



Autonomous driving

De verantwoordelijkheden van zelfrijdende auto's

De zelfrijdende auto's komen eraan en zullen het aantal ongevallen fors doen afnemen. Maar wat betekent dat voor de verzekeraars? En wie is er bij een ongeval aansprakelijk?

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu vindt dat Nederland een voortrekkersrol moet spelen bij de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. De eerste volledig autonoom rijdende auto's zouden in 2025 de weg op

moeten gaan. Intussen is de ontwikkeling al door diverse merken ingezet met nieuwe systemen die al een deel van de functies van de bestuurder overnemen, zoals Adaptive Cruise Control en Lane Keeping Assistance. "Wij lopen nog wel wat achter op

andere landen”, vertelt Anna van Tienhoven, consultant bij Mobile Management & Advies. “Vanuit autoproducerende landen is de economische stimulans veel groter.”

Anticiperen

De ontwikkeling van zelfrijdende auto's geniet enorm veel interesse. Niet alleen binnen de eigen sector, vooral ook vanuit de IT- en telematicasector. Van Tienhoven: “Inmiddels bestaat 70% van de auto uit onderdelen die worden aangeleverd door leveranciers van halffabricaten. De auto is steeds intelligenter geworden, een echte smart device. Dat biedt allerlei bedrijven kansen. Er heerst een exponentiële dynamiek van innovatieve krachten die elkaar versterken en versnellen. Bedrijven als Google en Baidu steken er veel geld in. Om de complexiteit voor de bestuurder te reduceren, wordt de auto complexer en autonomer.” Nu wordt 90% van de ongevallen nog door de mens zelf veroorzaakt. Volgens verschillende studies zal de schade dankzij zelfrijdende auto's fors afnemen; van 60 tot 90%. De zelfrijdende

auto kan straks, dankzij allerlei sensoren en radars, erg goed anticiperen. Intelligente systemen zullen in staat zijn om de hele omgeving rondom de auto te scannen en daarmee actief te anticiperen. Daarnaast zullen de voertuigen onderling verbonden worden en actief met elkaar communiceren.

Dynamiek in schadeherstel

Het zal echter nog even duren voor dat zover is. “De gemiddelde levensduur van auto's is de laatste jaren enorm toegenomen en ligt nu rond de 14 jaar”, zegt Van Tienhoven. “Mensen die net een auto hebben aangeschaft, zullen daar nog een tijd mee doorrijden. In de loop der jaren, met steeds meer intelligente auto's, zal het aantal verkeersongevallen dus ook geleidelijk afnemen. Op een gegeven moment kun je je afvragen welke waarde een autoverzekering heeft voor de bestuurder. Het te verzekeren object en dus ook de verzekeringsproducten worden anders, maar ook de schade-afhandeling en het herstel. Het product van Carglass® is een mooi voorbeeld. Tien jaar geleden bestond een autoruit alleen nog maar uit glas. Nu zitten er allerlei camera's en sensoren in en aan verwerkt. Wanneer de voorruit wordt vervangen, moeten al die onderdelen gekalibreerd worden en net zo goed werken als vóór de schade. Dat is een dynamiek die je ziet in schadeherstel: het vervangen van een onderdeel gaat steeds meer naar het waarborgen van de werking van de hele auto. Het plaatsen van een Slimme Voorruit kost daarom veel meer dan alleen glas.”

Spanningsveld

Op dit moment is de bestuurder van de auto volgens de Nederlandse en Europese wetgeving nog altijd verantwoordelijk voor het gedrag van de auto. “Maar er komt een kantelpunt,” zegt Van Tienhoven, “waarbij het de vraag is welke invloed groter is: die van de bestuurder of de fabrikant? Wanneer een na schade herstelde auto een ongeval veroorzaakt als gevolg van een storing in het veiligheidssysteem, ben ik heel benieuwd wie de rechter daarvoor aansprakelijk gaat stellen. Daar zit het spanningsveld tussen verzekeraars en



“Je kunt je afvragen welke waarde een autoverzekering straks nog heeft voor de bestuurder”

Anna van Tienhoven

schadeherstellers: verzekeraars zijn erbij gebaat de auto tegen zo laag mogelijke kosten te laten herstellen, terwijl schadeherstellers ervoor moeten zorgen dat alles weer als voorheen werkt.”

Black box

De verzekeraars krijgen daarnaast te maken met nieuwe factoren die de premie zullen beïnvloeden. Van Tienhoven: “De premies worden nu nog berekend op basis van statische statistieken, zoals het gewicht en de woonplaats. De nieuwe auto's worden veiliger, maar gaan ook data produceren en die wil de verzekeraar graag hebben om de auto, de berijder en de werkelijke risicofactoren beter te kunnen karakteriseren. Het is echter aan de bestuurder of hij deze beschikbaar stelt of niet. Wanneer je bijvoorbeeld 135 km per uur rijdt en een ongeval krijgt, zou je met de gegevens van een black box plotseling wel schuldig kunnen worden bevonden, terwijl je dat in de huidige situatie niet altijd kan vaststellen. Dit soort privacy- en datagebruikvraagstukken gaan de uitdaging vormen in de dynamiek tussen gebruiker en verzekeraar. Het verzekeringsproduct dat verzekeraars ontwikkelen, zal bepalend zijn in de beslissing van de gebruiker of hij die data ter beschikking wil stellen.”

Wanneer kan wat?

Sinds 2010

Automatische correctie wanneer het voertuig de wegmarkering overschrijdt

Sinds 2011

Autonoom remmen

Sinds 2011

Autonoom inparkeren

Sinds 2012

Automatisch rijden in files

Vanaf 2015

Volautomatisch rijden in specifieke situaties (o.a. Tesla, Mercedes)

Vanaf 2018

Automatisch parkeerplek zoeken en inparkeren (o.a. Volvo, Audi)

Vanaf 2020

Geheel zelfrijdende auto (o.a. Nissan, Volvo, Mercedes, Tesla)