

Innovatie en aansprakelijkheid

Van impactvol naar kansrijk



VERBOND VAN VERZEKERAARS

Inhoud

Samenvatting en leeswijzer	3
1 Schadevisie	4
2 Het belang van de aansprakelijkheidsverzekering	4
3 Impact ontwikkelingen op aansprakelijkheidsverzekeringen	5
3.1 Impact kunstmatige intelligentie	5
3.2 Impact drones	5
3.3 Impact smart industry	6
3.4 Impact deeleconomie	6
4 Maar wat betekent dit voor aansprakelijkheidsverzekeraars?	7
4.1 Kunstmatige Intelligentie	7
4.2 Drones	7
4.3 Smart industry	8
4.4 Deeleconomie	8
5 Kansen en bedreigingen	9
6 Conclusie	9
7 Vervolg	9

Samenvatting

Technologische ontwikkelingen zetten de wereld op zijn kop. En daarmee de wereld van aansprakelijkheidsverzekeraars. Denk aan de uitvinding van de smartphone, waardoor iedereen altijd en overal bereikbaar is en in verbinding staat met de hele wereld. Denk aan 3D-printing waardoor, zo is de verwachting, iedereen zijn eigen spullen kan gaan maken. Denk aan zelfsturende auto's en de opkomst van de drone.

Deze ontwikkelingen raken aansprakelijkheidsverzekeraars. Want wie is er aansprakelijk als een zelfrijdende auto een ongeluk veroorzaakt? Of als een 3D-geprint product niet naar behoren werkt? De vraag die in dit stuk voorligt is: welke gevolgen heeft de voortschrijdende technologie en de hiermee gepaard gaande veranderingen in de samenleving voor de huidige aansprakelijkheidsverzekering? Om deze

vraag te beantwoorden zal allereerst nader ingegaan worden op de inhoud en functie van de aansprakelijkheidsverzekering. Vervolgens zullen diverse technologische- en hieruit volgende maatschappelijke ontwikkelingen die de branche raken besproken worden. Ook zal ingegaan worden op de impact hiervan op aansprakelijkheidsverzekeraars en de kansen en bedreigingen die hierdoor ontstaan. Als conclusie wordt getrokken dat de technologische ontwikkelingen zorgen voor veranderende risico's en nieuwe aansprakelijkheden voor de aansprakelijkheidsverzekeraar.

Wie is er aansprakelijk als een zelfrijdende auto een ongeluk veroorzaakt? Of als een 3D-geprint product niet naar behoren werkt?

Met dit stuk wil het Verbond verzekeraars bewust maken van en de dialoog aangaan over dit onderwerp. (Aansprakelijkheids)verzekeraars lijken van nature afwachtend. Zij volgen vaak jurisprudentie en kijken aan de hand hiervan of producten en voorwaarden aanpassing nodig hebben. Deze trend wil het Verbond keren: we willen een sector zijn die proactief is en meedenkt. De technologische ontwikkelingen gaan in sneltreinvaart en kunnen grote impact op aansprakelijkheidsverzekeraars hebben. Het is dan ook zaak voor verzekeraars zich hiervan bewust te zijn en hiermee aan de slag te gaan. Om dit te bereiken zal het Verbond in het najaar van 2016 een debat met de leden organiseren over dit onderwerp. Aan de hand van de uitkomsten zal het Verbond een verder plan van aanpak opstellen.

Leeswijzer

Er zijn nog veel vragen over dit onderwerp. Doel van dit stuk is niet om antwoorden te vinden op alle mogelijke vragen. Op veel vragen is ook (nog) geen antwoord te vinden. En daarbij: er zijn veel verschillende verzekeraars die het allen vrij staat een andere route te kiezen. Dit stuk is dan ook bedoeld als eerste verkennend stuk dat verzekeraars kan helpen bij het kiezen van hun route. Het stuk is zeker niet volledig qua ontwikkelingen en de gevolgen hiervan, maar is een eerste aanzet tot verdieping. Een onderwerp als 'de zelfsturende auto', dat enorme impact heeft op motorrijtuigverzekeraars, wordt in dit stuk niet beschreven. Hierin wordt gefocust op AVP en AVB.

