

Amsterdam, november 2005
Onderzoek in opdracht van de NVGA

Marktaandelen volmachtkanaal 2004

drs. J. Holleman

A decorative horizontal line consisting of multiple overlapping, jagged, light grey lines that spans the width of the page.

seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast economisch onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.



SEO-rapport nr. 848

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Bedrijfskenmerken.....	3
2.1	Volmachten.....	3
2.2	Aandeel externe bemiddelaars	3
2.3	Automatiseringssysteem.....	4
3	Premie, geboekte schade en schadereserves.....	5
3.1	Premie.....	5
3.2	Marktaandeel.....	6
3.3	Geboekte schade.....	7
3.4	Schadereserve	8
4	Provisie	9
4.1	Tekencommissie.....	9
4.2	Provisie	9
4.3	Provisievoet.....	10
4.4	Netto risicopremie	11
4.5	Bruto technisch resultaat verzekeraars in het volmachtkanaal.....	12
5	Verantwoording	13
6	Verklarende woordenlijst.....	14
7	Tabellen	15

1 Inleiding

“De Nederlandse Vereniging van Gevolmachtigde Assurantiebedrijven (NVGA) stelt het volmachtbedrijf centraal. Zij doet dat primair door op te komen voor de gemeenschappelijke belangen van haar leden.... Zij geeft actief richting aan een verdere professionalisering en groei van het volmachtbedrijf en vervult een brugfunctie tussen haar leden en verzekeraars, assurantiëtussenpersonen, overheid en toezichthouders.”

Het bestuur van de NVGA heeft aan SEO Economisch Onderzoek de opdracht gegeven om onder de leden van de NVGA na te gaan wat de waarde is van de collectieve inspanningen binnen het volmachtkanaal. Daarbij gaat het om premie, geboekte schade, gerealiseerde provisie en tekencommissie over de periode van 2002 t/m 2004, en om de schadereserve over de periode van 2001 t/m 2004.

Uiteindelijk hebben 149 van de 181 NVGA-leden aan het onderzoek deelgenomen. In overleg met de NVGA is gekomen tot een ophogingsmethode die de gemeten gegevens zo betrouwbaar mogelijk extrapoleert naar NVGA-totaalniveau. Met de resultaten van dit onderzoek verwacht de NVGA een beter inzicht te krijgen in de gezamenlijke positie van de NVGA-leden binnen het volmachtkanaal en binnen de totale distributieketen.

Om aansluiting te verkrijgen bij de CVS-jaarcijfers worden in dit rapport alleen de gegevens van de branches *Motorrijtuigen*, *Brand*, *Transport* en *Overige varia* beschouwd. Alle genoemde totalen hebben dan ook uitsluitend betrekking op deze vier branches.

2 Bedrijfskenmerken

2.1 Volmachten

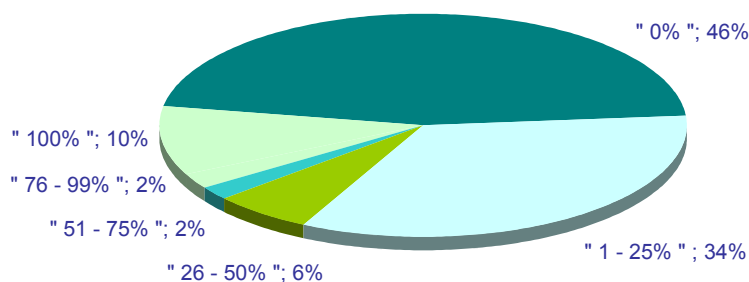
Het totaal aantal verleende schadevolmachten¹ onder NVGA-leden is 1089, dat is gemiddeld 6,7 per kantoor. Het minimum aantal volmachten is twee, het maximum 28. De mediaan is zes: de ene helft van de kantoren heeft zes volmachten of minder, de andere helft zes of meer. De 'middelste helft' (*de kwartielrange*) loopt van vier tot acht.

In totaal staan er 46 levensvolmachten uit in NVGA-kringen, dat betekent gemiddeld 0,26 per kantoor. Slechts 32 kantoren hebben levensvolmachten; 27 van deze kantoren houden één volmacht. Vijf is het maximum.

2.2 Aandeel externe bemiddelaars

Figuur 1 laat de verdeling zien van volmachtactiviteiten via externe bemiddelaars. Bijna de helft (46 procent) van de NVGA-leden maakt geen gebruik van externe bemiddelaars. Eén derde van de kantoren laat hoogstens een kwart van de volmachtactiviteiten via externe bemiddelaars lopen; één op de tien kantoren doet alles langs de externe route.

Figuur 1: Aandeel premiestroom via externe bemiddelaars

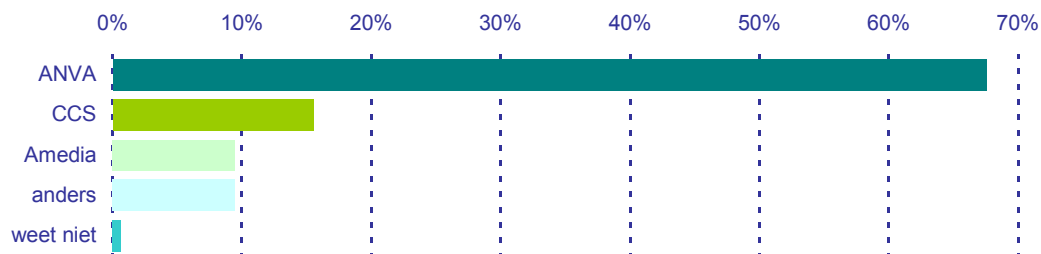


¹ Wanneer in het rapport wordt gesproken over 'totaal' (aantal volmachten, premie, geboekte schade, etc.), wordt het totaal *na ophoging tot NVGA-niveau* bedoeld, tenzij anders vermeld.

