



Data en veiligheid in de auto: is dat te belonen?

SafeDrivePod is een Nederlands datagedreven technologiebedrijf met een sociale missie: het bevorderen van verkeersveiligheid door het verminderen van afleiding door smartphones tijdens het rijden en het verbeteren van rijgedrag door daarover feedback te geven. Het is in 2016 opgericht door Erik Damen en Paul Hendriks. Het idee ontstond tussen Erik en Paul tijdens hun wekelijkse fietstochten op zondag, waar ze spraken over verkeersveiligheid en de afleiding veroorzaakt door smartphones. Dit leidde tot de ontwikkeling van een technologische oplossing die het gebruik van smartphones tijdens het rijden beperkt, met als doel het aantal verkeersongelukken door afleiding te verminderen.

De redactie stelde Erik Damen enkele vragen.



E. Damen PhD is medeoprichter van SafeDrivePod en verantwoordelijk voor de technische ontwikkeling van de producten en diensten van het bedrijf. Hij heeft een achtergrond in natuurkunde en werkte vijf jaar bij de Philips Research Labs, gevolgd door vier jaar bij Philips Domestic Appliances and Personal Care. Vanaf 2000 is hij ondernemer.

Hoeveel procent van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt door afleiding door smartphones, en hoe kan deze app helpen om dit te verminderen?

“De schattingen daarover lopen wat uiteen, omdat niet altijd bij een ongeluk duidelijk is of een bestuurder was afgeleid door de smartphone. Dat wordt niet graag toegegeven in verband met de schuld-vraag. Schattingen zijn dat ongeveer 25 procent van de ongevallen door afleiding door de smartphone wordt veroorzaakt en dat 65-75 procent van de weggebruikers toegeeft regelmatig tijdens het rijden met het telefoonscherm bezig te zijn.”

Kan de app realtime detecteren wanneer een gebruiker zich daadwerkelijk in een rijdende auto bevindt, en hoe wordt voorkomen dat passagiers onterecht worden geblokkeerd?

“De SafeDrivePod is een product dat rijstijl meet en afleiding door de smartphone voorkomt. Het is niet alleen een app, maar vooral ook een klein apparaatje (de ‘pod’) dat je achter je voorruit plakt. De bewegingssensoren in het apparaatje meten of je stil staat of aan het rijden bent en de pod zal dan het telefoonscherm sluiten. Bij de installatie van de app koppel je de geleverde pod aan de app. Dus de pod koppelt niet aan een willekeurige telefoon. Meestal is het de bestuurder van de auto die zijn of haar telefoon aan de pod heeft gekoppeld. Maar als er meerdere bestuurders van de auto zijn en de passagier ook zijn of haar telefoon aan dezelfde pod heeft gekoppeld, kan in plaats van de telefoon van de bestuurder, de telefoon van de passagier verbonden zijn. Het is natuurlijk irritant als het scherm van de passagier steeds sluit bij het rijden. Het systeem kan niet detecteren of je een bestuurder of passagier bent. Een simpele oplossing is echter dat de passagier bluetooth even uit zet. De pod koppelt dan automatisch aan de telefoon van de bestuurder en de passagier kan weer met de telefoon aan de slag.”

OF EEN BESTUURDER VAAK HARD REMT IS EEN BETERE VOORSPELLER VOOR RISICO DAN TE HARD RIJDEN

Welke soorten data verzamelt de app om rijgedrag en telefoonactiviteit te analyseren, en hoe wordt deze informatie gebruikt om veiliger rijgedrag te stimuleren?

