

Amsterdam, september 2006
Onderzoek in opdracht van de NVGA

Marktaandelen volmachtkanaal 2005

drs. J. Holleman



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. 730

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Premie, geboekte schade en schadereserves	3
2.1	Premie.....	3
2.2	Marktaandeel	5
2.3	Geboekte schade.....	6
2.4	Schadereserves	7
3	Kanaalkosten en bruto technisch resultaat.....	9
3.1	Tekencommissie en provisie.....	9
3.2	Kanaalkosten.....	10
3.3	Provisievoet	11
3.4	Netto risicopremie.....	12
3.5	Bruto technisch resultaat.....	14
4	Verantwoording.....	15
	Verklarende woordenlijst	16
5	Tabellen.....	17

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, assurantietussenpersonen, overheid en toezichthouders.”

Net als vorig jaar heeft het bestuur van de NVGA 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. Het gaat hierbij om de premie, geboekte schade, gerealiseerde provisie, tekencommissie en schadereserve over 2005.

Flinke inspanningen van het NVGA-bureau hebben uiteindelijk geleid tot deelname van 181 van de 188 NVGA-leden. Dit is een aanzienlijke groei t.o.v. de participatie in 2004. De gemeten gegevens zijn - in overleg met de NVGA - naar rato opgehoogd, resulterend in een betrouwbaar beeld van het NVGA-totaalniveau. De resultaten van dit onderzoek verschaffen de NVGA continuerend inzicht in de gezamenlijke positie van de NVGA-leden binnen het volmachtkanaal en binnen de totale distributieketen.

Om aansluiting te behouden 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 uitsluitend betrekking op deze vier branches.

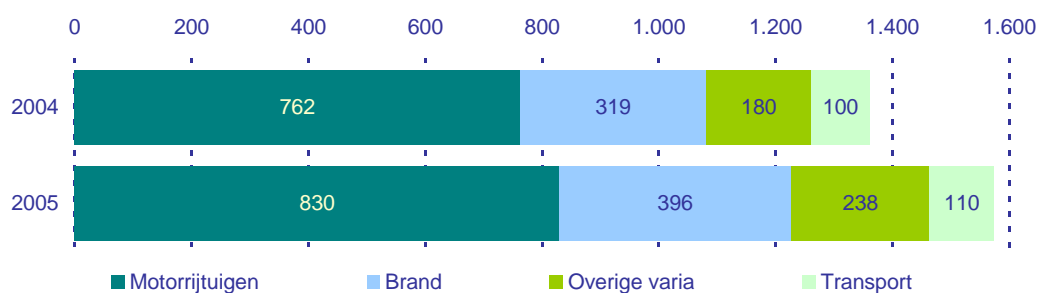
2 Premie, geboekte schade en schadere-serves

In totaal houden de NVGA-leden 1157 volmachten, een gemiddelde van 6,2 per kantoor.¹ De helft van de kantoren heeft vijf volmachten of minder, de helft heeft er vijf of meer. De ‘middelste helft’ (*de kwartielrange*) loopt van vier tot zeven. Het kleinste aantal volmachten binnen één kantoor is twee, het grootste aantal 25. Het aantal volmachten in NVGA-handen groeit met 1,9 procent t.o.v. 2004.

2.1 Premie

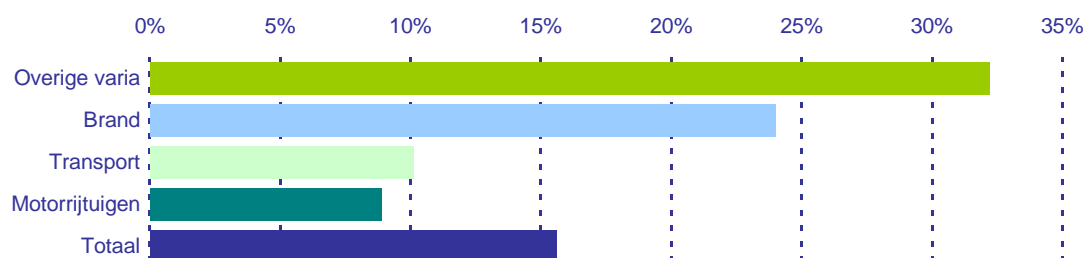
De totale premiestroom via NVGA-kantoren groeit in 2005 met 16 procent tot 1,57 miljard euro (zie Figuur 1).² In 2004 bedroeg de totale premie nog 1,36 miljard euro.

Figuur 1: Premies naar branche, in miljoenen euro's, 2004 en 2005



De premie ontwikkelt zich positief in alle branches, zie Figuur 2. *Overige Varia* groeit met 32 procent het snelst, *Brand* volgt met 24 procent.³ De branches *Motorrijtuigen* en *Transport* ontwikkelen zich vergelijkbaar, met respectievelijk 9 en 10 procent groei.

Figuur 2: Ontwikkeling premie per branche, 2004-2005



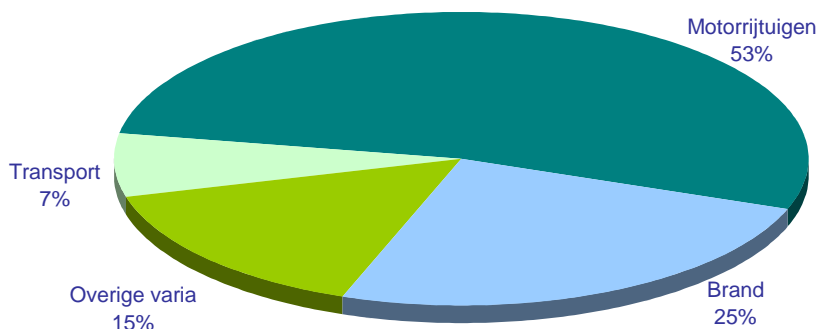
¹ Wanneer in het rapport wordt gesproken over ‘totaal’ (premie, geboekte schade, etc.) wordt het totaal *na ophoging tot NVGA-niveau* bedoeld, tenzij anders vermeld.