2.3 Automatiseringssysteem

Verreweg het meest gebruikte automatiseringssysteem is ANVA; ruim tweederde van de NVGA-leden maakt er gebruik van (zie Figuur 2). CCS volgt met 16 procent. Eén op de tien van de kantoren beschikt over Amedia, een zelfde percentage gebruikt andere software.²

Figuur 2: Automatiseringssystemen



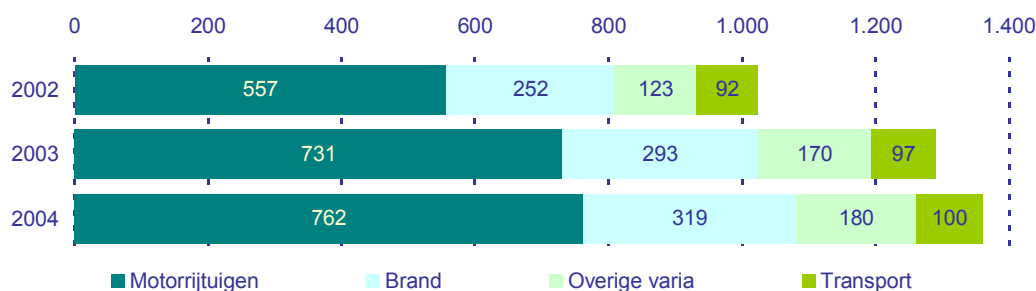
² Doordat enkele kantoren gebruik maken van meer dan één automatiseringssysteem, is de som van de percentages groter dan 100.

3 Premie, geboekte schade en schadere-serves

3.1 Premie

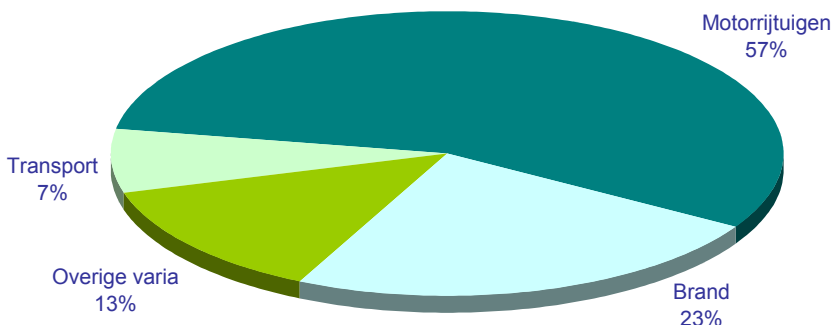
De totale premiestroom via NVGA-kantoren in 2004 bedraagt 1,36 miljard euro. In 2002 bedroeg de totale premie 1,02 miljard euro, en in 2003 1,29 miljard euro (zie Figuur 3). In 2003 was er sprake van een sterke toename (26,1 procent), gevolgd door een lichte groei van 5,5 procent in 2004.

Figuur 3: Premies naar branche, in miljoenen euro's



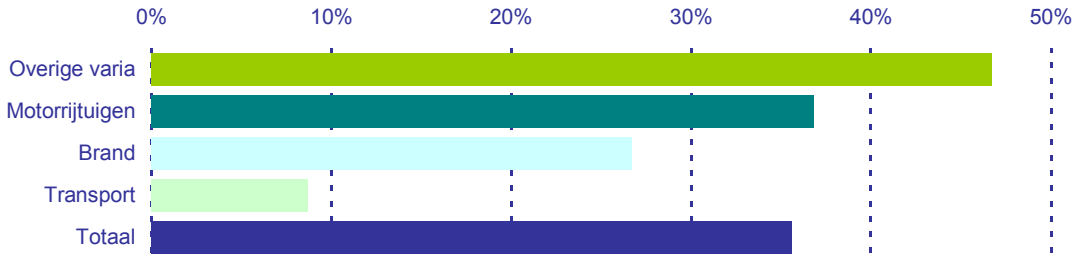
Motorrijtuigen is met een aandeel van 56 procent in de totale premiestroom de belangrijkste branche (zie Figuur 4). *Brand* zorgt voor 23 procent van de premie, en *overige varia* genereert 13 procent van het totaal. *Transport* is met zeven procent de kleinste branche.

Figuur 4: Structuur premies naar branche, 2004



Figuur 5 toont de premieontwikkeling over de periode 2002-2004. De groei over twee jaar bedraagt 33 procent. De snelste groeier is *overige varia*, met 46,7 procent.

