

Een duurzame kijk op de toekomst



RISK HAS THE FUTURE



- 3** Voorwoord
- 4** De belangrijke rol van de Rotterdamse haven in de energietransitie
- 8** Walter Dijkstra (Eneco) en Jan-Willem Hoogenboezem (Marsh) over het verzekeren van nieuwe ontwikkelingen en risico's
- 10** Vier brancheprofessionals aan het woord over duurzaamheid
- 13** Column Prof. mr. N. (Mop) van Tiggele-van der Velde
- 14** Bernard van den Berg (Koninklijke BAM Groep) en Mario van der Giessen (IKEA Group) over duurzaamheid in het DNA van hun organisaties
- 16** Duurzaamheid één van de drie topprioriteiten in nieuwe koers VNO-NCW en MKB-Nederland
- 18** Jeroen Helders (Cosun) en Han Dieben (Swiss Re): Niet afwachten wat verzekeraars verlangen, maar zelf nadenken over mogelijke problemen en oplossingen
- 20** De visie van young professionals op een duurzame samenleving
- 24** Duurzaamheidsdiscussie en het klimaatvraagstuk voor de binnenvaartsector
- 26** Gastcolumn Chris van Dijk (Kennedy Van der Laan): Opwarming van de aarde is hot, maar nog niet hot genoeg
- 28** Florin Boros en Joep Gorgels (ABN AMRO) over de Poseidon Principles
- 30** Het duurzaamheidsprogramma van de multinational Ahold Delhaize
- 31** De verzekeringsmarkt voor renewable energy kan de komende jaren ook in ons land flink verder groeien

INHOUD

VOORWOORD

“Meebewegen met wat leeft...”

Wellicht de kern van iedere strategie van een bedrijf. Goed om je heen kijken, luisteren en meebewegen met wat leeft en verandert. Dit citaat uit de column van Mop van Tiggele geeft kernachtig aan wat de uitdaging is voor bedrijven, makelaars en verzekeraars om alle kansen en risico's die gepaard gaan met vergroening en verduurzaming, te begrijpen en daarop actie te ondernemen. Deze beweging gaat veel vragen van onze veranderkracht.

Een Visie over duurzaamheid. Tijdens de redactievergadering enkele maanden geleden was de boodschap al snel dat wij dan vooral klanten aan het woord moeten laten die de ambitie en urgentie laten zien van de duurzaamheids- en energietransitie. Niet alleen schrijven over het belang, maar laat bedrijven aan het woord in onze keten van klant, makelaar en verzekeraar die bezig zijn met de transitie, om echt van A naar B te komen. En dat is gelukt met verhalen van bedrijven als Port of Rotterdam, IKEA, Koninklijke BAM groep, Eneco en Royal Cosun. En niet te vergeten met de specialisten uit de wereld van makelaars en verzekeraars.

Het is indrukwekkend om te lezen hoe een bedrijf als IKEA 920.000 zonnepanelen wereldwijd op de daken van al haar (winkel)panden heeft geïnstalleerd en tevens eigenaar is van 543 windturbines en solar parken in vijftien landen naast het eigendom van een enorm aantal hectares aan bossen. Allard Castelijin, CEO van de Port of Rotterdam, geeft een indrukwekkende inkijk in de enorme opdracht om de energietransitie in goede banen te leiden. Verduurzaming zit in het DNA van de organisatie en de mensen die werkzaam zijn bij de Port of Rotterdam. Hij heeft echter ook een stevig verzoek aan de verzekeringsindustrie die hij een gebrek aan sense of urgency verwijt, kort samengevat: “Pak je rol anders gaat de energietransitie zonder jullie verder.”

In het artikel ‘Markt belicht’, lezen we ook hoe belangrijk samenwerken en delen van kennis en kunde is. De veranderingen gaan snel. Stijn Franken, Willem Schrijver, Jeroen Weurding en Daniëlle Emsbroek geven in het artikel een boeiend overzicht van nieuwe risico's die vragen om samenwerking op het gebied van advies, begeleiding en het regelen van een adequate dekking van de risico's. Er zit een optimistische boodschap in hun verhaal: we kunnen als Nederland een voorlopers functie vervullen door alle innovatie rondom klimaatadaptie en verduurzaming. Tegelijkertijd zegt Willem dat nieuwe risico's niet verzekeren nu eenmaal niet dé oplossing is. Het is een taak voor alle betrokkenen om oplossingen te vinden voor de nieuwe risico's die ontstaan. Ook al ontbreken er diepgaande schadestatistieken.

