

ANNA VAN TIENHOVEN, SENIOR CONSULTANT BIJ MOBILEE

'DE AUTOVERZEKERING VAN NU

Op je smartphone aanvinken waar je naartoe wilt en een uur later door je eigen auto voor de deur worden afgezet: het klinkt futuristisch, maar volgens Anna van Tienhoven is het sneller waarheid dan we denken. 'Binnen vier jaar komen er zelfrijdende auto's op de markt die zo'n 65 tot 90 procent minder ongevallen veroorzaken. De impact op de verzekeringsbranche is enorm.'

Laat ik één misverstand meteen maar uit de weg helpen: zelfrijdend is niet hetzelfde als zelfsturend. Een zelfsturende auto kan het stuur van je overnemen; een zelfrijdende auto doet veel meer en denkt ook voor je. Hij brengt je niet alleen van A naar B, maar kan ook bepalen of hij uitwijkt, afslaat of remt, bijvoorbeeld omdat er honderd auto's voor je een ongeluk is gebeurd. Vijf jaar geleden zeiden de meeste autofabrikanten nog dat dit soort hoog autonome auto's er nooit zou komen. Niet verwonderlijk. Als je bedenkt dat negentig procent van alle ongevallen wordt veroorzaakt door de bestuurder zelf, kun je wel nagaan wat er gebeurt als je die menselijke factor weghaalt. Er ontstaan dan minder ongelukken en dus is er ook een lagere vervangings- en herstellvraag, waardoor de autobranche flink kan inzakken. Autofabrikanten, schadeherstellers, lakfabrikanten en bandenleveranciers stonden er aanvankelijk niet om te springen, maar zijn intussen om. Ze beseffen nu ook dat technologische vooruitgang niet is te stoppen.

TRANSITIEMOMENT

De ontwikkeling van de zelfrijdende auto gaat snel. De ene fabrikant roept dat hij al in 2015 op de markt komt; een ander heeft het over 2025, maar één ding is zeker: er is sprake van een transitie, die al is begonnen. Wij volgen de ontwikkelingen op de voet. Wat ons opvalt, is dat de technologie zich niet alleen razendsnel ontwikkelt, maar dat verschillende technologievormen ook steeds beter op elkaar inspelen. Het gaat namelijk niet alleen om de auto, maar ook om hoe die communiceert met andere systemen. Er zijn nu al *in car technology*-systemen, waarbij de auto synchroniseert met je smartphone en jou herkent als je komt aanlopen. "Goedemorgen mevrouw van Tienhoven", zegt hij dan, "ik zie dat u om 10.00 uur een afspraak heeft, ik kan u er in 38 minuten naartoe brengen, maar vanwege een file doe ik er vermoedelijk 50 minuten over." De auto's die dit najaar en in het voorjaar van 2015 in het hogere segment op de markt komen, hebben dit systeem al. Over een jaar zit het in modellen als de Ford Focus, Volvo V40 en de Volkswagen Golf. En ook de Franse merken, die eerst wat terughoudend waren, zijn er volop mee bezig. De CEO van Renault-Nissan zei onlangs nog: in 2018 is de hoog autonome auto een feit.

WETGEVINGSPERIKELLEN

De communicatie tussen auto's onderling is nog wel een uitdaging. Daar is nog geen universele taal voor en die moet er wel komen. Auto's moeten aan elkaar kunnen doorgeven dat er twee kilometer verderop een ongeluk heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn er nog twee belangrijke hindernissen die de introductie van de zelfrijdende auto in de weg staan: wetgeving en verzekeringen. De internationale wetgeving is niet toegerust op de zelfrijdende auto. Ik las gisteren nog een verdrag uit 1968,



FOTOGRAFIE: IVAR PEL

'DE ZELFRIJDENDE AUTO WORDT VANZELF POPULAIR'

BESTAAT STRAKS NIET MEER'

waarin staat dat “een bestuurder te allen tijde in staat moet zijn de auto te besturen of z'n dier te beheersen”. Gelukkig staat het wetgevingsprobleem al op de politieke agenda. Minister Melanie Schultz (Infrastructuur en Milieu) heeft in juni aangekondigd dat ze in internationaal verband het initiatief wil nemen voor het aanpassen van de regels voor aansprakelijkheid, rijvaardigheidseisen, dataverkeer en privacy.