Figuur 5: Ontwikkeling premies per branche, 2002-2004

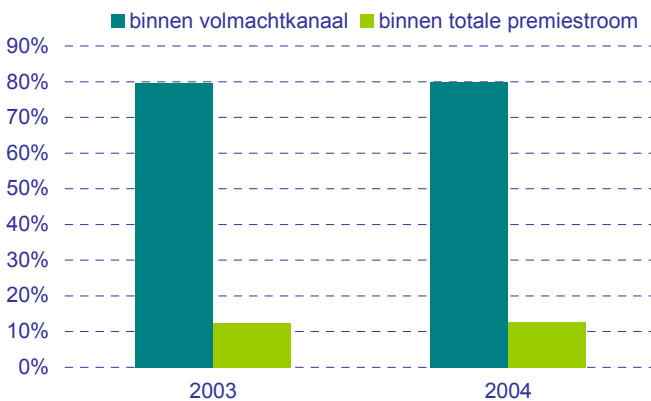


De ontwikkeling van *motorrijtuigen* is bepalend voor de totale premieontwikkeling, en loopt er dan ook nagenoeg gelijk mee op. Een opvallende negatieve afwijking is te zien bij *transport* (groei van slechts 8,7 procent). Dat heeft dankzij het geringe premieaandeel weinig invloed op de totale premieontwikkeling.

3.2 Marktaandeel

Volgens het CVS bedraagt de premie-omvang van het volmachtkanaal schade in 2004 ongeveer 1,7 miljard euro. Via eigen tekening loopt 9,1 miljard euro. De totale premiestroom via NVGA-kantoren in 2004 bedraagt 1,36 miljard euro. Het gezamenlijk marktaandeel van de NVGA-kantoren binnen het volmachtkanaal bedraagt in 2004 dus 80 procent (zie Figuur 6).

Figuur 6: NVGA-marktaandeel in premies, 2003-2004



Er van uitgaande dat het volmachtkanaal in 2003 een zelfde deel van de totale schademarkt voor zijn rekening nam als in 2004 (15,7 procent), bedroeg de omvang van het volmachtkanaal in 2003 1,62 miljard euro. Het NVGA-marktaandeel voor 2003 komt dan uit op 79,6 procent.

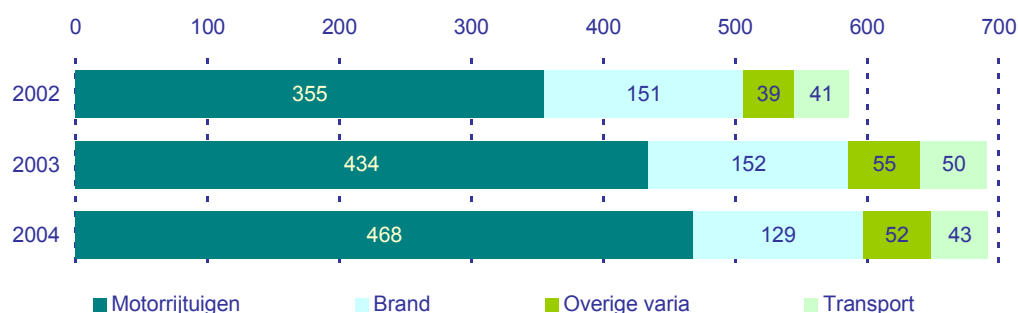
Binnen de totale premiestroom (volmacht plus eigen tekening, totaal 10,8 miljard) bedraagt het NVGA-marktaandeel 12,6 procent; in 2003 was dat 12,5 procent. We constateren stabiele marktaandelen.

In het verleden zijn er door EIM (1995-1999) en ESI-VU (2000-2001) vergelijkbare marktaandeel-onderzoeken verricht. De aansluiting met het huidige onderzoek is slecht. In 2001 kwam volgens ESI-VU het NVGA-marktaandeel uit op 18,2 procent. Nu komen we voor 2003 en 2004 uit op marktaandelen van 12,5 respectievelijk 12,6 procent. Deze resultaten zijn moeilijk te rijmen. Uitgaande van 181 NVGA-leden hadden de ESI-VU onderzoeken in 2000 en 2001 een deelname van 36 respectievelijk 27 procent van het NVGA-ledenbestand. Op basis van de deelname aan het huidige onderzoek (82 procent van het NVGA-ledenbestand) durven we te stellen dat de huidige berekeningen de werkelijkheid beter benaderen.

3.3 Geboekte schade

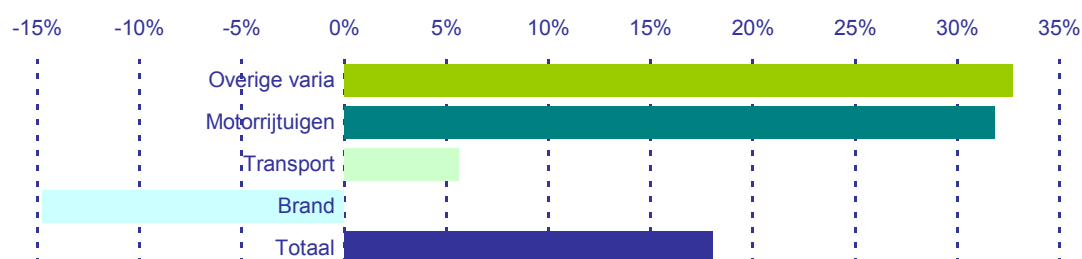
De totale geboekte schade in 2004 bedraagt 692 miljoen euro, zie Figuur 7. De schadeontwikkeling van 2002-2004 volgt die van de totale premie, maar niet op de voet. De schadegroei in 2003 was 18 procent en in 2004 slechts 0,1 procent. Hiermee loopt de schadeontwikkeling in 2003 8,1 procent achter op de premiegroei, en in 2004 5,5 procent.

