



Mobiliteit

- Maak werk van verkeersveiligheid • Meer onderzoek naar effectiviteit ADAS •
- Duidelijke regels micromobiliteit • Meer grip op eigen data •

Inleiding

De ontwikkelingen van mobiliteit staan niet stil: smart mobility, deelauto concepten om verdere congestie in met name de Randstad tegen te gaan, meer autonome voertuigen, verdergaande rijtaakondersteuning (ADAS), de hoeveelheid data die auto's registreren en vragen over eigenaarschap, de verschuiving van aansprakelijkheid van bestuurder naar productaansprakelijkheid bij hoogautome voertuigen en de toename van Licht Elektrische Voertuigen (LEV's), zoals e-steps. Tegelijkertijd zien we op het gebied van verkeersveiligheid een zorgelijke toename van het aantal slachtoffers.

Adviezen aan de formateur

- Maak concreet werk van de implementatie van de actiepunten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en betrek hierbij de voorstellen uit het Verkeersveiligheidsmanifest 2.0, dat binnenkort wordt gepubliceerd. Met deze maatregelen kan de zorgelijke tendens van meer slachtoffers in het verkeer worden gekeerd.

- Het huidige wettelijke stelsel van autoverzekeringen sluit niet goed aan op de huidige ontwikkelingen en toekomstig perspectief. Het systeem gaat nu nog steeds uit van de eigenaar van het voertuig. De stip op de horizon is een verzekering gekoppeld aan de bestuurder in plaats van aan het voertuig. Dat maakt het verzekeren van deelauto's en autonome voertuigen veel eenvoudiger.

- De overheid zou meer onderzoek moeten doen naar de effectiviteit van ADAS. De effectiviteit kan bevorderd worden door meer regulering in de vorm van certificering.

- Wij adviseren dat bij de plannen voor de aanpassing van box 3 het specifieke punt van fiscale behandeling van letselschade uitkeringen nadrukkelijk wordt meegenomen, bijvoorbeeld in de vorm van een vrijstelling. Met een vrijstelling kan deze kwetsbare groep meer rust en duidelijkheid worden gegeven.

- De overheid moet haast maken met regelgeving rondom de toelating van Licht Elektrische Voertuigen (LEV's), zodat

zij met dit voertuig op de openbare weg aan het verkeer mogen deelnemen. Ook is het zaak onderzoek te doen naar de verkeersveiligheidsaspecten, voordat deze op de openbare weg worden toegelaten.

- Leg wettelijk vast dat de bestuurder van het voertuig de regie heeft over de data die wordt verzameld door het rijden in dat voertuig. Ook dat alle relevante data verzameld moet worden in een onafhankelijke, niet-concurrentieel omgeving.

- Bij ongevallen moet de politie data vanuit de Event Data Recorder (EDR) moet kunnen inzien zodat de oorzaak en daarmee de aansprakelijkheid kan worden vastgesteld.





Mobiliteit

Achtergrondinformatie

Verkeersveiligheid

Op het punt van mobiliteit en verkeersveiligheid hebben de **Mobiliteitsalliantie** en de **Verkeersveiligheidscoalitie**, waarin ook onder meer verzekeraars participeren, het kabinet Rutte III van concrete adviezen en verbetervoorstellen voorzien. Deze vormden een belangrijk onderdeel van het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030**. Denk hierbij aan preventie van bestuurders en het verzamelen van data over ongevallen zodat gericht kan worden ingezet op verbeteringen. Daarnaast is gewezen op een effectieve handhaving en een veilige (fiets)infrastructuur. Het is goed dat het kabinet Rutte III hier voor de komende periode extra financiële middelen voor heeft vrijgemaakt, maar is meer nodig om het aantal verkeersslachtoffers fors te verminderen. Binnenkort zal hiertoe een Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 worden gepresenteerd.

Aansprakelijkheid

We zien dat het huidige stelsel van aansprakelijkheid - waarbij consumenten zich moeten melden bij de verzekeraar van de tegenpartij - niet aansluit bij de technologische ontwikkelingen van autobezit naar gedeeld gebruik én de verwachtingen van consumenten zelf.

Dat het systeem aan herziening toe is wordt bij letselschades helemaal duidelijk als het gaat om de vergoeding van met name toekomstige schade. Deze schade moet concreet worden vastgesteld, maar dat is lastig. Om de toekomstige schade te kunnen begroten wordt uitgegaan van veronderstellingen, die vaak gebaseerd op de visies van meerdere experts. Dat leidt tot discussies en een lange doorlooptijd.

Ook de fiscale aspecten van een uitkering spelen daarbij een rol. Letselschadeuitkeringen zijn bedoeld om de schade over langdurige periode (tientallen jaren) te compenseren. Toekomstige wijzigingen in fiscale wetgeving waarmee op het moment van het regelen van de schade geen rekening kon worden gehouden kunnen zorgen voor een onvolledige compensatie.

Schadelast

Hoewel het jaar 2020 vanwege COVID-19 een afwijkend beeld laat zien, stijgt de schadelast door een toename van de herstellkosten. Ook de letselschade-schadelast stijgt als gevolg van een toename van de kosten van belangenbehartigers en vergoeding van nieuwe schadeposten, zoals affectieschade. Daarnaast neemt de schadelast toe door de stijging van het aantal verkeersongevallen.

We zien de nodige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (ADAS, deelauto's). Onder andere ADAS zorgen voor een toename van de kosten van schadeherstel en daarmee voor een hogere schadelast en premie, terwijl nog niet voldoende duidelijk is of ADAS leidt tot minder ongevallen en schade.

Mobiliteit is zeer belangrijk voor mensen. Voor voertuigen geldt een verplichte WA-verzekering. Het is maatschappelijk van groot belang dat de autopremie betaalbaar blijft. Een hogere schadelast in combinatie met onvoldoende aandacht voor preventie / preventief gedrag leidt tot hogere premies voor verzekerden.

Autodata en privacy

In veel verkiezingsprogramma's is aandacht voor de regierol van consumenten ten aanzien van hun eigen data. Zo verzamelen auto's steeds meer data. Deze data gaat automatisch naar de autofabrikant. Partijen verenigd in de Nederlandse **AFCAR** coalitie, waaronder verzekeraars, maken zich hier zorgen over. Wij willen dat de bestuurder de regie houdt over zijn eigen **data**.