



Projectplan Waddenfonds Brede Openstelling 2018

‘Lokale energienet in balans met accu's en elektrische deelauto's’

Projectperiode

01-04-2019 t/m 31-12-2021

Aanvrager / penvoerder

Coöperatie Energie Initiatief Kantens
Langestraat 27
9995 PD Kantens

Inhoud

0 Managementsamenvatting	2
1 Projectdefinitie	3
1.1 Achtergrond en probleemanalyse	3
Coöperatie Energie Initiatief Kantens U.A. (EIK)	3
1.2 Doelstelling van het project.....	5
1.3 Beschrijving van het project	5
1.4 Projectorganisatie, projectuitvoering.....	5
Partners en toelichting op deelname:.....	5
2. Projectactiviteiten	7
2.1 Projectactiviteiten.....	7
ad I. Hernieuwbare energie	7
ad II. Duurzame recreatie en toerisme	10
Ad III. Duurzame gemeenschappen	11
2.2 Projectresultaten en output van het project.....	12
2.3 De te verwachten effecten/outcome van het project.....	12
2.4 Planning van de projectactiviteiten	13
2.5 Omgevingseffecten.....	14
2.6 Wijze van kennisverspreiding	15
3. Aansluiten bij voorwaarden en criteria Waddenfonds	15
4. Begroting en Exploitatie	16
4.1 Begroting	16
4.2 Financierings-/dekkingsplan	18
5. Risicoanalyse	20
Bijlagen	21

0 Managementsamenvatting

Doelstelling van het project is om met behulp van opslag van elektrische energie en verbeterde aansturing van de netbelasting de balans in het lokale energienet in het projectgebied zodanig te verbeteren dat er weer ruimte ontstaat voor verdere investeringen in de opwek van duurzame energie.

De opslag van elektrische energie gaat plaatsvinden met lokale accu's en elektrische deelauto's. De verbeterde aansturing van de netbelasting vereist organisatorische maatregelen, met name het verkrijgen van ruimere bevoegdheden voor aansturing van de netbelasting m.b.v. een zgn experiment-elektriciteitswet en het inrichten van programmaverantwoordelijkheid (balance responsibility).

Het project gaat investeren in opslag en buffering van elektriciteit in accu's en elektrische auto's en in de aansturing en optimalisering van de hiermee samenhangende netbalans. Hierbij doorbreekt het project enkele grenzen die door de 'normale' regulering zijn gesteld, door gebruik te maken van een ontheffingsregeling van de elektriciteitswet, en door verantwoordelijkheden op zich te nemen voor netbalans met behulp van programmaverantwoordelijkheid (balance responsibility).

De investeringen in accu's en elektrische auto's zullen worden gebruikt voor verbetering van duurzame recreatie en duurzaam toerisme. Daarnaast worden lokale gemeenschappen geactiveerd om deel te nemen in deze duurzame ontwikkelingen, onder meer via de lokale coöperaties in het gebied.

We verwachten dat we met deze pilot veel kennis en ervaring opdoen op gebied van netbalanceren op Schiermonnikoog en het Hogeland. Met de resultaten verminderen we belemmeringen voor opwek duurzame energie. Projecten voor het opwekken van duurzame hernieuwbare energie kunnen doorgang vinden in gebieden waar dit nu of nabije toekomst niet kan i.v.m. overbelaste transformatoren en/of te gebrekkige capaciteit van de kabels en leidingen.

De in het project voorziene totale opslagcapaciteit (container-accusystemen plus auto-accu's) is tussen 0.5 en 1 MWh per laadcyclus. In combinatie met flexibele inkoop van zonnestroom, is goed te experimenteren met het optimaliseren van de netbalans. Hierdoor neemt het inzicht toe in hoe de netbalans te beïnvloeden valt en hoe daarmee het net beter kan worden gebruikt voor duurzame opwek.

Het project resulteert in 4 locaties waar deelauto's ingezet worden bij de opslag in (auto) accu's. We ontwikkelen ook 4 verschillende routes, ieder met eigen thema, voor elektrische auto's en fietsen, die lopen door zowel extern gebied als in intensief gebied. Hierbij sluiten we aan bij al bestaande routes en zorgen voor verbindingen tussen cultureel erfgoed en bijzondere landschappen. Deze dragen bij aan de beleving en bewustwording van de kernkwaliteiten Werelderfgoed Waddenzee als duisternis, ruimte en weidsheid, naast ontsluiten cultureel erfgoed en de verhalen van Groningen. Door de betrokkenheid van lokale energie coöperaties zal de sociale cohesie in dit gebied toenemen en de leefbaarheid worden vergroot. Werken aan de 'eigen' energievoorziening zal uitermate stimulerend uitpakken voor de lokale gemeenschappen. Op Schiermonnikoog zal de zelfvoorzieningsgraad uit hernieuwbare energiebronnen positief worden beïnvloed door het verlagen van de hindernissen.

1 Projectdefinitie

1.1 Achtergrond en probleemanalyse

2050 is het jaar dat we volgens de energieagenda naar nul-gebruik moeten als het om fossiele energie gaat. Dit zijn ambitieuze doelstellingen. We moeten de afhankelijkheid van het aardgas afbouwen en duurzame energie opwekken.

Het waddengebied is een natuurgebied en daar hoort schoon water en schone lucht bij. Dieren en planten die van nature in het gebied moeten geen last hebben van schadelijke stoffen die voorkomen in het water of in de lucht. Om er voor te zorgen dat we het milieu in het Waddengebied schoonhouden is het belangrijk om energie zo duurzaam mogelijk op te wekken en zo duurzaam mogelijk te leven. Dit bewustzijn heeft ervoor gezorgd dat in het waddengebied, zowel op de eilanden als op de wal, meer en meer bewoners de handen ineen slaan en binnen energie-coöperaties aan de slag gaan met het opwekken van duurzame en hernieuwbare energie en/of het verduurzamen van de leefomgeving.

Echter, op dit moment kunnen in delen van het waddengebied duurzame opwek projecten hun opgewekte energie niet of maar gedeeltelijk afgeven aan het net. Transformatoren in een groot deel van het gebied zijn overbelast of, zoals op Ameland en Schiermonnikoog, is het netwerk te zwak. Ook in een deel van de gemeente Hogeland is het niet meer mogelijk om duurzaam opgewekte energie af te geven aan het net.



Boven: Opening van het eerste zonnedak van het dorp Kantens in juni 2018.

Rechts: De actualiteit; veel transformatoren van het net zijn overbelast, er kunnen op die locaties geen nieuwe duurzame opwekprojecten meer aansluiten.



Coöperatie Energie Initiatief Kantens U.A. (EIK)

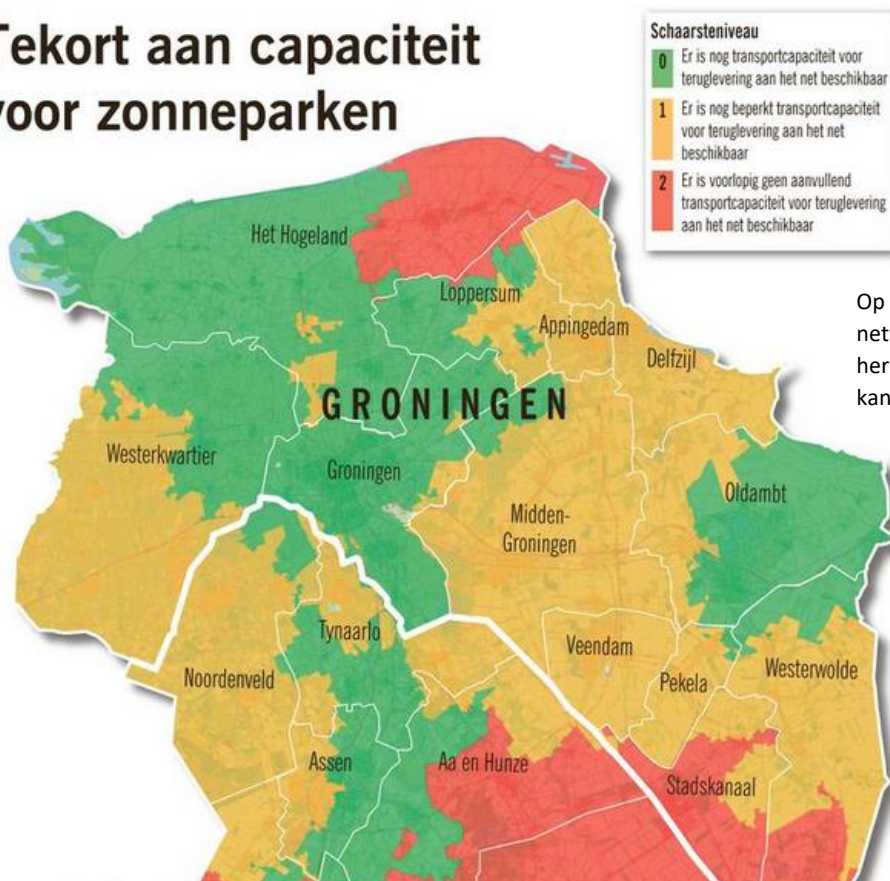
In 2013 begon het dorp Kantens met het maken van plannen om energieneutraal te worden. Hieruit volgde de oprichting van de coöperatie energie Initiatief Kantens e.o. U.A. De coöperatie heeft ten doel het bereiken dan wel bevorderen van een energieneutraal dorp Kantens en omstreken, in de ruimste zin van het woord. Dit doen we door het stimuleren en realiseren van besparingen op energieverbruik, het produceren van duurzaam opgewekte energie in de ruimste zin en het in- en verkopen van duurzaam opgewekte energie, bij voorkeur lokaal opgewekt.

Sinds de oprichting heeft de coöperatie EIK twee opwekprojecten gerealiseerd op daken van boerenschuren in de omgeving (juni 2018, januari 2019). Op dit moment werken we aan nog eens twee opwekprojecten waarbij de coöperatie te maken heeft met een ontoereikend net: de transformator is overbelast. Dit betekent dat de twee projecten waaraan op dit moment gewerkt wordt 'in de koelkast' gezet moeten worden omdat het nog niet duidelijk is wanneer het net verzwaaard wordt. Dit kan 3-10 jaar duren.

"Als bestuurslid van de Vereniging Dorpsbelangen Kantens groeide langzaam de wens om het dorp Kantens als een duurzame samenleving, energieneutraal te krijgen. Dat was de reden om samen met de andere initiatiefnemers Coöperatie EIK op te richten om de gestelde doelen te bereiken."

John van de Rijdt - secretaris

Tekort aan capaciteit voor zonneparken



Op dit kaartje is duidelijk te zien waar het netwerk overbelast is en er geen duurzame, hernieuwbare energie op het net geladen kan worden.

Samenvattend is de toestand van de netten (kabels, leidingen en transformatoren) in het Waddengebied en in het bijzonder in de (ruime) omgeving van Kantens een grote belemmering voor de voortgang van de energietransitie en de ambities van lokale ondernemingen en organisaties voor opwek en gebruik van hernieuwbare energie.

1.2 Doelstelling van het project

Doelstelling van het project is om met behulp van opslag van elektrische energie en verbeterde aansturing van de netbelasting de balans in het lokale energienet in het projectgebied zodanig te verbeteren dat er weer ruimte ontstaat voor verdere investeringen in de opwek van duurzame energie.

De opslag van elektrische energie gaat plaatsvinden met lokale accu's en elektrische deelauto's. De verbeterde aansturing van de netbelasting vereist organisatorische maatregelen, met name het verkrijgen van ruimere bevoegdheden voor aansturing van de netbelasting m.b.v. een zgn experiment-elektriciteitswet en het inrichten van programmamaverantwoordelijkheid (balance responsibility).

Het effecten waarop het project zich richt zijn niet alleen de verbetering van de netbelasting maar ook het stimuleren van duurzaam toerisme en duurzame recreatie en het versterken van de duurzame samenlevingen in het projectgebied. Daarnaast schenkt het project veel aandacht aan het opbouwen van de kennis en het en delen van de inzichten zodat de lessons-learned ook in het ruimere Waddengebied kunnen worden toegepast. De Grek speelt hier een belangrijke rol in, zowel richting de lokale energie coöperaties in het gebied als richting haar zusterkoepels.

1.3 Beschrijving van het project

Het project gaat investeren in opslag en buffering van elektriciteit in accu's en elektrische auto's en in de aansturing en optimalisering van de hiermee samenhangende netbalans. Hierbij doorbreekt het project enkele grenzen die door de 'normale' regulering zijn gesteld, door gebruik te maken van een ontheffingsregeling van de elektriciteitswet, en door verantwoordelijkheden op zich te nemen voor netbalans met behulp van programmamaverantwoordelijkheid (balance responsibility).

De investeringen in accu's en elektrische auto's zullen worden gebruikt voor verbetering van duurzame recreatie en duurzaam toerisme. Daarnaast worden lokale gemeenschappen geactiveerd om deel te nemen in deze duurzame ontwikkelingen, onder meer via de lokale coöperaties in het gebied.

De opgebouwde kennis wordt publiek beschikbaar gemaakt via de aan het project deelnemende kennis-instelling en de overige project-stakeholders, en met behulp van digitale en fysieke kennisverspreiding.

1.4 Projectorganisatie, projectuitvoering

Partners en toelichting op deelname:

- GrEK: Groninger Energie Koepel, belangenbehartiger van lokale energie coöperaties in Groningen
- HEC: hooglandster energie coöperatie (gemeente Hogeland)
Nu is al in een deel van de gemeente Hogeland het netwerk overbelast en is het niet mogelijk om duurzaam opgewekte energie te leveren aan het net. De HEC wil, in combinatie met opwek van duurzame energie, een deelautoproject starten in Hornhuizen
- Energie coöperatie Schiermonnikoog: Het net is te zwak om duurzaam opgewekte energie terug te leveren aan het net. Opslag in combinatie met deelauto's kan een oplossing zijn om de transformator te ontlasten.
- Tocht om de Noord (TodN), ontwikkelaar van o.a. het Pronkjewailpad, ervaart een groot knelpunt, vooral in het gebied van de voormalige gemeente de Marne, voor wandelaars. Het

OV is ontoereikend om wandelaars te brengen/halen van start of eindpunt van wandelroutes. Een samenwerking met een lokale energie coöperatie met deelauto's is een goede oplossing voor dit probleem.

- Hanze Hogeschool Groningen: zijn zeer geïnteresseerd in de ontwikkelingen om de energieketen te sluiten in gebieden waarin duurzame opwek van hernieuwbare energie nu niet meer mogelijk is door overbelasting van het net. Zij onderzoeken in dit project de effecten van programmaverantwoordelijkheid.

Andere betrokkenen:

- Provincie Groningen: is erg geïnteresseerd in het gebruiken van software om via laadpalen energie te balanceren op het net. Zij zorgen voor cofinanciering voor een deel van het project.
- Marketing Groningen is geïnteresseerd in dit project en wil bijdragen door deelauto's en elektrische auto en/of fietsroutes actief te promoten. Zij nemen de promotie van de routes op in hun bestaande activiteiten.
- Routebureau Groningen: Er zijn momenteel geen autoroutes in Groningen, voor elektrische routes heeft het Routebureau wel belangstelling. Deze routes willen we koppelen aan de thema's/verhalen van Groningen die aansluiten bij de routes van het Pronkjewailpad, deze voeren langs het cultureel erfgoed van de provincie. Zij zijn bereidt om de autoroutes te promoten via hun site.
- Energie VanOns is het coöperatieve energie bedrijf van de lokale energiecoöperaties in Noord Nederland. De duurzame opgewekte energie wordt door coöperaties verkocht aan Energie vanOns. Energie vanOns is geïnteresseerd in de mogelijkheid om via laadpalen duurzaam opgewekte energie te verkopen.
- Mobiliteit VanOns i.o. De groeiende vraag naar deelautoprojecten door energie coöperaties vraagt om een organisatie waar de coöperaties kunnen aankloppen voor ondersteuning en advies alsmede een plek om kennis hieromtrent met elkaar te delen. Hiervoor wordt in voorjaar 2019 de coöperatie Mobiliteit vanOns opgericht door de Grek en zusterkoepels in Drenthe en Friesland. Op deze manier vergroten we de schaal waardoor we interessante deals kunnen sluiten met leasebedrijven en softwareleveranciers. En kunnen we ervoor zorgen dat er een sterk netwerk ontstaat waarbinnen auto's uitwisselbaar zijn.
- Gemeente Hogeland ondersteunt van harte de ontwikkeling van een deeleconomie in de vorm van deelauto's. Zij stellen geld beschikbaar voor de voorbereidingsfase en willen deelnemen in een deelautoproject zodat personeel deelauto's kunnen gebruiken.
- MijnDomein is geïnteresseerd in dit project en stelt auto's met korting beschikbaar.
- Juuve is geïnteresseerd in dit project en stelt software met korting beschikbaar.
- ITM management & Informatics BV, zij verzorgen het projectmanagement m.b.t. netwerk balanceren en stellen het e-learning platform beschikbaar.
- Greener: Accu leverancier, ontwikkelt een kleine accu te gebruiken voor opslag van energie en het laden van elektrische auto's. Draagt bij aan kosten van bouw en software.

2. Projectactiviteiten

2.1 Projectactiviteiten

De projectactiviteiten zijn gegroepeerd in 3 hoofdgroepen. Hieronder volgt eerst een beknopt overzicht, waarna per activiteit een uitgebreidere beschrijving wordt gegeven.

I. Hernieuwbare energie

- Opslag en balanceren op transformator niveau
- Plaatsen mobiele accu's voor opslag en laden auto's
- Plaatsen laadpalen met sturing op laden/ontladen
- Aanvragen ontheffing "experiment elektriciteitswet"
- Realiseren/onderbrengen programmaverantwoordelijkheid
- Plaatsen elektrische deelauto's met deelsoftware
- Leren van en optimaliseren in vraag-aanbod sturing en netbalans

II. Duurzame recreatie en toerisme

- Route-arrangementen voor wandelaars en OV gebruikers

III. Duurzame gemeenschappen

- Delen van kennis en inzichten

ad I. Hernieuwbare energie

Om de ambities voor 2020 op het gebied van hernieuwbare energiebronnen in het kustgebied te realiseren is een aanvullende inspanning vereist rond initiatieven van coöperaties om de eigen energievoorziening te verduurzamen en/of zelfvoorzienend te maken.

Opslag en balanceren op transformator niveau

Op veel plekken in het waddengebied is de netwerk infrastructuur te zwak of worden de transformatoren overbelast, wanneer er nieuwe duurzame opwekprojecten komen. Dit probleem staat de energietransitie in de weg. EIK heeft het initiatief genomen om, met partners, een oplossing te zoeken voor dit probleem. Het doel is doormiddel van een pilot kennis te vergaren hoe we het net kunnen balanceren zodat de transformator niet wordt overbelast en er lokaal duurzaam opgewekte energie geproduceerd kan worden. Wanneer we een situatie creëren waarbij er '0 op de trafo' ontstaat kunnen we de keten van duurzame opwek, afgifte aan het net en gebruik van duurzame energie weer sluiten.

