

Vergaderjaar 2018–2019

31 521

Taxibeleid

Nr. 113

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Financiën hebben op 17 april 2019 overleg gevoerd met de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 18 maart 2019 inzake beantwoording vragen commissie inzake verzekeringen van taxichauffeurs (Kamerstuk 31 521, nr. 107).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Anne Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Öztürk en Schonis,

en de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Het is een paar minuten over twee. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Financiën en de ambtelijke ondersteuning van harte welkom. Ik heet de collega-Kamerleden ook van harte welkom, alsmede de mensen op de publieke tribune en de mensen die bij dit algemeen overleg meekijken. Dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat duurt tot maximaal 16.00 uur en gaat over de verzekeringen voor taxichauffeurs. Ik moet erbij zeggen dat dit een apart algemeen overleg is. Het komt een beetje voort uit een algemeen overleg dat heeft plaatsgevonden op 16 april – in ieder geval dateren de notulen van toen – en waarin de taximarkt is besproken. Er staat één stuk op de agenda en dat is de beantwoording van enkele openstaande vragen die er waren. Dat is dus beperkt, maar de inbreng van de Kamerleden zeker niet, verwacht ik. Zij hebben ieder twee minuten spreektijd. Ik stel voor maximaal twee interrupties per spreker toe te staan. Ik geef de heer Laçin van de SP als eerste het woord.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. De afgelopen periode hebben taxichauffeurs actie gevoerd. Op 19 februari deden ze dat met honderden hier op het Malieveld en morgen doen ze dat waarschijnlijk met meer dan duizend in Amsterdam. En dat zegt wel wat. De noodzaak is hoog. Er moet wat veranderen.

Ik heb de afgelopen maanden veel chauffeurs gesproken. Met stijgende verbazing heb ik naar hun verhalen geluisterd. Ik heb daarom ook Kamervragen gesteld en dit in eerdere debatten aangekaart, maar de Minister van Financiën geeft op het punt van taxiverzekeringen eigenlijk aan dat hij de ontwikkelingen van de afgelopen periode, qua prijs en qua aanbod, niet goed kent en dat hij in gesprek gaat met het Verbond van Verzekeraars. Nu weet ik toevallig dat dit gesprek met het Verbond van Verzekeraars en een heel aantal andere partijen binnenkort plaatsvindt. Ik wil graag van de Minister horen wat zijn inzet is in dat gesprek. Ziet hij ook de noodzaak om snel tot oplossingen te komen voor de taxiondernemers en de taxichauffeurs? In de wereld van de taxiverzekeringen dreigt namelijk een monopolie te ontstaan, en dat moeten we niet willen. Het wordt voor ondernemers en chauffeurs steeds moeilijker om een betaalbare verzekering af te sluiten. Steeds meer verzekeraars stoppen met het aanbieden van taxiverzekeringen. Ik heb ontzettend veel brieven gezien waarin stond dat de verzekering per 1 april 2019 zou eindigen. Dat is inmiddels ruim twee weken geleden. Chauffeurs hebben vervolgens geen mogelijkheid meer om voor een vergelijkbare prijs een verzekering af te sluiten. Premies die zijn gestegen van € 700 à € 800 per jaar naar € 2.500 tot € 3.000 zijn geen uitzonderingen. En dat voor chauffeurs die soms al 30 jaar zonder schade rondrijden. Ondernemers gaan hieraan ten onder. Hoe gaat de Minister dit stoppen?

Ook rijden er steeds meer taxi's, voornamelijk van de Ubers van deze wereld, zonder verzekering. Met de huidige premies loont het soms om

onverzekerd rond te rijden en het risico om gepakt en beboet te worden voor lief te nemen. Dit kan niet en mag niet. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Weet de Minister hoe groot het probleem is en hoe hierop wordt gehandhaafd?

Tot slot. Er wordt door verzekeraars geen onderscheid gemaakt tussen Uberchauffeurs en reguliere taxichauffeurs. Wij vinden dat dit onderscheid er wel moet komen en dat dat noodzakelijk is, ook om schades en effecten voor verschillende groepen te kunnen registreren. Kan de Minister dit punt bespreken in het gesprek dat hij binnenkort met de branche gaat voeren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was de heer Laçin van de Socialistische Partij. Er zijn geen vragen voor hem. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis. Hij spreekt namens D66. Twee minuten.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Minister van Financiën voor het feit dat hij een keer plaatsneemt in deze commissie.

De heer Laçin stipte het net al aan. In het vorige AO over taxi's kwam de problematiek van onverzekerbare taxi's langs. Een van de problemen die geconstateerd werden is dat de premies te hoog zouden zijn. De heer Laçin heeft net een aantal voorbeelden gegeven. Ik begrijp inderdaad dat de Minister van Financiën het gesprek aangaat met het Verbond van Verzekeraars. De heer Laçin heeft daar een aantal vragen over gesteld. Ik heb nog een aanvullende vraag. Ik heb begrepen dat een aantal buitenlandse verzekeraars wellicht wel interesse zouden hebben om taxi's in Nederland te verzekeren. Een van de redenen die worden genoemd, is dat er wellicht verschil van wetgeving zou zijn. Is dat zo? En welke wetgeving zouden we daarvoor dan moeten aanpassen?

Een andere vraag. Een van de zaken die heel erg naar voren komen, is dat het aantal aanbieders van polissen in de taxibranche in Nederland niet heel groot is. Er zijn vijf of zes aanbieders van dit soort verzekeringen. Bovendien zijn de groepen polishouders ook nog eens relatief klein. Er zijn dus maar zoveel taxichauffeurs verzekerd. De risico's sla je dus om over een relatief kleine groep. In Nederland zie je sowieso al dat jongeren wat vaker schade rijden, maar binnen de groep taxichauffeurs zouden de taxichauffeurs tot 24 jaar nog eens extra schade rijden. Is dat beeld bekend? Wordt dat inderdaad onderschreven? En als dat zo is, zouden we daarop dan maatregelen kunnen nemen?

Er zijn signalen dat relatief veel taxichauffeurs onverzekerd rondrijden. Wordt hier specifiek op gehandhaafd? Kunnen we dat staven? Is dat zo? Is het inderdaad zo dat taxichauffeurs significant vaker onverzekerd rondrijden dan andere autogebruikers?

Dank u wel.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het is goed om heel vaak genoemd te worden in een bijdrage van een collega. Dan heb ik het waarschijnlijk goed gedaan, zeg ik tegen mezelf. Ik heb een vraag aan D66. De Minister gaat binnenkort in gesprek met het Verbond van Verzekeraars, met de ILT en met allerlei branchepartijen. Ik stipte het net zelf ook aan. Tijdens het mondelinge vragenuur heeft de Minister op vragen van uw collega van D66 – o nee, het was de heer Öztürk; ik was even in de war – gezegd: ik ga bemiddelen. Maar ik vraag meer van deze Minister, omdat er een monopolie dreigt te ontstaan en omdat de verzekeringspremies skyhigh zijn. Er moet iets veranderen. De

Minister gaat met al deze partijen aan tafel en moet snel tot oplossingen komen, maar wat verwacht D66 van deze Minister? Dat wil ik graag van de heer Schonis weten. Wat vindt D66?

De heer **Schonis** (D66):

Ik zit naast DENK in de bankjes, dus ik denk dat daar de verwarring vandaan komt, meneer Laçin. Ik heb de Minister een aantal vragen gesteld over de problematiek die u schetst en die mij ook verteld is. Ik wil eerst weten of die problematiek inderdaad reëel is. Op het moment dat verzekeraars uitwijken naar het buitenland ben ik wel heel benieuwd naar de reden daarvoor; waarom zouden wij in Nederland onze zaakjes niet op orde hebben? Dat zou ik graag willen weten.

De heer **Laçin** (SP):

Waar ik heel erg tegen wil waken is dat de Minister wel in gesprek gaat en met allerlei partijen om de tafel gaat zitten – er wordt wat koffiegedronken en er worden wat afspraken gemaakt en intenties uitgesproken – maar dat de taxichauffeur met de gebakken peren blijft zitten. Dat moeten we niet willen. Daarom vraag ik aan de Minister om snel met oplossingen te komen. Ik hoop dat de D66-fractie ook aan deze Minister wil vragen om snel met oplossingen voor de chauffeurs te komen.

De heer **Schonis** (D66):

Op het moment dat die problemen er zijn – zo heb ik het net geschetst; zo heb ik de vraag ook neergelegd – en de Minister zegt dat hij die problemen erkent, dan is het natuurlijk aan hem om daar zo snel mogelijk een oplossing voor te vinden.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dat is niet alleen aan hem. D66 zit in de coalitie. Het is ook aan D66 om deze Minister tot daden te laten komen. Om KLM te redden heeft deze Minister zelfs grote ruzie gemaakt met een land als Frankrijk. Zo ver is hij gegaan. Hij heeft bijna 1 miljard euro gemeenschapsgeld in KLM gestopt. Dan kan D66 als coalitiegenoot toch niet zeggen: het is aan hem, dus we laten het erbij? Of zegt u: we komen niet op voor de taxichauffeurs, maar we stellen een paar vragen om ons een beetje te laten zien?

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Öztürk, ik denk dus dat u heel blij bent met deze Minister, net als ik. Als hij zelfs KLM durft aan te pakken... Ik ga ervan uit dat, op het moment dat de verzekeraars niet met een goed verhaal aankomen, hij daar zeker op door zal pakken. Dus ik denk dat we daarover niet met elkaar van mening verschillen.

