

## Een computer op wielen

Wie heeft het nog over privacy? En die mensen die daar wel mee bezig zijn, rijden die ook rond in een eigen auto? Dan zijn ze onwetend of hypocriet!

De auto is heel sterk aan het veranderen. De auto van vandaag, en zeker de elektrische auto, is een computer op wielen. In een gemiddelde auto zitten vandaag de dag zo'n 150 (!) grote en kleine processors. Zij zitten overal in, in radars, sensoren, besturing, communicatie, snelheid, aansturen van de motor, de dashcam, het energieverbruik, de radio, enzovoort. Een automonteur is vrijwel geen sleutelaar meer, maar een ict-expert.

De geruchten gaan dat Apple zelf een auto heeft ontworpen op basis van een eigen besturingssysteem en ze op zoek zijn naar een producent. Dat wordt dan, na onder andere de iPad en de iPhone, een echte Apple iCar. Zo'n iCar is letterlijk een computer op wielen. Met de kennis van elektronica, computers, software en accu's, is deze stap geen onlogische voor Apple. Alleen zal Apple daar ook wel weer zijn eigen filosofie op los laten: de berijder is voor alle bijkomende producten en diensten volledig afhankelijk van Apple.

Gelukkig is ook Google druk bezig om een operating system voor auto's te ontwikkelen. Dat systeem is dan veel universeler en kan door veel merken ingezet worden. Het ligt niet voor de hand dat Google met een geheel eigen auto zal komen.

Waar tot nu toe enkele autofabrikanten zelf proberen zo'n besturingssysteem te ontwikkelen, daar lopen zij keer op keer tegen problemen aan door gebrek aan de hiervoor benodigde specifieke kennis; zo'n besturingssysteem ontwikkelen is specialistenwerk. Voor Google bekend terrein, maar voor Volkswagen helemaal nieuw. Toch hebben ze het geprobeerd met als gevolg dat hun e-cars erg veel problemen hebben met de computergestuurde functies.

In feite staan we aan de vooravond van een grote revolutie met betrekking tot het ontwerp van auto's, al dan niet rijdend op elektriciteit. Een auto zonder computer en software is ondenkbaar en dat heeft gevolgen. Bovendien zal, al is het maar om kosten te besparen en ontwikkelsnelheid te winnen, er steeds meer gebruik worden gemaakt van standaard componenten, net als bij computers.

Met zo'n computer op wielen worden bovendien onbepaald data vergaard, vastgelegd en voor uiteenlopende doeleinden gebruikt. De hedendaagse auto genereert data omtrent zaken als: locatie, snelheid, weggedrag, routes, onderhoud, bandenslijtage, communicatie, muziekvoorkeuren, rijtijden, veiligheid, toegangscontrole, cruise control (en dus snelheidsbegrenzing), dat er getankt moet worden en waar dat kan, en zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Van privacy is hierbij vervolgens geen sprake meer. De veelheid aan vergaarde gegevens komt in eerste instantie terecht bij de autofabrikant, maar ook een partij als Rijkswaterstaat aast op bepaalde data ten behoeve van wegonderhoud. En steeds meer partijen zullen iets met de beschikbare data willen doen.

De auto genereert namelijk data over weggedrag, zoals snelheid op bepaalde trajecten, het gedrag bij verkeerslichten, inhaalgedrag, parkeren, et cetera. Wat zou de overheid, en met name de politie, er niet voor over hebben om over deze data per auto en dus berijder te kunnen beschikken? Dat maakt het opsporen van wegmisbruikers, autobelasting ontduikers en het uitschrijven van bekeuringen een heel stuk makkelijker. Zittend achter schermen kunnen de gegevens van alle auto's worden geobserveerd en verwerkt.

Veel meer data dan we ons bewust zijn vallen in handen van allerlei partijen, zowel commerciële als overheidsinstanties. De grote vraag is echter wat er met de voorhanden gegevens gebeurt. Dat betekent ook dat wij heel anders naar "privacy" moeten kijken. Ik zou mij zomaar kunnen voorstellen dat stapsgewijs de overheid deze gegevens gaat gebruiken, zeker als bepaalde gegevens door alle auto's worden gegenereerd. Het bespaart bovendien veel tijd en geld bij het opsporen van overtredingen met auto's en maakt de pakkans vrijwel volledig. Dat zou grote invloed op het rijgedrag kunnen hebben en de verkeersveiligheid sterk bevorderen. Het hoeft niet eens te gaan om boetes achteraf, maar bij te hard rijden op een traject kan via de cruise control de juiste snelheid worden afgedwongen of bij parkeren op een verboden plek gaat de auto continu luid toeteren. Laat je fantasie er maar op los, maar het punt wordt genaderd dat er keuzes zullen moeten worden gemaakt: wie gaat wat doen met alle data die beschikbaar zijn?