

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-
Generaal
Postbus 20018
2500EA Den Haag

**Directie Financiële
Markten**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
2018-0000141470

Uw brief (kenmerk)
2018Z13273
2018Z13564

Datum 27 augustus 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van der Linde (VVD) over het bericht 'Verzekeraars gooien deur dicht voor taxichauffeurs' en het bericht 'Van Lanschot loost arme en niet beleggende klanten' en beantwoording van de Kamervragen van het lid Alkaya (SP) over taxichauffeurs die geen verzekering kunnen afsluiten

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u, mede namens de staatssecretaris van Financiën, de antwoorden aan op de vragen van het lid Van der Linde (VVD) over het bericht 'Verzekeraars gooien deur dicht voor taxichauffeurs' en het bericht 'Van Lanschot loost arme en niet beleggende klanten', ingezonden op 4 juli 2018. Bijgaand treft u ook de antwoorden aan op de vragen van het lid Alkaya (SP) over 'de taxichauffeurs die geen verzekering kunnen afsluiten', ingezonden op 5 juli 2018.

Hoogachtend,

de minister van Financiën,

W.B. Hoekstra

2018Z13273

**Directie Financiële
Markten**

Vragen van het lid Van der Linde (VVD) aan de minister van Financiën over het bericht 'Verzekeraars gooien deur dicht voor taxichauffeurs' (ingezonden 4 juli 2018).

Ons kenmerk
2018-0000141470

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht "Verzekeraars gooien de deur dicht voor taxichauffeurs"? ¹

Antwoord vraag 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u meer berichten dat taxichauffeurs of andere ondernemers lastiger aan een verzekering komen?

Antwoord vraag 2

Inmiddels zijn er meer berichten in Het Financiële Dagblad en de Volkskrant verschenen.² Hieruit komt naar voren dat ook andere ondernemers dan taxichauffeurs lastiger aan een verzekering komen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om recyclebedrijven en bedrijven in de agrarische sector.

Vraag 3

Wat is de reden dat sinds 1 januari slechts een enkele verzekeraar nog verzekeringen voor taxi's verstrekt, en dan alleen onder strikte voorwaarden en tegen hoge premies? Wat is uw analyse van de marktstructuur van verzekeraars? Deelt u de zorgen van het Verbond van Verzekeraars over verzekerden die soms slechts de keuze hebben uit 'anderhalve verzekeraar'?

Antwoord vraag 3

Op de markt voor motorrijtuigverzekeringen zijn de afgelopen jaren de premies gedaald en daarmee zijn de winstmarges van verzekeraars bij deze verzekeringen gedaald of zelfs negatief geworden. Sinds enige tijd is er een correctie zichtbaar, waarbij de premies zijn gestegen. Dit komt mede doordat het verzekeren van auto's een steeds kostbaarder zaak wordt vanwege ontwikkelingen in de autobranche. Auto's bevatten steeds meer geavanceerde elektronica en er worden ook andere materialen gebruikt. De keerzijde hiervan is dat schadeherstel steeds meer specialistische kennis vraagt en daardoor duurder wordt. De verzekering van taxi's wordt van oudsher door verzekeraars als een moeilijk te verzekeren risico beschouwd dat tot niet zo lang geleden door een nog veel beperkter aantal verzekeraars werd aangeboden dan nu het geval is.

Het beeld dat vanaf 1 januari 2018 slechts een enkele verzekeraar nog verzekeringen verstrekt aan taxi's herken ik niet. Er zijn nog voldoende verzekeraars die verzekeringen aanbieden aan taxi's en die geen strikte

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

² <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/risicoberoepen-krijgen-nauwelijks-nog-schadeverzekering~b315fd98/>.
<https://fd.nl/economie-politiek/1263878/verzekeraars-zetten-risicovolle-beroepen-massaal-buiten-de-deur>.

voorwaarden en hoge premies hanteren. Cijfers van het Verbond van Verzekeraars bevestigen dat de reguliere verzekeringsmarkt ruim 90% van deze risico's dekt. Tussen de 5 en 10% van de taxichauffeurs heeft een verzekering bij de Vereende afgesloten.

Directie Financiële
Markten

Ons kenmerk
2018-0000141470

Vraag 4

Welke invloed hebben de Richtlijn 2009/138/EG betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II; ook Solvency II genoemd) en de standaardisering van verzekeringen op het accepteren van klanten? Zorgt dit ervoor dat verzekeraars 'bijzondere klanten' vermijden omdat zij niet meer in het gebruikte systeem passen?