De heer **Öztürk** (DENK):

U gaat daarvan uit, maar ik denk dat iets meer duwwerk richting de Minister nodig is. Ik zie welke antwoorden hij heeft gegeven op de mondelinge vragen die ik heb gesteld: ik ga bemiddelen. Dat waren niet de woorden die de taxichauffeurs wilden horen. De taxichauffeurs wilden horen wat de Minister concreet zou gaan doen. Gaat hij de verzekeringsmaatschappijen aanpakken? Gaat hij zo ver dat hij zelfs de maatregelen zal nemen die hij voor de KLM heeft genomen? Is D66 bereid om deze Minister te vragen om zo ver te gaan als bij KLM? Dat is ook een vervoerder. Of je nou mensen op de weg vervoert of in de lucht: het is in principe hetzelfde. Het zijn beide vervoerders.

De heer **Schonis** (D66):

Volgens mij krijgt het begrip «luchttaxi» dan een andere betekenis. Ik denk dat we wel even vast moeten stellen dat deze Minister bij KLM gewoon een aandeel heeft gekocht in het bedrijf. Ik denk dat het hier niet gaat om

het kopen van aandelen, bijvoorbeeld om de verzekeraar te bewegen om de verzekeringen op orde te krijgen. Ik ga eerst eens van de Minister horen wat hij al gedaan heeft. En daarna gaan we praten over het vervolg.

De voorzitter:

Dank u wel. Waren er meer vragen? Nee. Ik inventariseer het even. Ik zag net allemaal handjes omhooggaan.

De heer Van Aalst, PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De PVV is de échte ondernemerspartij. Daarom vinden wij het onverkoopt dat ondernemers in de taxibranche vanwege verstikkende premies gedwongen worden om maar ander werk te zoeken. Zo vertelde een taxichauffeur ons dat hij nu nog € 385 premie per kwartaal betaalt, maar dat de premie bij een nieuwe verzekering mogelijk wel € 2.400 zou kunnen worden. En dan is het gewoon klaar: einde werk.

Voorzitter. Waar bestaat het voortvarende werk van deze regering dan uit? Vaststellen dat veel belangrijke informatie over de ontwikkeling van de taxiverzekering en van de premies niet bij haar bekend is? En tot slot laat de Minister het Verbond van Verzekeraars een uitvraag bij zijn leden doen. Poehpoeh, dat is nog eens hard optreden!

Voorzitter. Het is al duidelijk. Deze Minister en Staatssecretaris tonen opnieuw geen enkele daadkracht om te voorkomen dat de taxichauffeurs straks worden gedwongen om te stoppen met hun werk. Dat is te triest voor woorden.

Voorzitter. De oplossing voor het probleem zit hem in het aanpakken van de oorzaken. Kan de Staatssecretaris of de Minister mij vertellen of het waar is dat de premies zo stijgen omdat Uberchauffeurs er een puinhoop van maken op de weg? Kan de Staatssecretaris haar visie geven op deze vraag? Hoe verantwoorden verzekeringsmaatschappijen hun beleid richting de taxichauffeurs? Kan de Minister aangeven of hij hierover gesprekken heeft gevoerd en, zo ja, wat de uitkomst van deze gesprekken was?

Voorzitter. Het is heel gemakkelijk van de regering om te zeggen dat zij de informatie om dit probleem op te lossen niet in huis heeft, maar daar helpen we deze ondernemers niet mee. Voorkom dat de taxichauffeur gepakt wordt door deze enorme lastenverhoging en toon als regering eens wat lef door dit probleem aan te pakken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter. We komen vandaag weer bij elkaar voor de taxichauffeurs. Morgen komen zo'n 1.000 taxichauffeurs in Amsterdam bij elkaar, want zij verdienen duidelijkheid over hun toekomst. Want dit kabinet pakt hun de bpm-vrijstelling af, dit kabinet kijkt toe hoe de premies voor de taxiverzekeringen verdubbelen en dit kabinet stimuleert de oneerlijke concurrentie met platformbedrijven. De onmogelijke omstandigheden van de taxichauffeurs worden mogelijk mede veroorzaakt door dit kabinet. Dit kabinet is er voor de multinationals en laat de kleine ondernemers helaas stikken.

Voorzitter. Het pesten van deze taxichauffeurs moet afgelopen zijn. Daarom wil ik een dringende oproep doen aan de Minister, een dringende oproep om daadkracht te tonen, een dringende oproep om de portemonnee te trekken, zoals hij dat ook heeft gedaan voor KLM. Duizenden zelfstandige taxichauffeurs dreigen hun verzekering te verliezen. De enkele verzekeraars die nog bereid zijn om te verzekeren vragen extreme

bedragen. Deze verzekeringsbedrijven verdienen geld over de ruggen van hardwerkende taxichauffeurs. Je kan een taxichauffeur wel verplichten om een WA-verzekering te nemen, maar zorg dan ook voor voldoende alternatieven en redelijke voorwaarden. Deze vorm van uitbuiting moet afgelopen zijn. De Minister durfde voor KLM zelfs de strijd aan te gaan met Frankrijk, maar hij durft de verzekeringsmaatschappijen niet aan te pakken. En dat is echt treurig. Waarom trekt de Minister de ene vervoerder voor op de andere?

Is de Minister bereid om iets te doen om de machtspositie van de verzekeraars op de taximarkt aan te pakken? Gaat de Minister verzekeraars aanspreken op hun acceptatiebeleid? Waarom geen acceptatieplicht, maar wel een verzekeringsplicht?

Voorzitter, tot slot. Mijn fractie maakt zich ook zorgen over de rol van Uber. Taxichauffeurs verdienen duidelijkheid, geen verdubbeling van hun verzekeringspremie. Want waar komt die enorme premiestijging vandaan? Klopt het dat de ongelukken van Uberautogebruikers worden meegenomen in de berekening van de verzekeringspremies? Zijn de taxichauffeurs daardoor niet de dupe van de multinational Uber? DENK wil graag concrete antwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Voor een groot deel ben ik het eens met het betoog van mijn collega naast u. Dat had u waarschijnlijk niet verwacht, maar als het om ondernemers gaat zijn wij het wat dat betreft eens. Mijn vraag aan mijn collega van DENK is de volgende. In deze commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gaat het om heel veel kleine ondernemers die het regelmatig zwaar hebben. De PVV neemt het voor hen op. Ik daag mijn collega van DENK uit om niet alleen vandaag maar ook een volgende keer eens tijd te maken voor deze commissie, en om het op te nemen voor al die ondernemers waar het in deze commissie om gaat. Is hij daartoe bereid?

De heer Öztürk (DENK):

Ja, dat is wel een leuke. Ik ben heel lang zelf ondernemer geweest. Ik heb het op afstand gezet. Ik ben ook jarenlang woordvoerder ondernemen geweest. Maar sinds kort heb ik deze portefeuille. Ik ben sinds een maand portefeuliehouder en sinds die tijd zit ik ook hier. Ik heb begrepen dat de PVV mij graag naast zich wil hebben en samen met mij voor de ondernemers wil opkomen. Nou, ik pak die handschoen op.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, het maakt niet uit of hij naast mij zit of aan een andere tafel. Ik vind het mooi als hij de volgende keer ook aanwezig is, ondanks het feit dat hij al een maand een heleboel vergaderingen heeft gemist. Maar we zien de debatten tegemoet waar hij wel bij aanwezig zal zijn.

De heer Öztürk (DENK):

Nou, we moeten ook racisme en discriminatie aanpakken. En we moeten ook een aantal PVV'ers in andere commissies aanpakken, ook in de plenaire vergadering. Het kost onze drie Kamerleden heel veel tijd om al die ellendige uitspraken van de PVV aan te pakken. Dus soms heb ik weinig tijd om hier te komen. Excuus daarvoor.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Van Dijk namens de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. We hebben het in dit geval niet over DENK en de PVV, maar over de taxi's. En er is echt wel iets aan de hand. Het gebeurt niet vaak dat taxichauffeurs actievoeren, en in groten getale. De zorgen zijn namelijk groot, en ze komen van verschillende kanten. Aan de ene kant gaat het over de premies, die de afgelopen jaren met tientallen procenten zijn gestegen, ook voor taxichauffeurs die bijvoorbeeld al achttien jaar schadevrij rondrijden. Aan de andere kant wordt het voor beginnende taxichauffeurs bijna onmogelijk om toe te treden, omdat je bijvoorbeeld vier jaar schadevrij moet zijn en dan ook een flinke borg en extra kosten moet betalen om überhaupt voor een verzekering in aanmerking te komen. We hebben dus echt een probleem.

