit is een verlichting voor het maandelijks budget en creëert meer financiële ademruimte.

Voor de financiering van een LNG-installatie (+/- € 1,2 mln.) kan de binnenvaartondernemer eventueel bijlenen bovenop de bestaande hypotheek. De mogelijkheden hiertoe zijn afhankelijk van de situatie waarin de binnenvaartondernemer zich bevindt. De bancaire kredietverlening aan de binnenvaartsector zit zo goed als op slot. Banken verlangen meerdere zekerheden tot terugbetalen van het krediet. Deels is dit te verklaren door de economische crisis en de overcapaciteit waar de binnenvaart mee kampt.⁷

Zo blijkt dat ING alleen nog kredieten verstrekt aan binnenvaartondernemers die minimaal 30% van het benodigde bedrag zelf kunnen financieren met eigen vermogen.⁸ Verder eisen de banken vaker zekerheden zoals langetermijncontracten

met verladers en een gedegen business model. Een ombouw naar LNG kan hier aan bijdragen, omdat het kansen creëert voor langetermijncontracten met verladers die een bewuste keuze maken voor duurzaam transport.

Een ombouw naar LNG kan door de bank als onzeker en risicovol gezien worden, omdat het een vrij nieuw fenomeen is in de binnenvaart. Een Total Cost of Ownership (TCO) model kan die onzekerheid grotendeels wegnemen en is daarom ook noodzakelijk voor het verkrijgen van krediet.⁹

3.2 Leasing

In de scheepvaart zijn leaseconstructies nog geen gemeengoed, maar nemen wel in populariteit toe.¹⁰ Zo kan het een optie zijn om een compleet LNG-aangedreven binnenvaartschip te leasen. Op dat gebied kan de binnenvaart een voorbeeld nemen aan de luchtvaartsector. Het leasen van vliegtuigen is vrij populair onder luchtvaartmaatschappijen en het zal naar verwachting alsmaar toenemen.^{11/12} Leasen is ook in de railsector een bekend verschijnsel, zo least de NS treinen vanuit Ierland om te profiteren van belastingvoordeel.¹³

In tegenstelling tot het leasen van complete binnenvaartschepen, ligt het leasen van de (gedeeltelijke) LNG uitrusting nogal gecompliceerd. Het leasen van uitrustingsstukken levert veel bezwaren op, tenzij het gaat om uitrustingsstukken als een autokraan of een luikenkap. Wanneer soortgelijke uitrustingsstukken van boord worden gehaald kan het schip toch blijven varen.¹⁴

Ervan uitgaande dat het overgrote deel van de binnenvaart een lopende hypotheek heeft bij de bank, kan het achteraf leasen van de LNG uitrusting bij de leverancier leiden tot conflicten tussen betrokken partijen. In geval van een faillissement wordt het onmogelijk voor een leverancier

om zijn bezit terug te halen wanneer het product eenmaal 'aard-en nagelvast' in het schip staat.¹⁵ In een dergelijke situatie wordt het voor een leverancier onmogelijk om aanspraak te maken op de geleverde LNG-hardware zoals een LNG-hoofdmotor, ondanks dat het product geleverd is onder eigendomsvoorbehoud. Gezien het hypotheekrecht mag de bank namelijk overgaan tot de verkoop van het onderpand: het schip.¹⁶ De motor is zodanig verbonden met het schip dat hoogstwaarschijnlijk door natrekking de motor gezien

Het kan een optie zijn om een compleet LNG-aangedreven binnenvaartschip te leasen.

zal worden als bestanddeel van het schip. Door natrekking zal het eigendomsvoorbehoud van de leverancier teniet gaan en zal het geen aanspraak meer kunnen maken op de motor. Soortgelijke situaties hebben zich eerder voorgedaan, zie arresten 'sleepboot Eghbertha' en 'Depex/curatoren'.

Vanwege bovengenoemd probleem lijkt ook een leaseovereenkomst tussen binnenvaartondernemer en bank geen optie.¹⁷ De leaseactiviteiten van banken zijn veelal ondergebracht in aparte dochterondernemingen. Een mogelijke leaseovereenkomst wordt in dat geval afgesloten tussen binnenvaartondernemer en de aparte dochteronderneming. Dit is een optie zolang de binnenvaartondernemer geen lopende hypotheek heeft op het schip. Gezien het feit dat het overgrote deel van de binnenvaartondernemers een lopende hypotheek heeft bij de bank, kan gesteld worden dat deze vorm van financiering voorlopig geen reële optie is voor de meerderheid. De dochteronderneming zal niet meegaan in een leaseovereenkomst, wanneer de bank een hypotheekrecht heeft op het schip. In geval van een faillissement zal de dochteronderneming immers geen aanspraak kunnen maken op de geleverde LNG-installatie. Een directe leaseovereenkomst

tussen bank en binnenvaartonderneming is ook geen mogelijkheid, omdat alle leaseactiviteiten zijn onderbracht in een aparte dochteronderneming.

Ontwikkelingen op het gebied van LNG fuel tank containers kunnen de patstelling mogelijk doorbreken. Dit zijn verwijderbare LNG containers die geplaatst kunnen worden op het dek van een (gedeeltelijk) LNG aangedreven binnenvaartschip. Een Dual fuel LNG/diesel aangedreven binnenvaartschip dat uitgerust is met een LNG fuel tank container, kan bij een eventuele verwijdering van de LNG tank door blijven varen op diesel. Dit kan een oplossing zijn voor bovengenoemd probleem.

