

Tariferingsbureau Auto

Statistische gegevens 2011-2015



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Tabellen en grafieken	4
Inleiding	5
A. Geheel van aanvragen en aanvaarding	6
1. Aanvragen en aanvaarding	6
2. Nieuwe zaken en hernieuwingen	7
3. Types voertuigen.....	8
B. Gegevens per leeftijdsklasse voor toerisme en zaken	9
1. Woord vooraf	9
2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen	9
3. Verdeling mannen - vrouwen.....	11
4. Vermogen van het voertuig	13
5. Antecedenten die maken dat personen zich wenden tot het Tariferingsbureau	13
6. Gemiddelde premies	18
C. Statistieken Tariferingsbureau 2015 (portefeuille van de verzekerden)	19
1. Aantal verzekerde voertuigen	19
2. Uitsplitsing per voertuig categorie	19
3. Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)	22
4. Verval van het recht tot sturen / verzwarende omstandigheden (Toerisme en zaken)	23
5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)	24
6. Schadeverleden (Toerisme en zaken)	25
D. Analyse tariferingsbureau per voorvalsjaar	25
E. Financieel verslag	27
Bijlage Tabellen met cijfergegevens, opgesplitst per jaar	30

Tabellen en grafieken

A.1.1. – Aanvragen en aanvaarde offertes.....	6
A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen.....	7
A.1.3. – Types voertuigen.....	8
B.2.1. – Verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie.....	10
B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie.....	10
B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie.....	11
B.3.1. – Aandeel mannelijke bestuurders.....	12
B.3.2. – Gemiddeld vermogen (in kW) volgens leeftijdscategorie en geslacht.....	12
B.4. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie.....	13
B.5.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie.....	14
B.5.2. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen.....	15
B.5.3. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie.....	15
B.5.4. – Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren.....	16
B.5.5. – Dossiers met één of meerdere verzwarende omstandigheden.....	17
B.5.6. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden.....	17
B.6. – Gemiddelde premie (inclusief taks) per leeftijdscategorie.....	18
C.2.1. – Uitsplitsing per voertuig categorie.....	19
C.2.3. – Schadefrequentie op de markt en van het Tarifieringsbureau.....	21
C.2.4. – Schadefrequentie op de markt en van het Tarifieringsbureau.....	21
C.3.1. – Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken).....	22
C.3.2. – Leeftijdsklasse en geslacht (Toerisme et zaken).....	23
C.4.1. – Verval van rijbewijs (Toerisme et zaken).....	23
C.4.2. – Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken).....	24
C.5. – Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken).....	24
C.6. – Schadeverleden (Toerisme et zaken).....	25
D.1. – Schadefrequentie per voorvalsjaar en observatiejaar.....	25
D.2. – Sinistraliteit per voorvalsjaar en observatiejaar.....	26
E.1.1. – Financiële gegevens.....	27
E.1.2. – Ratio's.....	28
E.1.3. – Resultaat van de activiteiten van het Tarifieringsbureau.....	28

Inleiding

Bij Koninklijk besluit van 21 april 2016 houdende ontslag en benoeming van leden van het Tariferingsbureau BA Auto, werd het einde van het mandaat van de leden van het Tariferingsbureau BA Auto vastgesteld en werden nieuwe leden benoemd. Hun mandaat loopt vanaf 16 april 2016, voor een termijn van zes jaar.

Het laatste verslag van het Tariferingsbureau BA Auto betreft de periode van 2003 tot 2008. De wet verplicht het Tariferingsbureau niet om een verslag over zijn activiteiten op te stellen. Vermits het secretariaat statistieken heeft bijgehouden over de activiteiten van het Tariferingsbureau achten de leden het opportuun om deze cijfergegevens ook beschikbaar te stellen voor het publiek. Aangezien de huidige leden van het Tariferingsbureau niet allemaal betrokken waren bij de werking van het Tariferingsbureau werd beslist om het verslag te beperken tot de cijfergegevens.

In dit verslag worden dus een aantal cijfergegevens voorgesteld van het Tariferingsbureau BA Auto over de periode 2011-2015.

Het eerste deel van dit verslag heeft betrekking op de tarifieringsaanvragen en de aanvaarde offertes, waarbij algemene informatie wordt gegeven over het geheel van de aanvragen.

In het tweede deel wordt het profiel van de personen die de offerte van het Tariferingsbureau aanvaard hebben nauwkeuriger omschreven. Er worden met betrekking tot de voertuigen voor toerisme en zaken (d.w.z. personenwagens), die de belangrijkste categorie voor het Tariferingsbureau vormt analyses gemaakt per leeftijdscategorie.

Het derde deel biedt statistieken over de voertuigen die via het Tariferingsbureau waren verzekerd in 2015, waarbij bijzondere aandacht wordt gegeven aan de schadefrequentie en de gemiddelde schadelast. In het vierde deel wordt de evolutie gegeven van de schadefrequentie in de jaren die volgen op het schadegeval en dit voor de jaren 2011 tot 2015.

In het vijfde deel worden ten slotte de financiële resultaten van de activiteiten van het Tariferingsbureau voorgesteld.

Het verslag wordt nog aangevuld door een bijlage met cijfergegevens voor de jaren 2011 tot en met 2015.

A. Geheel van aanvragen en aanvaardingen

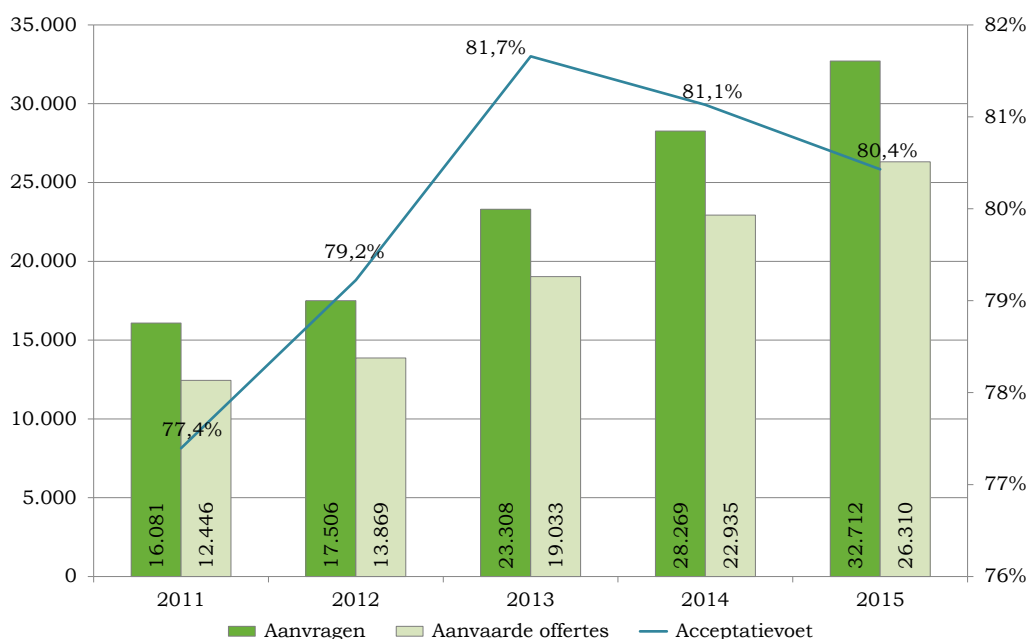
In dit deel vindt u de gegevens met betrekking tot de activiteiten van het Tarifieringsbureau, en dan meer bepaald met betrekking tot het aantal aanvragen en het aantal aanvaardingen. De verzekeringsondernemingen, die de door het Tarifieringsbureau aangebrachte overeenkomsten beheren, bieden verzekeringsovereenkomsten aan met een duur van één jaar, conform de wet. Om de verzekeringsnemer aan te moedigen een verzekering op de markt te zoeken, wordt de overeenkomst tegen de jaarlijkse vervaldatum door de verzekeringsondernemingen opgezegd. Er dient dus jaarlijks een nieuwe aanvraag ingediend te worden.

Voor het aantal aanvragen wordt gekeken naar de aanvragen die aanleiding hebben gegeven tot een tarifiering en een aanbod van een premie. De enige dossiers die hierin niet werden opgenomen, zijn de aanvragen die ondanks herinneringen niet werden vervolledigd en daardoor niet konden getarifeerd worden.

Het aantal aanvaardingen betreft het aantal aanvragen die tot een tarifiering en een aanbod van een premie hebben geleid en waarbij het aanbod door de aanvrager werd aanvaard.

1. Aanvragen en aanvaardingen

Grafiek A.1.1 geeft de evolutie weer van de aanvragen tot tarifiering, van de aanvaarde offertes en de acceptatievoet (aantal aanvaarde offertes gedeeld door het aantal aanvragen). De acceptatievoet bedraagt ongeveer 80 %. Dit betekent dat vier op vijf tarifieringen door de aanvragers worden aanvaard.



A.1.1. – Aanvragen en aanvaarde offertes

Het is moeilijk om een nauwkeurig antwoord te geven op de vraag wat er geworden is van de aanvragers die niet op een aanbod zijn ingegaan.

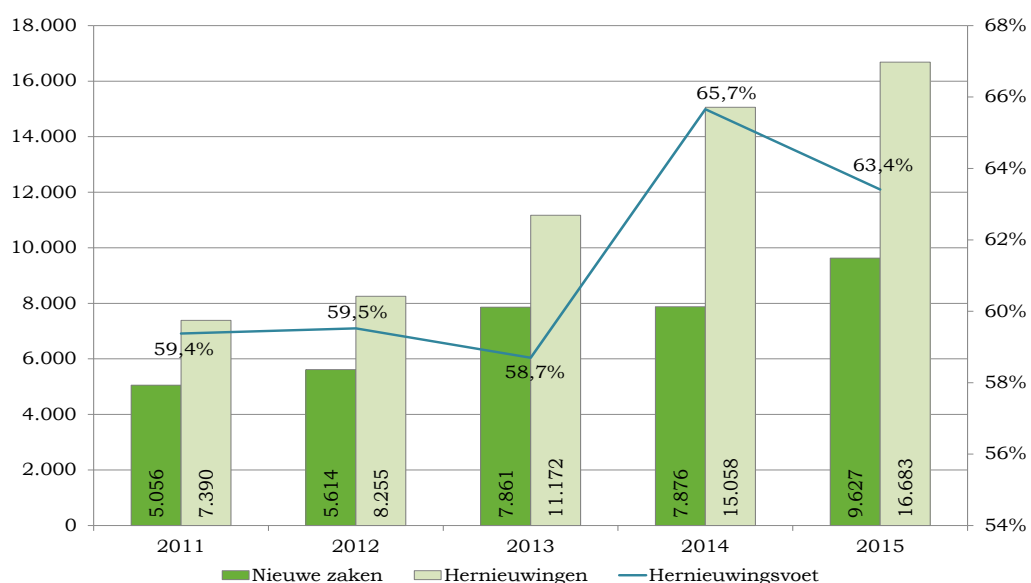
Sommige gevallen kunnen gemakkelijk worden geïdentificeerd door het Bureau: de gevallen waarbij iemand een tweede aanvraag heeft ingediend omdat de geldigheidstermijn van het eerste aanbod verstreken was of omdat de eerste aanvraag niet meer met de reële toestand overeenstemde (ander voertuig, toevoeging van een hoofdbestuurder, ...).

De andere gevallen kunnen niet onmiddellijk worden geïdentificeerd. Toch verschijnen de voertuigen die niet verzekerd zijn, in het daarvoor voorziene detectiesysteem dat door het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds wordt beheerd.

