

Antwoorden Verbond van Verzekeraars

1. PriceWise stelt grote verschillen vast, oplopend tot in het meest extreme geval 168%. Maar ook als je de meest extreme verschillen weglaat zie je dat premies binnen één straat of binnen een gemeente tientjes per maand, dus honderden euro's per jaar uiteen kunnen lopen. Hoe zijn dit soort grote verschillen, enkel op basis van postcode, te verklaren?

Diverse factoren hebben invloed op de premie, zoals leeftijd (jongeren, starters), soort voertuig (diefstalrisico van bepaald merk auto), aantal kilometers dat je rijdt en uiteraard de waarde van je auto en het soort verzekering dat je kiest. Daarnaast speelt dus postcode/plaats een rol, je ziet immers verschillen in diefstal- en schaderisico per regio, en ook per wijk. Dat is één van de verklaringen voor het verschil. Zie verder ook het antwoord op vraag 2.

2. Verzekeraars stellen dat ze een premie op maat willen aanbieden, zo goed mogelijk passend bij iemands individuele situatie, of de situatie van diens huishouden. Is een postcodebeleid daarvoor een probaat middel? (Is de populatie binnen een postcodegebied daar niet te heterogeen voor)?

Zie deels hierboven: postcode is niet het enige criterium, maar zegt zeker wel wat. Kijk bijvoorbeeld ook naar onze Risicomonitor Verkeer, waaruit blijkt dat er in Groningen minder aanrijdingen zijn dan in Brabant. In steden is het diefstalrisico weer groter, en dat bepaalt ook deels de premie.

Verder: op postcodeniveau hebben verzekeraars eigen schadestatistieken op basis waarvan zij premies bepalen en daarnaast kopen/winnen zij extra informatie in. Bijvoorbeeld over criminaliteit in wijken, maar ook de samenstelling van huishoudens in wijken. Al die informatie vertaalt zich in verschillende premies. En tot slot: de premiestelling kan hoger zijn, maar dus ook aan de andere kant veel lager. Soms zelf onder de kostprijs (de automarkt is zeer

concurrentieel en leed vorig jaar verlies, DNB luidde afgelopen zomer niet voor niets de alarmbel), bijvoorbeeld omdat verzekeraars marktaandeel willen winnen.

3. Is of kan een postcodebeleid een middel zijn om bepaalde klantgroepen uit te sluiten, bijvoorbeeld omdat er in een bepaald postcodegebied relatief veel wanbetalers wonen?

Dat hebben we niet eerder gehoord en dat lijkt ons ook niet, want in de huidige concurrerende markt willen de meeste autoverzekeraars graag marktaandeel winnen. Bovendien zegt wanbetaling niet zoveel over het risico op het veroorzaken van schade. Het zegt hooguit iets over de moraliteit van de verzekerde, maar hoe interessant is dat voor specifiek een autoverzekeraar? Als iemand de premie niet betaalt, mag je royeren. Dan loop je dus maximaal een paar maanden premie mis. Overigens, als het al aan de orde zou zijn: omdat WA een verplichte verzekering is, kan iemand altijd een verzekering afsluiten bij een specialistische verzekeraar als Rialto.

4. Zijn verzekeraars volgens het Verbond transparant genoeg over de wijze waarop ze hun premie samenstellen, en over de grote verschillen die kunnen optreden? Zo nee, wat wil het Verbond daar aan doen?

Volledige transparantie hoeft niet en kan ook niet, in het kader van concurrentie. Er moet tenslotte wel iets te kiezen zijn voor de consument. Het belangrijkste voor de consument is dat hij kan kiezen uit verschillende verzekeraars met verschillende premies, en niet zozeer hoe die premie tot stand komt. Het is in een vrije markt alleen maar goed dat de ene verzekeraar zich richt op b.v. jongeren, de andere op zakelijke rijders enzovoorts. De consument kan meerdere offertes – heel makkelijk online – opvragen en zien wat voor hem het meest passend is.

Daarnaast: de totstandkoming van een premie is ingewikkeld en hangt van veel factoren af, waarbij ook geldt: premie en voorwaarden zijn altijd een combinatie. Ruime voorwaarden (zelf je

garage kiezen, nieuwwaarde langer verzekerd etc.) betekent vaak een hogere premie.