Figuur 7: Geboekte schade naar branche, in miljoenen euro's



De totale geboekte schade groeide in de periode 2002-2004 met 18 procent (Figuur 8). De snelste groei zien we net als bij de premie bij *overige varia* (32,7 procent). Dat is een aanzienlijk lagere groei dan de 46,7 procent toename van het premiebedrag.

Figuur 8: Ontwikkeling geboekte schade per branche, 2002-2004

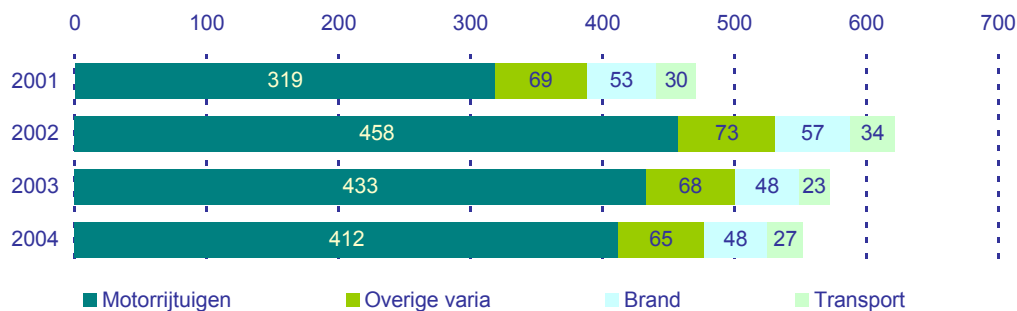


De groei van geboekte schade sluit voor *motorrijtuigen* (31,8 procent) en *transport* (5,6 procent) beter aan bij de premieontwikkeling. Bij *brand* is er sprake van een tegengestelde beweging: tegenover een premiegroei staat een afname van 14,7 procent in geboekte schade.

3.4 Schadereserve

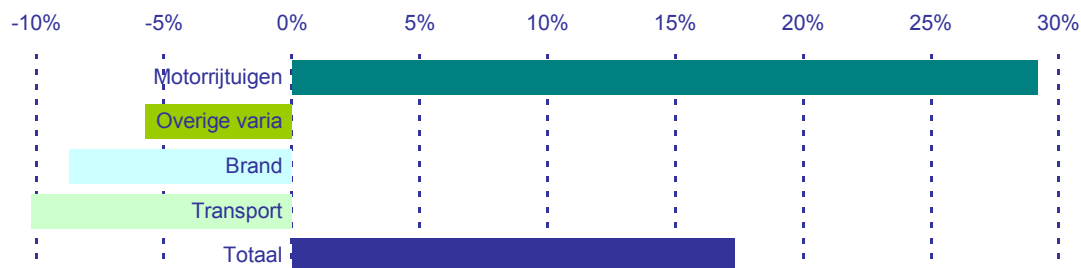
De ontwikkeling van de totale schadereserve vertoont over de periode 2001-2004 een niet-monotoon beeld. Is er in 2002 sprake van een groei van 32,3 procent ten opzichte van 2001, in de jaren daarna loopt de schadereserve met 8,2 procent (2003) en 3,4 procent (2004) terug. Per saldo levert dit een groei over drie jaar van 17,3 procent op, resulterend in een totale schadereserve in 2004 groot 551 miljoen euro (zie Figuur 9).

Figuur 9: Schadereserves naar branche, in miljoenen euro's



Uiteraard is de schadereserve voor *motorrijtuigen* het grootst. De driejaarlijkse ontwikkeling komt uit op 29,2 procent, zie Figuur 10. De reserves ten aanzien van *overige varia*, *brand* en *transport* nemen af met respectievelijk 5,7 procent, 8,7 procent en 10,4 procent.

Figuur 10: Ontwikkeling schadereserves per branche, 2001-2004



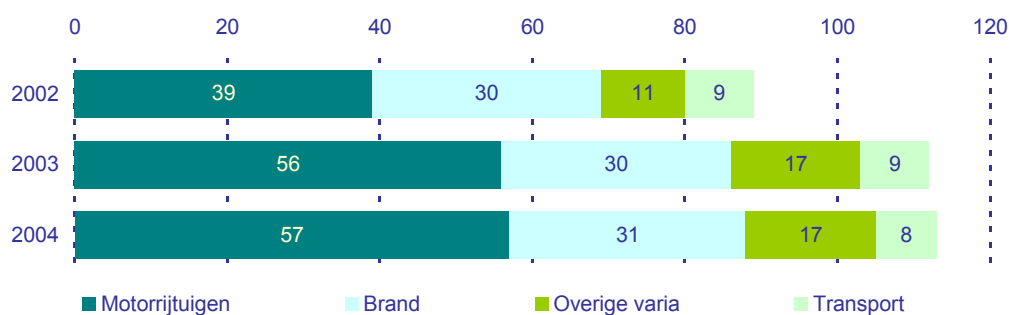
4 Provisie

We maken onderscheid tussen *tekencommissie*, zijnde de beloning voor de volmachthouder, en *(tussenpersonen)provisie*, het totaal van afsluit- en doorlopende provisie dat toevalt aan het (provinciaal) tussenpersonenbedrijf. (Tussenpersonen)provisie kan binnen het eigen bedrijf van de gevolmachtigd agent blijven, of doorbetaald worden aan derde bemiddelaars (zie ook Figuur 1). Tekencommissie en (tussenpersonen)provisie zijn voor de verzekeraars het externe deel van de kosten van het volmachtkanaal. Het saldo van premie en deze kanaalkosten benoemen we als *netto risicopremie*.