² Vergelijkingen tussen de cijfers van 2004 en 2005 worden enigszins vertekend door het feit dat in 2004 één van de grootste kantoren niet aan het onderzoek deelnam.

³ Dit jaar vallen onder *Overige varia* de subbranches *Overige*, *Aansprakelijkheid*, *Financieel*, *Rechtsbijstand*, *Recreatie* en *Reis*. Vorig jaar omvatte *Overige varia* de subbranches *Aansprakelijkheid*, *Rechtsbijstand*, *Reis/recreatie* en *Kostbaarheden*. Door de veranderde definitie kan de vergelijking tussen beide jaren kan iets vertekend zijn.

Het aandeel van de branche *Motorrijtuigen* in de totale premiestroom is licht gedaald, van 56 naar 53 procent (zie Figuur 3). *Motorrijtuigen* blijft hiermee duidelijk de grootste branche. *Brand* zorgt nu voor 25 procent van de premie, een stijging van 2 procentpunten t.o.v. 2004. *Overige varia* haalt, als snelste groeibranche, nu 15 procent van de omzet binnen. Vorig jaar was dat nog 13 procent. *Transport* blijft met zeven procent de kleinste branche.

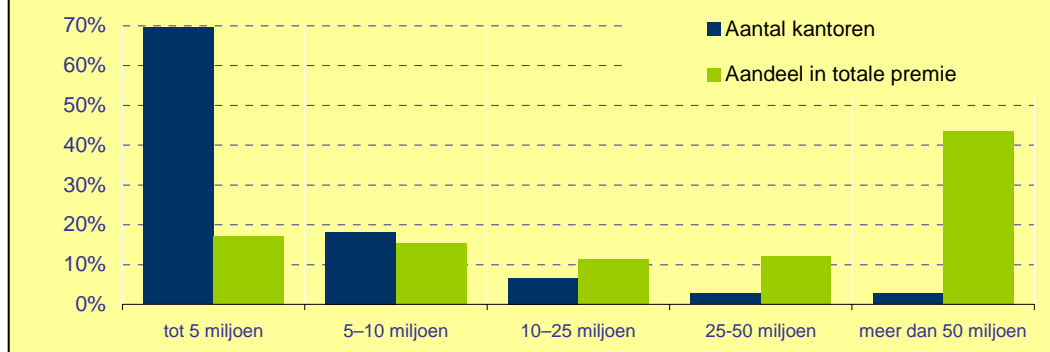
Figuur 3: Structuur premies naar branche



Volmachtportefeuilles

Figuur 4 toont hoe de NVGA-achterban is opgebouwd. 70 procent van de portefeuilles is klein, met een premieomzet van minder dan vijf miljoen euro. Deze groep staat gezamenlijk voor 17 procent van de totale premieomzet. De vijf procent grote portefeuilles zijn daarentegen goed voor 44 procent van de totale premie-inkomsten.

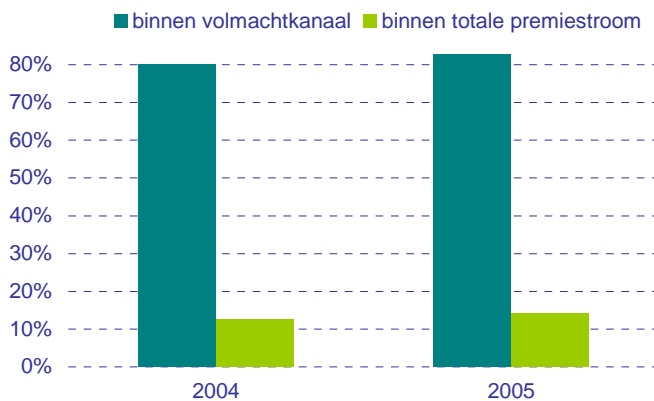
Figuur 4: Volmachtportefeuilles - aantal portefeuilles en aandeel in totale premie



2.2 Marktaandeel

De totale premiestroom via NVGA-kantoren (1,57 miljard euro) vormt een marktaandeel van 14 procent van de totale premie-omvang van schadeverzekeringen in Nederland (zie Figuur 5). In vergelijking met 2004 betekent dit een groei van 1,5 procentpunt.⁴

Figuur 5: NVGA-marktaandeel in premies, 2004-2005

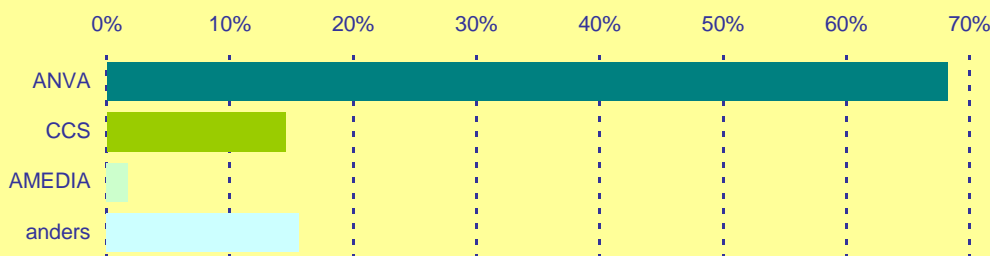


Het premie-marktaandeel van de NVGA-leden in het totale volmachtkanaal groeit in 2005 tot 83 procent. In 2004 was dit aandeel nog 80 procent.

Automatiseringssysteem

ANVA is het meest gebruikte automatiseringssysteem; net als in 2004 maakt ruim tweederde van de NVGA-leden er gebruik van (zie Figuur 6). CCS volgt met 15 procent. AMEDIA wordt door slechts 2 procent van de kantoren gebruikt. 16 procent van de kantoren gebruikt andere software.

