

‘We zijn nog lang niet klaar voor de zelfrijdende auto’

‘De snelheid waarmee robotauto’s eraan komen, wordt wellicht overschat. Maar de impact op veel facetten uit onze samenleving wordt onderschat’, waarschuwen experts.

EMMANUEL VANBRUSSEL

De Amerikaanse autoriteit voor verkeersveiligheid oordeelde eerder deze maand dat een computer voortaan ook als bestuurder van een auto beschouwd kan worden. Dat is een belangrijke doorbraak voor de zelfrijdende auto.

Volgens de technologie-optimisten bij Tesla en Google (sinds kort Alphabet) verschijnen zelfrijdende elektrische wagens al over een jaar of vijf in het straatbeeld. De sceptici wijzen op allerhande juridische en praktische problemen en denken dat we nog zeker tien à twintig jaar moeten wachten. Maar zeker is dat de robotauto ons hele denken over mobiliteit, woon-werkverkeer en autobezit op losse schroeven zal zetten.

‘De snelheid waarmee de zelfrijdende auto eraan komt, wordt wellicht overschat’, zegt Al Pijnacker, directeur bij de verzekeringsmakelaar Aon België. ‘Maar de impact op de samenleving is onderschat. Niemand is klaar: niet de consument, noch de autoconstructeurs of de overheden en de verzekeraars.’ De zelfrijdende wagen zal op minstens vijf manieren onze maatschappij veranderen.

1. Minder ongevallen

Volgens internationale prognoses zal de zelfrijdende auto tot 80 à 90 procent minder verkeersongevallen leiden. ‘Ik ben daar ook van overtuigd, want het overgrote deel van de ongevallen heeft een menselijke oorzaak’, zegt Pijnacker. ‘Een robotauto is nooit dronken of geïntoxiceerd en zit ook niet verstrooid op zijn smartphone te tokkelen.’ Minder ongevallen betekent minder slachtoffers en gewonden, en dus ook minder werk voor de ziekenhuizen. Al moeten we dat laatste niet overdrijven, denkt Jan Stroobant, diensthoofd spoed van het ziekenhuis ZNA Middelheim. ‘Het aantal patiënten dat opgenomen wordt ten gevolge van een ongeval is heel beperkt ten opzichte van het totaal. Het effect van zelfrijdende wagens op de ziekenhuisactiviteit zal verwaarloosbaar zijn.’

‘Er zal ook veel minder blikshade zijn, waardoor herstellende minder werk zullen hebben’, stipt Pijnacker aan. ‘Autopolissen zullen beduidend goedkoper worden. Sommige verzekeraars zullen wellicht niet meer aanbieden omdat ze commercieel niet meer aantrekkelijk zijn.’



De zelfrijdende auto kan het einde van de menselijke bestuurder en het einde van de auto als privaat bezit betekenen. © EPA

2. De auto als tv-kamer of kantoor

Een volledig automatisch wagenpark komt er niet van de ene dag op de andere. De meeste experts verwachten een geleidelijke overgang. De snufjes die ons helpen bij het besturen van de wagen zullen jaar op jaar toenemen. Op een bepaald moment zal de auto zelfstandig kunnen rijden op automatische piloot, wel nog met een bestuurder om in geval van nood het stuur over te nemen. Dan volgt de ultieme fase: een robotauto die helemaal in zijn eentje rijdt, bemand of onbemand. Pijnacker: ‘Een rijbewijs zal dan niet meer nodig zijn. De rijtscholen zullen verdwijnen.’

De volautomatische auto zal veel tijds winst opleveren. Niet alleen omdat we onze reis- en file-uren dan nuttiger kunnen besteden, maar ook omdat robotauto’s onbemand boodschappen kunnen doen. De Belg staat vandaag nog gemiddeld ruim 50 uur per jaar in de file.

