

Het OV is qua elektravoorziening één van de weinige plekken in Nederland waar het niet knelt. Het is uitgelegd op ruime piekvraag, denk aan de spits en het optrekken van treinen. Dit zijn situaties die maar een klein deel van de dag voorkomen, dan wel korte momenten beslaan, de rest van de tijd is dit elektrisch vermogen onbenut.

Bij de pilot remenergie gaat het erom dat treinen remmen en dat die energie nu wegvloeit en niet gebruikt wordt. In deze pilot wordt deze energie opgevangen en opgeslagen in een grote accu zodat het weer kan worden (her)gebruikt. Ander voordeel is dat bij (grootschalige) toepassing er minder relaishuizen nodig zijn en/of dat er meer treinen op hetzelfde moment kunnen rijden omdat het energienet zwaarder belast kan worden (de piekbelasting kan dan voor (een deel) uit de accu komen). Daarnaast kan de energie, als de treinen het niet nodig hebben, ook gebruikt worden om elektrische bussen op te kunnen laden.

Omdat in de binnensteden verzwaring van het net zeer kostbaar en ingewikkeld is kan dit OV-vermogen heel goed ingezet worden om de sterk groeiende elektra vraag voor een deel op te vangen. Voldoende buffering kan er voor zorgen dat dit vermogen geleverd kan worden zonder dat de OV-piekvraag in gevaar komt.

Een eerste logische stap is verdere elektrificatie van alle OV-modaliteiten. In het geval van Groningen gaat het om de lange afstandsbusen (Qliners). Deze hebben een wachttijd op de eindpunten en kunnen dit gebruiken om voldoende bij te laden en zo de dienstregeling door te laten lopen. Op juridisch vlak is er geen beletsel om dit uit te voeren.

Voor het koppelen van de OV-energie voorziening aan bijvoorbeeld een woonwijk of bedrijventerrein zijn er nog de nodige juridische hobbels. Een standpunt kan zijn dat energie onbelemmerd zou moeten kunnen worden uitgewisseld tussen alle gebruikers in het belang van een snelle en efficiënte energie transitie. Hiervoor is praktijkervaring en aanpassing van regelgeving nodig, naast de nodige portie durf en doorzettingsvermogen.

Daarnaast is er nog een stukje energiebesparing mogelijk door het opslaan en hergebruik van de remenergie van de treinen. Ook levert het meer ruimte op het spoor op door sneller te kunnen remmen en een stukje gezondheidswinst door minder fijnstof uit de mechanische remmen.

Let op dat in het voorgaande de nadruk ligt op verbruikers. Voor opwekkers geldt een zelfde soort verhaal, maar in een urbane omgeving als de stad Groningen, draait het de komende jaren vooral om het verbruik. De opwek met zon kan maar een deel van de groeiende vraag leveren, dus energie import van buiten de gemeente blijft voorlopig nodig.

Mogelijke punten voor de paneldiscussie:

- 1- Energie verbruikers met sterk wisselend energiepatroon moeten zo veel mogelijk gekoppeld worden om hun totale vraag te middelen. Het verbruikspatroon van het OV is hiermee een zeer welkome aanvulling in het totale stadspatroon.
- 2- Dit maakt de inzet van elektra opslag een stuk efficiënter, omdat deze dan de pieken en dalen van een groot aantal verbruikers kan opvangen.
- 3- Energie moet onbelemmerd kunnen worden uitgewisseld tussen alle gebruikers in het belang van een snelle en efficiënte energie transitie. Wet- en regelgeving moet waar nodig hiervoor worden aangepast.