We willen in een pilot twee manieren en niveaus van balanceren onderzoeken:

- Het ontlasten van transformatoren door op piekmomenten de teveel geproduceerde energie op te vangen in accu's. Directe opslag in auto accu's en opslag in accu's die gebruikt kunnen worden om later elektrische auto's te laden.
- Het in eigen hand nemen van (deel) van de energievoorziening en de mogelijkheid om direct in te grijpen in de logistiek van de elektriciteitsstromen. Dit wordt programmaverantwoordelijkheid genoemd. Om dit te kunnen doen is een 'experiment elektriciteitswet' nodig.

Plaatsen mobiele accu's voor opslag en laden auto's

Transformatoren kunnen ontlast worden door op piekmomenten de teveel geproduceerde energie niet het net op te sturen maar op te slaan. Door opslag in accu's van elektrische auto's kunnen we

dagelijks 16 auto's x 35 kWh opslaan, de auto's worden gefaseerd ingebracht in het project. Door de inzet van losse accu's kunnen we nog eens 4 accu's x 50 kWh/accu per dag opslaan. Greener ontwikkeld een kleinere accu die geschikt wordt gemaakt voor het laden van elektrische auto's. We creëren hiermee kleinschalige, lokale mogelijkheden voor opslag van energie die heel goed inpasbaar is in de omgeving.

Plaatsen laadpalen met sturing op laden en ontladen

Door gebruik te maken van speciale vehicle to grid laadpalen kan het teveel aan opgeslagen energie weer teruggegeven worden aan het net op momenten dat er vraag is en er niet of nauwelijks wordt opgewekt (in de avond en/of in de nacht). Deze bi-directionele laadpalen op gelijkstroom (DC) zijn daarom essentieel in het project. Software in de palen zorgen ervoor dat er kan worden gestuurd op het laden en ontladen op momenten dat er ruimte is op het net. Daarnaast worden er gewone laadpalen gebruikt op wisselstroom (AC), deze goedkopere palen worden in het gebied geplaatst waar deelautoprojecten zijn en zorgen ervoor dat deelauto's voorzien zijn van volle accu's zodat deelnemers geen hindernissen ondervinden door lege accu's.

Aanvragen ontheffing "experiment elektriciteitswet"

Sinds 2015 bestaat een landelijke regeling om d.m.v. het uitvoeren van een "experiment elektriciteitswet" op lokaal niveau af te wijken van allerlei verplichtingen en beperkingen die gelden voor activiteiten binnen de energiesector. Onder de activiteiten waarvoor men een (gedeeltelijke) ontheffing van de regulering kan aanvragen vallen enige energieleverings-activiteiten en enige netwerk/netbeheerders activiteiten.

De vrijheden op het gebied van netbeheer kunnen worden gebruikt om de impact van netkoppeling te optimaliseren. Daarbij kan bijvoorbeeld gestreefd worden naar nul-op-de-trafo aansluitingen, waarmee het onderhavige project minder afhankelijk kan worden gemaakt van de netproblematiek die in het waddengebied aanwezig is. Hiervoor is het opzetten van een 'Experiment Elektriciteitswet' nodig.

Programmaverantwoordelijkheid

Het bovengenoemde "experiment" biedt weliswaar al enige mogelijkheden voor het in eigen hand nemen van (gedeelten van) de energievoorziening, maar in aanvulling hierop is wenselijk om ook te kunnen ingrijpen in de directe logistiek van de elektriciteitsstromen. Het 'experiment' is vooral gericht op administratie en afrekening, maar de directe logistiek is gericht op het op kwartierbasis bestrijden van onbalans en het kunnen sturen van overschotten en tekorten in het lokale net.

Voor het formeel invullen van deze directe logistiek (formeel is dit de zgn. programma-verantwoordelijkheid (balance-responsibility)) zal in eerste instantie gebruik worden gemaakt van partijen in de markt die deze dienst aanbieden. Om t.z.t. maximaal gebruik te kunnen maken van de baten die dit oplevert, bv bij het laden/ontladen van de accusystemen enz., zullen vanuit het project stappen worden ondernomen om hiervoor een lokaal gebaseerde coöperatieve onderneming op te zetten.

Door meer lokale zeggenschap op de energiehuishouding te krijgen kunnen we het probleem van stagnerende duurzame opwekprojecten oplossen. Een acuut probleem in het waddengebied, zowel de Waddeneilanden als het vaste land hebben hiermee te maken.

Plaatsen elektrische deelauto's (Ev) met deelsoftware

Een pilot op meerdere locaties, met accu opslag, elektrische deelauto's en toeristische arrangementen lost een aantal specifieke energieopwek- en vervoersproblemen op in de Waddenregio. Het wordt een opmaat voor verdere uitrol van opslag en deelmobiliteit in het

Waddengebied. Gemiddeld staat een gewone auto ca. 95% van de tijd stil, uit onderzoek blijkt dat een deelauto 4-12 gewone auto's vervangt. Elektrische deelauto's worden efficiënter gebruikt, besparen ruimte (minder parkeergelegenheid nodig) en stoten minder CO2 uit, belangrijk voor de overgang naar een CO2-loze economie.

De gemeente Hogeland heeft aangegeven zelf ook graag van deelauto's gebruik te willen maken en dit initiatief van de coöperaties te steunen door een bijdrage in de voorbereidingskosten.

Veel tijd en energie gaat naar de introductie van deelauto's in een dorp. De groeiende vraag naar deelautoprojecten door energie-coöperaties vraagt om een organisatie waar de coöperaties kunnen aankloppen voor ondersteuning en advies, alsmede een plek om kennis hieromtrent met elkaar te delen. Hiervoor wordt in voorjaar 2019 de coöperatie Mobiliteit van Ons (MvO) opgericht door de Grek en zusterkoepels in Drenthe en Friesland. Deze schaalvergroting zorgt ervoor dat coöperaties goed worden ondersteund en dat MvO, namens de lokale coöperaties, interessante deals kunnen sluiten met leasebedrijven en softwareleveranciers. Er ontstaat een sterk netwerk waarbinnen auto's uitwisselbaar zijn. De deelsoftware zorgt ervoor dat gebruikers via een app auto's kunnen reserveren en openen. Ook de administratie verloopt via de app.

Veel bewoners in het Waddengebied, zowel eilanders als inwoners van de gemeente Hogeland zijn erg afhankelijk van hun (fossiele) auto, door ontbreken van openbaar vervoer of de frequentie van het vervoer dat er wel is. Veel huishoudens kiezen daarom, vaak noodgedwongen, voor een tweede auto.

Toeristen die voor wandeltoerisme naar het Waddengebied komen (Pronkjewail-pad, Pieterpad, Wadlopen) ervaren grote problemen met openbaar vervoer en missen verbindingen, de problemen zijn nijpend in het gebied van de voormalige gemeente de Marne, dit wordt bevestigd door de organisatie TodN, de ontwikkelaar van o.a. het Pronkjewailpad. Het delen van auto's vormt een stap in het vergroenen en verduurzamen van de mobiliteit in dit gebied.

Voor beide doelgroepen zou de aanwezigheid van elektrische deelauto's op strategische plekken een duurzame vervoersoplossing zijn.

Het ontwaken van een bewustzijn voor een duurzamer levensstijl bij grotere groepen mensen is een welkome ontwikkeling. Meer en meer mensen raken geïnteresseerd in het delen van een elektrische auto en/of fiets. Het delen en samenwerken door verschillende groepen inwoners creëert een stevig netwerk, dit bevordert de sociale cohesie in de gemeenschap. De lokale energie coöperatie koppelt het opwekken van energie aan het opslaan van energie in (auto) accu's en draagt zorg voor het gebruik van de deelauto's. De coöperatie werft gebruikers onder bewoners, ondernemers, gemeente en instellingen en werkt samen met toeristische ondernemers en organisaties.

De elektrische deelauto's kunnen worden gebruikt door inwoners en bezoekers. De locatie van de deelauto's en laadpalen zijn cruciaal voor een succesvol project leren ervaringen uit andere plekken in het land. Daarnaast verwachten we dat toeristen deelauto's tijdens het seizoen zullen gebruiken voor tripjes, terwijl bewoners in het toeristenseizoen eerder zullen kiezen voor de fiets. In de winter zullen dan meer deelauto's beschikbaar zijn voor bewoners.

Leren van vraag- en aanbodsturing

De ervaringen in de pilot zullen antwoord geven op de volgende vragen:

1. Hoe en in welke mate draagt het balanceren met (auto)accu's bij aan het ontlasten en stabiliseren van het netwerk.
2. Hoe en in welke mate draagt het hebben van programma-verantwoordelijkheid bij aan zelfsturing en een verdienmodel voor de energie coöperaties.

3. Hoe en in welke mate dragen elektrische deelauto's en laadpalen bij aan het verdienmodel van energie coöperaties.
4. Hoe dragen deelauto's, VtG/smartcharging en opslag bij aan de energietransitie en energieneutraliteit in dorpen in het opzicht van;
 1. bijdrage aan sociale cohesie (door community vorming rond gebruikers van deelauto's zoals bewoners, bedrijven, gemeente)
 2. door de vervanging van fossiele auto's naar deelname aan elektrische deelauto's

Onderzoeksvragen provincie Groningen mbt onderdeel VtG-laadpaal;

5. Hoe en in welke mate levert een VtG/VtB laadpaal bij aan de business case van;
 1. De (deel)auto's die er op rijden (bv lagere stroomkosten, verdienmodel exploitant/coöperatie,
 2. De energierekening van een eraan gekoppeld gebouw (igv VtB)
6. Hoe en in welke mate is de VtG laadpaal aantrekkelijk als concept voor gebruikers (maatschappelijke sociale bijdrage)
7. Hoe en in welke mate kan een VtG laadpaal bijdragen aan de lokale vraag en aanbodsturing van energie,
 1. met als doel 'nul-op-de-trafo' (zodat netwerk ontlast wordt)

ad II. Duurzame recreatie en toerisme

We wonen in één van de oudst bewoonde gebieden van Noordwest-Europa. Een gebied met versterkte dijkwallen, ruimte en vergezichten en prachtig cultureel historisch erfgoed. Onbekend bij heel veel mensen die buiten dit gebied wonen. Bezoekers die komen met het openbaar vervoer, wandelaars die komen om een bepaalde tocht te wandelen of te starten met een langeafstandswandeling in bijvoorbeeld Pieterburen of Uithuizen leren dit vaak niet kennen. De coöperaties die elektrische deelauto's aanbieden stellen deze beschikbaar aan inwoner én bezoeker. Enkele bijzondere auto's worden gepimpt en elektrisch gemaakt, gebruik van deze 'waddenauto's' leveren de toerist een bijzondere ervaring. In Hornhuizen wordt op dit moment gewerkt aan de creatie van een 'waddenauto', een lokale ondernemer heeft een oude Kever gedoneerd en vrijwilligers zijn bezig deze te restaureren. Wanneer in deze auto een accupakket wordt geplaatst is de 'waddenauto' klaar voor gasten.

Door 4 verschillende routes aan te bieden, ieder met een eigen thema, willen we toeristen verleiden gebruik te maken van deze auto's meer van het gebied te zien en te leren over de historie. Beleving staat voorop: echte ruimte en weidsheid beleven, het meemaken van een echt donkere nacht of te leren over de mannen en vrouwen die dit landschap mede hebben vormgegeven via de verhalen van Groningen.

Route-arrangementen voor wandelaars & OV bezoekers

Het aanbieden van een aantal 'duurzame dagtrips' waarin de verhaallijnen van het Waddengebied en aantal fraaie locaties zijn opgenomen, zorgen als arrangement voor extra aantrekkingskracht en gebruik van de deelauto's (bv i.c.m. elektrische fietsen of kanotochten). We willen hiermee de samenwerking zoeken met horeca-ondernemers en toeristische organisaties zoals Tocht om de Noord, Routebureau Groningen en Marketing Groningen. De marketing en promotie van toeristische arrangementen en routes wordt meegenomen door partner TodN en betrokkenen Marketing Groningen en Routebureau Groningen, in hun reguliere promotiewerkzaamheden.

We ontwikkelen 4 verschillende routes voor elektrische auto's en fietsen, die lopen door zowel extern gebied als in intensief gebied. Hierbij sluiten we aan bij al bestaande routes en zorgen voor verbindingen tussen cultureel erfgoed en bijzondere landschappen.

De routes krijgen ieder een eigen thema en sfeer en zullen verspreid worden over het waddengebied van Groningen. Iedere route bevat interessante achtergrond informatie over het thema zodat het stukje werelderfgoed waar zij doorheen trekken gaat leven voor de bezoeker, we denken aan routes zoals:

- Route voor het voor-naseizoen waar het beleven van duisternis en allerlei plekken en activiteiten die daarmee samenhangen centraal staan. (donkerste plekje op de dijk, nachtdieren rondom Verhildersum, nacht van de nacht, dark sky etc.)
- Route die specifiek inzoomt op het landschap en de ontstaansgeschiedenis, het beleven van ruimte en weidsheid. (combineren met wadlopen, varen naar Schiermonnikoog en daar fietsen, wandelen over de dijk en langs kwelders, kanoën of stukjes verder op de elektrische deelfiets etc.)
- Route waar de verhalen centraal staan, spannende, ontroerende verhalen en gebeurtenissen, ook aantrekkelijk voor kinderen. (verhalen van Groningen, pronkjewailpad, verhalen van Verhildersum, Menkema etc.)
- Route waar duurzaamheid centraal staat: hoe gaan mensen, vroeger en nu, om met energie, in de breedste zin van het woord? welke ontwikkelingen zijn er nu, kunnen we die zien, wat hebben we vroeger gedaan en is dat nog zichtbaar? (windmolens, de bouw van huizen en borgen, waterbeheer, rijdsdammen, ontwikkeling van de landbouw, etc.)

Ad III. Duurzame gemeenschappen

Duurzaamheid loopt als een rode draad door ons project. Duurzaamheid op verschillende vlakken: gemeenschappen worden geactiveerd, netwerken verbreedt, de sociale cohesie versterkt en we nemen belangrijke stappen richting een CO2-loze (deel) economie.

De dorpen waarin gezamenlijke opwekprojecten en deelauto projecten worden opgepakt door de lokale energie-coöperaties hebben zich, vaak binnen de vereniging van Dorpsbelangen, uitgesproken voor het verduurzamen, of zelfs energieneutraal maken van het dorp. Dit leidde tot het oprichten van de energie-coöperatie. Het sluiten van de energieketen door het creëren van kleinschalige, lokale mogelijkheden van opslag in batterijen en/of het balanceren van het net door zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de energiehuishouding is een belangrijke stap om de eigen energievoorziening te verduurzamen.

Lokale energie-coöperaties kunnen een belangrijke rol spelen bij het beter op elkaar afstemmen van vraag en aanbod van energie. Door ook andere partijen te betrekken wordt het lokale netwerk van de coöperatie versterkt en verbreedt en neemt de sociale cohesie binnen de gemeenschap toe. Met dit project worden de gemeenschappen waarin de pilots plaatsvinden geactiveerd. Ook wordt het duurzaam verplaatsen, door inwoner én bezoeker gestimuleerd.

Voor het delen van de kennis en verworven inzichten wordt de kennispartner die deelneemt in het project ingeschakeld. Daarnaast wordt de kennis natuurlijk via de stakeholders van het project verder verspreid. Ook worden digitale vormen van kennisverspreiding toegepast, waaronder het opzetten van een e-learning platform.

2.2 Projectresultaten en output van het project

De projectresultaten en de output van het project zijn de volgende:

- Operationele inzet en beschikbaarheid van 16 elektrische auto's
- Optimalisatie inzet van de accu's van deze auto's bij laad- en ontlad processen t.b.v. de netbalans
- Operationele inzet van 4 mobiele opslagsystemen bij de laad- en ontladprocessen t.b.v. de netbalans
- Bevoegdheid verkregen i.h.k.v. "experiment-elektriciteitswet" voor tenminste de coöperatie EIK (Energie Initiatieven Kantens) met de daarbij behorende bevoegdheden en verantwoordelijkheden o.h.g.b. elektriciteitsproductie, levering en distributie
- Operationeel gemaakte actieve sturing op netbelasting en netbalans m.b.v. programmaverantwoordelijkheid
- Een e-learning platform gerealiseerd t.b.v. kennisdeling
- Minimaal 4 toeristische routes ontworpen en vastgesteld
- Projecten in 4 dorpen opgestart en gerealiseerd i.s.m. de lokale energie coöperaties: 3 in gemeente Hogeland, 1 op Schiermonnikoog

2.3 De te verwachten effecten/outcome van het project

De effecten van het project op een aantal indicatoren en doelstellingen van het Waddenfonds zijn de volgende:

Thema 5.1 Hernieuwbare energiebronnen en optimalisering afstemming vraag- en aanbod van energie in het waddengebied

- Vermindering belemmeringen voor opwek duurzame energie
- Projecten voor het opwekken van duurzame hernieuwbare energie kunnen doorgang vinden in gebieden waar dit nu of nabije toekomst niet kan i.v.m. een overbelaste transformator.
- Optimaliseren netbalans
De in het project voorziene totale opslagcapaciteit (container-accusystemen plus auto-accu's) is tussen 0.5 en 1 MWh per laadcyclus. Als wordt aangenomen dat er dagelijks minimaal 1 laadcyclus is, dan komt de energie-uitwisseling op jaarbasis overeen met het elektriciteitsverbruik van ongeveer 100 woningen. Met dit gegeven, in combinatie met flexibele inkoop van zonnestroom, is goed te experimenteren met het optimaliseren van de netbalans. Hierdoor neemt het inzicht toe in hoe de netbalans te beïnvloeden valt en hoe daarmee het net beter kan worden gebruikt voor duurzame opwek.
- Toename zelfvoorzieningsgraad Waddeneilanden
De zelfvoorzieningsgraad uit hernieuwbare energiebronnen van de Waddeneilanden zal positief worden beïnvloed door het verlagen van de hindernissen; de precieze toename van de zelfvoorzieningsgraad op de Waddeneilanden is echter niet goed te bepalen.
- Energiebesparing in kWh (elektrisch) of kWh/m³ (gas);
Het onderhavige project richt zich niet direct op energiebesparing. Door betere benutting van het duurzaam opwekpotentieel i.c.m. buffering zal er echter wel een substantiële overgang plaatsvinden van fossiel naar duurzaam
- Private vervolginvesteringen in het waddengebied;
Een directe vervolginvestering zal voortvloeien uit het coöperatief en lokaal invullen van de programmaverantwoordelijkheid (balance responsibility); hieruit zal zeker nog significante spin-off voortkomen, echter is deze op dit moment nog niet concreet in te schatten.
- Energieopslag

Het ruimtebeslag van energieopslag is niet goed in te schatten en is eerlijk gezegd ook niet een goede indicator, maar door optimalisatie van de net-interactie zal er een verminderde afhankelijkheid ontstaan van de netproblematiek die in noord Nederland bestaat.

