



**Buck
Consultants
International**



Verslag van bijeenkomst 'Investeren in Topcorridors'

**Digitale bijeenkomst
9 oktober 2020**

Besloten bijeenkomst op uitnodiging

Buck Consultants International / Topcorridors
Nijmegen, 26 oktober 2020

Aanwezigen

- Gedeputeerden van de vier Corridor provincies (of vertegenwoordigd door hun directeurs)
 - Vertegenwoordigers van de kapitaalmarkt (Rabobank, ING, EIB, InvestNL NVP, BNG, NWB, Allego, NVP)
 - Ondernemers/bedrijven die hun voorstellen hebben gepresenteerd
 - Ambtelijke vertegenwoordiging Ministeries I&W en EZK
 - Ambtelijke vertegenwoordiging van Corridorprovincies en enkele andere provincies
-

1 Opening

Dagvoorzitter Paul Bleumink opent de vergadering met een korte toelichting op het doel van de bijeenkomst. Sinds juni 2019 is binnen het MIRT programma Goederenvervoercorridors (GVC) een Werkgroep Financiering actief die probeert om initiatieven van ondernemers in de corridor te ondersteunen via een financieringsmix van middelen van overheden en van de kapitaalmarkt. Deze samenwerking is nieuw en vraagt met name van overheden een andere manier van denken en organiseren en financieren. Alleen met gangbare investeringen in de infrastructuur kunnen de grote opgaven in de Corridors Oost en Zuidoost niet ingevuld worden. Er zijn ook substantiële investeringen van private partijen nodig. Zeker als het gaat om toekomstig, duurzaam verdienvermogen van bedrijven op de Corridors, dan is dat omgeven met veel onzekerheden en aanloopverliezen. Denk aan verduurzaming van de binnenvaart of het aanbieden van duurzame brandstoffen voor het wegverkeer.

Daarom is een lange termijn aanpak van die Corridors van belang en daarom is het ook goed dat er een Toekomstagenda Topcorridors beschikbaar is om het gezamenlijke pad naar de toekomst neer te leggen en van daaruit grotere investeringsprojecten te definiëren met zowel verdienvermogen in de toekomst als een grote bijdrage aan de maatschappelijke opgaven. Daar staan we in de corridors nog aan het begin en dat ook nog eens midden in een economische crisis.

Het belang van die andere manier van samenwerken en financieren wordt door iedereen onderkend. Dat blijkt uit de grote deelname aan de bijeenkomst (45 van de 55 genodigden hebben deelgenomen). De bijeenkomst is de start van een langjarige samenwerking tussen ondernemers, overheden en de kapitaalmarkt in de corridors.

Het doel van de bijeenkomst van 9 oktober:

- Laten zien dat bedrijven concrete investeringsplannen hebben om transitie op de corridors te versnellen.
- Dat veel ondernemers ontwikkelde pilots willen opschalen naar grote projecten met impact.
- Ze daarvoor vanaf het begin willen samenwerken met overheden en de kapitaalmarkt over de invulling en financiering van projecten.

2 Oproep Gedeputeerde Floor Vermeulen (Zuid-Holland)

Het GVC programma bestaat al meerdere jaren en het is noodzakelijk dat bedrijven hun projecten voor de toekomst gaan inbrengen. In MIRT-programma's zijn vooral de overheden met elkaar bezig om de investeringen in de infrastructuur met elkaar vast te leggen en te verdelen. Dat is van essentieel belang, maar alleen investeringen in infra leiden niet tot transitie, dat gebeurt vooral als bedrijven met die infrastructuur duurzaam aan de slag gaan en daar ook ondernemende risico's in nemen. Dhr. Vermeulen is blij dat ondernemers op deze manier bij het GVC programma worden betrokken en ook dat door hun investeringsplannen privaat kapitaal aan de corridors kan worden verbonden. De bijeenkomst vandaag is dan ook een start van een langjarige samenwerking, waarover aan het eind nader wordt ingegaan door zijn collega gedeputeerde (Christianne van der Wal, provincie Gelderland). Hij wenst de vijf private consortia veel succes met hun korte pitches, maar vooral ook met de vervolcontacten met overheden en kapitaalmarkt.

3 Casus 1: 'Doorbraak in duurzame binnenvaart door nieuw totaalconcept'

Almar van Herk, Senior Manager Business Development KOTUG

De binnenvaarvloot in Nederland groeit nog steeds, mede door modal shift en kent een gefragmenteerde eigendomssituatie (75% familie eigendom). Er ligt een enorme uitdaging voor de sector in verband met energietransitie en klimaat. De huidige vloot is niet geschikt om die transitie effectief door te maken. Wat moet er dan gebeuren: eerst wachten tot de duurzame infrastructuur langs de vaarwegen gereed is of toch maar beginnen met nieuwe schone schepen. KOTUG en partners kiezen voor een nieuw concept De E-Pusher zie onderstaand figuur.

