

B-123

Green Deal Business case zonnig laden

(voor het onderzoeken en realiseren van een businessmodel dat voorziet in een breed toegankelijke oplaadinfrastructuur met onderliggende business case op bedrijventerreinen in stadsregio Groningen-Assen)

Ondergetekenden:

1. De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, de heer drs. M.J.M. Verhagen en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de heer J. J. Atsma, ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;
2. Essent New Energy B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw Mira Huussen, directeur;
3. Het college van B&W van de gemeente Groningen, te dezen vertegenwoordigd door de heer Ton Schroor, wethouder;
4. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, te dezen vertegenwoordigd door de heer Piet de Vey Mestdagh, gedeputeerde;
5. Enexis B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer ir. J.J. Fennema, voorzitter Raad van Bestuur;

Hierna samen te noemen: Partijen;

Algemene overwegingen:

1. Het kabinet beoogt een algemene Green Deal met de samenleving, die bijdraagt aan verduurzaming van de maatschappij op korte en langere termijn en die lonend is voor overheid en maatschappij. Doel van de Green Deal is laten zien dat groen en groei hand in hand gaan.
2. Partijen zien publiekprivate samenwerking als de beste manier om verduurzaming van de Nederlandse economie te versnellen en hier ook economisch van te profiteren. Deze unieke gezamenlijke aanpak is in Nederland op andere terreinen zeer succesvol en de Green Deal zal hierop voortbouwen. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn onmisbaar om deze verduurzaming mogelijk te maken.
3. Bij de Green Deal gaat het om concrete duurzame initiatieven, waarbij barrières verdwijnen, innovaties ontwikkeld, gefinancierd en toegepast worden en duurzame kansen worden benut. In de praktijk loopt de maatschappij tegen belemmeringen aan die in de weg staan aan initiatieven die leiden tot een verdere verduurzaming.
4. In de Green Deal willen partijen concrete afspraken maken die deze belemmeringen wegnemen, zodat de initiatieven die anders moeilijk van de grond komen ruim baan krijgen. Deze initiatieven kunnen vervolgens ook als voorbeeldfunctie dienen voor andere partijen en daarmee de totale markt in beweging zetten.
5. De voor de Green Deal geïnventariseerde projecten van initiatiefnemers zijn door het wegnemen van de beschreven belemmeringen potentieel succesvol, kunnen op korte termijn resultaten opleveren en kunnen uitmonden in nieuwe economische activiteiten of kostenbesparingen op korte of langere termijn voor het bedrijfsleven. De resultaten van een concrete Green Deal kunnen daarna toepasselijk zijn op andere, vergelijkbare projecten, waardoor de reikwijdte van de Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

Specifieke overwegingen Green Deal Business case zonnig laden

(voor het onderzoeken en realiseren van een businessmodel dat voorziet in een breed toegankelijke oplaadinfrastructuur met onderliggende business case op bedrijventerreinen in stadsregio Groningen-Assen):

