

Volgende maand wordt in ons land op initiatief van de Stichting ter Ontwikkeling van Kilometerverzekeringen (Stok) een proef gestart met verzekeren per kilometer (*pay as you drive*). Gedurende een jaar wordt met behulp van een zwarte doos en mobiele telefonie het rijgedrag gevolgd van vierhonderd automobilisten tussen 18 en 25 jaar. Deze groep wordt samengesteld uit verzekerden van RVS, Nationale-Nederlanden, Unigarant, London, Interpolis en Proteq.



rijk (Covea), Duitsland (WGV en DBV Winterthur) en Italië (Sara).

In de Verenigde Staten zijn Progressive Direct en General Motors samen met GMAC actief met Payd. Progressive kondigde vorige maand aan na Minnesota nu ook in Michigan en Oregon de markt op te gaan met TripSense, een Payd-polis waarvan de premies 25% lager zouden uitvallen dan normaal. Verder zijn initiatieven met Payd bekend in Israël (Aryeh), Zuid-Afrika (Nedbank), Japan (Aioi) en Canada (ICBC).

Verzekeren per kilometer naderbij

Deelname aan het onderzoek wordt aantrekkelijk gemaakt met een MP4-speler en de mogelijkheid om bij 'goed' rijgedrag een bonus te verdienen die kan oplopen tot €200. Ook worden er twee navigatiesystemen verloot. De resultaten zijn voor deelnemers na de 'nul'-meting direct zichtbaar op de website www.savedriver.nl en zullen worden geanalyseerd door een samenwerkingsverband van drie universiteiten: RuG, VU Amsterdam en TU Delft.

Zwarte doos

Het principe van *pay as you drive* (Payd) is niet nieuw en 'beloont' de zuinig en veilig rijdende automobilist met een veel lagere premie. Het systeem is, evenals *tracking & tracing*, gebaseerd op een combinatie van GPS- en GSM-technologie: in de auto van de verzekerde wordt een zwarte doos geplaatst, die het doen en laten van de automobilist per GPS volgt en zijn bevindingen per GSM aan de Stichting ter Ontwikkeling van Kilometerverzekeringen (Stok) doorgeeft. De verschuldigde verzekeringspremie wordt aan de hand daarvan bepaald door een aantal factoren, waaronder het risicoprofiel van de omgeving waarin wordt gereden (A- of B-weg, stad dorp, platteland), het aantal minuten of uren dat de auto in beweging is en ten slotte de rijstijl van de automobilist. Maar met een zwarte doos in

de auto is nog veel meer mogelijk, vertelt Henri Engel, directeur en oprichter van Stok: "De vraag is niet zozeer wat er allemaal mee kan, maar eerder: wat kan er niet mee? Want de mogelijkheden zijn welhaast onbeperkt. Zo'n zwarte doos is feitelijk een homecomputer, waarmee het niet alleen mogelijk is om allerlei data te verzamelen over waar, wanneer, hoe en hoeveel iemand rijdt, maar ook om de automobilist zelf van veel nuttige informatie te voorzien. Dan kun je bijvoorbeeld denken aan file-informatie, weersinformatie, route-informatie, een navigatiesysteem, tracking & tracing, gesproken e-mail, een 'pech onderweg-knop', informatie/reclame over tankstations in de buurt met de prijzen van de benzine, een ademcontrole op alcoholgebruik, een camera die registreert hoe moe je bent, een ongevalsanalyseprogramma, een koppeling met de digitale snelheidskaart van Nederland zodat je altijd precies weet wat de maximum snelheid is als je ergens rijdt, satelliet-tv, noem maar op."

Privacy

Het ergert Engel dan ook als de discussie over het gebruik van de zwarte doos direct in de sfeer belandt van 'Big Brother is watching you': "We vinden het toch ook de normaalste zaak van de wereld dat er observatiecamera's hangen in de grote steden, dat

je bij een tankstation wordt geregistreerd, dat je GSM van mast naar mast wordt gevolgd en als we Air Miles kunnen krijgen, zijn we ook bereid om van alles in te vullen."

De hele discussie over mogelijke schending van de privacy is in dit kader dan ook een gepasseerd station, volgens Engel. "Wat niet wil zeggen dat de privacyregels niet strikt worden nageleefd, natuurlijk. Bovendien kun je kiezen wat je wel en niet bekend wilt hebben. De hoogte van de premiekorting is natuurlijk wel afhankelijk van het aantal gegevens dat jouw verzekeraar mag registreren via de zwarte doos. Dus het is gewoon een deal tussen jou en je verzekeraar. Als je bijvoorbeeld 55% korting wilt krijgen, zul je op alle vragen 'ja' moeten zeggen."