OPLOSSING

E-PUSHER SERIES

Een elektrisch aangedreven modulaire duwboot met een modulaire energiebron.

Het gepatenteerde ontwerp gaat uit van een stalen frame en een onderwaterschip van recyclebaar polyethyleen (PE).

Dit schip is:

- Onzinkbaar
- Diepgang max. 1,35m (huidig > 2.0m)
- Kosten efficiënt (25% - 60% goedkoper)
- Schaalbaar



KOTUG

AHEAD IN TOWAGE

De E Pusher kan door haar modulaire opbouw op elk segment van de binnenvaart worden ingezet omdat het concept schaalbaar is, dus zowel voor stadslogistiek (met de City Barge) als voor de nationalen en internationale vaart. Het revolutionaire van het ontwerp van bovengenoemd scheepsontwerp is het gebruik van andere materialen en de korte bouwtijd (varierend van 3 weken voor de City Barge tot 4 maanden voor de grotere schepen). Dat is extreem kort en daardoor ook goedkoper dan conventionele nieuwbouw. Een tweede vernieuwend element is dat de E Pusher een modulair systeem (gecontaineriseerde energie) voor de aandrijving van de schepen. Er kan worden begonnen met diesel, maar op termijn is (groene)waterstof of elektriciteit ook mogelijk. Er kan dus morgen worden gestart en er kan worden geanticipeerd op beschikbaarheid van brandstoffen/energie aan de wal.

Het concept is ontwikkeld met bedrijven in Nederland (met name in Zuid-Holland) en kan dus ook worden ingezet op verschillende marktsegmenten in de corridors. In onderstaand tabel is vermeld hoe de marktintroductie gaat plaatsvinden, zowel voor stadsvervoer als voor inter-regionaal/internationaal vervoer.



Op basis van die aantallen kunnen de benodigde investeringen worden geraamd, waarbij in onderstaande tabel een onderscheid is gemaakt tussen aandrijving op basis van diesel en elektrische batterijen.

PROGNOSE INVESTERINGEN

Serie ontwikkeling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
	Aantal	Aantal	Aantal	Aantal	Aantal	Aantal	
Boten per jaar	150,000	10 Mio	24 Mio	51 Mio	79 Mio	118 Mio	282 Mio
Stage V Diesel / jaar	4,000	2,8 Mio	5,6 Mio	32 Mio	49 Mio	73 Mio	177 Mio
Batterijen / jaar	50,000	29 Mio	Mio	167 Mio	266 Mio	407 Mio	938 Mio
Oplaad infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-
Overslag punten	-	-	-	-	-	-	-



AHEAD IN TOWAGE

De financiering van deze grote investeringen kan plaatsvinden via een leaseconstructie ('ship as a service'). Het verdienmodel is namelijk dat met dit nieuwe scheepsconcept schepen efficiënter/goedkoper in gebruik zijn dan de conventionele vloot, zodat schippers via de leaseconstructie met hun vaaropbrengsten een goed/beter verdienmodel hebben. Die efficiëntie zit in het goedkoper en sneller bouwen, de flexibiliteit in energiedrager, de nieuwste digitale systemen en de minder diepgang van schepen (van belang bij toenemend laag water in Nederland).

Reacties vanuit de bijeenkomst: Dit ontwerp zet Maritiem Nederland en de Nederlandse binnenvaart mogelijk weer op de kaart, het gaat echt op duurzaam verdienvermogen, aldus reacties vanuit de overheden. Vanuit de kapitaalmarkt is gemeld dat het verdienmodel en flexibiliteit interessant is om nader te verkennen. Daarnaast wordt gemeld dat momenteel meerdere scheepsontwerpen rond verduurzaming van de binnenvaart in omloop zijn. Dit concept lijkt een systeemsprong te maken en dus interessant om verder gezamenlijk te verkennen.