Om reden van zijn wettelijke opdracht, wordt een aanbod door het Tariferingsbureau slechts gedaan op het vlak van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering. Om andere niet verplichte dekkingen te onderschrijven, zoals omnium (diefstal, glasbraak, materiële schade, natuurkrachten...) hetzij de rechtsbijstand, moeten de via het Bureau verzekerde bestuurders zich bijgevolg op de klassieke wijze richten tot de verzekeringsondernemingen. Naargelang hun individuele situatie (voorafgaandelijke schadegevallen, verzwarende omstandigheden, niet betaling van de premie, ...) kan dergelijke zoektocht naar dekking soms moeilijk blijken. Het feit dat het Tariferingsbureau zich slechts inlaat met de verplichte BA kan als nadeel worden voorgesteld, o.m. in het geval van de aankoop van een nieuw voertuig, maar het heeft ook tot gevolg dat de bestuurders die op de markt wel een dekking kunnen vinden, worden uitgefilterd.

2. Nieuwe zaken en hernieuwingen

Grafiek A.1.2. geeft de evolutie weer van de nieuwe zaken en de hernieuwingen, d.w.z. de opnieuw aanvaarde offertes van consumenten die al via het Tariferingsbureau waren verzekerd. Het aandeel van hernieuwingen in de aanvaarde offertes ligt in 2014 en 2015 hoger dan de jaren voordien.



A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen

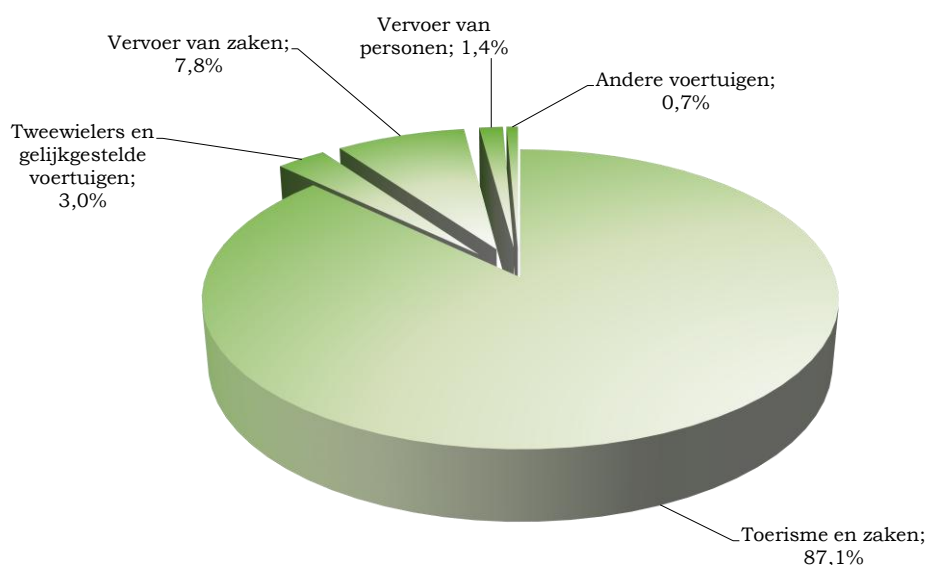
3. Types voertuigen

Grafiek A.1.3. geeft de verdeling weer van de aanvaarde offertes per type van voertuig in de periode van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2015. De gegevens hebben betrekking op de 93.184 aanvaarde offertes, waarvoor het voertuigtype gekend is bij het opstellen van de statistieken.

Er werd hierbij een onderscheid gemaakt tussen vijf types voertuigen:

- Toerisme en zaken (personenwagens);
- Tweewielers en gelijkgesteld (rijwielen met hulpmotoren, motorfietsen, quads enz.);
- Voertuigen voor het vervoer van zaken (bestelwagens en vrachtwagens);
- Voertuigen voor het vervoer van personen (taxi's, ambulances, autobussen en autocars);
- Andere voertuigen (landbouwvoertuigen, werfvoertuigen, aanhangwagens, ...).

De voertuigen voor toerisme en zaken nemen veruit het grootste deel voor hun rekening. Ver daarachter vinden we de voertuigen voor het vervoer van zaken, tweewielers, voertuigen voor het vervoer van personen en ten slotte de andere voertuigen.



A.1.3. – Types voertuigen

B. Gegevens per leeftijdsklasse voor toerisme en zaken

1. Woord vooraf

De gegevens in deel B hebben enkel betrekking op de voertuigen voor toerisme en zaken, d.w.z. de personenwagens die voor privé- of professionele doeleinden worden gebruikt. Dit is de categorie waartoe de meeste voertuigen behoren.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie leeftijdscategorieën:

- jonge bestuurders, jonger dan 26 jaar;
- bestuurders met een leeftijd vanaf 26 tot en met 75 jaar;
- senioren, met een leeftijd van 76 jaar en ouder.

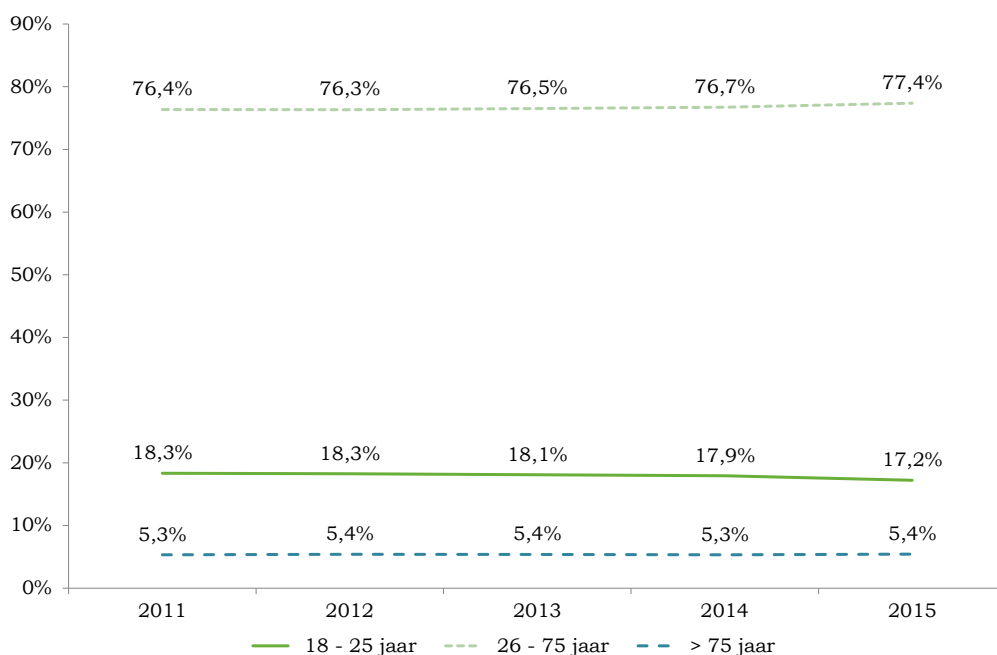
De percentages weergegeven in de grafieken in dit deel houden geen rekening met een klein aantal observaties waarvoor één of meerdere variabelen ontbreken. Dit heeft als gevolg dat de percentages in deze grafieken licht kunnen verschillen van de percentages die berekend kunnen worden uit de gegevens in bijlage.

De resultaten in de grafieken vanaf B.2.3. tot en met B.6 hebben enkel betrekking op de aanvaarde offertes.

2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen

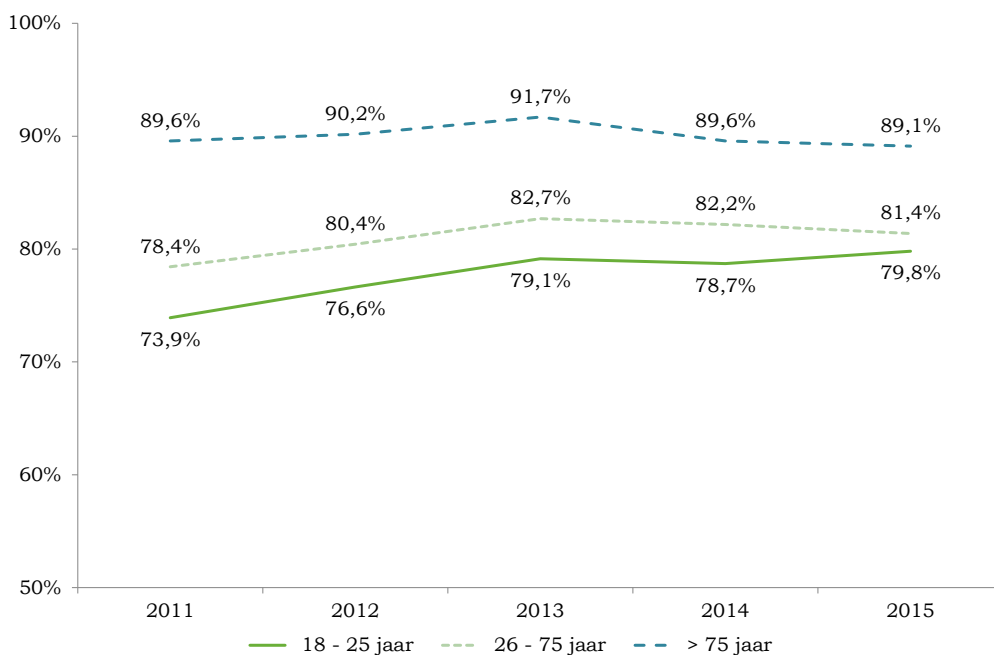
Grafiek B.2.1. geeft de verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie. Zoals uit deze grafiek kan afgeleid worden, horen de meeste bestuurders thuis in de leeftijdscategorie van 26 tot 75 jaar. Daarna volgen de bestuurders die jonger zijn dan 26 jaar. Bestuurders van 76 jaar en ouder vormen slechts een klein percentage van de aanvragers.

De studie van de antecedenten op het vlak van de schadelast (zie B.5 hieronder) toont evenwel aan dat de jonge bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau richten, moeilijke gevallen zijn omwille van de frequentie of de ongevalsomstandigheden.



B.2.1. – Verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie

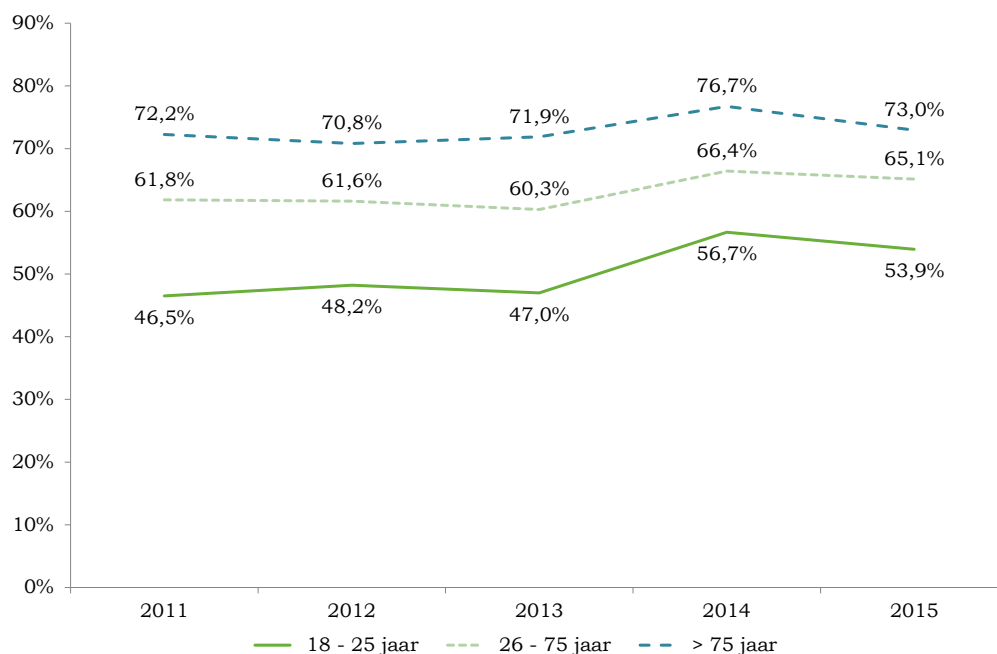
Grafiek B.2.2. geeft de evolutie weer van het percentage aanvaarde gevallen. Hierbij valt vooral een verschil op in functie van de leeftijdscategorie. Dit verschil kan toe te schrijven zijn aan het feit dat jonge bestuurders gemakkelijker een dekking op de markt vinden of terugvinden.