Figuur 6: Automatiseringssystemen

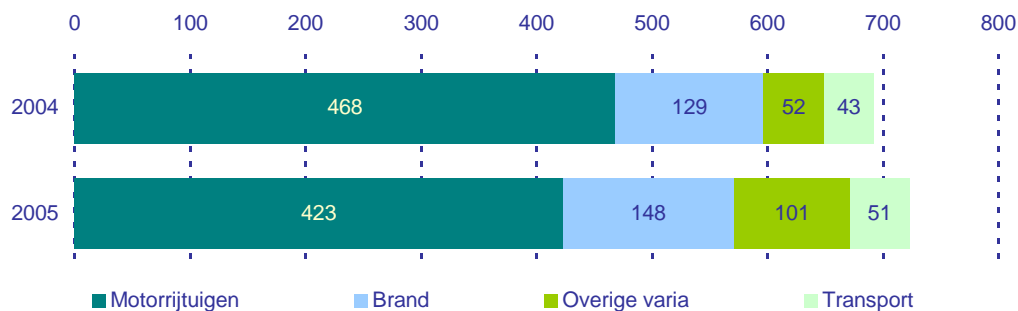


⁴ De totale premie-omvang van schadeverzekeringen in Nederland in 2005 bedraagt volgens het CVS - net als in 2004 - 11,2 miljard euro. Ten tijde van ons onderzoek van vorig jaar werden de totale premie-omvang door het CVS nog op 10,8 miljard euro geschat. Het NVGA-aandeel voor 2004 dat we op basis van deze herziene cijfers presenteren is dus wat hoger dan in ons rapport van vorig jaar.

2.3 Geboekte schade

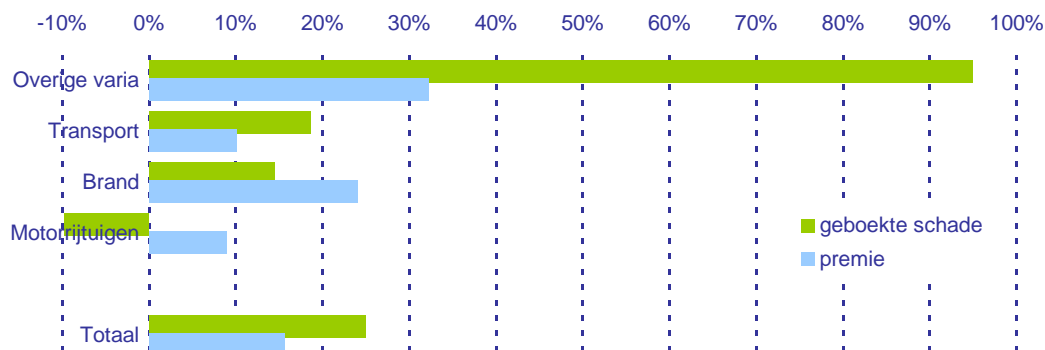
De totale geboekte schade groeit dit jaar met 4,4 procent tot 722 miljoen euro, zie Figuur 7. De ontwikkeling van de geboekte schade blijft daarmee duidelijk achter op de premiegroei van 16 procent.

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



De gunstige verhouding tussen premie- en schadeontwikkeling geldt niet voor elke branche, zie Figuur 8.⁵ *Motorrijtuigen* heeft een zeer goed jaar achter de rug, met een daling in geboekte schade van 10 procent, tegen de eerder genoemde premiegroei van 9 procent. Ook in de branche *Brand* ontwikkelt de geboekte schade (15 procent groei) zich minder snel dan de premie. *Transport* en vooral *Overige Varia* laten een tegengesteld beeld zien. De geboekte schade bij *Overige Varia* groeit met maar liefst 95 procent, de premie met 'slechts' 32 procent.

Figuur 8: Ontwikkeling geboekte schade en premie per branche, 2004-2005

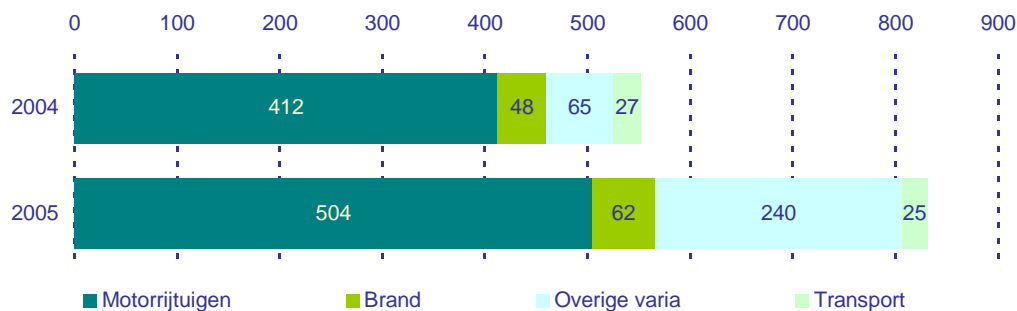


⁵ Enkele kantoren hebben alleen totaalcijfers verstrekt, zonder onderverdeling naar branche. Voor deze kantoren is aangenomen dat de onderverdelingen naar branche verhoudingsgewijs gelijk zijn aan die van het gemiddelde van de overige kantoren.

2.4 Schadereserves

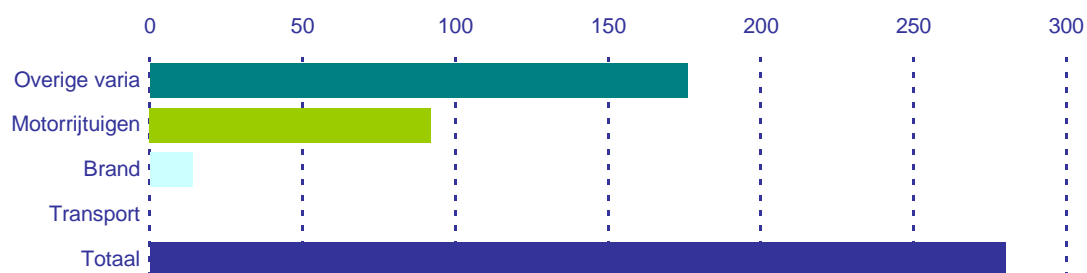
De totale schadereserve op 31 december 2004 bedroeg 551 miljoen euro; eind 2005 was dit 831 miljoen euro, zie Figuur 9. Dit betekent dat de schadereserve in een jaar tijd met 280 miljoen euro (51 procent) is gegroeid.⁶

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



Slechts 2 branches dragen substantieel bij aan deze ontwikkeling: *Motorrijtuigen* (+92 miljoen euro) en *Overige Varia* (+176 miljoen euro), zie Figuur 10. De schadereserves van *Brand* en *Transport* blijven stabiel (resp. +14 en -1 miljoen euro).

