

Inbreng rondetafel elektrisch rijden

Geachte leden van de Tweede Kamercommissie Economische Zaken, geachte voorzitter,

Netbeheer Nederland is de brancheorganisatie van alle energienetbeheerders en staat voor een toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem dat de transitie naar een duurzame energievoorziening mogelijk maakt. Namens Netbeheer Nederland en al zijn leden wil ik u bedanken voor de uitnodiging om bij te dragen aan deze rondetafel.

Naast onderwerpen als warmte, energiebesparing en systeemintegratie is Elektrisch vervoer één van de belangrijkste thema's voor de netbeheerders en dit thema staat al jaren hoog op onze agenda. Graag schets ik drie redenen waarom elektrisch vervoer van belang is voor de beheerder van een elektriciteitsnet.

1. **Elektrisch vervoer is voor de netbeheerders van belang vanwege de potentie van elektrische auto's om bij te dragen aan netstabiliteit.** De bijdrage aan netstabiliteit is welkom in de praktijk van toenemende hoeveelheden opgewekte elektriciteit vanuit intermitterende bronnen als zon en wind. Als we ons bedenken dat in de huidige samenleving onze auto's circa 23 uur per dag stil staan, dan zou je kunnen stellen dat een elektrische auto onderdeel kan zijn van het elektriciteitsnet, dat zich gemiddeld 1 uur per dag ontkoppelt. Door de grote vermogens van elektrische auto's bieden zij de flexibiliteit die kan bijdragen aan het balanceren (of afstemmen?) van vraag en aanbod van elektriciteit en aan flexibiliteit om congestie net te voorkomen.
2. **Ten tweede is elektrisch vervoer is voor netbeheerders van belang vanwege de potentiële toename van het piekverbruik.** Een elektrische auto verdubbelt al snel het jaarverbruik van een compleet huishouden. Als de vraag naar energie toeneemt bovenop de bestaande avondpiek, dan schiet het net tekort, met name de netstations en laagspanningskabels. Een kostbare oplossing is het verzwaren van het net. Een betaalbare oplossing is het spreiden van de laadvraag buiten de piek om. Daartoe hebben we diverse pilots lopen. We zijn in gesprek met EZ om te kijken waar de wet- en regelgeving kan worden aangepast. Op dit moment is verzwaring van het net de enige mogelijke oplossing: oude dunne kabels vervangen door nieuwe zwaardere kabels.
3. **Ten derde is elektrisch vervoer van belang voor de netbeheerders vanwege de mogelijkheden die ontstaan om lokaal opgewekte energie, lokaal te gebruiken.** De netbeheerders dragen vanuit hun maatschappelijke rol en publieke taakopvatting graag bij aan het welslagen van de energietransitie, en het in tijd kunnen verplaatsen van opwek en gebruik van duurzame energie is hiervoor een randvoorwaarde. De elektrische auto, zeker als deze in grote getalen ons straatbeeld gaan verrijken, biedt de mogelijkheid om lokaal en duurzaam opgewekte energie op te slaan in de batterij van de auto. Daarbij leidt minder energiedistributie tot een afname van netverliezen en daarmee tot een lagere CO2 voetafdruk.

Hoe snel de opkomst van elektrisch rijden gaat, weten we niet. Het Energieakkoord spreekt van een zero-emissie wagenpark in 2050, en alle nieuwe auto's zijn zero-emissie vanaf 2035. Cruciaal voor het bereiken van deze doelen is een geschikt elektriciteitsnet, voldoende oplaadplekken en slimme en betaalbare automatisering die de energievraag van de e-auto stuurt.

