

Het Financieele Dagblad

24 March 2007 Saturday

Sportieve rijstijl gaat geld kosten

ANDRÉ DE VOS

Autoverzekeringen gebaseerd op het rijgedrag zijn de toekomst. Deze zomer start een proef met 'Pay as you drive'. Maar wie zo kiest voor premiekortingen, kiest ook voor vastlegging van zijn rijgedrag

Wie de komende drie maanden een autoverzekering afsluit bij Delta Lloyd en een TomTom navigatiesysteem heeft, krijgt tien procent premiekorting. Onderzoek van TNO in opdracht van onder meer Delta Lloyd én TomTom heeft namelijk uitgewezen dat het gebruik van navigatiesystemen leidt tot minder en lagere schadeclaims. En dat ziet een verzekeraar graag.

In België biedt verzekeraar Actel korting aan mensen die veel in de file staan. Want de kans op een ernstig ongeval wordt kleiner in de file. Actel heeft trouwens ook korting voor vaders en moeders; kinderen leiden tot verantwoordelijker rijgedrag, is de gedachte.

Het is knokken op de autoverzekeringenmarkt. In Nederland wordt jaarlijks 4,5 miljard euro aan premie betaald. Maar de marges zijn klein, mede door de hoge claimfrequentie en hoge gemiddelde schade (2890 euro). En als de marges stijgen, zoals de afgelopen jaren gebeurde, volgt een prijzenslag omdat er altijd aanbieders zijn die marktaandeel verkiezen boven winst.

Bij autoverzekeringen wordt sterk onderscheid gemaakt tussen diverse risicogroepen. De hoogte van de premie is afhankelijk van zaken als woonplaats, auto, leeftijd, schadeverleden en soms, globaal, hoeveel er wordt gereden. Maar de verzekeringen worden steeds meer op het risicoprofiel van de individuele gebruiker toegesneden. De TomTom-korting van Delta Lloyd is er een voorbeeld van.

'We hadden al de indruk dat navigatiesystemen zorgen voor veiliger rijgedrag, en het onderzoek van TNO bevestigt ons vermoeden', zegt Etienne de Cooker, directeur particuliere verzekeringen van Delta Lloyd. 'Mensen worden achter het stuur minder snel afgeleid en maken minder onverwachte manoeuvres.' Helemaal overtuigd van de onderzoeksfeiten is Delta Lloyd blijkbaar nog niet. De kortingsactie is tijdelijk. De Cooker: 'In de actieperiode willen we in kaart brengen hoe dit uitpakt in ons eigen klantenbestand voordat we dit aanbod definitief maken en uitbreiden naar andere navigatiesystemen.'

De meest vergaande vorm van klantdifferentiatie bij autoverzekeringen is de zogenaamde 'Pay as you drive'-polis, ofwel Payd. Daarbij hangt de premie af van het individuele rijgedrag, zoals dat wordt vastgelegd in een klein computertje in de auto. In Groot-Brittannië biedt Norwich Union, net als Delta Lloyd onderdeel van Aviva, het product sinds oktober aan. Concrete cijfers geeft Norwich Union nog niet, maar volgens een woordvoerder loopt het 'fantastisch'. Ook in andere landen worden al Payd-polissen aangeboden.

In Nederland begint deze zomer een 'pay as you drive'-proef van de Stichting ter Ontwikkeling van Kilometerverzekeringen (Stok), waaraan zes verzekeraars deelnemen. Die selecteren nu een pool van 400 jongeren voor de proef. De keuze voor jonge (mannelijke) automobilisten is gericht; zij zijn immers de grootste risicogroep in het verkeer.

De proefrijders krijgen een zwarte doos in hun auto die bijhoudt waar ze rijden, op welk tijdstip, hoe hard en met welke rijstijl. Dat laatste wordt gemeten via de G-krachten die op de auto werken. Iemand die abrupt optrekt, afremt en bochten neemt, veroorzaakt

grotere G-krachten dan een behoedzame rijder. De individuele gegevens worden gematcht met risicogegevens die verzekeraars al decennia verzamelen. Namelijk dat er op provinciale wegen veel meer ongelukken gebeuren dan op snelwegen, dat er 's nacht meer misgaat dan overdag en dat impulsieve rijders meer brokken maken dan behoedzame. Allemaal open deuren die tot achter de komma in statistieken zijn verwerkt en door actuarissen worden gebruikt om de premie vast te stellen.