B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie

De algemene lichte terugval van het percentage aanvaardingen in 2014 en 2015, die volgt uit grafiek A.1.1., is iets meer uitgesproken bij de senioren. Niettegenstaande deze lichte daling ligt hun percentage aanvaardingen ook in 2015 ruim boven dit van de andere leeftijdscategorieën. Oudere

bestuurders ondervinden meer moeilijkheden of zijn minder geneigd om opnieuw een verzekeraar op de markt te gaan zoeken. Daar komt wel bij dat dit ook de bestuurders zijn die de laagste premies betalen omwille van hun lagere risico's. Het percentage hernieuwingen ligt voor deze leeftijdscategorie dan ook boven dat van de andere leeftijdscategorieën.

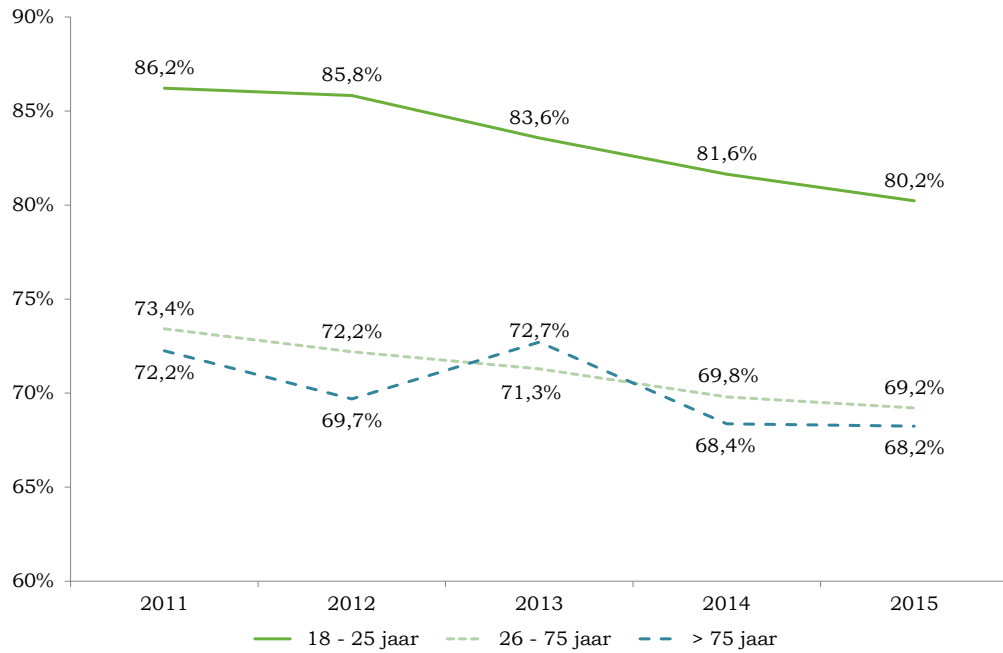


B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie

3. Verdeling mannen - vrouwen

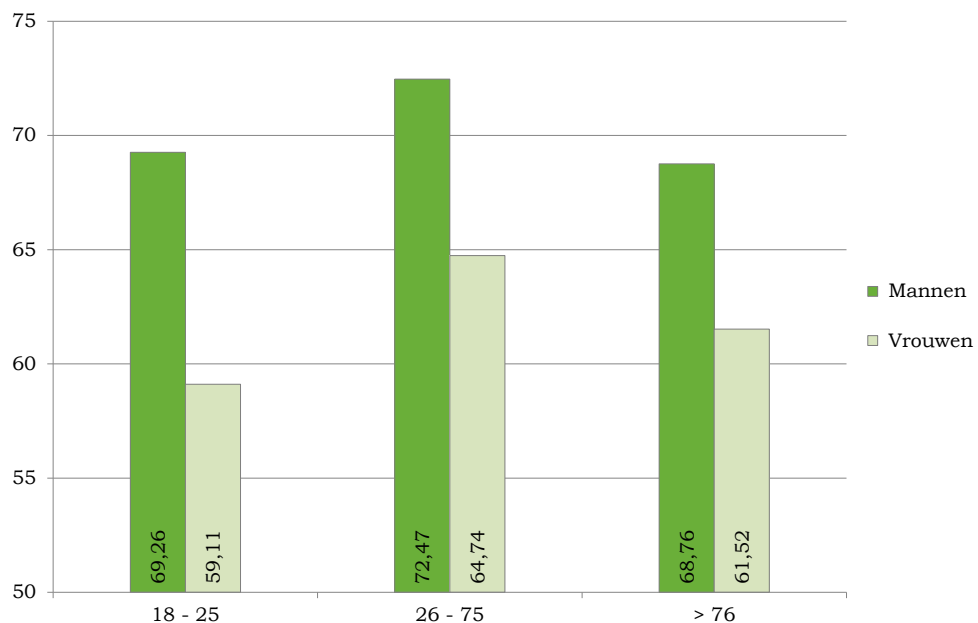
Het Tariferingsbureau heeft nooit een onderscheid gemaakt tussen gevallen waarbij de gebruikelijke bestuurder een man of een vrouw is. Toch kunnen de statistieken ons hierover iets vertellen. Wanneer er meerdere gebruikelijke bestuurders zijn geregistreerd (in 5 tot 10 % van de aanvaarde zaken, afhankelijk van de categorieën en de jaren) vermelden de statistieken de bestuurder met het hoogste risico, d.w.z. de bestuurder met de hoogste bonus-malusgraad of – in sommige gevallen – de jongste bestuurder.

Grafiek B.3.1. toont aan dat het aandeel mannen bij de jongeren het grootste is. Deze vaststelling kan gedeeltelijk worden verklaard door het feit dat jonge mannen sneller een auto verwerven dan jonge vrouwen en dat jonge mannen bij meer ongevallen betrokken geraken. Bij de senioren daarentegen zijn de mannen minder talrijk, hoewel ze nog in de meerderheid zijn. Dat kan dan weer worden verklaard door het feit dat vrouwen in de totale bevolkingcijfers voor deze leeftijdscategorie ook een groter aandeel vertegenwoordigen.



B.3.1. – Aandeel mannelijke bestuurders

Grafiek B.3.2. geeft het gemiddelde vermogen van het voertuig weer (uitgedrukt in kilowatt) in functie van de leeftijdscategorie en het geslacht. We stellen in alle leeftijdscategorieën vast dat het gemiddelde vermogen van een voertuig waarvan de hoofdbestuurder een man is, duidelijk hoger ligt dan van een voertuig dat voornamelijk door een vrouw wordt bestuurd.



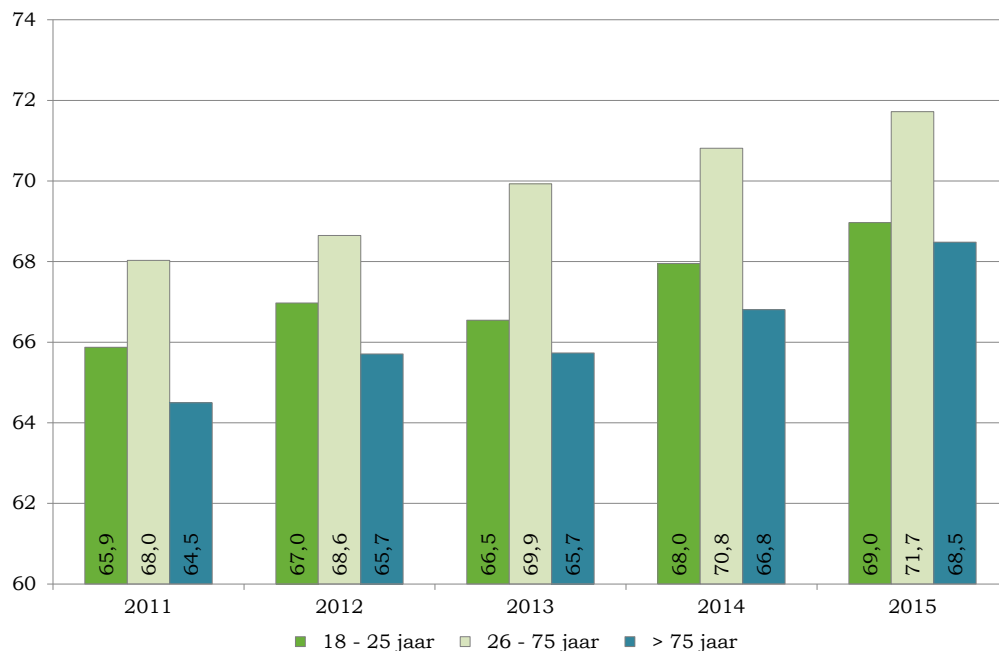
B.3.2. – Gemiddeld vermogen (in kW) volgens leeftijdscategorie en geslacht

De massale aanwezigheid van mannelijke bestuurders die meestal krachtiger auto's besturen dan vrouwen, werpt wel enkele vragen op in verband met het gedrag van mannen en vrouwen aan het stuur en de

technische verantwoording van een gedifferentieerde tarifiering in functie van het geslacht (zo'n differentiatie is momenteel in het kader van de antidiscriminatie wetten niet mogelijk).

4. Vermogen van het voertuig

Doordat het bedrag van de premie ook door het vermogen van het voertuig wordt bepaald, is het interessant om te onderzoeken of er op dit vlak verschillen bestaan tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Grafiek B.4.1. toont in dit verband dat de hoogste vermogens terug te vinden zijn bij de bestuurders van 26 tot 75 jaar en dat de oudere bestuurders vaak voor een wagen met een kleiner vermogen kiezen. Voor alle leeftijdscategorieën geldt dat het gemiddeld vermogen de laatste vijf jaren is toegenomen.