- **Duurzame gemeenschappen**
Door de betrokkenheid van lokale energie coöperaties zal de sociale cohesie in dit gebied toenemen en de leefbaarheid worden vergroot. Werken aan de 'eigen' energievoorziening zal uitermate stimulerend uitpakken voor de lokale gemeenschappen, en voor aanvullende werkgelegenheid zorgen.
- **Nieuwe netwerken of versterking van bestaande netwerken.**
Invulling van de genoemde activiteiten zal een precedentwerking hebben voor het t.z.t. realiseren van lokale warmtenetten e.d.

Thema 4.1 Bijdrage aan beleving en bewustwording kernkwaliteiten Werelderfgoed Waddenzee

- Door het ontwikkelen van 4 routes met ieder eigen thema (duisternis, landschap, verhalen, duurzaamheid/energie) beleeft de bezoeker de variëteit aan landschappen, het cultureel erfgoed en de verhalen optimaal, binnen één route worden zowel intensieve (Lauwersmeergebied, de Marne, Hogeland) als extensieve gebieden (Noordpolderzijl, Warffum, Eemsmonding) aangedaan.
- Bijdrage aan gastheerschap
Het uitbreiden van het activiteiten aanbod en het delen van kennis versterkt het gastheerschap van een gemeenschap in het gebied. We verwachten door een uitbreiding van het aanbod met name wandelaars en andere bezoekers met het openbaar vervoer te verleiden een groter deel van het waddengebied te verkennen en door beleving de betrokkenheid van bezoekers bij dit gebied te versterken.

2.4 Planning van de projectactiviteiten

[illegible]

Beschrijving:

Q2 2019: start met voorbereidingen. Bv Greener voor de bouw van hun accu's. Voor ons met name afspraken met diverse leveranciers en waar mogelijk al selectie van locaties ivm vergunningen.

Q3/4 2019: start project

De verschillende partners starten met hun onderdeel van het project. De lokale coöperaties maken een selectie van de locaties waar de deelauto's komen te staan en met welke partijen we in zee gaan.

Tegelijkertijd starten we de procedures voor het plaatsen van laadpalen en accu's, hier hebben we ruim de tijd voor genomen. Wanneer deze geplaatst zijn kunnen de eerste auto's worden neergezet en wordt er een wervingscampagne gestart voor deelnemers. We plaatsen de auto's gefaseerd en beginnen met twee locaties met ieder twee auto's.

De ontwikkeling van routes gaat van start, GrEK heeft hierin de leiding. Er wordt contact gezocht met lokale ondernemers langs de route die willen participeren door iets aan te bieden aan deelnemers, mogelijk een locatie ter beschikking stellen voor een laadpaal, of iets kunnen vertellen over het gebied. GrEK werkt hierin samen met TodN en Routebureau Groningen.

Tijdens Q3 en Q4 worden voorbereidingen getroffen om 'wadden' auto's en fietsen klaar te maken. Dit zijn elektrische auto's en elektrische fietsen die gebruikt kunnen worden door toeristen op de routes.

2020

In 2020 wordt de eerste losse accu geplaatst en start de Hanzehogeschool Groningen met de monitoring en het onderzoek naar effecten en leerpunten van de balancerende van het net. Na een half jaar wordt de twee accu bijgeplaatst. Worden er op alle beoogde locaties auto's uitgezet en worden de 1^e twee routes gepromoot door Marketing Groningen en TodN en tijdens het toeristisch seizoen gebruikt door toeristen.

2021

In dit jaar worden de laatste twee accu's geplaatst en route 3 en 4, gepromoot en in gebruik genomen door toeristen. Er volgt een eindevaluatie met alle partners waarna er een verslag wordt opgesteld waarin de opgedane kennis wordt gebundeld.

2.5 Omgevingseffecten

De netwerkinfrastructuur is niet opgewassen tegen de groei van duurzame hernieuwbare opwek projecten. Dit is een acuut probleem binnen een deel van de gemeente Hogeland en op de Waddeneilanden Schiermonnikoog en Ameland. Deze situatie zorgt ervoor dat nieuwe opwekprojecten niet van de grond kunnen komen. Om dit knelpunt op te lossen testen we binnen een pilot twee manieren van balanceren op het net uit. We werken als lokale energie coöperatie hierbij nauw samen met andere energie coöperaties en de lokale gemeenschappen. Dit laat de volgende effecten zien:

- Het net wordt gebalanceerd waardoor lokale energie projecten voor de opwek van duurzame energie weer plaats kunnen vinden.
- Door de inzet van elektrische deelauto's zetten we een stap op weg naar een CO2 loze (deel)economie, het vergroot het bewustzijn van inwoners en bezoekers. De zichtbaarheid van de elektrische deelauto's en fietsen speelt hier een belangrijke rol in.
- De inzet van elektrische deelauto's lost een vervoersprobleem op voor wandelaars in het waddengebied.
- Samenwerking tussen verschillende groepen in de samenleving wordt gestimuleerd, de netwerken worden sterker en de sociale cohesie vergroot.

2.6 Wijze van kennisverspreiding

Binnen het project zijn er regelmatig evaluatie en kennisdeel momenten. Ieder half jaar is er een bijeenkomst met alle partners, daarnaast zijn er per onderdeel bespreekmomenten met de daarbij betrokken partijen. Kennis vergaren en deling is een belangrijk onderdeel. De Hanze Hogeschool Groningen zorgt voor de vergaring van kennis op het gebied van netbalancerend door programmaverantwoordelijkheid. De lokale coöperaties in samenwerking met GrEK vergaren kennis omtrent de netbalancerend door het gebruik van (auto) accu's. Deze taak zal na oprichting van Mobiliteit van Ons (MvO) overgenomen worden door MvO. Eén van de kerntaken van GrEK als koepel organisatie is kennis verzamelen en deze te delen, binnen dit project zal GrEK dit ook doen, dit zal gebeuren op verschillende manieren: tijdens werksessies (2x per maand zijn er werksessies waarin initiatiefnemers kennis kunnen ophalen), manifestaties waar workshops/presentaties of lezingen worden gegeven (bijv. bij Hieropgewekt) in een geschreven verslag en digitaal via het e-learning platform.

3. Aansluiten bij voorwaarden en criteria Waddenfonds

Een belangrijke leidraad voor het Waddenfonds is de Trias Energetica. Deze omvat 3 elementen, nl energiebesparing, gebruik van hernieuwbare energie en zo efficiënte mogelijke benutting van de overblijvende fractie van fossiel gebruik. Het onderhavige project richt zich vooral op het gebruik van hernieuwbare energie en het minimaliseren van fossiele energie.

Met name wordt ingezet op het verminderen of wegnemen van belemmeringen die tot dusver investeringen in duurzame opwek in het gebied tegenhouden of vertragen. Doordat hierbij een hoofdrol wordt gegeven aan lokale coöperaties bij de implementatie van het project wordt op lokaal niveau zeer innovatief ingezet op het oplossen van de netproblematiek.

Het Waddenfonds richt zich primair op ondersteuning van innovaties die bijdragen aan de (toekomstige) verduurzaming van de energievoorziening in het waddengebied. Het innovatieve karakter van het onderhavige project is vooral dat het gebruik maakt van een regeling rond het experimenteel in eigen hand nemen van de elektriciteitsvoorziening op lokaal niveau. Met behulp van de betreffende regeling worden de grenzen opgebroken van bestaande regulering. Daarnaast wordt op lokaal niveau met behulp van de zgn programmaverantwoordelijkheid (balance responsibility) actie genomen ter verbetering van de netbalans.

Doordat het project dit onderneemt vanuit de lokale energie coöperaties in het Waddengebied heeft dit ook een positief economisch effect in termen van directe en indirecte werkgelegenheid (o.a. kennisontwikkeling), toekomstige kansen en het ontwikkelen van duurzame diensten vanuit de regio. Het project grijpt specifieke kansen m.b.t. het gebruik van duurzame bronnen van energie-opwek en -opslag en het beter op elkaar afstemmen van vraag en aanbod in combinatie met behoud en/of versterking van de kernkwaliteiten.

Door de kleinschalige waddenspecifieke insteek passen de pilots die het project uitvoert passen heel goed in de thematische openstellingen van de SWITCH agenda die uit het Nationale Energie Akkoord voortvloeit. We creëren kleinschalige, lokale mogelijkheden voor opslag, waarmee de gehele energieketen beter wordt geoptimaliseerd. Dit draagt bij aan de ambities voor 2020 e.v. op het gebied van hernieuwbare energiebronnen in het kustgebied.

4. Begroting en Exploitatie

4.1 Begroting

Begroting		Project-management	Inkoop materiaal	Inkoop diensten	Verwachte inkomsten	Totale kosten
Doel 1	Opslag en balanceren op transformator niveau					
Activiteit 1	Plaatsen mobiele accu's voor opslag en laden auto's					
	Totaal kosten activiteit 1	€ 31.000	€ 72.000	€ 6.000	€ -	€ 109.000
Activiteit 2	Plaatsen laadpalen met sturing op laden en ontladen					
	Totaal kosten activiteit 2	€ -	€ 65.000	€ 20.000	€ -	€ 85.000
Activiteit 3	Plaatsen elektrische deelauto's (Ev) met deelsoftware					
	Totaal kosten activiteit 3	€ -	€ 185.456	€ 34.560	€ 82.728	€ 137.288
Activiteit 4	Organiseren en inregelen vraag- en aanbodsturing					
	Totaal kosten activiteit 4	€ 21.776	€ 4.800	€ 39.264	€ -	€ 65.840
Activiteit 5	Projectleiding & coordinatie					
	Totaal kosten activiteit 5	€ 134.200	€ -	€ 5.000	€ -	€ 139.200
		€ -	€ -	€ -	€ -	
	TOTAAL KOSTEN DOEL 1	€ 186.976	€ 327.256	€ 104.824	€ 82.728	€ 536.328
Doel 2	Vitaliteit en duurzaamheid lokale gemeenschappen					
Activiteit 6	Gebruiken deelauto per lokaal netwerk	€ -	€ -	€ -	€ -	
	TOTAAL KOSTEN DOEL 2	€ 40.512	€ 4.596	€ 45.600	€ -	€ 90.708
Doel 3	Vergroten aantal & gebruik duurzame (wandel) arrangementen					
Activiteit 7	Route-arrangementen voor wandelaars & OV bezoekers					
	Totaal kosten activiteit 5	€ 18.000	€ -	€ 12.000	€ -	€ 30.000
Activiteit 8	Plaatsen toeristische "Wadden"-auto's en fietsen					
	Totaal kosten activiteit 6	€ 5.280	€ 74.100	€ 27.100	€ 31.400	€ 75.080
Activiteit 9	Marketing & Promotie toeristische arrangementen en routes					
	Totaal kosten activiteit 7	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	TOTAAL KOSTEN DOEL 3	€ 23.280	€ 74.100	€ 39.100	€ 31.400	€ 105.080
Doel 4	Verantwoording en rapportages					
Activiteit 10	Projectvoorbereiding, voortgangs- en eindrapportages					
	TOTAAL KOSTEN DOEL 4	€ 38.560	€ -	€ 8.000	€ -	€ 46.560
	TOTAAL KOSTEN PROJECT	€ 289.328	€ 405.952	€ 197.524	€ 114.128	€ 778.676

Bijgaande begroting geeft de activiteiten en de diverse investeringen weer.

Doel 1; Opslag en balanceren op transformator-niveau

Activiteit 1 tot en met 3 betreffen de aanschaf van accu's, laadpalen en deelauto's met deelaautosoftware. Het betreft met de inschatting van huidige prijzen:

- 4 containeraccu's van elk 50 Kwh (met huur voor periodes van steeds een half jaar)
- 2 DC-Vehicle-to-Grid laadpalen en 10 reguliere AC laadpalen. Inclusief alle software.
- Lease van 12 deelauto's met mogelijkheid tot terugladen (en accu's van 30 of 40 kWh).

Onder diensten zitten service, onderhoud en andere ondersteuning voor de projectperiode. Bijvoorbeeld service voor de accu's, auto's en onderhoud laadpalen. De baten van de verhuur van de deelauto's zijn hier opgenomen (oplopend per periode, maar gemiddeld 50% van de autolease kosten). De uitrol van auto's, laadpalen en accu's zal gefaseerd plaatsvinden.

In activiteit 4 zitten de kosten voor het organiseren en inregelen van de vraag en aanbodsturing inclusief onderzoek hiernaar.

In activiteit 5 zitten zowel de projectkosten voor uitrol en aanschaf van alle materialen, contractering ervan, vergunningen voor plaatsing laadpalen als ook de projectleiding voor het daadwerkelijk monitoren en sturen van het netwerken en het organiseren van de programma-verantwoordelijkheid.

De totale kosten voor doel 1; het sturen op vraag en aanbod bedraagt € 536.328,- .

Het is daarmee het grootste maar in onze ogen ook belangrijkste deel van de kosten.

In de dekking voor dit deel van de kosten zitten ondermeer;

- Een bijdrage van € 15.056,- van de Hanzehogeschool voor ondermeer onderzoek naar inregelen en uitvoering van de programma-verantwoordelijkheid voor coöperaties.
- Een co-financiering van de provincie Groningen (onder voorwaarde van subsidievertrekking voor het project) van € 49.800,- voor aanschaf van de 2 VtG laadpalen, deel van de aansturingsoftware en het projectmanagement voor het sturen op vraag en aanbod.
- Van aantal externe partijen als Greener (accu's), Juuve (autodeelsoftware), MijnDomein (lease auto's) zijn kortingen of bijdragen toegezegd met een totaal van € 123.020,-. Zie details in begroting zelf.
- Van de belangrijkste in te huren externe specialisten/projectleiders zal een korting van 10% worden bedongen op hun reguliere uurtarief. Zie bijlage met associatie-afspraken.
- Voor projectondersteuning en vooral ook kennisdeling naar alle leden dragen de coöperaties en met name ook Grek bij in eigen uren.

Doel 2 Vitaliteit en duurzaamheid gemeenschappen

In activiteit 6 zitten alle kosten om samen met de lokale energie coöperaties en partner de deelauto's te promoten en (vaste) gebruikers te werven zoals gemeentes, bedrijven, zorginstellingen en natuurlijk ook lokale bewoners. Hierbij zal per locatie ook inspanningen van vrijwilligers zitten. Daarnaast zal Mobiliteit VanOns (io) ondersteunende diensten inkopen en bieden aan haar coöperaties om prijsstelling, marketing, wervingsmateriaal en evenementen als testrijden en promotieavonden te organiseren.

In de dekking zitten met name de eigen uren van de coöperaties, 10% korting op inkoop specialisten en ook eigen uren van de Grek om kennisdeling te organiseren. De gemeente Hogeland heeft aangegeven gebruiker te willen worden van de coöperatieve deelauto's en heeft daarvoor voor het voorjaar van 2019 al een pilot begroot ter waarde van € 9.396,-. We zien dit als bijdrage in de voorbereidingskosten.

Doel 3 Vergroten en gebruik duurzame (wandel)arrangementen

In activiteit 7, 8 en 9 zitten alle kosten om in samenwerking met horeca-ondernemers en marketingpartners toeristische routes te ontwikkelen en te promoten. Kosten voor inhuur projectleiding hiervoor zitten in activiteit 7.

In activiteit 8 zitten kosten voor een bijzonder lokaal initiatief; het ombouwen van een oude VW Kever naar elektrisch. De kosten voor aanschaf van de accu zijn hier opgenomen. De werkgroep neemt zelf de uren voor de bouw voor haar rekening. Deze en 4 andere volledig elektrische auto's zullen na het maken van een ontwerp worden gewrapt (bestickerd) in een te ontwikkelen huisstijl. De kosten van ontwerp en uitvoering zitten in activiteit 8. Hierin zijn ook 25 fietsslots met GPS opgenomen. Bestaande of aan te schaffen fietsen van horeca-ondernemers zijn via deze slots met een app te vinden, openen en betalen.

Activiteit 9 heeft geen kosten. Partner TodN, Marketing bureau Groningen en het Routebureau hebben aangegeven de ontwikkelde routes in hun reguliere promotie-acties op te gaan nemen.

Doel 4 Verantwoording en rapportages

In activiteit 10 zijn kosten opgenomen voor de verlangde activiteiten-rapportages en voor 2 jaren een accountantsverklaring. Eigen bijdrage komt van Grek (mn op uren kennisdeling) en wederom van 10% korting op de inhuur van externe inhuurtarieven.

4.2 Financierings-/dekkingsplan

Bijgaand het totale financieringsplan. De financiering is sluitend en de bijdrage Waddenfonds bedraagt 64% van het geheel. Ook van bij de afzonderlijke activiteiten is de bijdrage van het Waddenfonds steeds ruim onder de 90%.

De dekking van de provincie Groningen is toegezegd, maar kon bestuurlijk niet meer worden vastgesteld. De bijdrage komt uit een gezamenlijk SMARTgrid en innovatie-project van 3 partijen. Dat maakte besluitvorming even lastig. Een brief van de provincie is wel als bijlage opgenomen. Zij hebben toegezegd dat deze bijdrage komende maanden geborgd zal worden en dat het project met VtG laadpalen sowieso zal gaan plaatsvinden.

De dekking van de coöperaties is toegezegd en beklonken in de samenwerkingsovereenkomsten. Brieven van zoveel mogelijk partners zijn bijgevoegd bij de aanvraag.

Wij hebben getracht, zo optimaal mogelijk gebruik te maken van het totaal beschikbare budget van € 500.000,-. Ons doel is tenslotte om op zoveel mogelijk locaties te kunnen testen met vraag en aanbodsturing, zoveel mogelijk accu-opslagcapaciteit te kunnen plaatsen en zoveel als mogelijke lokale partijen en coöperaties te kunnen laten starten met duurzame mobiliteit en het ontwikkelen van alternatieve, duurzame businessmodellen.

We hebben zoveel als mogelijk eigen inbreng georganiseerd en partners daarin ook hun bijdrage te laten doen. Wij zijn zeer verheugd op de medewerking en sympathie die we hebben ervaren, ook in financiële zin.

In de kosten is in geval van mee- of tegenvallers eenvoudig te spelen door meer of accu's, auto's, laadpalen, toeristische routes, locaties etcetera.

