



Nederland klaar voor een hernieuwde telematicarevolutie?

In markten zoals Italië, het VK en de VS is telematica allang *business as usual*. Dit is met name vanuit betaalbaarheid gegroeid. Voor jongeren is een betaalbare autoverzekering zónder telematica in die markten lastig te krijgen. De telematicapolis is geen optie, maar de enige realistische toegang tot verzekering.

Die prikkel verklaart ook waarom Nederland afwijkt: hier is de betaalbaarheidsdruk veel kleiner. Meerdere Nederlandse verzekeraars experimenteerden met telematica, maar geen product veroverde een substantieel marktaandeel. De positieve uitschieter is het Veilig Rijden product van de ANWB-verzekeringen: profiterend van een betrouwbaar merk en sterk product heeft het in 10 jaar 250.000 verschillende klanten geholpen. Dit heeft geleid tot een lagere schadelast en lagere verzekeringskosten voor klanten die veilig rijden.

Ondertussen begint telematica in Nederland aan een nieuwe opleving door technische-, strategische- en marktontwikkelingen, die hieronder worden uitgelicht.

Telematicatechniek is fors goedkoper en gebruiksvriendelijker geworden: voertuigen slaan automatisch OEM-data op, smartphones meten onafhankelijk en steeds nauwkeuriger, en platformen koppelen en standaardiseren uiteenlopende databronnen. De dure black box is niet langer nodig.

Minstens zo zwaar weegt de **strategische** pijler. De positie van een verzekeraar in het ecosysteem wordt bepaald door de kracht van de klantrelatie en het vermogen om individuele omstandigheden en karakteristieken te beprijzen. Dit vereist specifieke capabilities en data die je alleen tijdig opbouwt. Wie te laat begint, riskeert de boot te missen en te verworden tot inwisselbare risicodrager, terwijl de waarde verschuift naar partijen die data en klant wél beheren. Verschillende OEMs maken er geen geheim van data te verzamelen om (op termijn) verzekeringsproducten aan te kunnen bieden. De markt verandert door de nieuwe spelers en tijdig anticiperen is nodig om mee te kunnen komen. Wanneer de voorsprong (data) is vergeven, is inhalen zeer kostbaar.

Vooruitkijkend speelt mee dat de **motorrijtuigenmarkt** scherp competitief is. De premies blijven onder druk door ontwikkelingen in letselschade, loonkosten en prijzen van onderdelen. Ruimte voor premiestijging is beperkt. Om bij te blijven moeten verzekeraars sturen op twee sporen:

- (1) kostenefficiëntie (onder andere met AI) en
- (2) verbetering van de schadelast, bestaande uit
 - (2a) underwriting van goede risico's én
 - (2b) de schadelast binnen de portefeuille te verlagen.

Telematica draagt aan deze doelen bij: objectieve data van een schade-event versnellen schadeafhandeling en fraudedetectie (kosten), individueel rijgedrag scherpt selectie en beprijzing aan (underwriting), en coaching en beloning verbeteren het gedrag van bestaande klanten (schadelast).

DE ACTUARIS

Het uitrollen van een succesvol telematicaproduct verloopt in fases. PwC's *Global Pricing Benchmark 2026* schetst een UBI-*happy flow* van c. 4 jaar. Waar in het begin de methode leunt op externe databronnen en kalibraties, verschuift het gewicht stapsgewijs naar intern opgebouwde assets. Tegelijkertijd evolueren, naarmate het vertrouwen in de data groeit, telematica risico factoren van add-ons naar de basis

van het claim *frequency* model. Na verloop van tijd is het ook mogelijk telematica risk factors aan het claim *severity* model toe te voegen.

Het is aan de actuaris deze stappen te begeleiden. Daarnaast bewaakt de actuaris de portefeuille tijdens het proces: is de segmentatie uitlegbaar en eerlijk, blijft de portefeuille in balans, en houden de aannames stand?