1. De Rijksoverheid benoemt in het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer: 'Elektrisch Rijden in de Versnelling' als ambitie 200.000 elektrische voertuigen in 2020 en verdere doorgroei naar een volwassen markt in 2025 van 1 miljoen voertuigen. Het plan benoemt tevens dat daarbij hoort dat de randvoorwaarden op orde zijn, zoals een adequate laadinfrastructuur, een gezond werkende markt en uiteraard dat de veiligheid in brede zin is geborgd.
2. Het beleidspakket in het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer kent focusgebieden waar diverse partijen samen werken aan een aantal samenhangende aspecten van elektrisch rijden. Een aantal gebieden ontwikkelt zich reeds als focusgebied: metropoolregio Amsterdam, stadsregio Rotterdam, Utrecht, Brabant en Friesland.
Juist in regio's, zoals de stadsregio Groningen-Assen, waar luchtkwaliteitsverbetering geen primaire drijfveer is om te investeren in elektrisch vervoer en de bijbehorende oplaadinfrastructuur, is het reduceren van kosten en het verhogen van de waarde van deze infrastructuur van groot belang voor de toekomst van Elektrisch Vervoer. De stadsregio Groningen-Assen kan met dit project erkenning krijgen in het kader van het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer, en zich mogelijk zelfs gaan ontwikkelen tot focusgebied.
3. Stimulering van Elektrische oplaadinfrastructuur in de regio Groningen-Assen levert een goede bijdrage aan de mobiliteitsmogelijkheden en sluit als zodanig goed aan op de snelle ontwikkeling van Elektrisch Rijden in Noord-Nederland. Op termijn is er ook potentie om Elektrisch Vervoer vanuit de Randstad via de E-Hub Groningen internationaal te verbinden met de regio Hamburg. Essents ervaring vanuit een Elektrisch Vervoer Toer, eind 2011, laat een enthousiast draagvlak zien onder lokale partijen, provincie en MKB.
4. De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) bevordert, o.a. middels Green Deals, dat er in 2014 een landelijk dekkend netwerk is van (snel)laadpunten voor elektrische auto's.
5. De Minister van EL&I heeft op 16 februari 2012 in de Tweede Kamer de ambitie uitgesproken dat de markt de uitrol van laadinfrastructuur op gaat pakken.
6. Kostenreductie en andere oplossingen voor de financiering van de onrendabele top van laadpunten in het publieke domein zijn belangrijke sleutels in de verdere opschaling van elektrisch rijden in Nederland.
7. Essent heeft de visie dat die kostenreductie en de oplossing voor het financieringsvraagstuk gestoeld moeten zijn op het ontsluiten van additionele, reële en concrete waarde. Dit vereist een andere manier van kijken naar de business case voor laadinfrastructuur. Feitelijk gaat het er om, om te komen tot een oplossing voor het creëren van voldoende waarde van elektrische mobiliteit en de bijbehorende energievoorziening als geheel. Op deze manier ontstaat er een business (case) waarin er geen sprake meer is van een "onrendabele top" omdat de laadinfrastructuur in deze aanpak wordt geïntegreerd in de bredere context van energieproductie, -gebruik en -infrastructuur.
8. Intelligent gecoördineerd opladen van auto's op een private locatie waar ook zonnepanelen zijn opgesteld, levert niet alleen waarde op voor de afnemer op die private locatie ('achter de aansluiting'). Het kan ook waarde opleveren voor partijen die actief zijn in het bredere energiesysteem (vóór de aansluiting): de producent, leverancier en netbeheerder. Voor deze partijen geldt dat intelligent en gecoördineerd opladen een mogelijkheid biedt om in te spelen op de actuele situatie in de productieparken, op de energiemarkten en de qua lokale transportbehoefte. De waarde daarvan kan verrekend worden via de energierekening en zo een bijdrage leveren aan de business case voor elektrisch vervoer.

9. Een bedrijventerrein met zonnepanelen waar de auto's overdag zijn geparkeerd, biedt de beste kansen voor de onder punt 8 genoemde mogelijkheden, om drie redenen:
 - a. wanneer de eigenaar van een elektrische auto thuis zou opladen én daar zou beschikken over een zonnepaneel, dan levert het zonnepaneel overdag elektriciteit aan het net en 's avonds wordt elektriciteit afgenomen van het net, wanneer de elektrische auto wordt opgeladen. Dit leidt dan tweemaal tot netbelasting en draagt mogelijk bij aan lokale congestie. Bij overdag laden op een bedrijventerrein (wanneer de zon schijnt) vindt dit in veel mindere mate plaats. Het punt van lokale congestie komt ook terug in de proeftuin EVANDER in het kader van Intelligente Netten.
 - b. voor de leverancier biedt de combinatie van zonnepalen en laadpunten achter een zakelijke aansluiting de mogelijkheid om de flexibiliteit van afnamemoment (of zelfs terugleveren) in te zetten in het kader van zijn programmaverantwoordelijkheid en het leveren van méér groene energie in de totale geleverde mix.
 - c. het belang van de deelnemende bedrijven (in hun rol als 'klant die wil laden') kan samen met de punten onder (a) en (b) in een commerciële overeenkomst worden vastgelegd. Met slim sturen op deze individuele 'energie + laaddienst-contracten' kan een economisch collectief optimum van energiegebruik en laadgedrag zoveel als mogelijk tot stand worden gebracht.
10. Recent is een wetswijziging doorgevoerd op grond waarvan op het gebied van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet bij wege van experiment kan worden afgeweken van deze wetten of de hierop gebaseerde uitvoeringsregelgeving (zogenaamde 'experimenteerbepaling'). De afwijking dient bij te dragen aan ontwikkelingen op het gebied van het decentraal opwekken van duurzame elektriciteit of duurzaam gas.
11. Ten slotte heeft de gebruikmaking van bestaande private aansluitingen op bedrijventerreinen het voordeel ten opzichte van de huidige situatie met publieke aansluitingen dat de kosten lager zijn (energiebelasting, aansluitvergoeding, capaciteitstarief, vergunningen, eigendomsregelingen).