De ervaringen die we (financieel) gaan opdoen met dit project, zullen zeer goed schaalbaar zijn naar andere Waddenlocaties en coöperaties. Juist het goed zicht krijgen op de potentie van sturing en de verdienmodellen, gaan ons daarbij helpen. De bijdrage van het Waddenfonds en andere financier is daarbij doorslaggevend, omdat lokale coöperaties vrijwel geen eigen startkapitaal hebben en met het geld van leden maar beperkt risico's kunnen nemen. In dit project bundelen we kennis en krachten.

Financiering		Subsidie Waddenfonds	Co- financiering provincie Groningen	Co- financiering Hanze Hogeschool	Eigen bijdrage ElK/Grek/ Coöperaties	Eigen bijdrage externe partners	Totale financiering	% Wadden- fonds
Doel 1	Opslag en balancerings op transformator niveau							
Activiteit 1	Plaatsen mobiele accu's voor opslag en laden auto's							
	Totaal kosten activiteit 1	€ 83.000	€ -	€ -	€ -	€ 26.000	€ 109.000	76,1
Activiteit 2	Plaatsen laadpalen met sturing op laden en ontladen							
	Totaal kosten activiteit 2	€ 47.000	€ 38.000	€ -	€ -	€ -	€ 85.000	55,3
Activiteit 3	Plaatsen elektrische deelauto's (Ev) met deelsoftware							
	Totaal kosten activiteit 3	€ 53.936	€ -	€ -	€ -	€ 83.352	€ 137.288	39,3
Activiteit 4	Organiseren en inregelen vraag- en aanbodsturing							
	Totaal kosten activiteit 4	€ 40.896	€ 1.800	€ 15.056	€ 6.720	€ 1.368	€ 65.840	62,1
Activiteit 5	Projectleiding & coordinatie							
	Totaal kosten activiteit 5	€ 105.700	€ 10.000	€ -	€ 11.200	€ 12.300	€ 139.200	75,9
	TOTAAL KOSTEN DOEL 1	€ 330.532	€ 49.800	€ 15.056	€ 17.920	€ 123.020	€ 536.328	61,6
Doel 2	Vitaliteit en duurzaamheid lokale gemeenschappen							
Activiteit 6	Gebruiken deelauto per lokaal netwerk	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
	TOTAAL KOSTEN DOEL 2	€ 36.960	€ -	€ -	€ 40.512	€ 13.236	€ 90.708	40,7
Doel 3	Vergroten aantal & gebruik duurzame (wandel) arrangementen							
Activiteit 7	Route-arrangementen voor wandelaars & OV bezoekers							
	Totaal kosten activiteit 5	€ 27.000	€ -	€ -	€ -	€ 3.000	€ 30.000	90,0
Activiteit 8	Plaatsen toeristische "Wadden"-auto's en fietsen							
	Totaal kosten activiteit 6	€ 64.040	€ -	€ -	€ 5.280	€ 5.760	€ 75.080	85,3
Activiteit 9	Marketing & Promotie toeristische arrangementen en routes							
	Totaal kosten activiteit 7	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
	TOTAAL KOSTEN DOEL 3	€ 91.040	€ -	€ -	€ 5.280	€ 8.760	€ 105.080	86,6
Doel 4	Verantwoording en rapportages							
Activiteit 10	Projectvoorbereiding, voortgangs- en eindrapportages							
	TOTAAL KOSTEN DOEL 4	€ 39.680	€ -	€ -	€ 3.360	€ 3.520	€ 46.560	85,2
	TOTAAL KOSTEN PROJECT	€ 498.212	€ 49.800	€ 15.056	€ 67.072	€ 148.536	€ 778.676	64,0

5. Risicoanalyse

Onderstaand een top 10 van de in onze ogen aanwezige risico's en hun maatregelen.

Risico	Kans	Effect	Maatregel
1. Geen toestemming voor experimenteer-ruimte en programma-verantwoordelijkheid	laag	groot	In Q1 en Q2 2019 starten met aanvraag-proces. Steun RVO inschakelen. Projectscope aanpassen indien risico optreedt.
2. Begroting of dekking pakt in praktijk anders uit dan nu voorzien, gezien groot aantal partners, leveranciers en bijdrages	middel	laag	Het project is door minder accu's, auto's, laadpalen, locaties zeer goed schaalbaar in kosten.
3. Vergunningen voor aansluiting accu's en laadpalen verloopt te traag of op geschikte locaties niet te verkrijgen	middel	laag	Is ruim gepland in planning (half jaar), voorbereiding al in Q1-Q2 2019 starten. Indien geen eigen laadpalen beschikbaar; balanceer-software kan ook op bestaande laadpalen aangesloten worden
4. Losse accu's en balanceren leveren te weinig effect en voordeel	middel	laag	Accu-huur stoppen, testen op andere locaties of bij wens grotere capaciteit; geld besteden aan grote (330Kwh) accu.
5. Onvoldoende gebruikers voor deelauto's per locatie	middel	laag	Auto's anders verdelen over locaties, langzamer opschalen of afschalen.
6. Software en andere systeembenodigheden werken niet of niet zoals nu voorzien en beloofd	middel	middel	Tijdens offerte en contractering afspraken maken over prestaties en ontbinding. Open blijven staan voor alternatieve partners vinden.
7. Lokale coöperaties hebben onvoldoende tijd of prioriteit voor lokale werving gebruikers	middel	middel	Binnen doelgebied verplaatsen naar andere coöperaties of bij wel actieve coöperaties meer auto's plaatsen.
8. Onvoldoende animo van ondernemers voor maken routes	laag	middel	Auto's in te zetten voor reguliere project. Met paar welwillende ondernemers starten op kleinere schaal.
9. Onvoldoende gebruik van toeristen voor arrangementen of auto's	middel	laag	Auto's blijven inzetbaar als buffer-accu of voor gebruik bewoners per locatie
10. Wandelaars/reizigers per OV kennen mogelijkheden en aanbod wadden-auto's niet of auto's niet beschikbaar op juiste locatie	middel	laag	Zeer gericht promotie inzetten op wandelaars en social media inzet van toeristen die auto's wel hebben benut.

Bijlagen

- 1. Businesscase**
- 2. Begroting**
- 3. Bijlage staatssteun**
- 4. Jaarrekening EIK**
- 5. Samenwerkingsovereenkomst**
- 6. De-minimisverklaringen**
- 7. Uittreksel KvK EIK**
- 8. Steunbrieven met bijdragen betrokkenen**
- 9. Fact sheet Greener**
- 10. Verklaring van associatie ITM management & Informatics BV, de Contactfabriek en EIK**
- 11. Begroting bijdrage Hanze Hogeschool Groningen**
- 12. Verdeling subsidie NCG tussen partners van Grek**

Bijlage 1: Businesscase

Met dit project hebben we de doelstelling om elektriciteit op het net dusdanig te balanceren zodat transformatoren ontlast worden (0 op de trafo). Dit willen we bewerkstelligen door gebruik te maken bidirectionele laadpalen (Vehicle-to-grid). Deze innovatieve laadpaal zorgt ervoor dat opgeslagen energie weer terug geleverd kan worden aan het net. Zoals in het projectplan reeds is omschreven zullen de deelauto's voor de pilot op verschillende manier worden ingezet.

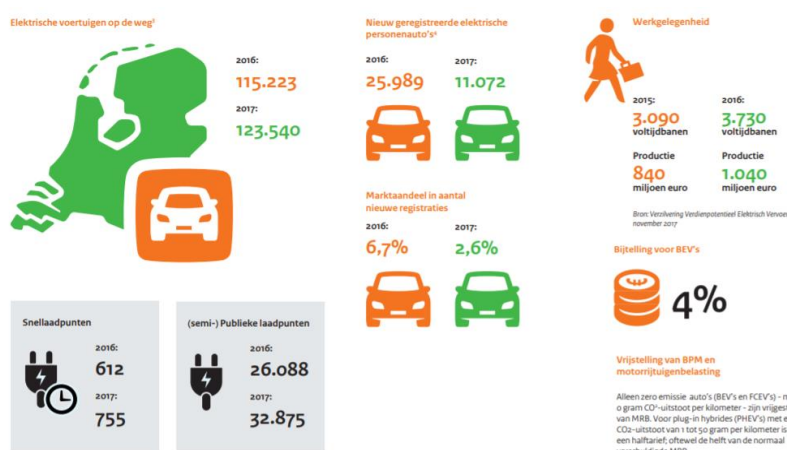
De innovatieve meerwaarde van het project is zeer groot en resulteert in een duurzame ontwikkeling in het Waddengebied. Naar verwachting zal het project een transitie teweeg brengen naar een duurzame energiehuishouding in het waddengebied en direct aangrenzende gebieden. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de algemene markttrend elektrisch rijden en laadinfrastructuur. Vervolgens zal dieper worden ingegaan op de trend ten opzichte van deelauto's en de groei van toerisme in de provincie Groningen.

1. Markttrends

1.1 Elektrisch rijden

De opkomende markt van de elektrische auto zorgt voor een grote vermindering van de uitstoot van CO₂ zoals dit gebeurt bij brandstoffen als benzine en diesel en verbetering van de luchtkwaliteit. Nederland wordt internationaal gezien als een grote speler op het gebied van elektrische mobiliteit. Samen met China en Frankrijk toont Nederland de sterkste groei in volledig elektrische voertuigen in 2017. Daarnaast is er op het gebied van laadinfrastructuur geen land met dezelfde dichtheid aan laadpunten. In Nederland is meer dan 1 (semi)publiek laadpunt per elektrische auto beschikbaar.¹ Huidige en nieuwe industrieën zullen in toenemende mate moeten inspringen om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan de transitie die gaande is.

Figuur 1: Elektrisch vervoer in cijfers 2017 (bron: RVO)



Het is de ambitie van de Nederlandse overheid om in 2030 alleen nog emissieloze auto's te verkopen. Bedrijven, kennisinstituten, maatschappelijke instellingen en overheid werken als

¹ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

² Bron: CBS, RDW, Oplaadpalen.nl; bewerking RVO

³ Personenauto BEV, PHEV, FCEV, bedrijfsauto <3,5 ton, aquadricycles, bus, motorfiets

⁴ Personenauto BEV en PHEV

onderdeel hiervan samen aan een versnelde toename van elektrisch vervoer. Doel hierbij is het leveren van een bijdrage aan de klimaatdoelen en het benutten van de bijbehorende economische kansen. Figuur 1 laat zien dat deze doelstelling zijn vruchten afwerpt. Het aantal elektrische auto's is Nederland wederom gegroeid.

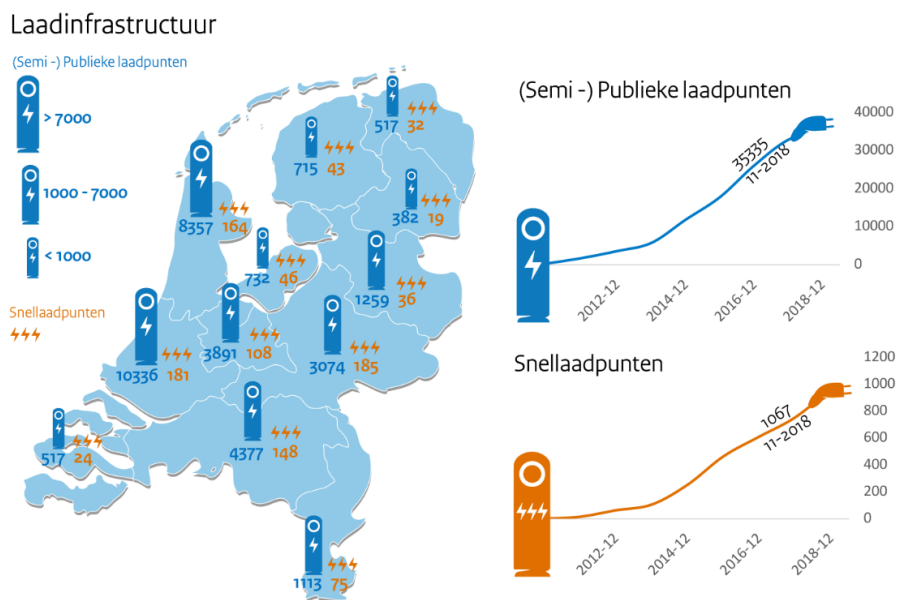
1.1.2 Kansen door Innovatie

Elektrisch rijden is een innovatie die economische kansen biedt voor het Nederlandse bedrijfsleven. Nederlandse bedrijven zijn onder meer actief in laadinfrastructuur, laaddienstverlening, advisering, productie van elektrische trucks en bussen, productie van componenten en productie van lichte elektrische voertuigen, waaronder elektrische scooters.⁵

1.1.3 Laadinfrastructuur

In samenhang met de ontwikkeling van elektrisch rijden is ook het aantal oplaadpunten sterk gestegen en de techniek van opladen verbeterd. Dit heeft er toe geleid dat Nederland op dit moment een internationale koploper is op het gebied van elektrisch rijden en de infrastructuur hiervoor.⁶

Figuur 2: statistieken tot en met november 2018 (bron: RVO)



1.2 Deelauto's

Op dit moment zijn er veel ontwikkelingen op het gebied van autodelen. Het draagt bij aan de omslag van autobezit naar autogebruik wat tot veel maatschappelijke voordelen leidt (stimuleren van een deeleconomie). Daarnaast past het binnen de trends van de samenleving en binnen de overheid. Het aantal gemeenten dat zich met autodelen bezig houdt groeit. Steeds meer mensen delen een auto, nu voornamelijk nog in de grote steden. Groningen staat in de top 10 met 301 deelauto's per 100.000 inwoners. Het autodelen is afgezien van de stad, in de provincie zelf minder populair dan elders in het land.⁷ Op het platteland zijn minder deelauto's beschikbaar. De meeste deelauto's worden door particulieren zelf aangeboden via SnappCar en MyWheels.

⁵ Elektrisch vervoer in Nederland – Highlights 2017 (RVO)

⁶ Visie op laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (RVO, november 2016)

⁷ <https://www.crow.nl/thema-s/mobiliteit/autodelen>

1.2.1 Ontwikkelingen technologie

Technologische ontwikkelingen maken nieuwe vormen van autodelen mogelijk en leiden tot allerlei nieuwe initiatieven rondom het delen van voertuigen. De opkomst van de smartphone maakt het gebruik van de deelauto eenvoudiger (denk hierbij aan het boeken, reserveren, verlengen en betalen van een deelauto).

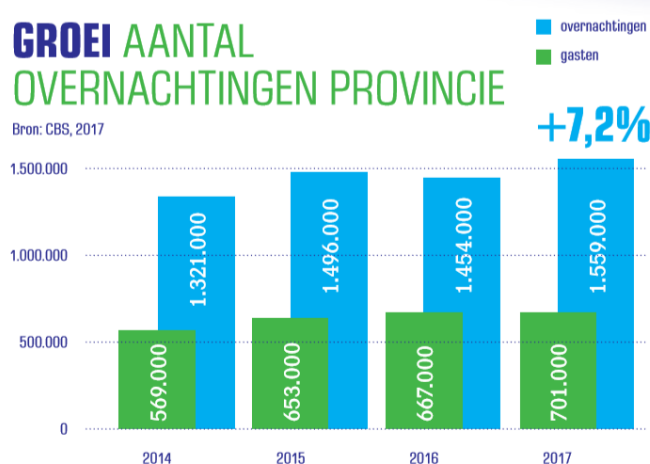


1.3 Toerisme – profiteren van groei

Met het initiatief van Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o. wordt middels het inzetten van elektrische deelauto's op de route van het Pronkjewailpad pad een knelpunt opgelost. Doordat er in samenwerking met 'Tocht om de Noord' een arrangement zal worden opgesteld waarbij wandelaars gebruik kunnen maken van een elektrische deelauto op de route ontstaat voor beide partijen een win-win situatie. Doordat de route logistiek gezien nu eenvoudiger te doorlopen is zal de beleving en bewustwording van de kernkwaliteiten en de verhaallijnen van het waddenerfgoed Waddenzee worden bevorderd. Daar komt bij dat het aantal toeristen per jaar toeneemt.

Volgens het CBS stond 2018 in het teken van de grootste groei van het aantal toeristen in 10 jaren tijd. Ook in de provincie Groningen groeit het toerisme. Het aantal toeristische overnachtingen is met 7,2% gestegen (bron: Marketing Groningen). Deze toeristische overnachtingen bieden een goed potentieel, waar coöperatie Energie Initiatief Kantens middels de uitvoering van dit project van zal profiteren.

Figuur 3: groei aantal overnachtingen provincie Groningen (bron: Marketing Groningen)



2. Businesscase canvas model

Hieronder wordt als een soort samenvatting een in de vorm van een Business Model Canvas het businessmodel geïllustreerd van Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o. en haar partners.

Tabel 1: Business canvas model Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o.