Figuur 10: Ontwikkeling schadereserves per branche, 2004-2005, in miljoenen euro's



⁶ De groei van de diverse gegevens van de gezamenlijke NVGA-leden wordt door twee factoren bepaald: toename van het ledenbestand van de NVGA-leden, en groei van de portefeuilles van de bestaande leden. Een deel van de gerapporteerde groei is echter ook terug te voeren op helaas onvermijdelijke meetfouten. Immers, in het onderzoek hebben we de beschikking over gegevens van het grootste deel van de kantoren. Er vindt 'ophoging' plaats op basis van de veronderstelling dat de niet-deelnemende kantoren niet sterk afwijken van de kantoren waarvan gegevens beschikbaar zijn.

Voor premie, schade en provisie is de gevolgde ophogingsprocedure recht-toe-recht aan, en alleszins betrouwbaar. Voor schadereserves, die veel meer onderworpen zijn aan (deels boekhoudkundig ingegeven) fluctuaties, is de onzekerheid veel groter. De groei van de schadereserves moet daarom met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

3 Kanaalkosten en bruto technisch resultaat

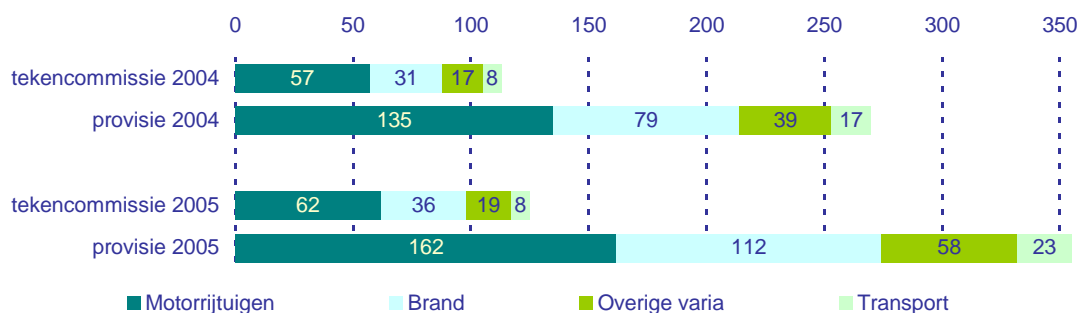
De *kanaalkosten* zijn voor de verzekeraars het externe deel van de kosten van het volmachtenkanaal. De kanaalkosten zijn opgebouwd uit 2 delen. De *tekencommissie* is de beloning voor de volmacht houder. De *(tussenpersonen)provisie* is het totaal van afsluit- en doorlopende provisie dat ten goede komt aan het (provinciaal) tussenpersonenbedrijf. (Tussenpersonen)provisie kan binnen het eigen bedrijf van de gevolmachtigd agent blijven, of doorbetaald worden aan derde bemiddelaars.

3.1 Tekencommissie en provisie

De verhouding tekencommissie/provisie verandert in 2005 t.o.v. vorig jaar. In 2004 vormde de tekencommissie nog een aandeel van 30 procent in de totale kanaalkosten. Dit jaar daalt dat aandeel tot 26 procent. Het aandeel provisie stijgt dus van 70 procent naar 74 procent.⁷

De totale tekencommissie groeit met 10 procent, van 114 miljoen euro vorig jaar naar 125 miljoen euro in 2005, zie Figuur 11. De provisie groeit met 31 procent. De totale provisie bedraagt dit jaar 354 miljoen euro, tegen 270 miljoen euro in 2004.

Figuur 11: Tekencommissie en provisie naar branche, 2004 en 2005, in miljoenen euro's



De aandelen per branche in tekencommissie en provisie verschillen weinig. Dit betekent dat de veranderende tekencommissie/provisie-verhouding in alle branches optreedt. *Motorrijtuigen* zorgt voor ongeveer de helft van zowel de tekencommissie als de provisie. De branche *Brand* neemt van de tekencommissie én van de provisie bijna 30 procent voor zijn rekening. *Overige Varia* en *Transport* samen hebben een aandeel van ongeveer 20 procent in zowel tekencommissie als provisie.

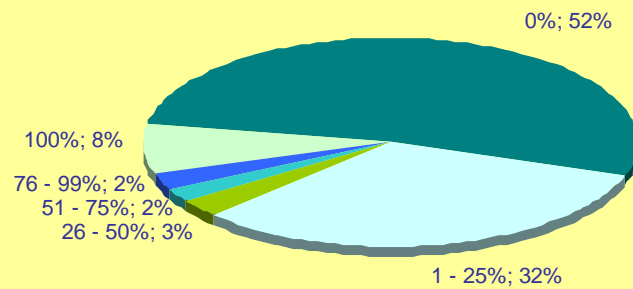
⁷ De verklaring voor het groeiende provisieaandeel ligt in de groei van het aantal portefeuilles. Over de eerste premie wordt afsluitprovisie betaald. Daardoor is de provisie in het eerste (afsluit-) jaar groter dan in latere (doorloop-)jaren. De tekencommissie is, als percentage van het resterende (netto) deel van de premie, juist kleiner in een afsluitjaar.

Dát het aantal portefeuilles groeit volgt uit de premieontwikkeling van 16 procent (meer omzet) en de observatie dat de premies niet of weinig stijgen (constante omzet per portefeuille).

Aandeel externe bemiddelaars

In Figuur 12 is de verdeling te zien van volmachtactiviteiten via externe bemiddelaars (eigen provisie-apparaat of derde bemiddelaars). Ruim de helft van de kantoren maakt geen gebruik van externe bemiddelaars. Bijna één derde van de kantoren laat 1 tot 25 procent van de volmachtactiviteiten langs externe weg lopen. Acht procent van NVGA-leden gebruikt uitsluitend externe bemiddelaars.