4 Casus 2: 'Zero Emissie Binnenvaart, de uitdaging ligt aan de wal'

Willem Dedden, directeur consortium Zero Emission Services (ZES)

Naast nieuwbouw van schepen, hebben we de komende decennia ook nog te maken met de bestaande vloot die ook verduurzaamd moet worden. Het ZES consortium biedt een nieuw energieconcept voor de binnenvaart (zie onderstaande figuur). In het ZES Consortium zitten gerenommeerde bedrijven (ING, Engie, Wärtsilä, Port of Rotterdam), allemaal bedrijven met een lange adem en gericht op langere termijn. Tegelijkertijd is er klant gevonden voor de eerste inzet van een door elektriciteit aangedreven schip, en dat is Heineken die voor 10 jaar vervoer tussen Alphen aan de Rijn en Moerdijk heeft aangeboden. Dus aan de scheepvaartkant is techniek, schip, binnenvaartondernemer (CCT) en klant beschikbaar.

Zero Emission Services: een nieuw energieconcept voor de binnenvaart



ZESpacks: verwisselbare energie containers



Nu met Lithium-ion batterijen, klaar voor andere energiedragers zoals waterstof en ammonia. ZESpacks worden geladen met groene stroom.

Open Access laadinfrastructuur



ZESpack laadstations sluiten aan op het elektriciteitsnet, zodat ZESpacks kunnen voorzien in lokale vraag naar elektriciteit.

Pay per use betaalsysteem



Scheepseigenaren betalen voor de verbruikte energie. Geen technologie "lock in" en lage investering voor de schipper.



Powering clean corridors.

Natuurlijk zijn er aanloopkosten voor alle onderdelen. De eerste batterijcontainers zijn nog duur, er zijn nog te weinig draaiuren voor de containers en het breder gebruik van de containers (voor opslag energie, voor inzet op bouwplaatsen/evenementen, stadsdistributie) gaat zich ontwikkelen. De businesscase van de batterijcontainer is op termijn winstgevend. Ook het ombouwen van schepen is te financieren via een retrofonds van overheden (en wellicht EIB). Het grote probleem op zeer korte termijn ligt aan de wal, want overheden moeten, in samenwerking met terminal-/havenbeheerders, voor investeren in de docking stations om batterijen te kunnen opladen. De oproep van dhr. Dedden is dat overheden tot 2030 moeten investeren in 20 docking stations. In onderstaand figuur is de uitrol van het systeem berekend, waarbij de focus van de overheden zou moeten liggen op de walinfrastructuur en van de kapitaalmarkt op aanschaf/exploitatie van de batterijen en de ombouw van schepen.

Mogelijk financieringsscenario



korte termijn - 2022

Focus overheid

- De verwezenlijking van de infrastructuur van 10 docking stations à €1 mln/station = €10 mln.
- De aanschaf van 10 Zespacks x €1 mln/stuk x 40% 9max staatssteun) = €4 mln
- Een refit van ~10 schepen à €0,5 mln/schip = € 5 mln.
- Totaal ~€20 mln**

Focus publiek & privaat

- Infrastructuur
- Schepen

middellange termijn - 2030

Focus kapitaalmarkt

- De aanschaf van ~350 battery packs x €0,6 mln/ZESpack = € 200 mln
- Een refit van 150 schepen à €0,5 mln/schip = €75 mln.
- Totaal ~€300 mln**

Groeiscenario		Korte termijn		Middellange termijn	
# (cumulative)	year	2022	2025	2030	
Routes		6	20	30	
ZESpacks		13	75	350	
Ships		8	45	150	
Docking stations in NL		10	14	20	
CO ₂ vermeden per jaar in tons		10.000	56.250	187.500	
NO _x vermeden per jaar in tons		85	383	1.258	