TELEMATICA ALS RISICOFACITOR

Het verbeteren van pricingmodellen helpt om risico's eerlijker te segmenteren en premies scherper vast te stellen. Hiervoor worden traditioneel factoren gebruikt zoals voertuigkenmerken, leeftijd, regio en schadevrije jaren. Telematica vormt hierop meer dan alleen een aanvulling.

Als actuarissen weten we dat veel van de factoren die we gebruiken indirect effect hebben op de schadelast. Leeftijd is een proxy voor ervaring, inzicht in verkeerssituaties en gedrag. Voertuigkenmerken zijn (onder andere) een proxy voor hoe vaak en in welke context een auto wordt gebruikt. Telematica meet het gedrag van de verzekerde in het verkeer en zit daarmee veel dichterbij de daadwerkelijke oorzaak van ongevallen.

In de Nederlandse markt wordt voor het meten van gedrag gebruik gemaakt van de schadevrije jaren. In modellen zonder rijscore is dit de belangrijkste voorspeller van het aantal WA-schades op basis van modelimpact. Een nadeel van deze methode is dat we alleen de uitkomst van de voorgaande jaren beoordelen. In de praktijk zien we dat de schadekansen zo laag zijn dat meeste verzekerden uiteindelijk het maximale aantal schadevrije jaren bereiken terwijl we weten dat er weldegelijk verschillen bestaan in rijvaardigheid.

Door middel van telematica is het mogelijk om een completer beeld te vormen van het rijgedrag van alle klanten en op groepsniveau te beoordelen welk gedrag tot schadelast leidt. Het rijgedrag wordt binnen ANWB Veilig Rijden gemeten in vier componenten: snelheid, remmen, bochten en optrekken. Al deze componenten hebben voorspellende waarde voor zowel WA- als cascoschades, voor schade-frequentie en schadelast.

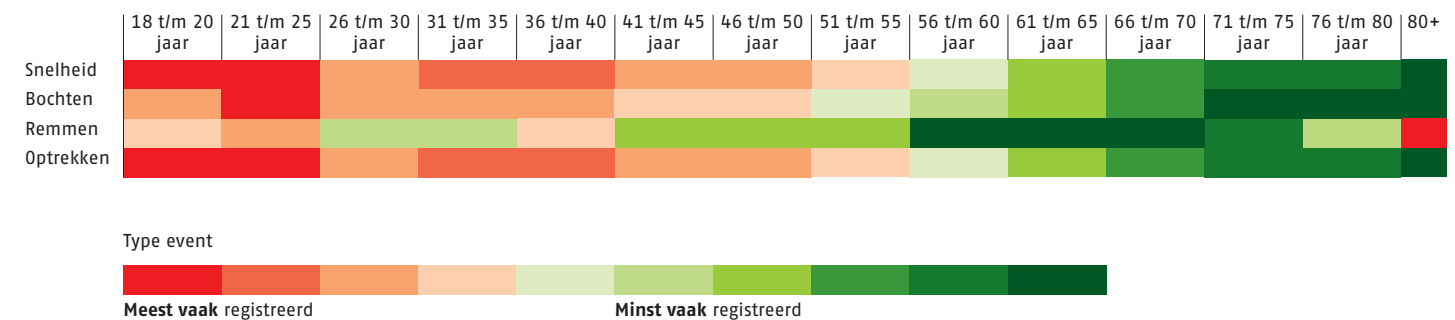
De componenten vormen samen een rijscore. Deze rijscore is de belangrijkste voorspeller van WA-schadefrequentie op basis van modelimpact en vervangt hiermee een groot stuk van de voorspelkracht van schadevrije jaren.

Hoewel oorspronkelijke telematica-proposities in andere markten vaak ontwikkeld zijn om jongeren verzekeraar te houden, ziet de ANWB juist een brede doelgroep van jong tot oud (zie onderstaand figuur). De rijscore brengt ons dus dichterbij de oorzaak van schades voor alle doelgroepen.