Figuur 12: Aandeel externe bemiddelaars

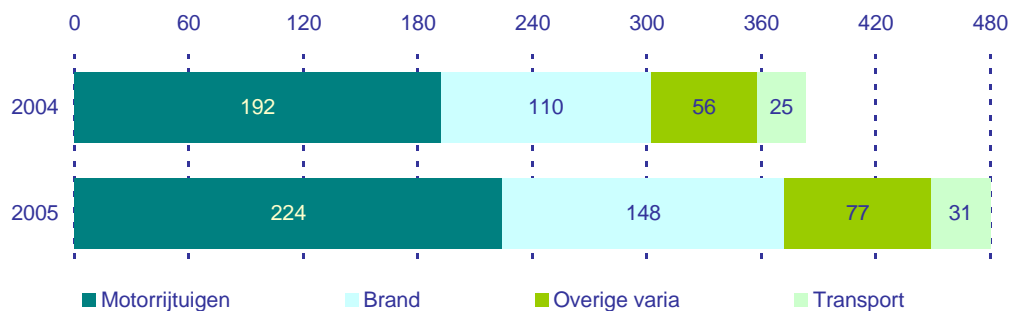


Er van uitgaande dat grote en kleine kantoren in dezelfde mate gebruik maken van externe bemiddelaars, komt naar schatting 17 procent van het de totale premie tot stand via externe bemiddeling.

3.2 Kanaalkosten

De kanaalkosten, het totaal van tekencommissie en provisie, groeien in 2005 met 25 procent t.o.v. 2004, zie Figuur 13. Bedroegen de totale kanaalkosten vorig jaar nog 383 miljoen euro, dit jaar is dat 479 miljoen euro. De ontwikkeling van de kanaalkosten verloopt dus harder dan de premiegroei van 16 procent.⁸

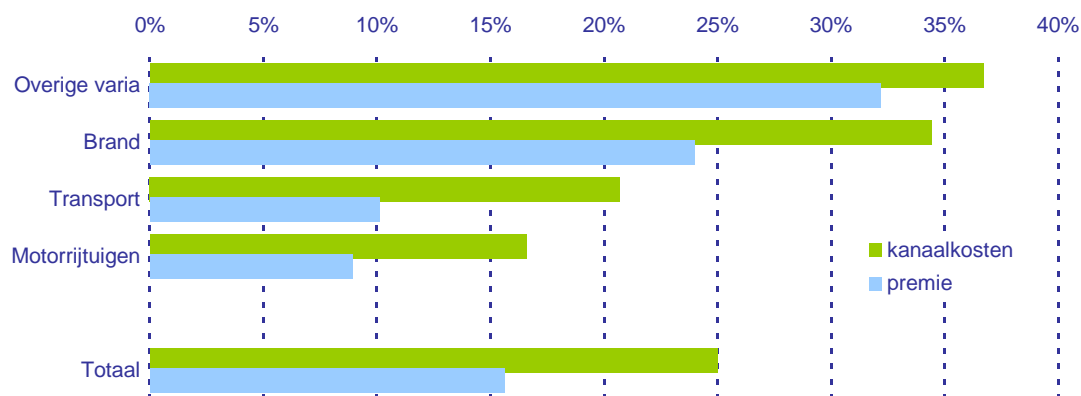
Figuur 13: Kanaalkosten naar branche, in miljoenen euro's



⁸ Dit is te verklaren door de groei van het aantal portefeuilles. Een groeiend aantal portefeuilles zorgt voor premiegroei en voor evenredige groei van de totale kanaalkosten. De kanaalkosten per portefeuille zijn in een afsluitjaar hoger zijn dan in een doorloopjaar. Hierdoor groeien de kanaalkosten, in vergelijking met de premie, extra hard.

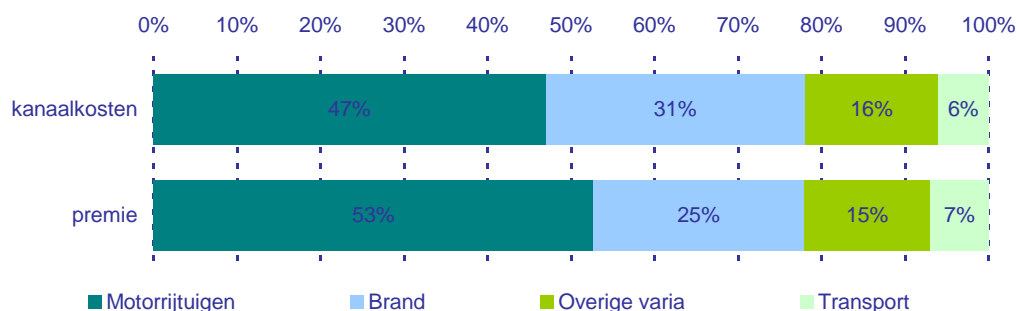
De ontwikkeling van kanaalkosten en premie, per branche én in totaal, houden elkaar goed in evenwicht, zie Figuur 14. In elke branche groeien de kanaalkosten sneller dan de premie. De verschillen liggen rond de 10 procent. Alleen bij *Overige Varia* lopen de groei van premie (32 procent) en kanaalkosten (37 procent) meer in de pas.

Figuur 14: Ontwikkeling kanaalkosten en premie per branche, 2004-2005



De branchestructuur van de kanaalkosten verhoudt zich goed tot de premiestructuur, zie Figuur 15. *Overige varia* (16 procent) en *Transport* (6 procent) vormen nagenoeg hetzelfde aandeel van de kanaalkosten als van de premie. *Motorrijtuigen* en *Brand* beslaan respectievelijk 47 en 31 procent van de kanaalkosten en 53 en 25 procent van de totale premie.

