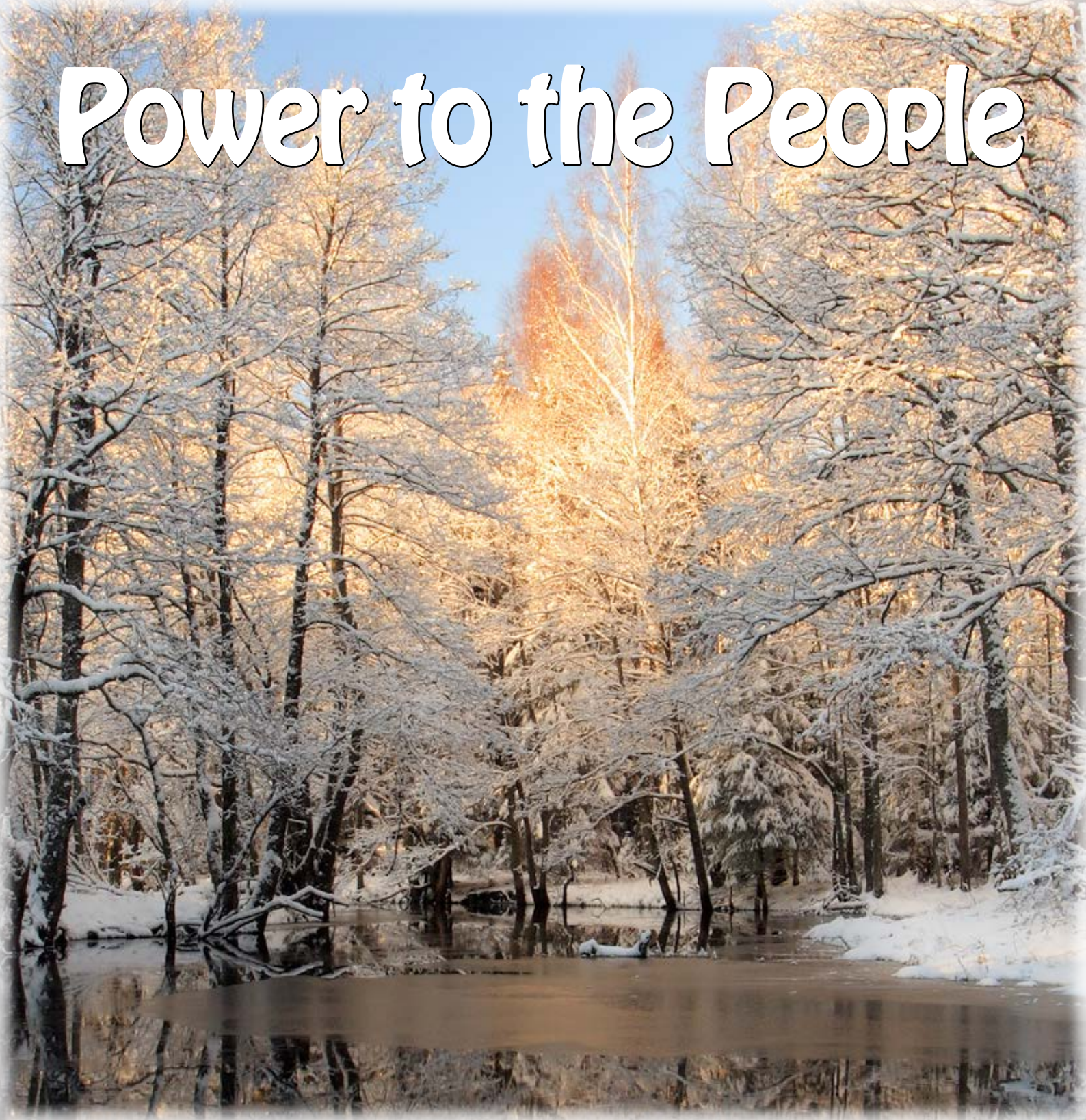


Power to the People



In dit nummer:

280W panelen komen er aan

Fietspad vangt zon

Duitsland geen PV trekker meer



Van de redactie

We hebben in ons land de afgelopen twee jaar een historische stroomversnelling meegemaakt in decentrale elektriciteitsopwekking met zonnepanelen door particulieren. Wie had twee jaar geleden kunnen/durven voorspellen dat we in ons land nu, eind 2014, royaal meer dan 1 gigawattpiek aan zonnestroompanelen op daken hebben? Tien jaar geleden, toen de ZPV werd opgericht, lag er 25 megawatt op 's Neerlands daken, en dat vonden zo veel dat het zin had om er een belangenvereniging voor op te richten. En zonnestroom breidt zich in steeds hoger tempo uit. Voorlopig kunnen we nog vooruit tot 16 GWp voordat er extra maatregelen van netbeheerders nodig zijn om op netwerkniveau de supergroene zonnestroom uit netto-producerende woonwijken in goede banen te leiden. Wat dan? Mocht de saldering op de helling gaan, kan dit worden gecompenseerd door versnelde acceptatie van elektrische auto's. Dat dit type auto aan het inburgeren is leert de bijdrage van de heer Kriegsman in deze aflevering van de PttP met zijn ervaringen in een elektrische BMW waarvan hij met z'n eigen zonnepanelen de accu's vollaadt.

Kortom, we beleven roerige tijden vol verrassingen. Wie had bijvoorbeeld slechts een jaar geleden kunnen bevroeden dat de grote Duitse energiereuzen zó snel ernstige problemen zouden krijgen met de exploitatie van hun centrales. Wie had kunnen bedenken dat de olieprijs zou halveren? Gaan we met z'n allen weer even gemakkelijk "aan de pomp" met onze autootjes als vroeger? Of staat de olieprijs eind volgend jaar waar hij dit jaar begonnen is? Of hoger? Draait Poetin de gaskraan dicht? Niemand weet het en het blijft allemaal koffiedik kijken. Een ding is zeker: onze zonnepanelen gaan komend jaar weer keurig netjes iets van 850-1000 kWh/kWp opleveren. U kunt dat zien als een soort natuurwet die is gebaseerd op de omloop van de aarde rondom de zon, en dus niet afhankelijk van Aardse politiek.

De redactie wenst u veel leesplezier en een goed, gelukkig en zonnig 2015.

Floris Wouterlood



Colofon

Power to the people is een uitgave van de ZPV.

Ledenaantal:

1.226

Opgesteld vermogen:

ca 3.043 kWp

Energiebesparing:

2.586 MWh/jaar

Co₂ besparing:

1.422 ton/jaar uit kolencentrale

Medewerkers

Voorzitter:

Remco de Graaff

Penningmeester:

Doeko Hekstra

Secretaris:

Willem Wellinga

Webmaster

Harry Schreeven

Vormgeving

Gijs de Reus (GdR Design)

Hoofdredacteur:

Floris Wouterlood

Redactieteam:redactie@

zonnestroomproducenten.org

Oplage:

1350 ex.

Inhoud

4

280W panelen komen er aan

5

De eerste 9 maanden met een BMW i3

7

Dorpsmolens of megamolens

8

Fietspad vangt zon

9

Tegenwind voor windenergie

10

Brand in Sappermeer

11

Duitsland geen PV trekker meer

12

Een langzaam maar zeker kapseizend schip

280W panelen komen eraan

In de loop van de jaren is het vermogen waarop een zonnepaneel wordt gewaardeerd steeds groter geworden. Aan het begin van de zonnestroomrevolutie was een zonnepaneel van 75 Wp al van respectabele omvang. Tegenwoordig bevatten de pakketten in aangeboden zonnepaneelsystemen vaak panelen met een vermogen van 270 Wp. Maar de ontwikkeling gaat door. De Chinese fabrikant JA Solar heeft multikristallijn silicium zonnepanelen aangekondigd met het standaard aantal van 60 cellen die gewaardeerd worden op liefst 280 Wp. De fabrikant krijgt dit voor elkaar door zeer efficiënte cellen (17,2% omzetsrendement) bij elkaar op een standaardpaneel te monteren. De 280 Wp panelen van JA Solar zijn inmiddels gecertificeerd door TÜV-Rheinland.

bron: PV-Tech



De eerste 9 maanden met een BMW i3.

Nadat ons huis al geruime tijd een "0 op de meter" woning was (inclusief verwarming) en we zelfs nog jaarlijks stroom over hielden, was de volgende stap natuurlijk voor de hand liggend: een elektrische auto! Maar dan komt de vraag welke?

En natuurlijk is de keuze nog niet zo groot. Bij de keuze is, meer dan bij een auto op fossiele brandstoffen, belangrijk hoe je de auto gaat gebruiken. Bij ons is dat voornamelijk lokaal verkeer. We wonen in Ootmarsum, (een toeristisch stadje met ca 4500 inwoners) en rijden regelmatig naar de omliggende steden Almelo, Hengelo, Enschede en het Duitse Nordhorn de afstand is globaal 25 km. Af en toe een grotere afstand tot misschien 150 km, maar zelden meer. Lange autovakantie-reizen maken we niet (meer).

