

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3003

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretaris van Financiën over *taxichauffeurs die geen verzekering kunnen afsluiten* (ingezonden 5 juli 2018).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën) (ontvangen 28 augustus 2018).

Vraag 1 en 2

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat steeds meer taxichauffeurs voor een verzekering niet meer terecht kunnen bij reguliere verzekeraars, of slechts onder strikte voorwaarden en tegen hogere premies?<sup>1</sup> Wat is uw reactie hierop?

Hoeveel procent van de reguliere- en van zelfstandige taxichauffeurs moet noodgedwongen een verzekering bij De Vereende afsluiten? Welk deel van de taxichauffeurs kan nog bij een reguliere verzekeraar terecht?

Antwoord 1 en 2

Van dit bericht heb ik kennisgenomen. Tussen de 5 en 10% van de reguliere- en zelfstandige taxichauffeurs (tussen 700–800 taxi's) heeft een verzekering bij de Vereende afgesloten. Er zijn nog voldoende verzekeraars die verzekeringen aanbieden voor taxi's en die geen strikte voorwaarden en hoge premies hanteren. Cijfers van het Verbond van Verzekeraars bevestigen dat de reguliere verzekeringsmarkt ruim 90% van deze risico's dekt.

Vraag 3

Klopt het dat het aantal ongelukken en schadegevallen in de taxibranche toeneemt? Zo ja, welke rol heeft volgens u het opengooien van de taximarkt en het toelaten van nieuwe toetreders als Uber-chauffeurs gespeeld in de huidige situatie, met als gevolg een toename van het aantal «onverzekerbare» taxichauffeurs?

Antwoord 3

Dat klopt. Cijfers van het Verbond van Verzekeraars laten zien dat zowel het gemiddelde aantal schades per polis als de gemiddelde schadelast per ongeval is toegenomen. Er zijn geen aanwijzingen dat recentelijk toegetreden taxibedrijven of bemiddelaars in taxidiensten hiervoor verantwoordelijk zijn. Alle taxichauffeurs moeten aan dezelfde eisen voldoen (zie hiervoor ook het antwoord op vraag 7). Deze eisen zijn niet gewijzigd. Er is wel sprake van een

<sup>1</sup> <https://fd.nl/economie-politiek/1260153/verzekeraars-gooien-deur-dicht-voor-taxichauffeurs>

groei in het aantal chauffeurs, beginnende chauffeurs veroorzaken in het algemeen meer schades.

#### Vraag 4

Klopt het dat De Nederlandsche Bank (DNB) autoverzekeraars al jaren vraagt om ofwel de premies te verhogen ofwel te stoppen met verlieslijdende autoverzekeringen, met name in de zakelijke markt?

#### Antwoord 4

DNB heeft de afgelopen jaren meermaals publiekelijk haar zorgen geuit over het structureel verlieslatende karakter van de particuliere en zakelijke autoverzekeringsmarkt.<sup>2</sup> Dit wordt primair veroorzaakt door een concurrerende markt en stijgende schadelasten. Verzekeraars bepalen zelf tegen welke premie zij polissen in de markt zetten. DNB verwacht wel van verzekeraars een bewuste strategie voor wat betreft de verkoop van polissen, waarbij prijsstelling en risicobeheersing worden betrokken.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat verantwoordelijke taxichauffeurs niet mogen leiden onder het vermeende wangedrag van anderen in de sector? Heeft u het verbond van verzekeraars al gesproken over de verantwoordelijkheid van hun leden om taxichauffeurs die zich verantwoord gedragen te verzekeren tegen een redelijk tarief?