Komen het volgende overeen:

1. Green Deal initiatief

Artikel 1: Doel

Het doel van dit initiatief is het praktisch onderzoeken en, indien mogelijk, realiseren van een goed toegankelijke eMobility oplaadinfrastructuur op basis van een sluitende business case via zowel

- a. waardevermeerdering, en b. kostenreductie. In een haalbaarheidsstudie wordt gekeken naar 1 tot 4 publiek toegankelijke oplaadpunten op een, nog nadere te bepalen, bedrijventerreinen (privaat) in combinatie met zonnepanelen.
 - a. In de praktijk zal worden onderzocht of/hoe **waardevermeerdering** voor bedrijven kan worden gerealiseerd door de inzet van zonnepanelen en elektrische auto's in combinatie met intelligente, gecoördineerde sturing van het opladen, ten behoeve van een gunstigere energievoorziening: inzet meer groene stroom, minder congestie op het elektriciteitsnet, en gunstiger verbruiksmomenten voor de leverancier (programmaverantwoordelijkheid). Daarnaast kan worden gedacht aan meerwaarde uit extra leveringszekerheid en 'groene marketing'.
 - b. De **kostenreductie** wordt verwacht door eenvoudiger vergunningtrajecten, duidelijke eigendomsoverdracht (geen opstalaktes), lagere kosten voor toegang tot het openbare elektriciteitsnet, en gebruik maken van een lager energiebelastingtarief (grotere verbruikers). Allemaal ten opzichte van de huidige situatie bij publieke laadpunten.

Het project zoekt naar een economisch haalbare invulling van publieke doelstellingen waaronder innovatie-, energievoorziening- en klimaatdoelen. Achterliggende ambitie is het vergroten van de leefbaarheid in de steden en het terugdringen van de CO₂-uitstoot op een manier die ook economisch voldoende meerwaarde oplevert om de kosten te verantwoorden.

Beoogde deelnemende bedrijven (klanten) beschikken idealiter niet alleen over een toegankelijke plek voor het opladen van auto's, maar zijn tevens afnemer van de energie voor hun eigen elektrische vervoer. Zij zijn door hun deelname mede verantwoordelijk voor de snelle introductie van elektrisch rijden, niet alleen als gebruiker maar ook als facilitator. Daarbij geven deze bedrijven een zichtbare rol aan hun maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid door de laadpalen publiek toegankelijk te maken. Tevens kan de beschikking over zonnepanelen hun energievoorziening verbeteren en biedt toegang tot de accucapaciteit van de elektrische auto's de mogelijkheid tot buffering van vraag en aanbod van elektriciteit.

Bij een succesvolle haalbaarheidstudie, contractering en validatie, kan dit initiatief allereerst binnen de regio worden opgeschaald, en daarnaast ook in meerdere regio's worden herhaald en kunnen zodoende op meerdere bedrijventerreinen duurzame mobiliteitsplatformen worden ontwikkeld. De ambitie is om dit daarna stap voor stap op te schalen naar 10 locaties in en om Groningen en Assen.

Artikel 2: Inzet en acties Essent

Essent onderzoekt de manier waarop de waarde-elementen zoals benoemd onder overwegingen 9 a. t/m 9 c., kunnen worden gekwantificeerd, als basis voor concretisering in een overeenkomst met deelnemende bedrijven in hun rol als klant.