Ik wilde de mogelijkheid hebben om in elk geval 2 x per dag een retourtje naar de eerder genoemde bestemmingen te kunnen maken. Dan komen we dus aan 100 km/dag als normaal maximum, met af en toe een grotere afstand. Ik wilde niet de noodzaak hebben om een 2^e auto te moeten hebben voor de grotere afstanden.

De keuze wordt dan al vrij beperkt. Een Tesla zou kunnen, maar die valt buiten het budget. Bovendien is de instap voor mij veel te laag (i.v.m. rugproblemen). Vervolgens komen een paar hybrides aan bod, maar de meeste daarvan hebben een te beperkte elektrische actieradius.

Eigenlijk bleef er maar één auto over die aan mijn wensen voldeed en dat was de BMW i3 met range-extender. Toch was de keuze daartoe nog niet zo snel gemaakt. Ten eerste vond ik de auto nog relatief duur en ten tweede nog een gevoelsmatige kwestie. Ik had van mijn leven niet gedacht, ooit nog eens in een BMW te zullen rijden. Laat ik maar netjes zeggen hoe ik er over dacht: ik heb het altijd auto's gevonden voor een publiek dat niet aansloot bij mijn belevingswereld. Maar goed, de i3 leek toch voor een ander publiek gebouwd te zijn, dus uiteindelijk toch maar de knoop doorgehakt.



De auto is op 10 maart 2014 afgeleverd en we hebben er nu dus ruim 9 maanden (en 8000 km) ervaring mee. Ik kan de ervaring eigenlijk maar in één woord uitdrukken: geweldig!

We zijn er dus zeer content mee. Het verbruik is (sterker dan bij "fossiele auto's") afhankelijk van het weer. De verwarming of airco hebben een relatief grote invloed op het verbruik. Meetgek als ik ben, heeft de autolader die ik gebruik natuurlijk een eigen kWh-meter, omdat ik dacht daar meer op te kunnen vertrouwen dan de getallen die ik op de i-remote app van BMW zou kunnen zien. En achteraf bleek dat terecht te zijn. De i-remote app lijkt het verbruik "uit de accu" aan te geven, terwijl ik natuurlijk gewoon meet wat de accu in gaat. Zoals met heel veel andere metingen, hou ik de gegevens maandelijks bij en dat wordt gepubliceerd op onze website www.geen-energierekening-meer.weebly.com

Het is telkens weer een genot om in de auto te rijden. Het rijcomfort vind ik zeer goed, het geluid is (uiteraard) nihil, de instap is hoog (voor mij van belang) en hij rijdt (zeer) pittig als je dat wilt. Daar komt bij dat je voorlopig nog geen wegebelasting betaalt en dat de brandstof bij ons uit de lucht komt vallen. Inderdaad "alleen de zon gaat voor niets op" ☺.

Voor veel mensen zal het one-pedal-driving-system even wennen zijn. Maar daarna is het geweldig.

Je hebt de rem nauwelijks nodig, doordat bij het loslaten van het gaspedaal (daar moet een ander woord voor komen ☺) de auto veel sterker op de motor afremt, dan je gewend bent in een fossiele auto. Uiteraard gaat de remenergie terug de accu in. Door het gaspedaal gedoseerd los te laten, bepaal je hoeveel de auto op de motor afremt. Bij helemaal loslaten worden de schijfremmen nog net heel iets geactiveerd. De remblokken raken net de schijven iets. Op deze manier wordt voorkomen dat de schijven te veel roestopbouw krijgen. Uiteraard kun je ook gewoon remmen met het rempedaal, maar met een enigszins beheerste rijstijl gebruik je het rempedaal nauwelijks...

Volgens de i-remote app is het verbruik gemiddeld over de eerste 9000 km 13,5 kWh/100km. Volgens mijn eigen metingen is het ongeveer 16 kWh/100km. De teruggevoerde remenergie is bij mijn gebruikwijze ca. 3 kWh/100 km.

Omdat de auto voorzien is van een range-extender (kleine benzinemotor + generator), hoef ik niet te lijden aan de bekende "range anxiety". Ik kan immers de accu helemaal leeg rijden zonder de angst stil te vallen. Normaal ligt de actieradius (volgens het display op het dashboard) ergens rond de 130 km. Maar tijdens het rijden wordt de nog beschikbare rijafstand aangepast op basis van het gebruikspatroon. De maximum afstand die ik elektrisch gereden heb op één lading, was 171 km.