De onzekerheid rondom het leasing vraagstuk kan het onaantrekkelijk maken voor leveranciers van LNG hardware om een leaseovereenkomst aan te gaan. Dit probleem kan eventueel ondergaan worden door een buitengewone overeenkomst tussen scheepseigenaar, bank en leverancier. De kans op een dergelijke overeenkomst wordt echter klein geacht.¹⁸

De kans op een faillissement vormt een sterke belemmering voor een leaseovereenkomst. De kans hierop in de potentiële LNG-vloot is echter relatief klein. Gezien het gasolieverbruik en vaarprofiel kunnen we stellen dat dit schepen zijn die continue op en neer varen en jaarlijks een relatief grote hoeveelheid lading vervoeren. Een risicofactor is de situatie van de gehele binnenvaartsector; door de structurele overcapaciteit ziet het toekomstbeeld er somber uit.¹⁹ De situatie van de sector kan het aangaan van een leaseovereenkomst minder aantrekkelijk maken voor een leverancier. Een binnenvaartonderneming zal dus meer zekerheden moeten bieden.

Dit kan o.a. wanneer de looptijd van de bestaande hypotheek op het schip bijna ten einde is. Wanneer het af te lossen bedrag nog maar een fractie vormt van de originele schuld en de binnenvaartondernemer tussentijds heeft

afgelost kan dit een indicatie zijn van een financieel gezonde bedrijfsvoering. Een relatief klein af te lossen bedrag betekent ook dat in geval van een faillissement de vordering van de bank (hypothekhouder) relatief klein zal zijn. Hierdoor blijft meer over voor andere schuldeisers. Dit zijn factoren die een leaseovereenkomst tussen binnenvaartondernemer en leverancier minder risicovol maakt.

Verder spelen factoren als beschikbare subsidies voor LNG projecten, voldoende eigen vermogen en langetermijncontracten met verladers een belangrijke rol. Indien wordt overgegaan op LNG neemt de kans op langetermijncontracten toe, omdat de binnenvaartondernemer relatief duurzaam vervoer kan aanbieden. Uit ervaring blijkt dat de voorkeur van verladers hier sterk uitgaat naar duurzaam vervoer.

Het mogelijk maken van staatsgaranties voor leaseproducten kan ook een uitweg bieden. Een potentiële staatsgarantie geeft de leverancier meer zekerheid. Zo staat bij de BMKB regeling de overheid borg tot € 1.5 mln. voor bedrijfsfinanciering. Dit biedt de financier meer zekerheid, wat het verstrekken van een lening aantrekkelijker maakt.²⁰

Het ontbreken van staatsgaranties voor leaseproducten vormt een obstakel voor een ruimere toepassing van leasing als alternatieve financiering. Het mogelijk maken van staatsgaranties voor leaseproducten, of op zijn minst voor leaseproducten die bijdragen aan een duurzame ontwikkeling, kan een positieve ontwikkeling zijn voor binnenvaartondernemers die over willen gaan op LNG. Hier liggen zeker kansen gelet op het feit dat garantieregelingen onderbenut blijven. Het is namelijk al zeker dat dit en volgend jaar in totaal circa € 1mld. voor garanties onbenut blijft.²¹

3.3 Kredietunies

De branchevereniging BLN-Koninklijke Schutevaer heeft als gevolg van de moeilijke kredietverlening door banken onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en levensvatbaarheid van een kredietunie. Uit het onderzoek bleek dat onderzochte schippers positief zijn over het initiatief en dat er genoeg draagvlak is voor de oprichting van een kredietunie.²² Naar aanleiding hiervan is op 14 november 2014 besloten om de kredietunie 'Binnenvaart Kredietunie Nederland' op te richten.

De kredieten worden voorlopig beperkt tot maximaal € 250.000, hoofdzakelijk bedoeld voor onderhoud, vervanging, innovatie en werkkapitaal voor bestaande bedrijven. De kredietanalyse, het kredietonderzoek en het kredietbeheer worden uitgevoerd in samenwerking met een onafhankelijke externe partij. Leden van de kredietunie hebben een uitstekende kennis over de sector, wat het makkelijker maakt om risico's en kansen goed te kunnen inschatten. Verder heeft de externe partij ruime ervaring met kredietanalyse en kredietbeheer. Mede hierdoor verloopt het aanvraagproces voor een krediet vlot en efficiënt. Wanneer blijkt dat er een tekort is aan zekerheden, kan er een beroep gedaan worden op de regeling Borgstelling MKB-kredieten (BMKB).

Naast het verstrekken van financiële middelen biedt de kredietunie ook niet-financiële middelen aan, zoals coaching voor de lenende ondernemer. Coaching kan een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van succes en tegengaan van faillissementen, zoals blijkt uit ervaringen in het buitenland. Begeleiding door een coach is dan ook een voorwaarde voor de toekenning van krediet.²³

Om lid te worden van de kredietunie dient elk lid een aandeel te kopen van € 1.000,- (entree geld) in de Binnenvaart Kredietunie Nederland. Verder kunnen leden geld inbrengen voor kredietverlening, door één of meer obligaties te kopen. De nominale waarde van een obligatie is vastgesteld op € 10.000,- per obligatie. De obligaties hebben

verschillende looptijden en kunnen worden verhandeld. Schippers kunnen dus in samenwerking een gezamenlijke kas opzetten voor het sparen en uitlenen van financiële middelen tegen rente.²⁴ Leden die krediet willen opnemen kunnen een rentetarief verwachten van circa 6% à 7% en een looptijd van circa 6 jaar.

