



Heeft verzekeren per kilometer

In een pilotonderzoek naar verzekeren per kilometer kunnen jongeren, door veilig te rijden, een beloning krijgen in de vorm van een lagere premie. De deelnemers aan de pilot kunnen iedere dag zelf op een website bekijken hoeveel beloning ze die dag hebben verdiend. TU-projectleider Dr. Michiel Bliemer verwacht internationaal veel belangstelling voor de resultaten.

Het belangrijkste doel van het onderzoek voor de TU is uit te zoeken of beloningen het gedrag van de automobilist beïnvloeden," vertelt Bliemer, universitair hoofddocent Vervoermodelkunde van de sectie Transport & Planning. Het onderzoek naar verzekeren per kilometer startte ongeveer twee jaar geleden, de pilot met 200 jongeren tot 27 jaar begon in januari van dit jaar. "Uit verkeersongevallendata bleek ondermeer dat jongeren een grotere kans hebben op een ongeval. Omdat zij hoge verzekeringspremies betalen kan het voor hen dus financieel aantrekkelijk zijn om in de toekomst voor een verzekering per kilometer te kiezen, waarbij veilig rijgedrag wordt beloond. Het kost ze nooit meer dan ze nu al betalen."

VERZEKERAARS "Het onderzoek wordt gesponsord door subsidieprogramma BSIK en Stichting Transumo (Transition Sustainable Mobility), een platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen," vertelt Bliemer. "Zij subsidiëren praktische en pragmatische projecten op het gebied van duurzame mobiliteit." Consultant Daan van Egeraat van STOK, de 'Stichting voor Ontwikkeling Kilometerverzekering' nam het initiatief voor het onderzoek. STOK betrok vervolgens verschillende universiteiten, verkeer- en vervoerconsultant Goudappel Coffeng en zes verzekeraars bij het project. De TU Delft bestudeert de reactie van de bestuurder op zijn eigen rijstijl en de effecten daarvan voor de verkeerscondities. De Vrije Universiteit van Amsterdam en Rijksuniversiteit Groningen onderzoeken de economische en psychologische effecten van de gedifferentieerde premie per kilometer. De kastjes met een GPS-systeem dat het rijgedrag van de jongeren registreert, die in de auto's zijn ingebouwd zijn gefinancierd door verzekeraars Nationale Nederlanden, London, Interpolis, RVS, Unigarant en Proteq.

NETJES RIJDEN "Met het in de auto ingebouwde kastje wordt vastgelegd wanneer de pilotdeelnemer op de weg zit en of hij op de snelweg of op een buitenweg rijdt. Ook het aantal afgelegde kilometers en de snelheid worden bijgehouden. Op [ver.nl kunnen de jongeren inloggen en bekijken hoe ze die week gereden hebben. Ze kunnen zien of minder premie hoeven te betalen omdat ze netjes en minder gereden hebben, of geen beloning ontvangen omdat ze bijvoorbeeld te hard hebben gereden." Met fatsoenlijk rijgedrag kunnen de jongeren hun verzekeringspremie tot de helft verlagen. In de twee maanden voorafgaand aan de pilot en twee maanden erna wordt het weggedrag van de jongeren gevolgd om te zien in hoeverre de financiële prikkels effect hebben. "Bij de voormetingen bleek het merendeel van de jongeren veel te hard te rijden," constateert Bliemer.](http://www.savedri-</p>
</div>
<div data-bbox=)

ONGEVALLEN VOORKOMEN De jonge automobilist kan bij het verzekeren per kilometer premie besparen door minder te rijden, minder hard te rijden en bij voorkeur de snelweg te pakken en niet 's avonds of 's nachts op pad te gaan. Bliemer: "In Groot-Brittannië is vooral dat laatste aanleiding voor verzekeraars geweest om te experimenteren met de verzekering per kilometer voor jon-



"Deelnemers kunnen inloggen op een website om verdiende korting te bekijken."

geren. Veel jongeren drinken vooral in het weekend veel te veel en veroorzaken daarna ongelukken. Door ze te laten kiezen voor verzekeren per kilometer hopen de verzekeraars dat dit een vermindering van het aantal ongevallen oplevert. Wanneer ze 's nachts en in het weekend rijden, gaat de kilometerprijs fors naar soms wel 1 pond per kilometer. De verzekeraar heeft ook baat bij deze wijze van verzekeren. Uiteindelijk zal hij minder ongevalkosten hoeven uit te betalen."