Essent neemt het initiatief om de mogelijkheid te onderzoeken om goed toegankelijke oplaadinfrastructuur te realiseren bij in de stadsregio Groningen-Assen gevestigde bedrijven.

Essent is aanjager van het initiatief om te zoeken naar kostenreductie en waardevermeerdering, vanuit haar betrokkenheid bij de Noordelijke Regio. Essent ambieert het opzetten van pilots over 'slim laden' in combinatie met zonneceltechnologie en zal onderzoek doen naar de waarde hiervan. De kennis en informatie die in deze pilots wordt verzameld, zal worden verspreid via bijvoorbeeld websites, congressen of andere geschikte kanalen. Ook zal deze worden uitgewisseld met andere projecten, zoals bijvoorbeeld proeftuin EVANDER in het kader van Intelligente Netten.

Essent levert kennis en coördinatie van partijen, evenals (een deel van) de technologie. Tevens kan Essent, door gebruik van bestaande netwerken in de regio, gefaseerd bedrijven benaderen om deel te nemen aan dit traject. Tot slot kan Essent voorzien in de contractering voor de validatiefase.

Artikel 3: Inzet en acties Gemeente Groningen

Gemeente Groningen, in de stadsregio Groningen-Assen, faciliteert het proces door een contactfunctie richting de regionale bedrijvigheid en de lokale kennisinstellingen (zoals het Centre of Energy Law van de Rijksuniversiteit Groningen). De gemeentelijke bestuursorganen hebben een rol bij het (indien nodig) verstrekken van (bouw)vergunningen en een bepalende invloed op de locatiekeuze gelet op de juiste inpassing in het lokale mobiliteitsbeleid. Daarnaast heeft de gemeente Groningen een stimulerende rol bij kennisontwikkeling en valorisatie.

Artikel 4: Inzet en acties Provincie Groningen

Deze Green Deal geeft voor de Provincie Groningen invulling aan een aantal ambities in het verlengde van de ambities opgenomen in de Green Deal Noord Nederland die in oktober 2011 tot stand is gekomen. De ambities in deze laatstgenoemde deal gaan o.a. over energiebesparing via slimme energie in woon-, werk-, en leefomgeving. De inzet van de Provincie Groningen in verband met deze Green Deal is om in het verlengde daarvan te komen tot concrete invulling van dergelijke projecten maar dan op het gebied van elektrisch rijden. De provincie is op dit moment bezig met de evaluatie van het eerste uitvoeringsplan duurzame mobiliteit (100.000 voertuigen). Op basis van onder andere de uitkomsten van deze evaluatie wordt een uitvoeringsplan 2 gemaakt. Mogelijke acties in dit plan zijn het stimuleren van initiatieven voor innovatieve ontwikkelingen waar het gaat om opwekken en toepassen van duurzame en groene elektriciteit, het stimuleren van (semi)overheden via (eigen) wagenparken, in (WMO) concessies het gebruik van elektrisch rijden stimuleren en in samenwerking met marktpartijen en (mede)overheden werken aan een adequaat netwerk van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's.

Artikel 5: Inzet en acties Enexis

De regionale netbeheerder (Enexis) zal worden betrokken op basis van haar rol als netbeheerder ter plaatse en brengt kennis in met als doel het gebruik van de beschikbare netcapaciteit te optimaliseren door gebruik te maken van de inherent in het laadproces aanwezige flexibiliteit. Tevens levert Enexis een bijdrage aan het onderzoek naar de verbetering van de business case van dit initiatief middels het financieel waarderen van de congestiebeperking en de reductie van de netverliezen die met behulp van deze flexibiliteit wordt bereikt. In geval van realisatie zal vanuit de netbeheerder een technische interface nodig zijn om informatie over de lokale mate van congestie inzichtelijk te maken zodat deze in de optimalisatie kan worden betrokken. Tenslotte zullen de mogelijkheden worden onderzocht om de waarde van lokaal congestiemanagement – bijvoorbeeld binnen het kader van de experimenteerbepaling – mee te nemen in de commerciële propositie voor de afnemers, waardoor de beoogde verbetering van de business case daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Om zo'n verbetering na het experiment te continueren, kan het nodig zijn dat wet- en regelgeving ter zake verandert om te voorkomen dat de verbetering van de business case een strijdigheid oplevert met het huidige non-discriminatie principe.

