

Vergaderjaar 2018–2019

31 521

Taxibeleid

Nr. 114

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2019

In het Algemeen Overleg Verzekeringen taxichauffeurs d.d. 17 april 2019 (Kamerstuk 31 521, nr. 113) heb ik toegezegd een brief naar de Kamer te sturen waarin de informatie die is toegezegd in de brief van 18 maart 2019¹ (de uitvraag onder de leden van het Verbond van Verzekeraars (het Verbond)) is opgenomen. In het verlengde daarvan heb ik toegezegd een overzicht op te nemen van de markt van verzekeraars voor taxichauffeurs en de trend daarbinnen. Ten slotte heb ik toegezegd de resultaten van de dialoogsessie van het Verbond van Verzekeraars over de problematiek op de taxiverzekeringmarkt op te nemen in de brief. Verder is in het VAO Verzekeringen taxichauffeurs d.d. 24 april 2019 (Handelingen II 2018/19, nr. 79, item 2) een motie aangenomen van de leden Laçin en Gijs van Dijk om mij in overleg met de taxisector en verzekeraars in te spannen dat de markt voor taxiverzekeringen niet verder verschaalt of onbetaalbaar wordt en de Tweede Kamer voor het zomerreces van 2019 hierover te informeren.² In deze brief zal ik ingaan op de informatie over de markt van taxiverzekeringen en informeer ik u mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de dialoogsessie en de vervolgstappen.

Markt voor taxiverzekeringen

In de brief van 18 maart (Kamerstuk 31 521, nr. 107) heb ik aangegeven dat het Verbond een uitvraag heeft gedaan onder haar leden naar ontwikkelingen in de markt voor taxiverzekeringen. Hieronder wordt ingegaan op de ontwikkelingen die uit die uitvraag naar voren zijn gekomen. Volgens de cijfers van het RDW staan 41.698 voertuigen als taxi geregistreerd.³ Het Verbond geeft aan dat uit de gegevens van verzekeraars blijkt dat ongeveer 75% actief is in contract-taxivervoer en 25% werkzaam als straattaxi.

¹ Kamerstuk 31 521, nr. 107

² Kamerstuk 31 521, nr. 112

³ Dit aantal wijkt af van het in het verslag van de dialoogsessie genoemde aantal van 27.000 dat is gebaseerd op het aantal voertuigen met geactiveerde boordcomputer.

Aanbod van taxiverzekeringen

Uit informatie die ik van het Verbond heb ontvangen blijkt dat er in 2018 acht Nederlandse verzekeraars waren die taxi's verzekerden. Drie daarvan verzekerden alle taxi's, waaronder straattaxi's. In 2019 zijn er nog twee van die verzekeraars voor alle taxi's actief. Deze aantallen gelden in het bijzonder voor een aantal grote steden. Daarbuiten kan sprake zijn van een iets groter aanbod. Als naar de afgelopen jaren wordt gekeken dan is sprake van een dalende trend in het aanbod. Als naar de afgelopen decennia wordt gekeken, is de situatie in 2019 niet zonder meer afwijkend. In de jaren '90 is er langere tijd maar één aanbieder op de markt voor verzekeringen van straattaxi's actief geweest.

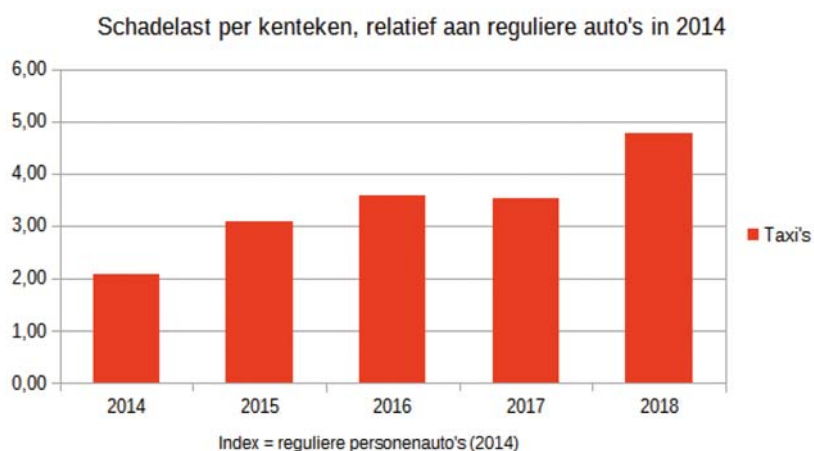
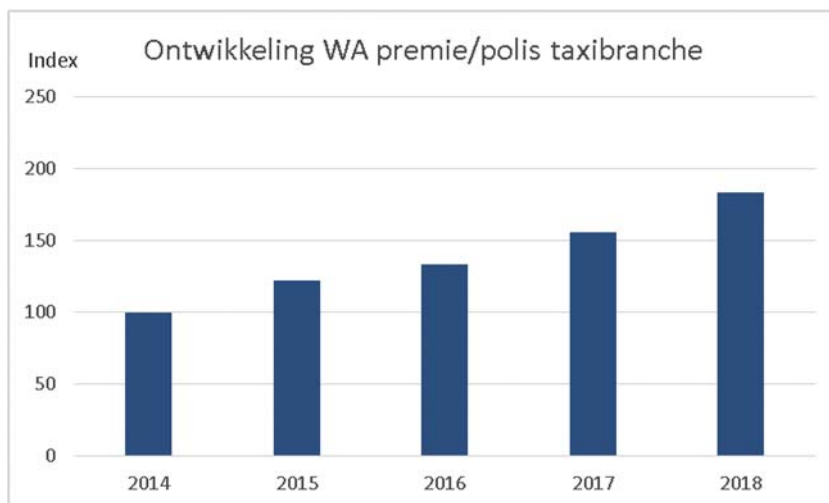
Voor een goed begrip van het beperkte aanbod voor taxiverzekeringen voor straattaxi's, is het beperkte aantal verzekeringsnemers (inschatting is 6.000–7.000) van belang. Daarnaast is het gegeven relevant dat incidentele ernstige ongevallen een relatief grote invloed hebben op de totale schadelast. In combinatie met de kleine populatie maakt dit de schadelast volatiel. Het is weinig aantrekkelijk voor verzekeraars om als concurrent op die markt toe te treden; meer verzekeraars betekent ook minder verzekerden per verzekeraar, wat de volatiliteit van de schadelast per verzekeraar doet toenemen. Die onzekerheid dwingt verzekeraars tot het aanhouden van hogere financiële voorzieningen wat een premieverhogend effect zou kunnen hebben. Een groter aantal aanbieders hoeft dus niet altijd in het voordeel van de verzekeringsnemer te zijn.