B.4. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie

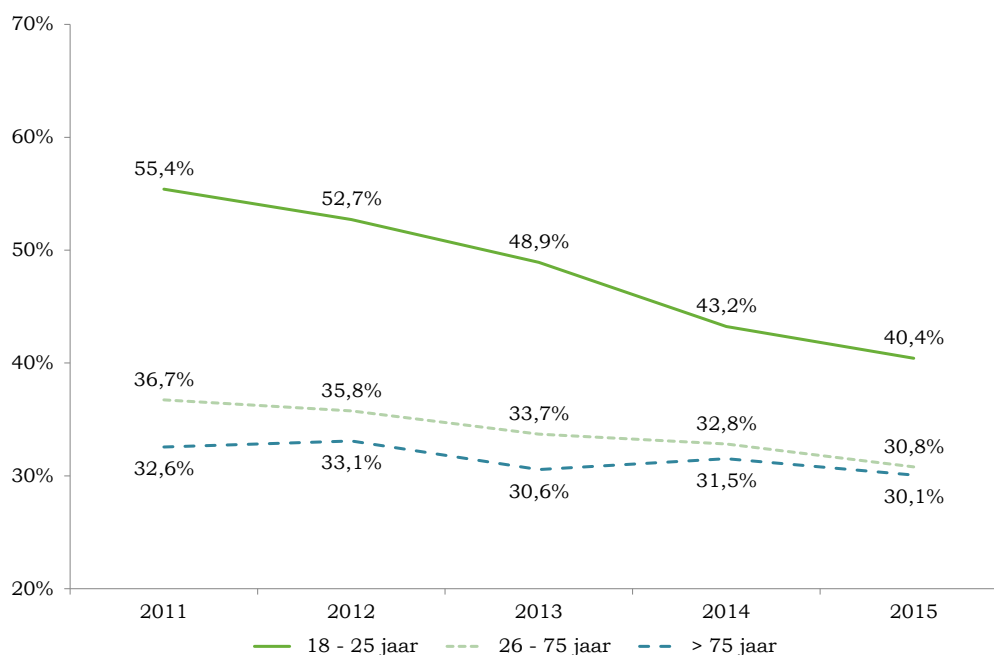
5. Antecedenten die maken dat personen zich wenden tot het Tariferingsbureau

In dit gedeelte worden de antecedenten geanalyseerd die maken dat een persoon zich wendt tot het Tariferingsbureau. Hierbij wordt uitgegaan van het risicoprofiel van de aanvrager op het moment dat hij of zij zijn of haar aanvraag indiende. Dat profiel wordt bepaald op basis van de ongevallen, het aantal keren dat het rijbewijs werd ingetrokken, verzwarende omstandigheden en betalingsmoeilijkheden tijdens de vijf jaren vóór de aanvraag. Deze cijfers geven dus geen zicht op de schadelast van de bestuurders tijdens de periode dat ze via het Tariferingsbureau worden verzekerd.

a. Frequentie van schadegevallen

De volgende grafieken proberen de verschillen bloot te leggen in verband met de antecedenten op het vlak van schadegevallen in functie van de leeftijdscategorie.

Grafiek B.5.1. toont de frequentie van de schadegevallen¹ per leeftijdscategorie. Hieruit blijkt dat de jongeren een duidelijk hogere frequentie van schadegevallen vertonen dan de andere bestuurders, maar dat het verschil de laatste vijf jaren afneemt. De jongere bestuurders die zich willen verzekeren bij het Tariferingsbureau hebben gemiddeld duidelijk een beter schadeverleden in 2015 dan in 2011. Zo heeft in 2015 23 % van de jongere bestuurders geen schadegeval in fout gehad de laatste vijf jaar, terwijl dit in 2011 slechts 13 % was.

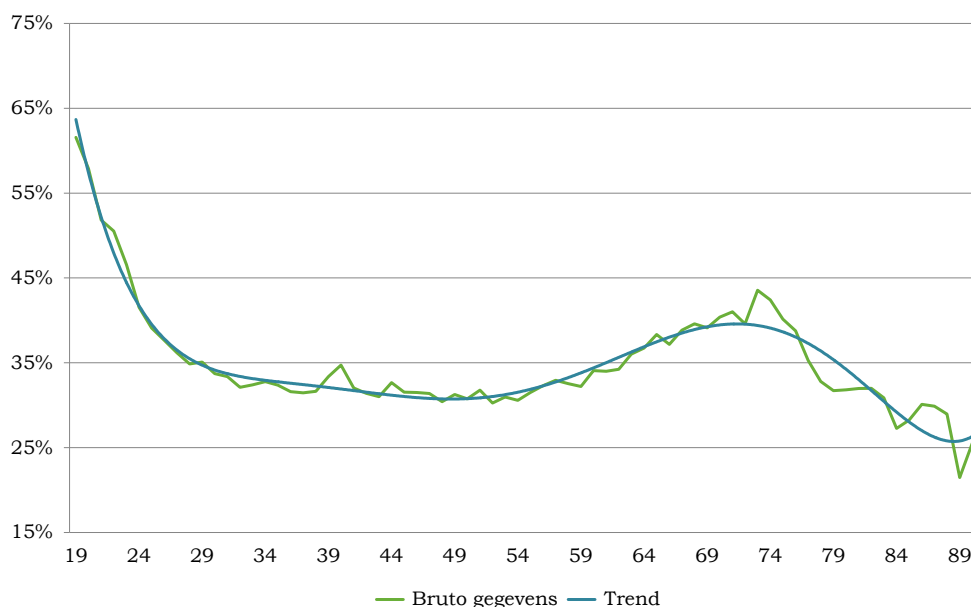


B.5.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie

Grafiek B.5.2. geeft een indicatie van de verhouding tussen de leeftijd en de frequentie van de ongevallen. Jonge bestuurders van 18 jaar werden niet in de gegevens opgenomen, net zo min als bestuurders van 90 jaar of ouder, omdat die een te kleine groep vormen.

Grafiek B.5.2. geeft een hoge frequentie aan bij het begin van de rijperiode. Die frequentie daalt tot een minimum op ongeveer 52 jaar en stijgt daarna opnieuw – zij het tot een lager niveau dan in het begin – tot een leeftijd van 73 jaar. De daling na 73 jaar kan worden verklaard door het feit dat het voertuig vanaf die leeftijd minder vaak wordt gebruikt.

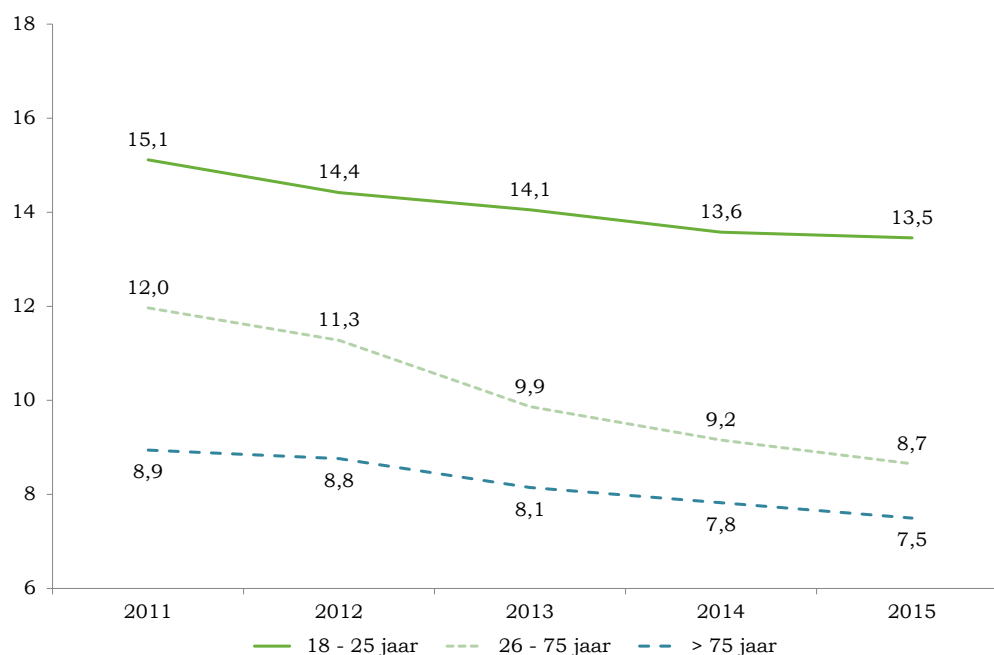
¹ In het geval van het Tariferingsbureau wordt de frequentie van de schadegevallen berekend op basis van het aantal ongevallen van de vijf laatste jaren die werden veroorzaakt door de hoofdbestuurder van het te tarifieren voertuig. Er wordt geen rekening gehouden met het voertuig dat bestuurd werd tijdens het ongeval.



B.5.2. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen

b. Bonus-malusgraad

Grafiek B.5.3. toont de gemiddelde bonus-malusgraad van de bestuurders die zich bij het Tariferingsbureau verzekeren. Gezien er sinds 2003 geen eenduidig en verplicht bonus-malus systeem meer bestaat in België maakt het tariferingsbureau sinds eind 2012 gebruik van een inschalingsysteem voor nieuwe aanvragen in het vroegere verplichte bonus-malus systeem, op basis van het aantal schadegevallen in fout en het aantal jaren rijervaring.



B.5.3. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie

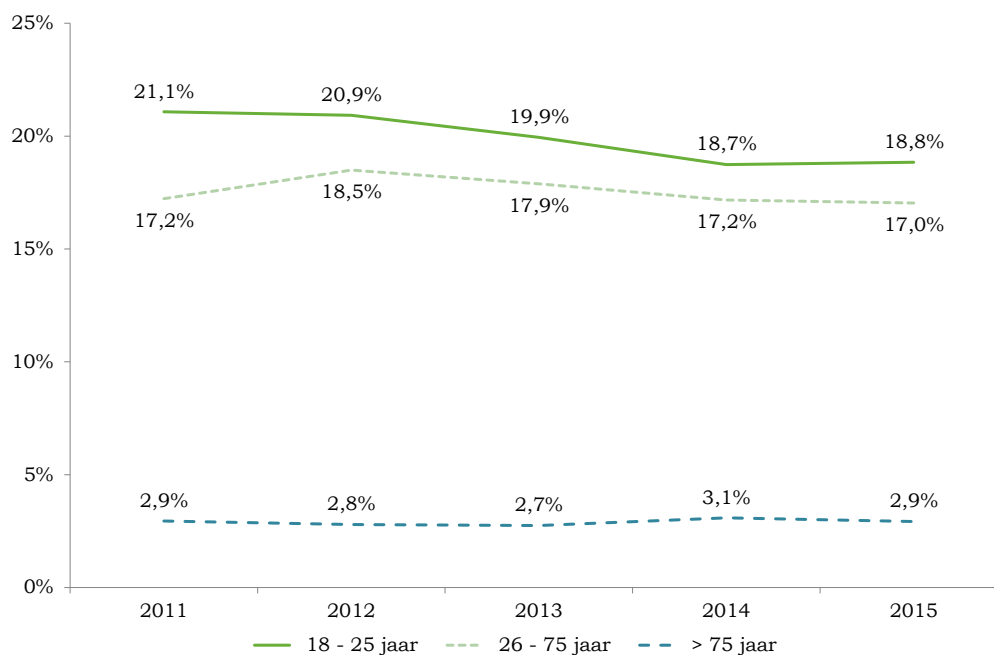
We willen hierbij opmerken dat de frequentie van de schadegevallen niet volledig in de bonus-malusgraad wordt weerspiegeld. Deze graad is immers gebaseerd op een contract met betrekking tot een bepaald voertuig. De frequentie van de schadegevallen die door het Tariferingsbureau wordt berekend, is dan weer gebaseerd op een welbepaalde bestuurder, ongeacht het voertuig waarmee hij in een schadegeval betrokken raakte.

Het gebeurt vrij vaak dat verschillende ongevallen worden veroorzaakt met het voertuig van een andere (ouder, partner, bedrijf, ...). In dat geval wordt op het voertuig van die andere de overeenstemmende bonus-malusgraad toegepast.

De hoge frequentie van schadegevallen bij jonge bestuurders levert logischerwijze een hogere bonus-malusgraad op dan bij de andere leeftijdscategorieën. De minder hoge bonus-malusgraad van de senioren in vergelijking met die van de bestuurders van 26 tot 75 jaar volgt ook uit hun lagere schadefrequentie.

c. Vervallen van het recht tot sturen

Wat het aantal bestuurders betreft van wie het rijbewijs werd ingetrokken, stellen we een duidelijk lager percentage vast bij de oudere bestuurders. In de andere twee categorieën liggen die cijfers vrij dicht bij elkaar.