Artikel 6: Inzet en acties Rijksoverheid

1. De Rijksoverheid steunt dit initiatief in lijn met haar beleidspakket door de Stadsregio Groningen-Assen te erkennen in het kader van het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden in de Versnelling of anderszins. Dit helpt het initiatief om commitment van lokale partners te organiseren en mee te doen in landelijke kennisuitwisselingplatforms.
2. De Rijksoverheid zal de kennis en informatie die in deze pilots wordt verzameld verspreiden, via bijvoorbeeld websites, congressen of andere geschikte kanalen. Ook zal deze worden uitgewisseld met andere projecten, zoals bijvoorbeeld proeftuin EVANDER in het kader van Intelligente Netten
3. Daarnaast bevordert de Rijksoverheid de overdracht van kennis uit andere focusgebieden en proeftuinprojecten op het gebied van elektrisch rijden aan de Stadsregio Groningen-Assen (loopt mee met de uitvoering van het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden in de Versnelling).
4. De Rijksoverheid zal, indien de initiatiefnemer knelpunten identificeert die gerelateerd zijn aan bepalingen bij of krachtens de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet, onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is hiervoor bij wege van een experiment tot een oplossing te komen.¹
5. Tevens zal de Rijksoverheid aan de hand van de leereffecten uit de praktische case deze waar nuttig en nodig doorvertalen naar nationaal beleid, bijvoorbeeld mogelijke aanpassingen van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet. De Rijksoverheid kan daarbij ook in overleg treden met de NMa over de aan die wetten gekoppelde (technische) codes.

¹ Via het amendement van de leden Van der Werf en Leege (Kamerstuk 32814 nr. 19, vergaderjaar 2011-2012) over experimenteerruimte rond de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet.

Artikel 7: Fasering van het project

Op hoofdlijnen ziet de beoogde de fasering van het project er als volgt uit:

1. Haalbaarheidsfase (6 maanden):
 - waarde bepalen vanuit diverse perspectieven (producent, leverancier, netbeheerder, eindgebruiker);
 - identificatie / keuze bedrijventerreinen en partners;
 - uitwerken naar contractvormen.
2. Contracteringfase (3 maanden):
 - committering van partners aan proefproject (validatie), inclusief financiering.
3. Validatiefase (12 maanden):
 - realisatie systemen op één locatie;
 - uitvoering (operatie) & monitoring;
 - evaluatie voor opschaling.
4. Opschaling (indien positief; PM)

Na elke fase wordt een 'go/no-go'-moment ingebouwd, waarin geëvalueerd wordt of het zinvol/haalbaar is om over te gaan tot de volgende fase. Indien dat niet het geval is, wordt er een evaluatierapport opgeleverd, waarin de 'lessons learned' als resultaat van de Green Deal worden vastgelegd en gecommuniceerd.

2. Slotbepalingen

Artikel 8

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het Unierecht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, staatssteun en technische normen en voorschriften.

Artikel 9

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen 1 maand nadat een partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.
4. De wijziging wordt openbaar gemaakt op het Rijksweb (www.rijksoverheid.nl).

Artikel 10

Partijen komen overeen dat de Green Deal afspraken niet in rechte afdwingbaar zijn.

Artikel 11

Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening en loopt tot en met 2015. Alle in deze Green Deal genoemde afspraken worden zo snel mogelijk ter hand genomen.

Artikel 12

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te 's-Gravenhage op

**Minister van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie**

.....
drs. M.J.M. Verhagen

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

.....
J.J. Atsma

Essent New Energy B.V.,

.....
Mira Huussen
directeur

**Het college van B&W van de
gemeente Groningen,**

.....
Ton Schroor
wethouder

**Het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Groningen,**

.....
Piet de Vey Mestdagh
gedeputeerde

Enexis B.V.,

.....
ir. J.J. Fennema
voorzitter Raad van Bestuur