4.1 Tekencommissie

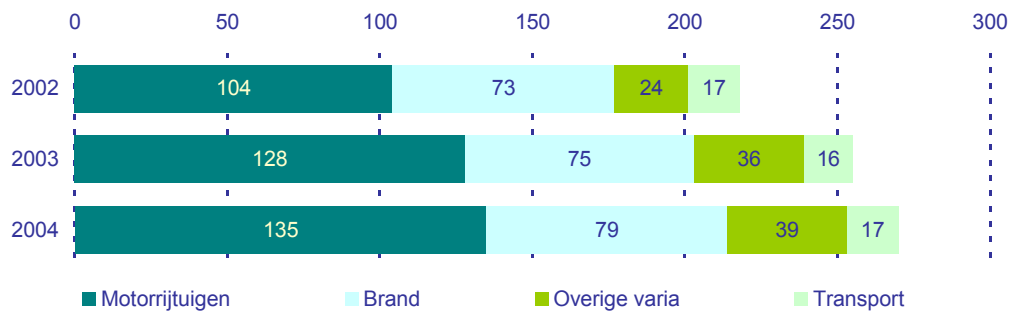
De totale tekencommissie komt in 2004 uit op 114 miljoen euro. Ook hier heeft *motorrijtuigen* met 57 miljoen euro het grootste aandeel in het totaal (50 procent), zie Figuur 11. De tekencommissie uit *brand* bedraagt 31 miljoen euro, 28 procent van het totaal. *Overige varia* heeft een aandeel van 15 procent en *transport* één van 7 procent.

Figuur 11: Tekencommissie naar branche, in miljoenen euro's



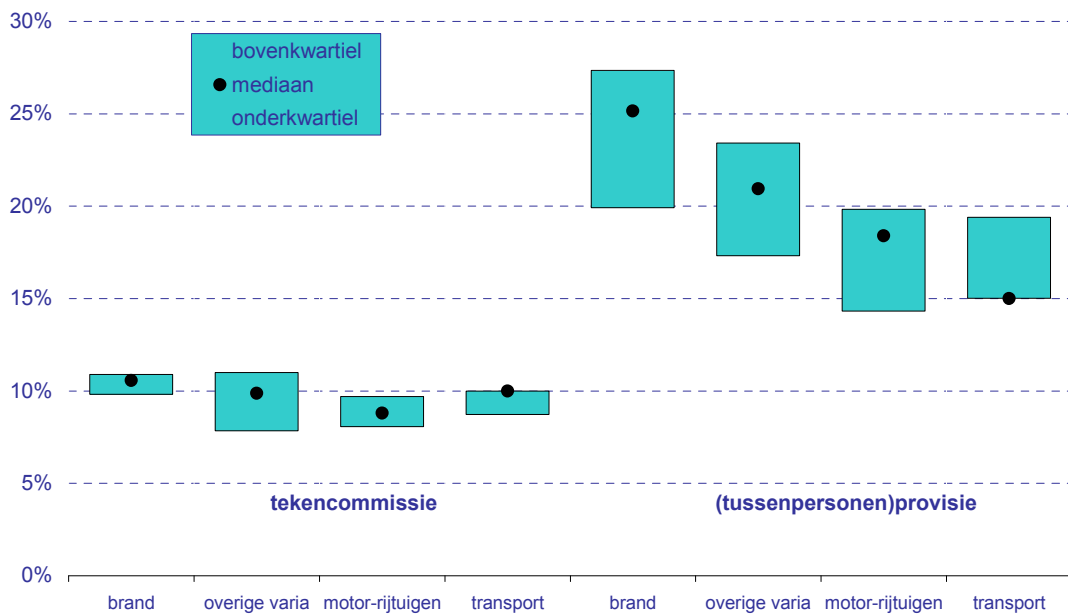
4.2 Provisie

De provisiestroom (afsluit + doorlopend) via de gezamenlijke NVGA-kantoren bedraagt in 2004 270 miljoen euro. *Motorrijtuigen* (135 miljoen) is het belangrijkste, zie Figuur 12. Het aandeel van *motorrijtuigen* binnen het totaal is precies de helft. De *brandprovisie* bedraagt in 2004 79 miljoen euro, 29 procent van de totale (tussenpersonen)provisie. *Overige varia* en *transport* dragen 14 respectievelijk 6 procent bij.

