

Verslag

donderdag 9 mei 2019 09:00 – 12:00
Verbond van Verzekeraars

Aanwezig:	Adfiz
	Inspectie Leefomgeving en Transport
	KNV
	Ministerie van Financiën
	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
	Openbaar Ministerie
	RDW
	SWOV
	Taxicentrale Amsterdam
	Uber
	Verbond van Verzekeraars
	Individuele verzekeraars

1. Opening en mededelingen

De aanwezigen worden welkom geheten door het Verbond. Toegelicht wordt dat het Verbond het thema 'verzekerbareid' opgenomen heeft in het middellange termijnplan (MLT), het onderwerp taxiverzekeringen in de Tweede Kamer is besproken en dat het Verbond het initiatief heeft genomen om alle relevante stakeholders uit te nodigen om hun visie op de veelzijdige taxiproblematiek toe te lichten. Doelstelling van de ochtend is om gezamenlijk te verkennen welke partijen welke rol kunnen spelen bij potentiële oplossingen. Binnen de problematiek rondom taxiverzekeringen lijkt niemand in zijn eentje de sleutel in handen te hebben voor een alomvattende oplossing. Gezamenlijk optreden lijkt niet alleen wenselijk maar ook simpelweg noodzakelijk.

2. Presentatie taxibranche in beeld

Na de opening worden de algemene cijfers over de taxibranche, de schadelastontwikkeling en de ontwikkeling van de WA-premie voor taxi's over de afgelopen jaren gepresenteerd. Hierbij wordt aangegeven dat er in totaal ruim 9.000 taxibedrijven actief zijn in Nederland met één of meer (soms wel honderden) voertuigen. In totaal zijn er 27.000 voertuigen met een geactiveerde boordcomputer. Hierbij kan men twee soorten taxivervoer onderscheiden:

- *Contractvervoer* (+/- 75% van de markt). Dit is op contractbasis tussen een taxiaanbieder en overheden, zorginstellingen of zorgverzekeraars. Denk hierbij aan vervoer in het kader van de uitvoering van de WMO, leerlingenvervoer of ziekenvervoer.
- *Straattaxivervoer* (+/- 25% van de markt). Ook wel de opstap- en bestelmarkt genoemd. Van deze straattaxi's is het overgrote deel in handen van zelfstandigen zonder personeel (8.000 zzp-ers zijn actief in de hele taxibranche)



Naast deze branchecijfers is door het Verbond ook een enquête uitgezet onder verzekeraars waarin zij zijn gevraagd naar hun taxiportefeuille. Uit deze uitvraag blijkt dat er in 2018 acht verschillende verzekeraars waren die taxi's verzekerden. Drie van deze acht verzekeraars verzekerden alle soorten taxi's. In 2019 waren er nog twee verzekeraars die alle soorten taxi's verzekeren, dus ook straattaxi's. Vervolgens werden de ontwikkeling van WA-premies van taxi's getoond. Hierbij zien we over de periode 2014-2018 een verdubbeling van de WA-premie voor taxi's, maar tegelijkertijd zien we ook dat de schadelast nóg sterker is gestegen. Namelijk met een factor 2,5 over diezelfde periode. Op de achtergrond van die toegenomen schadelast constateren verzekeraars ook dat er een toename zichtbaar is van het aantal ongevallen, een toename van de herstelkosten voor voertuigen en een toename van letselschades vanwege o.a. regreskosten en buitengerechterlijke kosten. In relatie tot de taxischades gaven enkelen in de zaal nog aan dat zij behoefte hadden aan een diepere verkenning naar de specifieke oorzaken die ten grondslag liggen aan de taxischadelaststijging. Dit zodat mogelijk gericht op specifieke vormen van preventie kan worden ingezet. Het SWOV doet in opdracht van het ministerie van I&W een onderzoek naar ongevallen met taxi's waarbij het zich in de eerste plaats richt op de door de politie geregistreerde ongevallen. De resultaten van dit onderzoek worden rond de zomerperiode verwacht.