VERVOERMODEL Bliemer voert het gedrag van de automobilisten in een wiskundig model in. "Voorafgaand aan de pilot werden verkeersdata van de verkeersongevallenregistratie geanalyseerd en bleek de kans op een ongeval vooral 's nachts, op buitenwegen en onder jongeren het grootst. Al deze data zijn ingevoerd in ons vervoermodel om te voorspellen hoe bestuurders zich gaan gedragen in de verschillende situaties," vertelt Bliemer. "Na volledige analyse van de data uit de pilot, kunnen ook de financiële prikkels in het model worden ingevoerd. We gebruiken daarvoor niet alleen de waarnemingen uit de kastjes, maar ook enquêtes die we onder de deelnemende bestuurders houden over hun rijgedrag. Via de

de toekomst?

De jonge automobilist kan bij het verzekeren per kilometer premie besparen door minder te rijden, minder hard te rijden en bij voorkeur de snelweg te pakken en niet 's avonds of 's nachts op pad te gaan.

enquêtes achterhalen we met welk doel ze onderweg waren en of ze van plan zijn om minder te rijden als de prijs per kilometer omhoog gaat. Met behulp van de pilot en de modelberekeningen moet blijken hoe de automobilisten reageren op de variabele premie per kilometer. Is zijn reactie van invloed op het aantal ongevallen en de congestie? Zal een weggebruiker zijn route aanpassen om een lagere premie te krijgen? Gaat de

gebruiker vaker de snelweg nemen dan een buitenweg vanwege de prijs?" De pilot is onlangs afgerond en hoewel de eerste analyses van de data nog niet binnen zijn, heeft Bliemer al wel een idee over de resultaten. "Ik verwacht dat de jongeren minder hard en minder kilometers hebben gereden."

PUBLIEKSGERICHTTE WEBSITE "Doordat het bedrijfsleven meedoet, zijn er heel veel praktische uitwerkingen mogelijk die we als universiteit alleen nooit voor elkaar zouden kunnen krijgen. Zo kunnen de deelnemers op de website bijhouden hoe ze het doen. Ze krijgen tijdpunten, afstandpunten en snelheidspunten. Elke kilometer kost één premiepunt en als hij te snel rijdt kost het hem twee tot acht premiepunten extra. Ook 's nachts kost een kilometer meer dan één standaardpunt. De deelnemer kan alles nakijken. Rijdt hij te hard? Hoeveel kost hem dat extra? Rijdt hij vaak in de nacht? Het kostenplaatje staat erbij. En deed hij het vorige week beter of juist niet? Dat kan de deelnemer allemaal op savedriver zien. Als de TU dat allemaal zelf zou organiseren, dan zouden we het, vanwege de kosten, niet zo gebruikerstoegankelijk kunnen maken."

TOEKOMST Internationaal is er veel belangstelling voor het onderzoek. Verzekeraars zien het wel zitten om minder uit te hoeven keren vanwege een vermindering van ongevallen onder jongeren. En de jongeren zien het wel zitten omdat ze zelf de premie in de hand hebben. Ook in Denemarken, Zuid-Afrika wordt onderzocht of het werkt. In Australië zijn ze van plan om niet alleen naar het rijgedrag van jongeren te kijken, maar naar de hele bevolking. "Niemand wil de boot missen," denkt Bliemer. Er zijn nog meer mogelijkheden volgens hem. "In de toekomst zou je ook een prijs kunnen hangen aan de locatie en het tijdstip waarop je rijdt, zoals de overheid van plan is met de kilometerheffing. De snelheid zou gerelateerd kunnen worden aan milieueffecten, zodat je ecotaks betaalt naarmate je harder rijdt. Ooit zullen zowel de effecten op milieu, veiligheid en congestie in een kastje gestopt kunnen worden. Dan wijst TomTom je niet alleen de weg en berekent de afstand, maar je krijgt ook te zien hoeveel verzekeringspremie je per rit moet betalen en wat je extra betaalt voor te hard rijden of in de file staan. Dan kun je als automobilist kiezen voor de goedkoopste of de minst milieubelastende route. De studie naar een gevarieerde premie per kilometer duurt nog tot 2010. Over een nieuwe pilot waarin milieueffecten en ecotaks zijn verwerkt zijn we inmiddels al in overleg." ■