In hoofdstuk 1 wordt kort ingegaan op de visie op de toekomst van schadeverzekeraars. In hoofdstuk 2 wordt het belang van de aansprakelijkheidsverzekering beschreven. Hoofdstuk 3 staat in het teken van de impact van diverse trends op aansprakelijkheidsverzekeringen. In hoofdstuk 4 wordt beschreven wat deze ontwikkelingen voor aansprakelijkheidsverzekeraars betekenen waarna in hoofdstuk 5 de kansen en bedreigingen voor de sector beschreven worden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 tot een conclusie gekomen en wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op het vervolg.

1 Schadevisie

Veel technologische ontwikkelingen van de afgelopen jaren raken vooral schadeverzekeraars. Daarom heeft het Verbond begin 2015 een visie op de toekomst van schadeverzekeraars uitgebracht: “No Risk No Glory”. Voor deze visie heeft het Verbond een uitgebreide scenariostudie uitgevoerd. Hieruit bleek dat er vier megatrends zijn voor schadeverzekeraars: de voortrazende technologische trends, de veranderende solidariteit, het kwetsbare vertrouwen bij klanten en de klimaatverandering. Deze trends raken de kern van de branche. Zowel positief als negatief. Zowel in de zakelijke als in de particuliere markt. Uitdaging voor verzekeraars is dan ook dat de voorwaarden om schadeverzekeringen te kunnen bieden overeind blijven. Daarbij moet er ruimte zijn voor acceptatie en risicodifferentiatie, schadelastbeheersing en ondernemerschap. Maar met voorwaarden scheppen zijn we er niet. Belangrijk is dat de sector een open en onderzoekende houding aanneemt en daarbij nieuwe ontwikkelingen beoordeelt op kansen en bedreigingen. Vervolgens is het van belang dat de sector deze kansen en bedreigingen aangrijpt of op de juiste wijze afwendt.

2 Het belang van de aansprakelijkheidsverzekering

Laten we beginnen bij het begin: waarom bestaat de aansprakelijkheidsverzekering? In Nederland geldt: iedereen draagt zijn eigen schade, *tenzij*. Pas als iemand anders verantwoordelijk gehouden kan worden voor het ontstaan van de schade, kan deze schade op hem worden afgewenteld. Wel dient er een grondslag voor de verantwoordelijkheid te zijn, zoals ‘verwijtbaarheid’. Dit staat in artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek. Aansprakelijkheid kan ingrijpende gevolgen hebben, voor zowel particulier als bedrijf. De schadevergoeding kan immers behoorlijk oplopen en maar weinigen kunnen het financiële risico van de gevolgen van aansprakelijkheid dragen. Om dit risico af te dekken kan een aansprakelijkheidsverzekering worden afgesloten. De aansprakelijkheidslast wordt hiermee verschoven van de veroorzaker van de schade naar de verzekeraar. Hiermee vervullen verzekeraars een belangrijke maatschappelijke rol. Ze maken immers mogelijk dat mensen hun leven kunnen leiden zonder vrees voor een financiële strop als zij een keer schade veroorzaken.

Aansprakelijkheidsverzekeringen zijn, met name voor particulieren, veelal gestandaardiseerde producten waarvan de inhoud al jarenlang nauwelijks gewijzigd is. De verzekeraar schat het risico in en stelt aan de hand hiervan de voorwaarden en premie van de verzekering op. Maar door technologische ontwikkelingen en de maatschappelijke gevolgen hiervan ontstaan er wellicht nieuwe risico’s die bij het opstellen en afsluiten van de verzekering nog onbekend waren. De vraag is dan ook of de huidige aansprakelijkheidsverzekering (AVP dan wel AVB) door alle technologische ontwikkelingen en hieruit voortvloeiende maatschappelijke veranderingen nog wel voldoet aan de eisen en verwachtingen die hieraan gesteld worden.

