

Elk parkeerterrein een eigen energiecentrale

Uitvoeringskader voor het normeren van zonne-energie op parkeerterreinen



Elk parkeerterrein een eigen energiecentrale

Uitvoeringskader voor het normeren van zonne-energie op parkeerterreinen

Door het succes van de energietransitie wordt de ruimte op het elektriciteitsnet steeds schaarser. Om in 2035 onze elektriciteitsvoorziening volledig te verduurzamen moeten we integraal kijken naar de mogelijkheid voor het integreren van duurzame opwek met verbruik. Het combineren van parkeren en de opwek van duurzame energie is daar een goed voorbeeld van. Op parkeerterreinen opgewekte duurzame energie kan worden gebruikt voor het opladen van elektrische voertuigen, een nabijgelegen kantoorpand of bedrijventerrein en kan daarmee een accelerator zijn voor de elektrificatie van mobiliteit en het verduurzamen van het bedrijfsleven. Door opgewekte energie te koppelen aan energievraag in de omgeving verbetert de businesscase en daalt de belasting op het energienet.

Parkeerterrein zijn momenteel nog ruimten die in de meeste gevallen geen andere invulling hebben. Er is veel potentie voor grootschalige toepassing van zonnecarports in Nederland, want hoewel er al enkele succesvolle voorbeelden zijn, worden zonnecarports op parkeerterreinen in Nederland nog niet massaal gebouwd. Eerdere onderzoeken van de Topsector Energie en onderzoeksbureau Generation Energy, concludeerden al dat de potentie voor zonne-energie op parkeerterreinen in Nederland groot is, met een potentieel van ongeveer 80 vierkante kilometer. Bij een bedekkingsgraad van 60-70 procent zouden deze parkeerterreinen volgens de Topsector Energie tussen de 8 en 10 TWh en een CO₂-besparing van 0,7 Mt/jaar op kunnen brengen.

Met het oog op deze potentie heeft de Tweede Kamer op 23 maart 2023 een motie aangenomen die de regering oproept normering van zon op parkeerterreinen zo snel mogelijk op te nemen in wet- en regelgeving en daarbij als streefjaar -2030 op te nemen. Brancheverenigingen Holland Solar, de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie en kennis- en innovatiecentrum Elaad zien dit als een positieve ontwikkeling. Een effectieve uitrol van zonnecarports kan gefaciliteerd worden op een aantal punten:

Inpassen in het energiesysteem van de toekomst

De grootste uitdaging voor het realiseren van het energiesysteem van de toekomst is de beperkte ruimte op het energienet. Het is daarom essentieel dat zonnecarports geen opzichzelfstaand onderdeel van het energiesysteem vormen, maar worden gekoppeld aan energievraag in de nabije omgeving. De motie gaat nog niet expliciet in op de koppeling van zonnepanelen op de parkeerplaatsen met laainfrastructuur op de parkeerplaatsen. Het is vanuit systeemintegratie oogpunt en garantie voor de businesscase essentieel dat die directe koppeling wordt geborgd in de uitwerking van de motie. Ook kan gedacht worden aan het maken van directe koppeling tussen parkeerterreinen en gebouwen met een energievraag in de omgeving.

Oplossingen:

- Stimuleer de koppeling tussen de opgewekte zonne-energie en het gebruik van de elektriciteit in de laadpalen en/of aanliggende gebouwen, waar mogelijk in combinatie met batterij-oplossingen.
- Verplicht het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer bij het plaatsen van zonnecarports. Deze verplichting sluit aan bij de verplichtingen die eerder zijn opgenomen in het Bouwbesluit.
- Stimuleer lokale overheden actief na te denken over het inpassen van parkeerplekken in de omgeving, bijvoorbeeld door parkeerplekken beschikbaar te stellen voor coöperatieve energieopwekking of te koppelen aan lokale bedrijven met een energievraag. Informeer ze daarbij over de financiële en systemische meerwaarde namelijk: meer ruimte op de elektriciteitsnetten voor andere initiatieven en een betere totale businesscase.