Buitenland

Payd wordt in het buitenland al door diverse verzekeraars met succes toegepast. In België, bijvoorbeeld, zijn er nu vier verzekeraars actief mee en vorig jaar zijn enkele tienduizenden Belgen overgestapt naar een Payd-autoverzekering. Corona Direct meldt 10.000 nieuw gesloten polissen, Touring bijna 15.000 en AXA circa 20.000. Sinds kort biedt ook Ethias een dergelijke autoverzekering bij onze zuiderburen aan.

In de rest van Europa kan een Payd-polis worden gesloten in Engeland (Norwich Union), Ierland (AXA), Frank-

In ons land is nog geen verzekeraar met een zuiver Payd-product actief. Alleen Polis Direct biedt een product aan dat er een beetje op lijkt: de Kilometer Polis. Hiervoor wordt een premievoorschot betaald op basis van het aantal kilometers dat de verzekerde verwacht te rijden. Wordt er minder gereden, dan betaalt Polis Direct het verschil terug; in het omgekeerde geval betaalt de klant het verschil bij. Bij het sluiten van de verzekering, bij wijziging van auto en aan het einde van elk verzekeringsjaar moet de verzekerde zijn kilometerstand zelf doorgeven aan Polis Direct.

Dus bij de Kilometer Polis geen zwarte doos die moet worden ingebouwd. Daardoor kan ook niet constant worden gemeten waar en hoelang iemand rijdt of wat zijn rijstijl is. Deze factoren hebben dan ook geen invloed op de hoogte van de premie. Dus in die zin is de Kilometer Polis geen zuiver Payd-product.

Koudwatervrees

Waarom loopt Nederland in vergelijking met de ons omringende landen met Payd een beetje achter de muziek aan? Volgens Henri Engel heeft dat een aantal oorzaken: "Het heeft deels te maken met koudwatervrees (verzekeraars en techniek mixen nu eenmaal moeilijk met elkaar) en deels met het niveau van de premies, dat bij ons relatief erg laag is. De gemiddelde premie

voor een autoverzekering ligt momenteel rond de € 400 tot € 500 per jaar, dus daar valt niet zoveel te winnen.”

Maar schadelastreductie blijkt een ander verhaal. Zeker als je kijkt naar de groep beginnende automobilisten. “De groep 18 tot 25-jarigen vertoont rampzalige schadecijfers”, wijst Engel op een statistiek. “Deze groep is goed voor 8% van de rijbewijzen en 20% van alle ongevallen waarbij doden en zwaargewonden vallen.”

Minder aanrijdingen

Het is dan ook logisch dat de deelnemers aan de proef die in maart op initiatief van Stok van start gaat, worden geselecteerd uit de jongste categorie bestuurders. “De kern van de proef is gedragsverandering te bewerkstelligen bij jonge, onervaren automobilisten met een hoog risico. Getest zal worden op welke manieren het rijgedrag op een positieve manier kan worden beïnvloed.” Engel verwacht daar veel van, omdat eerdere proeven in het buitenland spectaculaire resultaten lieten zien: “Een taxibedrijf in Duitsland, bijvoorbeeld, had veertig taxi's rondrijden waarvan er op een gegeven moment twintig werden uitgerust met een zwarte doos. De chauffeurs wisselden regelmatig van taxi en wisten precies waar een zwarte doos in zat en waar niet. Aan het eind van de proef bleken er met de taxi's die van een zwarte doos waren voorzien 66% minder aanrijdingen te zijn veroorzaakt en 40% minder operationele kosten te zijn gemaakt.”

Tandje verder

Aan de proef doen zes verzekeraars mee. “Allemaal omdat ze ervan doordrongen zijn dat dit de toekomst in autoverzekering is”, aldus Engel.

Bert van der Ploeg, hoofd Volmachten en Affinity Groups bij London Verzekeringen, bevestigt dat ook deelnemer London plannen heeft om een Payd-product te lanceren als de resultaten van de proef aan de verwachtingen beantwoorden: “Er is een duidelijke trend om de hoogte van de verzekeringspremie

minder te baseren op het bezit (de auto) en meer op het gebruik daarvan en het gedrag van de verzekerde. Dit proces zal zich de komende jaren verder voltrekken. Individualisering van de premie vindt al enige tijd plaats, maar met Payd gaat dat net een tandje verder. Het is echter onontkoombaar dat premieverlagingen aan de ene kant van het spectrum zullen leiden tot premieverhogingen aan de andere kant, dus bij de ‘veelrijders’”, aldus Van der Ploeg.