Binnen de VNAB gaan we ook kijken hoe wij hier een rol in kunnen spelen; kennisoverdracht en mensen bij elkaar brengen doen we dagelijks. We beginnen er nu mee met deze Visie waarin vooral de verhalen van onze klanten en hun ambities indruk maken. En door direct samen met u als lezer een steentje bij te dragen. Naar aanleiding van onze oproep hebben maar liefst 400 lezers ervoor gekozen om onze magazines voortaan enkel digitaal te ontvangen. Ontvangt u het magazine nog wel per post, dan is het magazine voortaan verpakt in duurzaam verpakkingsmateriaal. Maar ook na dit magazine zal duurzaamheid op de agenda van de vereniging blijven staan. Wij houden u graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Grote dank aan de gastredactie en Zoewé Rozenblad voor de actieve begeleiding.

Rob ter Mors, uitvoerend bestuurder VNAB



VNAB Visie is een uitgave van de Coöperatieve Vereniging Nederlandse Assurantie Beurs U.A.

Redactie:

- Zoewé Rozenblad - VNAB
- Denise Heijstek - VNAB
- Jan van Stigt Thans - Van Stigt Thans Communicatie
- Martin Veldhuizen

Gastredactie:

- Anneke Kooiman - DUPI Underwriting Agencies
- Willem Schrijver - Aon
- Daniëlle Emsbroek - DEKRA Claims and Expertise
- Jeroen Weurding - Swiss Re International S.E.

Fotografie: Raphaël Drent, Tiel

Vormgeving: EMG Groep, Eindhoven

Redactie-adres VNAB:

VNAB
Boompjes 251, 3011 XZ Rotterdam
Tel.: 010 - 253 20 63
E-mail: marketing@vnab.nl
www.vnab.nl

Allard Castelein, Chief Executive Officer Port of Rotterdam

“De energietransitie is ook een interessante uitdaging voor de verzekeringsindustrie”

Het Havenbedrijf Rotterdam speelt een belangrijke rol in de energietransitie. Dankzij meer dan vijftig relevante en noodzakelijke projecten kan het havencomplex tot 2030 maar liefst 40% van de nationaal gewenste reductie van CO₂-uitstoot realiseren. Allard Castelein, Chief Executive Officer van de Port of Rotterdam, gelooft in de omvangrijke en onwaarschijnlijk grote uitdaging. “Wij kunnen het verschil maken door partijen bij elkaar te brengen, te investeren in de infrastructuur, coalities te creëren, nieuwe waardeketens op te zetten en activiteiten te ondernemen die voor ons ook nieuw zijn.” [✍️ Martin Veldhuizen](#)

Allard Castelein heeft een drukke agenda en dus vindt de afspraak met het directielid van de Rotterdamse haven digitaal plaats. Maar ook online spat zijn enthousiasme van het scherm als hij vertelt over de activiteiten die op het gebied van duurzaamheid in de haven plaatsvinden en wat de rol van de industrie én de verzekeringsmarkt is om de klimaatdoelstellingen te bereiken. Daarbij vindt hij er geen doekjes om. “Het is ontzettend leuk en soms ook lastig om met duurzaamheid bezig te zijn. Dat het een complex onderwerp is, maakt het extra uitdagend. Maar als havenbedrijf kunnen wij ons hierin onderscheiden. En de energietransitie lijkt me ook een interessante uitdaging voor de verzekeringsindustrie, al mis ik de *sense of urgency* bij jullie.”

Wat is de visie op duurzaamheid van het Rotterdamse havenbedrijf?

