

VOERTUIGDATA: DE KLANT AAN HET STUUR

Voertuigen verzamelen ongemerkt steeds meer data over onder meer het verkeer, het rijgedrag van de bestuurder en de prestaties van de auto zelf. Dat roept een aantal vragen op. Van wie is al die informatie eigenlijk? Van de fabrikant? Van de overheid? Of van de bestuurder van de auto? Wie mag er welke conclusies aan verbinden? En hoe zit het met privacy? Voor verzekeraars is het een uitgemaakte zaak: consumenten zijn de baas over hun eigen data. Andere partijen mogen er gebruik van maken, maar alleen na uitdrukkelijke toestemming.

Onze uitgangspunten:

- 1. Consumenten voeren de regie** op hun eigen, persoonlijke data en bepalen zelf voor wie deze beschikbaar zijn
- 2. Consumenten kunnen vrij kiezen** tussen leveranciers die diensten aanbieden, zoals verzekeraars

Daarom pleiten wij onder meer voor:

- a. Beschikbaarheid van data** via een onafhankelijke, niet-commerciële instantie
- b. Een verplichte Event Data Recorder (EDR)** in alle voertuigen, zodat bij een ongeval de feiten op betrouwbare wijze kunnen worden vastgesteld
- c. Certificering van apparatuur** waardoor het verkrijgen van data uit een (al dan niet rijdend) voertuig op een veilige manier plaatsvindt



Ruim 400.000 mensen hebben een aanbetaling gedaan van 1000 dollar voor een Tesla model 3. Uniek, want nog niet eerder waren consumenten bereid vooraf te betalen voor een auto, laat staan voor een auto die op dat moment nog niet op de markt was. Wat betekent het als je als consument in een Tesla rijdt? Allereerst dat je in een auto rijdt die meer lijkt op een computer dan op een auto. De Tesla heeft standaard meer dan 100 sensoren en 12 camera's. Daarnaast maak je automatisch deel uit van de Tesla-familie. Dat betekent onder

meer dat je auto verzekerd wordt via Tesla. In geval van beschadigingen door pech of een ongeval moet je je auto laten herstellen bij een Tesla-garage. Met natuurlijk originele Tesla-onderdelen. En na een ongeval informeert Tesla de politie of jij als bestuurder alle instructies in acht hebt genomen. Tesla verzamelt per dag minimaal 4 terabyte aan data van alle Tesla's die rondrijden. Deze data worden door Tesla verkocht en dat leverde het bedrijf in 2017 een mooi bedrag op van 2 miljard dollar.

- 2 | Als de voorgaande alinea iets duidelijk maakt, dan is het dat data geld waard zijn en dat auto-producenten er groot belang bij hebben de keten gesloten te houden en te voorkomen dat een consument diensten afneemt bij derden. Het uitgangspunt voor verzekeraars is dat de klant aan het stuur zit. Aan de consument behoort de regie toe op een belangrijk deel van de voertuig-data. Zo moet de consument onder meer in staat worden gesteld vrij te kunnen beslissen waar en met welke onderdelen zijn auto wordt hersteld, waar de auto wordt verzekerd en wat er gebeurt met zijn data. Die vrijheid zorgt voor concurrentie tussen aanbieders en een autobranche waarin bedrijven elkaar scherp houden. Daarvan profiteert de consument.

Producten en diensten verzekeraars

Verzekeraars voorzien in de behoeften van consumenten door betaalbare verzekeringsproducten en -diensten aan te bieden op het gebied van mobiliteit. Daarbij wordt al snel gedacht aan een reguliere autoverzekering of een **pay as you drive** of **pay how you drive**-verzekering. Verzekeraars doen echter meer dan het vergoeden van schade. Om ongevallen te voorkomen, hebben zij preventieve producten ontwikkeld om bijvoorbeeld de telefoon in de auto uit te schakelen of om inzicht te geven in de locaties waar ongevallen plaatsvinden. Daarnaast werken verzekeraars ook mee aan een vlotte hulpverlening na ongevallen. Hoe eerder de weg vrij is, hoe sneller het verkeer weer doorstroomt, wat de kans op ongevallen door files weer vermindert.