Het totale benzineverbruik over de eerste 9 maanden was ca. 5 liter....

Onderhoudskosten tot nu toe € 0,-. De eerste afspraak voor een beurt is 2 jaar na aflevering. Dan moet even de olie in de range-extender vervangen worden....

Misschien nog leuk om te weten: de range extender moet af en toe even in bedrijf zijn, om de motor in conditie te houden. De auto regelt dit zelf na een bepaald aantal km of na een bepaalde tijd. Dat heb ik nog niet uitgevonden. Tot nu toe is dat drie keer gebeurd. Mocht je de accu steeds vrij vol houden, dan krijg je een melding dat de range extender even moet draaien. En aangezien die alleen in bedrijf kan komen bij een accu-lading <75%, moet je dan

even een keer de accu iets verder leeg rijden. Het onderhoudsprogramma start dan vanzelf. De range-extender draait hooguit een paar minuten per keer. Het benzineverbruik daarvoor is opgenomen in de eerder genoemde 5 liter.

Ik heb een eigen laadpaal gemaakt met behulp van de 230V laadkabel die standaard meegeleverd wordt. Ik heb de omvormer die in deze laadkabel zit in een kastje gebouwd dat op een paal naast de oprit staat. De kabel met omvormer is wel uit het kastje te halen zodat deze op reis meegenomen kan worden. Het kastje is van multiplex en eerst gecoat met epoxy en daarna met wit en groen geverfd, zoals ook het schilderwerk aan ons huis. Het kastje is zodanig gemaakt dat de stekker er in terug gehangen en daarna het deurtje dichtgedrukt kan worden. Hij valt dan in het slot. Met een RFID-sleutelhanger wordt het kastje weer geopend. Grappig om te vermelden is nog, dat het kastje door nieuwe postbezorgers als brievenbus wordt aangezien. Soms proberen ze een envelop door de kier boven het deurtje er in te prutsen. Het leukste zag ik recent. Iemand had een (reclame)krant er maar boven op gelegd.... Was wel helemaal nat geregend. Uiteraard hebben we wel een gewone brievenbus, maar kennelijk is het teveel moeite om daar even naar te zoeken.



Volgorde: kabel is aangesloten, RFID tag bij ontvanger houden, laadstekker terughangen, deurtje dichtdrukken.

Alles samengevat: na negen maanden nog zeer enthousiast. Dat heb ik nog niet eerder bij een auto gehad...

door: Zwerius Kriegsman

Dorpsmolens of megamolens?

Dat is waar de Friezen op dit moment tegenaan kijken. De provincie Friesland moet in het Uitvoeringsplan Duurzame Energie 2014-2020 in 2020 530 MW aan windenergie hebben. Er staat op dit moment 180 MW in een allegaartje van windmolens, groot en klein, op Friese boerenerven, langs snelwegen en in weilanden, zonder dat er ooit een strakke planning is geweest. Op provinciaal niveau modderde men maar wat aan met windenergie. Enthousiasme was er wel, maar het provinciebestuur voerde nauwelijks consequent beleid. Gedeputeerde Staten wil het ditmaal anders gaan doen, liefst véél windenergie maar dan ook in hele grote parken, ver weg van bevolkingscentra, en uniforme molens.

Friezen hebben al lang sympathie voor windenergie. Al meer dan twintig jaar geleden bijvoorbeeld werd door inwoners van het dorpje Reduzum een collectieve dorpsmolen gerealiseerd, 'us mûne' (vermogen 225 kW). In de afgelopen jaren leverde de Reduzumer molen meer dan 60.000 euro aan winst, geld dat direct ten goede kwam aan de eigenaren: het gezamenlijke dorp. De basisschool, de gymzaal en de sportkantine kregen zonnepanelen, dorpshuizen van de naburige kernen Friens en Idaerd werden opgeknapt, er kon een schoolbusje worden onderhouden en ook de kerstboomverlichting werd uit het stroompotje gefinancierd. Er ligt nu een plan om kunstgras voor het korfbalveld te financieren uit de opbrengst van de molen. De molen moet na 20 jaar worden vernieuwd, en dus willen de dorpsbewoners gewoon op dezelfde plaats een nieuwe, grotere windturbine met een bescheiden vermogen, namelijk om en nabij 1 MW. Alleen, de provincie Friesland heeft in de jaren na de stichting van 'us mûne' geconstateerd dat er wildgroei van windmolens was. Gedeputeerde Staten zetten nu in op centralisme: nieuwe molens zijn OK op slechts enkele plaatsen: 350 MW netjes bij elkaar in het IJsselmeer, een park van 36 MW bij de Kop van de Afsluitdijk en twee reservelocaties bij Heerenveen. Dat is het, en de rest moet weg. De plannen worden van harte ondersteund door de Fryske Nasjonale Partij (FNP) en het CDA. Die willen