3. Interactief deel: Mentimeter

Na een weergave van de cijfers was het tijd voor het interactieve deel waarin de volgende vraag aan de aanwezigen werd voorgelegd: *“Over welk probleem binnen de taxibranche zouden we het met elkaar moeten hebben vandaag?”*. Met behulp van de Mentimeter konden de aanwezigen vervolgens thema's invullen die in hun ogen van belang waren om te bespreken. Hieronder zagen we onder andere 'bedrijfscultuur', 'verzekeraarbaarheid', 'hoge tijdsdruk voor chauffeurs', 'preventie', 'beloning van goed gedrag', 'handhaving' en 'veiligheid' terugkomen. De brede opbrengst die uit de Mentimeter naar voren kwam bood dus ruim voldoende voer voor discussie. Ook in dit deel kwam terug dat sommige aanwezigen van mening waren dat, voordat er naar specifieke vormen van preventie kan worden gekeken, er eerst goed in kaart moet worden gebracht welke specifieke elementen ten grondslag liggen aan de hoge schadelast van taxi's. Is dat bijvoorbeeld telefoongebruik onder het rijden? Is dat de hoge tijdsdruk waar sommige chauffeurs soms onder moeten presteren? Kanttekening die bij deze wens werd geplaatst is dat dit hoogstwaarschijnlijk lastig vast is te stellen in de praktijk en vaak een combinatie van meerdere factoren zal zijn. Thema's die het sterkst naar voren kwamen in de discussie waren op hoofdlijnen 'verzekeraarbaarheid', 'veiligheid' en de 'bedrijfsvoering/bedrijfscultuur'.

Totale opbrengst woordenwolk Mentimeter:



Vanuit een verzekeraar werd in relatie tot verzekerbaarheid aangevoerd dat de straattaxi-
branche al de afgelopen 15 tot 20 jaar een moeilijk te verzekeren groep is gebleken. De
groep is relatief klein in omvang waardoor de relatief grote schadelast erg moeilijk op te
vangen is. Verzekeraars zijn eerder door DNB opgeroepen zwarte cijfers te schrijven en
een bij het risico passende premie te rekenen. Daarnaast dienen verzekeraars volgens
toezichthouders de 'pijn' neer te leggen bij de groep die de schade veroorzaakt. Wanneer
de schadelast wel over een grotere groep zou mogen worden uitgesmeerd, dan zou dit
automatisch betekenen dat anderen meebetalen aan de hoge schadelast van een speci-
fieke groep die er wat betreft schadelast uitspringt: de taxichauffeurs. Dit vinden sommi-
gen een onwenselijke invulling van het begrip 'solidariteit'. Ondanks het maatschappelijke
verantwoordelijkheidsgevoel van verzekeraars lijkt de bewegingsruimte die ze hebben op
dit gebied dus enigszins beperkt. In de discussie over 'verzekerbaarheid' werd ook ge-
noemd dat er wellicht onderzoek kan worden gedaan naar verzekeringsvormen die beter
bij de taxibranche zouden passen.

Voor wat betreft de plenaire discussie over 'veiligheid' kwam naar voren dat het toezicht
op de taxibranche en de handhaving in het verkeer momenteel wat beperkt is. Ook de
tijdsdruk die sommige taxichauffeurs ervaren, zowel in het contractvervoer als in straat-
taxi's, werd als negatief aspect in relatie tot veiligheid aangestipt.

4. In subgroepen met diverse thema's aan de slag

Na een korte pauze ging de groep in vier kleinere groepjes uiteen die ieder een eigen as-
pect van de problematiek behandelde. De eerste groep ging in op het thema 'actieve vei-
ligheid' doelend op vrijwel alle aspecten in de taxi, de tweede groep behandelde 'passieve
veiligheid' waarmee werd bedoeld op veiligheidselementen buiten de taxi zoals infrastruc-
tuur, de derde groep ging in gesprek over de 'bedrijfsvoering & bedrijfscultuur' en tot slot
besteedde de vierde groep aandacht aan het thema 'verzekerbaarheid'.



Hieronder een overzicht van de gesignaleerde problemen en mogelijke oplossingsrichtingen die in de vier subgroepen de revue passeerden.