Pay as you drive (kilometerverzekering):

Bij een 'pay as you drive'-autoverzekering is de te betalen verzekeringspremie gebaseerd op het aantal kilometers dat iemand rijdt. Iemand die weinig kilometers in de auto aflegt, betaalt minder premie dan iemand die veel achter het stuur zit.

Pay how you drive (rijgedragverzekering):

Bij een 'pay how you drive'-autoverzekering bepaalt het rijgedrag van de bestuurder de hoogte van de verzekeringspremie. Een kastje in de auto registreert het rijgedrag en stuurt de gegevens naar de verzekeraar. Hoe veiliger iemand rijdt, hoe minder premie die persoon betaalt.

Verzekeraars willen consumenten onderstaande producten en diensten bieden, die deels al op de markt zijn en deels nog worden ontwikkeld. Voor

deze verzekeringen, maar ook om bijvoorbeeld preventieve initiatieven te kunnen ontplooiën, zijn data onmisbaar.

- ▽ **Autoverzekering.** Er zijn verschillende autoverzekeringen. Kilometer- of rijgedragverzekeringen zijn voorbeelden waarbij de premie gebaseerd wordt op het gebruik van de auto. Hiermee kunnen verzekeraars hun producten nog beter afstemmen op de wensen van hun klanten.
- ▽ **Hulpverlening.** Verzekeraars bieden al decennialang hulpverlening aan na ongevallen (gratis meeverzekerd) of na pech (aparte verzekering). Daarvoor hebben zij een klantgericht systeem dat tegelijk de files zo veel mogelijk beperkt. Na een incident wordt de klant snel naar zijn plaats van bestemming gebracht en het voertuig naar een hersteller.
- ▽ **Voorkomen van ongevallen.** Consumenten en verzekeraars hebben samen een groot belang om ongevallen te voorkomen. Bepaald rijgedrag vergroot de kans op een ongeval. Verzekeraars kunnen, als zij inzicht hebben in dat rijgedrag, hun klanten daarover informeren en zo veilig rijgedrag stimuleren.
- ▽ **Diensten en verzekeringen op het gebied van mobiliteit.** Verzekeraars kunnen hun klanten adviseren diverse vormen van mobiliteit te combineren, waarbij zij bepaalde routes mijden waar veel ongevallen voorkomen op een bepaald tijdstip. Daarnaast kunnen verzekeraars een mobiliteitsverzekering aanbieden, waarmee iemand verzekerd is voor persoonlijke schade bij deelname aan het verkeer. Ook autofabrikanten kunnen dergelijke diensten aanbieden. Voor de consument en de maatschappij als geheel is het belangrijk dat data vrij beschikbaar komen, zodat veel partijen aantrekkelijke producten kunnen aanbieden aan consumenten.

Data

Om de hiervoor genoemde producten en diensten aan te kunnen bieden, hebben verzekeraars informatie nodig. Tot voor kort werkten verzekeraars alleen met data uit het verleden, die aangeleverd werden door verzekerden. Het verzamelen van data door het voertuig en de mogelijkheid deze *realtime* ter beschikking te stellen, maakt dat verzekeraars over veel nauwkeuriger data kunnen beschikken die



bovendien actueel zijn. **Data** die verzekeraars nodig hebben om de genoemde producten en diensten te kunnen voortzetten en verder ontwikkelen zijn onder meer:

1. data om een goede risico-inschatting te kunnen maken (informatie over de veiligheid van het voertuig, het gewicht, de ouderdom);
2. data over het rijgedrag van de verzekerde;
3. een signaal zodra een verzekerde is betrokken bij een ongeval of het voertuig pech heeft en informatie over de beschadigingen aan het voertuig;
4. data over het rijgedrag van de bestuurder;
5. data over het woon-werkverkeer van verzekerden om mobiliteitsoplossingen te kunnen bieden.

Vanzelfsprekend geldt dat verzekeraars alleen na toestemming van de consument over deze data kunnen beschikken. Het is immers de consument die de regie dient te krijgen over 'zijn' data. Dat is ook het uitgangspunt van de nieuwe Algemene Verordening Gegevensbescherming (AvG).