Naast het verstrekken van financiële middelen biedt de kredietunie ook niet-financiële middelen aan, zoals coaching.

Ook in dit geval kan een lening bij de kredietunie gecombineerd worden met een andere alternatieve financieringsvorm of een bancaire krediet. Een basislening bij de kredietunie kan de verstrekking van een aanvullend bancaire krediet enigszins vergemakkelijken.

3.4 Crowdfunding

Crowdfunding is een opkomende vorm van alternatieve financiering.²⁵ Crowdfunding wordt gedefinieerd als volgt: “Een openbare (en online gepresenteerde) financieringsvraag van een onderneming, waar consumenten vanaf een relatief laag bedrag in kunnen investeren”.²⁶ Dit kan een aantrekkelijk alternatief zijn voor MKB'ers die voor hun project geen lening kunnen krijgen bij de bank. De voornaamste aantrekkingskracht voor particuliere beleggers is het minder afhankelijk worden van banken.²⁷

De openbare financieringsvraag kent vaak een bepaald doelbedrag en een deadline voor wanneer het bedrag opgehaald moet zijn. De investeerders krijgen hun inleg terug wanneer het doelbedrag niet opgehaald kan worden binnen de gestelde termijn.²⁸ De investeringen die gedaan worden zijn doorgaans in de vorm van vreemd vermogen.²⁹ Het verstrekken van vreemd vermogen via crowdfunding kan ook wel gezien worden als peer-to-peer lending.³⁰

Er bestaan verschillende vormen van crowdfunding³¹:

- Lening
- Aandelen (soms indirect, via lidmaatschap van een coöperatie)
- Winstdeling
- Omzetdeling
- Rewards (voorverkoop/niet-financiële, doch op geld waardeerbare tegenprestaties)

Momenteel zijn vier gevallen van crowdfunding in de binnenvaart bekend³²:

De financiering voor de aanschaf van het vrachtschip 'Cuore'

- Kredietbedrag: € 130.000
- Rentetarief: 6.5%
- Looptijd: 60 maanden

De financiering voor de aanschaf van het motorvrachtschip 'Studium'

- Kredietbedrag: € 92.500
- Rentetarief: 7%
- Looptijd: 60 maanden

De financiering voor de bouw van het werkschip 'Discovery'

- Kredietbedrag: € 375.000
- Rentetarief: 7%
- Looptijd: 72 maanden

De financiering voor de algehele revisie van het motorvrachtschip 'Madi'

- Kredietbedrag: € 149.900
- Rentetarief: 7%
- Looptijd: 60 maanden

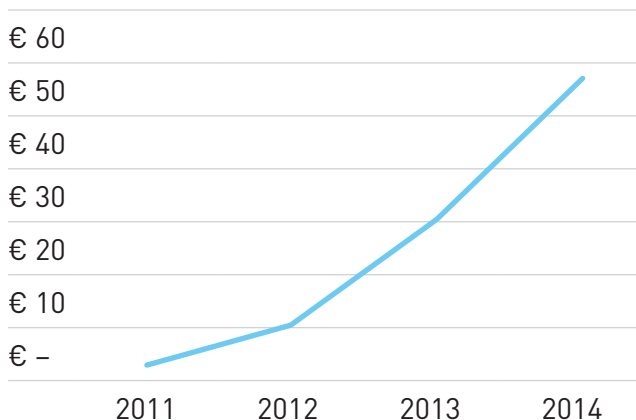
Volgens crowdfunding-experts is crowdfunding (nog) geen populaire bron van alternatieve financiering in de binnenvaart en in de algehele transportsector. Het is een vrij conservatieve sector die niet zo snel op zoek gaat naar alternatieve financieringsbronnen. Enkele platforms merken echter een toenemende interesse vanuit de transport sector en specifiek de binnenvaart.³³ Een platform specifiek gericht op de maritieme

sector is Weforsea. Andere populaire platforms in Nederland zijn: Geldvoorelkaar, Symbid, Oneplanetcrowd, CrowdAboutNow, Share2Start en WeKomenErWel.

In 2014 telde Nederland in totaal 63 platforms en ongeveer 20 internationale platforms focusten zich op de Nederlandse markt.³⁴ De bestaande platforms verschillen soms in werkwijze. Sommige platforms richten zich voornamelijk op nieuwe investeerders en anderen specialiseren zich in een niche markt. Vanwege de populariteit wordt er verwacht dat het aantal platforms sterk zal toenemen. In 2014 is er in totaal € 51,1 mln. aan bedrijfsfinanciering opgehaald door crowdfunding. Uit onderzoek blijkt dat dit bedrag de komende jaren sterk zal stijgen.³⁵

