Zelfrijdende autoâ??s

Beschrijving

Kunstmatige intelligentie is nu vooral bekend in de generatieve variant zoals de verschillende versies van ChatGPT, maar het moment dat zelfrijdende autoâ??s met behulp van kunstmatige intelligentie massaal worden ingezet komt dichterbij. Dat heeft een grote impact op de auto-industrie, de economie en de maatschappij. Het meest populaire beroep onder mannen wereldwijd is namelijk dat van chauffeur. Bovendien heeft een zelfrijdende auto impact op verschillende bedrijfsmodellen in de transportsector en kan het zelfs impact hebben op vastgoedprijzen.

Besparing kapitaal

Er zit enorm veel kapitaal vast in autoâ??s. In de meeste westerse landen heeft elk gezin wel Ã©Ã©n of meerdere autoâ??s voor de deur staan. Vaak is zoâ??n auto ook nog eens een statussymbool, waardoor het ook belangrijk is wat de buurman rijdt. Als het meezit dan rijden deze autoâ??s 5 procent van de tijd. Dat betekent dus dat ze 95 procent werkloos voor de deur staat. Ze nemen daar veel ruimte in. Voor wie tegenwoordig in een nieuwbouwwijk rijdt, is dat ruimte die er eigenlijk niet is. Het is alsof in deze wijken al rekening wordt gehouden met het concept van zelfrijdende autoâ??s. Zelfrijdende autoâ??s zijn al snel goedkoper dan een eigen auto. Ook betekent dat potentieel dat een grote hoeveelheid kapitaal wordt vrijgespeeld. Het is alleen wel het einde oefening voor veel chauffeurs. Vrachtwagens die autonoom rijden, besparen fors op de kosten. Geen pauze elke twee uur en ze kunnen dag en nacht doorrijden. Ook de gemiddelde Uber is fors goedkoper zodra er geen chauffeur meer in de auto zit.

Zelfrijdende taxiâ??s van start

In San Francisco is het sinds kort mogelijk om een Waymo-taxi te nemen. Dat is geen proef met een groep personen die zich vooraf heeft opgegeven voor dit experiment. Iedereen kan een Waymo oproepen en met zoâ??n robotaxi worden vervoerd. Het is uiteraard niet de eerste robotaxi. Sinds mei 2022 is een Waymo taxi ook in Phoenix Arizona beschikbaar. Nu is Phoenix een ideale stad voor robotaxiâ??s. Het stratenpatroon is rechttoe rechtaan, er zijn nauwelijks trottoirs en iedereen rijdt met

een auto, zelfs iemand die naar de overkant van de straat wil. San Francisco is wat dat betreft een grotere uitdaging. Ook in Shanghai rijden sinds deze maand robotaxis evenals in Peking, Chongqing en Shenzen. Naast Waymo (van Google) is er Zoox van Amazon en Cruise van GM, een partnership met Uber. Cruise wordt nu getest in Dallas, Houston en Phoenix.

Chinese alternatieven

In China zijn zelfrijdende autoâ??s de enige oplossing voor de dichtbebouwde steden. Chinezen wonen vaak in grote woontorens waar er volstrekt onvoldoende parkeerplaatsen zijn voor iedereen. Bovendien is een kenteken voor een auto in een grote stad moeilijk te krijgen of erg duur. Dat terwijl zelfrijdende autoâ??s ook in China veel goedkoper zijn dan het zelf rijden van een auto. Ook hier zullen zelfrijdende autoâ??s uiteindelijk goedkoper zijn dan het bezit van een eigen auto. Bijkomend voordeel is dat men voor elke rit een auto kan kiezen die bij de rit past. Door de lagere kosten is autorijden ook voor een grotere groep beschikbaar. Niet alleen voor mensen zonder rijbewijs, maar ook voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven. Kinderen gaan straks met de â??eigenâ?? auto naar school.

Infrastructuur op de schop

Een zelfrijdende auto maakt het ook eenvoudiger om op het platteland te gaan wonen. Zelfrijdende autoâ??s concurreren uiteraard met de eigen auto, maar ook met het openbaar vervoer. Dat betekent dat opeens grote delen van het platteland eenvoudig bereikbaar worden met deze nieuwe vorm van openbaar vervoer. Zelfs zo eenvoudig dat het de vraag is of er nog openbaar vervoer overblijft na de introductie van zelfrijdende autoâ??s. Dan kan het spoor meteen worden geasfalteerd, waardoor het wegennetwerk niet alleen beter wordt benut, maar er ook nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de openbare ruimte in de binnensteden. Verder is het goedkoper om naar het werk te rijden en dat werk kan ook weer vaker in het centrum van een stad zitten, omdat er feitelijk geen behoefte is aan parkeerplaatsen. Die parkeergarages in de stad zullen ook snel tot het verleden behoren. Het opladen en parkeren van zelfrijdende autoâ??s is waarschijnlijk goedkoper in de locaties aan de rand van de stad.

Minder externe kosten

Zelfrijdende autoâ??s betekent een forse daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden. In Nederland alleen gaat het om 684 doden alleen al vorig jaar, wereldwijd zijn dat er meer dan 1,5 miljoen. Nederland doet het relatief goed met een paar slachtoffers per 100.000 inwoners. In Thailand zijn dat er 32 per 100.000 inwoners (dat zou dus in Nederland bijna 6.000 verkeersslachtoffers per jaar zijn). Verder belanden er elk jaar in Nederland 130.000 mensen als gevolg van verkeer in de spoedeisende hulp, een forse kostenpost. Die zal grotendeels verdwijnen, al doen de fat bikes veel moeite om die rol over te nemen. Ook kunnen de verzekeringskosten omlaag bij gebruik van een zelfrijdende auto. De sociale kosten (mensenlevens en schade) van verkeersongelukken wordt in Nederland geschat op 17 miljard euro (cijfers 2018), en daar zijn de kosten van de files (5 miljard euro per jaar) nog niet in meegenomen. Bovendien is filerijden in de toekomst een veel minder grote kostenpost, want in de auto kan gewoon worden gewerkt.

Meer ruimte op de arbeidsmarkt

Het beroep van chauffeur is het meest populaire beroep in de wereld. In de VS zijn er maar liefst 3,5 miljoen vrachtwagenchauffeurs. Dat is bijna twee keer zoveel mensen als er in de VS in de gevangenis zitten en dat wil in het geval van de VS wel wat zeggen. Bovendien zijn er in de VS in totaal 8,4 miljoen mensen aan het werk in banen die gerelateerd zijn aan het vervoer via vrachtwagens. Nu is het onwaarschijnlijk dat zelfrijdende trucks helemaal zonder mensen kunnen rijden, maar een forse besparing op personeel is mogelijk. Het is overigens goed nieuws dat er zelfrijdende vrachtwagens komen, want wereldwijd is er nu en tekort van 3 miljoen vrachtwagenchauffeurs en dat tekort dreigt â?? mede door vergrijzing â?? te verdubbelen in vijf jaar tijd.

Han Dieperink, Chief Investment Officer

Disclaimer