“Er zijn meerdere meetbare parameters rond rijgedrag die het risico op schade kunnen beïnvloeden. Voor de hand ligt te hard rijden. Dit is niet eens zo heel eenvoudig te bepalen: daarvoor moet je de snelheid van de auto op ieder moment meten (GPS), maar ook de precieze locatie (ook door GPS) om te kunnen achterhalen wat de maximum snelheid op die plek is (goede kaart). Alleen dan kun je vaststellen of je ook daadwerkelijk te hard rijdt. Bij SafeDrivePod vinden we het continu volgen van een bestuurder alleen om te bepalen of deze te hard rijdt onwenselijk in verband met de privacy. En misschien wel een nog belangrijkere reden is dat, wellicht tegen de verwachting in, te hard rijden niet eens de belangrijkste parameter is die correleert met risico op schade. Een belangrijkere parameter is rembedrag. Of een bestuurder vaak hard remt is een betere voorspeller voor risico dan te hard rijden. De sensor in de pod meet de versnelling van de auto in voorwaartse, achterwaartse en zijwaartse richtingen en bepaalt daaruit het aantal matige en harde remacties, optrekken en bochten. Uit die

waarnemingen is dan een rijscore te berekenen die de bestuurder aan het eind van de rit te zien krijgt in de app.”

Kan de app gekoppeld worden aan andere rijveiligheidsoplossingen, zoals rijhulpsystemen of connected car-technologie?

“De pod en app zijn volledig zelfstandig werkende producten en niet verbonden aan de auto en dus ook niet aan rijhulpsystemen en dergelijke.”

Hoe kan de app helpen om risicogedrag, zoals herhaald telefoongebruik tijdens het rijden, te signaleren en voorkomen?

“Eigenlijk signaleren we het telefoongebruik niet, maar maken we het onmogelijk, behalve dan het toegestane handsfree bellen. Voorkomen is beter dan genezen. Om achteraf vast te stellen dat er sprake was van afleiding is interessant, maar het is beter om het ongeluk niet te laten gebeuren door het scherm te blokkeren.”

DE GENOEMDE RIJSCORE WORDT VERTAALD IN EEN KORTING OP DE PREMIE

Kunnen verzekeraars de data uit deze app gebruiken om rijgedrag te analyseren en op basis daarvan kortingen of beloningen aanbieden aan veilige bestuurders?

“Dat is precies wat we doen samen met FBTO (Achmea). De hierboven genoemde rijscore wordt door FBTO vertaald in een korting op de premie die maandelijks wordt uitgekeerd en kan oplopen tot 30 procent.”

Hoe wordt de privacy van gebruikers gewaarborgd als verzekeraars de data willen gebruiken voor risicobeoordeling?

“Zoals gezegd, gebruiken we geen locatiegegevens en zijn daarmee al de meest privacy vriendelijke telematica-oplossing. Maar de rijgedrag-data die we verzamelen met de bewegingssensoren worden gekoppeld aan een auto en daarmee aan een polis. Om de beloning te kunnen uitkeren is het natuurlijk nodig dat de verzekeraar weet over wie het gaat. Dat betekent meestal dat de data uit de app rechtstreeks naar de computers van de verzekeraar wordt gestuurd en er geen data naar SafeDrivePod gaat en wordt opgeslagen.”

Zou een verzekeraar deze app kunnen verplichten voor risicovolle bestuurders, bijvoorbeeld jongeren of bestuurders met een hoog schadeverleden, om hun premie te verlagen?

“Ook dat gebeurt nu al bij bijvoorbeeld FBTO.”

Welke impact zou het gebruik van deze app kunnen hebben op het aantal schademeldingen en de hoogte van verzekeringspremies?

“Helaas krijgen wij als SafeDrivePod geen inzage in de schades en kunnen we dus niet zelf één op één de relatie leggen tussen rijgedrag en schade. Die analyse wordt wel gedaan bij de verzekeraars. Daar komt niet een eenduidig antwoord op, omdat de doelgroepen nogal kunnen verschillen. Wij hopen in de komende jaren hier een beter inzicht in te krijgen door onze nauwe samenwerking met verzekeraars. Een indicatie voor de vermindering kan worden afgeleid uit de premie-kortingen die verzekeraars geven: in het geval van FBTO is dat dus tot 30 procent. Meestal zie je bij verzekeraars met telematica kortingen tussen de 10 procent en 25 procent.”