Figuur 2: Crowdfunding

Bedrijfsfinanciering via crowdfunding

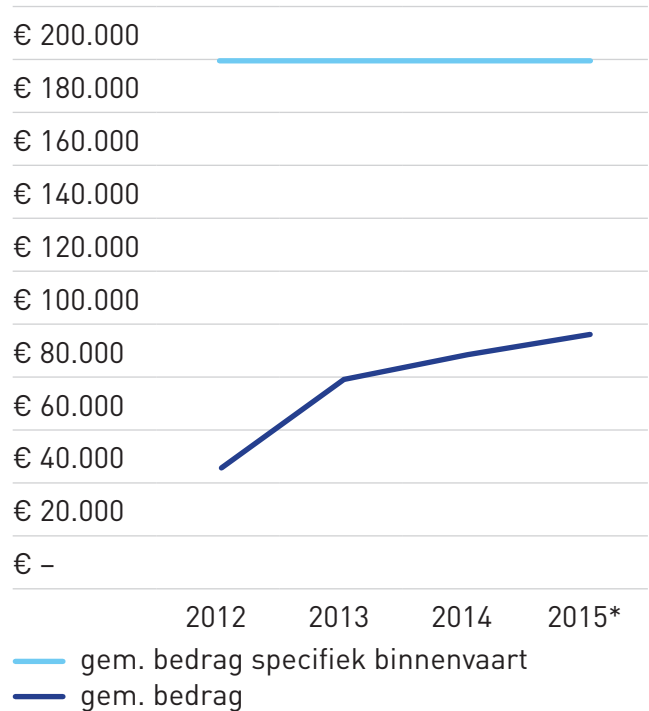


Data van [Douw&Koren, 2015]

In 2014 werd er door ondernemingen per project gemiddeld € 85.000 opgehaald. Het gemiddelde bedrag staat inmiddels op € 90.000 en naar verwachting zal dit de komende jaren toenemen. Het gemiddelde bedrag van bovengenoemde vier projecten in de binnenvaart is met € 186.850 ongeveer twee keer zo groot.

Figuur 3: Crowdfunding (gemiddeld)

Gemiddeld opgehaald bedrag



Data van [Douw&Koren, 2015]*:

Gemiddelde bedrag (niet specifiek binnenvaart) in maart 2015

Platforms voor crowdfunding worden soms opgezet in samenwerking met banken, bijvoorbeeld het platform 'Seeds' dat onderdeel is van de ABN-AMRO. Op deze manier wordt het mogelijk voor een bank om een onderneming te financieren met een combinatie van crowdfunding en bankkrediet. Uit consultatierondes met enkele crowdfunding platforms blijkt dat alternatieve constructies mogelijk zijn, zoals combinaties van eigen vermogen, bancaire krediet, fondsen en crowdfunding. Vooral een combinatie van crowdfunding en bankkrediet neemt in populariteit toe.

Het succes van de kredietaanvraag hangt af van meerdere factoren. Netwerken, actief mensen benaderen en het verhaal van het bedrijf uitdragen zijn van belang. Het is een relatief nieuwe manier van communicatie en marketing.³⁶

De omvang van het benodigde bedrag kan een negatief invloed hebben op het succes van de

kredietaanvraag. Vanwege de grote omvang en inhoud van LNG ombouwprojecten zal niet elk platform geschikt zijn voor de financiering van LNG-projecten. Zo richten sommige platforms zich uitsluitend op projecten met een relatief kleine omvang en/of specialiseren zich in een niche markt. Verder is het geen reële optie om een LNG-ombouwproject algeheel te financieren d.m.v. crowdfunding. Een ombouw naar LNG kost ongeveer € 1,2 mln. en dit bedrag wijkt af van het huidige gemiddeld opgehaalde bedrag van € 90.000. Bij een groter bedrag ligt de drempel vaak hoger, daarom zal een gedeeltelijke financiering d.m.v. crowdfunding een reëlere optie zijn.

3.5 Verzekeraars

Negen verzekeraars hebben het initiatief genomen om het (kleinere) MKB, via ABN-AMRO, te voorzien in de financieringsbehoefte. De groep van negen verzekeraars bestaat uit Achmea, Aegon, a.s.r., Delta Lloyd, Generali, De Goudse, Nationale-Nederlanden, VIVAT verzekeringen en VvAA. De verzekeraars en ABN-AMRO steken in totaal € 280 mln. in de kredietverlening aan het MKB. Eerder al investeerden de genoemde verzekeraars € 30 mln. in Qredits.

Het rendement en risico op de nieuwe kredieten zal gelijkmatig verdeeld worden tussen ABN-AMRO en de verzekeraars. De kredieten zullen maximaal € 1 mln. bedragen met een looptijd van zeven jaar.³⁷ Dit zal een nieuwe vorm van beleggen worden voor verzekeringsmaatschappijen. Tot nu toe was het MKB nauwelijks toegankelijk voor de verzekeringsmaatschappijen.³⁸

Als resultaat zijn er in 2014 twee fondsen gelanceerd. De uitvoering van de fondsen ligt bij Qredits (kleine kredieten) en ABN-AMRO (mid-segment). Het fonds dat door Qredits wordt uitgevoerd is ondergebracht bij het financieringsproduct MKB-krediet. Wat betreft het fonds bij ABN-AMRO verandert er voor de MKB-klanten aan de voorkant niets. Het is nog de vraag in

hoeverre dit initiatief verandering zal brengen in de houding van het bankwezen en in dit geval de ABN-AMRO tegenover binnenvaartondernemingen. De ABN-AMRO binnenvaartunit geeft wel aan dat de bank openstaat voor goede plannen en innovatieve initiatieven. Vergroening is volgens de bank ook voor de binnenvaart een belangrijk thema en LNG maakt hier onderdeel van uit.³⁹

