

iPhone op wielen



Column

Frans Debets, directeur Debetsbv

De energietransitie krijgt wereldwijd veel aandacht. Je zou verwachten dat er daarom allerlei nieuwe, innovatieve technieken ontwikkeld worden. Maar dat valt tegen. Vaak gaat het om bestaande systemen die verbeterd worden.

Windmolens en het verbranden of vergisten van biomassa zijn voorbeelden van oeroude technieken die we verbeteren. Zonnepanelen zijn relatief nieuw, maar de eerste satellieten die eind jaren vijftig werden gelanceerd hadden ook al zonnecellen. Zij konden 12 procent van het opgevangen zonlicht omzetten in stroom.

Nu ruim vijftig jaar later liggen panelen op ons dak die 16 procent halen, in vijftig jaar is dus weinig

voortgang geboekt. De industrie heeft vooral geïnvesteerd in de productietechnologie, waardoor de prijs enorm gedaald is, maar het is wonderlijk dat het nog steeds dezelfde onhandige en lelijke dingen zijn.

Bij nieuwe technieken doen de ontwikkelaars vaak hun best om op de oude, bekende techniek te lijken. De eerste gaskachels leken op kolenkachels, de eerste auto's leken op paardenkoetsjes. Pas na langere tijd kreeg de auto een eigen vorm.

Het is de vraag hoe dit met de elektrisch auto zal gaan. De eerste modellen zijn nauwelijks te onderscheiden van de benzine-auto, de gebruikers lijken dat te waarderen. Het grootste compliment dat je een Tesla-rijder kunt maken is dat zijn

bolide zo lijkt op een Jaguar. Het nadeel van deze imitatiestrategie is dat de prestaties van de oude iconen maatgevend zijn.

Een belangrijk kenmerk van de benzineauto is de actieradius, met een volle tank kun je duizend kilometer rijden. De E-mobility industrie is daarom op zoek naar goedkoop

Het grootste compliment dat je een Tesla-rijder kunt maken is dat zijn bolide zo lijkt op een Jaguar

pe, betrouwbare accu's waarmee je net zo ver kunt komen als met een tank benzine. Het is de vraag of dat een verstandige strategie is, de combinatie van deze drie eisen - goedkoop, betrouwbaar én een grote actieradius - is een onmogelijke opgave.

We kunnen beter de gebruikers laten wennen aan het ongemak van vaak opladen, dan bedenken ze zelf wel een truc om ermee om te gaan. Zonder dat we er erg in hebben, heeft de smartphone-industrie juist die strategie gevolgd. De telefoontjes van zeven jaar geleden laadden we tweemaal per week op, maar de modernste smartphone moet tweemaal daags opgeladen worden.

Omdat de fabrikant het in zijn verkoopprijzen niet mooier voorstelt, voelen we ons niet bekocht, we accepteren het lijdzaam en we bedenken eenvoudige oplossingen. Een modern restaurant biedt daarom niet alleen goede koffie maar

ook vrij toegankelijke stopcontacten. De paradox van onze mobiele gadgets is dat we meer dan voorheen afhankelijk zijn van stopcontacten. Als we het niet vertrouwen, nemen we een extra power pack mee. In het dagelijks leven is het opladen van onze mobiele systemen een vast onderdeel geworden. Het is heel normaal als je bezoek vraagt: „Mag ik mijn telefoon even bij je opladen?“

Op een of andere manier accepteren we dat ongemak, we vinden het niet zo erg dat de accu's niet langer dan een paar uur meegaan. De auto-industrie volgt echter een andere koers en houdt vol dat er 'binnenkort' veel betere accu's zullen komen en snellere laadpalen. We zullen zien wat er gebeurt en of de verwachtingen waargemaakt kunnen worden. De belofte dat de auto van de toekomst een iPhone op wielen zal zijn, stelt me helemaal niet gerust.