Het antwoord op de vraag of de huidige aansprakelijkheidsverzekering nog voldoet komt in hoofdstuk 4 aan bod komen. Eenzelfde soort vraag is gesteld door motorrijtuigverzekeraars. Gelet op de spoedige komst van de zelfrijdende auto is de conclusie getrokken dat dit niet het geval is. Reden voor motorrijtuigenverzekeraars om diverse varianten van de directe verzekering te onderzoeken. Wellicht moeten aansprakelijkheidsverzekeraars hetzelfde doen?

3 Impact ontwikkelingen op aansprakelijkheidsverzekeringen

TNO heeft in opdracht van het Verbond onderzoek gedaan naar maatschappelijke trends en ontwikkelingen die verzekeraars raken. In [het rapport dat TNO hierover heeft opgesteld](#) worden diverse trends genoemd die voor aansprakelijkheidsverzekeraars relevant zijn.

In dit stuk zullen een aantal van deze trends besproken worden. Er zijn nog meer trends die aansprakelijkheidsverzekeraars raken. Te denken valt hierbij aan cyber, big data en de zelfsturende auto. Deze zullen echter niet in dit stuk besproken worden omdat hier al afzonderlijke papers vanuit het Verbond over zijn geschreven (zie kader). Wel is er tussen al deze trends een rode draad te benoemen. Deze is dat door alle technologische ontwikkelingen en digitalisering er op verzekeraars een hoop afkomt in de vorm van kansen en bedreigingen. Het is aan verzekeraars om op al deze gebieden hiermee om te gaan en hun maatschappelijke rol hierbij te pakken.

Andere papers van het Verbond

- Position paper over cyberrisico's: [Virtuele risico's, echte schade](#)
- Green paper Big Data: [Grip op data](#)
- Toekomstvisie op automotiviteit: [Onderweg naar morgen](#)

3.1 Impact kunstmatige intelligentie

Kunstmatige intelligentie (KI) is de intelligentie waarmee machines, software en apparaten zelfstandig problemen oplossen. Zij imiteren hierbij, aan de hand van vooraf ingegeven scripts, het denkvermogen van een mens. Bij KI reageren apparaten op data of impulsen uit hun omgeving, en op basis daarvan nemen zij zelfstandig beslissingen. Te denken valt hierbij aan computers die zelfstandig kunnen herkennen wat er op foto's staat, SIRI van Apple die vragen kan beantwoorden en de zelfrijdende auto die zelfstandig beslissingen in het verkeer kan nemen. De inzet van deze KI levert nieuwe vragen op het gebied van aansprakelijkheid op. Want wie is er aansprakelijk wanneer apparaten zelf beslissingen nemen? De eigenaar van het apparaat? De fabrikant? De softwareontwikkelaar? En is er nog wel sprake van menselijk falen als de technologie het overneemt zoals bij KI het geval is? Vragen waar zo 1-2-3 nog geen antwoord op is maar die uiterst relevant zijn voor aansprakelijkheidsverzekeraars en waarover zij dus na moeten denken.

3.2 Impact drones

Tot enkele jaren geleden werden drones alleen door het leger gebruikt. Inmiddels heeft de dronetechnologie een enorme vlucht genomen en kunnen zelfs particulieren gemakkelijk en tegen beperkte kosten een drone kopen. Bijvoorbeeld voor 30 euro bij bol.com. Dan gaat het om een drone van slechts 0,9 kg met een bereik van 30 meter, maar voor enkele euro's meer koop je een drone met een veel groter bereik. De drone is het elektrisch bestuurbare autootje van nu.

