

KEURMERK IN DE STRIJD TEGEN AUTODIEFSTAL

Hoe groot is het risico dat een auto wordt gestolen? Natuurlijk, een verzekeraar is in staat om op basis van statische gegevens, zoals cataloguswaarde en uitvoering, een diefstalrisico en bijbehorende alarmklasse vast te stellen. Maar sinds kort kan de verzekeraar ook terugvallen op een dynamisch hulpmiddel: het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging. Dat is gekoppeld aan een risicomodel dat werkt met AI. Het analyseert de kenmerken van een auto en koppelt die aan recente diefstaldata. Het resultaat: een heldere risicoklasseindeling.

Ron Christiaanse is risicodeskundige bij het Team Risicodeskundigen van Nationale Nederlanden en gespecialiseerd in autodiefstallen. Tevens is hij betrokken bij de ontwikkeling van het risicomodel. Volgens hem is er sprake van een wapenwedloop. 'Aan de ene kant staan de fabrikanten en verzekeraars, aan de andere kant het dievengilde. De eerste partij probeert auto's zo goed mogelijk te beveiligen, maar de dieven komen regelmatig met nieuwe technieken om die beveiliging te omzeilen.' Een goed voorbeeld is keyless entry/go. Fabrikanten ontwierpen een systeem waarbij de autobezitter de sleutel niet meer uit de broekzak hoeft te halen om de auto te openen of ermee weg te rijden. Heel handig, maar achteraf bleek het niet veilig genoeg. Christiaanse: 'Juist auto's met keyless entry en keyless go worden vaak gestolen. De werkwijze is als volgt: Dief nummer 1 vangt bij de voordeur met een kastje het signaal van de autosleutel op. Dit signaal wordt verlengd naar dief nummer 2 die bij de auto staat. Met het verlengde signaal valt het portier makkelijk te openen en gaan ze er vervolgens vandoor met de auto. Dit is de reden dat in het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging nu vanaf 1 januari 2021 een aan-

vullende bepaling is opgenomen: beschikt je auto over zo'n keyless entry en/of keyless go, dan moet de sleutel na vijf minuten actief in slaap vallen, zodat het geen signaal meer uitzendt. Dit is vastgelegd in de keuringseisen die gebruikt worden om het voertuig of after-market systeem te certificeren voor de Nederlandse markt.'

Schadelast verzekeraars beperken

In 2019 werden ruim 7.000 personenauto's gestolen. Dit leidde tot een totale schadelast van ongeveer 100 miljoen euro. Bij het terugdringen van de schadelast zijn het

.....
Je komt soms tot conclusies die je als mens niet zo snel had kunnen trekken

Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging en het bijbehorende risicomodel een uitstekend hulpmiddel. 'Het model werkt met een zelflerend algoritme', vertelt Christiaanse. 'Dat heeft toegang tot een database met historische diefstaldata van de RDW, die iedere maand wordt vernieuwd. Bovendien kan het algoritme de gestolen auto beoordelen aan de hand van een lijst met 28 variabelen, zoals cataloguswaarde, merk, type en uitvoering. Zo kan het model beoordelen welke variabelen leiden tot een hoog diefstalrisico. En met die kennis kan de auto worden ingedeeld in één van de vier risicoklassen: Laag, Gemiddeld, Hoog en Zeer hoog. Vanaf risicoklasse Gemiddeld is het verstandig om als verzekeraar te vragen om adequate beveiliging conform het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging.'

Verrassende inzichten

De bovenstaande analyse leidt vaak tot verrassende inzichten. Want een voor de hand liggende redenering – hoe duurder de auto, hoe hoger het risico – gaat volgens Christiaanse niet altijd op. 'Kijk naar de Volkswagen Golf 2.0 TSi Gti bouwjaar 2014. Die heeft een autotelexwaarde van 14.803 euro en valt in risicoklasse 'Gemiddeld'. Maar ga je naar een net iets andere uitvoering van hetzelfde modeljaar, dan wordt het een heel ander verhaal. Dat zie je aan de Volkswagen Golf 2.0 TSi Gti Performance uitvoering. Die heeft net wat meer vermogen en is wat luxer aangekleed, en komt uit op 15.819 euro. Het scheelt slechts duizend euro, maar het risico op diefstal is 'Zeer hoog'. En tot slot: de Volkswagen Golf Variant 2.0 TDi High Line Business bouwjaar 2019. Daar moet je een bedrag voor neertellen van 38.595 euro. Maar wat is de risicoklasse? Laag.' Vandaar dat het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging een grote steun



