

Niet de motor hapert, maar de verkeersregels: zet geen rem op het vermogen van PV en batterijen

06 juli 2026

De energietransitie, u welbekend, werd lange tijd aangepakt als een puur technisch vraagstuk. Hebben we voldoende zonnepanelen? Batterijen? Slimme sturing? Alsof het vooral een kwestie was van technologisch meer geavanceerde installaties bouwen. Maar wie het systeem als geheel bekijkt, ziet iets dat verrassend veel weg heeft van het verkeer. Steeds duidelijker wordt dat niet de motor hapert, wel de verkeersregels.

Zo is één van de meest onderschatte bottlenecks vandaag administratief en regelgevend van aard. Dat is zichtbaar in de manier waarop we in België aansluitingen dimensioneren: op basis van nominaal vermogen, los van hoe installaties zich in de praktijk gedragen. We organiseren het verkeer alsof elke wagen continu aan topsnelheid rijdt en bepalen op basis daarvan onze regels.

Vandaag kijkt de netbeheerder in essentie naar wat een installatie theoretisch kan, niet naar wat ze effectief doet. Dat vertaalt zich in een landschap van drempels: 5 kilovoltampère (kVA), 10 kVA, 25 kVA… harde snelheidsborden die bepalen of je btw-plichtig wordt, in een zwaarder administratief regime terechtkomt of bijkomende studies moet uitvoeren. In theorie is dat uitgeklaard, maar in de praktijk is dit kluwen een mismatch met de realiteit.

En dat is problematisch. We zitten in een context waarin het net onder druk staat, waarin flexibiliteit net cruciaal is om alles draaiende te houden, en waarin batterijen en slimme sturing helpen om files te vermijden.

Een nieuwe, slimme tijd

De kern van het probleem is dat vermogen gebruikt wordt als maatstaf voor impact. Alsof elke kVA dezelfde impact heeft op het net of elke installatie continu vol vermogen draait. Deze redenering dateert uit een tijd waarin nog geen sprake was van realtime sturing, digitale meters of slimme systemen die het gedrag aanpassen naargelang de omstandigheden.

Nochtans bestaan de alternatieven al en kan de focus meteen verschoven worden.

Wat betekent dat concreet? In de eerste plaats dat we onze regels opnieuw moeten enten op daar waar het verkeer effectief

samenkomt: het aansluitingspunt. Niet het typeplaatje van een toestel bepaalt de impact op het net, maar wat er op dat punt werkelijk in- en uitstroomt. Het is daar, aan het kruispunt, dat de verkeersregels het verschil maken.

Daarnaast is het opvallend hoe we voorbijgaan aan een basisonderscheid dat in elk verkeerssysteem evident is: het verschil tussen inrijdend en uitrijdend verkeer. Afname en injectie zijn geen identieke bewegingen. Voor batterijen en flexibele systemen geldt hetzelfde.

Nochtans maakt de digitale meter dit onderscheid vandaag al expliciet: afname en injectie worden afzonderlijk gemeten en geregistreerd. Door die twee stromen ook beleidsmatig afzonderlijk te benaderen, kan je gerichter sturen op waar de druk ontstaat. In sommige gevallen is het vooral de instroom naar de installatie die problematisch is, in andere de uitstroom naar het net. Toch behandelen we ze vandaag vaak alsof ze hetzelfde zijn.

Ruimte blijft essentieel

In de praktijk zie je hoe relevant dat onderscheid is. Bij grotere installaties ligt de uitdaging vandaag vaak bij de afname. Vergelijk het met vrachtwagens die een stadsmagazijn beleveren: het probleem is niet hoeveel vracht tegelijk gelost kan worden, maar dat iedereen op hetzelfde moment de stad wil binnenrijden. Geef het magazijn meer ruimte om leveringen te spreiden en tijdelijk op te slaan. Beperk je enkel de toegang, dan organiseer je net een file in plaats van ze te vermijden.

Te veel tegelijk verbruiken kan het systeem onder druk zetten, zoals een stroom wagens die tegelijk een stad uitrijdt. Aan de andere kant, bij kleinere toepassingen zoals plug and playbatterijen, ligt de uitdaging net in het beheersen van de injectie. Daar wil je vermijden dat plots te veel energie tegelijk door de kabel gaat. Twee verschillende situaties, die vandaag vaak onder één en dezelfde regel vallen.

Dit is geen technologisch probleem. De toestellen van vandaag zijn slimmer dan ooit. Moderne omvormers en batterijsystemen kunnen perfect hun snelheid aanpassen aan de omstandigheden, afremmen wanneer nodig en versnellen waar het kan. De technologie laat toe om te doen wat we in het verkeer al lang doen met slimme verkeerslichten en dynamische rijstroken.

Gebruik de technologie

We moeten dus naar een ander regelgevend denkkader. Een kader dat ruimte laat voor softwarematige sturing en dat openstaat voor internationale standaarden. Geen dichtgetimmerd systeem, maar een set verkeersregels die adaptief genoeg is om met de realiteit mee te bewegen.

Ook de handhaving hoeft geen struikelblok te zijn. Met digitale meters beschikken we vandaag over een soort permanente trajectcontrole. We zien exact hoeveel ‘verkeer’ er passeert op elk aansluitingspunt en kunnen op basis van kwartierwaarden monitoren of grenzen gerespecteerd worden. Dat maakt het mogelijk om te sturen op effectief gedrag in plaats van op theoretische maxima.

Samengevat: de technologie is er, de ‘voertuigen’ zijn er. Wat ontbreekt, zijn verkeersregels die rekening houden met de richting en de dynamiek van het verkeer.

Deze column van PV-collega Freya Vandaele verscheen op het platform van Sustainable Media 365.be op 2 juli 2026.