

Vergaderjaar 2019–2020

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 118**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 17 december 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 2 juli 2019 over toezeggingen uit het algemeen overleg Verzekeringen taxichauffeurs en het aanbod van taxiverzekeringen (Kamerstuk 31 521, nr. 114).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 september 2019 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 17 december 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inleiding

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister naar aanleiding van de toezeggingen, gedaan in het algemeen overleg van 17 april jl. (Kamerstuk 31 521, nr. 113) en de reactie van de Minister op de aangenomen motie van het lid Laçin c.s. (Kamerstuk 31 521, nr. 112) en hebben daarbij enkele vragen.

### Algemeen

De leden van de SP-fractie lezen dat de premie voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering (hierna: WA-premie) bijna verdubbeld is, terwijl de schadelast meer dan verdubbeld is. Deze leden concluderen daaruit dat de stijging van de premies nog wel meevalt. Deze leden vragen de Minister of zij begrijpt dat een verdubbeling van de premies in een tijdsbestek van slechts vier jaar een enorme impact op de taximarkt heeft. Zij vragen de Minister te reageren op het feit dat deze enorme toename in verzekeringslasten veel taxichauffeurs ertoe dwingt te stoppen met hun beroep. Deze leden vragen de Minister of zij van mening is dat dit een probleem vormt voor de taximarkt en zo nee, wanneer de Minister dan pas vindt dat er een probleem op de taximarkt is.

De leden van de SP-fractie merken op dat bij schade niet door verzekeringsmaatschappijen geregistreerd wordt voor welke taxionderneming chauffeurs op het moment van de schade aan het rijden zijn. Tegelijkertijd valt het deze leden op dat de ruime verdubbeling van de schadelast die tussen 2014 en 2018 plaatsvond vrijwel gelijk valt met de opkomst van Uber in Nederland. Chauffeurs die voor deze onderneming rijden moeten lange dagen maken voor een leefbaar loon, waardoor de kans op ongevallen aantoonbaar toeneemt. Kan de Minister zeggen of het tot de mogelijkheden behoort dat chauffeurs bij een schademelding inzichtelijk moeten maken voor welke werkgever zij op dat moment aan het rijden waren? Zo kan beter inzichtelijk worden gemaakt waar de grootste schadelast vandaan komt.

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister stelt dat het zeer geringe aanbod van verzekeraars voor de taximarkt niet vreemd is, omdat in de jaren «90 ook een periode is geweest waarin maar één aanbieder van taxiverzekeringen actief was. Deze leden vinden dat de Minister hier de plank flink mislaat, aangezien tussen de jaren «90 en nu de markt enorm veranderd is. Om te beginnen met de invoering van de Wet personenvervoer 2000 en de deregulering en later de opkomst van zogenaamde platformaanbieders als Uber is de markt van 30 jaar geleden totaal niet vergelijkbaar met nu. Is de Minister het met deze leden eens dat deze vergelijking totaal mank gaat en dat uitspraken als «niet afwijkend» op basis van de grote verschillen niet gedaan kunnen worden?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief dat er op dit moment nog maar twee aanbieders van taxiverzekeringen zijn. In de brief geeft een tabel weer wat de ontwikkeling van de WA-premie in de taxibranche is geweest. Deze leden vragen de Minister of zij kan zeggen welke verzekeraars op dit moment nog actief zijn in de taxibranche en wat hun premieontwikkeling zowel absoluut als relatief is geweest vanaf 2014. Dat betekent dat niet wordt uitgegaan van een basispad en ontwikkelingen ten opzichte daarvan, maar letterlijk wat chauffeurs moeten betalen en hoeveel dit is toegenomen. De leden van de SP-fractie vragen daarnaast of de Minister met de Kamer kan delen welke verzekeraars gestopt zijn met het aanbieden van taxiverzekeringen en of de Minister daarbij kan zeggen of deze verzekeraars ook daadwerkelijk verlies leden op hun taxiverzekering?

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister in de brief ook stelt dat via intermediairs een verzekering in het buitenland afgesloten kan worden. Deze leden vragen de Minister inzichtelijk te maken hoeveel intermediairs actief zijn op de taxiverzekeringsmarkt, hoeveel buitenlandse verzekeraars taxiverzekeringen voor Nederlandse chauffeurs aanbieden en wat de gemiddelde maandelijks premies zijn voor een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering.

De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij de Nederlandse situatie: het aantal taxi's, verzekeraars, ongevallen en de gemiddelde premie, kan vergelijken met andere West-Europese landen en de Kamer te informeren over de verschillen en overeenkomsten.