Figuur 15: Structuur kanaalkosten en premies naar branche

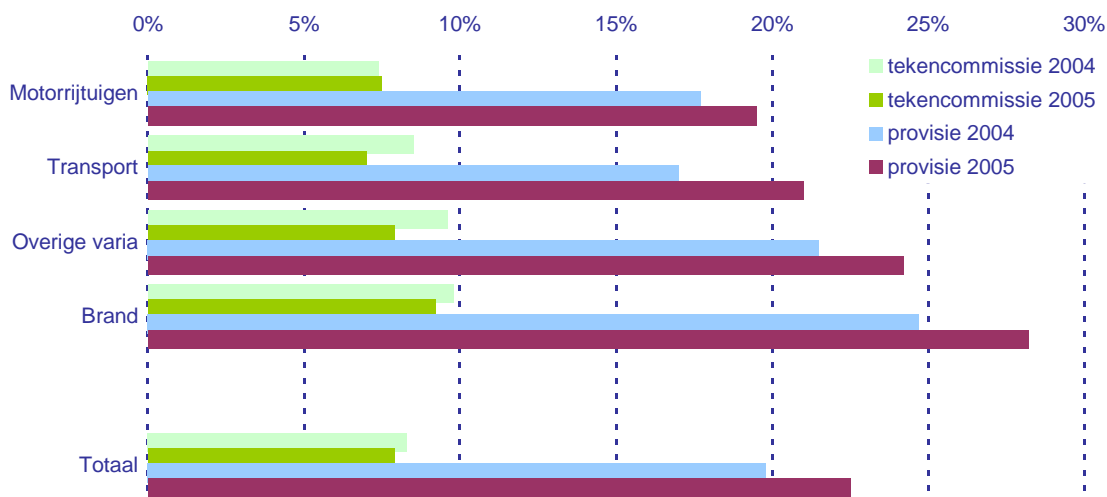


3.3 Provisievoet

De verhouding van tekencommissie en (tussenpersonen)provisie tot premie is de *provisievoet*, te zien in Figuur 16. De totale tekencommissie van alle NVGA-kantoren bedraagt in 2005 afgerond acht procent van de premie, net als vorig jaar. 23 procent van de premie gaat op aan provisie. In 2004 was dat nog 20 procent. De provisievoet groeit bij alle branches. De tekencommissie als percentage van de premie daalt, behalve bij *Motorrijtuigen*, juist overal. Dit is in overeenstemming met de conclusie uit paragraaf 3.1 dat de provisie een groeiend aandeel in de kanaalkosten heeft, en de tekencommissie een krimpend aandeel.

De branche *Brand* heeft zowel de hoogste ‘tekencommissievoet’ (9 procent) als de hoogste provisievoet (28 procent). Bij *Transport* heeft een tekencommissie/premie-verhouding van 7 procent, net als in 2004 de laagste waarde. *Motorrijtuigen* heeft met 20 procent de laagste provisievoet.

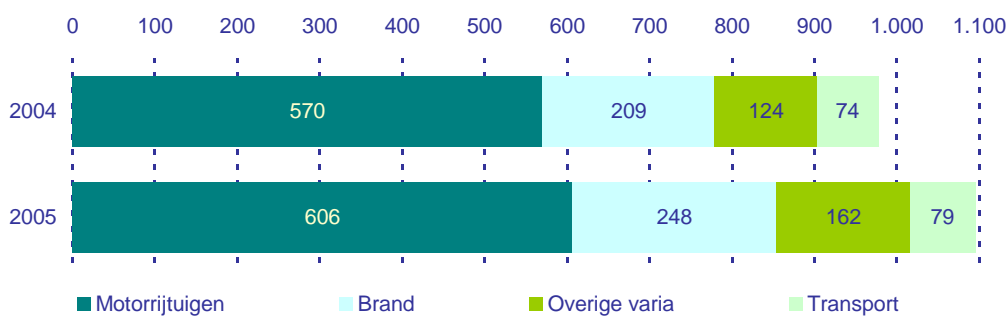
Figuur 16: Aandelen tekencommissie en provisie ('provisievoet') in premie, naar branche, 2004 en 2005



3.4 Netto risicopremie

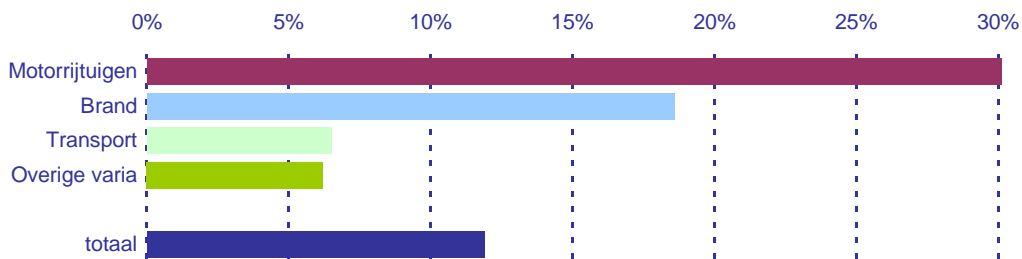
De *netto risicopremie* is het verschil tussen premie en kanaalkosten. Dit bedrag komt overeen met het totaal van uit te keren schades, de interne kosten van de verzekeraar en de winst voor de verzekeraar. De totale netto risicopremie in 2005 is 1,1 miljard euro. In 2004 bedroeg de netto risicopremie 977 miljoen euro, zie Figuur 17.