Het ligt voor de hand dat alle vervoersvormen op de weg vroeg of laat overgaan op elektriciteit; via batterijtechnologie dan wel brandstofcel waterstof, zelfrijdend of niet. De markt ontwikkelt zich snel. Zo wordt het aanbod van e-auto's steeds groter en hebben de auto's een steeds grotere actieradius. Ook de markt voor private laadinfra en zogenaamde aggregators, dat zijn marktpartijen die achter de schermen ervoor zorgen dat het werkt, komt op gang. De markt voor openbare laadinfra lijkt echter voor partijen in commerciële zin nog altijd niet interessant genoeg, waardoor de meeste openbare laadinfra enkel via publiek-private samenwerking tot stand komen. Hiermee wordt gelukkig het klassieke kip-ei probleem doorbroken. Want zonder publieke laadinfra wordt de ca. 70% van de burgers die geen eigen oprit hebben geremd in de overgang naar elektrisch vervoer. Publieke

laadinfra moet dus in de pas lopen met de ontwikkeling van de e-auto's en goedkoper worden via standaardisaties en volumevoordelen. Ook zijn innovaties en nieuwe marktmodellen belangrijk om uiteindelijk de lokaal opgewekte duurzame energie te gebruiken voor het opladen van auto's. Deze innovaties zijn goed voor de Nederlandse economie en dragen bij aan de Nederlandse internationale koppositie in elektrisch vervoer.

De impact van elektrisch rijden op het elektriciteitsnet is mede afhankelijk van het aantal elektrische auto's, het aantal laadpunten, maar ook van het laadgedrag van de autorijder. We verwachten dat 200.000 elektrische auto's in 2020 niet tot problemen gaat leiden, al kan dat lokaal anders zijn, bijv. als in één straat 2 Tesla's voor een piekbelasting zorgen. De uitdaging neemt natuurlijk toe als het aantal e-auto's toeneemt tot 1 miljoen in 2025, en deze e-rijders allemaal om 18.00 uur hun auto willen opladen. Vandaar dat het voor netbeheerders buitengewoon relevant is dat elektrische auto's slim laden, dat wil zeggen opladen wanneer het aanbod van duurzame energie hoog is, of juist de vraag naar energie laag. Dit draagt bij aan de gewenste piekreductie. Dit kunnen we bewerkstelligen door te innoveren en experimenteren met laadinfrastructuur. Hiervoor is een ruimere wettelijke experimenteerruimte noodzakelijk.

Vanwege het grote effect van elektrisch rijden op de bestaande netten en de investeringsbeslissingen die vaak decennia vooruit moeten worden genomen, zijn de netbeheerders rechtstreeks dan wel via het kennis- en expertisecentrum ElaadNL betrokken bij diverse projecten, zoals 'Smart grid in Balans' in Lelystad, 'Slim Laden Brabant' en het initiatief voor een Nationaal Lab Smart Charging. Hierbij testen wij, samen met onderzoeksinstituten, ICT-bedrijven, infra aanbieders en overheden hoe de beperkte netcapaciteit efficiënter gebruikt kan worden zonder dat de eigenaren van de elektrische auto daar last van hebben, en hoe de vraag naar elektriciteit en aanbod van duurzame elektriciteit kunnen worden gekoppeld. Belangrijk in deze pilots is de ICT-toepassing die het voor consumenten mogelijk maakt om altijd op tijd hun accu te laden, zonder dat daarbij het netwerk overbelast raakt. Zelfs wanneer grote groepen consumenten tegelijkertijd op dezelfde plek elektriciteit tanken. In een enkele pilot testen we ook nieuwe vormen van marktwerking, zoals het technisch mogelijk maken dat de consument vrij kan kiezen voor een energieleverancier op de laadpaal, in plaats van verplicht is om energie af te nemen van die ene energieleverancier die achter de paal zit. Ook werken de gezamenlijke netbeheerders aan het verlagen van de kosten van een openbare laadpaal zodat de totale business case voor marktpartijen sneller rond komt. De netbeheerders werken dus op meerdere manieren en met vele partijen samen aan het toekomstige energienet waar elektrisch rijden zonder enige twijfel een grote impact op zal hebben.

Impact van elektrisch vervoer op de netten is groot. Het is een maatschappelijk belang om de stroompieken die met laden gepaard kunnen gaan, te voorkomen. We werken daarom met onze partners aan slimme systemen en de juiste kostenverdeling om de kosten voor de netten, die door ons allemaal betaald moeten worden, zo draagbaar mogelijk te houden.

Hartelijk dank voor uw aandacht.

Namens de gezamenlijke netbeheerders,

André Jurjus

juni 2016