De leden van de SP-fractie zien dat uit het verslag van de bijeenkomst met het Verbond van Verzekeraars, dat als bijlage bij de brief is gevoegd, blijkt dat de sector preventie erg belangrijk vindt. Deze leden vragen de Minister inzichtelijk te maken welke stappen er zijn gezet om tot een pakket van preventiemaatregelen te komen en op welke wijze taxichauffeurs betrokken zijn bij deze totstandkoming. Zijn er al partijen die zich hebben gemeld met ideeën om het aantal schades en daarmee de premie te doen dalen?

De leden van de SP-fractie lezen ten slotte dat als één van de gesignaleerde problemen op de bijeenkomst van het Verbond van Verzekeraars de eisen die Solvency II aan verzekeraars genoemd wordt. Als genoemde oplossingsrichting om te verkennen wordt kruissubsidiëring voor maatschappelijk relevante branches samen met toezichthouders. Deze leden vragen de Minister of zij erkent dat de taxisector een maatschappelijke functie heeft en of zij bereid is om met de verzekeraars, toezichthouders en chauffeurs te bezien of er voor deze functie een mogelijkheid voor kruissubsidiëring gevonden kan worden. En is de Minister bereid om in gesprek met de verzekeraars en taxichauffeurs te blijven om vinger aan de pols te houden in de branche en oplossingen die aangedragen worden te blijven onderzoeken?

## **II Reactie van de Minister**

Met interesse heb ik kennisgenomen van de vragen die door de fractie van de SP zijn gesteld naar aanleiding van mijn brief van 2 juli 2019, inzake de verzekeringen van taxi's (Kamerstuk 31 521, nr. 114).

**De leden van de SP-fractie lezen dat de premiestijging voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering grote impact heeft en concluderen dat deze toename in verzekeringslasten veel taxichauffeurs ertoe dwingt te stoppen met hun beroep. Vormt dit een probleem voor de taximarkt, zo vragen zij.**

Het is duidelijk dat de extra kosten voor taxiverzekeringen door de stijgende schadelast impact hebben op de taxibranche. Om deze reden zoeken diverse betrokken belangenverenigingen, bedrijven en organisaties thans gezamenlijk naar een oplossing. De verwachting is dat veel taxiondernemers de hogere premies in de tarieven zullen verwerken. In de in opdracht van het Sociaal Fonds Taxi vastgestelde NEA-index – die veelal in vervoerscontracten wordt opgenomen – is daarin voorzien. Overigens blijkt uit die index dat verzekeringspremies minder dan 3% van de totale kosten uitmaken.

**De leden van de SP-fractie geven aan zij een verband zien met de verdubbeling van de schadelast en de opkomst van Uber in Nederland. Kan inzichtelijk worden gemaakt of het tot de mogelijkheden behoort dat chauffeurs bij een schademelding aangeven voor welke werkgever zij op dat moment aan het rijden waren, zo vragen zij.**

Het opvragen van informatie door een verzekeraar over voor welke werkgever een taxichauffeur een rit maakt tijdens welke hij betrokken raakt bij een verkeersongeval kan alleen indien op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voldoende belang voor de verzekeraar is om deze informatie te mogen opvragen. Gelet op het feit dat informatie over de werkgever op zichzelf niet relevant is voor de afhandeling van een schadeclaim door de verzekeraar, kan worden aangenomen dat niet aan dit vereiste wordt voldaan. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft tijdens het algemeen overleg Openbaar vervoer en taxi van 26 september 2019 (Kamerstuk 23 645, nr. 710) toegezegd om met de Minister van Justitie en Veiligheid te spreken over de mogelijkheden om bij de ongevallenregistratie van de Politie de werkgever van de taxichauffeur te registreren. De Minister van IenW zal uw Kamer hierover informeren bij haar eerstvolgende brief over het taxibeleid.

**De leden van de SP-fractie zijn kritisch op het antwoord van de Minister waarin wordt gesteld dat het zeer geringe aanbod van verzekeraars voor de taximarkt niet vreemd is, omdat in de jaren «90 ook een periode is geweest waarin maar één aanbieder van taxiverzekeringen actief was. Zij wensen te vernemen of deze vergelijking op gaat en dat uitspraken als «niet afwijkend» op basis van de grote verschillen niet gedaan kunnen worden.**

Het is zondermeer waar dat de markt voor taxidiensten aanzienlijk veranderd is. Dat heeft echter niet noodzakelijkerwijs ook gevolgen voor het aantal aanbieders dat actief is in het verzekeren van taxi's. Er is immers nog altijd sprake van een sector waarin relatief veel schade wordt gereden met een relatief beperkt aantal verzekerden, waardoor de ruimte op deze markt voor verzekeraars beperkt is.