De Minister geeft in zijn antwoorden op de vragen aan dat hij met de branche in gesprek gaat. Dat lijkt me goed. Ik ben benieuwd of de Minister daar ook met een eigen agenda naartoe gaat. Ik zou de Minister vooral willen aanraden om eens te vragen hoe het nou komt dat het aantal ongevallen is toegenomen. Dat zou namelijk een van de oorzaken moeten zijn van de stijging van de premies. Ik heb wellicht een verklaring: de komst van Uber. Wellicht kunnen de Staatssecretaris en de Minister daarop reageren. Daardoor zijn er heel veel taxi's bij gekomen die ook heel lang door steden rijden, omdat ze nou eenmaal niet mogen stilstaan. Het zijn beltaxi's en geen opstaptaxi's. Dat verplicht hen eigenlijk om de hele dag in steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag rond te rijden. En als je vaak en veel rondrijdt, steeds moeër wordt en je niet aan de rust- en rijtijden houdt, is de kans op ongelukken gewoon groter. Ik denk dus dat de toename van het aantal taxi's en de toename van het gevaarlijk rijden door met name Ubertaxi's een van de verklaringen zou kunnen zijn. Ik zou de Staatssecretaris en de Minister dus willen vragen of ze ook bereid zijn om de oorzaak van de mogelijke premiestijging aan te pakken, namelijk het ongelijke speelveld, de concurrentie, waar de goede ondernemer onwijs veel last van heeft. Dat betekent dat we de Taxiwet zullen moeten aanpassen, zoals ik in eerdere overleggen al heb gezegd. We moeten echt de oorzaak aanpakken. Dan zullen we ook zien dat verzekeraars gewoon weer netjes een normale premie zullen vragen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Von Martels namens het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik merk dat mijn collega's met dezelfde vragen zitten als ik. Tijdens mijn inbreng komen die ook naar voren. Omroep Brabant meldde onlangs dat in Brabant 118 taxi's onverzekerd rondrijden. Andere media meldden dat dat landelijk rond de 1.150 taxi's zijn. Kan de Minister aangeven wat de exacte aantallen zijn, wat de oorzaken zijn, hoe de Minister aankijkt tegen onverzekerd rondrijden en hoe dit kan worden verminderd? Kan de Minister hierbij aangeven of het klopt dat steeds minder verzekeraars bereid zijn om taxi's te dekken? En, zo ja, wat vindt de Minister hiervan? De hoge premies lijken een oorzaak te zijn. De Minister gaf tijdens het vragenuur aan de oplossing voor het creëren van lagere premies te zien in preventie. Hoe wil de Minister de preventie precies verbeteren? Is de Minister al in gesprek geweest met de branche en verzekeraars om een bemiddelende rol te spelen? Kan de Minister daarnaast aangeven of er een koppeling is tussen de hoogte van de premie en de mate waarin een individuele chauffeur schadevrij rondrijdt? En wie veroorzaken de schade? Scoort Uber bijvoorbeeld hoger dan reguliere taxichauffeurs?

Tot slot heb ik vragen over een gelijk speelveld op de taximarkt. Kan de Staatssecretaris er duidelijkheid over scheppen in hoeverre er een oneerlijk speelveld is op het gebied van het verplicht hebben van een taximeter tussen reguliere taxichauffeurs en Uber? En klopt het dat UberX

een taxiauto mag huren en deze ook voor eigen gebruik mag inzetten? Zo ja, hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan? Hoe kunnen taxiregels in zijn algemeenheid beter worden gehandhaafd?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het voorzitterschap eventjes aan de heer Laçin, zodat ik mijn eigen bijdrage namens de VVD kan doen.

Voorzitter: Laçin

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD voor zijn inbreng.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, ik vervang de heer Ziengs.

Voorzitter. Taxirijden is leuk. Het is verantwoordelijk werk. Het is ook zwaar werk, want je hebt lange tijden, lange dagen, en je moet ook scherp blijven. Je moet blijven opletten. Het zijn ook ondernemende mensen. Het zijn vaak ondernemers. Die taxichauffeurs moeten zich door ons, door de politiek, gesteund voelen. Zij verdienen het gewoon om een normale boterham te kunnen verdienen met fatsoenlijk werk. Daarvoor is het van belang dat de verzekeringen waar ze mee te maken hebben voor de taxichauffeurs betaalbaar blijven. Volgens ons is een gezonde concurrentie tussen verzekeraars het beste recept om zo'n verzekering betaalbaar te houden, want als er meer verzekeraars zijn, dan kan de prijs ook gewoon dalen. Je moet een monopolie daarin voorkomen. Hoe gaan we de concurrentie in de verzekeringsmarkt stimuleren om via die route lagere premies te bewerkstelligen, vraag ik de Minister. Juist het feit dat veel taxichauffeurs op dit moment echt moeite hebben om die premie te betalen, maakt het extra erg. Er zijn er namelijk een aantal die dat gewoon niet doen en onverzekerd rondrijden in Nederland. De collega's die het wel doen, worden daarmee oneerlijk getroffen. Zij hebben zware lasten, terwijl de onverzekerde taxi's extra risico's veroorzaken. Wat wordt er voor actie ondernomen om dat tegen te gaan? Ik begreep dat er 1.150 onverzekerde taxi's rijden. Die moeten toch gewoon van de weg af, zou je dan zeggen.

Er wordt vaak met de vinger gewezen naar nieuwkomers in de markt, zoals Uber en Uberchauffeurs. Zij zouden door hun manier van opereren eerder geneigd zijn om minder voorzichtig te rijden en daardoor meer ongelukken veroorzaken. Maar het Verbond van Verzekeraars heeft aangegeven dat Uberchauffeurs niet meer schade rijden dan andere chauffeurs. Volgens mij moet je daar dus echt voorzichtig naar kijken en over oordelen. Laten we eerst de daadwerkelijke oorzaken van die hogere premies voor de taxichauffeurs eens gaan bekijken.

Tot slot stelt de Minister in een brief dat hij een uitvraag wil gaan doen bij de leden van het Verbond van Verzekeraars om te kijken hoe dat specifiek zit. Is die informatie inmiddels beschikbaar? En hoe gaan we daadwerkelijk handhaven op die onverzekerde taxi's?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. U heeft een interruptie van de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ook namens de heer Laçin, denk ik. Hij wilde eigenlijk ook een paar vragen stellen, maar hij is nu voorzitter geworden. Voordat Uber naar Nederland kwam, hadden we deze problemen niet. Dat is toch merkwaardig. Taxi's hadden geen verzekeringsproblematiek. Het kabinet wilde de bpm niet afpakken. In hoeverre vindt u dat de lobby van Uber,

ook bij uw partij en het kabinet, effect heeft gehad op alle problemen die de taxichauffeurs op dit moment ondervinden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Iedere markt is altijd in ontwikkeling. Er komen altijd nieuwe partijen bij. Je ziet dat met Airbnb bij de hotels. Je ziet dat met Uber bij de taxi's. De ICT doet haar intrede. Dat maakt dat je als ondernemer moet veranderen. Je kunt je er ook bij aansluiten. Ik heb begrepen dat er ook taxichauffeurs zijn die zowel voor zichzelf rijden als voor Uber en daar flexibel in zijn. Waar het hier om gaat, is dat wij willen dat iedereen die ondernemend is en voor eigen risico werkt, een goede boterham kan verdienen, en dat er vooral wat concurrentie komt in die verzekeringspolissen, want die moeten gewoon omlaag. Anders ben je al het geld dat je verdient kwijt aan die premie. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De heer **Öztürk** (DENK):

Als het gaat om de verzekeringspremie ben ik het met de VVD eens, maar als het gaat om de concurrentie van Uber niet. Uber is een multinational. Het geld dat ze hier verdienen gaat naar andere landen. Daar gaan ze nog meer technologie ontwikkelen en nog meer geld verdienen over de rug van hardwerkende mensen in Nederland. En u laat dat toe. Nog een stap verder: de VVD heeft ervoor gezorgd dat de taxichauffeurs hun bpm kwijt zijn geraakt. Al die duizenden euro's die ze kunnen besparen bij het kopen van een nieuwe auto, heeft u van hen afgepakt. De vraag is dus: komt u nou op voor de kleine ondernemer, zoals de PVV dat zegt te doen, of bent u er alleen maar voor de multinationals, voor Shell, Unilever, AkzoNobel en Uber?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik noemde net bewust Airbnb. De ondernemers zijn dan de huiseigenaren. Ook Uber is een platform. Het is een grote organisatie; dat klopt. Maar ze leveren een platform waarbij individuen en taxichauffeurs zich kunnen aansluiten. Ze moeten daar een vrije keuze in hebben. Het is wel verplicht dat je je goed verzekert; daar checken ze op. De nieuwe technologie gaat voort. Dat kun je met alle geweld tegenhouden. Je kunt de markt afschermen. Dat is een keuze. Maar ik denk dat er veel meer kansen zijn. Wat ik vooral wil, is dat de hardwerkende taxichauffeur gewoon een goede boterham kan verdienen en niet geconfronteerd wordt met dit soort lastenstijgingen omdat er weinig verzekeraars meer over zijn die taxi's willen verzekeren. Ik wil dus ook weten wat de oorzaken daarvan zijn voordat we met de vinger gaan wijzen.

De **voorzitter**:

Dan heeft u nog een vraag van de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik wil de heer Dijkstra er vooral even op wijzen dat er in Europa een uitspraak ligt dat Uber geen platform is maar een taxibedrijf. Ik denk dat het wel even goed is om dat te weten.

De **voorzitter**:

Ik hoorde geen vraag. Wilt u daarop reageren, meneer Dijkstra?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, ik hoorde ook geen vraag, maar dank voor de informatie.