geen windturbines in het Friese land. Dat vindt men maar lelijke landschapsvervuiling. Voor solitaire windmolens is geen plaats meer, ook de opschaling van bestaande molens (lees: die van Reduzum) is ongewenst.

Reduzum is daar niet blij mee. Men heeft het gevoel dat de provincie meer luistert naar grote projectontwikkelaars en helemaal niet luistert naar de eigen burgers. En het is niet alleen naar voor Reduzum maar ook voor andere dorpen die met plannetjes rondlopen van eigen windmolens. De Reduzenaren hebben een hele goede reden: Us mûne heeft namelijk heel veel economische en sociale voorspoed in het dorp gebracht. Reduzum heeft zo'n beetje de hoogste zonnepaneeldichtheid van Friesland. Er is saamhorigheid. De vooruitgang gaat voor de Reduzenaren voor een groot deel verloren. Er zijn adviezen over decentrale plaatsing ingediend door het Platform Duurzaam Fryslân, de Friese Milieu Federatie en het Comité Hou Fryslân Deze adviezen werden in de wind geslagen door Gedeputeerde Staten. Voor hen wegen centralisme, groot, duur en de belangen van het bedrijfsleven kennelijk zwaarder dan de belangen en cohesie van dorpsbewoners.

Zie voor de prestaties van us mûne' de website www.wynmole-reduzum.nl

Uitslag 17 december 2014 als Provinciale Staten van Friesland beslist.



Dorpschool Reduzum met zonnepanelen

Fietspad vangt zon

Afgelopen 12 november knipte de minister van Economische Zaken hoogstpersoonlijk het lint door van een stukje fietspad langs de N203 in Krommenie. Het fietspad oogt heel normaal, niets bijzonders. Waarom komt de minister in eigen persoon naar een plaats als Krommenie om zoiets ordinairs als een fietspad te openen? Antwoord: dit is kennelijk zo'n grote triomf voor ondernemend Nederland, een minister waardig. Het gaat om het eerste stukje SolaRoad. In Krommenie begint de victorie van de Nederlandse industrie!



Het SolaRoad fietspad in Krommenie – links normaal beton, rechts de SolaRoad strook.

Het bijzondere aan het fietspad is dat het is vervaardigd van dikke platen die iets weg hebben van de bekende Stelconplaten. Echter, deze platen zijn in feite zonnepanelen, robuust genoeg om er verkeer over te laten rijden. De SolaRoad modules meten 2,5 bij 3,5 meter. Onder de geharde glazen toplaag van ongeveer 1 cm dikte bevinden zich zonnecellen. Elke plaat heeft een vermogen van ongeveer 50 Wp en moet per jaar naar verwachting ongeveer 50 kWh aan stroom produceren die nuttig kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld wegverlichting, bebakening, enzovoort. Het SolaRoad materiaal is ontwikkeld en gerealiseerd door TNO, de Provincie Noord-Holland, Ooms Civiel en Imtech Traffic&Infra. Gedurende een veldtestperiode van drie jaar worden diverse metingen en tests uitgevoerd om

het SolaRoad concept verder te ontwikkelen. De testen moeten antwoord geven op vragen als: Hoe gedraagt het zich in de praktijk? Hoeveel energie levert het op? En hoe is het om eroverheen te fietsen? Wat is het effect op de stroomproductie van het verkeer dat over het materiaal heen rijdt, schaduw van de boompjes langs de weg, slijtage, bladeren, vuil, noem maar op.