3.6 Microkredieten

Microkredieten zijn relatief kleine kredieten die makkelijker te verkrijgen zijn dan traditionele bancaire kredieten. Een populaire aanbieder van microkredieten in Nederland is de stichting Microkrediet Nederland (Qredits). Qredits heeft geen winstoogmerk en is opgezet door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het ministerie van Sociale Zaken en de grootste Nederlandse banken.⁴⁰ Qredits biedt twee vormen van financiering aan, namelijk het microkrediet tot € 50.000 en het MKB-krediet tot € 250.000.⁴¹

Het microkrediet is bedoeld voor zowel startende ondernemers als bestaande ondernemers. De bedrijfsactiviteiten dienen plaats te vinden in Nederland. De rente op de lening is een vast tarief gedurende de looptijd van het krediet en bedraagt

Het microkrediet is bedoeld voor zowel startende ondernemers als bestaande ondernemers.

circa 9,75% per jaar. Het aandeel klanten in de sectoren handel, horeca, transport en communicatie is relatief oververtegenwoordigd. Waarschijnlijk zullen de lage toetredingsdrempels en een relatief hoge concurrentiedruk hierbij een rol spelen. Daarentegen zijn klanten in de sectoren zakelijke en persoonlijke dienstverlening ondervertegenwoordigd.⁴²

Het MKB-krediet is een zakelijke lening voor een kredietbehoefte van minimaal € 50.000 en maximaal € 250.000 voor startende en bestaande ondernemers in het MKB. Het MKB-krediet kan onderverdeeld worden in drie verschillende kredietvormen:

Hypothecair krediet

- Wordt verstrekt voor de financiering van de aankoop van onroerend goed onder vestiging van een hypothecaire inschrijving
- Looptijd van maximaal 20 jaar
- Rente: 8,75% met een rentevast periode van 10 jaar

Borgstellingskrediet

- Wordt verstrekt met een BMKB borgstelling
- Looptijd van maximaal 10 jaar
- Rente: 8,75%

Lineair krediet

- Dit krediet is zonder Borgstelling MKB Kredieten (BMKB) en zonder hypothecaire zekerheid
- Looptijd: maximaal 10 jaar
- Rente: 9,75%

Het MKB-krediet kan een uitkomst bieden voor o.a. financiering van een bedrijfspand, de financiering van een verbouwing, de benodigde investeringen in inventaris, vervoersmiddelen of overnames. Het kan ook een optie zijn voor de financiering van LNG-projecten in de binnenvaart. Volgens Qredits is er vanuit de binnenvaartsector vraag naar dit type financieringsproducten. Zo is er eerder een MKB-krediet gebruikt voor de financiering van een binnenvaartschip.

Gezien de omvang van bovengenoemde leningen kunnen deze voor LNG-projecten alleen dienen als een aanvulling op een bancaire krediet. Een tweede mogelijkheid is om het krediet te combineren met een andere vorm van alternatieve financiering. Qredits heeft ervaring met soortgelijke alternatieve constructies; zo zijn MKB-kredieten reeds gecombineerd met bancaire kredieten en crowdfunding.

Een andere relatief nieuwe aanbieder van micro-kredieten in Nederland is Spotcap. Dit bedrijf deed in februari 2015 haar intrede op de Nederlandse markt.⁴³ Het bedrijf verstrekt tot € 100.000 online kredieten aan het midden- en kleinbedrijf.

3.7 Pensioenfondsen

De daling van bancaire kredietverlening aan het MKB heeft de mogelijkheid tot financiering onder druk gezet. Volgens het ministerie van Economische Zaken is het voor economisch herstel van groot belang dat het Nederlandse bedrijfsleven voldoende toegang tot financiering heeft. De overheid nam in 2013 de maatregel om institutionele investeerders meer te betrekken bij MKB-financiering.⁴⁴ Mede door deze ontwikkelingen heeft het pensioenfonds Detailhandel besloten om via het MKB Impuls Fonds leningen te verstrekken aan middelgrote en kleine bedrijven.

Bedrijven in deze categorie kunnen aankloppen bij het fonds voor financieringen tussen de € 250.000 en € 1 mln. Soortgelijke leningen voor MKB'ers zouden nauwelijks bij banken te krijgen zijn, terwijl hier wel veel vraag naar is. In eerste instantie zal er € 40 mln. in het fonds stromen, wat in 2015 kan oplopen tot € 100 mln. Momenteel is er € 8 mln. aan leningen uitgezet en de verwachting is dat dit rond de zomer zal oplopen naar € 14 mln.

Dit nieuwe financieringsfonds wordt ondergebracht in een stichting die beheerd zal worden door de financiële dienstverlener 'Finance Ideas Management'. De kredietbeoordeling wordt uitgevoerd door het bedrijf 'Neos Business Finance'.