De **voorzitter**:

Dan draag ik het voorzitterschap weer over aan de heer Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Volgens mij zijn we dan aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik denk dat wij even schorsen. Ja, we schorsen vijf minuutjes.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We waren gebleven bij het algemeen overleg Verzekeringen taxichauffeurs en zijn toe aan de beantwoording door de Staatssecretaris en de Minister. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Voor mij ligt dit algemeen overleg in het verlengde van het vorige algemeen overleg. Ik zie inderdaad ook weer een aantal bekende gezichten op de tribune. Ik denk dat we een goed overleg hebben gehad met elkaar, waarin we knelpunten hebben gesignaleerd en ook het onderscheid hebben gesignaleerd tussen de legale markt, die een aantal knelpunten kent, en de illegale markt, die verstoringen oplevert voor de legale markt. Het punt dat daar aan snee kwam en waarvan we zeiden dat we het hier eigenlijk niet kunnen oplossen omdat het bij de Minister ligt, was het punt van de verzekeringen. Die vragen zal de Minister dus ook beantwoorden. Ik zal nog vragen beantwoorden over het onderscheid in de cijfers. Daar hebben we toen wel even aan geraakt, maar daar kan ik misschien nog iets over zeggen. Ook het level playing field blijft een heel belangrijk punt. Daarom schets ik ook weer even het onderscheid tussen de legale markt en de illegale markt, want op een illegale markt bereik je nooit een level playing field, maar we moeten wel zorgen voor dat level playing field op de legale markt. Er was ook nog een specifieke vraag over UberX.

Als eerste de vragen die bijna door u allemaal zijn gesteld. Is er nu in de cijfers iets zichtbaar? Kunnen we dat zichtbaar krijgen? Ik denk dat de Minister daar zo meteen ook nog iets meer over zegt, maar op dit moment zijn er nog geen cijfers of trends beschikbaar over het aantal ongevallen met taxi's. Daarom heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid opdracht gegeven om dit te onderzoeken. Dat onderzoek richt zich ook op de ontwikkeling van het aantal ongevallen. Dat wordt uitgesplitst naar tijd, leeftijd van chauffeur en gemeente. De SWOV heeft aangegeven dat het waarschijnlijk niet mogelijk is om een onderscheid te maken naar opstap- of bestelmarkt, omdat dat niet geregistreerd wordt bij het ongeval. Maar ik hoor toch heel duidelijk de vraag van de Kamerleden of er toch geen manier is om daar iets meer inzicht in te krijgen, dus we gaan nog een keer kijken of we een manier kunnen vinden. Ik geef u daarover wel een winstwaarschuwing af, want als dit niet geregistreerd wordt bij het ongeval, is dat dus niet de bron waar we het uit kunnen halen. Wellicht kan contact met de verzekeraars input geven aan de SWOV. Laat ik het dus zo zeggen. We doen nog een inspanningsverplichting, want ik snap waarom u de vraag stelt. We willen weten waar het wringt om goede maatregelen te kunnen nemen. Ik verwacht u zo rond de zomer over de uitkomsten te kunnen informeren. Dan is er gevraagd naar het level playing field. Dat ligt in het verlengde van de vraag of de stijgende premies komen doordat de Uberchauffeurs meer ongelukken veroorzaken. Dat kunnen we nu dus nog niet vaststellen, maar ik vertelde u net hoe we proberen meer inzicht te krijgen in het geheel van ongevallen op die markt. Ik denk dat ik ook in het vorige AO heel duidelijk heb gezegd dat voor alle taxiondernemers en -chauffeurs dezelfde landelijke regels gelden. Dan hebben we het dus over de legale markt. Dat we de illegale markt moeten aanpakken met elkaar, daarover

zijn we het allemaal eens. Daar kom ik zo meteen nog op. Ook in de brieven van 30 augustus vorig jaar en van 14 maart heb ik daarover nog wat meer gezegd.

Het is belangrijk om een aantal landelijke regels aan te geven die worden gesteld aan elke chauffeur: rijbewijs, vakbekwaamheid, praktijk- en theorie-examen, vog, geneeskundige verklaring. Ook als taxiondernemer moet je een vog hebben. Er worden eisen gesteld aan het taxivoertuig: toelatingskeuring, blauw kenteken, jaarlijkse apk taxi, maar ook de boordcomputer taxi. Iedereen die rijdt, moet die hebben, want de boordcomputer is belangrijk voor de handhaving van rij- en rusttijden. Dat geldt dus voor elke chauffeur in Nederland, of het nou een Uberchauffeur is of een niet-Uberchauffeur. Er zijn ook gevallen waarin het een combi is, dus dat mensen zowel voor Uber rijden als voor een TTO. Overige vereisten als een maximumtarief, een taxi-informatiekaart, het aanbieden van een ritbon, een klachtenregeling en aansluiting bij een onafhankelijke geschillenbeslechting gelden allemaal voor alle chauffeurs. Dat is in ieder geval belangrijk om te weten. Dan blijven er nog genoeg vragen over, maar dit is voor iedereen op dezelfde manier geregeld.

De vraag van de heer Von Martels ging specifiek over UberX. Dat is de naam van wat wij met elkaar Uber noemen. Daar zit dus geen onderscheid meer in. Zijn specifieke vraag ging over de verhandelbaarheid van accounts. Dan raken we van de legale markt op een gegeven moment richting de illegale markt. De ILT heeft een gesprek gehad met Uber om medewerking te krijgen bij het verstrekken van gegevens ten behoeve van het toezicht door de ILT. Afgesproken is dat de ILT bij Uber de benodigde gegevens van Uberaccounts zal vorderen om te kunnen controleren of er sprake is van misbruik van Uberaccounts. Uber heeft aangegeven aan een dergelijk verzoek volledige medewerking te verlenen. Als blijkt dat een chauffeur taxivervoer aanbiedt met behulp van een verhandeld account en die chauffeur niet beschikt over de benodigde vergunningen – ik heb net opgenoemd waar men allemaal aan moet voldoen – dan kan ook de verpachter van het account, dus niet alleen degene die het gebruikt maar ook degene die zijn account op die manier ter beschikking stelt, mogelijk vervolgd worden voor het medeplegen van illegaal taxivervoer. Ik wacht de uitkomsten van dit onderzoek af, maar ik denk dat we dit met elkaar een ernstige kwestie vinden. Het is niet acceptabel dat iemand die een taxirit bij Uber bestelt, niet weet bij wie hij of zij in de taxi zit. Wij zeggen namelijk: via de app worden een aantal dingen aangeboden en daarom hoeft het niet nog op een andere manier te worden gedaan. Maar je moet dan wel weten bij wie je zit. Zoals ik in antwoord op vragen van de heer Van Dijk al heb aangegeven, verwacht ik dat Uber er ook alles aan doet om die handel op te sporen. Je gaat dan namelijk echt richting het illegale circuit en daar moeten we allemaal hard op zijn. Tot zover, voorzitter.

De heer **Van Aalst** (PVV):

De beantwoording van de Staatssecretaris verbaast mij enigszins. Tijdens het afgelopen AO hebben we inderdaad een vraag gesteld over de verhandelbaarheid van die accounts. Ik hoor dat de Staatssecretaris dit nu wel oppakt, maar ik begrijp dat ze dat in het verleden dus niet gedaan heeft, terwijl dit toch niet een klacht is die in het vorige AO zomaar op tafel kwam. Deze klacht liep al veel langer en vanuit de taxibranche kwam al vele malen de opmerking dat er wordt gerotzoooid met Uberaccounts. Had de Staatssecretaris dit dus niet gewoon al veel eerder kunnen oppakken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik denk dat we hier allemaal gaandeweg helderder zicht krijgen op de problematiek. We hebben eerst de SWOV gevraagd als logische partij voor het in kaart brengen van die cijfers. De SWOV heeft aangegeven:

dit-en-dit-en-dit kunnen we wel en dit kunnen we niet. Omdat ik met u begrijp waarom u deze vraag stelt, heb ik gezegd dat ik nog creatief wil kijken of we, als het niet via die bron kan, er via een andere bron meer inzicht in kunnen krijgen. Ik herhaal dat ik daarbij een winstwaarschuwing afgeef, maar de intentie is er zeker. Dat geldt ook voor Uber. We zien allemaal dat de problematiek rondom Uber de laatste tijd urgenter is geworden. We hebben de ILT daarop gezet, die gesprekken heeft gevoerd. Ik denk dat we met elkaar naar de toekomst toe gewoon goede stappen nemen op dit punt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat we naar de toekomst toe goede stappen moeten nemen, maar ik verbaas me een beetje over het volgende. Als Kamerleden hebben wij een controlerende taak. Dat betekent dat wij het beleid van de Staatssecretaris controleren en per definitie eigenlijk niet aan zet zijn om het beleid uit te zetten voor deze Staatssecretaris. Ik had toch verwacht dat ze proactief aan het werk gaat en juist met dit soort excessen al veel eerder aan de slag was gegaan. Ze moet niet wachten tot Kamerleden of instanties zich gaan melden en zeggen: goh, Staatssecretaris, gaat u hier eens mee aan de slag. Ik mag toch hopen dat de Staatssecretaris proactief genoeg is om zelf haar huiswerk te doen en ons daarvan op de hoogte te stellen, zodat wij dat kunnen controleren. Is ze dat met mij eens?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik denk dat ik in het AO een heleboel stappen heb aangegeven die we proactief aan het zetten zijn. Dat de Kamer daarnaast nog aanvullende wensen heeft, komt in menig debat naar voren. Daar luister ik dan altijd goed naar. Als ik het nuttige wensen vind, dan ga ik daar ook graag op in ter aanvulling van hetgeen we zelf proactief uitzetten.

