

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een fractie de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Financiën over zijn brief inzake de Toezeggingen uit het algemeen overleg Verzekeringen taxichauffeurs en het aanbod van taxiverzekeringen (Kamerstuk 31 521, nr. 114).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

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. 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 maandelijkse 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?