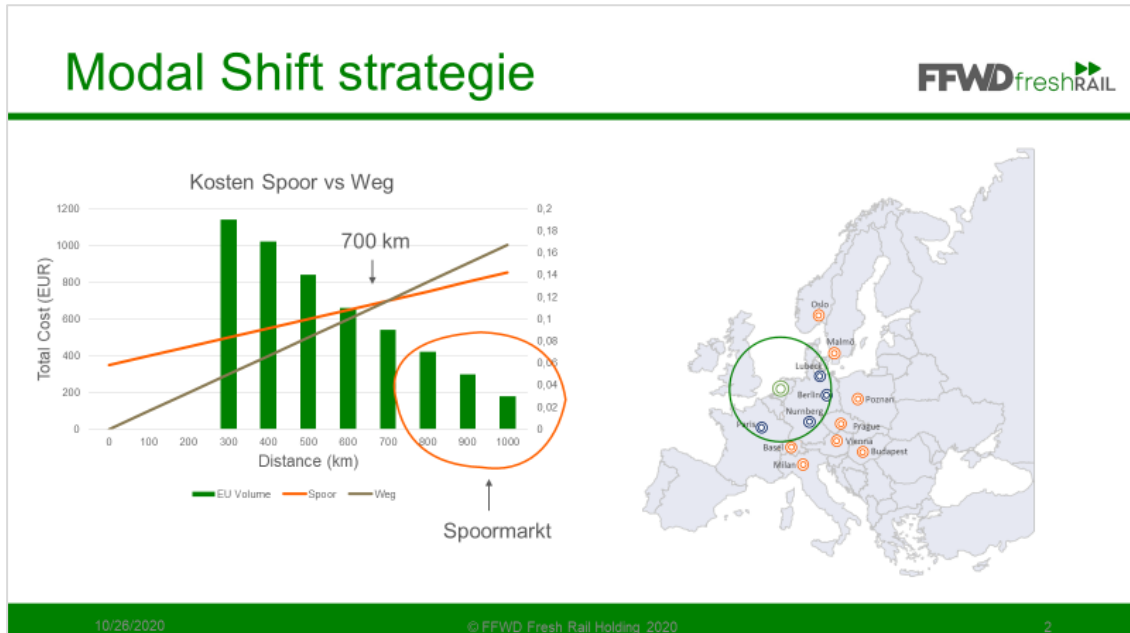
Powering clean corridors.

Reacties vanuit de bijeenkomst: Vanuit de kapitaalmarkt wordt nog eens benadrukt dat investeringen door overheden in de walinfrastructuur noodzakelijk zijn en dat die investeringen nergens in de plannings van overheden (Rijk, provincies en gemeenten) voorkomen, met uitzondering van enkele locaties. Verduurzaming binnenvaart is een topvoorbeeld van corridor samenwerking en afstemmen van investeringen, anders wordt het ‘eiland automatisering’. Met elektrische binnenvaart gaat het in eerste instantie vooral om de Nederlandse markt en dat is ook reëel gezien de actieradius van elektrische binnenvaart. Ook vanuit overheden zal meer dan nu naar medegebruik van opslag van energie door deze batterijtechnologie moeten worden gekeken. De initiatiefnemers willen voor batterijen en retrofit graag in gesprek met de kapitaalmarkt (o.a. EIB), maar ook met overheden om van docking stations ook echte clean energy hubs te maken voor meerdere doelgroepen en markten.

5 Casus 3: ‘Spoorvervoer van versproducten naar Duitsland, het kan’

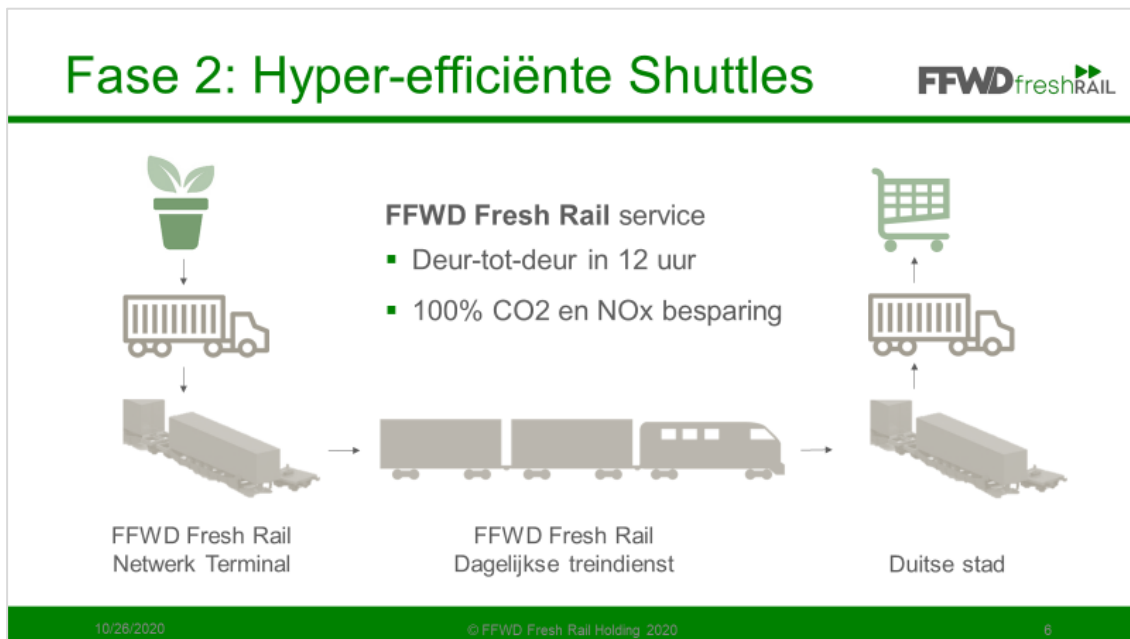
Luuk von Meijenfeldt, managing director Fast Forward Fresh Rail