Detailhandel is vooralsnog het enige pensioenfonds dat het initiatief neemt om op te treden als kredietverstrekker van MKB'ers. Naar verwachting sluiten andere pensioenfondsen aan op het initiatief.⁴⁵

Het fonds stelt een aantal minimeisen om in aanmerking te kunnen komen voor een lening, deze zijn:

- Minimaal twee jaar bestaan
- Drie vaste medewerkers in dienst
- Minimaal € 600.000 bedrijfsomzet
- Winstgevend na aftrek belastingen
- Positieve business case

Het fonds is niet bedoeld voor verliesfinanciering, het uitkeren van dividend of het aanvullen van de rekening courant. Bij de 'eenvoudige' aanpak hoort ook dat het fonds geen provisie rekent. Verder is het fonds ook niet bedoeld voor eet- en drinkgelegenheden, financiële instellingen en bedrijven actief in de verhuur van en handel in onroerend goed.⁴⁶

De rente op de leningen kan variëren tussen de 7,5% en 11,5% in combinatie met een maximale looptijd van vijf jaar. Gezien de match tussen vraag en aanbod van financiering kan het fonds een optie zijn voor de financiering van een ombouw

naar LNG. Volgens het MKB-impulsfonds zijn er vanuit de binnenvaartsector nog geen aanvragen ingediend, alhoewel de sector niet is uitgesloten. Bij een eventuele aanvraag is de casus waarvoor

Gezien de match tussen vraag en aanbod van financiering kan het fonds een optie zijn voor de financiering van een ombouw naar LNG.

financiering wordt gevraagd alsmede de omvang erg belangrijk. Gezien de limiet van € 1 mln. zou een binnenvaartondernemer het verkregen krediet moeten combineren met andere financieringsbronnen om de ombouw naar LNG te kunnen financieren.



4. CONCLUSIE

In dit verslag staat de volgende vraag centraal: Op welke wijze kan een binnenvaartonderneming de ombouw naar LNG financieren vanuit de toegankelijke financieringsbronnen?

Om deze vraag te beantwoorden is er gekeken naar een aantal aanbieders van financiering en daarbij horende financieringsproducten. Deze zijn samengevat in onderstaande figuur:

Financieringsvormen

Kenmerken	Bancaire kredieten	Micro financiering	Leasing	Crowd funding	MKB impulsfonds	Kredietunie
Looptijd	+++	++	n.t.b.	+	+	+
Rentetarief	-	---	n.v.t.	--	---	--
Match omvang & behoefte	+	---	+	---	-	--

De bank is momenteel veruit de belangrijkste financier in de binnenvaartsector. Ook voor de financiering van een ombouw naar LNG zal de bank in de nabije toekomst het eerste aanspreekpunt blijven. Hier zijn drie redenen voor:

- De binnenvaartsector is een vrij conservatieve sector die voor financiering bijna altijd gebruik heeft gemaakt van het bankloket
- Een bancair krediet is geschikt om een LNG-ombouwproject geheel te financieren
- Bancaire financiering is voor binnenvaartondernemingen aantrekkelijker dan alternatieve financiering aantrekkelijker vanwege de relatief lage rentetarieven en lange looptijden

De bank is momenteel vrij terughoudend in het verstrekken van leningen. Het kan daarom noodzakelijk zijn om op zoek te gaan naar alternatieve financieringsbronnen.

Een eerste optie is om alternatieve financieringsbronnen aan te wenden voor de gehele financiering van een ombouw naar LNG. Vanwege de financiële omvang (+/- € 1,2 mln.) vergt dit een combinatie van twee of meerdere alternatieve financieringsbronnen. Het nadeel van een soortgelijke combinatie is dat deze resulteert in relatief hoge maandelijkse financieringslasten. De hoge lasten kunnen ondraaglijk worden voor de kleine binnenvaartonderneming. Dit wordt veroorzaakt door de relatief korte looptijden en hoge rentepercentages, die kenmerkend zijn voor alternatieve financiering.

Een tweede optie is het combineren van alternatieve financiering en bancaire financiering.

Een gedeeltelijke financiering d.m.v. alternatieve financiering kan wellicht verandering brengen in de houding van de bank. In een combinatie tussen bancaire financiering en alternatieve financiering loopt de bank risico over een relatief lager bedrag.

Het probleem met betrekking tot beide opties is dat het overgrote deel van de binnenvaartvloot een bancaire hypotheek heeft op het schip. Het is nog de vraag of aanbieders van alternatieve financiering mee zullen gaan in de financiering, wanneer

Een gehele bancaire financiering lijkt daarmee de meest haalbare optie voor de financiering van LNG-ombouwprojecten.

een bancaire hypotheek is gevestigd op het schip. De bank heeft als eerste hypotheekhouder voorrang op andere schuldeisers die zich willen verhalen op het goed. In geval van een faillissement

kan de bank zijn hypotheekrecht uitoefenen zonder rekening te houden met andere schuldeisers. De bank is in dit geval de eerste die zijn vordering mag verhalen op de opbrengst van het schip. Aan gezien een gedwongen verkoop meestal onder de normale waarde plaatsvindt, zal de bank vaak niet zijn gehele vordering voldaan zien. Mocht er een bedrag resteren, dan wordt dit verdeeld onder de andere schuldeisers. De aanbieder van alternatieve financiering loopt hiermee het risico om maar een fractie of zelfs niets van zijn vordering betaald te krijgen.