Uitgangspunten data

Verzekeraars ontvangen al sinds de eerste verzekeringen in de Romeinse tijd data van hun klanten. Het gaat dan bijvoorbeeld over veel voorkomende oorzaken van waterschade en

de omvang van deze schade. Of om verkeersongevallen en de plaatsen waar die gebeuren. Wat in de moderne tijd anders is, is dat we van historische data naar *realtime* beschikbare data gaan. Dat verandert niets aan de uitgangspunten die verzekeraars hanteren als het om data gaat. Deze uitgangspunten zijn:

1. **Keuzevrijheid.** De toestemming om data beschikbaar te stellen moet losgekoppeld worden van de verkoop van het voertuig. De fabrikant van een computer krijgt ook niet de beschikking over alle toepassingen waarvoor je je computer gebruikt. Voor het verbeteren van de auto als product heeft de fabrikant aan een zeer beperkte set data voldoende. Gegevens die betrekking hebben op locatie, rijgedrag enzovoort zijn daarvoor niet nodig. Zelfs niet voor een eventuele terugroepactie. Daarbij komt nog dat het de vraag is in hoeverre de consument zich voldoende bewust is van alle voorwaarden waar hij voor tekent en of hij de gevolgen wel goed kan inschatten.
2. **Privacy.** Verzekeraars willen keuzevrijheid bieden, zodat het mogelijk blijft dat mensen een verzekeringsproduct afnemen zonder dat zij daarvoor persoonlijke data over bijvoorbeeld hun rijgedrag hoeven af te staan. Er



4 | wordt wel gezegd dat in de toekomst privacy alleen nog voor de rijken mogelijk is. Als we echter kijken naar de rijgedragverzekeringen die momenteel in Nederland worden aangeboden, dan zien we een tegenovergesteld beeld. Er zijn verzekeringen die juist goedkoper zijn dan sommige rijgedragverzekeringen. De consument heeft dus wel degelijk een reële keuze tussen een verzekering waarbij hij wel en een waarbij hij geen data deelt.

Neutrale server?

Autofabrikanten zijn voorstanders van een systeem waarbij zij zelf beslissen welke data worden afgegeven. Deze data gaan naar een server die wordt beheerd door de vereniging van autofabrikanten. Autofabrikanten spreken van een 'neutrale' server, omdat deze van de koepel van autofabrikanten is en niet van één individuele autofabrikant. Via deze server kunnen andere partijen na toestemming van de consument tegen betaling de data opvragen die autofabrikanten beschikbaar willen stellen. Verzekeraars vinden dat dit voorstel van autofabrikanten de belangen van consumenten onvoldoende behartigt en pleiten voor een situatie waarin een onafhankelijke instantie de data beheert.

3. Doelbinding en dataminimalisatie. Een consument krijgt alleen de vraag voor het verstrekken van bepaalde gegevens voorgelegd als deze nodig zijn voor het verlenen van een dienst of het aanschaffen van een product. Als een verzekeraar de consument een product wil aanbieden of een dienst als pechhulpverlening, zijn daarvoor bepaalde data noodzakelijk waar de consument om kan worden gevraagd. Op die manier kan de consument het beschikbaar stellen van de data en het afnemen van de dienst of het product beter tegen elkaar afzetten. En minstens zo belangrijk ook: beter beslissen of alle gevraagde data noodzakelijk zijn voor de dienst of het product. Het doorlopend afstaan van locatiegegevens is bijvoorbeeld noodzakelijk bij een kilometerverzekering. Bij een pechhulpverzekering is het verstrekken van locatiegegevens echter alleen relevant op het moment van pech.

4. Transparantie. Verzekeraars zijn naar hun klanten toe transparant in de data die zij gebruiken en het doel waarvoor ze die gebruiken. Ze bieden klanten de mogelijkheid de data in te zien en bij onjuiste registratie te wijzigen. Ook verstrekken ze informatie over het bewaren, overdragen en vernietigen van data. Al deze informatie wordt actief verstrekt en op een voor consumenten begrijpelijke wijze.