Figuur 12: (Tussenpersonen)provisie naar branche, in miljoenen euro's

4.3 Provisievoet

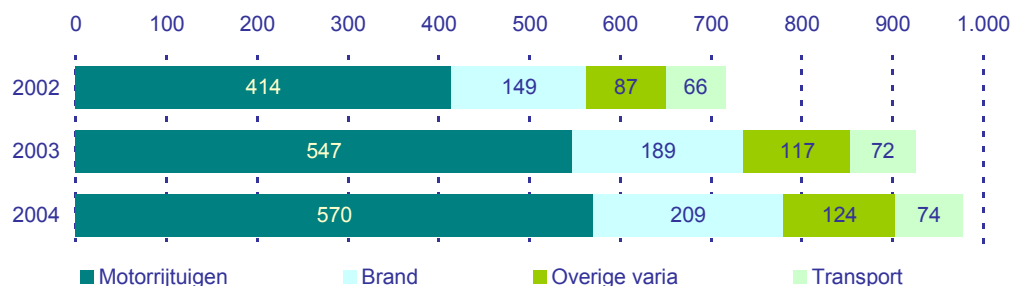
Figuur 13 geeft weer hoe tekencommissie en (tussenpersonen)provisie zich tot de premie verhouden. De balkjes geven de *kwartielrange* weer, het interval van de 'middelste helft' van de kantoren. De stip is de mediaan, de 'middelste waarde'. Het percentage tekencommissie ligt dicht in de buurt van de tien procent, bij *brand* wat hoger, in de andere branches wat lager. Voor (tussenpersonen)provisie is de spreiding groter. Ook hier scoort brand het best. Bij transport zien we de laagste provisie/premie-verhouding. De spreiding is het grootst bij *overige varia* en *motorrijtuigen*.

Figuur 13: Kwartielranges aandeel tekencommissie en provisie in premie naar branche, 2004

4.4 Netto risicopremie

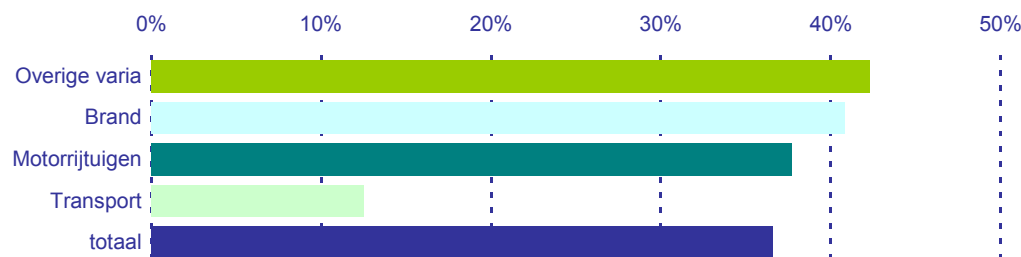
Tekencommissie en (tussenpersonen)provisie vormen vanuit de verzekeraars gezien de kanaalkosten van het verzekeringsproduct. Het verschil tussen premie en kanaalkosten, de *netto risicopremie*, bepaalt de ruimte voor uit te keren schades, interne kosten van de verzekeraar, en de winst voor de verzekeraar. Figuur 14 geeft de ontwikkeling weer van het netto risicopremiebedrag weer. De verhoudingen tussen de branches zijn sterk in overeenstemming met de eerdere figuren.

Figuur 14: Netto risicopremie naar branche, in miljoenen euro's



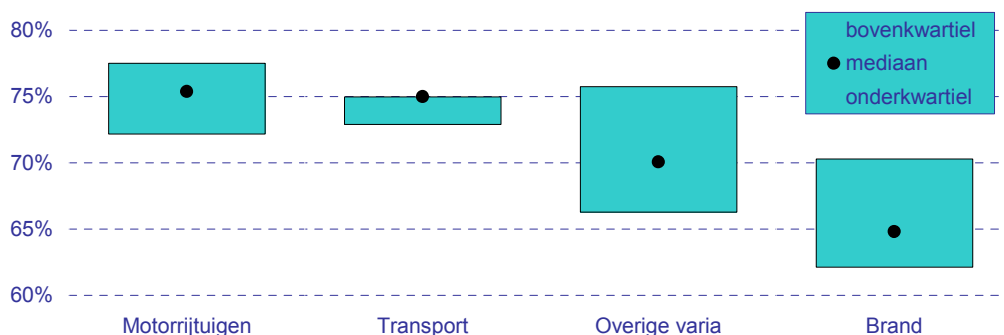
Figuur 15 toont de tweejaarlijkse groei van de netto risicopremie per branche. Op basis van vergelijking met Figuur 5 (ontwikkeling bruto premie) constateren we hier, behalve bij *overige varia*, hogere groei cijfers. Met andere woorden: de relatieve kanaalkosten lopen terug.

Figuur 15: Ontwikkeling netto risicopremie per branche, 2002-2004



Figuur 16 geeft de spreiding weer van het aandeel van de netto risicopremie in de totale premie. Het niveau ligt het hoogst *motorrijtuigen* en het laagst bij *brand*. De spreiding is het grootst bij *overige varia*. De bandbreedte bij *transport* is opmerkelijk klein.