1. Klantsegmenten • Deelauto's Lokale bewoners en bedrijven, gemeente Hogeland zelf, zorginstellingen, toeristen. • Routes; Toeristen Waddengebied (die belang hechten aan duurzaamheid / carbon footprint). Horeca-ondernemers in het Waddengebied die zich bezighouden met duurzame toerisme en hun bezoekers duurzaam vervoer willen bieden • Sturing op net; Netbeheerders in het Waddengebied. Zij zoeken hard naar oplossingen voor verbeteringen van het net. Energie coöperaties die door sturing meer eigen regie en verdienmodel opbouwen.	2. Waardepropositie • Deelauto en laadpalen; Ontstaan van een nieuw coöperatief productaanbod in het Waddengebied en daarbuiten. Verdiensten blijven in de regio. • Deelauto is zichtbare reclame voor coöperaties. Verhoogt bekendheid en kans op nieuwe leden. • Sprake van een verdienmodel op de stroom (eigen stroom opwekken en verkopen via laadpaal), • Stimuleren sociale cohesie. Lokale coöperaties verbinden lokale partijen als gezamenlijke gebruikers. • Routes; Hogeland profileert zich toerisme gebied waar je CO-vrij kunt komen en reizen.	3. Klantrelatie • Contact met afnemers: persoonlijk voor auto's via de lokale energie coöperaties. Voor relatie met toeristen is dat het Pronkjewailpad en de organisatie daarachter (daarbij sturen lokale horecaondernemers aan op arrangementen). • Bewoners en bedrijven kunnen structureel klant worden van deelauto aanbod via abonnementen. Of voor (lokale) energie via Energie VanOns.	4. Kanalen • Lokale energie coöperaties. Zij werven bewoners en organiseren bijeenkomsten, testritten etc gericht op het activeren van de gebruikers van de deelauto's. • Horeca ondernemers gevestigd langs de toeristische plekken in het Waddengebied (Pronkjewailpad). • Marketingbureau Groningen (heeft budget beschikbaar voor vermarkten van het Waddengebied). • Benadering gebeurt op de volgende manieren: persoonlijk / flyers / social media / lokale krant. Daarnaast krijgen bewoners een persoonlijke uitnodiging voor informatie-avonden, etc.
5. Verdienmodel • Aanbieden arrangementen (Pronkjewailpad) biedt oa extra horeca omzet en bezoekers • Auto moet binnen het arrangement pakket kostendekkend zijn. • Bezetting elektrische deelauto door toename vaste en incidentele gebruikers • Verkoop van stroom in laadpalen, waarbij de marge zit op de inkoopprijs en de verkoopprijs.	6. Kernactiviteiten • Exploiteren deelauto's en laadpalen per lokatie. • Faciliteren toeristische arrangementen met de Waddenauto's. • Voortzetten programma-verantwoordelijkheid als verdienmodel voor energie-coöperaties. • Mobiliteit VanOns als organisatie voor diensten aan individuele coöperaties.	7. Middelen • Lease deelauto's. • Aanbieden arrangementen Pronkjewailpad. • Laadpalen. • Opslag accu's. • Mogelijkheid terug leveren energie. • Kennis ontwikkeling exploitatie deelauto's • Kennis ontwikkeling programma-verantwoordelijkheid.	8. Partners • Auto, accu en software / autoleveranciers • Groninger Energiekoepel U.A. • Energie Van Ons. • Hooglandster Energie Coöperatie U.A. • Coöperatieve vereniging Duurzame Energie Coöperatie Schiermonnikoog. • Greener Power Solutions. • Hanzehogeschool Groningen. • Tocht om de Noord (Pronkjewailpad).
9. Kostenmodel • Accu's (meest kostbaar), moet blijken of die zich terugverdienen. • Auto's (bezettingsgraad nodig) • Laadpalen; (terugverdiendtijd via project achterhalen). • Programma-verantwoordelijkheid vergt vooral opzetten organisatie.	10. Duurzaamheid • Elektrisch rijden verlaagt CO uitstoot. • Autodelen versnelt vervanging fossiele auto's • Routes verhogen komst en reizen van CO-vrij toerisme • Opslag accu's kan groei nieuwe opwekprojecten bespoedigen.	11. Innovaties • Balanceren van elektriciteit op het net zodat transformatoren ontlast worden (0 op de trafo) • 1^e coöperatie die programma-verantwoordelijkheid oppakt. • 1^e noordelijke bi-directionele laadpalen (Vehicle-to-grid) • Grootschaliger opzet deelauto-project in landelijk gebied (via pilot en oprichting Mobiliteit VanOns)	

3. SWOT analyse

Met onderstaande SWOT analyse geven wij inzicht waar de kracht van dit project ligt. Daarbij zijn ook de zwaktes, bedreigingen en kansen in beeld gebracht die het project met zich mee brengt.

Figuur 4a: SWOT analyse thema 5; Balanceren met accu's en deel-auto's

	Positief	Negatief
Intern	Sterktes • Concreet project met balanceren op transformator niveau • Ontlast bestaande stroomnetwerk • Verbreden lokale rol coöperatie door aangaan samenwerkingen. • Sluiten van de keten van opwekken • Schonere lucht door CO2 rijden • Versnelt transitie CO2 vrij rijden • Deelauto kans voor wegdoen (2^e) fossiele auto. Versnelt CO-vrij rijden • Versterking sociale netwerken (sociale cohesie) door stimuleren deel-economie	Zwaktes • Kostprijs accu-opslag is nog hoog. Of dit nu verdienmodel oplevert moet blijken. • Succes om met auto's te balanceren op het netwerk is afhankelijk van gebruik auto's (accu's leegrijden). • Gebruik en tempo van gebruik deelauto's is deels afhankelijk van inzet vrijwilligers van coöperaties. • Aantal locaties waar zowel net (bijna) vol zit als ook deelauto's kans maken is mogelijk klein. • Programma-verantwoordelijke rol vraagt werving specialistische kennis.
Extern	Kansen • Verwachte daling prijspeil accu's en elektrische auto's. • Aanwakken latente behoefte aan deelauto's. • Programma-rol kan zelfbeschikking en verdienmodellen coöperaties boost geven. Minder afhankelijk. • Ontstaan van een groot netwerk van deelauto's (en fietsen) op meerdere locaties. Is aanvulling op OV net en hub-gedachten van provincie(s).	Bedreigingen • Deelauto is nog onbekend fenomeen, groei gebruikers kan (te) langzaam gaan • Ontwikkelingen t.o.v. de waterstofauto, wachten potentiële gebruikers nog af? • Beeldvorming over accu's en de schadelijkheid daarvan. • Gemeente of netbeheerder kan voor vertraging zorgen als het gaat om vergunningen voor plaatsen van laadpalen of accu's. • Toekenning experiment status elektriciteitsnet aanvragen. Daarmee optimaal balanceren op het net zelf.

Figuur 4b: SWOT analyse; Aanbod toeristische arrangementen

	Positief	Negatief
Intern	Sterktes • Arrangementen verbinden horeca-ondernemers onderling en samen aan promotie erfgoed en Waddengebied. • Gemengd gebruik van deelauto's door toeristen en bewoners verhoogd bezettingsgraad. • Route arrangement stimuleert bezoek voor OV bezoekers en wandelaars. • Variatie van toeristisch aanbod groeit • Auto's en fietsen mag je op ene locatie oppakken en op ander achterlaten.	Zwaktes • Deels gebonden aan toeristische seizoenen; minder bezetting in winter. • Veel toeristen komen nu (nog) met eigen auto. Doelgroep is misschien nog klein. • Start is met klein aantal toeristen-auto's, (4) afstemming om juiste locaties te vinden voor start is misschien lastig. • Medewerking van horeca-ondernemers is doorslaggevend voor succes. • Promotie van routes kan ondersneeuwen bij andere promotie-acties van partijen. • Toeristen of hun gastheren zullen moeten reserveren in de deelauto-app. Dat vergt gewenning.
Extern	Kansen • De arrangementen van het Pronkjewailpad kunnen ook op het andere cultuurhistorisch erfgoed van het Waddengebied worden geprojecteerd. • Bezoeker van zowel eilanden, steden als grotere parken kunnen 'ander' dagje uit in hippe auto. • Bezoekers kunnen via arrangement of rit met kleurrijke Wadden-auto kennismaken met elektrisch rijden. • Grote kans op social media hypes; met de Wadden-auto op de foto! • Kan op samenwerking met NS of Arriva; "Ik reis zonder CO2, naar de Waddenzee".	Bedreigingen • Horeca-ondernemers verdienen vooral aan slapen en eten, niet zozeer aan de deelauto's of fietsen. • Toeristen komen toch graag voor 'de eilanden'; het verleiden ze (ook) in Hogeland te laten recreëren moet nog groeien. • Er is recent vanuit de stad Groningen ook een bustour langs hoogtepunten in het Hogeland gelanceerd. Concurrentie of juist versterkend qua aandacht? •

4. Exploitatie

We hebben veel energie gestoken in de begroting, om zo goed mogelijk alle aanloopkosten in beeld te krijgen. Voor alle te voorziene resultaten na de projectuitrol, zal juist tijdens het project de business case duidelijker moeten worden. We kiezen er daarom voor vooral een toelichting te geven. En een zeer eenvoudige aanzet voor de exploitatie.

In de voorbereidingfase en oprichting van Mobiliteit VanOns zullen de prijsmodellen worden vastgesteld. Medio 2019 liggen er dus concretere prognoses en een exploitatie. Gedurende de tussenevaluaties kunnen we rapporteren en bijsturen op die exploitatie. Met het inzetten van meer of minder auto's en laadpalen is eenvoudige bijsturing mogelijk.

In het project gaan we leren wat de uurprijs van de deelauto moet zijn (huidige marktprijzen variëren van € 2,- per uur tot € 16,-!), hoeveel kilometers de auto's gaan rijden, de verhouding tussen vaste abonnementen en losse huurders etc etc. Ook zullen we juist gaan variëren met de prijzen om de bezetting (aantal uren verhuur) zo hoog mogelijk te krijgen. In de op te richten coöperatie Mobiliteit VanOns gaan we deze dienstverlening en ervaringen bundelen. Voor het exploiteren van de laadpalen kunnen we leren van Grunneger Power, die al 11 laadpalen in de stad exploiteert. Zeker de helft van die laadpalen is rendabel, prijzen zijn daar bekend. Maar hoe het in het platteland zal zijn, moet gaan blijken.

Voor de toeristische arrangementen liggen de verdiensten feitelijk niet bij de coöperaties. De verhuur van de deelauto's zorgen voor extra gebruiksuren, juist in de zomerperiode (als bewoners meer fietsen en minder de deelauto nodig hebben). Het afnemen van de arrangementen levert verdiensten voor horeca op, extra logies etc. De exploitatie ervan hebben we daarom niet in onderstaande toelichting opgenomen.

Het balanceren op het net met de accu's en auto's lost feitelijk een probleem van de netbeheerder op (Enexis/Liander). Het verzwaren van het net is zeer kostbaar, wij kennen die kosten (nu) niet. Ze zijn onderdeel van het spel tussen netbeheerder en politiek; wie gaat dit issue (snel) oplossen en betalen?

Door de problemen op het net, dreigen verstrekte subsidies voor opwekprojecten niet benut te kunnen worden. Ook daarmee is maatschappelijk veel geld gemoeid. Maar vooral remt het de energietransitie in ons gebied en frustreert het lokale, welwillende partijen als de energie coöperaties. Lastig te becijferen zonder natte vingers. Door het heft in handen te nemen in dit initiatief, gaan we leren hoe we bestaande net optimaliseren of verzwaring van het net kunnen minimaliseren.

De investeringen die we doen in huur van accu-opslag is vooral gedurende de projectperiode, om de programma verantwoordelijkheid en het balanceren in de vingers te krijgen. Accu's zijn nu duur (een direct beschikbare 330Kwh container kost nu € 14.000,- huur per maand! Koop ruim 3 ton.). Uit het project moet blijken op welke schaal we inkomsten kunnen genereren door te balanceren en de aan- en verkoopmomenten van stroom (die prijs fluctueert per kwartier op de energiemarkt). Zie eerder dit plan voor die leerpunten.

Resultaten komen vanuit de begroting. Zie Excel bestand.

Exploitatiegroting	2020 & 2021 eind 2021		2022	2023
	<i>Project</i>	<i>Break even</i>	<i>Groei</i>	<i>Groei</i>
	16 auto's 12 laadpalen 4 accu's	16 auto's 12 laadpalen 4 accu's	24 auto's 18 laadpalen 6 accu's?	32 auto's 24 laadpalen 8 accu's?
Kosten				
Accuhuur (per half jaar)	€ 72.000	€ 72.000	€ 108.000	€ 144.000
Service accu's	€ 6.000	€ 6.000	€ 9.000	€ 12.000
Deelauto's (start 12 stuks)	€ 97.104	€ 97.104	€ 145.656	€ 194.208
Waddenauto's (start 4 stuks)	€ 51.840	€ 51.840	€ 77.760	€ 103.680
Autodeelsoftware 12 auto's	€ 34.560	€ 34.560	€ 51.840	€ 69.120
Autodeelsoftware 4 auto's	€ 14.400	€ 14.400	€ 21.600	€ 28.800
Service aansturingsoftware laadpalen	€ 4.320	€ 4.320	€ 6.480	€ 8.640
Afschrijving laadpalen (8 jaar)	€ 8.125	€ 8.125	€ 8.125	€ 8.125
Totaal bedrijfskosten	€ 288.349	€ 288.349	€ 428.461	€ 568.573
Omzet				
Deelauto's (van 50 naar 100%)*	€ 82.728	€ 131.664	€ 210.662	€ 337.060
Waddenauto's (van 50 naar 100%)*	€ 28.800	€ 66.240	€ 105.984	€ 169.574
Omzet uit stroomverkoop?	€ 12.000	€ 12.445	€ 19.912	€ 31.859
Omzet uit balanceren ?	€ 50.000	€ 78.000	€ 124.800	€ 199.680
Totaal omzet	€ 173.528	€ 288.349	€ 461.358	€ 738.173
Resultaat	-€ 114.821	€ 0	€ 32.897	€ 169.600

* Omzet is gedurende projectperiode op 50% gezet van de autokosten.
Is eind 2021 kostendekkend incl software.

4.1 Toelichting exploitatie – beschrijving project na afloop project realisatie

Er zijn 2 concrete omzet-activiteiten waarvan we in de begroting en vooraf al enig inzicht hebben. Zoals hiervoor beschreven, juist dat inzicht vergroten en de business case rondmaken is ons doel. De stijgende belangstelling voor elektrisch rijden, de daling van kosten, de belangstelling voor deelauto-concepten; we hebben het momentum om als lokale partijen te gaan profiteren van de ontwikkelingen en techniek. In de evaluatie-momenten kunnen we hierop bijsturen.

Omzetactiviteit A; Verhuur van de deelauto's

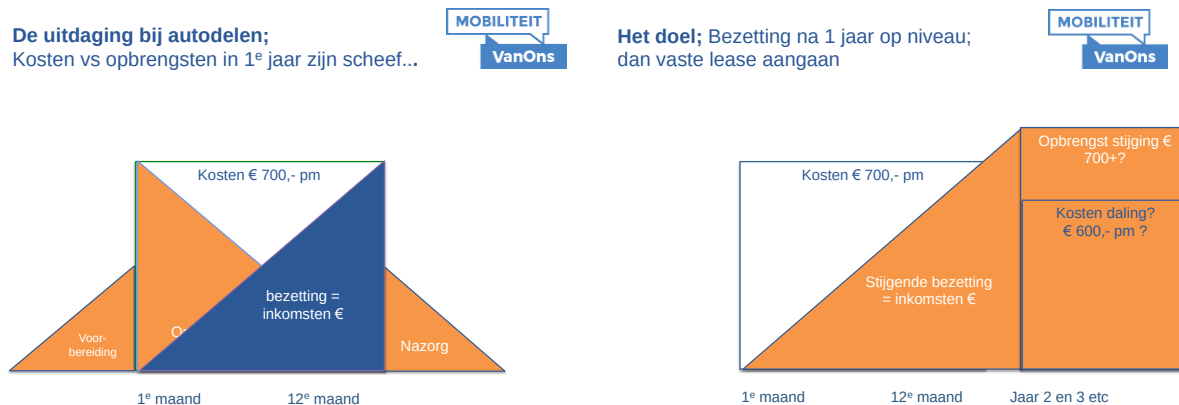
Inkoop en omzet door gebruik van de deelauto is de 1^e omzetgenerator. Aan het einde van het project zijn er laadpalen en 16 deel-auto (waarvan 4 toeristisch) uitgerold. In de begroting is opgenomen is dat de auto's gedurende de projectperiode gemiddeld 50% omzet halen. De kosten per elektrische deelauto + software en service liggen rond de € 800,- (ex btw) per auto. (zie in de begroting oa lease incl verzekering ca € 600,- , software incl helpdesk ca € 160,-).

De autodeelsoftware-leverancier rekent een deel vast tarief en een deel afhankelijk van de omzet. Staan de auto's in begin veel stil, dan zijn de kosten lager dan die € 160,- Boven het breakeven-point verdienen we per euro omzet € 0,85 (15%). Prijsmodellen van de verhuur en contracten met partijen worden later geconcretiseerd.

De opbrengst is daarom gemiddeld begroot € 400,- per maand. Aan het einde van de projectperiode moet de omzet op de auto's gegroeid zijn en gelijk zijn aan € 800,- per maand. De lokale werving moet zorgen voor mix van vaste en losse gebruikers. Doelstelling is dat de auto's minimaal kostendekkend. Zie beide figuren. De inspanning per locatie zit in de beginfase, daarna is een bestendige omzet het te verwachten resultaat.

Indien er locaties zijn waar meer klanten zijn dan beschikbare auto's, dan kan met minder rendabele auto uit een andere locatie geschoven worden. De gemiddelde kosten en van de auto's en de opbrengst moet in jaar 3 en 4 minimaal gelijk zijn. Natuurlijk is een lichte plus het doel!

PS Omdat we de auto's flexibel kunnen leasen, is het risico van teveel auto's die echt niet renderen overzichtelijk. Tegen een eenmalige afkoopsom van € 1.000,- kunnen we een auto terugleveren en de lease beëindigen.



Figuren; Inspanning werving deelauto zit aan begin, groei en gewenning gebruikers leidt tot verdienmodel.

NB Fietsen en GPS sloten

In de begroting zijn kosten en inkomsten opgenomen voor de aanschaf van 25 fietssloten met GPS, die via een app te vinden, openen en betalen zijn. We hebben geen kosten voor aanschaf van de fietsen opgenomen; We willen bestaande of aan te schaffen fietsen van horeca-ondernemers zo aan elkaar koppelen. Ook hier is geschat in de projectperiode dat 50% (=€ 2.600,-) inkomsten via de verhuur binnenkomen. Dat is per fiets € 5,77 per maand. Na project moet inkomsten op € 11,50 zitten. Bij een huurprijs van €4,- voor een halve dag is dit breakeven bij 3x fietsverhuur per maand (of 6x verhuur alleen in de zomerperiode per maand)

Omzetactiviteit B: Verkoop stroom voor de elektrische deelauto's.

Inkoop en verkoop van de stroom voor de elektrische deelauto's is een 2^e omzetgenerator. Verkoop en omzet op stroom kan op meerdere manieren. In de projectperiode gaan we de mix van deze omzetposten ervaren;

1. Via een van de eigen laadpalen, aan te schaffen via dit project. In de prijs per Kwh zit een verschil tussen inkoopprijs (eigen) stroom en de verkoopprijs aan de laadpaal. Aan de laadpaal (socket 1) staat standaard de deelauto te laden en klaar voor gebruik. Aan de 2^e socket kunnen lokale gasten, bezoekers, bedrijven laden. De prijs en marge voor de gastladers kan hoger zijn, dan de prijs die je voor de deelauto zelf doorbelast. Die marge ligt rond de € 0,15 per Kwh.
2. Naast een uurtarief voor de huur van de auto, is er in de prijsstelling een kilometertarief. Zo komt er een opslag tussen het verbruik van de auto (x wh per kilometer) en de prijs die je per kilometer aan de gebruiker doorrekend. Advies van andere autodeel-aanbieders is ook op de km-prijs marge aan te houden. De verhouding van uurtarief en km tarief zullen gebruiker moeten verleiden te gaan huren.