De heer **Schonis** (D66):

Goed om te horen dat u in gesprek bent met Uber om het verpachten van accounts aan te pakken. Goed ook om te horen dat Uber daar gewoon aan meewerkt. Ik denk dat dat een stukje maatschappelijke verantwoordelijkheid is dat je als bedrijf gewoon moet nemen. Ga je dan als Staatssecretaris ook nog zover om het volgende te zeggen? «Beste Uber, op het moment dat wij constateren dat zo'n account verpacht is en Pietje ermee rijdt terwijl Klaasje het account heeft, verwachten wij dat jullie die accounts per direct blokkeren.»

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er loopt nu een onderzoek, waarbij allerlei aspecten bekeken worden. Dit is ook een aspect dat daar logischerwijs bij bekeken kan worden, maar laat ik daar nog niet op vooruitlopen. Ik snap de vraag van de heer Schonis wel. Je wilt dat er een effectieve prikkel is om te voorkomen dat dit te makkelijk wordt gedaan. Een strafrechtelijke prikkel is een prikkel die altijd heel veel tijd kost, dus ik interpreteer de vraag van de heer Schonis als volgt. Kunnen er binnen niet-wettelijke maatregelen afspraken worden gemaakt om de verhandelbaarheid of eventuele handel in accounts zo snel mogelijk aan te pakken? Daar kijken we naar.

De heer **Von Martels** (CDA):

De ongevallenregistratie is van enorm groot belang. Nou weet ik dat de nationale politie, het Verbond van Verzekeraars en het verkeerskundig ICT-bureau VIA ook een initiatief hebben genomen om ongevallen beter te registreren: het STAR-concept. Ik ben er niet goed van op de hoogte of dat al is gestart of nog gaat starten, maar mocht het al gestart zijn, dan ben ik wel benieuwd naar de eerste cijfers. Ik kan me voorstellen dat u het

antwoord niet direct weet, maar misschien kan deze vraag in tweede termijn worden beantwoord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De verkeersveiligheid is primair het domein van de Minister, die ook een heel verkeersveiligheidsplan heeft aangeboden. Wellicht is er in die context met de Kamer over gecommuniceerd. Ik zal kijken of we hier voor de tweede termijn een antwoord op kunnen krijgen. Anders zal ik zorgen dat de heer Von Martels dat antwoord nog krijgt.

De **voorzitter:**

Gaat u door.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter, daarmee was ik aan het einde van mijn beantwoording en zou ik graag het woord willen geven aan de Minister.

De **voorzitter:**

Ja. De Minister van Financiën.

Minister **Hoekstra:**

Voorzitter, dank. Dank ook voor de gelegenheid om een keer in uw commissie te mogen figureren. Het is ook goed om te zien dat er mensen op de publieke tribune zitten. Die zijn meestal met geen stok naar de debatten van de commissie voor Financiën te krijgen, maar ik zeg er meteen bij dat dat uitsluitend aan de bewindspersonen zal liggen. Voorzitter. We voeren dit debat naar aanleiding van berichten over de gestegen premies voor taxiverzekeringen. Het beeld dat naar voren komt, is dat chauffeurs die hun beroep vaak al jarenlang naar behoren en meer dan behoren uitoefenen en al jarenlang geen schade rijden, worden geconfronteerd – ik moet eigenlijk zeggen: ook worden geconfronteerd – met aanzienlijke premieverhogingen. Dat legt natuurlijk een beslag op hun financiële situatie. Ik denk dat de rode draad die ik heb gehoord bij de leden van uw Kamer, en trouwens ook bij het kabinet, is dat dit buitengewoon vervelend is omdat dit een situatie is waarin de goeden lijden onder de kwaden. Ik realiseer me ook zeer dat dit voor taxichauffeurs, en daarbinnen dan met name de kleine ondernemers, flinke gevolgen kan hebben. Dat vraagt volgens mij van ons allemaal dat we bekijken wat nou de mogelijkheden zijn om het probleem te verlichten. Daarbij is het wel belangrijk om het probleem te ontrafelen en te kijken wat er nou echt aan de hand is. De heer Schonis en anderen vroegen daar expliciet naar. Dat is wel belangrijk voordat je voorsorteert op een oplossing. Het eerste is dat je wel moet erkennen dat onderdeel van het probleem is dat er in de hele taxibranche aanzienlijk meer schade wordt gereden dan bij het overige gemotoriseerde verkeer. Ik heb het dan niet over een klein beetje, ik heb het dan niet over 20% of 30%, maar ik heb het dan gewoon over een factor drie. Er wordt dus drie keer zoveel schade gereden in de taxibranche als je het vergelijkt met het gemotoriseerde vervoer. Dat betekent ook dat je in ieder geval zeer serieus moet nadenken over preventie. Dat is overigens niet alleen goed voor de taxi's en de taxichauffeurs, maar het is ook goed voor de samenleving. Het betekent gewoon dat er minder ongelukken zijn, er minder aanrijdingen zijn en er minder schade wordt gereden. Ik ga daar zo meteen nog wat meer over zeggen. Een ander stuk van de oplossing, dat meer bij de portefeuille van de Staatssecretaris ligt, is hoe je illegaliteit voorkomt. Het zou zomaar kunnen dat dat ook toegevoegde waarde heeft als je zo meteen weer naar de branche als geheel kijkt. Van mijn kant zal ik in ieder geval aansluiten bij het gesprek met het Verbond van Verzekeraars. Meerdere leden hebben aangegeven dat dat belangrijk is. Daar zullen de ministeries bij aansluiten. Ik denk dat we ook

serieus moeten kijken hoe we de problemen kunnen verminderen. Ik ga daar ook zeker proberen te bemiddelen, zeg ik in het bijzonder in de richting van de heer Laçin. De heer Von Martels vroeg daar trouwens ook naar. Op voorhand zou ik niet al te schamper willen doen over dat overleg, want dat is eerlijk gezegd wel in de beste Nederlandse traditie. Je constateert een probleem en je gaat vervolgens met elkaar om de tafel zitten en kijken hoe je het kunt oplossen, uiteraard met begrip voor eenieders positie.

Voorzitter. Ik heb de Kamer al toegezegd haar te informeren als de uitvraag van het Verbond van Verzekeraars over de aanbieders en de ontwikkeling van de premies binnen is. Ik hoop dat binnen een paar weken te kunnen doen. Ik vermoed dat we dan ook al hebben gesproken met de rondetafel. Ik denk dat ik de Kamer binnen een paar weken breder kan informeren. Ik zou de gedachte dat het heel erg zou lijken op een monopolie toch willen nuanceren. Wat ons betreft zijn er zeker zeven aanbieders die ook taxiverzekeringen aanbieden, maar we moeten nog meer informatie opzoeken. Ik ga dat gewoon in alle volledigheid laten doen en zal dat dan naar de Kamer sturen. De heer Öztürk, de heer Van Aalst en de heer Dijkstra vroegen volgens mij allemaal wanneer dat komt en wat we verwachten dat erin staat.

Voorzitter. De heer Laçin vroeg wat de inzet van het gesprek is. We proberen onze bijdrage te leveren aan de oplossing. We zien allemaal wat het probleem is. Ik denk dat preventie een belangrijk onderdeel is. Je ziet dat verzekeraars vaker een convenant sluiten in andere sectoren om te kijken hoe ze kunnen komen tot meer preventie. Ik zei net al dat taxichauffeurs relatief veel schade rijden. Dat geldt overigens ook voor jongeren. Dat is het domein van de Staatssecretaris, maar iedereen weet dat jongeren aanzienlijk meer ongelukken maken en aanzienlijk meer schade rijden dan mensen die tien, twintig, dertig jaar een rijbewijs hebben. Dat is misschien ook iets wat daarin zou kunnen worden meegenomen.

Het tweede dat ik daar zou willen neerleggen, is de vraag of de verzekeraars meer kunnen doen, met alle lastigheid daaromheen, ook ten aanzien van de solidariteit, die we volgens mij allemaal hoog in het vaandel hebben staan. Kunnen we meer doen in premiedifferentiatie? Dat is natuurlijk de volgende knop waar je aan zou kunnen draaien. Kan je onderscheid maken tussen degenen die aankloppen? Dat moet je dan doen op basis van objectieve en eerlijke criteria, in een poging om te zorgen dat taxichauffeurs die eigenlijk een veel lagere premie zouden verdienen, die wellicht ook kunnen krijgen. Ik formuleer het voorzichtig, want het is nog niet zo makkelijk. We vinden solidariteit ook belangrijk, dus ik wil het gesprek erover aangaan. Ik hou er niet van om te «overbeloven», maar het is een belangrijk onderdeel van het gesprek.

De heer Von Martels vroeg hoe we de preventie gaan verbeteren. Het is aan de sectorchauffeurs en aan de verzekeraars, maar het is typisch iets waar verzekeraars vaker op inzetten, ook op heel andere domeinen. Ik ga voorsorteren op het gesprek dat zij moeten voeren, maar wat meestal helpt is inzicht in het eigen rijgedrag. Wat helpt is inzicht in situaties waarin schade wordt gereden. Maar er zijn ook allerlei andere dingen te bedenken op het gebied van preventie. Ik wil de taxichauffeurs en de verzekeraars, die daar zelf veel meer verstand van hebben dan ik, daarover vooral met elkaar van gedachten laten wisselen. Mijn ervaring is wel degelijk dat het uitmaakt of de overheid besluit, in dit geval zelfs namens twee ministeries, om aan te schuiven en aan te moedigen in zo'n gesprek. Ik kan dus niks beloven, maar ik zou er ook niet te gering-schattend over willen doen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De Minister raakt een essentieel punt. Als je bewezen schadevrij rijdt – ik noemde het voorbeeld van een taxichauffeur die achttien jaar schadevrij rijdt – maar toch met een hogere premie te maken hebt, is het ook best

solidair om te denken aan een bonus de andere kant op, namelijk een lagere premie. Dat lijkt me een weg die je best objectief zou kunnen meten en toepassen zonder de solidariteit te raken.