Ron Christiaanse



in de rug kan zijn voor verzekeraars en tussenpersonen. Je combineert de kracht van alle beschikbare gegevens met die van kunstmatige intelligentie. Daardoor kom je soms tot conclusies die je als mens niet zo snel had kunnen trekken. Ik zou bijvoorbeeld kunnen denken dat een bepaald type auto na zes jaar niet zo'n hoog diefstalrisico meer kent. Maar het algoritme toont op basis van feiten aan dat dit risico nog bijna even groot is als op het moment dat de auto de fabriek uitreed. En komt er een nieuw automodel

op de markt? Dan heb je natuurlijk geen diefstalgegevens, maar het algoritme kan bliksemsnel analyseren of er misschien overeenkomsten zijn met bestaande modellen. Op basis van die gegevens kan hij toch een uitspraak doen over de diefstalgevoeligheid.'

Ontsluiting risicomodel voor verzekeraars en consument

De koppeling die verzekeraars via Solera hebben met Audascan 360 wordt uitgebreid met het risicomodel Voertuigbeveiliging. Dit bete-

kent dat bij een aanvraag in Solera ook de juiste risicoklasse van een voertuig wordt teruggegeven. Daarnaast kan de autobezitter zelf de risicoklasse van een (toekomstige) auto opvragen via autodiefstalcheck.nl. En dat biedt voordelen, aldus Christiaanse. 'Stel, je buurman biedt je aan om zijn auto over te nemen. Dan vraag je je misschien af

Het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging en het bijbehorende risicomodel zijn een uitstekend hulpmiddel bij het terugdringen van de schadelast

voertuig wordt teruggegeven. Daarnaast kan de autobezitter zelf de risicoklasse van een (toekomstige) auto opvragen via autodiefstal-

check.nl. En dat biedt voordelen, aldus Christiaanse. 'Stel, je buurman biedt je aan om zijn auto over te nemen. Dan vraag je je misschien af

CCV Risicoklassen Voertuigbeveiliging

Gemiddeld

Klasse 1

- Voorkomt dat het voertuig zich op eigen kracht kan verplaatsen

of

Klasse TV

- Terugvinden binnen 48 uur

Hoog

Klasse 3

- Klasse 1
- Alarm signaleert sabotage
- Alarm signaleert binnendringen
- Alarm signaleert wegslepen

of

Klasse 1 + TV

- Voorkomt dat het voertuig zich op eigen kracht kan verplaatsen
- Terugvinden binnen 48 uur

Zeer hoog

Klasse 5

- Klasse 3
- Alarm signaleert sabotage
- Alarm signaleert binnendringen
- Alarm signaleert wegslepen
- Koppelt alarmering door
- Live volgen

of

Klasse 2 + 4 + TV

- Klasse 2
- Live volgen
- Alarm signaleert sabotage
- Alarm signaleert binnendringen
- Terugvinden binnen 48 uur

»



Maatregelen behorende bij klassen

	KLASSE 1	KLASSE 2	KLASSE 3	KLASSE 4	KLASSE 5	KLASSE TV
Startonderbreker	x	x	x	x		
Omtrekdetectie		x	x			
Ruimtelijke detectie		x	x			
Akoestische signalering		x	x			
Optische signalering			x			
Hellingshoekdetectie			x			
Koppeling met PAC				x	x	
Positiebepaling volgens GPS				x	x	
Communicatie via GSM				x	x	
Koppeling aan een klasse 3-alarmsysteem voor doormelding aan de alarmcentrale en een automatische inschakeling van het blokkeersysteem					x	
Mogelijkheid tot het bepalen van de positie en daarmee opsporen van het voertuig						x

of je die auto nog extra moet beveiligen. Deze vraag wordt snel beantwoord via autodiefstalcheck.nl. Daar kun je een check doen op kenteken en vervolgens krijg je een beveiligingsadvies.' Door het risicomodel voor autobezitters toegankelijk te maken worden ook zij betrokken bij het terugdringen van autodiefstal. Bovendien maakt dit dat het risicomodel volledig transparant is en niet alleen 'iets van verzekeraars'. Autodiefstalcheck.nl werd sinds de lancering in januari 2021 al tienduizenden keren geraadpleegd.