Voorkom vertragende regelgeving

In het verleden waren complexe regelgeving en trage vergunningsaanvragen een belangrijk obstakel voor het realiseren van zonnecarports. Zo zijn zonnecarports vergunningsplichtig, in tegenstelling tot reguliere zon op dak-projecten, waardoor realisatie lang duurt en ontwikkelaars in de knel kunnen komen met de opgenomen realisatietermijn die vanuit de SDE++ is vastgesteld. Daarnaast ontbreekt het bij partijen die gespecialiseerd zijn in zonneparken aan kennis en ervaring met vergunningsprocedures. Dit maakt zonnecarports complex en daardoor onaantrekkelijk voor veel commerciële partijen.

Oplossingen:

- Versimpel de vergunningsaanvraag voor de aanleg van een zonnecarport waarbij er sprake is van vergunningsplicht in de nieuwe omgevingswet, zodat de doorlooptijd korter wordt.
- Bied ondersteuning in het doen van een vergunningaanvraag, zodat exploitatie voor meer partijen aantrekkelijk wordt.
- Stel maximale vergunningstermijnen in als het gaat om een zonnecarport; er is hier immers in de meeste gevallen sprake van een bouwwerk op geïndustrialiseerd terrein.

Zorg voor een gezonde businesscase

De investeringskosten van een zonnecarport zijn gemiddeld ca. 40-50procent hoger dan zon op dak of zonneweides van vergelijkbare omvang. De hogere investeringskosten komen met name door de benodigde fundering en ondersteuningsconstructies. Daarnaast speelt bij kleine parkeerterreinen vaak mee dat zelfconsumptie van de opgewekte energie laag is, waardoor de (financiële) opbrengst ook relatief laag is.

Bij parkeerplekken met aangelegene panden speelt daarnaast ook mee dat carports een positieve invloed hebben op de WOZ-waarde van het perceel, waardoor belastingen en gemeentelijke heffingen hoger uit kunnen pakken. Tenslotte krijgen eigenaren te maken met hoge verzekeringskosten, meestal door de (theoretische) waarde van de auto's die onder de carport geparkeerd staan.

Oplossingen:

- Maak voor zonnecarports, naast de SDE++, een apart subsidiemechanisme en dek daarin de extra constructiekosten die het realiseren van zonnecarports met zich meebrengt.
- Inventariseer extra kosten die exploiteren van een zonnecarport meebrengt, zoals bijvoorbeeld verzekeringen en verhoogde belastingtarieven, en neem dit mee in het te creëren subsidiemechanisme.
- Het produceren van Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) kan een belangrijke bijdrage leveren aan de businesscase zonnepanelen i.c.m. laadpalen. Door hoge keuringskosten is de HBE-regeling niet rendabel voor partijen in het midden- en kleinsegment. Door deze regeling breed toegankelijk te maken wordt voor kleinere parkeerterreinen een belangrijk extra verdienmodel gecreëerd.

Van technisch potentieel naar gerealiseerd vermogen

Naast een gezond businessmodel en een goede inpassing is het belangrijk te zorgen voor een realistische normering die rekening houdt met zowel de economische als de uitvoeringsrealiteit. In de komende jaren zal de stroomvraag op- en rond parkeerplaatsen exponentieel stijgen, daarom moet één toekomstige normering een progressief karakter hebben met speciale aandacht voor plaatsen waar de vraag het hoogst zal zijn, zoals langs snel- en provinciale wegen of bij bedrijven met een energievraag.

Tabel 1: Ingroeipad normering zonnecarports

Vanaf 2025	Normeren bestaande carports die geschikt zijn voor zonne-energieopwek
	Normeren parkeerplaatsen bij verzorgingsplekken langs provinciale- en snelwegen.
Vanaf 2027	Normeren parkeerplaatsen vanaf 500 parkeerplaatsen, met uitzondering van locaties met een bestaande functie die onverenigbaar is met een zonnecarport
Vanaf 2029	Normeren parkeerplaatsen vanaf 300 parkeerplaatsen, met uitzondering van locaties met een bestaande functie die onverenigbaar is met een zonnecarport.
Vanaf 2031	Vanaf 2031: Normeren parkeerplaatsen vanaf 200 parkeerplaatsen, met uitzondering van locaties met een bestaande functie die onverenigbaar is met een zonnecarport.
Vanaf 2035	Normeren parkeerplaatsen vanaf 100 parkeerplaatsen, met uitzondering van locaties met een bestaande functie die onverenigbaar is met een zonnecarport.