Figuur 17: Netto risicopremie naar branche, in miljoenen euro's



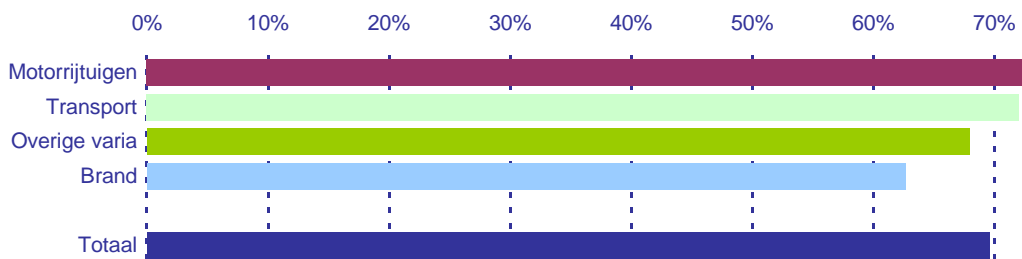
De totale netto risicopremie groeit in 2005 met 12 procent (zie Figuur 18), en loopt hiermee achter op de premieontwikkeling van 16 procent. Dit is in overeenstemming met de bevinding dat de kanaalkosten juist harder groeien dan de premie (zie paragraaf 3.2). Per branche verhoudend de ontwikkeling van netto risicopremie en premie zich stabiel. In alle branches is de premiegroei groter, variërend van 2 tot 5 procent.

Figuur 18: Ontwikkeling netto risicopremie per branche, 2004-2005



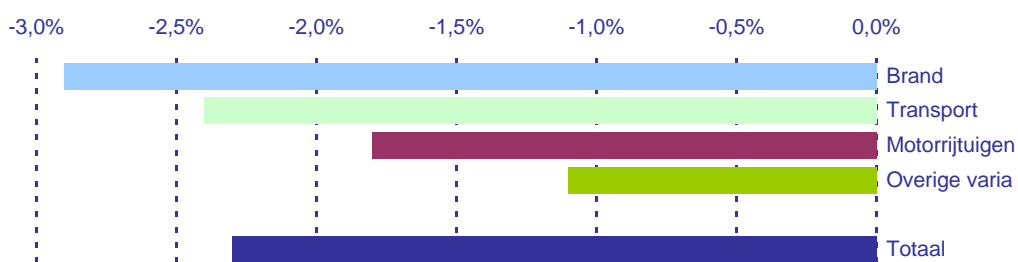
In Figuur 19 is de verhouding tussen netto risicopremie en premie weergegeven. Voor het totale volmachtkanaal is 70 procent van de premie beschikbaar voor uit te keren schades, de interne kosten van de verzekeraar en de winst voor de verzekeraar. Per branche beschouwd lopen deze percentages niet ver uiteen, van 63 procent bij *Brand* tot 73 procent bij *Motorrijtuigen*.

Figuur 19: Netto risicopremie / premie



Over de hele linie daalt de verhouding tussen netto risicopremie en premie, zie Figuur 20. In het totale volmachtkanaal vindt een daling plaats van 2,3 procentpunt. In de branche *Brand* is de krimp met 2,9 procentpunt het grootst, bij *Overige varia* met 1,1 procentpunt het kleinst.

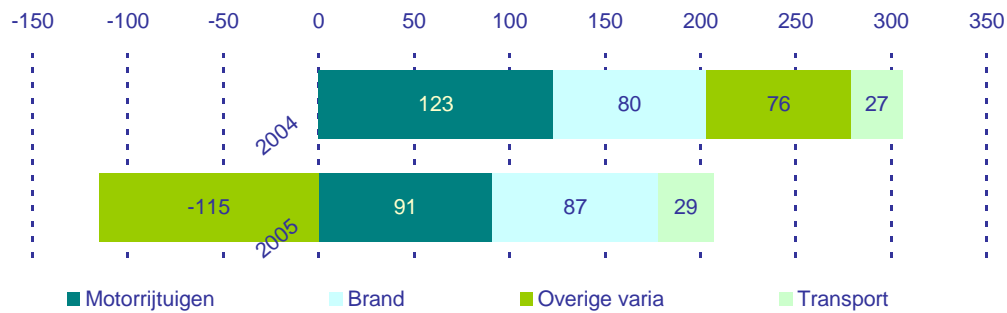
Figuur 20: Ontwikkeling netto risicopremie / premie in procentpunten, 2004 - 2005



3.5 Bruto technisch resultaat

Het *bruto technisch resultaat* is gedefinieerd als: premie verminderd met uitgekeerde schade, kanaal-kosten en mutatie schadereserve. Dit is de financiële ruimte van de verzekeraars voor interne kosten en resultaat. Het totale bruto technisch resultaat van de gezamenlijke NVGA-leden in 2005 is 92 miljoen euro. De positieve waarden van *Motorrijtuigen*, *Brand en Transport* worden deels teniet gedaan door de negatieve score van *Overige Varia*, zie Figuur 21.⁹ In 2004 was het bruto technisch resultaat nog 306 miljoen euro.

Figuur 21: Bruto technisch resultaat naar branche, in miljoenen euro's, 2004 en 2005



⁹ Het negatieve bruto technisch resultaat bij Overige Varia wordt verklaard door een reservemutatie van 176 miljoen euro.

4 Verantwoording

Het onderzoek is uitgevoerd langs twee wegen. 56 Kantoren verstrekten hun gegevens via een *online* enquête. 125 NVGA-leden machtigden Market Scan om de gegevens aan te leveren. In totaal werkten 181 van de 188 bij de NVGA aangesloten kantoren mee aan het onderzoek; dit komt neer op een deelnamegraad van 96,3 procent.

De vragenlijst en de te hanteren grootheden zijn vastgesteld in overleg tussen de NVGA en SEO Economisch Onderzoek. 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.

Alle 181 deelnemende kantoren leverden premiegegevens over 2005. Het NVGA-bestuur zag geen aanwijzingen om aan te nemen dat de niet-deelnemers afwijken van de deelnemers. De premiegegevens van de deelnemende kantoren zijn daarom 'naar rato' opgehoogd naar NVGA-totaalniveau.

Vergelijkingen tussen de cijfers van 2004 en 2005 worden enigszins vertekend door het feit dat in 2004 één van de grootste kantoren niet aan het onderzoek deelnam. In de ophoging is daar toen onvoldoende voor gecorrigeerd. Naast de individuele kantoorontwikkelingen en de groei van het aantal NVGA-leden is dit een derde factor in de premieontwikkeling in het volmachtkanaal.