5. Er zijn verzekeraars die experimenteren met andere middelen om een premie op maat vast te stellen, bijvoorbeeld door het rijgedrag te meten of bij te houden. Ziet het Verbond hier toekomst in? Zijn er in de branche waarborgen of is er een code waarin is vastgelegd hoe verzekeraars met deze gegevens omgaan?

Ja, er is zelfregulering en er zijn uiteraard wettelijke kaders (CBP, privacywet).

Er is zeker toekomst voor dit soort systemen. Een deel van de consumenten wil dit ook. Verzekeraars bieden dat aan waar vraag naar is. Op dit moment is vraag naar beide systemen. Het Verbond vindt dat goed en gaat er vanuit dat dat voorlopig zo zal blijven. Overigens: met de komst van de zelfsturende auto verandert dit ook weer, zie ook onze aankondiging voor een onderzoek naar de directe verzekering van vorige week:

<https://www.verzekeraars.nl/actueel/nieuwsberichten/Paginas/Verbond-onderzoekt-mogelijkheid-directe-verzekering.aspx>

6. Critici, waaronder de Belgische minister van EZ, tonen zich hier sceptisch over (<http://www.demorgen.be/economie/-verzekeringen-kunnen-onbetaalbaar-woorden-door-tracking-rij-of-levensstijl-bfe7f9cb/>). Zij stellen: premies kunnen de pan uitrijzen wanneer gedrag een belangrijke rol gaat spelen in het stellen van de premie, en het ondermijnt de solidariteit. Ziet het Verbond deze risico's ook?

Verzekeraars kunnen met nieuwe systemen (tracking) ook mooie dingen doen voor hun klanten. Andersom geldt namelijk ook: in het verleden heeft nieuwe technologie/data er namelijk voor gezorgd dat sommige risico's beter verzekeraar werden (b.v. HIV). Datzelfde kan ook gebeuren bij autoverzekeringen. Een jonge bestuurder met een snelle auto betaalt veelal meer premie dan iemand met 30 jaar

rijervaring, terwijl die jongere wellicht veel veiliger rijdt dan die ervaren bestuurder. En als nieuwe technologie ervoor zorgt dat onveilige rijders meer betalen of hun gedrag aanpassen, is daar weinig op tegen. Dat systeem kennen we overigens nu ook al: bonus/malus, ofwel schadevrije jaren. Tracking – met alle waarborgen die daarbij horen – is een realtime verfijning daarvan, maar in de kern niet veel anders.

7. PriceWise heeft haar onderzoek gebaseerd op de premies bij een WA-verzekering. Die dekt geen diefstal, inbraak of een (eenzijdige) aanrijding. Verzekeraars stellen: we maken bij de premiedifferentiatie op postcode gebruik van historische schadeclaims. Dat geldt voor een WA-verzekering toch niet? Hoe zijn dan toch zulke grote verschillen te verklaren?

Bij WA gelden die factoren niet, maar wel factoren als leeftijd, soort voertuig en waarde voertuig en de kans op (letsel)schade die je de ander toebrengt (dat verzekert je namelijk bij WA), wat ook weer verschilt per persoon. Gezinnetje met twee kinderen in Amersfoort rijdt doorgaans veiliger dan een 18-jarige jongeman en zal een derde ook minder snel (letsel)schade toebrengen.

Zelfs als al die factoren gelijk blijven in een onderzoek, heb je verschillen in regio's. Zie ook onze Risicomonitor van vorige week (<https://www.verzekeraars.nl/actueel/nieuwsberichten/Paginas/Spits-zon-en-start-schoolseizoen-gevaarlijk-voor-verkeer.aspx>): per provincie (en zelfs per postcode, maar dat onderzoeken en delen we niet, ook niet met leden), verschilt het aantal aanrijdingen en dus de kans op (letsel)schade. Verzekeraars hebben zoals eerder gesteld eigen schadestatistieken en kopen daarnaast extra gegevens in. Historische schadedata spelen ook bij WA gewoon een rol.

Verder: om ergens marktaandeel bij bepaalde groepen/wijken te winnen kan een verzekeraar voor bepaalde groepen/wijken scherpere premies stellen. Wat dus betekent dat weer andere groepen/wijken mogelijk meer betalen, tenzij verzekeraar (tijdelijk) verlies incalculeert

of winst bij een ander type verzekeringen haalt. Dat is echt een individuele afweging van maatschappijen, maar verklaart wel deels de verschillen.