**De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij kan zeggen welke verzekeraars op dit moment nog actief zijn in de taxibranche en wat hun premieontwikkeling zowel absoluut als relatief is geweest vanaf 2014. Tevens vragen de leden van de SP-fractie vragen of de Minister met de Kamer kan delen welke verzekeraars gestopt zijn met het aanbieden van taxiverzekeringen en of de betreffende verzekeraars verlies leden op de verzekering.**

Het verstrekken en uitwisselen van informatie over de hoogte van prijzen, de winstgevendheid of verlieslatendheid van producten van een individuele verzekeraar en de commerciële keuzen van bij naam te noemen ondernemingen kan marktverstoring werken. Dergelijke informatieuitwisseling staat op gespannen voet met het mededingingsrecht. Om die reden ben ik, en ook de brancheorganisaties(s) en ondernemingen, waarvan ik afhankelijk ben bij het verwerven van de door de SP-fractie gevraagde informatie, hierin uiterst terughoudend. Ik kan dus geen specifiekere informatie verstrekken dan ik in mijn vorige brieven aan uw Kamer ten aanzien van het onderwerp taxiverzekeringen heb gedaan.

**De leden van de SP-fractie vragen de Minister inzichtelijk te maken hoeveel intermediairs actief zijn op de taxiverzekeringmarkt, hoeveel buitenlandse verzekeraars taxiverzekeringen voor Nederlandse chauffeurs aanbieden en wat de gemiddelde maandelijkse premies zijn voor een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering. Tevens vragen de leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij de Nederlandse situatie kan vergelijken met andere West-Europese landen en de Kamer te informeren over de verschillen en overeenkomsten.**

Er zijn in Nederland ongeveer 5.800 verzekeringsbemiddelaars die op grond van hun vergunning mogen bemiddelen in taxiverzekeringen. Het is

niet bekend hoeveel van deze bemiddelaars dit daadwerkelijk doen. Evenmin is bekend voor welke (buitenlandse) verzekeraars zij bemiddelen. Zoals aangegeven in mijn eerdere brief gebeurt bemiddeling voor een buitenlandse verzekeraar op dit moment, voor zover mij bekend, slechts in een enkel geval.

Er zijn in Nederland ongeveer 42.000 taxivoertuigen. De Staatssecretaris van IenW heeft uw Kamer bij brief van 19 september 2019 (Kamerstuk 31 521, nr. 116) geïnformeerd over de ontwikkeling in het aantal taxi-ongevallen in Nederland. Een vergelijking met de situatie in het buitenland is niet beschikbaar.

**De leden van de SP-fractie zien dat de sector preventie erg belangrijk vindt. Deze leden vragen de Minister inzichtelijk te maken welke stappen er zijn gezet om tot een pakket van preventiemaatregelen te komen en op welke wijze taxichauffeurs betrokken zijn.**

Het Verbond is in gesprek met meerdere organisaties. Het doel is om te komen tot een gezamenlijk pamflet waarbij de stakeholders zich committeren aan concrete acties. De taxichauffeurs worden daarbij betrokken middels verschillende vertegenwoordigende organisaties. Uit gesprekken met die partijen zijn meerdere mogelijke oplossingen naar boven gekomen, variërend van het aanscherpen van de eisen binnen het bestaande taxikeurmerk TX keur tot betere communicatie naar leden over risico's. Tot begin 2020 zullen de gesprekken door blijven lopen, zodat de mogelijke acties waaraan de partijen zich committeren verder uitgediept worden. De Minister van IenW laat bovendien onderzoek doen naar de oorzaken van de ontwikkeling van het aantal taxi-ongevallen. Beoogd wordt dit onderzoek rond de zomer van 2020 af te ronden. Uw Kamer zal na afronding van het onderzoek over de resultaten ervan worden geïnformeerd.

**De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij erkent dat de taxisector een maatschappelijke functie heeft en of zij bereid is om met de verzekeraars, toezichthouders en chauffeurs te bezien of er voor deze functie een mogelijkheid voor kruissubsidiëring gevonden kan worden. Tevens vragen zij of de Minister in gesprek wil treden met de verzekeraars en taxichauffeurs om vinger aan de pols te houden in de branche en oplossingen die aangedragen worden te blijven onderzoeken.**

Eerder heb ik uw Kamer gemeld geen voorstander te zijn van maatregelen, waarbij het probleem dat er in één sector meer schade wordt gemaakt zou moeten worden afgewenteld op andere categorieën verzekerden. Het is mijns inziens een verantwoordelijkheid van die sector zelf om de schade te verminderen. Om die reden zie ik geen heil in het verkennen van de mogelijkheden tot kruissubsidiëring. Wel blijf ik met diverse betrokken partijen in contact en ben ik bereid uw Kamer te informeren over nieuwe relevante ontwikkelingen.