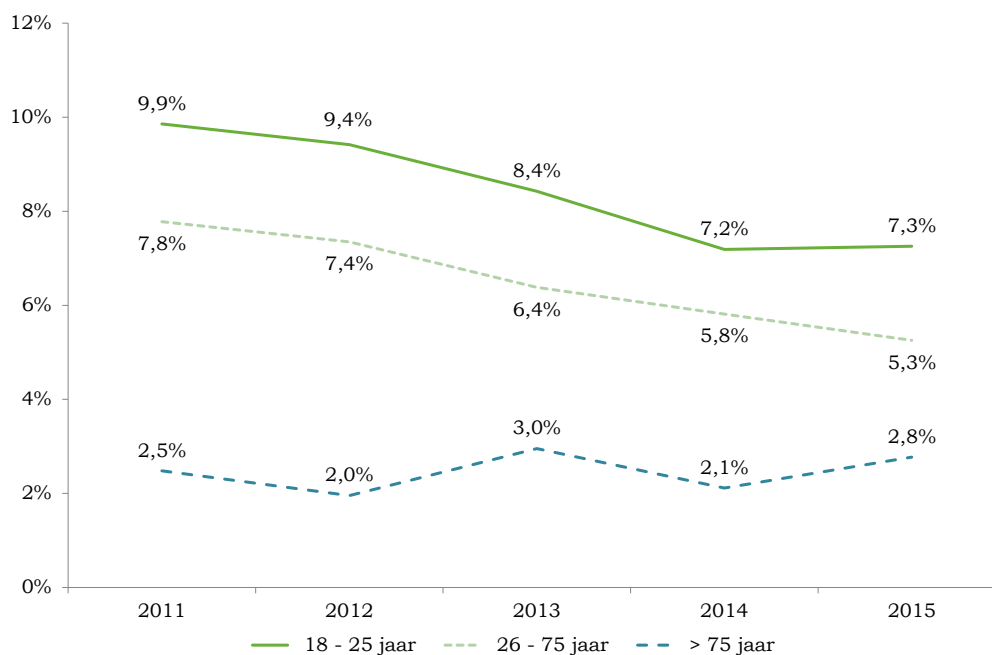


B.5.4. – Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren

d. Verzwarende omstandigheden

Op het vlak van de verzwarende omstandigheden (alcohol, drugs, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder verzekering, ...) zien we opnieuw een duidelijk verschil tussen de leeftijdscategorieën. Ook

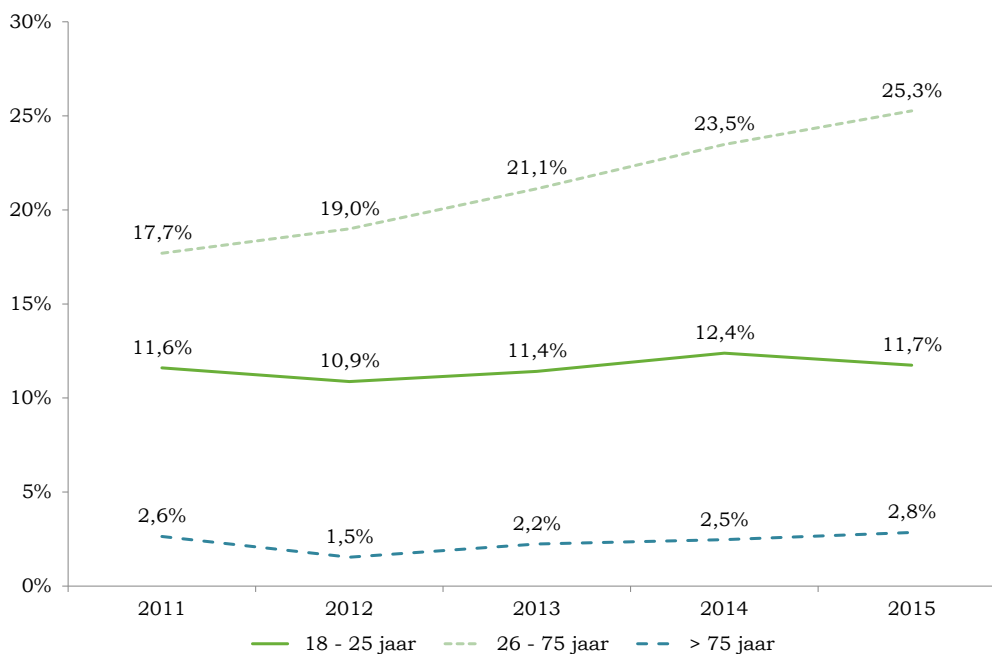
voor dit criterium hebben de jongste bestuurders de hoogste frequentie.



B.5.5. – Dossiers met één of meerdere verzuwarende omstandigheden

e. Betalingsmoeilijkheden

Er kan ten slotte ook nog een differentiatie worden gemaakt op het vlak van de betalingsmoeilijkheden. In dit geval stellen we vast dat de oudste bestuurders hun premies het meest regelmatig betalen.



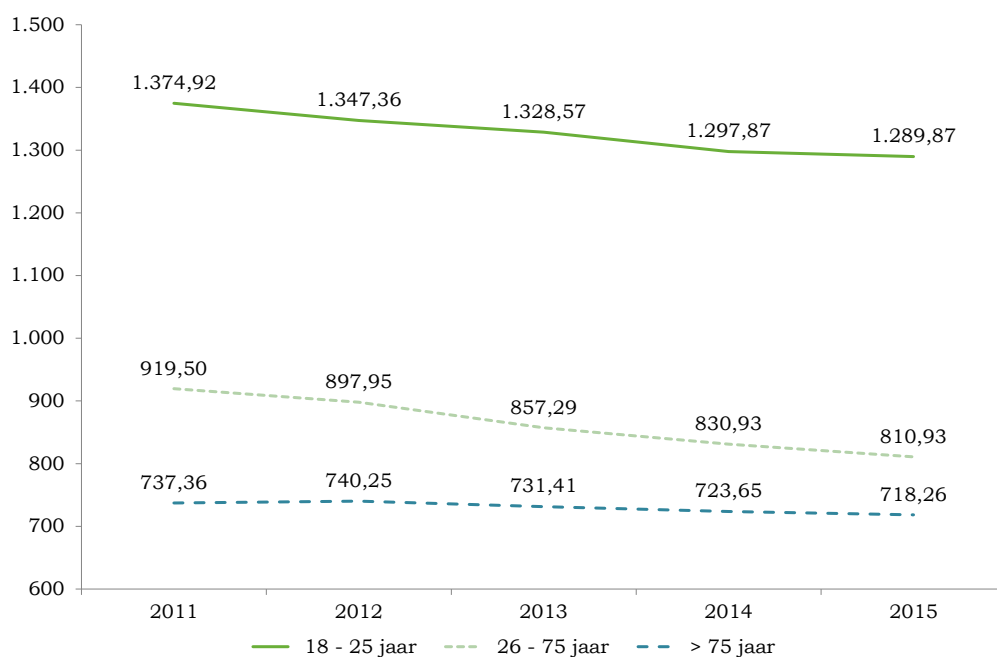
B.5.6. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden

6. Gemiddelde premies

Uit wat voorafgaat, kunnen we afleiden dat de jongste bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau richten, ook het zwaarste verleden hebben. Die jonge bestuurders veroorzaken veel meer ongevallen. Bovendien gebeurt dit vaker met verzwarende omstandigheden. De oudste bestuurders scoren zowel op het vlak van de frequentie van de ongevallen als op het vlak van de omstandigheden van die ongevallen beter.

Het lijkt dan ook logisch dat de premies van de jongste bestuurders de hoogste zijn en die van de oudste de laagste. Aangezien het gemiddelde vermogen van de voertuigen ongeveer op hetzelfde niveau blijft en de betalingsproblemen geen enkele invloed hebben op de premies, worden de verschillen in de premies voornamelijk verklaard door de verschillende schadefrequentie in iedere categorie.

Ten slotte stellen we vast dat de gemiddelde premies de laatste jaren een dalende trend kennen. Aangezien het gemiddelde vermogen van de voertuigen van jaar tot jaar weinig varieert, durven we te stellen dat die trend het gevolg is van het toenemend aantal verzekerden bij het tariferingsbureau en de hoger besproken dalende tendens van de bonus-malus graad.



B.6. – Gemiddelde premie (inclusief taks) per leeftijdscategorie

C. Statistieken Tariferingsbureau 2015 (portefeuille van de verzekerden)

1. Aantal verzekerde voertuigen

De gegevens in dit deel hebben alleen betrekking op de voertuigen die via het Tariferingsbureau zijn verzekerd. In 2015 werden 22.780 voertuigen, uitgedrukt in verzekeringsjaren, verzekerd via het Tariferingsbureau. Gezien niet elk contract loopt van 1 januari tot 31 december ligt dit aantal lager dan het aantal risico's dat inging op het voorstel van het Tariferingsbureau. Een contract dat bijvoorbeeld ingaat op 1 juli 2015 bestrijkt een half verzekeringsjaar in 2015 en een half verzekeringsjaar in 2016. Er zijn ook een beperkt aantal contracten die, bijvoorbeeld wegens opzeg, een uiteindelijke duurtijd van minder dan één jaar hebben.

Voor de verschillende schadestatistieken die hierna volgen wordt telkens uitgegaan van de gegevens waarvoor de desbetreffende variabelen correct zijn verstrekt. Dit kan tot gevolg hebben dat het totaal aantal verzekeringsjaren afwijkt van het hierboven vermelde totaal.

2. Uitsplitsing per voertuig categorie

In onderstaande tabel wordt de schadestatistiek van de voertuigen verzekerd bij het Tariferingsbureau in 2015 weergegeven. De resultaten worden weergegeven per voertuigcategorie.

2015	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Toerisme en zaken	19.825	14,2%	3.993	568	81%
Tweewielers (en gelijkgestelde)	612	5,2%	3.261	170	57%
Transport van zaken/goederen MTM ≤ 3,5 T	1.649	16,5%	1.940	320	36%
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	124	35,5%	2.177	772	48%
Vervoer van personen	367	53,1%	2.035	1.081	44%
Landbouwwerktuigen	178	11,8%	3.277	386	159%
TOTAAL (zonder andere en onbekend)	22.755	14,9%	3.679	547	75%

C.2.1. – Uitsplitsing per voertuig categorie

De eerste kolom geeft de opsplitsing van de voertuigcategorieën. In de tweede kolom hebben we de verdeling van het aantal verzekeringsjaren over de verschillende voertuigcategorieën. In de derde kolom is de schadefrequentie opgenomen, gedefinieerd als het aantal schadegevallen voorgevallen in 2015 geëvalueerd einde 2015 (aansprakelijke, gedeeltelijk aansprakelijke of aansprakelijkheid onbekend) gedeeld door het aantal verzekeringsjaren.

De vierde kolom bevat de gemiddelde schadelast per schadegeval. Om deze te berekenen wordt uitgegaan van de totale schadelast, bestaande uit de

uitkeringen en de voorzieningen voor de schadegevallen voorgevallen in 2015 geëvalueerd einde 2015, gedeeld door het aantal schadegevallen voorgevallen in 2015.

De voorlaatste kolom geeft de zuivere premie. De zuivere premie omvat het gedeelte van de premie dat het effectief risico dekt en wordt gedefinieerd als de totale schadelast gedeeld door het aantal verzekeringsjaren.

De laatste kolom omvat de ratio S/Pnet en wordt verder aangeduid met de term sinistraliteit. De sinistraliteit wordt gedefinieerd als de totale schadelast (exclusief beheerskosten) gedeeld door de totale effectieve premies (exclusief taksen). Om winstgevend te zijn dient deze ratio onder de grens van de 70 % te blijven aangezien naast de schadelast ook nog de beheerskosten en de commissielonen door de totale effectieve premies dienen vergoed te worden.