Kosten autobeveiliging

Wat zijn eigenlijk de gevolgen voor de portemonnee van de autobezitter? 'Het risicomodel bepaalt welke noodzakelijke beveiliging door de verzekeraar wordt opgelegd', zegt Christiaanse. 'Is je risico Laag, dan hoef je als autobezitter geen extra maatregelen te nemen. Zit je

daarentegen in risicoklasse Gemiddeld, dan kun je kiezen: een alarminstallatie of een terugvindstelsysteem. Is het risico nog hoger, en zit je in de klasse Hoog of Zeer hoog, dan zijn beide systemen verplicht.' De kosten voor autobeveiliging met het keurmerk variëren sterk. Als een auto al beschikt over de vereiste beveiliging blijven de kosten beperkt tot enkele euro's voor de aanschaf van het certificaat Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging. Wanneer zowel een alarminstallatie als terugvindstelsysteem ingebouwd moet worden, kunnen de kosten oplopen tot rond de duizend euro. Voor het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging, de welbekende oranje driehoekssticker op de auto-ruit, kan de autobezitter terecht bij één van de 1.700 inbouwstations in Nederland die aangesloten zijn bij

Het risicomodel is ook toegankelijk voor autobezitters

het keurmerk. Deze zijn te vinden via <https://hetccv.nl/keurmerken/vakman/voertuigbeveiliging/>.

Diefstal van auto-onderdelen

Het risicomodel kan dus voorkomen dat auto's worden gestolen, maar in de toekomst wordt het nog breder inzetbaar. 'Wat je tegenwoordig steeds meer ziet is dat dieven handelen op bestelling', zegt Christiaanse. 'En dan stelen ze geen hele auto's maar afzonderlijke onderdelen. Dat maakt de taak een stuk lastiger, zowel voor de politie als voor ons. Voor de politie omdat die onderdelen vaak niet zijn terug te vinden met een terugvindstelsysteem. En voor ons omdat je het diefstalrisico van afzonderlijke onderdelen niet zo gemakkelijk in kaart kunt brengen. Als het algoritme in de data van de afgelopen maand een probleem vindt met een koplamp, kan dat betekenen dat die koplamp is gestolen, maar het is evengoed mogelijk dat hij kapot is gegaan bij een aanrijding. Het is administratief lastiger te herleiden, en daarom concentreren wij ons in het huidige risicomodel op diefstallen van hele auto's. Maar we merken dat bij verzekeraars een grote vraag bestaat naar een uitbreiding. Daarom gaan wij ons in 2021 ook op diefstal van onderdelen richten.' ●

P. (Peter) Passenier in opdracht van het CCV (Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid), in samenwerking met R. (Ron) Christiaanse
Peter Passenier is journalist. Ron Christiaanse is risicodeskundige bij het Team Risicodeskundigen van Nationale Nederlanden en gespecialiseerd in autodiefstallen. Tevens is hij betrokken bij de ontwikkeling van het risicomodel.

Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging en het risicomodel

Het Risicomodel Voertuigbeveiliging maakt een inschatting van het risico van diefstal van personen-voertuigen en lichte bedrijfswagens. Het maakt de volgende berekening: diefstalrisico x vervangingswaarde, gedeeld door 1.000. Dat leidt tot een getal, het risico per jaar, en dat getal bepaalt de risicoklasse. Die risicoklasse bepaalt op zijn beurt welke beveiligingsmaatregelen een autobezitter moet nemen om in aanmerking te komen voor het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging. Het Centrum Criminaliteitspreventie en Veiligheid is eigenaar van het keurmerk. Bij het onderhoud van het keurmerk zijn verschillende belanghebbende partijen betrokken. Er zijn in Nederland 1.700 inbouwstations die werken met het keurmerk. Deze zijn te vinden via <https://hetccv.nl/keurmerken/vakman/voertuigbeveiliging/>.