Antwoord vraag 4

In algemene zin zou een gevolg van de richtlijn Solvabiliteit II kunnen zijn dat premies hoger worden omdat kapitaalseisen ten gevolge van de richtlijn meer risicogebaseerd en gemiddeld hoger zijn. Daarnaast bevat de richtlijn meer transparantievereisten waardoor eventuele verliezen sneller zichtbaar worden. Voor wat betreft een mogelijke standaardisering van verzekeringen, kan specifiek over autoverzekeringen opgemerkt worden dat autoverzekeringen reeds in hoge mate een standaardproduct zijn. Ik verwacht dat noch de richtlijn Solvabiliteit II, noch een mogelijke standaardisering van verzekeringen een significante invloed heeft op het accepteren van (bijzondere) klanten. Verzekeraars monitoren het schadeverloop van klanten op portefeuilleniveau. Door de concurrentie in de schadeverzekeringsmarkt met daardoor verhoudingsgewijs lage premies zullen verzekeraars er steeds beter op letten dat zij geen verlieslatende portefeuilles genereren. Dat betekent dat zij voor portefeuilles met een (te) grote schadelast de premies zullen verhogen of deze portefeuilles zullen beëindigen. Ook zouden verzekeraars steeds meer geneigd kunnen zijn om op individueel niveau te bepalen wat de premie en voorwaarden zijn voor een bepaalde klant.

Vraag 5

Speelt dit probleem ook in andere sectoren? Zijn er aanwijzingen dat dit probleem niet alleen voorkomt bij taxichauffeurs, maar bijvoorbeeld ook binnen de transport-, agro- en bouwsector?

Antwoord vraag 5

Het is mij bekend dat bedrijven in genoemde sectoren problemen kunnen ondervinden bij het afsluiten van een verzekering. Het gaat daarbij met name om recyclebedrijven en bedrijven in de agrarische sector. Het Verbond van Verzekeraars is in gesprek gaan met brancheverenigingen van deze sectoren. Er is onder andere gesproken over de ontwikkeling van het specifieke schadebeeld, risicoverhogende factoren en de effectiviteit van preventieprogramma's om verzekeraars te bevorderen.

Vraag 6

Welke rol speelt informatie-asymmetrie bij het weigeren van klanten of het verhogen van premies? Welke rol kunnen sectoren hier zelf in spelen, bijvoorbeeld door het opzetten van een betrouwbaar (veiligheids)ratingsysteem?

Antwoord vraag 6

Verzekeraars beschikken over veel informatie over hun cliënten en hebben een goed beeld van het schadeverloop van hun cliënten. Hiermee beschikken verzekeraars over een belangrijke informatiebron om cliënten die veel schade

rijden hogere premies op te leggen of te weigeren. Deze informatie kan worden overgedragen aan een andere verzekeraar als een cliënt daarnaar overstapt. Met name als een taxichauffeur of –bedrijf voor het eerst een verzekering wil afsluiten, zal het vaker voorkomen dat een verzekeraar over onvoldoende informatie beschikt om een passende premie te kunnen vaststellen. De verzekeraar zal dan eerder geneigd zijn een hogere premie of striktere voorwaarden te hanteren.

**Directie Financiële
Markten**

Ons kenmerk
2018-0000141470

Door het opzetten van een (veiligheids)ratingssysteem kan de sector meer informatie beschikbaar maken die verzekeraars kunnen gebruiken bij de premiestelling of hun acceptatiebeleid. Een betrouwbaar (veiligheids)ratingssysteem zou kunnen bijdragen aan meer acceptatie van taxi's, door reguliere verzekeraars mits zij aangesloten zijn bij het systeem. Overigens bestaat er reeds een keurmerk voor taxi's dat zich onder andere richt op veiligheidsaspecten: het TX-keurmerk. Sommige verzekeraars vereisen dat taxichauffeurs- of bedrijven over een TX-keurmerk beschikken als zij daar een verzekering willen afsluiten.

Vraag 7

Hebben verzekeringsmaatschappijen onderlinge afspraken om ondernemers altijd te verzekeren tegen normale bedrijfsrisico's? Zo nee, zouden die er moeten komen?

Antwoord vraag 7

In artikel 21 van de Gedragscode Verzekeraars van het Verbond is bepaald dat verzekeraars het mogelijk moeten maken om voor zoveel mogelijk (potentiële) klanten risico's financieel af te dekken. Verder is in dit artikel bepaald dat verzekeraars zich moeten inspannen om te voorkomen dat mensen tegen hun wil onverzekerd zijn. Risico's die voor verzekeraars moeilijk verzekerbare zijn, kunnen in veel gevallen worden verzekerd door de verzekeringsmaatschappij de Vereende. De Vereende is door verzekeraars speciaal voor dit doel opgericht. De reguliere verzekeraars zijn de aandeelhouders van de Vereende. Op deze wijze zijn verzekeraars in staat om in hoge mate aan hun inspanningsverplichting op grond van artikel 21 van de gedragscode te voldoen. Bovendien blijft er in dit model ruimte voor concurrentie, omdat het individuele verzekeraars vrijstaat om met de Vereende de concurrentie aan te gaan als zij inschatten zelf (weer) in staat te zijn voor het betreffende risico een verzekeringsdekking te bieden. Dit model heeft mijns inziens de voorkeur boven onderlinge afspraken tussen verzekeraars om ondernemers altijd te verzekeren tegen normale bedrijfsrisico's. Dit zou kunnen leiden tot een onderlinge verdeling van moeilijk verzekerbare risico's, waarbij de verzekeraar die risico's van een bepaalde sector toegewezen krijgt een monopolist zou kunnen worden. Dergelijke afspraken kunnen op gespannen voet staan met de mededingingsregels, die vereisen dat verzekeraars zelfstandig hun acceptatiebeleid of premiestelling bepalen.