“Je kunt de ontwikkeling proberen te negeren en activiteiten en beslissingen zo lang mogelijk uitstellen. Of je erkent dat de energietransitie een noodzakelijke verandering is, die goed is voor de totale planeet en een proactieve rol spelen. Wij hebben voor dat laatste gekozen. Wij onderkennen de klimaatverandering en de rol die menselijk handelen daarin speelt en wij zien de noodzaak om tot nul CO₂-uitstoot te komen in 2050. Die doelstelling zetten wij graag om in kansen voor het havencomplex, dat nu nog grotendeels op fossiele energiebronnen draait. We willen bedrijven helpen de energietransitie in te zetten, waarbij het uitgangspunt is dat het havencomplex een aantrekkelijke vestigingslocatie blijft voor deze industriële bedrijven. Met betrekking tot werkgelegenheid, verdienvermogen, vestigingsplaats, investeringscapaciteit en onze rol in

de logistieke keten naar een groot achterland, moeten we in de toekomst dezelfde relevantie hebben als nu.”

Hoe hebben jullie de verantwoordelijkheid opgepakt?

“Ik durf wel te zeggen dat wij het voortouw hebben genomen. In het begin leidde dat tot kritische vragen over het hoe en waarom. Wij zijn toen energieconferenties gaan organiseren, waarvoor we alle bedrijven die in het havengebied actief zijn, uitgenodigd hebben. Wij hebben het verhaal over de transitie uitgelegd en mensen geprobeerd te enthousiasmeren. De aanvankelijke terughoudendheid heeft inmiddels plaatsgemaakt voor een breed gedragen besef.

Jullie gaan in drie stappen naar een CO₂-neutrale haven. Kun je die verschillende stappen uitleggen?

“In stap één verlagen we de emissies van de bestaande industrie. Dat betekent het nemen van efficiëncymaatregelen, maar ook restwarmte uit de haven gebruiken om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. Daarnaast gaan we CO₂ van de industrie in het havengebied afvangen en onder de Noordzee opslaan.

Stap twee is het veranderen van het energiesysteem. In plaats van olie en gas te gebruiken voor verwarming, stapt de industrie over op elektriciteit en (groene) waterstof. Daarvoor is veel en betaalbare elektriciteit nodig uit bronnen als wind en zon. Shell heeft onlangs aangekondigd om in 2023 een fabriek voor groene waterstof in gebruik te nemen op de Tweede Maasvlakte.



Wij leggen nieuwe infrastructuur aan voor waterstof in het havengebied. En op de Noordzee worden steeds meer windparken aangelegd. Een deel van die windenergie gaat naar de Maasvlakte. Maar zoals we nu veel olie importeren, zullen we in de toekomst veel groene energie moeten importeren. In dit deel van de wereld verbruiken we meer energie dan we lokaal duurzaam kunnen opwekken.

In stap drie gaat het om een nieuw grond- en brandstoffsysteem, waarin het gebruik van fossiele grondstoffen wordt vervangen door biomassa, gerecyclede materialen, CO2 en groene waterstof. TES, wereldwijd één van de grootste bedrijven voor de recycling van batterijen en elektronisch afval, gaat in onze haven lithium-ion batterijen van elektrische voertuigen recyclen. Shell is recent gestart met de bouw van een grote fabriek voor biobrandstoffen en Neste heeft een vergelijkbaar project in voorbereiding.”

Ook het transport van goederen naar, in en van het havengebied wordt klimaatvriendelijker. Hoe?

“In samenwerking met allerlei partners ontwikkelen wij activiteiten om de logistieke sector te helpen de CO2-uitstoot te verminderen. Wij zetten bijvoorbeeld in op walstroom die zeeschepen aan de kade van duurzame stroom voorzien, waardoor de generatoren aan boord uit kunnen. In september dit jaar is het eerste Nederlandse binnenvaartschip in gebruik genomen dat voor de aandrijving gebruik maakt van verwisselbare energiecontainers. In 2024 moeten de eerste tien tot vijftien binnenvaarttankers op waterstof varen. En samen met Air Liquide hebben wij het initiatief genomen om in 2025 duizend vrachtwagens op waterstof te laten rijden in Nederland, België en het Ruhrgebied.”

Wat wordt het resultaat van alle initiatieven?

“Dankzij onze rijkge vulde portfolio met relevante en noodzakelijke projecten, waarvan er inmiddels meer dan vijftig zijn, kunnen we in Rotterdam 40% van de in 2030 nationaal gewenste reductie leveren. Daarmee helpen wij de BV Nederland enorm op weg voor het realiseren van de ambitie om in 2050 tot nul CO2-uitstoot te komen.”

Hoe houd je het overzicht over de activiteiten?

