

Mobiliteit vraagt nieuwe moed

Waarom de volgende doorbraak niet uit het net komt, maar uit verbeeldingskracht

Vijftien jaar geleden geloofden maar weinig mensen dat elektrisch rijden ooit normaal zou worden. De auto's waren duur, de actieradius beperkt en laadpalen schaars. Op verjaardagen werd er meewarig gekeken als iemand vertelde dat hij elektrisch reed. “Leuk hoor, maar kom je er wel mee in Frankrijk?”

Toch stonden er mensen op podia die een ander beeld schetsten. Zij spraken over stille straten, over laadpunten in elke wijk en over batterijen die slimmer zouden worden dan verbrandingsmotoren. Mensen als Marjan Minnesma en Auke Hoekstra werden niet altijd serieus genomen, maar bleven hun verhaal vertellen. Net als technologiedenkers zoals Alexander Klöpping, die in dezelfde periode de toekomst van media en technologie verbeeldde nog voordat die zichtbaar was.

Wat hen verbond was niet een sluitende businesscase, maar verbeeldingskracht. Zij durfden zich een wereld voor te stellen die nog niet bestond en spraken daar hardop over.

Vandaag is elektrisch rijden geen uitzondering meer. Het laadnetwerk is landelijk dekkend, vrachtwagens elektrificeren en zelfs elektrisch vliegen is onderwerp van serieuze innovatie. Wat toen visionair was, is nu normaal. Dat is een enorme prestatie van bedrijven, overheden, netbeheerders en pioniers samen.

En precies daar begint het nieuwe vraagstuk.

We bouwen nog steeds aan het beeld van toen

Het systeem dat we hebben opgebouwd, is gebaseerd op een toekomstbeeld van vijftien jaar geleden. De gedachte was helder en logisch: als mensen elektrisch gaan rijden, hebben ze laadpunten nodig. Dus bouwden we laadpalen. Eerst enkele, toen tientallen, daarna duizenden. We maakten betalen mogelijk via passen, apps en contracten. We zorgden voor betrouwbaarheid en voorspelbaarheid. Het werd schaalbaar en het werkte. En het werkt nog steeds.

Maar ondertussen is de wereld drastisch veranderd. De energievraag is toegenomen en netcongestie is inmiddels realiteit geworden. Waar het aanvankelijk ging om het mogelijk maken van elektrisch rijden, gaat het nu om de vraag hoe het systeem als geheel houdbaar blijft.

We zijn buitengewoon goed geworden in optimaliseren. In het slimmer maken van laadinfra, het verfijnen van regelgeving, zoals prioriteringskaders en het verdelen van schaarse netcapaciteit. Maar optimaliseren binnen een bestaand ontwerp is iets anders dan dat ontwerp opnieuw tegen het licht houden.

De vraag die zich opdringt is niet langer: hoe bouwen we meer laadpalen?

De vraag is: is het model waarop we bouwen nog toekomstbestendig?

Nieuwe knelpunten vragen een nieuw perspectief

De spanning manifesteert zich op meerdere fronten tegelijk. Het energienet bereikt op steeds meer plekken zijn grenzen. Aansluitingen moeten wachten. Regels en kaders worden aangescherpt om eerlijkheid te waarborgen. Tegelijkertijd groeit een andere zorg: de betaalbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteit.

Wat als elektrisch rijden vooral aantrekkelijk blijft voor mensen met een eigen oprit en investeringsruimte? Wat als openbaar vervoer duurder wordt terwijl de auto, elektrisch of niet, steeds meer ruimte inneemt in onze steden? Wat als mobiliteit opnieuw een kwestie wordt van wie het zich kan veroorloven?

Dat zijn geen technische vragen meer, maar maatschappelijke.

Als de energietransitie wordt ervaren als oneerlijk of exclusief, brokkelt het draagvlak af. En zonder draagvlak komt elke systeemverandering tot stilstand, hoe goed de technologie ook is.

Het ongemakkelijke is dat deze knelpunten niet eenvoudig op te lossen zijn met nóg een optimalisatie. Ze vragen om een bredere blik en een hernieuwd gesprek over wat mobiliteit eigenlijk zou moeten betekenen in 2050.

De grootste bottleneck zit niet in het net

Het is verleidelijk om het net als hoofdschuldige aan te wijzen. Netcongestie is tastbaar en urgent. Maar wie dieper kijkt, ziet dat de werkelijke bottleneck veel subtieler is. Die zit in ons vermogen, of onvermogen, om het systeem opnieuw te verbeelden.

**“De grootste bottleneck zit niet in het net,
maar in ons vermogen om het systeem opnieuw te verbeelden.”**

Het vraagt moed om te erkennen dat het model waar we jarenlang met volle overtuiging aan hebben gewerkt, niet langer voldoende is. Dat het tijd is voor een volgende fase. Dat regels die ooit hielpen, nu soms belemmeren. En dat KPI's en targets niet altijd ruimte laten voor fundamentele innovatie. Die erkenning raakt aan menselijk gedrag: namelijk aan zekerheid en controle. En aan de angst om buiten de lijntjes te kleuren en daarop afgerekend te worden. Het is veiliger om binnen bestaande kaders te blijven en knelpunten stap voor stap op te lossen dan om het geheel opnieuw te ontwerpen.

