

### EEN BEETJE CONTEXT...

Sla een autocatalogus open en je ziet het: het aanbod aan elektrische wagens neemt toe, wat ook de prijs doet dalen. Volgens sommige verwachtingen zal een elektrische motor tegen 2021 evenveel kosten als een verbrandingsmotor. De consument gaat steeds bewuster om met fossiele brandstoffen. Ook Europa laat nadrukkelijker van zich horen en legt een aantal richtlijnen op. Zo moet 10% van de parking van elk nieuw niet-residentieel gebouw voorbehouden worden voor e-mobility. Dit zet fabrikanten van laadoplossingen aan om systemen op de markt te brengen voor slim energiebeheer van het elektrische wagenpark. EVBox en ook Powerdale, recent nieuw in het Cebeo assortiment, lichten hun oplossingen toe.

Powerdale  
Nextender Cluster

# “EN WAT ALS EEN BEDRIJF MORGEN 100 LAADPALEN NODIG HEEFT?”

Enkele jaren geleden was een elektrisch aangedreven wagen (volledig of hybride) nog weggelegd voor de 'happy few'. De onzekerheid over de actieradius ('range anxiety') was een andere belemmerende factor. Vandaag kijken we nog amper op als er een 'groene' wagen voorbij rijdt. Met elektrisch rijden neemt ook de nood aan laadstations toe. Werkgevers moeten investeren in laadinfrastructuur. Maar wat als binnenkort de helft van de werknemers met de elektrische wagen komt werken? Tientallen laadpalen zetten is duur en inefficiënt. Met de Nextender Cluster reikt Powerdale, een nieuwe leverancier van Cebeo, een slimme oplossing aan. "Onmisbaar in een smart building of smart office omgeving", klinkt het bij Powerdale.

“Met een future proof laadoplossing zoals de Powerdale Nexxtender Cluster, zien de komende jaren er zorgeloos uit voor een bedrijf wat betreft hun elektrische wagenpark.”

*Stephan Atsou, Sales & Marketing Manager bij Powerdale*



Stephan Atsou, Sales & Marketing Manager Powerdale en Eddy Vermeulen, Product Manager Nexxtender Cluster

### KLASSIEKE LAADPALEN?

Eddy Vermeulen, Product manager van de Powerdale Nexxtender Cluster, legt het voordeel van het clusterprincipe uit: “Een klassieke laadpaal bevat de connector waarop je je kabel moet aansluiten, alle elektronica, een betaalunit, ... als je er zo tientallen moet plaatsen wordt dat een dure grap. De Nexxtender Cluster onderscheidt zich hiervan door het laadpunt en de achterliggende elektronica van elkaar te scheiden. Een laadunit wordt zo gereduceerd tot een connector en een vaste laadkabel. De elektronica zit in een verdeelkast, die tot zestien laadunits kan voeden.”

Deze oplossing is vooral op maat van parkings van plaatsen waar mensen langere tijd verblijven: bedrijven, appartementen, pret-parken... “Kan je je wagen op een kwartier volledig opladen zoals met een DC-charger? Neen. Maar wie op het werk aankomt is ook niet binnen het uur terug weg. Reken op vier uur tijd om de wagen helemaal op te laden. Terwijl je op het werk (maar ook thuis, 's nachts), toch meestal 8u aanwezig bent.”

### DE VOORDELEN VAN NEXXTENDER CLUSTER

- ✓ De prijs per laadpunt daalt, de installatietijd daalt, en de TCO daalt drastisch met deze cluster oplossing. Immers, je hebt alle elektronica in één kast, en niet in tientallen laadpalen.
- ✓ De user experience gaat erop vooruit, want de laadunits zijn voorzien van een vaste kabel en opstarten doe je gewoon met een badge, of via een app.
- ✓ De app laat bedrijven toe om gemakkelijk een overzicht te hebben over het totale energieverbruik.
- ✓ Hoge verbruikspieken worden uitgesloten dankzij de slimme energieverdeling.

### NEXXTGEM

En daarin komt het slimme aspect naar boven. “Afhankelijk van het aantal voertuigen wordt de beschikbare energie verdeeld, wetende dat de behoefte toch is om over 4 à 8u pas opnieuw te vertrekken. Je kan een nog slimmere module toevoegen, de NexxtGEM, die de gebruiker toelaat via een app aan te geven wanneer hij of zij opnieuw vertrekt en welke actieradius er nodig is. Een algoritme past daarop de energieverdeling aan op basis van alle ingegeven parameters.”

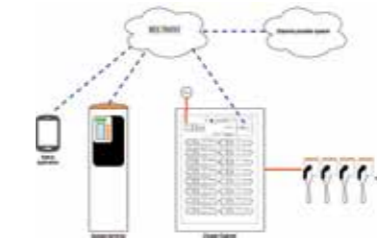
“Het hele systeem is ook geconnecteerd met een back end, zodat de facility manager via de pc vanop afstand bijvoorbeeld geforceerd laden kan starten of stoppen, en een overzicht heeft wat de gebruikers hebben verbruikt aan energie.”

# 3 UITDAGINGEN

“De context van Electrical Vehicle Supply Equipment (EVSE), kortweg ‘laadpunten’, zit in een stroomversnelling”, aldus Stephan Atsou, Sales & Marketing Manager bij Powerdale. “Tegen 2023 rijden er potentieel in ons land naar schatting 350.000 elektrische wagens rond. Waar gaan al die bestuurders hun wagen opladen?” *Stephan Atsou legt de vinger op drie grote uitdagingen.*

### GUNSTIGE TCO

“Doorgaans gebeurt opladen thuis, op het werk en op publieke infrastructuur. Vandaag voldoen de meeste bedrijvenparkings met hun één of twee laadpalen. Maar ‘morgen’ zullen dat er misschien 50 à 100 moeten zijn. Een investering die veel bedrijven niet kunnen maken. De investering beperkt zich niet tot de installatie. Er is ook de TCO (Total cost of ownership). Die bevat ook de onderhoudskosten.”



### USER EXPERIENCE

“De ‘user experience’ is een tweede uitdaging. De EV-driver (Electrical Vehicle) van vandaag heeft vaak een aantal badges op zak, omdat niet alle laadstations compatibel zijn. Hij heeft een kabel in de koffer liggen die hij moet verbinden, niet altijd aangenaam als het net hevig regent.”

### ENERGIE

“Voor de bedrijven is er tot slot een energy challenge. Hoe zal men omgaan met 100 wagens die tegelijk staan op te laden? Zoiets levert een enorme consumptiepiek op, waar het bedrijf op wordt afgerekend op zijn energiefactuur.”

