

Zonnecellen op stationsdaken

het verhaal van een aanpak die tot resultaat leidde

Jan Willem Kuil
projectleider AT Osborne

Het resultaat: zonnecellen op stationsdaken Rotterdam en Utrecht

Wie op de perrons van station Rotterdam Centraal of Utrecht Centraal over 2 jaar naar boven kijkt, ziet een icoon van duurzaamheid. In de nieuwe glazen perronoverkappingen zijn namelijk volop zonnecellen geïntegreerd. Rotterdam realiseert hiermee het grootste gebouwgebonden zonnestroomproject in Nederland en het op-één-na grootste in Europa. De zonnecellen in Utrecht vormen een innovatieve primeur door hun plaatsing in koudgebogen glas.

De visie: zichtbaarheid moet voorop staan

René Buvelot, toenmalig manager Stations & Transfer van ProRail, wilde de toepassing van zonnestroom bij grote stationsprojecten verkennen. Daarbij richtte ik me aanvankelijk op het energetisch rendement en de business case. Gaandeweg veranderde echter die focus. De toegevoegde waarde voor ProRail lag niet alleen in het rendement van de zonnecellen, maar in het effect dat ze zouden hebben op de reiziger. Een publieke organisatie als ProRail kan een voorbeeldfunctie vervullen. Een dergelijke investering moet je niet versnipperen, maar concentreren op centrale plekken. De unieke schaalgrootte versnelt dan de technologische innovatie in de industrie. Maar wat nog belangrijker is: zonnecellen die zichtbaar zijn op plekken waar honderdduizenden mensen per dag komen, werken als uithangborden voor duurzaamheidsmaatregelen in bredere zin. Ze kunnen de publieke opinie beïnvloeden en zo bijdragen aan een transitie naar duurzame energie. Dat heeft Nederland nodig!

De strategie: enthousiasmeren van partijen

De opdracht hield in dat ik zelf geld en draagvlak moest organiseren om de zonnecellen te integreren in één of meerdere lopende stationsprojecten. Gekozen is daarom voor een aanpak waarin het enthousiasmeren van partijen centraal stond. Daarvoor bleek de zichtbaarheid en de uitstraling van de zonnecellen cruciaal. Daarbij zorgde ik ervoor dat er behalve business cases, zo snel mogelijk visualisaties op tafel kwamen, waarbij de zonnecellen waren geïntegreerd



in de architectuur van de stationsgebouwen. Dat werkte. Niet alleen de projectmanagers en beslissers binnen ProRail werden enthousiast, maar ook andere partijen raakten geïnteresseerd. Maar hoe zet je interesse om in commitment? Door me actief in de doelstellingen van partijen te verdiepen. Voor de provincie Zuid-Holland gaf bijvoorbeeld het toevoegen van een educatieprogramma aan de zonnecellen de doorslag.

De aanpak: stap voor stap naar resultaat

De aanpak om tot realisatie te komen, bevatte een aantal stappen. Het begon met een verkennende studie naar de kosten. Op twee stations bleken de zonnecellen niet zinvol: te weinig zon. Rotterdam CS en Utrecht CS boden echter wel kansen. Op basis van een globale business case gaf de Raad van Bestuur van ProRail een 'go' voor een vervolgstudie. Ik bracht daarop de mogelijkheden voor subsidies en financiering scherper in beeld. Ook liet ik de technische mogelijkheden in kaart brengen en consulteerde de Europese markt, om een goed programma van eisen te kunnen opstellen. Hiermee mochten de architecten van de stations aan de slag. In de verdere architectonische inpassing werden de energieopbrengsten verhoogd en de kosten

Portretfoto:

Jan Willem Kuil

verlaagd. In de zoektocht naar geld en draagvlak vond ik sterke partners in de projectmanagers Eric van der Meer van Rotterdam en Marc Unger van Utrecht. Laatstgenoemde nam de rol van René Buvelot over. We richtten werkgroepen in met geïnteresseerde partijen, zoals de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Ook werd een Europese subsidie verkregen. Met deze bijdragen kregen ze de handen op elkaar voor de interne besluitvorming.

De tegenslagen.....

Het project verliep niet zonder tegenslagen. Voor mijn komst liepen verkennende gesprekken met energiebedrijven stuk omdat de bedrijven geen rendabele business case zagen. Ideeën voor groenfinanciering en de toepassing van een sale-en-lease-back constructie met een bank waren financieel niet aantrekkelijk. ProRail werd uitgeloot voor de Stimuleringsregeling Duurzame Energie en viste aanvankelijk achter het net bij een Europese subsidieaanvraag. De zonnecellen pasten niet in de standaard eisen en procedures van ProRail, waardoor de interne besluitvorming werd bemoeilijkt. De financiële crisis sloeg toe in Nederland en zette de bijdragen van provincie en gemeente onder druk. Belangrijke mensen kwamen niet opdagen in werkgroepen. Om moedeloos van te worden!