De voordelen van Payd zijn duidelijk. De voorzichtige automobilist krijgt een lagere premie; de verzekeraar heeft beter greep op de risico's en kan klanten werven met lagere premies. Volgens Stok zijn er echter ook maatschappelijke voordelen. Kilometerpolissen maken automobilisten bewuster van hun rijgedrag: minder rijden om premie te sparen én veiliger rijden. Volgens een onderzoek van TNO uit 2003 zouden kilometerpremies jaarlijks voor dertig verkeersdoden minder zorgen en maatschappelijke besparingen van honderden miljoenen opleveren omdat er minder vervuild wordt en minder congestie is.

Norwich Union claimt dertig procent minder ongevallen bij Payd-rijders. Niet verwonderlijk. Aan rijden op risicovolle momenten hangt bij deze assuradeur een fors prijskaartje. Jongeren betalen 's nachts liefst één pond premie per gereden mijl.

'Met kilometerbeprijzing sla je meerdere vliegen in een klap', zegt Daan van Egeraat, een van de drie initiatiefnemers van Stok. 'De verzekeraars beperken hun risico, de weg wordt veiliger, het verkeer veroorzaakt minder emissie en de verzekerde kan honderden euro's premievoordeel behalen.'

De verzekeraars die aan de proef deelnemen, leggen graag de nadruk op de maatschappelijke voordelen van kilometerverzekeringen. Maar uiteraard gaat het ook keihard om de pegels. 'Als ANWB-dochter willen we het autorijden betaalbaar houden', zegt Rob Kamphuis, directeur van Unigarant, een van de zes verzekeraars die aan de proef meedoen. 'Mensen moeten betalen voor het risico dat ze lopen, niet boeten voor anderen die tien schades per jaar hebben.' Kamphuis verwacht dat hij met zijn 'traditionele' achterban van ANWB-leden redelijk veel laagrisicorijders in huis heeft, die mogelijk kunnen profiteren van 'pay as you drive'. 'De verwachting is dat het tot lagere premies leidt, maar we willen eerst de uitslag van de proef afwachten.'

Als Payd breed ingang vindt, gaan lage risicogroepen minder premie betalen. Omgekeerd gaan groepen met een hoog risico (veel) meer betalen of dreigen zelfs onverzekerbaar te worden. Een onvermijdelijke ontwikkeling, denkt Kamphuis. 'De solidariteitsgedachte in verzekeringen is verlaten. Of dat tot onverzekerbare groepen leidt? Een paar jaar geleden waren bromfietsen niet meer verzekerbaar, daar hebben we ook een oplossing voor verzonnen.'

Ook Etienne de Cooker van Delta Lloyd verwacht geen dramatische ontwikkelingen voor hoogrisicogroepen. 'Juist in de autoverzekeringen wordt al lang vrij nauwkeurig gedifferentieerd naar risico. Dat heeft in het verleden ook niet tot onverzekerbare risico's geleid.'

Heikel punt bij de kilometerpolis is wat er met de gegevens uit de zwarte doos gebeurt. Gerrit-Jan Doorneweerd, eigenaar van een assurantiekantoor en kritisch volger van de verzekeringsbusiness, maant tot voorzichtigheid. 'Ik heb geen bezwaar tegen dit soort verzekeringen, maar het lijkt me goed als de consument weet waar hij aan begint. Je hebt snel de neiging alles goed te vinden als je vijftig procent premiekorting krijgt, maar wat gebeurt er met die gegevens bij een ongeluk?'

In Groot-Brittannië heeft Norwich Union daar ervaring mee. De gegevens uit de zwarte doos worden niet gebruikt bij het vaststellen van de oorzaak van ongelukken, tenzij de gebruiker expliciet toestemming geeft. In de polisvoorwaarden staat echter wel dat de gegevens kunnen worden opgevraagd door partijen die daar 'recht toe hebben', zoals de politie. Er moet dan sprake zijn van gegronde verdenkingen van schuld of een zeer ernstig ongeval. Bij Norwich Union zijn tot nu toe één keer gegevens aan de politie overgedragen.

Cruciale vraag voor de verzekeraars is of ze de 'business case' rond krijgen. Payd vergt nogal wat technische en administratieve afhandeling. Als die te veel kost, is het product kansloos. Polis Direct biedt sinds eind 2004 een eenvoudige kilometerpolis. Er is geen 'black box', maar de klant geeft de kilometers op en de verzekeraar controleert dat bij de Nationale Auto Pas. De kosten van de administratieve afwikkeling blijken zo hoog dat de verzekeraar zich beraadt op hoe het nu verder moet met de polis. Want het aantal verkochte polissen blijft achter bij de verwachtingen.