In bovenstaande tabel wordt de sinistraliteit weergegeven zoals geëvalueerd einde 2015. In deel D. zal blijken dat de sinistraliteit echter nog sterk kan evolueren in de komende jaren.

Uit deze tabel blijkt onmiddellijk het belang van de categorie Toerisme en zaken. Deze categorie vertegenwoordigt immers 87 % van het totaal aantal verzekeringsjaren.

De gemiddelde schadefrequentie over alle categorieën heen bedraagt 14,9 %. Wanneer we de schadefrequentie van de categorieën apart bekijken, stellen we vast dat de verdeling van de gemiddelde schadefrequentie een grote variëteit vertoont. Tweewielers hebben van alle voertuigcategorieën de laagste schadefrequentie, namelijk 5,2 %.

Toch moet dit « goede » cijfer genuanceerd worden. De schadefrequentie van tweewielers, verzekerd via het Tarifieringsbureau, is bijna het viervoudige van de schadefrequentie Tweewielers van de volledige markt.

De categorie Vervoer van personen heeft in 2015 een hoge schadefrequentie, welke bijna het driedubbele van de gemiddelde schadefrequentie bedraagt, namelijk 53,1 %. De gemiddelde schadelast is met 2.035 euro wel duidelijk lager dan het algemeen gemiddelde van 3.679 euro in 2015. In vergelijking met de andere categorieën zijn er in 2015 bij het vervoer van personen relatief gezien veel meer ongevallen, maar ze zijn gemiddeld minder zwaar.

Uit de bovenstaande tabel volgt dat de sinistraliteit, globaal gezien, 75 % bedraagt bij evaluatie einde 2015, wat boven de vooropgestelde grens van 70 % ligt. Zoals al eerder vermeld kan de sinistraliteit nog sterk evolueren in de komende jaren. Uit de tabel blijken ook aanzienlijke verschillen in sinistraliteit tussen de verschillende voertuigcategorieën.

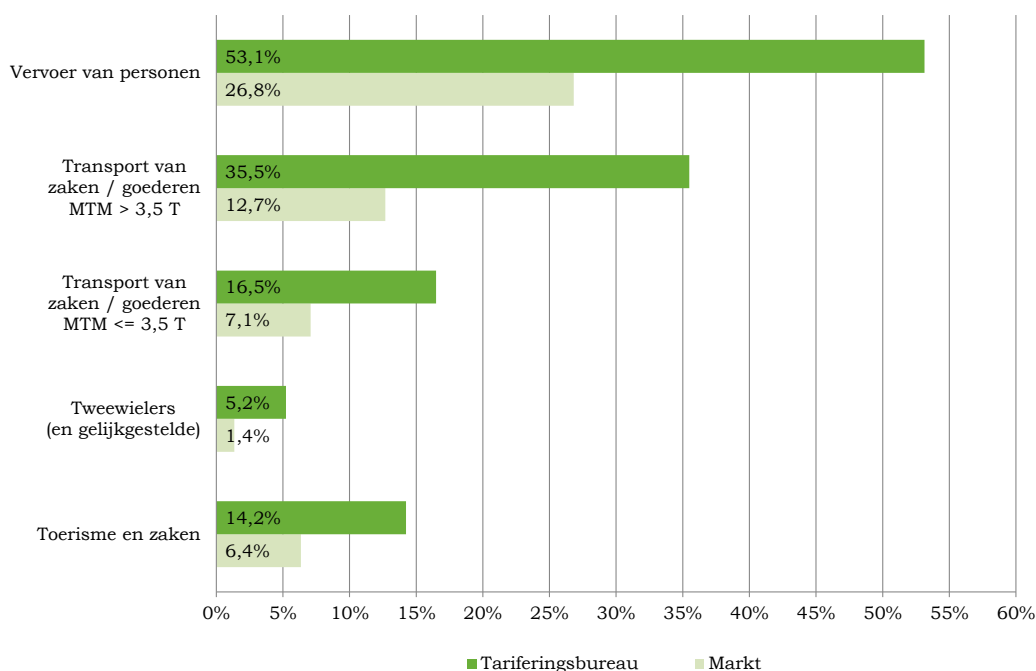
Onderstaande tabel en grafiek geven een vergelijking tussen de schadefrequentie op de markt en de schadefrequentie van het Tarifieringsbureau in 2015. De schadefrequentie van de markt is gebaseerd op een steekproef van circa 83 % van de voertuigen op het Belgische voertuigenpark.

2015	Markt	Tariferingsbureau	Factor
Toerisme en zaken	6,4%	14,2%	2,24
Tweewielers (en gelijkgestelde)	1,4%	5,2%	3,85
Transport van zaken/goederen MTM <= 3,5 T	7,1%	16,5%	2,33
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	12,7%	35,5%	2,80
Vervoer van personen	26,8%	53,1%	1,98
TOTAAL	6,2%	14,9%	2,38

C.2.3. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau

Uit deze gegevens volgt onmiddellijk dat voor alle categorieën de schadefrequentie bij het Tariferingsbureau minstens dubbel zo hoog ligt als op de markt. Vooral tweewielers en in mindere mate transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T springen er bovenuit.

Deze gegevens tonen aan dat de schadefrequentie van de verzekerden van het Tariferingsbureau duidelijk hoger ligt dan de schadefrequentie van de markt. Een slechte sinistraliteit kan nog betekenen dat er één of enkele grote schadegevallen in de portefeuille zitten. Een hoge schadefrequentie betekent dat een verzekeringsportefeuille veel slechte risico's bevat.



C.2.4. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau

Gezien de impact van de categorie Toerisme en zaken, zullen we ons hierna enkel nog op deze categorie toespitsen.

3. Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)

De onderstaande tabel geeft een opdeling van de categorie Toerisme en zaken weer volgens leeftijd van de verzekeringsnemer (of van de bestuurder waarop getarifeerd werd in geval er meerdere bestuurders opgegeven werden).

2015	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
18 - 20 jaar	429	21,2%	3.000	636	58%
21 - 22 jaar	927	16,3%	5.805	946	85%
23 - 25 jaar	1.982	14,4%	4.450	640	67%
26 - 75 jaar	15.197	13,8%	4.017	554	86%
> 75 jaar	1.115	16,2%	2.236	363	64%
TOTAAL	19.650	14,3%	4.009	572	81%

C.3.1. – Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)

Uit de tabel blijkt duidelijk de hogere schadefrequentie voor de jonge verzekeringsnemers tot de leeftijd van 22 jaar in vergelijking met de andere verzekeringsnemers. Deze jongeren hebben een schadefrequentie van 17,8 %.

Indien we de groep van verzekeringsnemers tussen 18 en 22 jaar, die zich verzekeren via het Tariferingsbureau, vergelijken met hun leeftijdsgenoten, die zich via de markt verzekeren, dan blijkt dat de schadefrequentie voor het Tariferingsbureau maar liefst zes procentpunten hoger ligt dan deze van de markt. Voor de via de markt verzekerde jongeren van 18 tot 22 jaar bedraagt de schadefrequentie 12,0 % in 2014.

De categorie 26 – 75 jaar heeft een schadefrequentie van 13,8 % en de verzekeringsnemers >75 jaar hebben een schadefrequentie van 16,2 %. Deze oudere verzekeringsnemers hebben wel een duidelijk lagere gemiddelde schadelast.

De volgende tabel geeft de koppeling tussen leeftijdsklasse en geslacht weer.

	18 - 25			16 - 75			> 75		
	VJ* (#)	Freq.**	ZP***	VJ (#)	Freq.	ZP	VJ (#)	Freq.	ZP
Vrouw	667	13%	226	4.711	15%	577	368	21%	620
Man	2.670	17%	847	10.485	13%	543	747	14%	205
TOTAAL	3.337	16%	724	15.196	14%	554	1.115	16%	363
VJ*	=	verzekeringsjaren							
Freq.**	=	schadefrequentie							
ZP***	=	zuivere premie							

C.3.2. – Leeftijdsklasse en geslacht (Toerisme et zaken)

Slechts 29 % van de verzekeringsnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerd hebben, zijn van het vrouwelijke geslacht. Bij de jongste groep verzekerden is 20 % van de verzekerden een vrouw, terwijl het aandeel in de leeftijdscategorie >75 jaar groter is, namelijk 32 %.

In 2015 ligt de schadefrequentie bij vrouwelijke verzekeringsnemers (15,0 %) opvallend genoeg iets hoger dan die van de mannelijke verzekeringsnemers (14,0 %). Bij mannen ligt de schadefrequentie het laagst voor de categorie '26-75 jaar' en het hoogst voor de categorie '18-25 jaar', terwijl bij vrouwen juist de schadefrequentie het laagst ligt voor de categorie '18-25 jaar'. De categorie '>75 jaar' heeft bij vrouwen de hoogste schadefrequentie.

Bij analyse van de totale steekproef in 2015 blijkt dat mannen (585 euro) een hogere zuivere premie hebben dan vrouwen (538 euro).

4. Verval van het recht tot sturen / verzwarende omstandigheden (Toerisme en zaken)

Uit onderstaande tabel volgt dat 16,4 % van de verzekeringsnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekeren minstens 1 maal een verval van rijbewijs heeft gehad gedurende de drie jaren voor de onderschrijving van het contract.

2015		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verval van Rijbewijs	0	16.417	14,6%	4.172	610	89%
	1	2.665	11,9%	3.159	375	49%
	2	466	14,6%	2.463	359	39%
	3+	100	18,6%	2.953	550	48%

C.4.1. – Verval van rijbewijs (Toerisme et zaken)

De schadefrequentie voor verzekeringsnemers zonder verval van rijbewijs bedraagt 14,6 %. Dit is niet de laagste schadefrequentie van alle categorieën. Bij 1 keer verval van rijbewijs is de schadefrequentie 11,9 %. De schadefrequentie van de categorie '3 of meer maal verval van rijbewijs' bedraagt 18,6 %. Verzekeringsnemers met één keer verval van rijbewijs die door het Tariferingsbureau verzekerd zijn, rijden misschien voorzichtiger om zodoende terug een verzekering te vinden op de reguliere markt.

De hoogste zuivere premie is in 2015 terug te vinden in de categorie ‘geen verval van rijbewijs’ evenals de hoogste sinistraliteit (89 %).

Onderstaande tabel toont aan dat 5,7 % van de verzekeringsnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerden minstens één maal een verzwarende omstandigheid gepleegd heeft.

2015		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verzwarende omstandigheden	0	18.567	14,4%	3.903	562	80%
	1+	1.115	12,2%	5.958	727	101%

C.4.2. – Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken)

De verzekeringsnemers met één of meer verzwarende omstandigheden hebben, in vergelijking met anderen, een lagere schadefrequentie, een hogere gemiddelde schadelast, een hogere zuivere premie en een hogere sinistraliteit.

5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel, heeft 12,9 % van de verzekerden via het Tariferingsbureau, het rijbewijs minder dan 4 jaren geleden verkregen. Het gros van de verzekeringsnemers aangesloten bij het Tariferingsbureau, namelijk 59,3 %, zijn verzekeringsnemers die al langer dan 10 jaar een rijbewijs bezitten.

De onderstaande tabel toont aan dat verzekeringsnemers die hun rijbewijs minder dan 1 jaar hebben, een schadefrequentie van 28,7 % hebben. De schadefrequentie daalt naarmate de verzekeringsnemer langer over een rijbewijs beschikt. Vanaf 4 jaar rijbewijs ligt de schadefrequentie onder de 15 %. De verzekerden die minder dan een jaar over hun rijbewijs beschikken, hebben meer kans op een ongeval dan de verzekerden die hun rijbewijs al langer bezitten.