Fast Forward Fresh rail start op korte termijn met frequente shuttles vanaf Venlo richting Malmö en vanuit RSC Rotterdam naar Forst (grens Duitsland – Polen). Dit is een conventioneel spoorproduct met onder meer kraanbare trailers. Vanaf 700 km kan spoor concurreren met vrachtverkeer, mits er voldoende volume aan trailers worden aangeboden. Dat gaat naar bovengenoemde bestemmingen lukken.



De versmarkt in Duitsland wordt belevd door duizenden geconditioneerde trucks per dag. Er is voldoende volume, maar er is geen shuttleconcept met acceptabele doorlooptijden (bijv. door-to-door naar Berlijn binnen 12 uur). Daarvoor is FFWD een nieuw wagontype ontwikkeld dat het mogelijk maakt dat trailers snel op de wagon kunnen worden gezet en

onderweg elektrisch gekoeld kunnen worden. Op de terminals zijn geen dure kranen nodig, maar kleine aanpassingen om snel het spoor met vrachtwagens te kunnen bereiken. VTG de grootste leasemaatschappij van Europa op het gebied van wagons heeft nadrukkelijk interesse getoond.



Om vanaf het ontwikkelde concept te komen tot de eerste verbinding met Berlijn zijn 40 wagonsets nodig. Hieronder is het voorstel van FFWD aan de overheden (innovatiegeld en beperkte aanpassing terminals) en de kapitaalmarkt vermeld.

Wat hebben we nodig?

R&D fase

- Hoog risico
- Publiek geld

Introductiefase

- Medium risico
- Publiek-Privaat geld

Uitbreidingsfase

- Laag risico
- Privaat geld

Wagon Development	€ (k)	Financiering	€ (m)	Voorbeeld
Engineering	300	Overheid subsidie	1,000	50%
Prototype production	950	Overheid lening	500	25% PZH, IQ
Testing & Certification	600	Private investering	500	25% VTG, FFWD Rail
Project Cost	150			
Totaal	2,000	Totaal	2,000	

Introductie Budget	€ (m)	Financiering	€ (m)	Voorbeeld
Terminal Aanpassing	0.6	Terminal	0.3	50%
		Regional government	0.3	50%
Wagon sets	24.4	Private equity	2.4	10% VTG
		(Semi-)Publiek Mezz	7.3	30% InvestNL
		(Semi-)publiek/private lening	14.6	60% BNG, Provincie
Total investment	25.0	Total financing	25.0	

Uitbreidingsfase	€ (m)	Financiering	€ (m)	Voorbeeld
Wagon sets	365.4	Private equity	91.4	25% VTG
		(Semi-)publiek/private lening	274.1	75% EIB, Banken
Total investment	365.4	Total financing	365.4	

10/26/2020
© FFWD Fresh Rail Holding 2020
7

Reacties vanuit de bijeenkomst: Is een dergelijk spoorconcept wel in te passen op het drukke railnetwerk in Nederland en Duitsland? Die check heeft met Prorail en DB Netz

plaatsgevonden. Door de hoge snelheid waarmee deze wagons kunnen rijden is netbelasting relatief beperkt. Reacties vanuit de kapitaalmarkt zijn positief om de casus verder te verkennen. Het accent van de verkenningen zal moeten liggen in het tempo van opschaling en de afname van wagons door de leasemaatschappij. Er liggen kansen.

6 Casus 4: 'Autonoom havenbedrijf als versneller van verduurzaming'

Wim van Veelen, woordvoerder namens consortium Willem-Alexander

In de binnenhaven van Roermond zijn tal van gerenommeerde, grote bedrijf en (Sif, Smurfit Kappa, Strabag, BCTN) en kleinere bedrijven gevestigd (in totaal 15) die samen met de provincie Limburg, het Waterschap en de gemeente Roermond een plan hebben ontwikkeld om een autonoom havenbedrijf op te richten om de volgende doelstellingen te realiseren:

openbaar havenbedrijf?