Vraag 8

Is hier een analogie met de zorgplicht in de bankensector? Kan hierbij ook ingegaan worden op de situatie bij Van Lanschot?³ Welke rol speelt het direct of feitelijk weigeren van klanten bij de verminderde concurrentie in de financiële sector?

³ <https://fd.nl/beurs/1260425/van-lanschot-loost-arme-en-niet-beleggende-klanten>

Antwoord vraag 8

De situatie dat Van Lanschot categorieën klanten weigert of naar een andere bank stuurt, komt voort uit een heroriëntatie van deze bank op het soort klanten dat ze wil bedienen en waarvoor Van Lanschot specialistische diensten wil verrichten. Dit betreft het acceptatiebeleid van een enkele financiële onderneming en geen brede trend binnen de bancaire sector. De situatie bij het verzekeren van taxi's komt, zoals in vraag 3 is beschreven, voort uit een bredere ontwikkeling in de markt en een noodzaak voor alle verzekeraars om continu te bezien of en voor welke premies zij bepaalde risico's verantwoord kunnen (blijven) dekken.

Directie Financiële
Markten

Ons kenmerk
2018-0000141470

Vraag 9

Deelt u de mening dat gezonde concurrentie tussen verzekeraars te allen tijde bevorderd moet worden, omdat hierdoor de klant de beste verzekeringsvoorwaarden krijgt voor de juiste prijs? Ziet u mogelijkheden de concurrentie in de markt te stimuleren, zodat (bijzondere) klanten niet afhankelijk zijn van één of twee aanbieders van verzekeringen?

Antwoord vraag 9

Een gezonde concurrentie tussen verzekeraars verdient altijd de voorkeur. Dit neemt niet weg dat er risico's kunnen zijn die alleen maar door een enkele of een beperkt aantal verzekeraars worden gedekt. Dat heeft weer de voorkeur boven de situatie dat er geen dekking voor die risico's is. Uiteraard moet worden tegengegaan dat dergelijke monopolies of oligopolies misbruik maken van hun marktmacht of tot stand komen zonder aantoonbare meerwaarde voor de verzekeringnemers. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) ziet hierop toe. De ACM heeft in dit verband aangegeven dat zij aandacht heeft voor de problematiek in de verschillende sectoren.

2018Z13564

**Directie Financiële
Markten**

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

Ons kenmerk
2018-0000141470

Vraag 1

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?⁴ Wat is uw reactie hierop?

Vraag 2

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

Antwoord vraag 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 'onverzekerde' taxichauffeurs?

Antwoord vraag 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 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 vraag 4

DNB heeft de afgelopen jaren meermaals publiekelijk haar zorgen geuit over het structureel verlieslatende karakter van de particuliere en zakelijke autoverzekeringsmarkt.⁵ Dit wordt primair veroorzaakt door een concurrerende markt en stijgende schadelasten. Verzekeraars bepalen zelf tegen welke premie

⁴ <https://fd.nl/economie-politiek/1260153/verzekeraars-gooien-deur-dicht-voor-taxichauffeurs>.

⁵ Zie bijvoorbeeld voor een recent bericht van DNB: www.dnb.nl/nieuws/dnb-nieuwsbrieven/nieuwsbrief-verzekeren/nieuwsbrief-verzekeren-april-2018/dnb374904.jsp.

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.

Directie Financiële
Markten

Ons kenmerk
2018-0000141470

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 vraag 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 inspanssen 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.⁶ 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?⁷

Antwoord vraag 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 schadeloosstelling weliswaar verhalen op de onverzekerde taxichauffeur, maar de ervaring leert dat

⁶ <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/risicoberoepen-krijgen-nauwelijks-nog-schadeverzekering~b315fd98/>.

⁷ 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

dit vaak maar gedeeltelijk lukt vanwege de financiële situatie van de veroorzaker van het ongeval.

**Directie Financiële
Markten**

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?

Ons kenmerk
2018-0000141470

Antwoord vraag 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.