Bij de gemiddelde schadelast is deze lijn niet terug te vinden. Gemiddeld gezien gebeurden in 2015 de zwaarste schadegevallen bij de personen uit de categorie meer dan 10 jaar rijbewijs, gevolgd door de verzekerden die tussen 4 en 10 jaar in het bezit zijn van hun rijbewijs.

2015		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal jaren rijbewijs	< 1	216	28,7%	3.198	918	108%
	1 - 3	2.318	17,8%	3.715	660	69%
	4 - 10	5.462	14,3%	3.736	533	66%
	> 10	11.658	13,3%	4.256	565	94%

C.5. – Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken)

6. Schadeverleden (Toerisme en zaken)

In de onderstaande tabel zijn de schadestatistieken uitgesplitst over het aantal schadegevallen in fout gedurende de vijf laatste jaren op het moment van het onderschrijven van de verzekering. De schadefrequentie stijgt als het aantal schadegevallen in fout gedurende de vijf laatste jaren toeneemt. Er is dus een positief verband tussen het aantal schadegevallen dat iemand in het verleden veroorzaakt heeft, en het aantal schadegevallen dat hij in de toekomst zal veroorzaken. Hoe meer schadegevallen iemand reeds veroorzaakt heeft, hoe groter de kans op een nieuw schadegeval in de nabije toekomst.

In 2015 zijn de hoogste zuivere premie, de hoogste schadefrequentie en de hoogste sinistraliteit terug te vinden in de categorie '4 of meer ongevallen in fout'.

2015		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal schadegevallen in fout	0	4.974	12,0%	3.270	392	72%
	1	5.911	12,4%	2.816	349	54%
	2	5.041	14,8%	3.465	512	66%
	3	2.634	16,6%	6.680	1.108	128%
	4+	1.122	26,6%	5.800	1.541	151%

C.6. – Schadeverleden (Toerisme et zaken)

D. Analyse tariferingsbureau per voorvalsjaar

In deel C. werden de schadestatistieken van 2015 in eerste observatie geanalyseerd. Hierbij werd de schadefrequentie en de sinistraliteit berekend uitgaande van de schadegevallen voorgevallen in 2015 en geëvalueerd einde 2015. Indien de schadefrequentie en de sinistraliteit niet enkel op het einde van het jaar zelf worden bepaald, maar ook op het einde van de volgende jaren dan valt op dat de schadefrequentie en sinistraliteit nog aanzienlijk evolueren.

Waarnemingsjaar	Schadefrequentie voor aansprakelijke schadegevallen				
	1e obs	2e obs	3e obs	4e obs	5e obs
2011	15%	18%	18%	18%	18%
2012	15%	16%	17%	17%	
2013	15%	18%	18%		
2014	14%	17%			
2015	15%				

D.1. – Schadefrequentie per voorvalsjaar en observatiejaar

Uit tabel D.1. volgt dat de schadefrequentie voor 2014 geëvalueerd einde 2014 (of situatie 2014 in eerste observatie) 14 % bedraagt. De schadefrequentie voor

2014 geëvalueerd einde 2015 (of situatie 2014 in tweede observatie) bedraagt 17 %.

Tabel D.1. geeft aan dat de schadefrequentie voor de verschillende jaren tussen eerste en tweede observatie toeneemt met 2 à 3 % en in volgende observaties vrij stabiel blijft.

Evolutie sinistraliteit per waarnemingsjaar					
Waarnemingsjaar	1e obs	2e obs	3e obs	4e obs	5e obs
2011	60%	74%	74%	72%	70%
2012	83%	96%	114%	118%	
2013	76%	128%	130%		
2014	66%	95%			
2015	75%				

D.2. – Sinistraliteit per voorvalsjaar en observatiejaar

Uit tabel D.2. volgt dat de sinistraliteit voor 2014 geëvalueerd einde 2014 (of situatie 2014 in eerste observatie) 66 % bedraagt. De sinistraliteit voor 2014 geëvalueerd einde 2015 (of situatie 2014 in tweede observatie) ligt een stuk hoger en bedraagt 95 %. De voorzieningen voor de schadegevallen voorgevallen in 2014 werden einde 2014 dus te laag ingeschat.

Tabel D.2. geeft aan dat de sinistraliteit voor de verschillende jaren van eerste naar volgende observaties aanzienlijk toeneemt.

Zoals al in sectie C. vermeld werd, dient de sinistraliteit om winstgevend te zijn onder de grens van de 70 % te liggen, aangezien naast de schadelast ook nog de beheerskosten en de commissielonen door de totale effectieve premies dienen vergoed te worden.

Bij evaluatie einde 2015 ligt de sinistraliteit voor de jaren 2012 tot en met 2015 boven de 70 %, wat duidt op verlieslatende resultaten. In 2011 is de sinistraliteit in 5^e observatie gelijk aan 70 %.

E. Financieel verslag

In tabel E.1.1 zijn de belangrijkste financiële gegevens van de activiteiten van het Tariferingsbureau weergegeven.

	2011	2012	2013	2014	2015
Premies	9.042.416	10.626.425	12.393.766	15.072.949	17.477.955
Prestaties en beheer van schadegevallen	7.405.641	7.273.328	9.636.596	9.586.282	10.673.919
Wijziging in technische voorzieningen en technische lasten die moeten worden gerecupereerd.	-1.454.239	1.103.486	6.563.336	8.599.795	8.407.615
Acquisitiekosten en commissie	2.065.311	2.447.283	2.810.235	3.428.361	4.000.545
Bruto saldo van de verzekeringsactiviteiten	1.022.171	-196.628	-6.623.190	-6.573.411	-5.605.345
Administratieve kosten	719.740	897.103	985.791	1.172.972	1.298.659
Netto saldo van de verzekeringsactiviteiten	302.431	-1.093.731	-7.608.981	-7.746.383	-6.904.004
Secretariaat van het Tariferingsbureau	272.485	247.198	125.408	-54.397	237.841
Saldo van de activiteiten van het Tariferingsbureau	29.946	-1.340.929	-7.734.389	-7.691.986	-7.141.845

E.1.1. – Financiële gegevens

Belangrijk in dit verband is het feit dat een boekjaar ook de laatste twee maanden van het voorgaande kalenderjaar omvat en dat dat boekjaar op 31 oktober wordt afgesloten. Het boekjaar 2011 heeft daarom betrekking op de activiteiten die van 1 november 2010 tot 31 oktober 2011 werden uitgevoerd. Op die manier kan men enerzijds rekening houden met de activiteiten van de maanden november en december 2010 en kunnen anderzijds de verzekeraars de resultaten van het Tariferingsbureau in hun eigen jaarrekeningen opnemen, die op 31 december worden afgesloten.

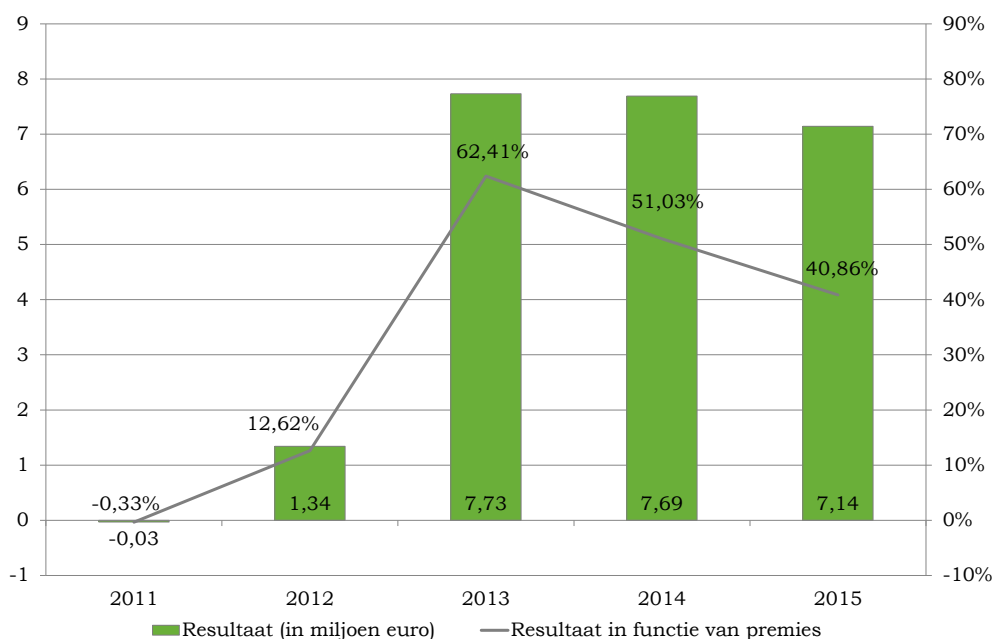
In tegenstelling met sectie D. worden in deze sectie de boekhoudkundige resultaten weergegeven. De uitkeringen van het boekjaar 2011 bevatten alle uitkeringen gedaan van 1 november 2010 tot 31 oktober 2011 voor schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2011 (en dus niet enkel voor de schadegevallen voorgevallen tussen 1 november 2010 tot 31 oktober 2011). De voorzieningen van het boekjaar 2011 zijn de voorzieningen op 31 oktober 2011 voor de schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2011.

In tabel E.1.2 zijn enkele interessante gegevens en ratio's opgenomen, onder meer met betrekking tot de jaarlijkse last van de schadegevallen (uitkeringen en dotaties voor de voorzieningen voor schadegevallen).

	2011	2012	2013	2014	2015
Prestaties en beheer van de schadegevallen	7.405.641	7.273.328	9.636.596	9.586.282	10.673.919
Wijziging in voorzieningen voor schadegevallen	-1.613.527	529.703	5.915.284	7.654.545	7.799.684
Last van de schadegevallen (prestaties + wijzigingen voorzieningen)	5.792.114	7.803.031	15.551.880	17.240.827	18.473.603
Ratio S/P	65,8%	78,8%	130,7%	120,7%	109,2%
Bruto saldo in functie van de premie	11,3%	-1,9%	-53,4%	-43,6%	-32,1%
Netto saldo in functie van de premie	3,3%	-10,3%	-61,4%	-51,4%	-39,5%
Saldo van de activiteiten van het bureau in functie van de premies	0,3%	-12,6%	-62,4%	-51,0%	-40,9%

E.1.2. – Ratio's

Grafiek E.1.3 ten slotte geeft het jaarlijkse verlies (in miljoen euro) en in percentage van de premies weer.



E.1.3. – Resultaat van de activiteiten van het Tariferingsbureau

De grafiek toont dat enkel 2011 met winst wordt afgesloten. De verliezen in 2012 situeren zich in de buurt van 1 miljoen euro, terwijl deze verliezen in 2013, 2014 en 2015 oplopen tot meer dan 7 miljoen euro. Deze bedragen worden gespreid over de verzekeringsondernemingen die de verzekering BA motorrijtuigen in België aanbieden.

In absolute cijfers uitgedrukt, lijkt het verlies misschien aanzienlijk. Toch moet dit resultaat worden gerelativeerd. Ter vergelijking: de schadelast van de

verzekerden bij het Tariferingsbureau bedroeg in 2014 17,2 miljoen euro, terwijl de schadelast van alle verzekerden op de markt 1,6 miljard euro bedroeg. De ongevallen die door de verzekerden van het Tariferingsbureau worden veroorzaakt, vertegenwoordigen dus ongeveer één procent van de kostprijs van alle verkeersongevallen die door de premies van de contracten op de markt worden gedragen.