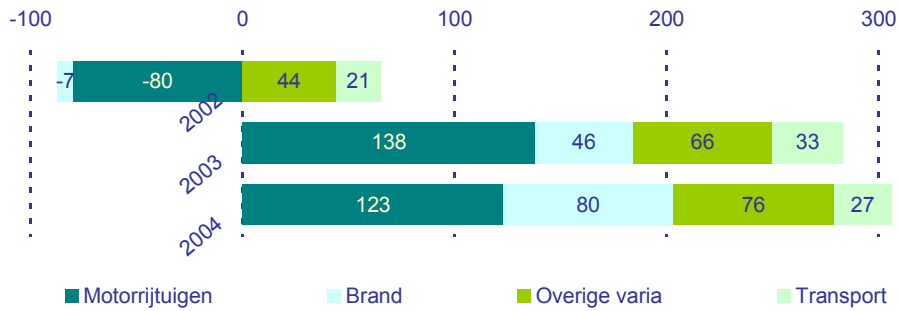
Figuur 16: Kwartielranges aandeel netto risicopremie in bruto premie, 2004



4.5 Bruto technisch resultaat verzekeraars in het volmachtkanaal

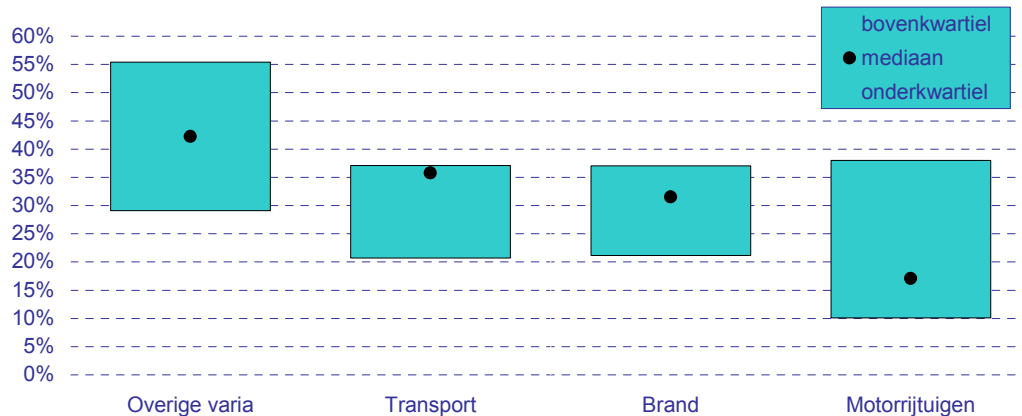
Het saldo van premie, uitgekeerde schade, kanaalkosten en mutatie schadereserve is de financiële ruimte van de verzekeraars voor interne kosten en resultaat. We benoemen die bedrag als *bruto technisch resultaat* verzekeraars. Figuur 17 geeft het verloop van dit bedrag weer voor de periode 2002-2004.

Figuur 17: Bruto technisch resultaat naar branche, in miljoenen euro's



Figuur 18 toont de kwartielrange van het aandeel van het bruto technisch resultaat in de totale premiestroom. Dat is het hoogst bij overige varia, en het laagst bij motorrijtuigen.

Figuur 18: Kwartielranges aandeel bruto technisch resultaat in bruto premie, 2004



5 Verantwoording

Het onderzoek is in het najaar van 2005 uitgevoerd door middel van een *online* enquête onder de leden van de NVGA. De vragenlijst en de te hanteren grootheden zijn vastgesteld in overleg tussen de NVGA en SEO Economisch Onderzoek. 149 van de 181 bij de NVGA aangesloten kantoren verstrekten gegevens; dit betekent een deelnamegraad van 82,3 procent. De gegevens zijn incidenteel gecorrigeerd, als de onderlinge verhoudingen van de cijfers of de ontwikkeling ervan daartoe aanleiding gaven.

Enkele kantoren hebben alleen totaalcijfers verstrekt, zonder onderverdeling naar branche. Voor deze kantoren is aangenomen dat de onderverdelingen naar branche verhoudingsgewijs gelijk zijn aan die van het gemiddelde van de overige kantoren.

146 van de kantoren leverden premiegegevens over 2004. De premiegegevens van deze kantoren zijn opgehoogd naar 'NVGA-totaalniveau'. Op basis van de constatering dat de grootste kantoren in het onderzoek vertegenwoordigd zijn, is in overleg met het NVGA-bestuur niet opgehoogd met een factor van 1,24 (181/146), maar met een factor van 1,12 (0,9 x 1,24).

6 Verklarende woordenlijst

Gemiddelde Het gemiddelde is de meest gebruikte maatstaf bij het weergeven van het ‘doorsniveau’ van een bepaald gegeven. Toch is het vaak niet de beste maatstaf. Doordat het gemiddelde sterk beïnvloed kan worden door hoge extreme waarden, kan het een vertekend beeld van de werkelijkheid geven.

Mediaan De middelste waarneming van een reeks getallen: de helft van de waarnemingen valt lager uit dan deze waarde en de andere helft hoger. Als het aantal observaties laag is, of de verdeling *scheef*, dan is de mediaan in de regel een betere indicatie voor de groepsstandaard dan het gemiddelde.

Kwartiel De grens tussen twee kwarten van een aantal getallen. De eerste kwartielgrens (het **onderkwartiel**) geeft de waarde waaronder een kwart van het totale aantal waarnemingen valt. De derde kwartielgrens (het **bovenkwartiel**) is de grens waarboven een kwart van de waarnemingen uitkomt. De **mediaan** is het tweede kwartiel. Per definitie zit de helft van het aantal waarnemingen tussen het eerste en het derde kwartiel.

De **kwartielrange**, het interval tussen **onder-** en **bovenkwartiel** (zie boven) waar de ‘middelste helft’ van de waarnemingen zich bevindt, geeft een goed beeld van het interval waar het betrokken gegeven zich in de regel bevindt.