#### Antwoord 5

Aan elke schadeverzekering ligt het principe ten grondslag dat de premies van verzekerden die geen schades lijden worden gebruikt om de door andere verzekerden geleden schades te vergoeden (solidariteitsbeginsel). Wel zijn er mogelijkheden voor verzekeraars om verzekerden die een groter risico vormen, zich onverantwoord gedragen of zich onvoldoende inspannen om schades te beperken, meer premie te laten betalen of aan striktere voorwaarden te binden. Deze ontwikkeling is ook zichtbaar bij het afsluiten van verzekeringen voor taxi's. Verzekeraars laten bijvoorbeeld bij de premiestelling meewegen wat het schadeverleden is van een taxichauffeur of -bedrijf. Dit beeld wordt bevestigd door het Verbond van Verzekeraars. Dit hoeft tot op zekere hoogte geen slechte ontwikkeling te zijn. Excessief gedrag kan op deze manier eruit worden gefilterd en andersom kan goed gedrag beloond worden. Zo krijgen bedrijven die maatregelen nemen om risico's binnen hun bedrijf te minimaliseren minder hoge premies bij het afsluiten van een verzekering.<sup>3</sup> Er is echter een spanningsveld tussen het op individueel niveau bepalen van de hoogte van de premie en de voorwaarden en het solidariteitsbeginsel. Het is van belang dat verzekeraars hier goed mee omgaan. Ik zal dit bij het Verbond van Verzekeraars onder de aandacht brengen.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat het onacceptabel is dat taxichauffeurs nu onverzekerd zouden rondrijden of dat gedaan hebben?<sup>4</sup>

#### Antwoord 6

Ja. Buiten het feit dat het zonder meer onacceptabel is dat deze chauffeurs bewust in strijd met de wet handelen, worden hiermee ook financiële risico's afgewenteld op derden. Als deze chauffeurs ongevallen met grote schades veroorzaken, zal een groot deel van hen ongetwijfeld niet de financiële middelen hebben om de benadeelde partij (volledig) schadeloos te stellen. Het Waarborgfonds Motorverkeer (WBF) zorgt dan voor de schadeloosstelling van de benadeelde partij. Het WBF wordt bekostigd door een opslag op de premie voor motorrijtuigverzekeringen van de overige weggebruikers die wel aan hun verzekeringsplicht voldoen. Het WBF kan de uitgekeerde schadeloos-

<sup>2</sup> Zie bijvoorbeeld voor een recent bericht van DNB: [www.dnb.nl/nieuws/dnb-nieuwsbrieven/nieuwsbrief-verzekeren/nieuwsbrief-verzekeren-april-2018/dnb374904.jsp](http://www.dnb.nl/nieuws/dnb-nieuwsbrieven/nieuwsbrief-verzekeren/nieuwsbrief-verzekeren-april-2018/dnb374904.jsp).

<sup>3</sup> <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/risicoberoepen-krijgen-nauwelijks-nog-schadeverzekering~b315fd98/>.

<sup>4</sup> [https://www.amweb.nl/schade/nieuws/2018/01/diks-veel-taxis-rijden-onverzekerd-rond-101108258?vakmedianet-approve-cookies=1&\\_ga=2.232205596.2000652486.1530617860-1534323969.1530617860](https://www.amweb.nl/schade/nieuws/2018/01/diks-veel-taxis-rijden-onverzekerd-rond-101108258?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.232205596.2000652486.1530617860-1534323969.1530617860)

stelling weliswaar verhalen op de onverzekerde taxichauffeur, maar de ervaring leert dat dit vaak maar gedeeltelijk lukt vanwege de financiële situatie van de veroorzaker van het ongeval.

#### Vraag 7

Wat gaat u doen voor taxichauffeurs – en de taximarkt in het algemeen – zodat premies dalen en veiligheid en professionaliteit van vervoer op de openbare weg toeneemt?

#### Antwoord 7

Wanneer de gestegen premies voor verzekeringen van taxi's (en autoverzekeringen in het algemeen) de uitkomst zijn van normale ontwikkelingen in de markt, hoeft dit geen reden tot ingrijpen te zijn. Een reden voor ingrijpen zou kunnen zijn dat de premiestijging het gevolg is van marktmisbruik of prijsafspraken. De ACM houdt toezicht hierop en ziet toe op een gezonde concurrerende markt. De ACM heeft in dit verband aangegeven dat zij aandacht heeft voor de problematiek.

Taxichauffeurs moeten naast een geldig rijbewijs, een geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent het gedrag beschikken over een door het Centraal Bureau Rijvaardigheidswijzen (CBR) afgegeven Chauffeursdiploma Taxi. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft het examen hiervoor in 2017 laten doorlichten door het Centrum voor innovatie van opleidingen (CINOP). In haar advies concludeert het CINOP dat de vakbekwaamheidseisen over het algemeen inhoudelijk nog passend zijn. De Staatssecretaris heeft het college van deskundigen van het CBR gevraagd om de uitkomsten van de doorlichting vanuit hun expertise te beoordelen en waar nuttig wijzigingen in het examen door te voeren.