Maar vijftien jaar geleden bestonden die kaders ook niet. Toen waren er moedige mensen die bouwden in een speelruimte die groter was dan het systeem toeliet, waarna nieuwe of verbeterde regels volgden.

Misschien is het tijd om die speelruimte weer op te zoeken.

Hoe ziet mobiliteit eruit als we opnieuw beginnen?

Stel dat we vandaag, met de kennis van nu, een blanco vel papier krijgen. Hoe ziet mobiliteit er dan uit over twintig of vijfentwintig jaar? Is de auto nog steeds het centrale uitgangspunt, of denken we vanuit bereikbaarheid en toegankelijkheid? Is laden een individuele handeling, of een geïntegreerd onderdeel van een slim energiesysteem? Worden voertuigen gebruikers van energie, of ook leveranciers?

En vooral: hoe zorgen we ervoor dat mobiliteit betaalbaar en eerlijk blijft?

Deze vragen vragen niet om snelle antwoorden, maar om verbeeldingskracht. Om het vermogen om voorbij de bestaande structuren te denken. Dat begint bij mensen die durven dromen.

De eerste golf van elektrisch vervoer werd gedragen door een kleine groep visionairs die zich niet lieten beperken door wat toen gangbaar was. Zij creëerden een verhaal waar anderen zich bij konden aansluiten. De markt volgde, de overheid en ook de infrastructuur volgde.

De volgende golf vraagt opnieuw om zulke mensen.

Leiderschap in tijden van onzekerheid

Vergis je niet: nieuwe moed betekent niet roekeloosheid. Het betekent ruimte creëren binnen organisaties en overheden om opnieuw te verkennen. Dat kan door denktanks te organiseren waarin niet alleen gevestigde spelers zitten, maar ook jongeren, technici, mensen zonder auto en vernieuwers uit andere sectoren: een zo divers mogelijke groep. Door tijd en middelen vrij te maken voor experimenten die nog niet in bestaande KPI's passen. Door als bestuurder soms bewust ruimte te geven aan initiatieven waarvan de uitkomst niet volledig voorspelbaar is.

Dat vraagt vertrouwen. In professionals en samenwerkingspartners. Bovenal: in de kracht van collectieve verbeelding. Het vraagt ook om het besef dat niet alles vooraf dichtgetimmerd kan worden met regels.

Windkracht5 gelooft dat transities mensenwerk zijn. Dat vooruitgang ontstaat als mensen elkaar weten te vinden rond een gedeeld toekomstbeeld. Dat samenwerking, bestuurlijke ervaring en technische kennis alleen echt tot hun recht komen als ze worden ingezet vanuit een gezamenlijke ambitie.

Mobiliteit is meer dan infrastructuur.

Het is een sociaal contract over hoe wij ons verplaatsen, wie toegang heeft tot kansen en hoe we ruimte en energie verdelen.

Vier lessen voor de volgende fase van mobiliteit

Wat betekent dit voor de volgende fase van elektrisch vervoer? Als we terugkijken op de eerste golf van de transitie, tekenen zich vier belangrijke lessen af.

1. Visionairs maken het speelveld groter

De eerste doorbraak in elektrisch vervoer begon met mensen die zich een andere toekomst durfden voor te stellen, nog voordat die technisch of economisch vanzelfsprekend was. Hun verbeeldingskracht gaf richting aan investeringen, beleid en innovatie.

2. Bouw in een speelruimte groter dan het systeem

Vooruitgang ontstond in de beginjaren omdat moedige mensen bouwden in een speelruimte die groter was dan het systeem toeliet, waarna nieuwe of verbeterde regels volgden. Het is tijd die speelruimte weer op te zoeken.

3. Investeer in verbeeldingskracht als strategische kracht

Organisaties die de mobiliteit van morgen vormgeven, investeren niet alleen in optimalisatie maar ook in toekomstverkenning, systeendenken en het verbinden van verschillende perspectieven.

4. Denk vanuit eerlijkheid, niet alleen vanuit capaciteit

Netcongestie is een technisch vraagstuk, maar mobiliteit ook een sociaal contract. De energietransitie slaagt alleen als mobiliteit toegankelijk en betaalbaar blijft voor iedereen.

Een uitnodiging om opnieuw te dromen

Elektrisch vervoer heeft ons ver gebracht. Het is een succesverhaal van visie, doorzettingsvermogen en samenwerking. Maar als we willen dat mobiliteit ook in de volgende fase bijdraagt aan een duurzame, eerlijke en betaalbare samenleving, dan is meer nodig dan optimalisatie.

Dan is nieuwe moed nodig.

Moed om vragen te stellen die groter zijn dan het volgende knelpunt. Om voorbij het bestaande model te denken en om opnieuw te verbeelden.

De volgende doorbraak in mobiliteit zal niet alleen uit het net komen. Zij zal voortkomen uit de mensen die durven denken voorbij wat er al is.