Minister Hoekstra:

Absoluut. Maar er zijn meerdere spijkers op de kop geslagen. De heer Van Dijk maakt dit punt terecht, maar het is in zekere zin het klassieke dilemma bij verzekeringen. Je wilt zorgen dat er min of meer eerlijkheid geldt onder de populatie, maar je wilt niet differentiëren op de risico's waar mensen eigenlijk niks aan kunnen doen. Ik noem de volksgezondheid. Op verreweg de meeste risico's wil je niet differentiëren. Maar ik maak even het overstapje naar mijn eigen portefeuille. Een van de redenen waarom Nederland op onderdelen kritisch is over een depositogarantiestelsel, een verzekering voor alle lidstaten waarin bankengeld betaald wordt, is omdat er nog onvoldoende sprake is van gelijkheid tussen de verzekerden. Het is een lang antwoord, maar ik ben het met de heer Van Dijk eens dat je met gekromde tenen luistert naar het voorbeeld dat hij geeft. Dat voelt gewoon oneerlijk. Ik ga dat zeker voorleggen.

De heer Öztürk (DENK):

Wat ik in dit preventieverhaal van de Minister mis, zijn de Ubergebruikers. Collega Van Dijk heeft daarover uitgebreid vragen gesteld. Hij heeft gewezen op de vermoeidheid en op het systeem waarmee Uber werkt. Dat betekent dat er in Amsterdam al vijf mensen zijn overleden. Voor heel veel taxichauffeurs is dat aanleiding om te denken dat daardoor de verzekeringspremie omhooggaat. Dat vergeet de Minister. In het kader van preventie zou ik zeggen: durf ook Uber aan te spreken. De Minister zit nog steeds in de bemiddelfase. Wanneer gaat hij over naar de actiefase? Wat moet er nog meer gebeuren, Minister?

Minister Hoekstra:

De heer Öztürk zei dat ik het vergat, maar er werd door de heer Van Dijk op de interruptieknop gedrukt. Daarom heb ik die vraag eerst menen te moeten beantwoorden. De Staatssecretaris heeft natuurlijk al wat gezegd over Uber. Ik denk dat het verstandig is dat de verzekeraars en de taxibranche zelf nadenken over welke criteria redelijk zijn om verder te onderzoeken. Ik vind het lastig, want het is echt aan de Staatssecretaris, om nu al voor te sorteren op Uber versus de rest. Misschien is dat een logisch criterium, maar dat is aan de Staatssecretaris. Ik proef bij de heer Öztürk gebrek aan enthousiasme of althans enige terughoudendheid ten aanzien van het overleg. Kijk, ik ga niks garanderen, maar ik herhaal wat ik net zei. Het maakt in de regel wel degelijk uit of je partijen bij elkaar aan tafel zet, zeker wanneer daar ook nog meerdere politieke debatten over gevoerd zijn en er twee ministeries aanschuiven. Wordt het een panacee? Wordt het een oplossing waarbij iedereen highfivend de kamer uitloopt? Nee, ongetwijfeld niet, maar het is wel een heel Nederlandse manier van doen die vaak resultaat oplevert. Voorzitter. De heer Öztürk vroeg ook of ik bereid ben om na te denken over een acceptatieplicht. We zijn de hele tijd op zoek naar het meest redelijke. Dit is eerlijk gezegd niet het meest redelijke. Ten eerste betekent het dat wij als overheid verzekeraars ergens toe gaan verplichten. Ten tweede ga je ze ook verplichten om de slechte risico's, waar de Kamer uitvoerig over heeft gesproken, mee te nemen in het totaal. Uiteindelijk betaalt de burger de rekening. Ik snap de zoektocht van de heer Öztürk, maar het is uiteindelijk niet het meest redelijk. De VVD en de SP vroegen naar de competitiviteit van de markt. Het definitieve antwoord komt nog, maar er zijn in ieder geval zeven partijen. De heer Schonis vroeg of het klopt dat buitenlandse verzekeraars wel zijn geïnteresseerd. Het is mij bekend dat de sector zelf in gesprek is met buitenlandse verzekeraars. Er zijn op dat terrein geen wettelijke belemme-

ringen. Voor verzekeraars geldt in de EU gewoon de interne markt. Dat betekent dat buitenlandse verzekeraars zich op deze markt mogen begeven.

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen geclusterd omdat ze over dezelfde onderwerpen gingen, maar ik meen alle vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter:

Dat gaan we zien. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank, voorzitter. Ik dank de Minister voor zijn beantwoording. Het gaat om zeven aanbieders in Nederland. Ik heb even snel gegoogeld bij Independer; zo moeilijk is het tegenwoordig niet meer. Er zijn maar liefst 60 aanbieders van zorgpolissen voor mij. Kennelijk is die markt dus niet zo interessant, want het scheelt maar liefst een factor tien met een reguliere verzekeringsmarkt. Gaat de Minister in het gesprek met de bond en de verzekeraars bekijken wat de branche zelf meer kan doen aan productdifferentiatie om hier wat meer prikkel in te krijgen? Zeven aanbieders vind ik niet een heel grote markt. Ik ben benieuwd naar zijn inzet op dit punt.

Minister Hoekstra:

Misschien is het goed om ook hierbij even de context te schetsen. Als je die vergelijking wil maken, dan zal je ook moeten erkennen dat het aantal mensen dat een verzekering moet afsluiten in het kader van de volksgezondheid van een andere orde is dan het aantal mensen dat een taxiverzekering of een verzekering voor een auto waarmee als taxi gereden wordt, moet afsluiten. Je moet appels met appels vergelijken. Ik wil sowieso graag bekijken of de markt voldoende competitief is. Op basis van de eerste informatie die ik heb, is zeven een ander aantal dan wat sommigen misschien vrezen, namelijk maar één of twee. Ik heb op voorhand geen reden om aan te nemen dat zeven te weinig is, maar ik ben graag bereid om ernaar te kijken in het brede onderzoek dat we nog aan het doen zijn.

De heer Laçin (SP):

Even hierop doorgaand. Er zijn zeven aanbieders. Ik heb het zelf niet bekeken, maar dat geloof ik. Er zijn wel twee gegevens. Het ene is dat de prijs van de premies enorm stijgt. De Minister heeft in zijn brief van 18 maart een aantal elementen neergezet waarom de prijs zou stijgen. Zo is het aantal schades per polis toegenomen, is het een correctie op dalende winstmarges et cetera. Dus dat is één gegeven waarom de premie enorm stijgt. Het tweede is dat er zeven aanbieders zijn. We weten dat dat aantal afneemt; ik heb zelf de brieven gezien. Is het geen glijdende schaal waarbij we er straks wel veel minder dan zeven hebben? Willen we die ontwikkeling? Of moeten we die nu al stoppen, zodat de taxichauffeurs wel een betaalbare premie hebben? Dat is nu niet het geval. Dat is het kernprobleem dat we moeten aanpakken. Ik vraag dan ook samen met de heren Öztürk en Gijs van Dijk wat u daarmee gaat doen, behalve een rondetafel organiseren met heel wat partijen.

Minister Hoekstra:

Ik begrijp de heer Laçin zo dat hij vraagt of er voldoende competitie op de markt is, zodat de verzekeringnemers ook iets te kiezen hebben. Dat is wat we willen. Het aantal verzekeraars is een factor daarin, maar we weten allemaal dat dit lang niet de enige is. Soms heb je in een markt één hele dominante speler en nog een hele lange staart. Dus het aantal zegt wel iets, maar niet alles. Ik wil de heer Laçin toezeggen dat ik kijk naar wat de ontwikkeling op die markt is geweest. Het is wel relevant – dat ben ik met hem eens – of je de afgelopen jaren bij wijze van spreken van twintig naar zeven aanbieders bent gegaan of dat het aantal min of meer stabiel is. Dat zou kunnen; dat weet ik eerlijk gezegd niet. Ik zou eraan willen toevoegen

dat taxichauffeurs in laatste instantie altijd terecht kunnen bij wat we noemen de Vereende. Die verzekeraar is gespecialiseerd in moeilijk verzekerbare risico's. Dat is nog een laatste stukje van het palet dat wel genoemd moet worden.

De heer **Öztürk** (DENK):

Maar dan moet je wel je portemonnee meenemen!

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft het woord. U krijgt zo het woord, meneer Öztürk.

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan wel bevestigen wat de heer Öztürk zegt. Dat klopt. De prijzen van de Vereende zijn enorm hoog in vergelijking met reguliere verzekeringen. Dat is een mogelijkheid waar steeds meer taxichauffeurs toe zijn gedwongen omdat ze niet worden geaccepteerd door andere verzekeraars. Die zeven aanbieders zijn prima, maar accepteren ze taxichauffeurs en welke voorwaarden verbinden ze eraan? De Vereende is de laatste stap, waarin je zowat je hele portemonnee mee moet nemen om daar verzekerd te raken. Is dat wenselijk?