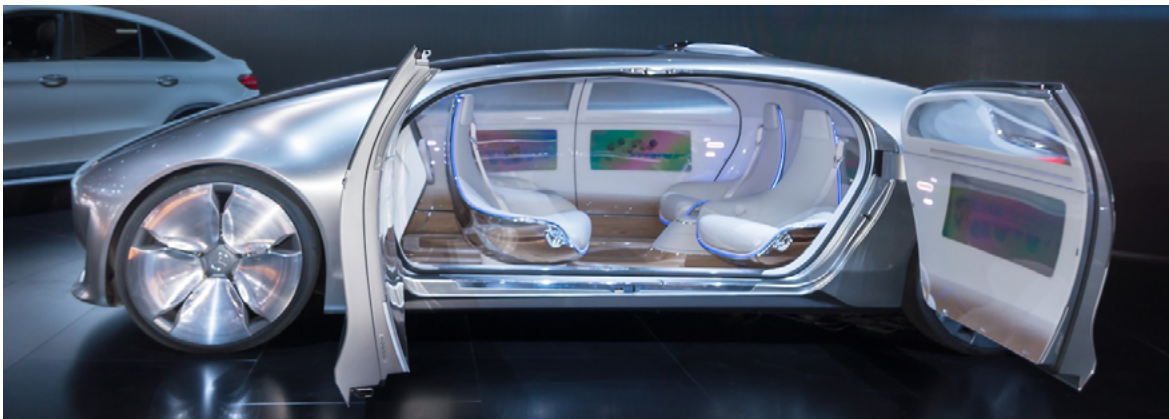
'We gaan van historische data naar realtime beschikbare data'

5. Beschikbaarheid data via onafhankelijke instantie. Verzekeraars zijn van mening dat de data uit voertuigen alleen beschikbaar moeten komen via een betrouwbare, onafhankelijke, niet-commerciële instantie. Deze instantie moet leesbare data ontvangen van alle voertuigfabrikanten en verstrekt deze data met toestemming van de consument aan derde partijen zoals verzekeraars, herstellende partijen of autofabrikanten zelf. Op die manier worden allereerst de belangen van de consument het beste geborgd. Daarnaast zorgt dit systeem voor een gelijk speelveld voor alle partijen en stimuleert het concurrentie.



/ Shutterstock.com





6. Gelijk speelveld. Een dergelijk systeem is al jarenlang gebruikelijk voor verzekeringsinformatie. Verzekeraars stellen op grond van de wet gratis hun informatie beschikbaar aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). De RDW kan vervolgens besluiten deze informatie (tegen betaling) aan derden te verstrekken. Op die manier wordt een gelijk speelveld gecreëerd voor partijen die diensten willen aanbieden aan consumenten voor wie bepaalde verzekeringsinformatie nodig is. Met de inkomsten van het beschikbaar stellen van de informatie financiert de RDW dit systeem.

Veiligheidsdata

Een aparte categorie data betreft de veiligheidsdata. Dit zijn data die een maatschappelijk belang hebben omdat ze bijdragen aan de verkeersveiligheid. Gelet op het maatschappelijk belang zouden deze data zonder meer beschikbaar moeten zijn. Gedacht kan worden aan onder meer de volgende data:

- (tijdelijk) glad wegdek
- dieren, mensen, obstakels en puin op de weg
- onbeveiligde ongevalslocatie
- kortstondige werkzaamheden
- spookrijder
- etc.

Event Data Recorder (EDR)

Naast de genoemde categorieën verstaat het het Verbond onder veiligheidsdata ook data waaruit kan worden afgeleid wat de oorzaak was van een verkeersongeval. Waar de politie oorzaken nu achterhaalt via (tijdrovende) analyses en getuigenverklaringen, zou een bevoegde instantie, zoals de politie, in toenemende mate gebruik moeten kunnen maken van data uit een Event Data Recorder (EDR) om ongevalsrapportages op te maken. In veel auto's is al zo'n EDR aanwezig. In de Verenigde Staten is een EDR zelfs verplicht. Het Verbond pleit ervoor ook in Nederland een EDR verplicht te stellen.

Als de EDR direct wordt uitgelezen door een onafhankelijke instantie, zoals de politie, zijn de data over het moment kort voor en op het moment van het ongeval betrouwbaar. Als verzekeraars in staat worden gesteld om via de politie over deze data te beschikken, kunnen zij zich snel een oordeel vormen over de aansprakelijkheid. Zowel verzekerden als slachtoffers zijn gebaat bij een snelle schadeafhandeling. Het vlot vaststellen van de aansprakelijkheid is daar een essentieel onderdeel van. In de visie van het Verbond moet in ieder geval voorkomen worden dat de data direct na een ongeval kunnen worden uitgelezen of gewijzigd door een partij die er belang bij heeft.