De succesfactoren: volhouden en slimme timing

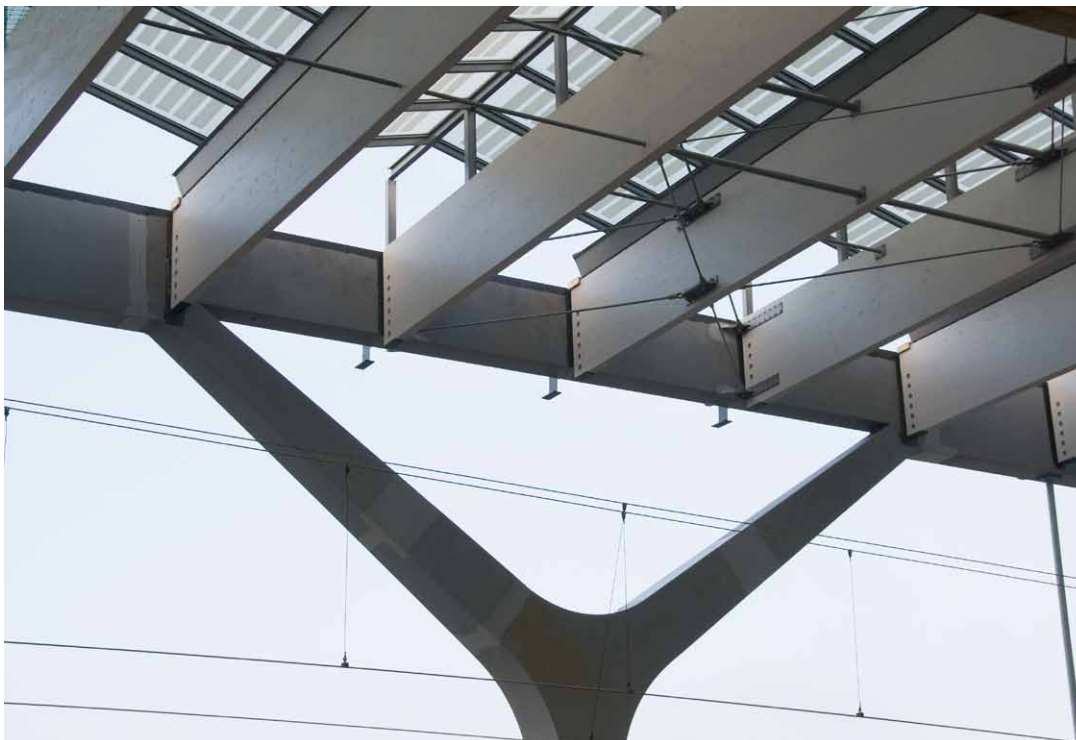
Hoe overleeft een projectleider zoveel tegenslag? Door de uitdaging op te pakken het project slim te repareren. Dat vergde soms wel offers. Het alsnog binnenhalen van een Europese subsidie met een tweede aanvraag kostte Marc Unger en mij onze vakantie. Maar met de subsidie kwam het goed! Voor de bijdragen van andere partijen was het zaak

aanhoudend de meerwaarde van de zonnecellen voor hun eigen doelstellingen te motiveren. Daarbij leverde ik relevante informatie steeds in hapklare notities aan, op het juiste moment aan de juiste persoon. Toen de Statencommissie Milieu Water en Energie aan de gedeputeerde vroeg wat de provincie aan zonne-energie deed, lag mijn notitie al klaar. Smeed het ijzer als het heet is! Tenslotte was het creëren van gemeenschappelijkheid een succesfactor. De Statencommissie van de provincie ging met ProRail op excursie naar Berlijn. Met Eric liet ik hen daar de zonnecellen in de perronoverkapping van Berlin Hauptbahnhof zien. Het gezelschap heeft maar een kwartier op dat perron gestaan, maar de reis creëerde zoveel gemeenschappelijkheid en visie, dat de volgende presentatie in Provinciale Staten een gezamenlijk verhaal werd. Wie binnenkort vanaf het perron in Rotterdam of Utrecht omhoog kijkt, kan zich door de zonnecellen laten enthousiasmeren voor een duurzame toekomst!<<

Jan Willem Kuil is al meerdere jaren actief bij ProRail als projectleider voor de haalbaarheid, de financiering en besluitvorming van grote zonneceldaken op de nieuwe stations Rotterdam CS en Utrecht CS. Deze projecten worden nu gerealiseerd. Tevens leidt hij namens ProRail een Europees project voor de ontwikkeling van duurzame stations. Hij werkt daarnaast als bedrijfskundig adviseur over de volle breedte van AT Osborne en verricht haalbaarheidsstudies en evaluaties bij gebiedsontwikkelings-, infrastructuur- en vastgoedprojecten.

Referentie

[1] Koopmans, Marieke, Velde, Mark van der, Ruimtelijke ambities realiseren, Doorbraken in projecten, AT Osborne, januari 2011 (te downloaden via www.atosborne.nl)



Overkapping Centraal Station Rotterdam
(© Martin van Welzen, Amsterdam)