De drone is het elektrisch bestuurbare autootje van nu

Doordat iedereen tegenwoordig een drone kan kopen en hiermee de lucht in gaat, nemen ook de risico's op schade toe. Voor professionele (zakelijke) dronebesturing gelden strikte eisen (scholing, verplichte verzekering, NOTAM, etc.) maar iedere particulier kan zonder aan enige eis te hoeven voldoen een drone kopen en daarmee vliegen. Maar wat als zo'n drone door de wind gegrepen wordt, de bestuurder het zicht kwijtraakt of de drone er zomaar

vandoor gaat of neerstort? Wie is er dan aansprakelijk voor de schade? De eigenaar van de drone? Of als er een fout in de software zat? De verkoper? De producent? En is hiervoor dekking onder de huidige verzekeringen? Dat een drone aanzienlijke schade kan veroorzaken is duidelijk uit de berichtgeving over de drones die onlangs op de vliegroutes bij Schiphol gesignaleerd zijn.

3.3 Impact smart industry

Smart industry gaat over verregaande 'vernetwerking' en digitalisering van producten, machines en over de inzet van nieuwe, geavanceerde productietechnologieën. Hierdoor kunnen productieprocessen efficiënter worden ingericht en kunnen er sneller nieuwe klant specifieke en op maat gemaakte producten gefabriceerd worden. Een goed voorbeeld van smart industry is 3D-printing.

Als men over de mogelijkheden van 3D-printing spreekt, gaat het al snel over de technische mogelijkheden zoals het printen van een bloedvat of schroefje voor in een vliegtuig. Consumenten kunnen echter ook van de 3D-printer gebruik gaan maken. Waarom zou je een duur telefoonhoesje kopen terwijl je er veel goedkoper zelf één kunt printen die precies aan jouw eisen voldoet? Maar wat als er wat fout gaat met het zelf geprinte product? Wie is hiervoor dan aansprakelijk? De producent van het product? De ontwerper van het product? De softwareleverancier? Er vindt een verschuiving plaats van consument naar producent. Mensen worden steeds meer *prosumers*, een combinatie van beiden. Bovendien kunnen consumenten ook spullen voor anderen printen. En dat brengt risico's met zich mee. Want als iemand schade lijdt door een gebrek in het voor hem geprinte product, is niet uitgesloten dat de eigenaar van de printer daarvoor – al dan niet op grond van de productaansprakelijkheidsregeling uit art. 6:185 e.v. BW – aansprakelijk is.

Een voorbeeld

Een particulier heeft een 3D-printer en heeft voor zichzelf een leuke mok geprint. De buurvrouw ziet de mok en wil er ook een. Er volgen steeds meer aanvragen voor de mok en de printer draait overuren. Maar dan breekt bij een van de afnemers het handvat af nadat hij er hete koffie in heeft gedaan. En al snel overkomt het meer mensen, die allemaal brandwonden oplopen. Wie is hiervoor nu aansprakelijk? De consument die de mok geprint heeft? De ontwerper van de mok? De producent van de printer? En wat nu als blijkt dat er een fout zit in de software van de printer of dat het printmateriaal niet geschikt is? En worden deze antwoorden anders als de particulier geld ontvangt voor de mokken of als hij ze weggeeft? Allemaal vragen waarop nu nog geen eenduidig antwoord is maar waarover aansprakelijkheidsverzekeraars wel moeten nadenken.

3.4 Impact deeleconomie

Huren, lenen en delen; consumenten doen het steeds vaker. Al dan niet geholpen door online platforms die het mogelijk maken snel contact te leggen. Via Airbnb verhuren particulieren meer dan een half miljoen (vakantie-)huizen in 192 landen. In Nederland kunnen particulieren auto's delen via Snappcar, een zelfgekookte maaltijd afhalen via Thuisafgehaald.nl, elkaar de meest uiteenlopende spullen lenen via Peerby of een particuliere taxi bestellen via Uber. Kortom, de deeleconomie floreert.