SLEUTEL TOT SUCCES

Vanuit Drive Safe Assistance zien we dat het succesvol toepassen van een rijgedrag product meer is dan alleen de inzet van technologie. Het gaat om de combinatie van elementen waarvan de samenhang moet kloppen. ANWB Veilig Rijden is hiervan een goed voorbeeld.

Events (aantal per 1000 km)



• De **techniek** vormt de basis. Metingen moeten correct zijn en de automobilist moet zich herkennen in het gemeten rijgedrag. Daarnaast moet de techniek weinig gedoe opleveren voor de gebruiker.

• **Rijgedrag** staat centraal. Rijgedrag gaat over een periode, niet over incidenten. Een keer hard remmen om een ongeval te vermijden is geen onveilig rijgedrag. Hard remmen bij iedere bocht of kruising is dat wel. Het sturen op gedrag in plaats van incidenten leidt zowel tot een zuiverdere inschatting van hoe iemand, als tot herkenbaarheid en acceptatie van automobilisten zelf.

• De **context** waar rijgedrag plaatsvindt zegt ook veel over de mate van (on) veiligheid en het risico op ongevallen. Honderd kilometer per uur op de snelweg is veelal prima, dat geldt niet voor dezelfde snelheid op een woonerf.

• Het **belonen** van veilig rijgedrag is een andere belangrijke randvoorwaarde. Tests laten zien dat zonder beloning de effecten op het rijgedrag kleiner zijn. De positieve prikkel van beloning is een essentieel onderdeel. Het zorgt voor inzicht en bewustwording en daarmee tot veiliger rijgedrag en hogere rijcores.

• Het **coachen** van automobilisten waarbij sprake is van verslechterend rijgedrag is een aspect dat aantoonbaar tot betere resultaten leidt. Dit moet niet overkomen als opheffen vingertje, maar als een spiegel ter bewustwording. Bij jongere doelgroepen leidt coaching in 85% van de gevallen tot structureel verbeterd rijgedrag.

• **Privacy** speelt, terecht, vaak een belangrijke rol in discussies over telematica. Transparantie over het gebruik van data en zorgvuldigheid in het toepassen daarvan zijn randvoorwaardelijk.

• Een gedragsverzekering, ondersteund door techniek, is anders dan standaard producten: meer uitleg, andere klantenvragen, andere uitdagingen. Daarin schuilt ook een kans om te onderscheiden met een passende commerciële aanpak en kennis en kunde voor goede **klantondersteuning**.

Telematica is daarmee geen technisch speeltje, maar een ontwikkeling die raakt aan de kern van verzekeren: risico beter begrijpen, gedrag positief beïnvloeden en premie eerlijker laten aansluiten op werkelijkheid. De actuaris heeft hierbij de rol die data vertaalt naar uitlegbare, beheerste en toekomstbestendige verzekeringsoplossingen. ■

USAGE BASED INSURANCE OF TELEMATICA?

De termen *Usage Based Insurance* (UBI) en *telematica* worden vaak door elkaar gebruikt, maar duiden niet hetzelfde aan. **Usage Based Insurance** is het verzekeringsprincipe dat de premie wordt afgestemd op werkelijk gebruik en gedrag, in plaats van uitsluitend op statische kenmerken als leeftijd, woonplaats en voertuigtype. **Telematica** is de techniek: de combinatie van sensoren en dataverwerking (IoT) waarmee het rijgedrag van een voertuig wordt gemeten, via een OEM-systeem, een smartphone, een tag of een los kastje.

Drs. M. Roos (links) is oprichter en directeur van Drive Safe Assistance, een initiatief van ANWB.

R. Getkate AAG (midden) is Pricing Actuaris bij Unigarant (ANWB).

R. van Buuren MSc is Senior Manager Risk Modelling bij PwC.