Een belangrijke politieke keuze is of ook de data uit een EDR alleen beschikbaar mogen komen na toestemming van de bestuurder en/of eigenaar van het voertuig. En of (en zo ja: welke) gevolgen het heeft als er geen toestemming wordt gegeven.



Dataveiligheid

Autoproducenten stellen dat met het oog op de verkeersveiligheid voorkomen moet worden dat apparaten zoals dongels worden aangesloten op een voertuig, en – nog erger – dat deze dongels tijdens het rijden informatie versturen. Een dongel is een soort usb-stick die wordt aangesloten in de auto. Onder meer voor rijgedragverzekeringen maken verzekeraars vaak gebruik van een dongel om data over het rijgedrag te ontvangen.

Er zijn veel partijen die de automobilist van diensten willen voorzien. Zo wil onder meer de overheid bestuurders graag *realtime* voorzien van verkeersinformatie om de doorstroming te bevorderen. Maar ook autoproducenten zelf verkopen diensten die zij via een dongel aanbieden aan consumenten. Je zou daaruit af kunnen leiden dat het met de risico's van dongels en het *realtime* uitlezen van informatie wel mee zal vallen.

In Nederland hebben partijen als de RAI Vereniging, ANWB, Universiteit van Amsterdam en de overheid de risico's van het gebruik van een dongel onderzocht. Ook als deze wordt gebruikt om tijdens het rijden informatie uit te lezen. In het rapport "Data uit voertuigen: Waar hebben we het over?" concluderen deze partijen dat de risico's bij gebruik van de juiste apparatuur en de juiste deskundigheid heel erg beperkt zijn. Daarbij komt dat in landen waarin veel gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld rijgedragverzekeringen zich geen incidenten hebben voorgedaan. Toch meent het Verbond dat het gebruik van de juiste apparatuur in het kader van de verkeersveiligheid van groot belang is, zeker nu via websites als

Aliexpress.com voor heel weinig geld een dongel kan worden aangeschaft. Om te zorgen dat bedrijven voor hun diensten de juiste apparatuur gebruiken, is het Verbond voorstander van certificering.

'Er zijn veel partijen die de automobilist van diensten willen voorzien'

Cyberrisico

Een nieuw risico voor voertuigen is het cyberrisico. Naarmate meer voertuigen via internet in verbinding staan met de wegwijk of met andere voertuigen, zal het risico toenemen dat een voertuig kan worden gehackt. Op internet circuleren diverse filmpjes waarin is te zien hoe auto's op afstand worden bestuurd door een hacker. Hoewel preventieve maatregelen dit risico flink kunnen beperken, mede doordat de overheid hopelijk hoge eisen zal stellen aan de beveiliging, zal het risico nooit helemaal verdwijnen. Het Verbond ondersteunt de aanbevelingen van de Cybersecurityraad voor certificering, keurmerken en toegangseisen, transparantie bij fabrikanten leveranciers en bewustwording. ▼

Dit is een uitgave van het Verbond van Verzekeraars, Postbus 93450, 2509 AL Den Haag
 Meer informatie over dit onderwerp: Marly de Blaeij, senior beleidsadviseur Mobiliteit en Letsel (m.de.blaeij@verzekeraars.nl, 070 - 333 86 45)

Over het Verbond van Verzekeraars

Het Verbond van Verzekeraars is de belangenvereniging van onder meer de schade- en levensverzekeraars in Nederland. De leden vertegenwoordigen samen meer dan 95 procent van de verzekeringsmarkt. Het Verbond treedt namens de aangesloten verzekeraars op als gesprekspartner voor de politiek, media en andere relevante partijen over onderwerpen die verzekeraars raken.

Over de Nederlandse verzekeringssector

- 900.000 claims na aanrijdingen per jaar
- 14 miljard euro aan schadevergoeding door verkeersongevallen
- 490 miljard euro aan belegd vermogen
- 270 miljard euro per aan investeringen in Nederland (onder meer in infrastructuur)
- 72 miljard euro aan ontvangen premies per jaar
- 47.000 mensen werken in de branche