Na het bericht op internet werd er nogal wat kritiek op het zonnefietspad geleverd, met name over de prijs-prestatieverhouding. "Moet dat nou met ons belastinggeld", "zonnepanelen horen op een dak thuis en niet op de grond", "veel te duur, "verdient zich nooit terug" en meer van dat soort gemopper werd gespuid. Daar staat tegenover dat als men toch kosten moet maken om een fietspad of een weg aan te leggen men net zo goed tegen geringe meerkosten SolaRoad modules kan aanbrengen. En terugverdienen? Ach, verdient een willekeurig fietspad zich ooit terug? Er ligt 450 vierkante kilometer weg in ons land, waarvan een groot deel vaak ligt te bakken in de zon. Verder moet men ook kijken over de hele levensduur van de SolaRoad. Waarom niet benutten en het product exporteren naar de hele wereld. Dáárom was die minister op 12 november in Krommenie. Wilt u zelf een kijkje nemen: de GPS coördinaten zijn 52.493875, 4.767134, de N203 bij Krommenie, vlakbij het station; bij het Texaco benzinstation.

Meer info op www.solaroad.nl

Auteur: Floris Wouterlood

Tegenwind voor windenergie

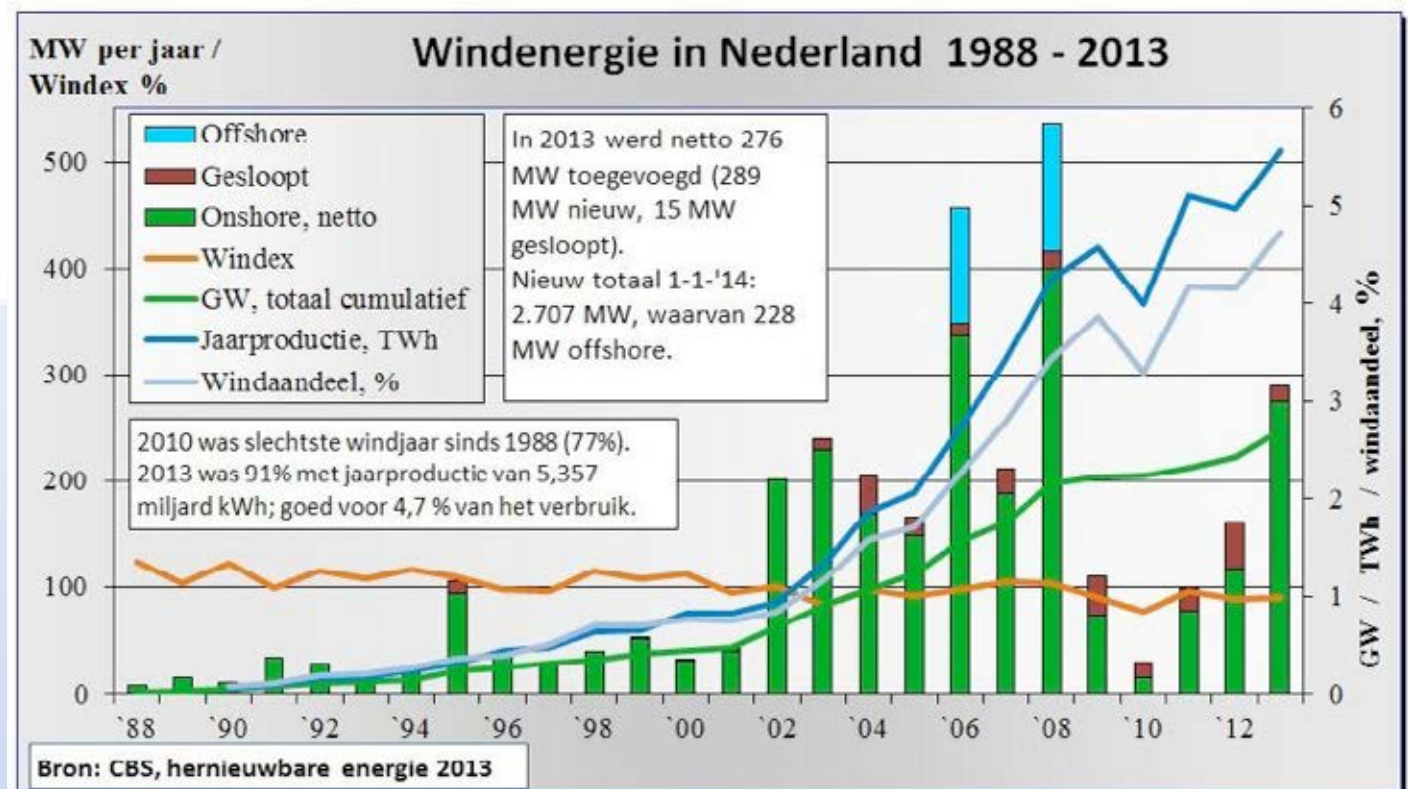
Het wil in ons land niet echt vlotten met windenergie. Terwijl zonne-energie onder de Nederlandse bevolking geaccepteerd is als bron van hernieuwbare energie, loopt men tegelijk massaal te hoop tegen windenergie. Windturbines op land vindt men lelijk, windmolens op zee te duur. De provincie Noord-Holland bestond het om een moratorium op windenergie in te stellen. Ook op nationaal niveau rommelt het in windland. Minister Kamp gooide afgelopen zomer alle plannen voor windparken op zee overhoop door alle verleende bouwvergunningen opeens in te trekken. "Om het allemaal goedkope te maken". Gevolg: uitstel.