Minister **Hoekstra**:

Ik dacht net de heer Laçin een royale toezegging gedaan te hebben, maar die wordt kennelijk niet zo beleefd. De kernvraag is: wat is voldoende competitie? Dat is het antwoord op de vraag waar we met elkaar naar op zoek zijn. Dan kunnen we onderscheid gaan proberen te maken tussen die zeven, maar ik zou het zo met de heer Laçin willen afspreken: laat ik terugkomen bij de Kamer met een overzicht van de markt, waarin is terug te lezen hoeveel spelers er zijn en wat de trend is. Ik wil ook best nog kijken of er nog een redelijke vergelijking te maken is met bijvoorbeeld een andere sector of verder proberen om een appreciatie te maken. Maar ik wil wel zeggen dat de zorg aanvankelijk verscholen zat in de gedachte dat het maar een hele kleine groep verzekeraars is. Nu verleggen we het front en zeggen we: zijn die zeven dan eigenlijk wel goed genoeg? Ik weet gewoon nog niet of dat reëel is. Ik zou willen afspreken met de heer Laçin dat we echt even goed naar de feiten kijken. Die ga ik zo snel en zo volledig mogelijk proberen aan te leveren. Ik heb de commissie inmiddels een klein beetje leren kennen: daar zal zo nodig ook wel verder op worden doorgevraagd.

De **voorzitter**:

De heer Öztürk gaat dat doen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Als u toch in de onderzoeksfase zit, bent u dan bereid om de AFM of de ACM te vragen om goed onderzoek te doen in die branche over de afgelopen vijf jaar en met een rapport te komen? Zo heeft u een min of meer onafhankelijk en gedegen onderzoek waar de Kamer ook iets mee kan doen.

Minister **Hoekstra**:

De heer Öztürk zegt het terecht: niet de AFM, maar de ACM gaat hierover. Daarmee zijn we overigens weer op het domein van de heer Wiebes beland. Hem wil ik natuurlijk graag een volgend AO met deze commissie cadeau doen, maar voordat ik dat doe, merk ik mede namens hem op dat we geen signalen hebben ontvangen van de ACM dat hier sprake zou zijn van de problematiek waar de ACM zich over buigt. Dat vind ik eerlijk gezegd in deze fase ook weer een stap te ver. Laat ik het even in een goede Merkeliaanse traditie doen: schritt für schritt, stap voor stap. U

krijgt van mij dat rapport. Ik hoop dat dit volledig en bruikbaar is. Zo nodig hernemen we het.

De voorzitter:

Dat is afdoende. U was aan het einde gekomen van uw beantwoording. Ik kijk even of er behoefte is aan een tweede termijn. Die is er niet bij iedereen, maar bij sommigen wel. Ik begin bij de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik zal het kort houden; dat moet ook. Laat helder zijn dat ik wel blij ben met de toezegging van de Minister. Ik vind alleen wel dat we de kern van dit debat vast moeten blijven houden, namelijk dat taxiondernemers en -chauffeurs gewoon met problemen zitten. Ik wil echt voorkomen dat we in een wirwar van vergaderingen, rondetafels, ambities en convenanten terechtkomen. Ik zeg niet dat dit gaat gebeuren, maar ik wil daar vast voor waarschuwen. We moeten snel tot oplossingen komen. We moeten kijken hoe die markt in elkaar steekt en hoe we de taxiondernemers het best en het snelst kunnen helpen. Ik hoop dat de Minister dit ook ziet en begrijpt. Ik wil hem voor het gesprek met de hele sector ook helpen, dus ik wil een VAO aanvragen om misschien een of twee moties in te dienen.

Ik heb nog twee hele kleine vragen aan de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft in het vorige debat over de toezegging gedaan dat zij in gesprek zou gaan met de gemeente Amsterdam om te kijken of een TTO toegevoegd zou kunnen worden aan de taskforce. Hoe staat het daarmee? Dat zou ik graag willen weten.

En de tweede vraag gaat over iets wat de Minister aanstipte: het toetreden van ervaren chauffeurs. Moeten we de eisen voor het toetreden als taxichauffeur weer wat verhogen en bijvoorbeeld weer denken aan een vakbekwaamheidseis? Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

De voorzitter:

De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Even een praktisch punt naar aanleiding van de mededeling van de heer Laçin. We hebben morgen al een VAO naar aanleiding van het vorige debat. Wellicht kunnen we dit combineren; dan hebben we het ook in één keer gehad. Dat zal van de agenda van de Minister van Financiën afhangen.

Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij Uber gaat aanspreken op het weghalen of blokkeren van accounts op het moment dat blijkt dat er wellicht mee gesjoemeld is.

Ik ben blij met de toezegging van de Minister van Financiën over het onderzoek en de rapportage daarvan. Ik wil eigenlijk aan hem vragen om de toezegging nog wat uit te breiden, namelijk dat hij met een brief komt nadat hij dat rondetafelgesprek gehad heeft. Zo blijven wij op de hoogte van de uitkomst daarvan. Dat zijn mijn twee concrete vragen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de toezeggingen van beide bewindslieden. Het is goed om te zien dat de Minister van Financiën ook een keer mag figureren in een kritische commissie en dat hij dan ook ziet dat hij wat meer moet doen dan een korte toezegging: een goede toezegging!

Voorzitter. Laat ik zeggen dat het mij enigszins verbaast dat de problematiek die we met elkaar aankaarten, een beetje als een verrassing komt voor beide bewindslieden. Goed, daar heb ik net al wat van gezegd. Ik wil positief afsluiten. Ik ben blij dat ze het nu wel voortvarend oppakken. Ik kijk uit naar de toezeggingen die de bewindslieden gedaan hebben.

De **voorzitter**:

De heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik zie dat de SP, D66 en de PVV blij zijn, maar ik weet niet of de taxichauffeurs blij zijn. Een van mijn vragen is of de Staatssecretaris en de Minister bereid zijn om in al die vergaderingen en al die polderdiscussieronden ook de taxichauffeurs goed te informeren. Misschien kan dat met een informatiebrief, met een tekst op de website of een algemene brief om te vertellen wat de stappen zijn. Zo weten de taxichauffeurs precies wat er gebeurt. Anders moeten wij heel veel werk doen, terwijl wij al weinig medewerkers hebben.

Het tweede is dat je DENK niet zo blij krijgt op dit onderwerp. Waarom? Ik heb gezien dat deze Minister best wel veel daadkracht heeft getoond als het gaat om KLM. Ik merk gewoon dat hij niet dezelfde daadkracht en dezelfde ambities wil inzetten voor de taxichauffeurs. Ik krijg hem helaas nog niet zover. Ik wil hem daarom nogmaals vragen of hij bereid is om vandaag toe te zeggen dat hij bereid is om wat hij voor KLM heeft gedaan, ook voor deze taxichauffeurs te doen.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Op zich een interessante gedachte. Het lijkt er bijna op dat we de taxi's gaan nationaliseren. Ik weet niet of ondernemers dat precies bedoelen. Dank aan de Staatssecretaris en de Minister voor de antwoorden. Ik wil snelheid en duidelijkheid voor de goedwillende ondernemers die schadevrij rijden en die gewoon een normale premie willen betalen. Ze willen prima die premie betalen, maar kunnen de premiestijging van de afgelopen jaren niet verklaren. Ik ben het met ze eens. Ik hoor ook een Minister en een Staatssecretaris die daar vragen bij stellen. Dat is goed om te horen. Het is goed dat ze daarop terugkomen. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk gebeurt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels, CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Het is mooi dat de Staatssecretaris weer in ons midden was en dat het indienen van een Wopkeverzoek heeft geleid tot de aanwezigheid van de Minister hier.

Diezelfde Minister mag nu aan de bak om de branche en de verzekeraars tot elkaar te brengen. De Minister kon helaas nog geen helder antwoord geven op de vraag welke preventieve maatregelen moeten worden genomen om succesvol te zijn. Ik hoop dat daar echter wel te zijner tijd antwoorden op komen.

Ik vind het heel belangrijk dat we alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat er in deze branche een gelijk speelveld is en blijft bestaan. Daar raken we wat mij betreft echt de kern mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Ik heb zelf geen vragen meer namens de VVD-fractie. Ik hoop wel dat de urgentie gevoeld wordt, omdat mensen toch in de problemen komen door deze hoge premies.

Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de vragen van de heer Von Martels. Van hem was een vraag uit de eerste termijn blijven liggen. Hij vroeg of ik bereid ben te kijken naar de ongevallenregistratie van STAR. Dit is inderdaad een onderwerp van de Minister, maar dank voor de suggestie. Het beeld dat we nu hebben is dat SWOV de gegevens van STAR al benut, maar we zullen er zeker nog eventjes naar kijken.

Ik hoorde van de heer Laçin en de heer Öztürk het verzoek om de sector in den brede goed aangesloten te houden. Ik zeg toe dat we dat zeker willen doen. We bespreken deze problematiek; ik verwees al naar een zeker iemand op de tribune die bij mij langs is geweest met een aantal anderen. Het is van belang om in de komende maanden een goede aansluiting te houden met de sector. Daar ben ik dus zeker toe bereid.