Gesignaleerde problemen	Genoemde oplossingsrichtingen
- App-gedrag / afleiding door telefoon achter stuur neemt toe - Gebrekkige handhaving op onverzekerbaarheid - Negatief imago taxibranche - Verdere premiedifferentiatie is lastig vanwege relatief kleine omvang van taxiportefeuille. De schadelast is niet of nauwelijks op te vangen binnen zo'n kleine groep. De groep verder verkleinen leidt tot nog hogere premies, de groep breder trekken leidt tot het meebetalen van anderen aan hoge schadelast van taxi's. - Toegenomen verkeersdruk: taxi's rijden veel in drukbevolkte stedelijke gebieden. - Onveilig rijgedrag, mede veroorzaakt doordat omzet is gedreven door hoeveelheid ritten. - We zien te weinig bewustwording bij taxichauffeurs dat hun schadelast naar beneden moet om het voor iedereen betaalbaar te houden. - Contractvervoer: eisen vanuit opdrachtgever/aanbesteding werken soms onwenselijk rijgedrag van chauffeurs in de hand. - Versnipperde markt, beperkte gemeenschappelijke organisatie taxibranche: niet iedereen is goed te bereiken/aan te spreken. - Eisen aan verzekeraars: Solvency II - Stijgende reparatiekosten (hogere materiaal-kosten vanwege o.a. sensoren, hogere arbeidskosten vanwege toenemende complexiteit schadeherstel). - We hebben de onderliggende oorzaken hoge schadelast van taxi's nog niet geheel scherp. - Meer oudere chauffeurs: ervaring, kwetsbaarheid en functiebeperking	- Meer handhavingscapaciteit op telefoongebruik en onverzekerd rondrijden in taxivoertuigen - Aanscherping keurmerk taxi's en vakbekwaamheid sterker en vaker toetsen - Nieuwe verzekeringsvormen voor taxi's verkennen (bijv. op basis van ADAS of pooling) - Verplichte veiligheidssystemen (bijv. dashcam) - Alternatieve tariefstructuur voor taxi's - Aanpassing/aanscherping van wettelijke rusttijden - Een adviseur schadepreventie - Aanbestedingseisen contractvervoer kritisch tegen het licht houden. Goed kijken naar aanbesteding. Werken de eisen die worden gesteld geen onwenselijk rijgedrag van chauffeurs in de hand? - Kruissubsidiëring toestaan voor maatschappelijk relevante branches. Mogelijkheden samen verkennen met toezichthouders. - Nader onderzoek naar oorzaken die ten grondslag liggen aan toename van schadelaststijging onder taxi's. Daarna is gerichtere preventie mogelijk.



110

5. **Wrap-up** **en** **vervolg**

Nadat de subgroepen weer plenair samenkwamen heeft iedere groep zijn bevindingen kort kunnen pitchen aan de aanwezigen. Op hoofdlijnen zijn deze te clusteren in de volgende onderdelen:

115

1. *Preventiemaatregelen*: de relatief hoge schadelast van taxichauffeurs moet naar beneden. Welke specifieke maatregelen vervolgens daadwerkelijk gaan bijdragen aan vermindering van deze schadelast vraagt om een nader onderzoek. Centrale vervolgvraag daarbij is waarom de schadelast bij taxichauffeurs zo hoog is.

120

2. *Verzekeringspremie*: zoals eerder geschetst leidt verdere premiedifferentiatie in de al relatief kleine taxipopulatie tot een nog hogere premie voor een deel van de taxichauffeurs. Een enkel flink incident met letselschade zou in dat geval door een nog kleinere groep moeten worden gedragen. Vanwege voorgeschreven regels vanuit toezichthouders lijkt het volume vergroten d.m.v. pooling of door andere groepen mee te laten betalen aan de hoge schadelast van taxichauffeurs geen haalbare kaart.

125

Hoe nu verder?

130

Het Verbond van Verzekeraars gaat met betrekking tot het vervolgproces bilateraal het gesprek aan met enkele stakeholders die op basis van bovenstaand overzicht mogelijk een deel van de sleutel tot een oplossing in handen hebben. We willen dan ook kijken welke partijen gehoor willen geven aan de oproep om zijn of haar steentje bij te dragen aan een vervolgstap richting een oplossing van dit complexe probleem. Waar we elkaar in vinden lijkt het feit dat, los gezien van de specifieke onderliggende oorzaken, de relatief hoge schadelast veroorzaakt door taxichauffeurs naar beneden moet, zodat de premie betaalbaar wordt. Een lagere schadelast draagt ook bij aan de verkeersveiligheid en kan daarmee het aantal aanbieders van taxiverzekeringen mogelijk weer iets doen stijgen. Dit zodat het dan mogelijk weer een behapbaar risico wordt voor verzekeraars.

135