‘De zelfrijdende wagen zal ons analoge tijd teruggeven’, zegt toekomstwatcher Herman Konings (Pocket Marketing/nXt). ‘Al zal nog moeten blijken in welke mate we psychologisch in staat zullen zijn de controle over het voertuig aan computers te geven. Als ik op een lezing aan het publiek vraag of een onbemande auto hun kinderen naar de muziekschool of de voetbalclub zal mogen brengen, zegt de grote meerderheid: nee, dat gaat te ver. Vooral de moeders zien dat niet zitten.’

Het auto-interieur zal er wellicht helemaal anders uitzien, bijvoorbeeld met stoelen die naar elkaar gericht zijn en een tafeltje in het midden. Ingebouwde videoschermen kunnen van de auto een plaats voor entertainment maken. Dat klinkt YouTube-eigenaar Google als muziek in de oren. ‘De zelfrijdende auto zal een nieuwe groeimotor zijn voor een brede waaier aan online diensten zoals e-commerce’, verwacht Pijnacker.

Al is er een tweede mogelijkheid.

De zelfrijdende auto kan ook dienst doen als kantoor. Wie in zijn wagen stapt, begint dan te werken. Dat roept veel vragen op. Zullen de werkuren in de wagen evenveel vergoed worden als de uren op kantoor? En wordt de werkweek dan langer?

3. Geen verkeerslichten, geen parkeerboetes

Volgens Bram Vanderborgh, professor robotica aan de VUB, zijn er voor zelfrijdende auto’s geen grote aanpassingen aan de weginfrastructuur nodig. ‘Ze moeten uiteraard de verkeersborden herkennen. Dat wordt makkelijk als die verkeersborden digitaal met de auto kunnen communiceren. Daarvoor is standaardisatie van de technologie vereist, op zijn minst op Europees niveau en liefst wereldwijd.’ Hij wijst erop dat digitale kaarten zoals Google Maps daarbij een belangrij-

ke rol kunnen spelen. Audi, BMW en Daimler kochten vorig jaar de gps-kaarten van Nokia. Zodra zulke digitale kaarten zich in realtime aanpassen, voeden ze de zelfrijdende auto met verse verkeersinformatie, waaronder de verkeerssignalisatie.

Er is nog een optie om het verkeer van de toekomst te regelen. Vanderborgh: ‘De zelfrijdende auto’s zouden ook met elkaar kunnen communiceren en onderling afspreken wie waar gaat rijden. Maar ook dat vergt standaardisatie. Ontwerpers botsen in dat domein wel nog op technische moeilijkheden, zoals een algemene herkenning van prioritaire voertuigen zoals een ambulance.’

‘Misschien worden verkeerslichten in de toekomst wel overbodig’, zegt Pijnacker. Hij wijst nog op de financiële aderingingen voor de overheden als gevolg van de foutloos rijdende auto’s. ‘Ze zullen nauwelijks verkeersovertredingen maken. Parkeerboetes zullen tot het verleden behoren. Puur financieel heeft de overheid er dus weinig belang bij in-

frastructuur klaar te maken voor de zelfrijdende auto. Bovendien gaat het om elektrische wagens. De belastingen op diesel en benzine dreigen niets meer op te brengen.’

4. Autodelen wordt de norm

Voor mensen die niet goed te been zijn, openen zich nieuwe mogelijkheden. Als auto’s zelfrijdend zijn en gebruikers ze kunnen oproepen met een druk op de smartphone, worden ze bijzonder interessant als vervoermiddel voor korte afstanden. Dat zou het einde van de taxisector betekenen. Maar dat is niet alles. Sommigen voorspellen het einde van het private autobezit.

Pijnacker: ‘Het is goed mogelijk dat we evolueren naar uitgebreide huur- of abonnementssystemen voor deelauto’s. We merken nu al dat de jongere generatie autobezit minder belangrijk vindt dan haar ouders. Een veralgemening van autodelen heeft verregaande gevolgen. Er zullen minder auto’s nodig zijn. De wagen zal minder een statussymbool zijn. De personalisering wordt minder belangrijk. We gaan mogelijk naar minder automerken.’ Hij wijst er ook op dat de leasing- en de tweedehandsmarkt hun zakenmodellen opnieuw zullen moeten uitvinden.