Kunnen verzekeraars op basis van de data uit deze app bepalen of een bestuurder afgeleid was op het moment van een ongeval, en wat betekent dat voor schadeclaims?

Als ons product op de juiste manier wordt gebruikt, dus de app op de telefoon, bluetooth aan, pod gekoppeld, dan is afleiding onmogelijk omdat het telefoonscherm dicht is. Wij kunnen monitoren of aan bovenstaande drie eisen wordt voldaan. Als dus op het moment van een ongeluk bluetooth aan stond, de app draaide en de pod was gekoppeld, dan mogen we aannemen dat de telefoon op slot was en het ongeluk dus niet was veroorzaakt door afleiding. En omgekeerd, als niet aan die voorwaarden was voldaan, dan kan afleiding niet worden uitgesloten.”



Bij de verzekeraar(s) die SafeDrivePod verplicht stellen voor risicovolle bestuurders, wat is het gemeten effect op de schadelast voor deze specifieke groep?

“Dat zouden we graag willen weten, maar die informatie hebben wij (nog) niet. De data over schadelast ligt bij de verzekeraar en niet bij ons. De analyse van het effect duurt minimaal 1-1.5 jaar, omdat er nu eenmaal echte schades moeten ontstaan en voldoende statistiek om een conclusie te kunnen trekken. De introductie van ons product bij Achmea was mei vorig jaar, dus dat duurt nog even. En daarna is het de vraag in hoeverre wij als leverancier inzage krijgen in die gegevens.”

Hoe gaat SafeDrivePod om met selectief aanzetten van de app? Mensen kunnen als ze haast hebben en harder willen rijden gewoon bluetooth uitzetten. Voeren jullie controles uit op verwachte aantal rijbewegingen versus gerealiseerde?

“We meten geen snelheidsovertredingen, want daarvoor moet je plaats en snelheid weten en wat de maximumsnelheid is, dus dat mag geen reden zijn om de bluetooth uit te zetten. Verder helpt het je niet veel: de pod slaat alle ritten op. Dus de volgende keer dat je hem koppelt komen de ritten alsnog in de lijst. Als je nooit koppelt, krijg je ook geen korting, dus dat is een goede motivator.”

OVER HET ALGEMEEN ZORGEN DE SLECHTSTE 10 PROCENT VAN DE MENSEN VOOR DE CLAIMS

Is het gebruiken van de SafeDrivePod an sich al een premieverlagende actie? Als een soort motivatie voor de polishouder het te gebruiken?

“Bij het beloningsmodel van FBTO krijg je altijd korting, behalve als je het heel bont maakt: dus dan is het gebruik an sich al premieverlagend. Bij andere modellen, die we nu aan het ontwikkelen zijn met andere verzekeringsmaatschappijen, kan dat anders werken: dan kun je bijvoorbeeld ook een hogere premie krijgen als je slecht rijdt. Je kunt per maand belonen, of alle data verzamelen om de premie voor het volgend jaar te bepalen. Er zijn heel veel manieren. In alle gevallen moeten er in de beloningsstructuur genoeg motiverende factoren zitten om het gebruik van de app en pod aantrekkelijk te maken.”

Uiteindelijk zullen alle goede bestuurders de pods blijven gebruiken, want dat levert voordeel op, en slechte bestuurders zullen de pods niet meer willen, want dat levert nadeel op. Hoe wordt de lange-termijnrelevantie van de SafeDrivePod dan gewaarborgd?

“Eigenlijk wil je als portfoliohouder dit effect ook. Als de slechte risico's het portfolio verlaten, hou je dus een 'schone' portfolio over waarvan het risico als geheel veel beter te managen is. Over het algemeen zorgen de slechtste 10 procent van de mensen voor de claims. Aan de andere kant kun je je ook richten op de slechte risico's: maar dan slecht naar de klassieke maatstaven: bijvoorbeeld jonge bestuurders. Die zou je automatisch een veel hogere premie aanbieden, maar kun je een lagere premie laten 'verdiene'.” ■