Het gebruik van intermediairs kan de toegang tot het aanbod van taxiverzekeringen vergroten. De praktijk laat zien dat Nederlandse taxiondernemingen vaak gebruik maken van het intermediair voor het vinden van een verzekeraar. Dit leidt in sommige gevallen tot de ontsluiting van een breder aanbod, waarbij in een enkel geval het mogelijk is om het risico door een buitenlandse verzekeraar te laten dekken.

Premie- en schadeontwikkeling

De premies voor taxiverzekeringen zijn meegestegen met de schadelast, maar in mindere mate. Uit de cijfers over de jaren 2014–2018 van Verbond (zie de grafieken hieronder), blijkt dat de premies bijna zijn verdubbeld en de schadelast meer dan is verdubbeld.⁴ Daarbij wordt opgemerkt dat de schadelast over de laatste jaren nog zal stijgen, omdat met name de afhandeling van grotere schades langere tijd kan vergen en daarmee pas later zichtbaar wordt. Dit betekent naar alle waarschijnlijkheid dat de premie beduidend minder is gestegen dan de schadelast.

⁴ Wat betreft Casco en WA+-verzekeringen voor taxi's zijn door het instabiele aantal verzekerden en beperkte data geen cijfers beschikbaar.



Het algemene beeld dat naar voren komt uit de uitvraag onder verzekeraars is dat verzekeraars de afgelopen jaren er nog niet in zijn geslaagd de portefeuille taxiverzekeringen rendabel te maken, terwijl dit vanuit prudentieel oogpunt noodzakelijk is. DNB heeft verzekeraars opgeroepen hun portefeuille rendabel te maken en een bij het risico passende premie te rekenen. De hierboven geschetste volatiliteit van de schadelast, heeft ook effect op de premies. Het is mogelijk dat door een incidenteel hoger of lager aantal ernstige ongevallen de schadelast in een bepaald jaar afwijkt van de algemene trend.

Het enkele gegeven dat er sprake is van een stijgende schadelast en een beperkt aantal bieders biedt op zichzelf geen aanknopingspunt voor een oplossing. Hiervoor dienen de bijzondere kenmerken van de taxibranche en taxiverzekeringen te worden gezien. In de dialoogsessie zijn die uitgebreid aan de orde gekomen.

Dialoogsessie

Op 9 mei jl. heeft het Verbond een dialoogsessie georganiseerd met diverse partijen die belang hebben bij of inzicht hebben in de ontwikkelingen in markt voor taxiverzekeringen. Belangrijke aanwezige partijen waren onder andere verzekeraars, vertegenwoordigers van de taxibranche, instanties die over verkeerveiligheid gaan en de betrokken

ministeries.⁵ De gezichtspunten die door de verschillende partijen naar voren werden gebracht hebben een duidelijker licht geworpen op de problematiek.

Ik vind het positief dat het Verbond deze dialoogsessie heeft georganiseerd. Er is grote bereidheid bij de betrokken partijen om tot een oplossing te komen. In de bijeenkomst is vrijuit nagedacht over mogelijke oplossingsrichtingen. Het verslag van het Verbond van de dialoogsessie heb ik bij deze brief gevoegd⁶. De les die met name uit de dialoogsessie kan worden getrokken is dat de ontwikkeling van de stijgende premies voor taxiverzekeringen een veelzijdig probleem is, waarvoor geen eenvoudige oplossingen voorhanden zijn. In de bijeenkomst werd door verschillende partijen aangegeven dat meer inzicht nodig is in oorzaken van de gestegen schadelast in de taximarkt. Het Verbond zal met de betrokken partijen verder bilateraal het gesprek aangaan om tot mogelijke oplossingen te komen. Ik zal met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bij deze gesprekken betrokken blijven en we zullen ieder vanuit onze eigen verantwoordelijkheid een adviserende en faciliterende rol blijven vervullen. De sleutel ligt bij het terugdringen van de schadelast en een betere preventie. Hiertoe zullen maatregelen genomen moeten worden die op initiatief van de betrokken partijen tot stand moeten komen. Ik zal er met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor zorgen dat uw Kamer van verdere ontwikkelingen op de hoogte wordt gehouden.

Mede namens, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Financiën,
W.B. Hoekstra

⁵ Aanwezig waren de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Uber, Taxicentrale Amsterdam, het Openbaar Ministerie, verzekeraars, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Adfiz, RDW en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl