

Mobiliteit van morgen vraagt vandaag om samenwerking

De overgang naar slim, veilig en duurzaam rijden vergt meer dan alleen nieuwe voertuigen. Het vraagt om een systemische transformatie waarin mobiliteit, energie, data en infrastructuur naadloos op elkaar aansluiten.

Deze complexe puzzel kan niemand alleen oplossen, stelt Sascha Bloemhoff, managing director van Automotive Campus in Helmond. Het Nederlandse innovatie-ecosysteem brengt daarom industrie, kennisinstellingen, overheden en startups samen om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Op de campus werken meer dan 65 organisaties samen aan oplossingen voor de automotive sector, van grote concerns tot scale-ups.

Ze vergelijkt de huidige transitie met de evolutie van het bancaire systeem. “Dertig jaar geleden betaalden we met cash en cheques, nu maken we met onze telefoon instant geld over.” Die sprong vergde standaardisatie zoals IBAN en BIC, juridische frameworks en privaat gefinancierde infrastructuur zoals SWIFT. “We zullen nu vergelijkbare stappen met elkaar moeten zetten om te komen tot een geëlektrificeerde maatschappij.”

Van voertuig naar energiesysteem

Op Automotive Campus werken bedrijven, startups en kennisinstellingen aan allerlei oplossingen voor slimme, autonome en schone mobiliteit, batterijen, laadinfrastructuur, alternatieve brandstoffen en transport. Netcongestie vormt momenteel een groot knelpunt voor de elektrificatie van mobiliteit en de uitbreiding van bedrijvigheid. Een van de toegepaste oplossingen is een smart grid waar een grootschalige batterij van DENS – een van de campusbewoners – op aangesloten is. Hierdoor kan men de piekvraag afgevangen en alternatieve energiebronnen integreren.

“Voertuigen worden steeds meer rondrijdende databron en laadcapaciteit. Daarmee kunnen ze bijvoorbeeld bijdragen aan ‘peakshaving’, maar dat wil je dan wel naadloos inpassen in het energiesysteem”, legt Bloemhoff uit. “Dat

vraagt om samenwerking met gebruikers, netbeheerders en energiebedrijven. Met een smart grid kunnen we alvast mooi oefenen.”

Een voorbeeld: Renault lanceerde de R5 die bidirectioneel kan laden, maar consumenten moeten daarvoor hun energiecontract en laadpaal bij Renault afnemen. “Dat is vanuit Renault heel goed te begrijpen, maar dit moeten we als maatschappij, BV Nederland en Europa niet willen.” Bloemhoff pleit voor duidelijke protocollen, standaarden en regelgeving.

Data als publiek goed

Moderne voertuigen genereren enorme hoeveelheden data. Camera’s kunnen niet alleen autonoom rijden faciliteren, maar bijvoorbeeld ook helpen om defecte stoplichten te signaleren of ongelukken te melden. Sensoren in voertuigen kunnen wegdekconditie meten en gladheid voorspellen. “Het gezamenlijke wagenpark kan bijdragen aan veiligheid, goed onderhoud, doorstroming en energiemanagement”, zegt Bloemhoff. Maar veel bedrijven willen hun data niet delen uit angst voor concurrentieverlies.

Die houding beperkt de systeemtransitie. Ze vindt dat overheden in samenwerking met het bedrijfsleven actief een framework

moeten creëren waarin data op een veilige en gestandaardiseerde manier gedeeld kan worden, terwijl bedrijfs- en persoonspecifieke informatie beschermd blijft. Ook wet- en regelgeving loopt achter op de innovatieve oplossingen die er al zijn. Energie mag bijvoorbeeld nog niet gedeeld worden tussen aansluitingen, er ontbreekt duidelijke regelgeving voor batterijproductie, enzovoort.

Ze kijkt verder vooruit dan tien jaar, maar blijft realistisch. “Het gaat altijd langzamer dan ik denk en hoop”, erkent ze. De echte revolutie zit volgens haar in het onzichtbare: de protocollen, standaarden en frameworks die ervoor zorgen dat al die systemen met elkaar kunnen communiceren.



Sascha Bloemhoff,
Managing director, Automotive Campus