- **Effectiever gebruik van het bedrijventerrein door uitbreiding kadezones en deels herinrichting:**
 - Faciliteren modal shift weg naar water (10.000+ vrachtautobewegingen)
 - Uitbreiding bestaande overslagterminals voor nieuwe gebruikers achterland
 - Hoogwaterbescherming voor alle bedrijven (samenwerking met Waterschap Limburg)
- **Vehikel voor verdere economische samenwerking**
 - met andere binnenhavens in Limburg (w.o. Chemelot/Stein, Zevenellen)
 - met andere binnenhavens op de goederencorridor.
- **Vermogensbeslag in grond vrijspelen bij bedrijven t.b.v. investering in:**
 - Vernieuwing bestaande **circulaire** bedrijfsactiviteiten (asfalt, metaal, papier) en toevoeging van nieuwe (beton, bedrijfs- en huisafvalverwerking en overslag);
 - Vernieuwing bestaande bedrijfsactiviteiten rond **energietransitie** (funderingen windmolens op zee, warmte-uitwisseling) en toevoeging van nieuwe (clean energy hub)
- **Landschappelijke- en milieutechnische optimalisering modern circulair bedrijventerrein**

De geachte is even simpel als geniaal, namelijk, de bedrijven verkopen hun grond aan een nog op te richten havenbedrijf, met die verkoop van gronden worden enkele tientallen miljoenen euro vrijgespeeld. Bedrijven krijgen de gronden terug in erfpacht en betalen daarvoor een jaarlijkse canon. De extra middelen worden ingezet voor de uitbreiding en verduurzaming van hun activiteiten en processen (circulaire systemen en modal shift). Door het openbare karakter van het havenbedrijf heeft het toegang tot bijdragen van overheden bij de investering in kades voor logistiek, die tevens bijdragen aan een betere bescherming tegen hoogwater. Voor het gebruik van het havenwater wordt havengeld in rekening gebracht; voor het gebruik van kades en faciliteiten kadegelden. De eerste berekeningen laten zien dat een ebitda van 5% reëel is.. De positieve cashflow van het havenbedrijf, de groeipotentie van binnenvaart voor de regionale logistieke stromen en de optimaliseringsmogelijkheden van het gebied zelf maken dit tot een interessante optie voor private financiers.

Reacties vanuit de bijeenkomst: Het is in eerste opzicht een interessant mechanisme, maar er zal nog goed naar de governance structuur van het havenbedrijf en de inbreng van overheden gekeken moeten worden. Het is een interessante constructie, als het werkt, om ook op andere locaties toe te passen. Het is een goed voorbeeld hoe overheden met de kapitaalmarkt de verfijning van de mechanisme en de financiële analyses zouden kunnen maken.

7 Case 5: 'Clean Energy Hubs: stapsgewijze transitie naar duurzame energie'

Joan van Kessel, directeur van Kessel Olie

Van Kessel Olie is een familiebedrijf met 100 fte personeel en een omzet van 1,4 miljard doordat (in hoofdzaak) 38 tankstations en aan 6000 klanten olieproducten worden geleverd. De missie van het bedrijf is om duurzame brandstoffen en energiedragers op een economisch verantwoorde manier beschikbaar te krijgen voor klanten. De Greenpoint multi-fuel clean hubs die het bedrijf heeft ontwikkeld zijn gebaseerd op een breed aanbod van brandstoffen en elektriciteit en waar mogelijk ook met andere voorzieningen (zoals truck parking, meeting rooms, restauratieve diensten).



De transitie naar duurzame brandstoffen gaat echter nog moeizaam, omdat:

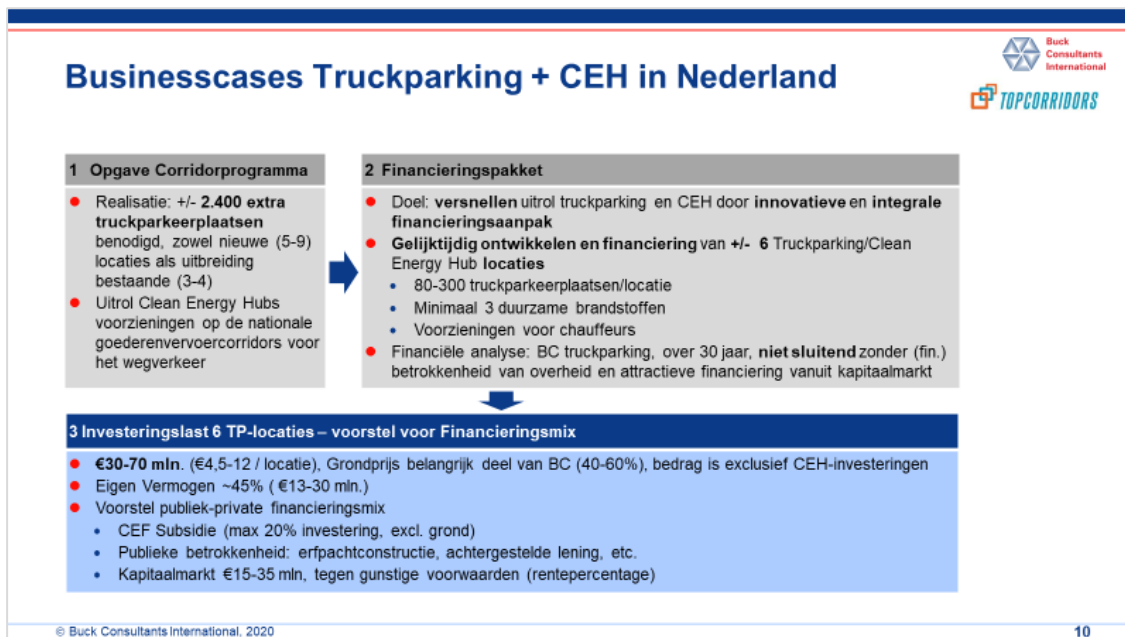
- HVO (fossielvrije diesel) nog maar beperkt beschikbaar is.
- LNG in principe op korte termijn beschikbaar is, maar in ons land fiscaal minder aantrekkelijk wordt aangeboden dan in ons omringende landen.
- Op Bio-LNG nog veel meer ingezet moet worden met vergisting van restafval en mest.

- Elektrisch laden alleen iets is voor korte afstanden en voor grotere afstanden vraagt dat forse investeringen in (dure) trucks en snellaadpunten.
- Waterstof voorlopig nog te duur is en grote investeringen in trucks en tankinfrastructuur.

Op korte termijn wordt het nog niet veel beter omdat EU en met name het Rijk niet met een helder beleid komen van sturing op basis van CO2 prestaties en overgaan van de ene hype naar de andere vluchten. Vier jaar geleden was LNG hot, nu heeft iedereen de mond vol van waterstof. Bovendien als gevolg van de wisselende stemmingen geven subsidies alleen maar kortstondige prikkels en daardoor is het voor een MKB bedrijf (in de brandstoffenhandel) en voor transportbedrijven lastig om het juiste pad te kiezen. De zelfstandige oliehandel heeft niet het lange termijn (financieel) vermogen van de multinationals in de oliebranche, die vaak ook andere belangen hebben dan het snel opschalen van transities. Ook hier vraagt het dat we in ieder geval met onze buurlanden op de corridors tot meer op elkaar aansluitend beleid komen. Maar ook zullen aanloopverliezen van clean energy hubs afgedekt moeten worden, een mooie taak voor de EU die met haar Green Deal de transities wil versnellen. Op korte termijn moeten we realistischer worden over de brandstofkeuze, en meer in moeten zetten wat wel haalbaar is, zoals (bio)LNG.

8 Christiaan van Luik, Buck Consultants International

Hij heeft op basis van drie businesscases voor truckparkings/clean energyhubs een analyse gemaakt voor de Corridors Oost en Zuidoost. Hij komt tot de conclusie dat private exploitanten met eigen vermogen 40 % van de benodigde investeringen kunnen opbrengen en dat eenmalige subsidies en investeringen van overheden in gronden nodig zijn om 20 % van de kosten te dekken, de resterende 35% zou (tegen gunstige rentepercentages) door de kapitaalmarkt opgebracht kunnen worden. Hieronder is het beeld samengevat.



Reacties vanuit de bijeenkomst: Vanuit het Rijk wordt (h)erkend dat er tot nu toe te weinig consistentie zit in het beleid ten aanzien van brandstoffen, dat moet echt beter om de klimaatafspraken te kunnen halen. Provinciale overheden beseffen dat clean energy hubs een grote voorinvestering vragen, met name in het Truckparking gedeelte en dat daarbij tot nu toe nog vooral gebruik is gemaakt van Europese subsidies (CEF gelden). Vanuit de kapitaalmarkt wordt onderkend dat als overheden (EU, Rijk, provincies) voldoende zekerheden bieden er uiteindelijk een financieerbare case overblijft voor de kapitaalmarkt. Maar het kost in de komende jaren geld en die investeringen van overheden zijn echt nodig voor veiligheid (parke- ren) en het op gang brengen van de energietransitie in het vrachtvervoer. Met het gemak waar overheden willen investeren in de verduurzaming van de woningen, zo stil is het rond bedrijfslocaties en clean energyhubs.

