

Energy Storage NL (ESNL) reageert graag specifiek op de rol van batterijopslag in de regeling. Onderstaand omvat een uiteenzetting van de belangrijkste voordelen en enkele aandachtspunten.

### Voordelen

ESNL ziet het stimuleren van batterijopslag achter de meter voor laadinfrastructuur i.r.t. netcongestie als zeer nuttig om de volgende redenen:

- Voor private partijen die hun wagenpark moeten elektrificeren vanwege verplichte zero-emissiezones in grote steden, is de overstap van dieselveertuigen een aanzienlijke uitdaging. Congestie vormt een belangrijke bottleneck; ze kunnen hun netaansluiting niet verzwaren. Tegelijkertijd kunnen deze bedrijven de binnenstad niet meer in zonder elektrische trucks. Ze bevinden zich dus in een lastige positie. Batterijen kunnen hier een cruciale bijdrage leveren aan de oplossing. Vooral transporteurs die willen overstappen op 'overnight charging' kunnen met een Battery Energy Storage System (BESS), die ze overdag opladen, hun elektrificatie aanzienlijk versnellen.
- Bovendien is de transportsector een zeer uitdagende markt. Winstmarges zijn vaak laag en liggen bij de meeste bedrijven tussen de 0 en 3%. Daarnaast wordt de sector gekenmerkt door kortlopende contracten. Grote retailers tenderen transport en wisselen regelmatig van vervoerder. Dit vereist een flexibele bedrijfsvoering. Investerings in een elektrisch wagenpark en laadinfrastructuur zijn daardoor moeilijk te verantwoorden. Het gaat om investeringen van vele miljoenen euro's, en met flinterdunne marges en het reële risico om grote klanten te verliezen, nemen veel partijen een afwachtende houding aan. Maatregelen om de onrendabele top te dekken en meer continuïteit te bieden, zijn zeer welkom om deze problematiek aan te pakken.
- De problemen zijn zo groot dat er nu plannen zijn om trucks op waterstofverbrandingsmotoren te laten rijden. Voor de energietransitie is dit geen goede oplossing; het verbranden van schaarse groene waterstof is energetisch gezien een van de slechtste opties.
- Een bijkomend voordeel van het plaatsen van een BESS bij laadinfrastructuur is dat het een sterke stimulans biedt om de daken van distributiecentra vol te leggen met zonnepanelen. Dit wordt gedreven door HBE's (Hernieuwbare Brandstof Eenheden). Wanneer een voertuig wordt opgeladen met (gebufferde) zonne-energie, verdient de transporteur 4 HBE's in plaats van 1 HBE met grijze stroom uit het net. Per truck kan dit duizenden euro's extra per jaar opleveren aan HBE-inkomsten. Zonder BESS is dit vaak niet mogelijk omdat de meeste voertuigen 's nachts laden.
- Het slim laden zou verplicht moeten worden zodat de combinatie BESS en laad-infrastructuur netondersteunend werkt. De BESS kan helpen om de zon PV geproduceerd op het dak van de transportondernemer en opwekcongestie helpen voorkomen. De BESS springt bij (ontlaadt) op momenten dat er te weinig vermogen beschikbaar is voor de laders of op momenten dat de marktprijzen te hoog zijn en het voordeliger is om de opgeslagen energie uit de batterij te halen ipv uit het net.

### Aandachtspunten

- Een laadlocatie moet minimaal 1.400 kW aan laadpalen hebben. Het zou goed zijn als er een minimum grootte is. Let wel: de definitie van een laadpaal in het zwaar transport is niet zo eenduidig als bij personenvervoer. Op één lader kunnen meerdere aansluitpunten zitten. Neem bijvoorbeeld een 360 kW-lader met drie aansluitpunten. Als er één truck laadt, krijgt deze 360 kW, maar als er drie trucks tegelijkertijd laden, krijgen ze elk 120 kW. Een duidelijke definitie is wenselijk voor deze regeling.
- Naast het voorzien van de lader van vermogen kun je de batterij ook inzetten als congestieregelvermogen (CRV), beide kanten op (laden en ontladen). De regionale netbeheerders hebben veel CRV nodig maar met name aan de afname kant is het erg lastig voldoende CRV te contracteren. Er wordt nagedacht over aanvullende maatregelen, zoals flexanders en verplichte deelname aan congestiemanagement voor aangeslotenen.
- Als de lader en batterij onderdeel zijn van een energiehub, kan de batterij ook worden ingezet om vraag en aanbod binnen de energiehub op elkaar af te stemmen. Dat is dan, naast het voorzien van de lader van vermogen en eventueel leveren van congestieregelvermogen, een derde functie die de batterij kan vervullen.