“Verduurzaming van het havencomplex is, naast het slimmer maken van de logistieke ketens en het creëren van een wendbare organisatie die dat allemaal aan kan, één van de drie pilaren onder onze strategie. Het is niet iets wat we ernaast doen, het zit in het DNA van al onze activiteiten. Het complete pallet aan activiteiten die nodig zijn om tot het gewenste succes te komen, is ongelooflijk omvangrijk en een onwaarschijnlijk grote uitdaging. Maar met een strak ingeregeld proces moeten wij het verschil kunnen maken.”

Wat is de grootste uitdaging?

“In algemene zin is dat het gebrek aan voldoende competente mensen om op duurzaamheid gerichte activiteiten uit te voeren én de financieringsvraag. Specifiek voor het havencomplex geldt dat de ruimte beperkt is. We willen graag nieuwe bedrijven verwelkomen, maar kunnen niet telkens een nieuw stuk land aanleggen. En bestaande bedrijven moeten de kans krijgen zich te vernieuwen. Neem een willekeurige tankterminal als voorbeeld. Nu zit die vol met olie en chemische producten, maar wat als zo'n bedrijf waterstof wil importeren? Als hun bestaande business nog niet is afgenomen,

zullen ze iets willen bijbouwen. Maar die ruimte is beperkt. Wanneer is het omslagpunt tussen oude en nieuwe business en welke criteria hanteer je om dat omslagpunt te bepalen? Dat zijn in deze transitieperiode lastig te beantwoorden vragen.”

Wat verwachten jullie van de bedrijven die actief zijn in het havengebied?

“Wij houden ons aan de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord en zetten dus in op een reductie van 49 tot 55% CO2-uitstoot in 2030. De bedrijven op ons complex moeten meedoen aan het proces om daar te komen én de inzet tonen om de route naar een emissieloze Rotterdamse haven in 2050 met ons in te gaan. Bedrijven die daar niet aan willen of kunnen voldoen, zijn op den duur niet meer welkom in de haven.

Maar we hebben de bedrijven niet aan hun lot overgelaten. Tot op de dag van vandaag bespreken we met hen wat er voor nodig is om daar te komen en hoe wij dat kunnen faciliteren. Wij onderkennen hoeveel werk het van hen vergt en dat wij daarbij een belangrijke rol spelen. Dus brengen wij partijen bij elkaar, investeren we in de infrastructuur, creëren we coalities, zetten wij nieuwe waardeketens op en ondernemen we activiteiten die voor ons ook nieuw zijn. We voeren voortdurend de dialoog met de bedrijven om hen in staat te stellen de uitdaging van de energietransitie aan te gaan én ervoor te zorgen dat in hun (mondiale) concurrentieveld een nieuw verdienmodel voor hen ontstaat. Daarmee kunnen wij als havenbedrijf zorgen dat Rotterdam een aantrekkelijk investeringsklimaat houdt.”

In het havengebied zijn veel multinationals actief. Wat betekent dat voor de energietransitie?

“Alle grote multinationals die in de Rotterdamse haven een vestiging hebben, hebben het Klimaatakkoord omarmd. Dus ze overtuigen van het nut ervan is niet onze grootste uitdaging. Maar de belangrijkste besluiten over wanneer, de mate waarin en op welke locatie ze willen verduurzamen, worden niet lokaal genomen, maar op strategisch niveau op het hoofdkantoor, waar ter wereld zich dat ook bevindt. Voor ons is het zaak om voldoende interactie te hebben met die hoofdkantoren en met de juiste mensen de dialoog te voeren. Daarom letten wij goed op wat er in de wereld om ons heen gebeurt en welke relevante initiatieven er zijn. Ook zorgen we ervoor dat we op de hoogte blijven van de wet- en regelgeving op lokaal, regionaal, nationaal, Europees en wereldniveau. Daarnaast krijgen we veel informatie van de multinationals die in het havencomplex actief zijn.”