RISICO VERSCHUIFT VAN CONSUMENT NAAR PRODUCENT

De tweede hindernis die moet worden genomen, is het verzekeringsvraagstuk. Het WA-risico ligt nu bij de bestuurder. Maar wat als niemand achter het stuur zit en de auto op een andere auto botst, bijvoorbeeld door een technische storing? Het WA-risico zal langzamerhand verschuiven van bestuurder naar producent en dat zal in het begin gepaard gaan met veel juridische complexiteit. We gaan namelijk een overgangperiode in waarbij er gewone auto's, deels autonome en hoog autonome auto's rondrijden, terwijl de jurisprudentie daar nu niet op is voorzien. Als ik verzekeraar was, zou ik daarover nadenken. Maak scenario's en experimenteer! Dat doe ik zelf ook. Ik heb de legokist van mijn kinderen gepakt en ben situaties gaan simuleren: dit is een normale auto, die van achteren wordt aangereden door een gedeeltelijk autonome auto. Wat dan? Wie claimt bij wie? Wat is wettelijk geregeld en wat nog niet? Ik merk dat verzekeraars nog afwachtend zijn. Ze willen graag alles vanuit het verleden en op statistieken beredeneren, maar dat gaat niet meer. De ontwikkelingen gaan zo snel, dat je de kennis niet zelf kunt vergaren, maar moet halen. Als ik verzekeraar was, zou ik niet wachten om mijn licht op te steken bij fabrikanten, leasemaatschappijen en nieuwe toetreders.

PAS AS YOU USE-VERZEKERING

Zelfrijdende auto's bieden ook meer mogelijkheden voor differentiatie. De premie is nu gebaseerd op het aantal kilometers dat je rijdt, maar er wordt geen rekening mee gehouden of je die ook echt maakt en waar je ze rijdt. Stel dat ik in de polder woon. Daar is het inbraakrisico laag, maar als ik voor mijn werk de hele dag in Amsterdam rondrijdt, loop ik een hoger risico. Daar wordt nu geen rekening mee gehouden, terwijl dat technisch wel kan. Als je een automobilist een dongle of connect-stekker laat inpluggen, stelt hij immers data ter beschikking. En reken maar dat hij die wil delen als hij daarvoor wordt beloofd. In Engeland, Italië en Amerika wordt er al geëxperimenteerd met *pay as you use*-verzekeringen. Die kant gaan we hier ook op, zeker in combinatie met de *sharing*-economie. Autoverzekeringen worden straks mobiliteitsverzekeringen. En dat levert nieuwe solidariteitsvraagstukken en premiebepalende factoren op. Als ik als particulier extra investeer in actieve veiligheidssystemen in mijn auto, waarom moet ik dan betalen voor mensen die dat niet doen? Verzekeraars zullen daar een antwoord op moeten vinden.

ZELF RIJDEN IS LEUKER

De echte autofanaten zijn nog kritisch. Ik hoor het vaak: “Ik wil zelf bepalen hoe hard ik rijd, anders kan ik net zo goed de trein nemen.” Ik snap die scepsis wel, maar vergeet niet dat scepsis er bij veel ontwikkelingen is. Neem alleen al de automaat. Daar zijn ook veel mensen tegen, maar als ze die eenmaal hebben, willen ze niet meer zonder. En wat te denken van de mobiele telefoon? Tien jaar geleden vonden we het nog gênant om ermee over straat te gaan; nu kunnen veel mensen niet meer zonder smartphone. De zelfrijdende auto wordt vanzelf populair. En vergeet één ding niet: als je zelf wilt rijden, kan dat altijd. Sterker nog: soms zal het zelfs moeten, bijvoorbeeld als sensoren niet goed werken door laagstaande zon of sneeuw. Hoe autonoom de auto ook wordt, hij moet altijd kunnen terugvallen op de bestuurder. <