Een en ander is goed te zien aan de grafiek die Jaap Langenbach op Twitter publiceerde. Jaap is een autoriteit op windenergiegebied die lange tijd een eigen zeer informatieve website bijhield. In de grafiek is te zien dat het geaccumuleerde

vermogen aan windenergie de afgelopen jaren heel zwak is toegenomen, naar ongeveer 3% van het totaal opgestelde vermogen in 2013. De productie neemt wel toe, tot 4,7% van het totale elektriciteitsverbruik in 2013, waarschijnlijk omdat oude windturbines vervangen worden door nieuwe die met gelijkblijvend vermogen meer megawatts stroom produceren. Bij elkaar is de vooruitgang matig, veel te weinig om de doelstellingen van het kabinet voor 2020 (waarvan het ambitieniveau ook niet torenhoog was).

Auteur: Floris Wouterlood

Twitter: Jaap Langenbach @ApusNL



Veel schade bij woningbrand Sappemeer



Op de avond van 6 november 2014 veroorzaakte een uitslaande woningbrand in Sappemeer veel schade. Bewoners van 4 woningen werden geëvacueerd. Twee tankautospuiten en een hoogwerker van de Sappemeerse brandweer werden ingezet om de brand te bedwingen. Naastgelegen woningen liepen gevaar, maar door deze goed nat te houden werd overslag voorkomen. De brandweer gaf even voor drie uur in de nacht het sein 'brand meester'. Na onderzoek door de politie bleek de brand vermoedelijk te zijn ontstaan door zelfwerkzaamheden van de bewoner aan door hem op het dak geplaatste zonnepanelen en is niet van brandstichting gebleken.

Commentaar van de redactie PttP: het is verbazingwekkend dat 's nachts brand kan ontstaan in een zonnestroominstallatie. Aan de DC kant van het zonnestroomsysteem kan 's nachts niet zoveel fout gaan. Aan de AC kant wel, maar dan moet de zelfinstallateur wel heel onvoorzichtig te werk zijn gegaan en bijvoorbeeld omstandigheden hebben geschapen die kortsluiting in de hand hebben gewerkt. Het is de grote vraag hoe de verzekering reageert op een geval als dit.

Foto: Dennie Gaasendam
www.westerwoldeactueel.nl

Duitsland geen PV trekker meer

Jarenlang trok Duitsland de kar van de zonnestroom. De door de Duitse politicus Hermann Scheer ontworpen Erneuerbare Energie Gesetz (EEG) (terugleververgoedingsregeling) veroorzaakte in Duitsland de PV-revolutie van de afgelopen 15 jaar waarmee het land koploper-op-afstand is geworden op het gebied van opwekking van hernieuwbare energie. In het begin haalden de grote Duitse fossiele stroomopwekkers hun schouders op voor dat gedoe met die peperdure zonnepanelen. Dat negeren bleek een lelijke misrekening. De Duitse PV-revolutie ondermijnde langzaam maar zeker het businessmodel van de grote centrale fossiele stroomopwekkers. Stroom overdag werd door het enorme aanbod van zonnestroom spotgoedkoop. Treffend in dit opzicht is dat begin december 2014 het grote energieconcern E.ON haar fossiele handdoek in de ring gooide en besloot haar kolen- en kerncentrales in de etalage te zetten. Dat besluit mag worden gezien als een triomf voor Hermann Scheer en zijn EEG.

Jaar op jaar zette Duitsland in het verse millennium records neer in de vorm van meer en meer geïnstalleerde zonnestroom. Heel veel van deze zonnestroom is decentraal, dus eigendom van burgers of collectieven. Op dit moment staat er in Duitsland ongeveer 37 GWp vermogen aan zonnestroom (naast iets van 30 GW aan windenergievermogen. Door stelselmatige

verlaging van de EEG-vergoedingen is de animo om PV te installeren goeddeels verdwenen, dat wil zeggen dat de grote investeerders de stekker uit hun projecten hebben getrokken. In oktober van dit jaar werd in Duitsland ongeveer 75 MWp geplaatst, nog altijd in slechts 1 maand evenveel als in Nederland in een heel jaar, maar de schwung is eruit. Volgens PolderPV vond het installatierecord plaats in november 2012 (bijna 3 GWp).