De groei van de diverse gegevens van de gezamenlijke NVGA-leden wordt door twee factoren bepaald: toename van het ledenbestand van de NVGA-leden, en groei van de portefeuilles van de bestaande leden. Een deel van de gerapporteerde groei is echter ook terug te voeren op helaas onvermijdelijke meetfouten. Immers, in het onderzoek hebben we de beschikking over gegevens van het grootste deel van de kantoren. Er vindt 'ophoging' plaats op basis van de veronderstelling dat de niet-deelnemende kantoren niet sterk afwijken van de kantoren waarvan gegevens beschikbaar zijn. Voor premie, schade en provisie is de gevolgde ophogingsprocedure recht-toe-recht aan, en alleszins betrouwbaar. Voor schadereserves, die veel meer onderworpen zijn aan (deels boekhoudkundig ingegeven) fluctuaties, is de onzekerheid veel groter. De groei van de schadereserves moet daarom met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Verklarende woordenlijst

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

Onderkwartiel De waarde waarónder één kwart van het totale aantal waarnemingen valt.

Bovenkwartiel De grens waarbóven een kwart van de waarnemingen uitkomt.

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

5 Tabellen

1 Bedrijfskenmerken							
	totaal	gemiddelde	mediaan	minimum	1e kwartiel	3e kwartiel	maximum
aantal volmachten	1.157	6,2	5	1	4	7	25
		0%	1 - 25%	26 - 50%	51 - 75%	76 - 99%	100%
aandeel externe bemiddelaars		52,4%	32,3%	3,0%	1,8%	2,4%	7,9%
				ANVA	CCS	ACT	anders
automatiseringssysteem				68,2%	14,5%	1,7%	15,6%

2 Premies				
bedragen in miljoenen euro's	2005		ontwikkeling	
	% actief	bedrag	'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	98%	830	8,9%	48,9%
Brand	99%	396	24,0%	57,1%
Overige varia	99%	238	32,2%	93,9%
Transport	90%	110	10,1%	19,7%
Totaal	100%	1.574	15,6%	53,7%

3 Geboekte schade				
bedragen in miljoenen euro's	2005		ontwikkeling	
	% actief	bedrag	'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	98%	423	-9,7%	19,0%
Brand	99%	148	14,5%	-2,3%
Overige varia	99%	101	94,9%	158,7%
Transport	86%	51	18,6%	25,2%
Totaal	100%	722	4,4%	23,2%

NB In de tabellen kan sprake zijn van kleine afrondingsverschillen.

4a Tussenpersonenprovisie

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005		ontwikkeling	
	% actief	bedrag	'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	98%	162	19,6%	56,0%
Brand	98%	112	41,6%	53,0%
Overige varia	98%	58	48,8%	139,4%
Transport	89%	23	36,1%	37,2%
Totaal	98%	354	31,3%	62,8%

4b Tekencommissie

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005		ontwikkeling	
	% actief	bedrag	'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	98%	62	9,5%	57,8%
Brand	98%	36	16,2%	19,2%
Overige varia	99%	19	9,5%	64,9%
Transport	89%	8	-10,0%	-14,3%
Totaal	99%	125	9,9%	38,6%

4c Kanaalkosten (provisie + tekencommissie)

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005	ontwikkeling	
	bedrag	'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	224	16,6%	56,5%
Brand	148	34,4%	43,0%
Overige varia	77	36,7%	115,4%
Transport	31	20,7%	19,4%
Totaal	479	25,0%	55,7%

5a Netto risicopremie (premie - kanaalkosten)

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005 bedrag	ontwikkeling	
		'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	606	6,2%	46,3%
Brand	248	18,6%	67,0%
Overige varia	162	30,1%	85,2%
Transport	79	6,5%	19,8%
Totaal	1.095	11,9%	52,9%

5b Netto risicopremie / premie

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005 bedrag	ontwikkeling in pct.punt	
		'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	73,0%	-1,8%	-1,3%
Brand	62,6%	-2,9%	3,7%
Overige varia	67,9%	-1,1%	-3,2%
Transport	72,0%	-2,4%	0,1%
Totaal	69,6%	-2,3%	-0,4%

5c Tekencommissie / premie

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005 bedrag	ontwikkeling in pct.punt	
		'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	7,5%	0,0%	0,4%
Brand	9,2%	-0,6%	-2,9%
Overige varia	7,9%	-1,6%	-1,4%
Transport	7,0%	-1,6%	-2,8%
Totaal	7,9%	-0,4%	-0,9%

5d Provisie / premie

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005 bedrag	ontwikkeling in pct.punt	
		'04-'05	'02-'05
Motorrijtuigen	19,5%	1,8%	0,9%
Brand	28,2%	3,5%	-0,8%
Overige varia	24,2%	2,7%	4,6%
Transport	21,0%	4,0%	2,7%
Totaal	22,5%	2,7%	1,3%

6a Schadereserves per 31 december

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005		ontwikkeling	
	% actief	bedrag	'04-'05	'01-'05
Motorrijtuigen	97%	504	22,4%	58,1%
Brand	97%	62	28,5%	17,3%
Overige varia	93%	240	272,0%	250,7%
Transport	72%	25	-5,6%	-15,4%
Totaal	99%	831	50,8%	77,0%

6b Mutatie reserve

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005	2004	2002
	bedrag	bedrag	bedrag
Motorrijtuigen	92	-21	139
Brand	14	0	4
Overige varia	176	-3	4
Transport	-1	4	4
Totaal	280	-19	152

7a Bruto technisch resultaat

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	2005	2004	2002
	bedrag	bedrag	bedrag
Motorrijtuigen	91	123	-80
Brand	87	80	-7
Overige varia	-115	76	44
Transport	29	27	21
Totaal	92	306	-22

7b Totstandkoming bruto technisch resultaat

<i>bedragen in miljoenen euro's</i>	Motorrijtuigen	Brand	Overige Varia	Transport	Totaal
Bruto premie	830	396	238	110	1.574
-/- geboekte schade	423	148	101	51	722
-/- kanaalkosten	224	148	77	31	479
-/- mutatie reserves	92	14	176	-1	280
Bruto technisch resultaat	91	87	-115	29	92