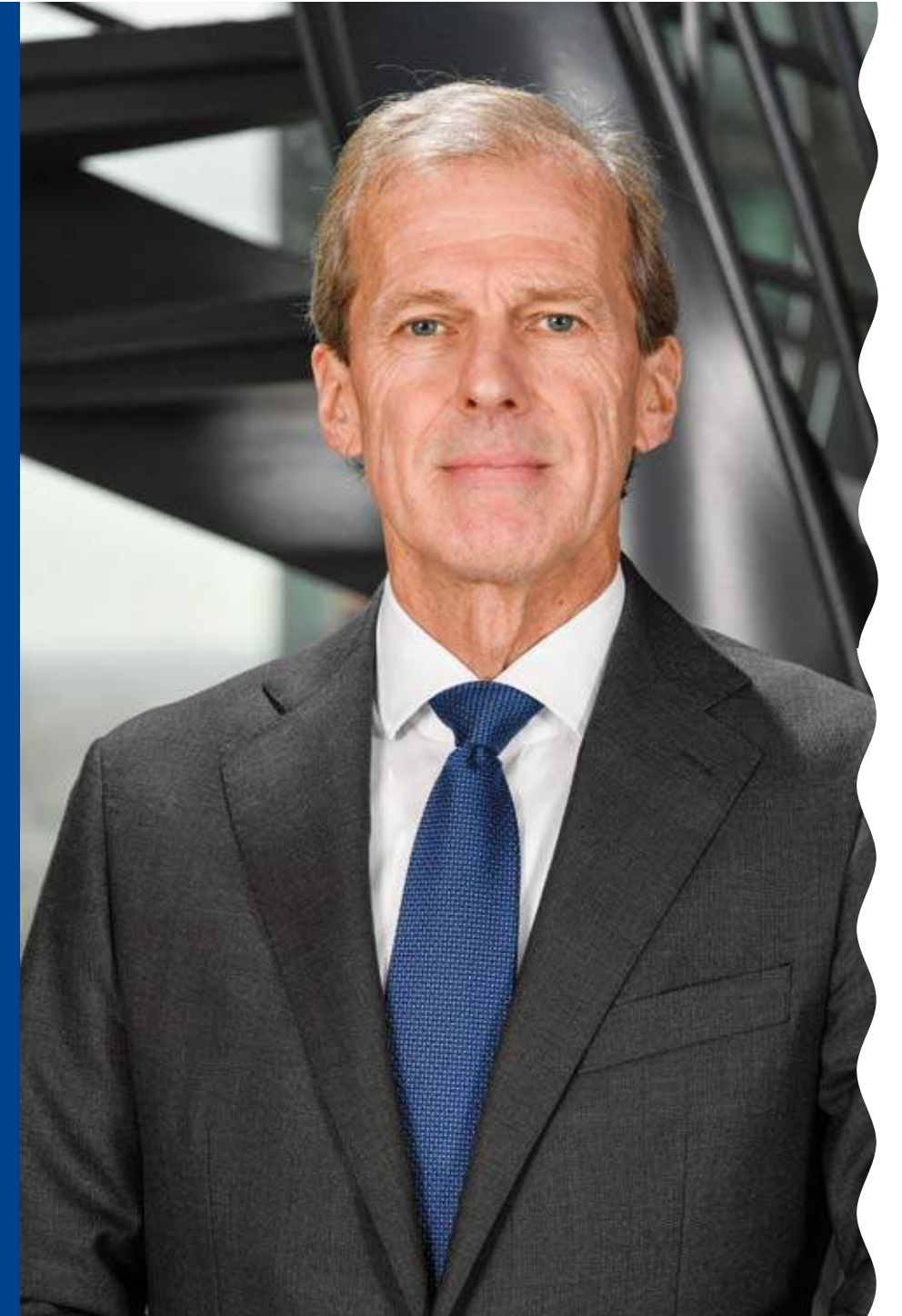
Kun je ons schetsen hoe de haven er in 2050 uitziet?

“Het verschil tussen een elektrische en een conventionele auto zit vooral onder de motorkap. Dat zal in de haven van de toekomst niet anders zijn, verwacht ik. Nu zie je grote tankterminals, maar je weet niet precies wat erin zit. Straks zie je die terminals nog steeds, alleen zit er niet langer olie in, maar waterstof of biobrandstof. Ook in de haven vinden de grootste veranderingen onder de motorkap plaats.”

Wat betekent de energietransitie voor jullie verzekeringsportefeuille?