Een gehele bancaire financiering lijkt daarmee ook in de komende jaren de meest haalbare optie voor de financiering van LNG-ombouwprojecten. Ondanks de houding van de banken is er nog

wel een mogelijkheid tot het verkrijgen van krediet voor een ombouw naar LNG, indien de binnenvaartonderneming genoeg zekerheden kan bieden. Hierbij kan gedacht worden aan lange-termijncontracten met verladers en een goed werkende business model waarmee de onderneming zich onderscheidt van de concurrentie en meerwaarde creëert voor haar klanten.

De bank zal dus blijvend een cruciale rol spelen in de financiering en is daarmee voor het overgrote deel van de binnenvaartondernemingen de meest geschikte wijze van financiering voor de ombouw naar LNG. Voor het kleine deel van binnenvaartondernemingen zonder een hypotheek op het schip is alternatieve financiering een realistischere optie.





5. AANBEVELINGEN

Het leasen van de LNG-uitrusting is een interessant vraagstuk dat verder onderzocht moet worden. Verder is het belangrijk om aan te geven dat subsidies een belangrijke rol spelen in de financiering van LNG-ombouwprojecten. Subsidies zijn niet meegenomen in dit onderzoek en zullen nader onderzocht worden in een apart verslag.





6. REFERENTIES

6.1 Literatuur

- 1 PWC. (2013, May). Documenten en Publicaties. Opgehaald van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/09/02/the-economic-impact-of-small-scale-lng.html>
- 2 Klein, P. (2008). Scheepsregistratie. Opgehaald van Debinnenvaart: http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/teksten.php?tekst=scheepsregistratie1
- 3 Persoonlijke communicatie, 28-11-2014 (zie sectie 6.2)
- 4 de Groot, D. (2013, Augustus 8). Nieuws. Opgeroepen op December 15, 2014, van NRC: <http://www.nrc.nl/nieuws/2013/08/08/veel-schippers-binnenvaart-in-financiele-problemen/> Toet, D. (2014, November 11). Ondernemen. Opgeroepen op December 15, 2014, van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/ondernemen/902097/meerbedrijvenkiezenalternatievefinanciering>
- 5 Overweel, M. J., & van der Zeijden, P. t. (2014). Financieringsproblemen in de binnenvaart. Zoetermeer: Panteia.
- 6 Persoonlijke communicatie, 20-04-2015 (zie sectie 6.2)
- 7 van Klink, A. (2015, February 12). Opgehaald van http://bbbp.eur.nl/bbcswebdav/pid-445776-dt-content-rid-3192971_1/courses/FEM11046-14/gastcollege%20transport%20avk.pdf
- 8 Persoonlijke communicatie, 28-11-2014 (zie sectie 6.2)
- 9 Persoonlijke communicatie, 28-11-2014 (zie sectie 6.2)
- 10 Schuttevaer. (2007, Oktober 5). Nieuws. Opgeroepen op Februari 11, 2015, van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid7778geencentnodiervoornieuwschip>.
- 11 Heynen, H. (2013, Mei 11). Nieuws. Opgehaald van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid19034-vergroot-uw-leasevloot.html>
- 12 The Economist. (2012, January 21). Business. (The Economist) Opgehaald van The Economist: <http://www.economist.com/node/21543195>
- 13 FD. (2015, Maart 25). Economie&Politiek. Opgehaald van FD: <https://fd.nl/economie-politiek/1097994/ns-stoppen-met-belastingontwijking-via-ierland>
- 14 Heynen, H. (2013, Mei 11). Nieuws. Opgehaald van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid19034-vergroot-uw-leasevloot.html>
- 15 Schuttevaer. (2014, Mei 21). Nieuws. Opgehaald van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/>
- 16 Hypotheeknotaris. (2015). Het hypotheekrecht. Opgehaald van Hypotheeknotaris: http://www.hypotheeknotaris.nl/de_hypotheekakte/het_hypotheekrecht/
- 17 Persoonlijke communicatie, 23-03-2015 (zie sectie 6.2)
- 18 Schuttevaer. (2014, Mei 21). Nieuws. Opgehaald van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/>
- 19 Rooijers, E. (2015, January 23). Ondernemen. Opgehaald van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/ondernemen/1089656/binnenvaart-zucht-al-jaren-onder-grote-overcapaciteit>
- 20 RVO. (2015). Borgstelling MKB Kredieten (BMKB). Opgehaald van Rijksdienst voor ondernemend Nederland: <http://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/borgstelling-mkb-kredieten-bmkb>