9 Vervolgstappen, Gedeputeerde Christianne van der Wal (Gelderland)

Het is goed om te constateren dat ondernemers in de corridors hun nek uitsteken en toekomstgericht denken over duurzaam verdienvermogen van hun bedrijven. De cases van vandaag laten ook zien dat transitie op gang brengen ook het nodige vraagt van de driehoek ondernemers, overheden en kapitaalmarkt. Vandaag is slechts een eerste stap gezet. Daar denken de vier provincies niet lichtzinnig over. Zo investeert de provincie Gelderland in de komende jaren in een railterminal (Valburg), in de verduurzaming van het logistiek knooppunt Nijmegen en wordt er fors geïnvesteerd in infrastructuur, vergeet bijv. niet de cofinanciering van het doortrekken van de A15 richting Duitse grens.

De vier Corridorprovincies gaan de voorwaarden waaronder zij financieel deel gaan nemen in projecten op elkaar afstemmen, zodat er eenduidigheid ontstaat voor de kapitaalmarkt. Daarbij geldt het principe dat provincies en Rijk zoveel mogelijk gezamenlijk op zullen trekken in de financiering van projecten. Corridors vragen namelijk grensoverschrijdende investeringen. Er wordt niet één corridorfonds ingericht door de overheden, maar provincies en Rijk gaan de voorwaarden waaronder zij gaan investeren in projecten onderling afstemmen, zodat de kapitaalmarkt weet wat er van de zijde van de overheden verwacht mag worden. Daarbij zullen overheden subsidies inzetten, maar waar nodig ook revolverende middelen. Vergeet daarbij ook niet dat er in de komende jaren extra middelen vanuit de EU beschikbaar komen, zowel subsidies als leningen, waarbij verduurzaming in het kader van de Green Deal en digitalisering centrale thema's zijn.

Vandaag is de eerste stap gezet richting langjarige samenwerking tussen overheden (Rijk en provincies), ondernemers en de kapitaalmarkt. Alle vijf cases verdienen het om verder opgevolgd te worden en er zijn vanuit programma Toekomstagenda Corridorontwikkeling nog veel meer cases in ontwikkeling. Daarom vinden wij het als Bestuurders van het programma Topcorridors het ook van groot belang dat alle partijen in de komende jaren frequent bij elkaar samen komen om de cases te bespreken. We hanteren daarbij een tweetrapsraket:

- Twee keer per jaar worden investeringscases gepresenteerd aan een Investeringspanel waarin de kapitaalmarkt en de overheden (op directieniveau) vertegenwoordigd zijn. Daar wordt van gedachten gewisseld over de kansrijkheid van voorstellen.

- Haalbare en interessante voorstellen (die transitie versnellen) zullen in kleine consortia van initiatiefnemers, betrokken overheden en geïnteresseerde partijen uit de Kapitaalmarkt in vertrouwelijkheid en diepgaand worden besproken en verder uitgewerkt zodat naar een investeringsbeslissing toegewerkt wordt.

De Werkgroep Financiering zal in de komende maanden met alle vertegenwoordiger van de Kapitaalmarkt contact zoeken over de invulling en opzet van het Investeringspanel. In de tussentijd bepalen de overheden hun gezamenlijk optrekken in het panel.

Op deze manier met ondernemers en de Kapitaalmarkt gaan werken aan duurzaam verdienvermogen in de Topcorridors past helemaal bij het beleid van Rijk en Provincies om in de komende jaren investierend en beter de crisis uit te komen.

10 Slot- en dankwoord

Luc de Vries, Programmamanager MIRT-Programma Goederenvervoercorridors

Het samen investeren in duurzaam verdienvermogen van de Goederenvervoercorridors zal in de komende periode en ook in het Bestuurlijk Overleg op 25 november aan de orde worden gesteld, omdat het noodzakelijk is dat samen met ondernemers, overheden en de kapitaalmarkt wordt gewerkt aan versnelling van transitie op de corridors. Daar ligt ook een belangrijke taak voor overheden, omdat er in veel gevallen sprake is van onzekerheden oftewel van marktfalen. Overheden kunnen met subsidies en inzet van revolverende middelen (leningen of participaties) voorwaarden scheppen zodat ondernemers en kapitaalmarkt fors kunnen investeren.

Vandaag hebben we de eerste vijf cases gepresenteerd gekregen. Er zijn er nog meer in ontwikkeling in het kader van de Toekomstagenda Corridorontwikkeling. Het is daarom van groot belang dat partijen elkaar vaker en intensiever gaan ontmoeten via het Investeringspanel Topcorridors en als vervolg daarop in kleine consortia die projecten gaan realiseren.