Een andere vergelijking is de bijdrage ten laste van ieder verzekerd voertuig, die nodig is om het verlies van de activiteiten van het Tariferingsbureau aan te zuiveren. Zonder gebruik te willen maken van erg gecompliceerde berekeningen en rekening houdend met ongeveer 7,1 miljoen verzekerde voertuigen, kan dit bedrag² op 1,1 euro worden geschat voor 2014.

De kostprijs van de schadegevallen die waren veroorzaakt door niet-verzekerde bestuurders bedroeg 22,5 miljoen euro in 2014³, wat overeenstemt met een bijdrage van 3,3 euro per verzekerd voertuig.

² Uiteraard gaat het hier om een gemiddelde, want de bijdragen verschillen naargelang van het type voertuig.

³ Belgische Gemeenschappelijk Waarborgfonds, Verslag 2014, p. 11.

Bijlage Tabellen met cijfergegevens, opgesplitst per jaar

Alle lijnen in de tabellen vanaf de lijn “Aanvaarde offertes”, hebben enkel betrekking op de aanvaarde offertes.

- 2011

2011	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	16.081	13.586	577	1.401	236	87	194	2.487	10.370	721
Aantal bestuurders	17.229	14.530	594	1.509	280	98	218	2.662	11.098	762
Tussenpersonen	14.982	12.603	551	1.325	229	87	187	2.344	9.572	680
Aanvaarde offertes	12.446	10.613	384	1.026	190	73	160	1.837	8.123	646
Hernieuwingen	7.390	6.346	199	612	95	37	101	854	5.021	466
Gemiddeld vermogen	68,2	67,4		78,3	96,4	85,5		65,9	68,0	64,4
Gemiddelde bonus-malus		12,3						15,1	12,0	8,9
Mannen	9.709	8.013	341	961	170	70	154	1.583	5.963	467
Vrouwen	2.706	2.593	38	65	2	2	6	254	2.160	179
Gemiddelde leeftijd	42,9	42,8	40,4	43,1	45,2	51,8	49,0	23,2	44,1	82,0
Minder dan 26 jaar	2.039	1.837	87	94	12	2	7	1.837		
Van 26 tot 75 jaar	9.681	8.123	278	907	160	65	148		8.123	
Meer dan 75 jaar	695	646	14	25	0	5	5			646
Aantal vervallen	2.579	2.231	83	213	2	12	38	495	1.716	20
Aantal dossiers met verval	2.081	1.805	67	173	2	9	25	387	1.399	19
Aantal verzw. omstandigheden	1.012	876	26	89	0	1	20	192	668	16
Aantal dossiers met verzw. omst.	957	828	25	85	0	1	18	181	631	16
Aantal ongevallen	20.378	17.546	445	1.743	156	175	313	3.131	13.394	1.021
Aantal dossiers met ongeval	9.812	8.540	230	803	59	55	125	1.592	6.472	476
Jaarlijkse betaling uitgesloten	4.110	3.522	203	289	17	35	44	508	2.693	315
Gemiddelde premie	992	987	371	1.288	1.984	254	102	1.375	919	736
Aantal dossiers met vrijstelling	3.363	2.627	102	341	190	35	68	449	2.031	147

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer meer dan 75 jaar

• 2012

2012	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	17.506	14.755	685	1.445	272	117	232	2.692	11.254	796
Aantal bestuurders	18.827	15.788	702	1.611	320	138	268	2.890	12.033	851
Tussenpersonen	16.245	13.626	662	1.364	253	117	223	2.534	10.328	752
Aanvaarde offertes	13.869	11.843	468	1.070	219	80	189	2.062	9.052	718
Hernieuwingen	8.255	7.089	222	618	151	44	131	995	5.576	507
Gemiddeld vermogen	69,1	68,1		83,5	94,8	88,3		67,0	68,6	65,6
Gemiddelde bonus-malus		11,7						14,4	11,3	8,8
Mannen	10.687	8.803	411	1.001	213	78	181	1.770	6.534	499
Vrouwen	3.160	3.029	54	67	3	2	5	292	2.518	219
Gemiddelde leeftijd	43,0	42,9	39,4	43,4	46,0	48,6	48,9	23,2	44,3	82,3
Minder dan 26 jaar	2.307	2.062	98	114	15	8	10	2.062		
Van 26 tot 75 jaar	10.772	9.052	354	933	201	65	167		9.052	
Meer dan 75 jaar	768	718	13	21	0	7	9			718
Aantal vervallen	3.083	2.614	111	288	6	10	54	542	2.051	21
Aantal dossiers met verval	2.469	2.122	77	222	4	8	36	431	1.671	20
Aantal verzw. omstandigheden	1.062	930	33	77	4	6	12	204	711	15
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.003	877	31	73	4	6	12	195	668	14
Aantal ongevallen	22.343	19.302	473	1.807	217	196	348	3.439	14.699	1.164
Aantal dossiers met ongeval	10.832	9.470	256	828	83	57	138	1.751	7.184	535
Jaarlijkse betaling uitgesloten	4.765	4.118	222	333	9	35	48	568	3.202	344
Gemiddelde premie	972	966	385	1.276	2.091	245	105	1.347	897	739
Aantal dossiers met vrijstelling	3.662	2.869	131	334	205	39	84	480	2.198	181

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer meer dan 75 jaar

• 2013

2013	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	23.308	19.974	791	1.815	267	153	308	3.604	15.283	1.075
Aantal bestuurders	25.088	21.406	846	1.958	298	216	364	3.899	16.340	1.155
Tussenpersonen	21.508	18.349	762	1.696	252	153	296	3.406	13.920	1.011
Aanvaarde offertes	19.033	16.482	594	1.372	207	135	243	2.851	12.636	985
Hernieuwingen	11.172	9.672	303	803	157	63	174	1.339	7.616	708
Gemiddeld vermogen	70,3	137,3		84,3	101,4	141,5		66,9	138,1	65,6
Gemiddelde bonus-malus		10,5						14,1	9,9	8,1
Mannen	14.461	12.107	530	1.276	184	133	231	2.382	9.010	715
Vrouwen	4.529	4.365	62	77	13	1	11	469	3.626	270
Gemiddelde leeftijd	42,9	84,3	41,5	42,9	47,6	46,5	46,4	23,2	85,6	82,4
Minder dan 26 jaar	3.185	2.851	119	153	17	23	22	2.851		
Van 26 tot 75 jaar	14.760	12.636	449	1.179	179	104	213		12.636	
Meer dan 75 jaar	1.045	985	24	21	1	7	7			985
Aantal vervallen	4.110	3.540	150	325	4	39	52	688	2.823	29
Aantal dossiers met verval	3.280	2.852	114	251	4	23	36	569	2.256	27
Aantal verzw. omstandigheden	1.302	1.137	46	93	6	6	14	249	857	31
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.235	1.074	44	91	6	6	14	241	804	29
Aantal ongevallen	29.535	25.711	598	2.196	227	349	454	4.597	19.612	1.502
Aantal dossiers met ongeval	14.644	12.885	351	1.030	88	107	183	2.413	9.753	719
Jaarlijkse betaling uitgesloten	7.014	6.131	291	442	8	53	89	858	4.783	482
Gemiddelde premie	936	1.720	384	1.281	2.048	265	106	1.328	1.646	730
Aantal dossiers met vrijstelling	4.660	3.708	151	433	206	73	89	630	2.846	226

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer meer dan 75 jaar

• 2014

2014	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	28.269	23.991	891	2.170	438	209	570	4.284	18.395	1.276
Aantal bestuurders	30.649	26.181	949	2.306	303	270	640	4.749	19.914	1.498
Tussenpersonen	26.345	22.254	853	2.047	425	208	558	4.093	16.924	1.203
Aanvaarde offertes	22.935	19.644	644	1.653	337	170	487	3.371	15.106	1.143
Hernieuwingen	15.058	12.816	403	1.108	284	121	326	1.908	10.018	878
Gemiddeld vermogen	71,8	70,2		82,2	144,5	142,9		68,0	71,0	66,4
Gemiddelde bonus-malus		9,8						13,6	9,2	7,8
Mannen	16.939	14.075	555	1.531	200	163	415	2.750	10.545	780
Vrouwen	5.786	5.545	61	106	5	1	68	621	4.561	363
Gemiddelde leeftijd	42,7	42,7	40,1	42,2	50,0	48,8	44,5	23,2	44,0	82,3
Minder dan 26 jaar	3.781	3.371	118	203	8	17	64	3.371		
Van 26 tot 75 jaar	17.730	15.106	483	1.409	195	135	402		15.106	
Meer dan 75 jaar	1.214	1.143	15	25	2	12	17			1.143
Aantal vervallen	4.749	4.007	180	407	4	26	125	768	3.199	40
Aantal dossiers met verval	3.810	3.251	139	314	3	18	85	631	2.584	36
Aantal verzw. omstandigheden	1.376	1.203	44	101	3	5	20	252	926	25
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.309	1.146	43	93	3	5	19	243	879	24
Aantal ongevallen	34.105	29.422	599	2.531	516	258	779	4.918	22.711	1.793
Aantal dossiers met ongeval	17.053	14.872	351	1.215	146	100	369	2.662	11.375	835
Jaarlijkse betaling uitgesloten	8.878	7.706	332	588	12	73	167	1.039	6.060	587
Gemiddelde premie	928	906	398	1.226	2.820	272	433	1.297	832	720
Aantal dossiers met vrijstelling	5.474	4.119	174	461	455	100	165	646	3.186	267

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer meer dan 75 jaar

• 2015

2015	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	32.712	27.758	1.028	2.804	465	209	448	4.755	21.444	1.519
Aantal bestuurders	36.519	31.432	1.046	2.945	327	262	507	5.266	24.063	2.082
Tussenpersonen	30.617	25.849	983	2.691	451	206	437	4.557	19.824	1.430
Aanvaarde offertes	26.310	22.620	709	2.105	371	177	328	3.794	17.438	1.353
Hernieuwelingen	16.683	14.406	368	1.283	279	125	222	2.045	11.350	987
Gemiddeld vermogen	72,4	71,0		80,6	151,8	133,1		69,4	71,6	67,7
Gemiddelde bonus-malus		9,4						13,5	8,7	7,5
Mannen	19.278	16.027	611	1.959	196	175	310	3.044	12.065	918
Vrouwen	6.758	6.558	63	118	5	1	13	750	5.373	435
Gemiddelde leeftijd	42,8	42,8	39,7	42,3	45,8	47,7	44,7	23,3	44,0	82,3
Minder dan 26 jaar	4.247	3.794	151	243	7	19	33	3.794		
Van 26 tot 75 jaar	20.369	17.438	509	1.800	193	150	279		17.438	
Meer dan 75 jaar	1.420	1.353	14	34	1	7	11			1.353
Aantal vervallen	5.291	4.479	179	502	5	26	100	858	3.579	42
Aantal dossiers met verval	4.362	3.719	142	407	5	21	68	714	2.965	40
Aantal verzw. omstandigheden	1.472	1.285	34	135	0	6	12	285	962	38
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.405	1.231	34	122	0	6	12	276	918	37
Aantal ongevallen	37.488	32.540	614	3.105	301	351	577	5.327	25.197	2.016
Aantal dossiers met ongeval	19.037	16.711	351	1.510	120	99	246	2.923	12.816	972
Jaarlijkse betaling uitgesloten	10.333	9.050	351	766	8	63	95	1.176	7.154	706
Gemiddelde premie	912	886	383	1.179	2.999	274	105	1.290	810	712
Aantal dossiers met vrijstelling	6.128	4.507	202	629	531	111	148	710	3.456	293

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringsnemer meer dan 75 jaar