

Reeds uitgevoerd onderzoek

ElaadNL heeft intensief met meerdere marktpartijen gesproken om in zogenaamde ‘usecases’ te onderzoeken in hoeverre de theoretische benadering van de ongegarandeerde aansluiting past bij een praktijksituatie. Onder andere door de klantbehoefte, het gewenste netprofiel en toekomstig laadprofiel in kaart te brengen is er een eerste inschatting gemaakt van de potentie van de ongegarandeerde aansluiting voor zero emissie logistiek, -bouw en –OV. De vraag van het onderzoek dat ElaadNL nu uitvoert is in hoeverre een ongegarandeerde aansluiting (ook wel NFC, Non-Firm Capaciteit genoemd) bijdraagt aan versnelling en opschaling voor zero emissie logistiek, -bouw en -OV. Daarnaast wordt NFC onderzocht als een congestiemaatregel en als regulier product om ook buiten congestie het net efficiënt te benutten.

De drie belangrijkste uitkomsten van de verschillende usecases zijn dat een ongegarandeerde aansluiting voor zowel zero emissie logistiek, -bouw als –OV van toegevoegde waarde is. Maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden voldaan worden. Deze werkt wanneer:

- we uitgaan van een ongegarandeerde aansluiting op basis van tijdsgebonden capaciteit. Dus gedurende een tijdvak, bijvoorbeeld van 20:00 – 06:00 uur, kan er op hoger vermogen geladen worden dan overdag. In alle usecases bleek het tijdvak in de avond/ nacht het beste te passen bij de behoefte, waarbij er al rekening gehouden is met het toepassen van smart charging en ook de mogelijkheid van het inzetten van een lokale energie opslag een optie is.
- deze tijdsvakken met garantie afgegeven kunnen worden, zodat het opladen van voertuigen en daarmee het uitvoeren van ritten en routes –meestal heel nauwkeurig gepland en cruciaal voor de bedrijfsvoering - altijd doorgang vindt.
- er een korting op de tarieven komt waarbij gebruikers betalen naar rato van gebruik, dus alleen voor de tijd dat men daadwerkelijk transportcapaciteit gebruikt. Bijvoorbeeld een korting wanneer een klant zijn voertuigen laadt tussen 20:00 en 06:00 uur. De achterliggende gedachte is dat klanten overdag minder flexibel zijn (minder capaciteit kunnen gebruiken) en daarvoor gecompenseerd worden door tijdens het tijdvak goedkoper te laden.

Vervolg

Bovenstaande uitkomsten zijn het resultaat van kwalitatieve diepte-interviews. Deze uitkomsten willen we graag kwantitatief valideren door de drie korte stellingen aan een grotere groep ondernemers voor te leggen. Daarom nodigen we je uit om te reageren op de stellingen. Dit kan door een reactie te geven op dit bericht via info@elaad.nl . Deze informatie zullen we delen met netbeheerders voor het ontwikkelen van een klantproduct over de ongegarandeerde aansluiting.

Achtergrond

De ontwikkeling van laadinfrastructuur moet gelijk oplopen met de toepassing van elektrische vrachtauto's. Stijgende congestie op het net, waarbij de vraag op piekmomenten hoger is dan het aanbod, zorgt voor knelpunten in de uitrol van laadinfrastructuur. Dat vraagt om aanpassingen van regelgeving en reguliere contractvormen. Netbeheerders werken aan een oplossing in de vorm van een voorstel voor een ongegarandeerde aansluiting. Recent heeft [CE Delft hierover een interessant onderzoek over gepubliceerd](#).