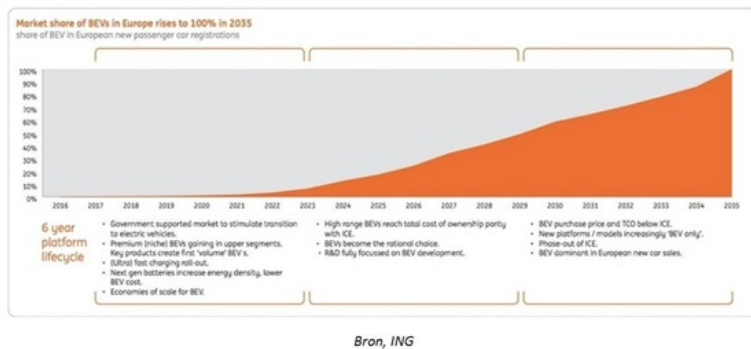


Revolutie in elektrische laadinfrastructuur (nabij)

26 november 2018

De elektrische mobiliteit evolueert snel, al is dit momenteel nog een relatief gegeven voor wagens. Er wordt een marktaandeel van 100% verwacht tegen 2035 terwijl er over 5 jaar nog geen 10% van dat marktaandeel bereikt wordt.



In de nabije toekomst zullen er heel wat laadpalen nodig zijn. Daar dienen we nu al rekening mee te houden. Nu al voorzien in geschikte laadinfrastructuur bij nieuwbouw- en renovatieprojecten is een logische beslissing omwille van de bereikbaarheid voor klanten en personeel in de toekomst, maar ook om later geen verloren kosten te moeten maken in het elektriciteitsnetwerk.

Ook de Europese Unie begrijpt de noodzaak en heeft een maatregel goedgekeurd die de verplichtingen inzake laadinfrastructuur opdrijft. Tegen 10 Maart 2020 wordt in elk lidstaat wetgeving verwacht die volgende zaken verplicht* in een project (met bouwvergunning uiterlijk tegen 10 maart 2021):

- Voor residentiële projecten** (nieuwbouw en grondige renovaties) met meer dan 10 parkeerplaatsen moeten de nodige wachtbuizen en leidingen klaarliggen voor elke parkeerplaats.
- Voor niet-residentiële projecten** (nieuwbouw en grondige renovaties) met meer dan 10 parkeerplaatsen moeten de nodige wachtbuizen en leidingen klaarliggen voor 1 op de 5 parkeerplaatsen. Daarbovenop moeten ook reeds laadpunten voorzien worden voor 1 op de 10 parkeerplaatsen.

De impact van deze maatregel op toekomstige projecten is groot. Het is verstandig om vandaag reeds met deze maatregel rekening te houden en zo de revolutie in elektrische mobiliteit mee mogelijk te maken en te koesteren binnen een bouwproject.

Bij het voorzien van laadinfrastructuur is de laadsnelheid een belangrijke parameter voor de gebruiker. Deze laadsnelheid hangt af van 3 factoren:

- De laadpaal
- De laadkabel
- De elektrische wagen

Om een maximale laadsnelheid aan te bieden wordt de laadpaal gekozen op basis van het type wagen dat gebruik maakt van de paal.

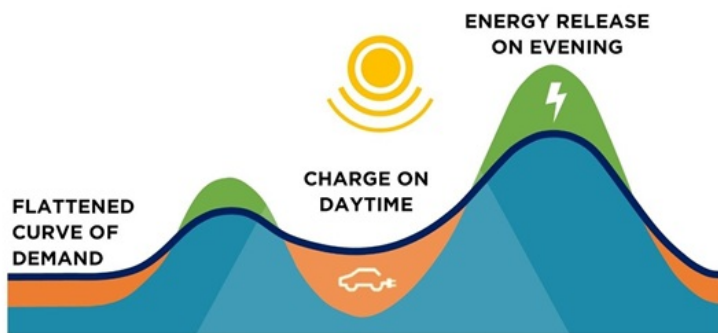
*Uitzonderingen op deze regels worden toegelaten binnen een vastgelegd wetgevend kader.

Het is vandaag reeds mogelijk om slimme laadinfrastructuur te voorzien die aan de hand van loadbalancing of peakshaving de impact op de elektrische infrastructuur beperkt. Ook zijn er pilotprojecten bij specifieke energieleveranciers waar het moment van opladen gespreid wordt over de dag om zo het goedkoopste tarief te bekomen.

Bidirectioneel laden of Vehicle to Grid (V2G) is de meest opvallende innovatie voor de nabije toekomst.

Met deze technologie kan de batterij van de wagen als opslagcapaciteit gebruikt worden. Daarbij zijn mogelijke businesscases:

- Optimalisatie van het energiecontract via een derde partij die inspeelt op de balans van het elektriciteitsnet. Deze partij krijgt dan het recht om de batterij van de elektrische wagen gedeeltelijk te gebruiken.
- Fiscale optimalisaties, zoals opladen op het werk en deze elektriciteit gebruiken voor persoonlijk (thuis)gebruik.



Bron, <http://www.amsterdamvehicle2grid.nl/>