3. Via de eigen laadpas die in de auto ligt, maar bij een publieke laadpaal binnen de provincie Groningen en Drenthe. Op die palen (nieuwe uitrol van 1000 laadpunten komende 2 jaar) kun je als gebruiker aangeven welke stroomleverancier je wil. Door Energie VanOns te kiezen is er extra omzet van lokaal opgewekte stroom. In die prijs zal ook een marge komen. Wij verwachten nu ca 0,15 cent.
4. Hoe slimmer we balanceren en het moment van inkoop bepalen hoe goedkoper de stroom is waarmee we de (eigen) auto's laden. Ook hiermee is dus een (grotere) marge te maken tussen verkoopprijs aan de laadpaal en de inkoopprijs.
5. Hoe meer gastladers we aan 'onze' laadpaal hebben des te meer stroom we verkopen. We denken dat rijden op 'lokale groene stroom' een waardevolle propositie is. Die wordt momenteel onderzocht in het project Solar Miles van de Hanzehogeschool. Het bepalen van een interessante prijsstelling voor 'lokale groene' stroom vs een interessante marge zal ook een omzet-factor worden.
6. Andere klanten van Energie VanOns die (privé) elektrisch rijden, kunnen thuis en onderweg stroom van Energie VanOns 'tanken'. Ook hier is marge te maken op de stroom. Dit is feitelijk geen inkomstenstroom voor ons project, maar wel komt deze energie van lokale opwekprojecten van de coöperaties (bv postcoderoos-projecten). Meer elektrisch rijden is dus meer opwek-inkomsten.

Rekenvoorbeeld:

Bij 2x 10 ct marge en bij 10.000 km per jaar met 200wh verbruik per kilometer is dit 2000 Kwh per jaar per auto. Bij € 0,2 ct x 2000 x 1 auto = € 400,- inkomsten per jaar per auto. Daarnaast zijn er nog verdiensten van andere auto's die als gast laden op de 2^e socket van de laadpaal. Stel die inkomsten op € 350,- per jaar. Totaal € 750,- per jaar x 16 laadpunten/auto's = € 12.000,- per jaar.

Naast afschrijving op de laadpaal zijn er nog de servicekosten voor die paal van circa € 145,- per jaar. Zie verder exploitatie.

Bijlage 2: Begroting

BEGROTING		Project- management	Inkoop materiaal	Inkoop diensten	Verwachte inkomsten	niet verrekenbare BTW	Totale kosten
Doel 1	Opslag en balancerings op transformator niveau						
Activiteit 1	Plaatsen mobiele accu's voor opslag en laden auto's						
	Totaal kosten activiteit 1	€ 31.000	€ 72.000	€ 6.000	€ -		€ 109.000
Activiteit 2	Plaatsen laadpalen met sturing op laden en ontladen						
	Totaal kosten activiteit 2	€ -	€ 65.000	€ 20.000	€ -		€ 85.000
Activiteit 3	Plaatsen elektrische deelauto's (Ev) met deelsoftware						
	Totaal kosten activiteit 3	€ -	€ 185.456	€ 34.560	€ 82.728		€ 137.288
Activiteit 4	Organiseren en inregelen vraag- en aanbodsturing						
	Totaal kosten activiteit 4	€ 21.776	€ 4.800	€ 39.264	€ -		€ 65.840
Activiteit 5	Projectleiding & coordinatie						
	Totaal kosten activiteit 5	€ 134.200	€ -	€ 5.000	€ -		€ 139.200
		€ -	€ -	€ -	€ -		
	TOTAAL KOSTEN DOEL 1	€ 186.976	€ 327.256	€ 104.824	€ 82.728		€ 536.328
Doel 2	Vitaliteit en duurzaamheid lokale gemeenschappen						
Activiteit 6	Gebruiken deelauto per lokaal netwerk						
	TOTAAL KOSTEN DOEL 2	€ 40.512	€ 4.596	€ 45.600	€ -		€ 90.708
Doel 3	Vergroten aantal & gebruik duurzame (wand) arrangementen						
Activiteit 7	Route-arrangementen voor wandelaars & OV bezoekers						
	Totaal kosten activiteit 5	€ 18.000	€ -	€ 12.000	€ -		€ 30.000
Activiteit 8	Plaatsen toeristische "Wadden"-auto's en fietsen						
	Totaal kosten activiteit 6	€ 5.280	€ 74.100	€ 27.100	€ 31.400		€ 75.080
Activiteit 9	Marketing & Promotie toeristische arrangementen en routes						
	Totaal kosten activiteit 7	€ -	€ -	€ -	€ -		€ -
	TOTAAL KOSTEN DOEL 3	€ 23.280	€ 74.100	€ 39.100	€ 31.400		€ 105.080
Doel 4	Verantwoording en rapportages						
Activiteit 10	Projectvoorbereiding, voortgangs- en eindrapportages						
	TOTAAL KOSTEN DOEL 4	€ 38.560	€ -	€ 8.000	€ -		€ 46.560
	TOTAAL KOSTEN PROJECT	€ 289.328	€ 405.952	€ 197.524	€ 114.128		€ 778.676

Bijlage 3: Staatsteun

In bijlage 1 van de Algemene Subsidieverordening Waddenfonds zijn de staatssteun kaders opgenomen, waarbinnen wij subsidie aanvragen. De staatssteun criteria zijn cumulatief. Aan alle punten moet zijn voldaan, anders is er geen sprake van staatsteun.

Criteria staatssteun:

- er is sprake van staatsmiddelen die aan een onderneming worden verleend;
- deze staatsmiddelen verschaffen een economisch voordeel dat niet via normale commerciële weg zou zijn verkregen (non-marktconformiteit);
- de maatregel is selectief: het geldt voor één of enkele ondernemingen, een specifieke sector/regio;
- de maatregel vervalst de mededinging (in potentie) en (dreigt te) leiden tot een ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer in de EU.

Afgaande op deze criteria concluderen wij dat er geen sprake is van staatsteun, De laatste maatregel is niet van toepassing:

De pilot waar wij subsidie voor aanvragen lost kennisvragen op ter oplossing van een maatschappelijk probleem. De kennis die wij hierbij opdoen wordt gedeeld.

Bijlage 4: jaarrekening EIK

Fiscaal nummer: 8577 83 440
Team-/dossiënummer:

Balans 2018
Valuta: EUR

Belastingdienst **2018** **Balans**
Winst- en verliesrekening
Bij de Aangifte vennootschapsbelasting
Binnenlandse belastingplichtigen
Kalenderjaar 2018 of boekjaar 2018/2019

Naam
Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o.
U.A.

Fiscaal nummer
8577 83 440

Fiscale vermogensopstelling: activa**Immateriële vaste activa**

	Kosten aanschaf/ voortbrenging	Boekwaarde einde boekjaar	Boekwaarde begin boekjaar
Goodwill	€ 0	€ 0	€ 0
Kosten van oprichting en van uitgifte van aandelen	€ 0	€ 0	€ 0
Kosten van onderzoek en ontwikkeling	€ 0	€ 0	€ 0
Concessies, vergunningen en intellectueel eigendommen	€ 0	€ 0	€ 0
Vooruitbetaald op immateriële vaste activa	€ 0	€ 0	€ 0
Overige immateriële vaste activa	€ 0	€ 0	€ 0
		+	+
Totaal immateriële vaste activa		€ 0	€ 0

Materiële vaste activa

	Kosten aanschaf/ voortbrenging	Restwaarde	Boekwaarde einde boekjaar	Boekwaarde begin boekjaar
Willekeurig af te schrijven milieu-bedrijfsmiddelen (3.31-1 IB2001)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bedrijfsgebouwen in eigen gebruik waarop wordt afgeschreven	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bedrijfsgebouwen die ter beschikking zijn gesteld waarop wordt afgeschreven	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bedrijfsgebouwen waarop niet wordt afgeschreven	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bedrijfsterreinen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Machines en installaties	€ 0	€ 0	€ 213.466	€ 0
Inventaris	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Auto's en overige transportmiddelen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Overige materiële vaste activa	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			+	+
Totaal materiële vaste activa			€ 213.466	€ 0

Bodemwaarde

Bedrijfsgebouwen in eigen gebruik waarop wordt afgeschreven	€ 0
Bedrijfsgebouwen die ter beschikking zijn gesteld waarop wordt afgeschreven	€ 0

Bijlage 5: samenwerkingsovereenkomst

Samenwerkingsovereenkomst behorende bij het project:

'Lokale energienet in balans met accu's en deelauto's'

Ondergetekenden

1. Deelnemer Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o. U.A., tevens aanvrager, gevestigd en kantoor houdende in Kantens ten deze vertegenwoordigd door E. Bakker hierna te noemen: EIK
2. Deelnemer , Groninger Energie Koepel U.A. gevestigd en kantoor houdende in Groningen ten deze vertegenwoordigd door J. Duut hierna te noemen: GrEK
3. Deelnemer Hooglandster energie coöperatie U.A. gevestigd en kantoor houdende in Leens ten deze vertegenwoordigd door J. Hink hierna te noemen: HEC
4. Deelnemer Coöperatieve vereniging Duurzame Energie Coöperatie Schiermonnikoog U.A., gevestigd en kantoor houdende in Schiermonnikoog, ten deze vertegenwoordigd door E. Bakker hierna te noemen: De Sintrale
5. Deelnemer Tocht om de Noord gevestigd en kantoor houdende in Loppersum ten deze vertegenwoordigd door P. Velthuis hierna te noemen: TodN
6. Deelnemer Hanze Hogeschool Groningen gevestigd en kantoor houdende in Groningen ten deze vertegenwoordigd door Mr. J.W.M. Gomashi hierna te noemen: Hanze Hogeschool Groningen

Overwegende dat de deelnemers een subsidieaanvraag hebben ingediend bij het Waddenfonds, onder de regeling brede openstelling komen overeen als volgt:

Het starten van een pilot in samenwerkingsverband met als doel kennisvragen te beantwoorden:

Is opwek mogelijk in gebieden waar het net niet toereikend is?

- Kunnen we het net balanceren (transformator ontlasten) door: energieopslag in accu's en/of door het nemen van programmaverantwoordelijkheid van een deel van het net.
- Zijn (auto) accu's toereikend om dit te bereiken?
- Welke combinatie van factoren (locatie, aantal en type deelnemers, aantal partners, prijs voor gebruikers deelauto, type laadpalen) spelen in welke mate een rol en maken een project succesvol?

Beschrijving pilot

Het balanceren op het net door duurzaam opgewekte energie op piekmomenten op te slaan in losse accu's en in accu's van deelauto's. Aan de losse accu's kunnen deelauto's geladen worden. De deelauto's worden gebruikt door inwoners, ondernemers en bezoekers, zij rijden de accu's in de auto's leeg. Eventueel achtergebleven energie in de accu's kan aan het net worden afgegeven op momenten dat er weinig aanbod van energie is. (avond/nacht).

Daarnaast verwachten we dat de sociale netwerken worden versterkt door de samenwerking met diverse partijen in het gebied: (toeristische) ondernemers, lokale energie coöperaties en organisaties. Ook wordt de energietransitie doormiddel van een duurzamer levensstijl bekender gemaakt bij een groter publiek door de zichtbaarheid van de elektrische deelauto's.

Uitvoering

Binnen het project worden bepaalde onderdelen uitgevoerd of ondersteund door één van de partners:

- EIK: EIK ervaart problemen bij het starten van nieuwe opwekprojecten. Deze komen niet van de grond omdat het netwerk niet toereikend is om nieuwe opwekprojecten aan te sluiten. De coöperatie heeft het initiatief genomen om partners te zoeken om voor dit probleem een oplossing te zoeken. Het doel is doormiddel van een pilot kennis te vergaren hoe we het netwerk zo kunnen balanceren dat er wel nieuwe opwekprojecten kunnen starten. EIK zorgt ervoor dat er voldoende deelnemers zijn voor de deelauto's, hebben een opwekproject waar de pilot van start gaat en werkt samen met GREK: EIK draagt zorg voor de projectadministratie en de financiële afronding van het project.
- GrEK: Belangenbehartiger van lokale energie-coöperaties in Groningen. Zij neemt de dagelijkse projectleiding op zich.
- HEC: Nu is al in een deel van de gemeente Hogeland het netwerk overbelast en is het niet mogelijk om duurzaam opgewekte energie te leveren aan het net. De HEC wil, in combinatie met opwek van duurzame energie, een deelauto-project starten in Hornhuizen. HEC draagt zorg voor het opwekproject en draagt zorg voor voldoende deelnemers voor de deelauto.
- De Sintrale: Het net is te zwak om duurzaam opgewekte energie terug te leveren aan het net. Opslag in combinatie met deelauto's kan een oplossing zijn om de transformator te ontlasten. HEC draagt zorg voor het opwekproject en draagt zorg voor voldoende deelnemers voor de deelauto.
- TodN: De organisatie ervaart een groot knelpunt, vooral in het gebied van de voormalige gemeente de Marne, voor wandelaars van het Pronkjewailpad. Het OV is ontoereikend om wandelaars te brengen/halen van start of eindpunt van wandelroutes. Een samenwerking met een lokale energie coöperatie met deelauto's is een goede oplossing voor dit probleem. De organisatie verwijst de wandelaars die vervoer zoeken naar de deelauto's op locatie.
- Hanze Hogeschool Groningen: onderzoekt in dit project de effecten van programmaverantwoordelijkheid.

Gedurende het project zullen er halfjaarlijks worden geëvalueerd met alle partners. Tussentijds zijn er evaluaties per werkpakket met betreffende partner(s).

Het project kent een looptijd van ruim 2 jaar:

Start voorbereidingen in Q3 2019

Vanaf Q1 2020 start de pilot op de locaties, deze loopt tot Q4 2021.

In bijgesloten begroting staan de bijdragen van de partners vermeld.

Uitgangspunten

Elke deelnemer zet zich actief in om een goede samenwerking met de andere deelnemers te realiseren en zal zijn bijdrage aan het project zorgvuldig en tijdig uitvoeren, afgestemd op de werkzaamheden van de andere deelnemers.

Projectkosten

Iedere 2 maanden dienen alle deelnemers bij de penvoerder een kostenverantwoording in. Dit betreft een overzicht van de gemaakte kosten van de betreffende periode.

Gebruik van kennis (geheimhouding)

(Bedrijfs-) informatie en onderzoeksresultaten die ten behoeve van het project zijn uitgewisseld worden vertrouwelijk behandeld en niet aan derden openbaar gemaakt zonder voorafgaand schriftelijke toestemming van alle deelnemers, tenzij deze informatie:

- reeds algemeen bekend was bij de ontvangende partij voor bekendmaking door de andere partij of vervolgens, buiten schuld van de ontvangende partij, algemeen bekend wordt;

- de ontvangende partij reeds aantoonbaar bekend was voordat de informatie door de ontvangende partij werd ontvangen;
- door de ontvangende partij niet op vertrouwelijke basis wordt ontvangen van een derde die geen verplichting tot geheimhouding jegens de bekendmakende partij heeft.

Ontbindende voorwaarde

Deze overeenkomst wordt gesloten onder de ontbindende voorwaarde dat de overeenkomst vervalt, indien voor het project door het Waddenfonds niet de volledig gevraagde subsidie wordt verleend op grond van de subsidieregeling Brede Openstelling. Indien de overeenkomst vervalt omdat geen (volledige) subsidie wordt verstrekt, zullen de deelnemers een bespreking beleggen teneinde met elkaar vast te stellen in hoeverre het project dan alsnog kan worden uitgevoerd.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Groningen**Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o. U.A.**

Naam: E.J.M. BAKKER
Functie: PENNINGMEESTER
Datum: 15-1-2019

Handtekening:



Naam: J. VAN DE RYDT
Functie: SECRETARIS
Datum: 15-1-2019

Handtekening:


Groninger Energie Koepel U.A.

Naam: J. DUKT
Functie: VOORZITTER
Datum: 15-01-2019

Handtekening:



Naam: E.J.M. BAKKER
Functie: PENNINGMEESTER
Datum: 15-1-2019

Handtekening:


Hooglandster Energie Coöperatie U.A.

Naam: H. Schoenmaker
Functie: SECRETARIS
Datum: 17 jan. 2019

Handtekening:



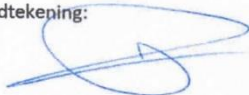
Naam: Jan Hink
Functie: VOORZITTER
Datum: 17/01/19

Handtekening:


Coöperatieve vereniging Duurzame Energie Coöperatie Schiermonnikoog U.A.

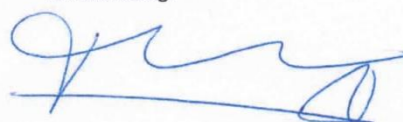
Naam: E.J.M. BAKKER
Functie: PENNINGMEESTER
Datum: 15-1-2019

Handtekening:



Naam: T. VERHEIJ
Functie: VOORZITTER
Datum: 15-1-2019

Handtekening:



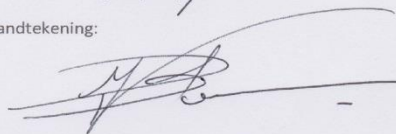
Tocht om de Noord

Naam:

Functie:

Datum:

Handtekening:

P.M. Valthuis
Eigenaar
15-1-19


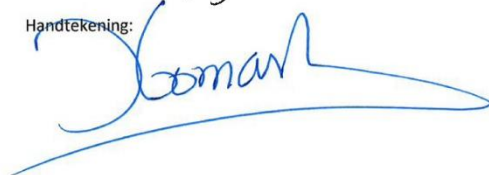
Hanzehogeschool Groningen

Naam:

Functie:

Datum:

Handtekening:

Mr. J.W.M. Gomashe
deeln. Instituut voor Rechtenstudies
16-1-2019


Bijlage 6: de-minimisverklaringen



**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfondswaddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING**De-minimissteunverklaring**

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van € 7825
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: Cooperatie Energie Initiatief Kantens e.o. U.A.
 naam functionaris: E.J.M. Bakker
 functie: Penningmeester
 adres: Stitswerderlaan 11
 postcode en plaats: 9995 PC Kantens
 datum [dd-mm-jjjj] 17-01-2019

Handtekening



**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfondswaddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van € 400.000
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-minimissteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: Cooperatie Groninger Energie Koepel U.A.
 naam functionaris: E.J.M. Bakker
 functie: Penningmeester
 adres: Stitswerderlaan 11
 postcode en plaats: 9995PC Kantens
 datum [dd-mm-jjjj] 17-01-2019

Handtekening



**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 17-01-19 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: HOGELANDSTER ENERGIE COÖPERATIE
 naam functionaris: J. HINK
 functie: VOORZITTER
 adres: SCHOUWERZIJLSTERWEG 4
 postcode en plaats: 9961 TA MENSINGEWEE
 datum [dd-mm-jjjj]: 17-01-2019

Handtekening



**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**
Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden
Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-minimissteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 17-01-2019 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: Duurzame Energie Coöperatie Schiermonnikoog U.A. ("De Sintrale")
 naam functionaris: E.J.M. Bakker
 functie: Penningmeester
 adres: Aisterbun 7
 postcode en plaats: 9166 SM Schiermonnikoog
 datum [dd-mm-jjjj] 17-01-2019

Handtekening



Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

- A. ☐ Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
- Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.
- B. ☒ Over de periode van 1 januari 2014 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 15-1 '19 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
- C. ☒ Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam:
naam functionaris:
functie:
adres:
postcode en plaats:
datum [dd-mm-jjjj]

Tocht om de Noord
P.J. Velthuis
Eigenaar
Kerkstraat 6
9114 HN Groningen
15-1 '19

Handtekening

Bijlage 7: uittreksel KvK

Uittreksel Handelsregister Kamer van Koophandel

KvK-nummer 30129904

Pagina 1 (van 2)

Rechtspersoon

RSIN	801757411
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	Procap B.V.
Statutaire zetel	Utrecht
Eerste inschrijving handelsregister	11-12-1992
Datum akte van oprichting	07-12-1992
Datum akte laatste statutenwijziging	10-05-2017
Geplaatst kapitaal	EUR 21.525,90
Gestort kapitaal	EUR 21.525,90
Deponering jaarstuk	De jaarrekening over boekjaar 2016 is gedeponerd op 03-04-2017.