De heer Laçin had een specifieke vraag over de taskforce, waarover in het vorige AO is gesproken. We hebben dat inmiddels besproken met de gemeente. De voorzitter gaat op korte termijn in gesprek met de TTO's over hun zorgen. Zo geven ze daar nu invulling aan. De taskforce is van de gemeente, maar de voorzitter van de taskforce, die onafhankelijk is, gaat met de TTO's in gesprek over hun zorgen. Zo staat het dus met die vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin had ook een vraag over de toetredingseisen. Zou de vakbekwaamheidseis niet terug moeten komen? Het is van belang dat we een goed onderscheid maken tussen de verschillende eisen. De eisen aan de vakbekwaamheid van een chauffeur gelden voor iedereen. Ik denk dat de heer Laçin refereert aan het ondernemersexamen. Er bestaat een aparte vergunning voor of je bekwaam bent als ondernemer, met bijvoorbeeld eisen over of je in staat bent om je administratie goed te doen. Die eis is nou juist afgeschaft in de context van het verminderen van de lastendruk voor de ondernemers, samen met het afschaffen van een fysiek vergunningsbewijs en nog een aantal andere dingen. Dat moest de ondernemers die het moeilijk hadden wat meer lucht geven en de administratielevelastendruk niet onnodig hoog maken. In die context is de vergunning voor de vakbekwaamheid als ondernemer afgeschaft, maar de eisen aan de vakbekwaamheid als taxichauffeur gelden voor iedereen.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Laçin over dit punt.

De heer Laçin (SP):

Ik heb inmiddels meerdere vragen. Het gaat mij ten eerste om het onderzoek van SWOV naar de ongevallen. Als het bekend is, wordt dan ook geregistreerd voor welke opdrachtgever een chauffeur rijdt? Mijn tweede punt gaat over de taskforce. Ik begrijp dat de Staatssecretaris dat heeft doorgeleid naar de gemeente, want de taskforce is van de gemeente, maar het uitdrukkelijke verzoek was om TTO's aan te laten sluiten bij het gesprek waar Uber bij zit. Nu worden er separate gesprekken gevoerd. Ik zou liever zien – ik denk de taxichauffeurs zelf ook – dat er een gezamenlijk gesprek plaatsvindt, zodat alle gedachten in die taskforce gedeeld kunnen worden.

De ondernemerseis is afgeschaft om meer lucht te creëren, maar dat heeft ervoor gezorgd dat je taxichauffeur bent als je € 1.500 aftikt en een vog aanvraagt. Dat is wat ik begrijp van de chauffeurs zelf. Ik denk dat we die ontwikkeling niet moeten willen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ga niet het hele lijstje met eisen herhalen die gesteld worden aan een chauffeur, maar een praktijk- en theorie-examen voor vakbekwaamheid moeten behaald worden. Daarnaast zijn er de eisen van een vog, een geneeskundige verklaring en natuurlijk een rijbewijs. Je moet dus een vakbekwaamheidsexamen halen, zowel praktisch als theorie. Ik heb over het onderzoek van SWOV gezegd dat het moeilijk is om bij een ongeval de opdrachtgever te achterhalen, omdat dit niet wordt geregistreerd. Ik heb aangegeven dat ik wil kijken of er een andere manier is om daar iets meer inzicht in te krijgen. Wellicht dat dit via de verzekeraars geanonimiseerd toch iets meer kan. Ik heb toegezegd dat ik verder wil kijken dan de huidige ongevallenregistratie of we toch op de een of andere manier iets meer een beeld kunnen krijgen. We zijn hier allemaal op zoek naar feiten, om op basis van die feiten te kunnen zien waar het nou echt knelt. Alleen dan kun je effectief beleid maken. Ik ga dus mijn best doen om die feiten zo helder mogelijk voor u te krijgen. Dan over de TTO's. Het gesprek van de voorzitter van de taskforce met de TTO's is de eerste stap. Ik begrijp en hoor ook het uitdrukkelijke verzoek of het niet goed zou zijn om met alle partijen tegelijkertijd om tafel te zitten. Daar kan ik me zeker iets bij voorstellen, maar laat dat eerste gesprek nou eerst eens plaatsvinden. Het zou dan een volgende stap kunnen zijn. Maar de opmerking, het verzoek en de wens zijn genoteerd.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister.

Minister Hoekstra:

Voorzitter. De heer Laçin begon met nog eens te benadrukken hoe serieus het probleem is. De heer Dijkstra en de heer Van Dijk sloten zich daarbij aan. Ik wil daar alleen maar een dikke streep onder zetten. Volgens mij was dat ook precies waarmee ik begon. Het is volgens mij ook precies de reden waarom we dit debat hebben. We zien allemaal dat het voor de goeden, dus voor degenen die weinig schade rijden maar wel met zeer hoge premies opgescheept zitten, gewoon echt ingewikkeld is. Daar ben ik het hartgrondig mee eens.

De heer Laçin had het ook nog over helpen in combinatie met een VAO. Dat is aan de Kamer, maar nu ik nog eens nadenk over helpen: ik weet niet of ik het helemaal boven aan de lijst zou zetten.

De heer Schonis vroeg een brief naar aanleiding van het overleg. Dat lijkt me heel nuttig, dus dat zeg ik de Kamer toe. Het verbond is daartoe ook graag bereid, is mij inmiddels geworden. Ik denk dat het heel nuttig is, want dan kan iedereen zien wat er is gewisseld, wat er afgesproken is en welke vervolgstappen er eventueel genomen kunnen worden.

De heer Van Aalst had het nog over de commissie voor Financiën. Laat er geen enkel misverstand bestaan over of men daar voldoende kritisch is, anders raak ik van de regen in de drup. Het ging mij uitsluitend over de belangstelling die er voor sommige debatten was, maar dat lag uitsluitend aan mijzelf.

De heer Öztürk maakt opnieuw de vergelijking, die hij ook plenair al een keer gemaakt heeft, met Air France-KLM. Ik zag geen heel groot enthousiasme op de publieke tribune, net als de heer Van Dijk, voor de suggestie dat ik een aandeel zou nemen bij de meeste taxiondernemers. Ik waardeer de sector zeer. In de gesprekken die ik weleens vanaf de achterbank heb gehad – de meeste chauffeurs maken van hun hart geen moordkuil – is nooit langsgesproken dat zij willen dat de overheid zich wat meer met hen bemoeit.

De heer Öztürk (DENK):

Dat is ook de vraag niet, zoals u weet.

Minister Hoekstra:

Oké, dan heb ik dat verkeerd begrepen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Mijn punt is dat u wel aandelen van verzekeringsmaatschappijen kunt kopen; dat is wel mogelijk. Het gaat erom dat u de creativiteit, de daadkracht en het lef toont zoals u bij KLM heeft gedaan. Daar gaat het om. Dat is de essentie.

Minister **Hoekstra**:

Die aanmoediging heb ik dan wel goed gehoord. Maar zonder overdrijven: het lijstje met aanbiedingen van dingen die ik nog zou moeten kopen, is ver over de 100. Deze stond er nog niet op, maar deze week heb ik alweer een IT-bedrijf en een sinaasappelfabriek verzameld. Ik ga dus enige terughoudendheid betrachten, want het is wel het geld van de burger. Met de heer Van Dijk was ik het al zeer eens ten aanzien van de premiedifferentiatie. Hij onderstreept nogmaals de zorgen.

De heer Von Martels vroeg nog een keer naar preventie. Ik heb een heel voorzichtige eerste poging voor gedaan wat dat zou kunnen zijn, maar ik realiseer me zeer dat de sector, dus de chauffeurs zelf en ook de verzekeraars, beter in staat zijn om met elkaar te bepalen wat zou kunnen helpen dan ik even snel bij een AO. Welke dingen zijn dragelijk voor de sector? Welke dingen zijn in de ervaring van de verzekeraars effectief? Volgens mij ben ik niet behulpzaam bij dat gesprek als ik daar twee of drie dingen over zeg, want misschien duw ik ze daarmee precies de verkeerde richting uit. Daar zit mijn voorzichtigheid in.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We komen bijna tot een einde, maar niet dan nadat ik de toezeggingen heb opgelezen. U moet even goed luisteren.

- De Staatssecretaris heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid opdracht gegeven voor onderzoek naar de ongevallen waarbij een taxi is betrokken. Zij vraagt na of er een onderscheid gemaakt kan worden tussen de opstap- en de belmarkt. De resultaten van het onderzoek worden voor de zomer verwacht.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik heb aangegeven dat SWOV mij inmiddels heeft laten weten dat niet te kunnen, maar dat ik ga kijken of we op andere wijze daar toch wat meer inzicht in kunnen krijgen.

De **voorzitter**:

Ja. Dan de volgende toezegging.

- De Minister stuurt over enkele weken de informatie toe die is toegezegd in een brief van 18 maart jongstleden. Dat betreft de uitvraag onder leden van het Verbond van Verzekeraars.
- De Minister zegt de heer Laçin toe dat hij een overzicht stuurt van de markt van verzekeraars en de trend binnen de taxiverzekeringenbranche.

Zit daar eventueel een termijn bij?

Minister **Hoekstra**:

Misschien kan het in één keer. Ik heb het ook over het werk dat anderen moeten doen. Dat is altijd makkelijk beloven. Zo mogelijk combineer ik het.

De **voorzitter**:

Prima. De volgende toezegging.

- De resultaten van het overleg met het Verbond van Verzekeraars volgen in een brief aan de Kamer.

Daarvoor geldt dan hetzelfde.

Minister **Hoekstra**:

Zeker.

De **voorzitter**:

Ik hoor naast mij: rond de zomer. Er is een VAO aangevraagd door de heer Laçin van de Socialistische Partij. Ik dank de Kamerleden, de Staatssecretaris, de Minister en iedereen die interesse had.

Sluiting 15.16 uur.