5. De auto als verzamelaar van klantendata

De zelfrijdende wagen van Google zal het technologiebedrijf een enorme hoeveelheid nieuwe consumentengegevens opleveren, omdat het zal weten wie naar waar rijdt, vanaf welke plaats welke goederen online besteld worden, welke video’s de passagiers bekijken, enzovoort. ‘De huidige privacydiscussies over Facebook geven een goed beeld van wat ons te wachten staat’, voorspelt Pijnacker. ‘Welke partijen hebben toegang tot de persoonlijke data? Waar staan de servers die de gegevens stockeren? Voor verzekeringen zullen databeveiliging en antihacking grote thema’s worden.’

Zodra de veiligheidskwesaties opgelost zijn, kan het volgens Konings en Vanderborgh nog lang duren voor de man in de straat de robotauto echt gaat vertrouwen. Vanderborgh: ‘De autonome lift in gebouwen bestaat sinds 1900. Het duurde daarna nog vijftig jaar voor de bevolking er vertrouwen in had en de liftjongens overbodig werden.’

KLEDING

Personeel H&M Puurs verwerpt plan en gaat in staking

Het personeel van het distributiecentrum van de kledingketen H&M in Puurs heeft gisteren het werk neergelegd. De site gaat nog dit jaar dicht. Gisteren werd een sociaal plan voorgesteld, dat door twee derde van het personeel werd verworpen. Daarna ging niemand meer aan het werk. Vrijdag raakte bekend dat de Zweedse kledinggroep haar distributiecentra wil verhuizen naar Ghlin bij Bergen. Daardoor zijn in Puurs 162 jobs bedreigd. Personeel dat wil, kan verhuizen naar Ghlin of naar een H&M-winkel in de buurt.

ZIJDEROUTE PER SPOOR



Een groep Iraanse functionarissen applausseert voor de eerste trein die vanuit China het station van de Iraanse hoofdstad Teheran binnentrekt. De nieuwe treinverbinding wekt volgens lokale media de aloude Zijderoute weer tot leven. © AFP

BANKEN

Oddo lanceert uitkoopbod op BHF Kleinwort

De Franse financiële dienstengroep Oddo bezit na afloop van de biedperiode op BHF Kleinwort Benson 97,22 procent van de aandelen van de bank. Ze lanceert nu een uitkoopbod tegen dezelfde voorwaarden: 5,75 euro per aandeel. Dat uitkoopbod loopt van 22 februari tot en met 11 maart. Daarna verdwijnt BHF na een beurscarrière van zo’n elf jaar allicht snel van het Brussels koersbord. Het Franse Oddo won eind november de overnamestrijd om BHF van het Chinese Fosun.

ENERGIE

20 miljard

De energiegroep Engie gaat de komende jaren tot 20 miljard euro desinvesteren via de verkoop van activa. Een opening van het kapitaal van de kerncentrale-uitbater Electrabel - mogelijk via een beursintroductie - is een van de maatregelen die de Franse energiereus Engie bekijkt voor zijn Belgische dochter.

WEBRADIO

Ex-topman Google België aan de slag bij Radionomy

Radionomy, een Brussels bedrijf dat een platform voor online radiostations uitbaat, heeft Erik Portier aangeworven als chief revenue officer. Als verantwoordelijke voor de wereldwijde inkomsten zal Portier onder meer een advertentieaanbod in de markt zetten en de aanwezigheid van de reclamereguleerder TargetSpot in Europa uitbreiden. Portier was van 2007 tot 2010 de Belgische manager van Google. Daarna werkte hij onder meer bij de tv-zender RIL-TVI en bij Lijncom, de reclaimedochter van De Lijn.