Onderneming

Handelsnaam	Procap B.V.
Startdatum onderneming	08-09-1992
Activiteiten	SBI-code: 85592 - Bedrijfsopleiding en -training SBI-code: 70221 - Organisatie-adviesbureaus

Werkzame personen

36

Vestiging

Vestigingsnummer	000017891590
Handelsnaam	Procap B.V.
Bezoekadres	Rotsoord 3, 3523CL Utrecht
Postadres	Postbus 3160, 3502GD Utrecht
Telefoonnummer	0302808000
Faxnummer	0302808002
Internetadres	www.procap.nl
E-mailadres	info@procap.nl
Datum vestiging	08-09-1992
Deze rechtspersoon drijft de vestiging sinds	07-12-1992

Activiteiten

SBI-code: 85592 - Bedrijfsopleiding en -training
SBI-code: 70221 - Organisatie-adviesbureaus
Het verlenen van diensten, waaronder begrepen, doch niet daartoe beperkt, het geven van consultancy, trainingen, opleidingen, (interim) management, advies, bemiddeling en begeleiden van projecten van arbeidskrachten bij projecten, alsmede op het gebied van projectmanagement

Werkzame personen

36

Bestuurders

Naam	Sisu Advies B.V.
Bezoekadres	Oosteinde 10, 2825AH Berkenwoude

Waarmerk
KvK

Dit uittreksel is gewaarmerkt met een digitale handtekening en is een officieel bewijs van inschrijving in het Handelsregister. In Adobe kunt u de handtekening bovenin het scherm controleren. Meer informatie hierover vindt u op www.kvk.nl/egd. De Kamer van Koophandel adviseert dit uittreksel alleen digitaal te gebruiken zodat de integriteit van het document gewaarborgd en de ondertekening verifieerbaar blijft.

2018-01-19 09:43:56

Bijlage 8: steunbrieven en bijdragen betrokkenen



Aan Coöperatie Energie Initiatief Kantens e.o. U.A.
t.a.v. E. Bakker
Langestraat 27
9995 PD Kantens

Datum : 18 januari 2019
Documentnr. : 2019-003817
Dossiernummer : K1365
Behandeld door : I. van der Veen
Telefoonnummer : (050)316 4416
Onderwerp : Aanbevelingsbrief Waddenfondsaanvraag

Geachte heer Bakker,

Middels deze brief geven wij blijk van onze steun aan jullie aanvraag bij het Waddenfonds met een pilot die bijdraagt aan het Waddenfonds-thema "Duurzame Energie; vraag- en aanbodsturing". Het initiatief van jullie en de andere samenwerkende energiecoöperaties om deelauto-projecten met volledig elektrische auto's op te zetten heeft onze provinciale steun, omdat het bijdraagt aan de energietransitie en aan reductie van CO₂-emissies in onze provincie.

De volgende aandachtspunten uit jullie onderzoekspilot sluiten goed aan bij de provinciale ambities:

- Stimuleren van elektrisch rijden en minder (2^e) auto's op het platteland dankzij het deelauto-concept;
- Oplossen van knelpunten in het elektriciteitsnet in Noord-Groningen door opslag in Vehicle-to-Grid auto's en mobiele accu's. We hopen hiervan te leren hoe in de gehele provincie lopende en geplande opwekprojecten hun stroom altijd terug kunnen leveren, ongeacht de conditie van het net.
- Leren van en t.b.v. smartgrid implementaties, zowel in praktische, gedragsmatige zin als in termen van effecten op het net en de mogelijkheid tot koppeling met andere initiatieven.

De provinciale financiële bijdrage aan de pilot met V2G-laadpalen en V2G-deelauto moet nog worden vastgesteld. Voorwaarde voor de bijdrage door de Provincie Groningen is inzet van anderen, zoals lokale energie-coöperaties, de Grek, gemeente of anderen. De Provincie Groningen draagt bij vanuit het besef dat er voor V2G nog een forse onrendabele top bestaat, terwijl de kansen voor energietransitie (op papier) groot zijn, bijvoorbeeld voor afvlakking van de piekvraag naar elektriciteit, als oplossing van volatiliteit, et cetera. Een andere voorwaarde is dat lock-ins voorkomen dienen te worden, bijvoorbeeld bij de softwareontwikkeling of de toegang tot data (t.b.v. data-uitwisseling om de effecten en potentie van V2G in beeld te brengen). Wij vragen hiertoe graag jullie bijdrage aan en bereidheid tot kennisuitwisseling met relevante andere partijen en initiatieven in de omgeving, o.a. middels het smart grid platform dat momenteel vorm krijgt.

Martinikerkhof 12
9712 JG Groningen

Sint Jansstraat 4
9712 JN Groningen

Postbus 610
9700 AP Groningen

Telefoon
050 316 4911

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

De provincie Groningen werkt volgens normen die zijn vastgelegd in een handvest voor dienstverlening. Dit handvest vindt u op onze website of kunt u opvragen bij de afdeling Bestuur, Juridische Zaken & Communicatie: 050 3164160. BTW: NL0019.32.822.B01 / KvK: 01182023 / IBAN: NL84 ABNA 0446 0456 91 / BIC: ABNANL2A



Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

Namens dezen:

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a final horizontal stroke.

Desmond de Vries
Programma manager Energietransitie

Aan Energie Initiatief Kantens tav Eric Bakker
CC Hogelandse Energie Coöperatie, tav Jan Hink
Cc De Contactfabriek, Han-Paul van Westing

Betreft Steun Waddenfonds aanvraag,

Beste bestuur,

Via Han-Paul van Westing zijn wij op de hoogte van jullie aanvraag bij het Waddenfonds. Als potentiële leverancier van volledig elektrische deelauto's voor jullie project, zijn we sowieso vereerd benaderd te zijn. Maar we steunen jullie aanvraag en project ook om aantal andere redenen;

- Wij leveren al elektrische deelauto's aan diverse partijen in het 'westen' van Nederland maar denken dat juist ook bij jullie in kleinere kernen de bereikbaarheid en transitie naar zero-emission geholpen is met deelauto's.
- Wij ondersteunen al diverse energiecoöperaties, met gunstige(re) en flexibele voorwaarden en contracten, omdat wij geloven in lokale participatie en de kracht van gemeenschappen/communities.
- Wij hebben kennis genomen van jullie ideeën rond Mobiliteit VanOns, waarin lokale opwek, laadpalen en elektrische (deel)auto's in 1 concept passen als business model voor energie coöperaties als die van jullie en daarmee de lokale economie.
- Wij zien bij klanten van ons dat deelautoprojecten leiden tot mooie vormen van (nieuwe of stevigere) lokale samenwerking tussen partijen, bewoners en bedrijven. Als spin in het web geloven we in de kracht van coöperaties om dat proces op gang te brengen.
- En tot slot; wij zullen trots zijn als (meer) toeristen van het mooie Waddengebied kunnen genieten door er emissieloos in onze auto's rond te rijden.

Aantrekkelijk leasetarief en flexibele opzegging

Als blijkt van onze steun aan jullie plan, zullen wij vanaf de start al de leasetarieven die we normaal alleen voor een 4 jaars-lease hanteren, voor jullie project doorrekenen. Ook al is jullie project voor slechts 2 jaar verzekerd van steun bij goedkeuring.
Indien jullie na de projectperiode van 2 jaar toch afscheid moeten nemen van (aantal) auto's dan hanteren we daarin slechts beperkte kosten nl € 1.000,-. incl btw
Wij hopen dat jullie de steun en het enthousiasme natuurlijk uiteindelijk ook gewoon 4 jaar met plezier met de auto's kunnen gaan rijden.

Veel succes met het afronden van de aanvraag!

Henri de Jong
directeur Mijndomein Auto
Gouda, 17 januari 2019





**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 1-1-2019 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☒	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: **Mijn domein AGTO BV**
 naam functionaris: **HENRI DE JONG**
 functie: **dinesteun**
 adres: **ALBERT EINSTEIN WEG 4**
 postcode en plaats: **5625 STAD**
 datum [dd-mm-jjjj] **17-01-2019**

Handtekening



tav Eric Bakker
Coöperatie Energie Initiatief Kantens
Langestraat 27
9995 PD Kantens

Datum: 16-1-2019
Onze referentie:

Greener Power Solutions
Rigakade 10
1013 BC Amsterdam

KVK: 70649472
IBAN: NL75BUNQ2206 0107 39
BTW: NL858228361B01

Tel: +31 (0)6 46 15 64 39
E-mail: dieter@rgeener.nu
Website: www.greener.nu

Betreft: Aanbieding voor samenwerking in project aanvraag Waddenfonds

Beste Eric,

Dank voor jullie vertrouwen in Greener en wat mooi om mee te kunnen bouwen aan jullie project om accu's en deelauto's in te zetten om het elektriciteitsnet optimaal te kunnen ontlasten. Zoals besproken met Han-Paul van Westing, doen wij graag mee in het project door het leveren van verplaatsbare container accu's.

Over Greener

Greener gelooft in een groene toekomst die draait op duurzame energie. We zijn ervan overtuigd dat opslag in accu's en elektrische auto's die geladen worden met duurzame energie, een essentiële bijdrage leveren aan onze leefomgeving. Wij leveren nu al met groene stroom geladen 330Kwh accu's voor festivals, evenementen etc. (zie bijgaande PDF)

Wij hebben inmiddels ruime ervaring om containers aan het net te koppelen en er ook auto's mee te laden. Voor jullie behoefte en budget, zullen wij meewerken om een kleinere, 50Kwh accu te bouwen. Hiervoor hebben wij indien het project doorgaat ook een eigen bijdrage van € 26.000 laten opnemen in de begroting.

Naast de accu's biedt Greener de servicediensten aan de accu's gedurende de projectperiode te onderhouden en bij storingen snel weer operationeel te zijn. Daarnaast denken we graag mee met verder uitbreiding van de smart-charging wensen die in het project nog kunnen ontstaan.

We wensen jullie succes met de verdere aanvraag, die wij van harte ondersteunen.

Indien er in de verdere voorbereiding vragen ontstaan, dan horen wij dat graag van jullie.

Greener,
Dieter Castelein

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Castelein', with a long horizontal stroke extending to the right.


**Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds**

 Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

 Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING
De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☐	Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: Greener power solutions
 naam functionaris: Dieter Castelein
 functie: Co-founder
 adres: Rinakade 10
 postcode en plaats: 1013 RC Amsterdam
 datum [dd-mm-jjjj]: 17/01/2019

Handtekening



gemeente
Het Hogeland

Energie Initiatief Kantens
T.a.v. de heer E. Bakker
Langestraat 27
9995VJ Kantens
info@bakkerbelasting.nl

Datum: 15 januari 2019
Kenmerk: Vul hier de code in
Onderwerp: Steunbrief Waddenfondsaanvraag Mobiliteit van ons

Geachte heren Bakker en Hink,

Via onze beleidsmedewerkers zijn wij op de hoogte gebracht van jullie aanvraag bij het Waddenfonds. Als nieuw college onderschrijven wij de Waddenfonds-thema's waar jullie een pilot in willen opzetten, die grotendeels in onze nieuwe gemeente plaats vindt;

- Duurzame Energie; vraag- en aanbodsturing
- Duurzaam Toerisme;

Wij onderschrijven de knelpunten die jullie willen aanpakken met een onderzoekspilot;

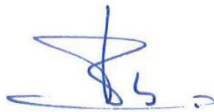
- De overbelasting van een aantal knelpunten in het netwerk.
We begrijpen dat jullie en anderen belemmerd worden lopende en geplande opwekprojecten uit te voeren. De energie-transitie loopt daardoor vertraging op.
- Het faciliteren van bezoekende wandelaars en toeristen met deel-mobiliteit en arrangementen, zodat nog meer bezoekers van het Wadden-erfgoed en onze mooie gemeente kunnen genieten en er (langer) verblijven.

Als nieuwe gemeente zijn wij ook op zoek naar duurzame vervoersmogelijkheden voor onze ambtenaren, met name om het vervoer tussen onze 4 locaties en de dienstreizen in de regio te faciliteren. Een bredere inzet en groei van elektrische deelauto's in de kernen van onze gemeente, zoals in de Waddenfonds aanvraag opgenomen, heeft daarom onze grote steun. Indien jullie plan goedgekeurd wordt, kunnen wij in overweging nemen om voor ons eigen vervoer ook gebruik te gaan maken van die faciliteiten. Hiervoor zullen wij bestuurlijk echter nog plannen moeten vormgeven.

Met alle plezier zullen wij onze energie aanwenden om de toeristische mogelijkheden uit de pilot te ondersteunen en ons netwerk van ondernemers daarvoor in te zetten.

Met deze brief willen wij graag kenbaar maken dat wij als gemeente Het Hogeland dit project van harte ondersteunen.

Hoogachtend,
namens het college van B&W gemeente Het Hogeland,



H. J. Bolding,
Burgemeester



P.P.M. van Vilsteren,
Gemeentesecretaris



Van Juuve Technology B.V., directie, Niki Sie

Aan Energie Initiatief Kantens t.a.v. Eric Bakker

cc Hogelandse Energie Coöperatie, tav Jan Hink

cc De Contactfabriek, Han-Paul van Westing

Betreft Steun Waddenfonds aanvraag

Beste bestuur,

Via Han-Paul van Westing zijn wij op de hoogte van jullie aanvraag bij het Waddenfonds. We zijn enthousiast om betrokken te raken als potentiële leverancier van de reserveer- en betaalssoftware voor elektrische deelauto's voor jullie project.

Maar we steunen jullie aanvraag en project ook om aantal andere redenen;

- Wij vinden het een toffe gedachte dat er naast de grote steden straks ook geleerd wordt hoe we deelauto's rendabel kunnen krijgen met goede bezetting in kleinere kernen zoals in de gemeente Hogeland. Wij hebben hiervoor in onze software goede marketingmogelijkheden, die de community-building versterken.
- Wij geloven sterk in lokale communities, we leren in onze andere projecten dat die de kern van succes vormen. Wel vergt het tijd en energie om die lokale gebruikers te vinden en verleiden tot 1e gebruik. De ondersteuning die jullie hiervoor gaan bieden met coöperaties, via Mobiliteit VanOns, is een goede zet.
- Wij geloven erg in Smart-charging en het zo slim mogelijk benutten van het netwerk. Door de aansturing van het laden (via Greenflux of vergelijkbare partij) van de laadpalen te koppelen aan onze reserveringssysteem, creëren we in Nederland een unieke faciliteit. Het tempo van volladen van de auto wordt dan gekoppeld aan de eerstvolgende rit van de autodeelgebruiker.

Als blijk van onze steun aan jullie plan, kunnen wij de volgende bijdrage leveren;

1. De ontwikkelkosten van € 10.000,- voor een zgn white-label app voor de coöperatie Mobiliteit VanOns (io), zullen wij voor onze eigen rekening nemen. Hierdoor heeft de app echt een uitstraling voor de lokale energie coöperaties.
2. De ontwikkelkosten van € 10.000,- voor het koppelen van onze reserveersysteem met de cloudoplossing die het laadmoment van de elektrische auto's aanstuurt, zullen wij voor 50% voor eigen rekening nemen.
3. In het tarief dat wij per auto rekenen voor ons totale dienstenpakket (helpdesk, betaalmodules, schade-meldingsmodules, wasservice etc) zullen wij voor dit project zo scherp als mogelijk offrenen zodra er zicht is op de goedkeuring.

Veel succes met het afronden van de aanvraag!

Juuve Carsharing B.V.
Goudsesingel 102, Rotterdam
hoi@juuve.nl
010 - 307 31 63

Pagina 1 van 1



Coöperatie Energie Initiatief Kantens
Langestraat 27
9995 PD Kantens

tav Eric Bakker
Mail eric.bakker@grek.nl
Cc. Han Paul van Westing
Per email: han-paul@decontactfabriek.nl

Datum: 16-1-2019
Onze referentie:

Betreft: Aanbieding voor het gebruik van de CPO dienstverlening GreenFlux

Beste Eric,

Dank voor jullie vertrouwen in GreenFlux en wat mooi om gezamenlijk een propositie op te zetten voor jullie project om deelauto's in te zetten om het elektriciteitsnet optimaal te kunnen ontlasten. Zoals besproken met Han-Paul van Westing, gaan we in dit voorstel uit van circa 20 laadpalen met 2 laadpunten (40 sockets)

Over GreenFlux

GreenFlux gelooft in een groene toekomst die draait op duurzame energie. We zijn ervan overtuigd dat elektrische auto's die slim geladen worden met duurzame energie, een essentiële bijdrage leveren aan onze leefomgeving.

Dit doen we door organisaties in de EV markt te ondersteunen met de slimste laadoplossingen. Op deze manier maken we het mogelijk voor de EV-rijder om altijd en overal zo snel mogelijk te laden met duurzame energie die gekoppeld zijn aan gunstige revenue management systemen.

GreenFlux biedt alle diensten om EV laadnetwerken voor fabrikanten, operators en service providers hun klanten optimaal te bedienen en te besparen op ontwikkel kosten en tijd. De laatste jaren hebben we veel ervaring opgedaan met operators en service providers en onze backoffice diensten optimaal afgestemd op verreken- en smart charging diensten voor onze klanten. Get connected!