In de deeleconomie draait het niet om bezit, maar om toegang tot een bepaald goed of middel. Waarom zou je zelf een verticuteerhark aanschaffen die je één keer per jaar gebruikt en de rest van het jaar ligt te verstoffen in de schuur? Dankzij internet heb je zo een aanbieder gevonden en het scheelt weer een aankoop. Daarnaast past delen ook bij waarden die steeds meer mensen belangrijk vinden, zoals duurzaamheid, kleinschaligheid, sociale cohesie en vertrouwen.

Hoewel deze waarden dichtbij verzekeraars liggen, zijn schadeverzekeringen van oudsher wel ingedeeld naar bezit: het huis, de inboedel, de auto, de spullen van een ander, et cetera. Dus hoe is de aansprakelijkheid in de polis geregeld als er sprake is van het *lenen* van spullen? De huidige indeling verhindert in veel gevallen dekking van een risico als een zaak door anderen of meerdere mensen wordt gebruikt (of maakt het in ieder geval gecompliceerder).

4 Maar wat betekent dit voor aansprakelijkheidsverzekeraars?

Wat de besproken trends gemeen hebben is dat ze zorgen voor veranderende risico's en nieuwe aansprakelijkheden voor de aansprakelijkheidsverzekeraar. Er vindt in ieder geval op vier punten een verschuiving plaats:

- Er vindt een verschuiving plaats van menselijk falen naar technologisch falen (KI).
- Er vallen nieuwe risico's onder verzekeringen waar geen rekening mee is gehouden (drones).
- Er vindt een verschuiving plaats van particuliere naar zakelijke activiteiten (smart industries en deeleconomie).
- Er vindt een verschuiving plaats van bezit naar gebruik (deeleconomie).

Deze vier punten hebben allemaal 'eigen' gevolgen voor de huidige aansprakelijkheidsverzekeringen.

4.1 Kunstmatige Intelligentie

Kunstmatige Intelligentie zorgt ervoor dat menselijk falen steeds vaker vervangen wordt door technologisch falen. Dat heeft ook gevolgen voor het aansprakelijkheidsvraagstuk en de manier waarop we daarover moeten nadenken. De huidige aansprakelijkheidsverzekeringen gaan immers voornamelijk uit van menselijk falen. Maar als het menselijk falen er steeds minder toe doet en het technologisch falen steeds belangrijker wordt, wat is dan nog de 'onrechtmatige daad'? Hoe gaan we om met de risico's die verbonden zijn aan de technologie? Welke verschuiving kunnen we op termijn verwachten in het aansprakelijkheidsrecht? Vragen waarover door de aansprakelijkheidsverzekeraars verder nagedacht moet worden.

4.2 Drones

Kort gezegd valt een drone volgens de huidige wetgeving onder de 'regeling modelvliegtuigen'. Schade veroorzaakt door een luchtvaartuig dat onder deze regeling valt, is meestal gedekt op de huidige AVP. Deze regeling is in de AVP opgenomen omdat modelvliegers vaak mensen zijn die uiterst zuinig omgaan met hun zelf in elkaar gezette, peperdure modelvliegtuigjes, en hiermee alleen op speciaal daarvoor geschikte terreinen vliegen. Mocht er dan wat misgaan, en iemand toch nog schade oplopen door een neerstortend vliegtuigje, dan is daarvoor dekking op de AVP. Maar de drones trekken een groter en ander publiek dat op een andere plek 'vliegt'. De huidige drones zijn goedkoop en eigenaren vliegen ermee in de achtertuin of het stadspark (hoewel dit volgens de wetgeving niet mag). De kans dat met een drone schade veroorzaakt wordt is dan ook vele malen groter dan met een modelvliegtuig.