- 21 Berentsen, L. (2014, Oktober 6). Economie-Politiek. Opgehaald van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/economie-politiek/897175/voor-1-mrd-aan-kredietgaranties-overheid-onbenut>
- 22 BLN - Koninklijke Schuttevaer. (2014, Oktober 14). Dossiers. Opgeroepen op December 12, 2014, van BLN: <http://www.bln.nl/actueel/2014/10/14/uitkomsten-onderzoek-kredietunie/>
- 23 Binnenvaart Kredietunie Nederland. (2014, December 19). Opgehaald van <http://img.budgetmailer.com/7000/Leaflet%20Binnenvaart%20Kredietunie%20Nederland%20def%203.pdf>
- 24 Peters, T. (2015, Februari 26). financiën. Opgehaald van Z24: <http://www.z24.nl/ondernemen/binnenvaartschippers-de-bank-wil-vaak-niet-nu-regelen-ze-het-zelf-542052>
- 25 European Commission. (2014, November 14). Banking and Finance. Opgeroepen op December 12, 2014, van European Commission: http://ec.europa.eu/finance/general-policy/crowdfunding/index_en.htm
- 26 Douw&Koren. (2013, Mei). Documenten en Publicaties. Opgeroepen op December 12, 2014, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/06/25/crowdfinance.html>
- 27 Koel, H., & Leij, L. v. (2014, Augustus 27). Personal Finance. Opgeroepen op December 14, 2014, van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/personalfinance/89745/crowdfundersbeleggenmethunhart>
- 28 Koel, H., & Leij, L. v. (2014, Augustus 27). Personal Finance. Opgeroepen op December 14, 2014, van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/personalfinance/89745/crowdfundersbeleggenmethunhart>
- 29 Treur, L. (2014, Maart 13). Publicaties. Opgeroepen op December 12, 2014, van Rabobank: <https://economie.rabobank.com/publicaties/2014/maart/financiering-voor-het-mkb-opties-in-kaart/>
- 30 Lendico. (2014). Vragen en antwoorden. Opgeroepen op December 12, 2014, van Lendico: <https://www.lendico.nl/help-40.html>
- 31 Douw&Koren. (2013, Mei). Documenten en Publicaties. Opgeroepen op December 12, 2014, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/06/25/crowdfinance.html>
- 32 Collin Crowdfund. (sd). Historie. Opgehaald van Collin Crowdfund: <https://www.collincrowdfund.nl/historie/> geldvoorelkaar. (sd). geldinvesteren. Opgehaald van geldvoorelkaar: <http://www.geldvoorelkaar.nl/geldinvesteren/projecten/project.aspx?id=9089geldvoorelkaar> (sd). geldinvesteren. Opgehaald van geldvoorelkaar: <http://www.geldvoorelkaar.nl/geldinvesteren/projecten/project.aspx?id=7687weforsea>. (2015). Projecten. Opgehaald van weforsea: <https://crowdpartner.nl/weforsea/projecten>
- 33 Persoonlijke communicatie, 15-01-2015 (zie sectie 6.2)
- 34 Koel, H., & Leij, L. v. (2014, Augustus 27). Personal Finance. Opgeroepen op December 14, 2014, van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/personalfinance/89745/crowdfundersbeleggenmethunhart>
- 35 Douw&Koren. (2013, Mei). Documenten en Publicaties. Opgeroepen op December 12, 2014, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/06/25/crowdfinance.html>
- 36 Persoonlijke communicatie, 15-01-2015 (zie sectie 6.2)
- 37 ANP. (2014, Juni 17). Ondernemen. Opgeroepen op December 15, 2014, van z24: <http://www.z24.nl/ondernemen/280-miljoen-krediet-voor-mkb-via-abn-amro-en-verzekeraars-470776>
- 38 Buis, R. (2014, Juni 17). Actueel. Opgeroepen op December 15, 2014, van verzekeraars: <https://www.verzekeraars.nl/actueel/nieuwsberichten/Paginas/Verzekeraars-maken-start-met-financiering-MKB.aspx>

39 Persoonlijke communicatie, 09-02-2015 (zie sectie 6.2)

40 Rijksoverheid. (2010, December 10). Nieuws. Opgeroepen op December 9, 2014, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2010/12/10/duizendste-microkrediet-in-nederland-uitgereikt.html>

41 Qredits. (sd). Financieringsproducten. Opgeroepen op December 9, 2014, van Qredits: <https://qredits.nl/bedrijfsfinanciering/financieringsproducten.html>

42 Smit, L. (2013). Benchmark k lanten Qredits. Zoetermeer: Panteia.

43 Van Groningen, E. (2015, March 3). News. Opgehaald van BloombergBusiness: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-03/rocket-internet-backed-lender-spotcap-close-to-new-fundraising>

44 Klees, R. (2013, Juni 27). Financiering. Opgehaald van mkb servicedesk: <http://www.mkbservicedesk.nl/7858/financiering-bedrijven-levensbelang-voor.htm#>

45 Keuning, W. (2014, November 24). Ondernemen. Opgeroepen op December 9, 2014, van Financieel Dagblad: <http://fd.nl/ondernemen/903817/pensioenfonds-detailhandel-stapt-in-bedrijfsfinanciering>

46 MKB Impuls Fonds. (2014). Voor Wie. Opgeroepen op 2014, van MKB Impuls Fonds: <http://www.mkbimpulsfonds.nl/voor-wie-zijn-we/>

6.2 Gesprekken

Er is gesproken met de volgende organisaties:

- Qredits
- ABN-AMRO
- ING
- Rabobank
- RVO
- MKB-Impulsfonds
- Stichting ABRI
- Douw&Koren
- Kapitaal Op Maat
- Collin Crowdfund
- OnderlingKrediet
- Verbond van Verzekeraars

7. COLOFON



EICB
Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam

T 010 - 798 98 30
secretariaat@eicb.nl
www.eicb.nl

Tekstredactie: EICB
Ontwerp: operagraphicdesign.nl
Fotografie: duofragma.nl

Dit project werd mede mogelijk gemaakt door:



provincie **HOLLAND**
ZUID

Copyright © 2015 EICB, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

