

Wie lost de giga-belofte van de autobatterij in?

In 2040 kan de autobatterij talloze kern- en gascentrales vervangen, schreef ik vorige week. De techniek is bekend, maar wordt nog niet toegepast.

TRouw 270123 P17

Als in 2040 al onze negen miljoen personenauto's elektrisch zijn, hebben die samen een batterij van 250 tot 400 miljoen kWh, oftewel 250 tot 400 GWh, 'over' om mee in stroom te handelen. Stroom opslaan als er te veel wind- en zonnenergie wordt geproduceerd, en stroom aan het net leveren als de zon onder is en/of de wind niet waait. Het laatste heet Vehicle to Grid, afgekort V2G.

Voor de autobezitters wordt dat een leuke bijverdienste, voor net- en energiebedrijven zorgt het voor een stabiel netwerk en samen besparen we ons de investering in ettelijke kern- of gascentrales, terwijl we dus ook geen CO₂ uitstoten die voor opwarming zou zorgen. Waar wachten we nog op?

Brendan de Graaf, ooit oprichter van de coöperatie TexelEnergie, is nu met zijn bedrijf Lyv bezig het beste te halen uit duurzame energie en batterijen. Hij begrijpt helaas heel goed waar we op wachten. "Kijk naar grote merken: Tesla biedt geen V2G aan, Volkswagen niet, Hyundai niet... Er is kennelijk nog geen markt voor."

De techniek ervoor is het probleem niet. De Graaf kijkt naar de netwerkbedrijven en energieleveranciers. "Energiebedrijven pro-

leveren van die dienst? Het netwerk heeft er baat bij, maar dat mag wettelijk geen handel met consumenten drijven. Dus moet er nodig wat aan de wetgeving worden gedaan om hier beweging in te krijgen."

"De energiewereld is van oudsher gericht op zekerheid: op elk moment van de dag moet de juiste hoeveelheid energie geleverd en getransporteerd worden. Niet teveel en niet te weinig. Als dat misgaat, kan dat grote gevolgen hebben. Daar wil je geen risico's mee nemen. Dus als er straks veel autobatterijen zijn, maar je weet niet wanneer die beschikbaar zijn, wie plotseling zijn auto loskoppelt van het net en ermee wegrijdt... Sluit je dan contracten af met autobezitters, of liever met de eigenaar van een grote vaste batterij die 24 uur per dag inzetbaar is?"

De Graaf denkt dat V2G er belust gaat komen. De eerste laadpalen ervoor zijn nu nog heel duur, maar dat moet snel goedkoper kunnen worden. "Maar wie bedenkt de slimme oplossing om alle hobbels te overwinnen? Wordt het een bestaand bedrijf, of komt de verrassing van een nieuwe speler?"

Nog is dat onduidelijk. Al hoort De Graaf dat bijvoorbeeld Volkswagen zijn auto's al voorzien zou hebben van apparatuur voor het terugleveren. "Het zou straks een kwestie kunnen zijn van nieuwe software naar de auto sturen en alle VW's kunnen aan het net gekoppeld worden. Ook het Chinese BYD heeft mogelijk al alles op de plank liggen om snel in te kunnen spelen op aangepaste regelgeving en slimme nieuwe energiebedrijven."

Daarmee is het verhaal echter nog niet klaar, waarschuwt De Graaf. "Wat je niet moet willen, is dat er een nieuwe supergrootmacht, zoals Amazon en Facebook ontstaat, maar nu op energiegebied. Dat gevaar is reëel: Tesla is in Texas al actief als energiebedrijf, VW heeft Elli waar je als consument al je energiezaken door kunt laten regelen."

Vincent Dekker

Het netwerk heeft er baat bij, maar dat mag met consumenten wettelijk niet handeldrijven

beren op dit moment één ding: te overleven. Er gaat waanzinnig veel kapitaal om in de energiemarkt, en dat met een hoog risicoprofiel. Dan moet je als bestaand bedrijf proberen om in een moeilijke markt nog een redelijke winst te maken."

Zo simpel als terugleveren lijkt, zo lastig is het in de praktijk. "Met batterijen kun je het net stabiliseren. Als er plotseling meer stroom wordt gevraagd, kun je batterijen razendsnel laten leveren en als er stroom over is