Kortom, de AVP heeft nooit de bedoeling gehad het risico van schade door een drone te dekken maar die valt er onder de huidige regelgeving wel onder. Uit het oogpunt van de consument en slachtoffers is dit een goede zaak. Immers, mocht er schade ontstaan dan blijft het slachtoffer gelukkig niet met zijn eigen schade zitten. Het levert echter wel een vraagstuk op voor verzekeraars: het risico op schade en

de hoogte van de schade wordt immers groter. Gaat dat iets betekenen voor de premie? Of voor de polisvoorwaarden? In de paper 'Zicht op drones' die het Verbond in juli 2014 publiceerde, is meer te lezen over dit vraagstuk, maar ook dit paper biedt niet alle antwoorden.

4.3 Smart industry

Als er schade ontstaat door de zelf 3D-geprinte kapotte mok uit het eerder genoemde voorbeeld zal de consument een beroep doen op zijn AVP. De vraag is dan of de AVP dekking biedt voor de schade. Veel zal daarbij afhangen van de hoedanigheid waaronder deze mok in roulatie is gebracht: in de particuliere hoedanigheid van de consument of een bedrijfsmatige hoedanigheid? Als er sprake is van incidenteel gratis 3D-printen van mokken voor wat bekenden, kan nog wel verdedigd worden dat er sprake is van particulier handelen. Maar naarmate de activiteiten een professioneler karakter krijgen, zal dat anders worden. Want kun je het nog wel een 'particuliere activiteit' noemen als alle straatbewoners een mok komen kopen, al dan niet tegen kostprijs? De huidige AVP en AVB kennen een strikte scheiding tussen particuliere en bedrijfsmatige activiteiten. Doordat er steeds meer discussie kan ontstaan of er sprake is van particuliere dan wel zakelijke activiteiten, ontstaat er een lacune in polissen. Want is het nodig en wenselijk voor een particulier om een AVB af te sluiten terwijl hij maar twintig mokken per jaar verkoopt? De kosten van de AVB zullen niet opwegen tegen de opbrengsten van de mok. Tegelijk is het verkopen van mokken onder de huidige AVP niet gedekt. Dus als er dan schade ontstaat, valt de consument tussen wal en schip. De consument kan dit als belemmering ervaren, waardoor hij afziet van de verkoop van de mokken. Of hij sluit bewust geen verzekering af, waardoor de afnemer in geval van schade met die schade blijft zitten. Dit vraagt om een nieuw passend product. Bieden verzekeraars dat niet, dan kunnen ze niet aan hun kernwaarden voldoen.

Kernwaarden van verzekeraars

- Zekerheid bieden
- Mogelijk maken
- Maatschappelijke betrokkenheid

Ook kan de vraag gesteld worden of de schade wel gedekt is onder de AVB of dat hiervoor een beroepsaansprakelijkheidsverzekering (BAV) afgesloten dient te worden. Uitgaande van de traditionele opvatting dat een AVB bestemd is voor schade door "doen" en een BAV voor schade door "denken", kan ook hier een verschuiving gaan plaatsvinden. Het printen zelf kan gezien worden als "doen" maar de ICT waarmee geprint wordt als "denken". Onder welke verzekeringsvorm is de schade nu gedekt? Opnieuw een nog onbeantwoorde vraag.

4.4 Deeleconomie

Ook bij de deeleconomie is de grens tussen 'particulier' en 'bedrijfsmatig' een grijs gebied. Want verhuur je je huis een nachtje, ben je dan meteen 'een verhuurder'? Het risico bestaat dat hierover uitgebreide dekkingsdiscussies ontstaan tussen verzekeraar en verzekerde. En dat is nu precies wat vermeden moet worden.