Met ons platform kunnen we een breed pallet van diensten aanbieden in een eigen huisstijl. Het platform draait volledig in de publieke cloud en garandeert een hoge performance en veiligheid, optimale beschikbaarheid en schaalbaarheid. Om jullie project te ondersteunen, kunnen wij 2 type diensten aanbieden:

1. Mobiliteit VanOms (io) verkoopt de laadpunten waarbij GreenFlux de CPO-werkzaamheden uitvoert

Mobiliteit VanOms biedt een laadoplossing aan haar klanten aan. De accountmanagers van GreenFlux ondersteunen de adviseurs en de leden van de energie coöperaties van de provincie Groningen, Friesland en Drenthe om de voordelen van het Smart Charging platform en haar EV diensten uit te leggen aan bedrijven. Samen zullen we een propositie uitwerken om jullie klanten optimaal te bedienen.

Wij bieden jullie initiatief een korting van 15% op de producten van ICU en 20% op de Smartcharger. GreenFlux kan meerdere typen laadstations bieden.

2. Mobiliteit VanOms (io) voert zelfstandig CPO-werkzaamheden uit, waarbij zij het GreenFlux Service & Operations Platform gebruiken.

Wanneer jullie zelf de CPO-werkzaamheden uit wil voeren, zal GreenFlux hiervoor een aanbieding doen om gebruik te maken van het GreenFlux Service & Operations Platform. Wanneer dit gewenst is horen wij het graag.

Ik verwacht u hiermee een passend aanbod te hebben gedaan. We wensen jullie succes met de verdere aanvraag, die wij van harte toejuichen als innovatiestap in de duurzame mobiliteitsmarkt. Indien u vragen of opmerkingen heeft dan hoor ik dat graag van u.

GreenFlux Assets B.V.

Martijn Bessems



----- Forwarded message -----

From: **Hendrik Greven** <hendrik.greven@greenflux.com>
Date: vr 18 jan. 2019 om 10:09
Subject: Akkoord op offerte
To: Han-Paul van Westing <han-paul@decontactfabriek.nl>

Beste Han , via deze weg akkoord op de offerte van [greenflux](#).

Met vriendelijke groet,

Hendrik [Greven](#)

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Bijlage 9. fact sheet Greener

Greener
power solutions
We deliver mobile battery power, everywhere!

+ EV Technology

10x BMW i3 battery
charged in 1 hour

+ Technology

330 kWh battery capacity

+ The Greener PWR

10 ft. reefer

+ Functions

Off grid

The Greener PWR delivers green mobile battery energy in virtually every location. With a footprint of 2.4 x 3.1 m and weight of 7.5 tons, our reefer fits in a single parking lot.

318 kVA battery power

+ Peakshaving

Power output of smaller grid connections (63 - 250 amp) can be boosted with the Greener PWR, providing more applications for existing electrical infrastructure.

8x times more power

+ UPS

In the case of a sudden power loss the Greener PWR functions as a back up power supply which seamlessly picks up power delivery when needed, ensuring stable energy delivery.

< 1 sec response time

+ Connections

With two 3 phase 480 amp outputs (powerlock) and one 3 phase 480 amp input (powerlock) the total power output of the Greener PWR can be more than doubled.

960 amp max total output

+ Multiple applications

Events, Logistics, Grid maintenance, Construction, EV charging, Grid balancing, Solar, Wind

Bijlage 10:**Verklaring van associatie ITM management & Informatics BV, de Contactfabriek en EIK****Verklaring van associatie**

Ondergetekenden,

1. S. van der Meij, namens
ITM Management & Informatics BV
Galamagracht 47
8651EC IJlst,
KvK nummer 09088696
2. J.P. van Westing, namens
De Contactfabriek,
Westerdijkshorn 34
9781 TH Bedum
Kvk nummer 70591253
- en
3. E. Bakker, namens
Coöperatie Energie Initiatief Kantens ua
Langestraat 27
9995 PD Kantena

coöperatie
Energie
Initiatief
Kantens
e.o. u.a.**VanOns**

Gezamenlijk te noemen de "associërende partijen"

Onder de overweging dat de associërende partijen de intentie hebben om gezamenlijk het EIK-project zoals beschreven in **Projectplan Waddenfonds Brede Openstelling 2018** uit te voeren, komen de associërende partijen het volgende overeen.

De associërende partijen verklaren hierbij dat zij een Associatie hebben gevormd met het doel om voor het genoemde project een gezamenlijk projectvoorstel voor te bereiden en in te dienen, en indien het voorstel wordt gehonoreerd, het project tevens gezamenlijk uit te voeren.

De associërende partijen verklaren tevens dat Energie Initiatief Kantens ua de rol van penvoerder ('leading partner') van de Associatie op zich neemt.

In geval van uitvoering van het project, zeggen De Contactfabriek en ITM Management & Informatics BV toe, een korting van 10% op hun reguliere marktconforme uurtarief door te rekenen in hun offertes.

De Associatie vervalt indien het projectvoorstel niet wordt gehonoreerd, of het project niet tot uitvoering komt of een van de partijen zich om hen moverende reden uit de Associatie terugtrekt voordat het projectvoorstel is goed- of afgekeurd. Tenzij anders is afgesproken zijn de deelnemende partijen in deze Associatie elkaar dan geen bedragen verschuldigd en hebben geen andere verplichtingen jegens elkaar.

Indien het projectvoorstel wordt goedgekeurd zal deze Associatie worden uitgebreid met een samenwerkingsovereenkomst die de wederzijdse rechten en plichten en overige van belang zijnde zaken bij de uitvoering van het project regelt.

Ondertekening

E. (Eric) Bakker
Coöperatie Energie Initiatief Kantens ua

S (Sam) van der Meij

ITM Management & Informatics BV



J.P. (Han-Paul) van Westing

De Contactfabriek



De datum

17/1/2019



Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

A. ☐	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-mini-missteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.	
B. ☒	Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 17-1-19 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
C. ☐	Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: De Contactfabriek
naam functionaris: J.P. van Westing
functie: eigenaar
adres: Westerdijkshorn 34
postcode en plaats: 9701TH Bedum
datum [dd-mm-jjjj]: 17-1-19

Handtekening



Uitvoeringsorganisatie
Waddenfonds

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

Loket Waddenfonds
T 058 2339020
info@waddenfonds.waddenzee.nl

BIJLAGE II DE-MINIMISSTEUNVERKLARING

De-minimissteunverklaring

Hierbij verklaart ondergetekende, dat aan de hierna genoemde onderneming alsmede aan het eventuele gehele moederconcern waartoe de onderneming behoort (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is):

- A. ☐ Over de periode van 1 januari (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) eerder de-minimissteun (in welke vorm of voor welk doel dan ook) is verleend (of het al daadwerkelijk is uitbetaald doet niet ter zake) tot een totaal bedrag van €
- Een kopie van de subsidiebeschikking of toekenningsbrief waaruit het verlenen van de-minimissteun blijkt wordt bijgaand verstrekt.
- B. ☒ Over de periode van 1 januari 2017 (jaartal 2 belastingjaren vóór de datum van ondertekening van deze verklaring) tot 17/1/2019 (datum van ondertekening van deze verklaring) niet eerder de-minimissteun is verleend.
- C. ☐ Niet reeds voor dezelfde in aanmerking komende kosten staatssteun is verleend op grond van een groepsvrijstellingsverordening of een besluit van de Europese commissie, indien door de de-minimissteun het maximum van de uit dien hoofde toegestane steun zou worden overschreden.

Aldus volledig en naar waarheid ingevuld door:

bedrijfsnaam: ITM Management & Informatics BV
naam functionaris: S. van der Meij
functie: Directeur
adres: Galamagracht 47
postcode en plaats: 8651 EC IJlst
datum [dd-mm-jjjj]: 17/1/2019

Handtekening

Bijlage 11: Begroting Hanze Hogeschool Groningen tbv dit project

18-1-2019 Kopie van 2019 01 16. Hanzehogeschool Begroting Waddenfondsaanvraag (1)

1

Tarief	Weken	Uren		Taak	Inzet
79,5	22	8	13992	onderzoek naar programmaverantwoordelijkheid-omgaan met overschotten en tekorten	Inzet van een sterk analytisch ingestelde econoom in combinatie met studenten FEM
79,5	22	8	13992	evaluatie van de experimentregeling	inzet van een jurist in combinatie met studenten SIRE
87	40	2	6960	PJM coordinator IWP	Lies Oldenhof
87	40	2	6960	eigen bijdrage van coordinator IWP	Lies Oldenhof
79,5	40	2	6360	eigen bijdrage uit onderwijsinzet	zie hierboven
			1736	onkostenvergoeding	
			50000	totaal	
			69,89%	Subsidiepercentage	
				Daarnaast studenteninzet vanuit FEM	

Bijlage 12: Verdeling subsidie NCG tussen partners van Grek

5 Organisatie

De provincie Groningen ziet op verzoek van de Nationaal Coördinator Groningen toe op de uitvoering van het Programma Lokale Energietransitie. Jaarlijks wordt gerapporteerd aan de Stuurgroep Leefbaarheid van de Nationaal Coördinator Groningen. De Natuur en Milieufederatie, Groninger Energiekoepel en Grunneger Power fungeren als hoofdaanemers en voeren de taken in het veld uit. Tussen deze 4 organisaties wordt regelmatig overleg gepleegd en het doel is een kennisnetwerk tot stand te brengen dat ter beschikking van de lokale energie-initiatieven staat.

Het Servicepunt Lokale Energie Voorwaarts vormt als (digitaal) platform een belangrijke hub in het netwerk, om als eerste opvang te fungeren. Collectieven worden doorverwezen zodra zij meer toegesneden ondersteuning kunnen vinden bij een van de andere partijen.

De actielijnen worden opgepakt door het programmateam. Voor elke actielijn uit het programma is een partij aangewezen als projectcoördinator. Deze coördinator stelt samen met de partijen van de desbetreffende actielijn een projectvoorstel op, waarmee invulling gegeven wordt aan de actielijn. Het projectvoorstel dient te voldoen aan de kaders van de actielijnen zoals vastgesteld in dit programma. De projectvoorstellen van de actielijnen worden na overleg tussen de uitvoerende partijen vastgesteld door de Programmaleider.

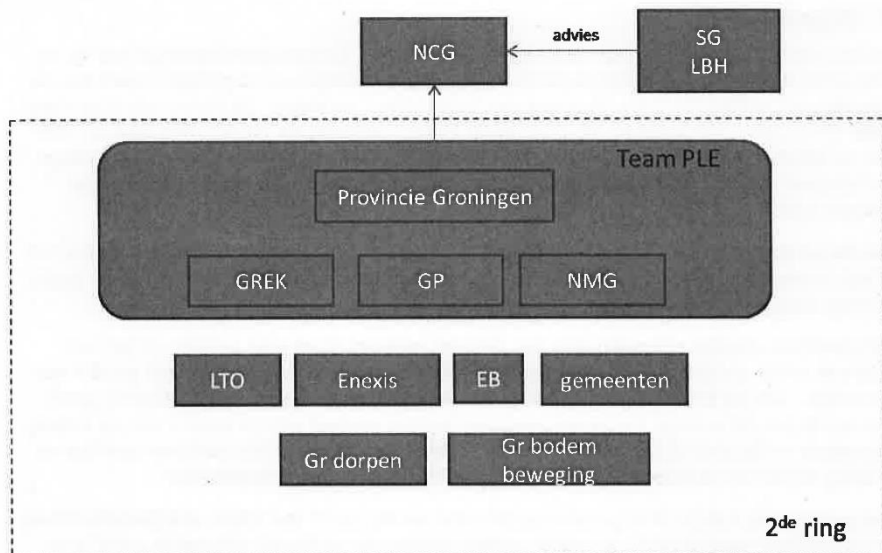
Het programma Lokale Energietransitie richt zich op de kracht van lokale energiecollectieven in het aardbevingsgebied. Er is veel dynamiek binnen een collectief. Als 'derde partij' is er een beperkte invloed op het bepalen van de snelheid in het realiseren van doelen binnen een initiatief. Dit programma biedt de ruimte om met de dynamiek van de beweging mee te gaan. Het is daardoor van belang tijdig te evalueren en indien noodzakelijk bij te sturen in het programma. De uitvoerende partijen zullen daarom op wekelijkse basis contact hebben.

Indien door het team besloten wordt dat het voor het bereiken van de doelen uit het programma nodig is om bepaalde actielijnen bij te sturen, wordt de Stuurgroep Leefbaarheid hierover geïnformeerd. Daarnaast wordt de Stuurgroep middels een jaarlijkse tussenrapportage op de hoogte gesteld. Deze rapportage geeft een overzicht van de behaalde resultaten tot dan toe en geeft ook een doorkijk naar de activiteiten en de te verwachten resultaten in de toekomst. Het brede programmateam wordt tweemaal per jaar geconsulteerd, en bij belangrijke mijlpalen. Dit brede team bestaat uit:

- LTO Noord
- Gemeenten
- Groninger Dorpen
- Groninger Bodem Beweging
- Woningbouwcorporaties
- Economic Board
- Enexis

De structuur van de organisatie is verbeeld in het organogram op de volgende pagina.



Organisatiestructuur

6 Communicatie

Door de Programmaleider wordt voor het programma Lokale Energietransitie een communicatieplan opgesteld. Dit communicatieplan richt zich specifiek op de benodigde communicatie voor dit programma. Communicatie is belangrijk, om zoveel mogelijk mensen te binden aan de op te richten lokale initiatieven. Ook omdat dit programma erop is gericht de leefbaarheid te vergroten en het imago van de regio te verbeteren, is het van belang om ruchtbaarheid te geven aan positieve ontwikkelingen.

Via het Servicepunt, het Energieloket, het Centrum voor Veilig wonen, de Nationaal Coördinator Groningen, het loket Leefbaarheid, regionale en lokale kranten en huis-aan-huis bladen worden bewoners uit het gebied geïnformeerd over de mogelijkheden en kaders om met een collectief gebruik te maken van de faciliteiten die het programma biedt. Het programma is een onderdeel van het Programma Kansrijk Groningen van de Nationaal Coördinator Groningen en wordt dan ook meegenomen in dat communicatietraject.

Het beschikbaar komen van de subsidie voor nieuwe initiatieven is het eerste moment om grootschalig naar buiten te treden met dit programma. De planning is om dit vóór de zomer van 2016 te realiseren. Het openstellen van de leningen, naar verwachting september 2016, wordt weer zo'n moment. Andere persmomenten zijn in ieder geval de oprichting van nieuwe initiatieven en gerealiseerde projecten.



7 Financiering

Voor dit programma is in de periode 2016-2019 in totaal 5 miljoen euro beschikbaar gesteld door NAM, als onderdeel van het Bestuursakkoord 'Vertrouwen op Herstel, Herstel van Vertrouwen', van 17 januari 2014.

Dit bestuursakkoord geldt voor negen gemeenten (Eemsum, Delfzijl, Loppersum, Winsum, Bedum, Ten Boer, Slochteren, Appingedam en De Marne). In de loop van 2014 en 2015 is duidelijk geworden dat er meer gemeenten dan deze negen zijn die getroffen worden door aardbevingen. Dit heeft echter niet geleid tot een aanpassing van het bestedingsgebied. Dit betekent dat de middelen (startsubsidie en leningen uit het energiefonds) uit dit programma neerslaan in de genoemde negen gemeenten. De kennisinfrastructuur en expertise die wordt opgebouwd, mag wel provinciebreed worden benut.

Het programma start medio 2016. Hier is in de begroting rekening mee gehouden. De beschikbare middelen zijn nog steeds verdeeld tot en met 2019, maar 2016 is als startdatum aangehouden. Het programma loopt niet tot 2019, maar tot en met 2019. Aan het eind van elk jaar is er een evaluatie. Indien eind 2019 budget over is worden de activiteiten gecontinueerd op de actielijnen die daar op dat moment het meest geschikt voor zijn.

In de begroting (zie 4.1) is een inschatting gemaakt van de kosten voor de verschillende actielijnen. Voor elke actielijn wordt een concreet projectvoorstel opgesteld. De uitwerking in het projectvoorstel geeft onder meer een gedetailleerd overzicht van de kosten aan projectorganisatie, dienstverlening, ontwikkeling communicatiemiddelen, productontwikkeling, materiaal etc.



Bijlage 1: (Materiaal-) behoefte naar fase initiatief

Fase van ontwikkeling initiatief / cooperatie	Fase0	Fase1	Fase2	Fase3
Ontwikkelen initiatieven	x			
Informatie gesprek	x			
Inventarisatie bijeenkomst met initiatiefnemers	x			
Inspiratie bijeenkomst dorp of buurt	x			
Dorpsvereniging 'activeren' of cooperatie oprichten	x	x		
Professionaliseren cooperaties of verenigingen				
Educatietraject energietransitie met kennisinstellingen	x	x		
Cooperaties bijeenkomsten en kennissessies		x		
Educatietraject empowerment voor initiatieven		x	x	
Workshop verbinden en verstevigen		x	x	
Onderwijs en stageprojecten opzetten en begeleiden			x	
Netwerkbijeenkomsten professionals en ambassadeurs			x	x
Proces nazorg en opvolging				
Organisatie				
Administratie en CRM		x		
Governance lidmaatschap/statuten/bestuurfuncties		x		
Training voor wederverkopers		x		
Trainen bestuur, vrijwilligers en professionals		x		
Algemene leden bijeenkomsten		x		
Ledenkaarten Marketing middelen		x	x	x
Vaak gestelde vragen FAQ		x	x	x
Loket functie en website			x	x
Flyers en brochures			x	x
Financieel				
(op)Start subsidie		x		
Projectsubsidie		x	x	
Investerings subsidie		x	x	x
Energiefonds			x	x
SDE+			x	x
Waarborg- Calamiteitenfonds				
Particulier advies				
Basis advies, zon advies, ...		x	x	x
Zon advies, totaal advies			x	x
Energie spreekuur (EnergieLoket)			x	x
Selectie/criteria voorkeursleveranciers			x	x
BTW teruggave, (fiscaal) subsidie advies				x
MKB/VVE-advies				
Voorlichting, bijeenkomsten, technisch advies				x
Conform lijst particulier advies				x
Buurt of dorp ondersteuning				
Buuurkracht collectief inspireren en opstarten	x	x		
Concretiseren doel(en), organiseren beweging			x	x
Projecten				
Hulp van experts (professionele ondersteuning)		x	x	x
Postcoderoos aanpak en draaiboek		x	x	x
Collectieve inkoop actie besparen of panelen		x	x	x
Marktintroductie duurzame technologie			x	x
Coöperatieve ontwikkelaar			x	x
Testopstelling duurzame techniek met Entrance				x
Energie Neutrale dorpen en buurten				
Kennis over collectief opwekken en besparen	x	x		
Huren met zon; collectief opwekken sociale huurwoningen	x	x	x	x
Stappenplan energie neutraal voor Gemeenten		x	x	x
Stappenplan energie neutraal voor dorpen en buurten			x	x
Onderzoek Rug naar motivatie en drijfveren			x	x
Schone energie ontwerp met Stichting SEN			x	x