In 2011 zullen dat er volgens schattingen van het ministerie van Verkeer & Waterstaat circa twee miljoen zijn, op een totaal van acht miljoen voertuigen, meldt Engel desgevraagd.

Brede steun

Niet alleen bij verzekeraars is een kentering gekomen in het denken over Payd, maar ook maatschappelijk en politiek lijkt de tijd er nu rijp voor, gezien de brede steun voor het rapport van het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, dat twee jaar geleden onder voorzitterschap van Paul Nouwen werd opgesteld. Daardoor kan binnenkort waarschijnlijk eenvoudig worden ‘meegelift’ met de in te voeren kilometerheffing, waarvan de benodigde techniek vrijwel identiek is als die voor Payd.

Daarbij komt dat de techniek niet stilstaat: “Vijf of zes jaar geleden was een zwarte

doos groot, log, had weinig capaciteit en kostte zo'n € 1.000. Vandaag de dag zijn ze klein, met veel capaciteit en kosten ze, bij grootschalige toepassing, tussen € 50 en € 100”, aldus Engel.

Denktank

Zijn Stichting ter Ontwikkeling van Kilometerverzekeringen houdt zich momenteel voornamelijk bezig met onderzoek en ontwikkeling op het gebied van Payd. Stok fungeert daarbij als de spreekwoordelijke ‘spin in het web’ in de samenwerking tussen de verzekeraars, de overheid en de universiteiten. “Onze kracht is dat wij daarbij niet vanuit de techniek redeneren, maar vanuit de consument en daarbij een brug proberen te bouwen naar de dienstensector. Daar heb je weliswaar techniek voor nodig, maar dat is slechts een middel. We zijn daarin partner, leverancier en denktank. Uiteindelijk hopen we er wel een boterham aan over te houden als leverancier van Payd-diensten: van de inbouw van de apparatuur en zorgen dat alles werkt tot en met het verzenden van de facturen.”

Over tien jaar zal de wereld er volgens Engel heel anders uitzien: “Dan hebben we een kilometerheffing, dan zijn er auto's op de markt die zelf rijden, dan is Payd de normaalste gang van zaken en zijn er heel veel virtuele verzekeraars. Maar misschien staan we daar over vijf jaar al.”

Kortingsactie Aon op motorpolissen

Aon en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) werken dit jaar zestig jaar samen. Reden om de zestigjarige motorrijders in het zonnetje te zetten.

Komend voorjaar start de jubileumactie: alle motorrijders die in 1947 zijn geboren, betalen bij het sluiten van een KNMV-motorverzekering een jaar lang geen WA-premie. De overige motorrijders hoeven gedurende zestig dagen geen premie te betalen bij het sluiten van zo'n polis in de loop van dit jaar.

Uit de zestigjarige samenwerking tussen Aon en motorrijdersvereniging zijn onder het label KNMV Verzekeringen ruim 25.000 motorpolissen voortgekomen. Klanten hebben sinds 2005 online toegang tot hun polisgegevens en inmiddels regelen ruim 8.000 klanten hun verzekeringszaken online, aldus Aon.

Kilometerheffing

Niet in 2012 maar al in de loop van de komende kabinetsperiode zal een kilometerheffing worden ingevoerd.

Dat staat in het regeerakkoord dat CDA, PvdA en Christen-Unie hebben gesloten.

Voorwaarde is wel dat bestaande belastingen (BPM, MRB en Eurovignet) naar rato worden afgeschaft en dat de systeem- en inningskosten niet meer dan 5% van de opbrengst bedragen.

Digitaal is goedkoper

Om het gebruik van Meetingpoint te stimuleren heeft

Reaal het digitale personen-autotarief met 2,5% verlaagd en tegelijkertijd het tarief opgetrokken voor een autoverzekering die met een papieren formulier wordt aangevraagd.

Het verschil tussen het digitale en het papieren autotarief wordt hierdoor circa 10%.

Oldtimers

In ons land wordt jaarlijks voor € 19 mln besteed aan het verzekeren van oldtimers, zo heeft de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (Fehac) uitgerekend.

Verdeeld over 300.000 voertuigen bedraagt de gemiddelde premie dan € 63.

Glasgaragegarant

Autoruitspecialist Glasgarage gaat samenwerken met Glasgarant. Om in aanmerking te komen voor opdrachten vanuit de Glasgarant-verzekeraars moeten de bedrijven van Glasgarage aan verschillende voorwaarden gaan voldoen, waaronder overschakelen op het geautomatiseerde afwikkelingssysteem Grip.