7 Tabellen

1 Bedrijfskenmerken

	totaal	gemiddelde	mediaan	minimum	1e kwartiel	3e kwartiel	maximum
aantal volmachten schade	1.089	6,7	6	2	4	8	28
aantal volmachten leven	42	0,26	0	0	0	0	5
		0%	1 - 25%	26 - 50%	51 - 75%	76 - 99%	100%
aandeel externe bemiddelaars		46%	34%	6%	2%	2%	10%
			ANVA	CCS	Amedia	anders	weet niet
automatiseringssysteem			68%	16%	9%	9%	1%

2 Premie, opgehoogd naar NVGA-niveau

bedragen in miljoenen euro's	2002		2003		2004		ontwikkeling		
	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag	'02-'03	'03-'04	'02-'04
Motorrijtuigen	92%	557	95%	731	95%	762	31,2%	4,2%	36,8%
Brand	96%	252	97%	293	97%	319	16,4%	8,9%	26,7%
Overige varia	96%	123	97%	170	95%	180	38,2%	6,2%	46,7%
Transport	78%	92	81%	97	80%	100	5,5%	3,0%	8,7%
totaal	100%	1.024	100%	1.291	100%	1.361	26,1%	5,5%	33,0%

3 Geboekte schade, opgehoogd naar NVGA-niveau

bedragen in miljoenen euro's	2002		2003		2004		ontwikkeling		
	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag	'02-'03	'03-'04	'02-'04
Motorrijtuigen	92%	355	94%	434	94%	468	22,3%	7,8%	31,8%
Brand	95%	151	95%	152	96%	129	0,5%	-15,2%	-14,7%
Overige varia	96%	39	95%	55	96%	52	42,0%	-6,6%	32,7%
Transport	71%	41	74%	50	71%	43	21,9%	-13,4%	5,6%
totaal	100%	586	100%	691	100%	692	18,0%	0,1%	18,0%

NB In de tabellen is soms sprake van kleine afrondingsverschillen.

4 Schadereserves per 31 december, opgehoogd naar NVGA-niveau

bedragen in miljoenen euro's	2001		2002		2003		2004	
	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag
Motorrijtuigen	91%	319	92%	458	91%	433	93%	412
Overige varia	91%	69	86%	73	91%	68	91%	65
Brand	86%	53	89%	57	91%	48	92%	48
Transport	56%	30	52%	34	50%	23	54%	27
totaal	100,0%	470	100,0%	622	100,0%	571	100,0%	551

	ontwikkeling			
	'01-'02	'02-'03	'03-'04	'01-'04
Motorrijtuigen	43,6%	-5,6%	-4,8%	29,2%
Overige varia	6,3%	-6,8%	-4,8%	-5,7%
Brand	8,0%	-16,2%	0,8%	-8,7%
Transport	14,2%	-33,6%	18,2%	-10,4%
totaal	32,3%	-8,2%	-3,4%	17,3%

5a Tekencommissie, opgehoogd naar NVGA-niveau

bedragen in miljoenen euro's	2002		2003		2004		ontwikkeling		
	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag	'02-'03	'03-'04	'02-'04
Motorrijtuigen	92%	39	95%	56	95%	57	42,3%	1,2%	44,1%
Brand	95%	30	97%	30	97%	31	-0,9%	3,5%	2,5%
Overige varia	96%	11	97%	17	96%	17	52,4%	-1,2%	50,6%
Transport	78%	8,9	81%	8,7	80%	8,5	-2,1%	-2,7%	-4,8%
totaal	100%	90	100%	112	100%	114	24,6%	1,2%	26,0%

5b Tussenpersonenprovisie, opgehoogd naar NVGA-niveau

bedragen in miljoenen euro's	2002		2003		2004		ontwikkeling		
	% actief	bedrag	% actief	bedrag	% actief	bedrag	'02-'03	'03-'04	'02-'04
Motorrijtuigen	92%	104	95%	128	96%	135	23,6%	5,6%	30,4%
Brand	96%	73	96%	75	97%	79	2,1%	5,8%	8,0%
Overige varia	97%	24	96%	36	97%	39	48,8%	8,1%	60,9%
Transport	79%	17	81%	16	79%	17	-2,9%	3,9%	0,8%
totaal	100%	218	100%	255	100%	270	17,1%	5,9%	24,0%

NB In de tabellen is soms sprake van kleine afrondingsverschillen.

6a Bruto technisch resultaat, opgehoogd naar NVGA-niveau

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2002	2003	2004	ontwikkeling		
	bedrag	bedrag	bedrag	'02-'03	'03-'04	'02-'04
onderverdeling						
Motorrijtuigen	-80	138	123	-	-11,1%	-
Brand	-7	46	80	-	74,7%	-
Overige varia	44	66	76	50,0%	14,8%	72,1%
Transport	21	33	27	59,7%	-19,1%	29,2%
totaal	-22	283	306	-	7,8%	-

6b Decompositietabel 2004

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	Motorrijtuigen	Brand	Overige Varia	Transport	Totaal
Bruto premie	762	319	180	100	1361
-/- geboekte schade	468	129	52	43	692
-/- kanaalkosten	192	110	56	25	383
-/- mutatie reserves	-21	0	-3	4	-19
Bruto technisch resultaat	123	80	76	27	306

NB In de tabellen is soms sprake van kleine afrondingsverschillen.