Wat nu in Duitsland? Grote zonneparken zijn hard nodig om verder te gaan op het pad van duurzame energie. Gelukkig zijn het in Duitsland net als in Nederland de burgers zelf die de zonnestroomkar trekken. Geen wonder: voor deze sector is netpariteit al lang realiteit.

Auteur: Floris Wouterlood

Een langzaam maar zeker kapseizend schip

Op 1 december 2014 kondigde de directie van de machtige Duitse elektriciteitsreus E.ON aan dat men overgaat tot "strategische herpositionering". We kennen deze taal uit de militaire wereld. Als een generaal ziet dat de grond te heet onder zijn voeten wordt laat hij zijn manschappen zich terugtrekken op een beter verdedigbare linie. Die generaal noemt zijn manoeuvre natuurlijk nooit "terugtrekken". Dat is niet goed voor zijn reputatie, zijn ego en het moreel van zijn soldaten. Hij noemt zijn actie "strategisch herpositioneren". Zo ook gaat het met E.ON. Op de kolencentrales worden miljarden afgeschreven, de kerncentrales worden op Marktplaats gezet, en men trekt zich terug op een bastion van hernieuwbare energieopwekking. Laten we hopen dat de directie en de firma het allemaal overleeft. Hun business model is gekapseisd. De schuldige: het enthousiasme waarmee men in Duitsland de opwekking van hernieuwbare energie heeft aangepakt. En de wet, de Erneurbare Energie Gesetz (EEG) die voorschrijft dat stroom uit zon en wind voorrang heeft op het net. Gevolg is dat het net overspoeld wordt door groene stroom zodra het ook maar een beetje waait of als er ook maar één zonnestraaltje door het wolkendek boven Duitsland prikt. Stroom kan zó overvloedig worden opgewekt dat de prijs op de spotmarkt negatief wordt. De enige oplossing op dat moment is fossiele centrales uitschakelen en zoveel mogelijk exporteren. Van dat laatste profiteert Nederland. Dat de winstgevendheid van de fossiele elektriciteitsopwekker hieronder lijdt, is duidelijk. Helaas voor E.ON bezit men relatief weinig decentrale hernieuwbare opwekkers, want in het verleden haalde men de neus op voor zonnestroom. Te duur, kernenergie was goedkoper. En groot was mooi. Dat is even anders geworden. Eigen schuld, dikke bult, dus.

Het schip van de fossiele stroomopwekking is gehavend, het businessmodel maakt slagzij. Overigens was deze situatie al 10 jaar geleden voorspeld door Hermann Scheer, de grote voorvechter van duurzame stroomopwekking. Maar wat Scheer niet kon voorzien was dat het voor de fossiele opwekkers allemaal nog veel erger dreigt te gaan worden. Het gevaar dat het zakenmodel van de elektriciteitsproducenten helemaal over de kop gaat komt ditmaal vanuit Silicon Valley, met name uit de hoek van de makers van de Tesla elektrische auto. Tesla heeft besloten om een gigantische accufabriek te gaan bouwen, een fabriek zó groot dat de prijs van opslag van stroom naar verwachting met een factor 10 zal dalen. Hierdoor wordt het voor ieder huishouden over een jaar of tien wellicht erg aantrekkelijk om een PV-systeem op het dak te leggen en dat te combineren met een serie accu's. Onze zeer ver vooruitziende minister van Economische Zaken stimuleert deze ontwikkeling nú al met zijn aankondiging dat hij het salderen van zonnestroom aan banden wil gaan leggen. Op het moment dat dat werkelijkheid wordt, wordt het meteen dubbel aantrekkelijk om met accu's aan de slag te gaan. Ook de minister moet eens goed naar zijn businessmodel kijken.

De fossiele elektrische opwekkingindustrie heeft weinig keus. Men kan doen alsof de neus bloedt en dan gaat men failliet, men kan voluit in hernieuwbare energie en opslag gaan en de grote omwentelingen overleven, of men kan regeringssteun aanvragen. EON kiest voor de tweede mogelijkheid. We zijn benieuwd hoe het in Nederland gaat lopen. Maar houd Tesla in de gaten!

Auteur: Floris Wouterlood