Daarnaast zorgt de deeleconomie voor een verschuiving van 'bezit' naar 'gebruik'. De huidige AVP gaat uit van bezit en niet van gebruik. Dit blijkt onder andere uit de opzichtclausule die in bijna alle AVP's is opgenomen. Deze clausule bepaalt dat schade aan zaken die de verzekerde of iemand namens deze verzekerde gehuurd of geleend heeft niet (of slechts beperkt) gedekt is. Gelet op de steeds verder gaande deeleconomie en de verwachtingen van de klant, past deze clausule eigenlijk niet meer in het huidige tijdsbeeld. De opzichtclausule zou dan ook mee moeten ontwikkelen in de huidige tijdgeest. Want waarom zou je nog spullen lenen als je weet dat beschadigingen aan het geleende voor jouw risico en rekening komen? Vraag is wat

De opzichtclausule zou een belemmerende werking kunnen hebben op de verdere ontwikkeling van de deeleconomie

verzekeraars met dit gegeven gaan doen. Het 'probleem' past namelijk niet bij de rol die verzekeraars willen spelen: verzekeraars willen trends mogelijk maken, niet tegenwerken. Meer over de deeleconomie en verzekeringen vindt u in het paper [Deeleconomie = kansen/risico's](#).

5 Kansen en bedreigingen

Zoals hierboven geschetst leveren technologische ontwikkelingen zowel kansen als bedreigingen op voor verzekeraars. Kansen in de vorm van nieuwe wensen en behoeften van de klant waar verzekeraars op moeten willen en kunnen inspelen. Denk aan nieuwe producten, nieuwe verdienmodellen, uitbreiding van bestaande producten en allerlei andere creatieve varianten. Daarbij is de huidige markt zo divers dat iedere verzekeraar zelf kan bepalen of en hoe hij de geboden kansen grijpt. De technologische ontwikkelingen zorgen ook voor bedreigingen. Discussies over dekking, klanten die tussen wal en schip vallen. Passen de huidige producten nog wel bij de behoeften van de klant? De genoemde ontwikkelingen zorgen voor verschuivingen in aansprakelijkheid en nieuwe risico's. Het is aan de sector om deze, zo op het eerste oog, bedreigingen om te zetten in kansen!

6 Conclusie

Wat de besproken trends gemeen hebben is dat ze zorgen voor veranderende risico's en nieuwe aansprakelijkheden voor de aansprakelijkheidsverzekeraar. Verzekeraars zullen hier, of ze willen of niet, in hun praktijk mee te maken krijgen. Ze zullen dus met de ontwikkeling mee moeten. En dat past ook in het middellangetermijnbeleid van de branche: verzekeraars stellen zich maatschappelijk en ondernemend op. Met andere woorden: door in te spelen op deze nieuwe vraagstukken pakken verzekeraars hun maatschappelijke rol. Ze bieden immers een oplossing voor de lacune dit ontstaat tussen de behoeften van de klant en de aangeboden aansprakelijkheidsverzekeringen. Daarmee werken ze tegelijk aan een gezonde sector, zijn ze ondernemend – bijvoorbeeld door nieuwe producten aan te bieden. Doen verzekeraars dat niet, dan zal een andere partij de handschoen wel oppakken.

Maatschappelijk en Ondernemend

- We zoeken maatschappelijke verbinding, door de dialoog te zoeken met klanten, maatschappelijke organisaties en de overheid. Hun (veranderende) behoeften nemen we als vertrekpunt.
- We stellen ons ondernemend op, door vanuit dat perspectief op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden om waarde te creëren.

7 Vervolg

Zoals aangegeven is dit paper allereerst bedoeld om awareness te creëren bij verzekeraars en met elkaar in debat te gaan over de te nemen vervolgstappen. Vanuit de branche zelf maar ook van het Verbond. Het Verbond zal daarom in de tweede helft van 2016 een sessie voor en met de leden organiseren. Vragen daarbij:

- Hoe kijkt de sector zelf aan tegen deze ontwikkelingen?
- Worden deze gezien als een bedreiging of juist als een kans?
- Welke rol speelt de sector bij deze ontwikkeling en welke rol wil zij hierbij spelen?

- Welke belemmeringen vanuit overheid (wetgeving) ziet de sector om deze maatschappelijke rol te vervullen?
- En welke rol heeft het Verbond?

Aan de hand van de uitkomsten van deze sessie zal het Verbond samen met de leden een vervolgaanpak bepalen en een bijbehorend lobbyplan opstellen.