“In zijn algemeenheid vind ik het onderwerp een interessante uitdaging voor jullie, maar ik mis de *sense of urgency* in de verzekeringsindustrie. Wij zijn

“ De
industrie én de
verzekerings-
markt zullen
over bekende
zekerheden
heen moeten
stappen ”



nieuwe coalities aan het vormen, creëren nieuwe waardeketens met nieuwe verdienmodellen en nieuwe competenties. Dat betekent per definitie dat we niet helemaal precies weten met welke risico's we rekening moeten houden. Je zou denken dat de verzekeringswereld het interessant vindt om mee te kijken met die trajecten en te onderzoeken of in een rol kunnen spelen in het afdekken van sommige risico's. Juist omdat in bepaalde fases het proces te ingewikkeld of te groot is om de risico's goed in te kunnen schatten.

Die uitdaging heb ik jaren geleden al neergelegd bij de verzekeringsindustrie. Wij zijn heel expliciet in de uitdagingen van de energietransitie en geven zoveel mogelijk in detail aan waar wij staan en waar we naartoe gaan. Onze website staat vol met initiatieven op dat vlak. Desondanks heb ik niet één telefoontje ontvangen van een verzekeraar met welk product zij ons zouden kunnen helpen om bepaalde zorgen weg te nemen. Terwijl ik jullie absoluut een rol toedicht in de energietransitie. Daarom hoop ik dat de verzekeringsindustrie het onderwerp zo snel mogelijk omarmt.

Dat we iets nieuws moeten verzinnen en dat we niet veel tijd hebben, lijkt mij duidelijk. We, en daarmee bedoel ik de industrie én de verzekeringsmarkt,

zullen over bekende zekerheden heen moeten stappen, want de huidige verzekeringsproducten en -service passen niet langer in de uitdaging die voor ons ligt. Dat zal de verzekeringsindustrie moeten onderkennen, anders voltrekt de energietransitie zich zonder hen. Gelukkig zijn we in ons CO2 afvangproject wél in gesprek met een aantal van jullie leden om te kijken of een verzekeringsproduct of -service een logische toevoeging kan zijn. Dus het begin is er.”

Maakt de energietransitie je werk leuker of lastiger?

“Het is ontzettend leuk om met duurzaamheid bezig te zijn. Dat het soms lastig is en complex hoort erbij. Het maakt ons werk extra uitdagend en ik denk dat wij ons hierin kunnen onderscheiden. Want als het makkelijk was, zou iedereen het kunnen.”

Tot slot: wat doe je zelf aan duurzaamheid?

“Wij scheiden al heel lang ons afval, ik rijd al acht jaar in een elektrische auto, compenseer wat ik vlieg en eet niet zo veel vlees. Verder hebben wij ons huis de afgelopen jaren zo verbouwd dat het energiepositief is. We wekken dus meer stroom op dan we verbruiken.”

Walter Dijkstra (Eneco) en Jan-Willem Hoogenboezem (Marsh)

“In de energietransitie wordt ook een rol van verzekeraars gevraagd”

Corporate Insurance Manager Walter Dijkstra is bij Eneco verantwoordelijk voor het verzekeren van de risico's in Nederland, België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. “Wind- en zonne-energie is over het algemeen goed te verzekeren. Maar het kost veel moeite om nieuwe ontwikkelingen en risico's die buiten de standaard vallen, verzekerd te krijgen. Het zou fijn zijn als verzekeraars wat meer met ons meedenken.” [✍️ Martin Veldhuizen](#)



“ Jan-Willem: Verzekeraars beroepen zich te snel op het feit dat ze bepaalde segmenten niet willen verzekeren ”

“ Walter: Om de risico's van nieuwe, duurzame technologieën toch verzekerd te krijgen, is samenwerking nodig ”

Al in 2007 maakte Eneco de strategische keuze om vol in te zetten op duurzaamheid, vertelt Walter Dijkstra bij aanvang van het gesprek op het Rotterdamse hoofdkantoor. Twee jaar later trad hij als projectcontroller in dienst bij de energieleverancier waar de ambitie inmiddels scherp is geformuleerd. “Wij willen in 2035 volledig klimaatneutraal zijn met een energieverbruik binnen één planeet.” Dat het bedrijf serieus werk maakt van duurzaamheid blijkt uit het grote aantal laadpalen en elektrische fietsen in de parkeergarage én uit de resultaten van de Sustainable Brand Index, het grootste merkenonderzoek in Europa op het gebied van duurzaamheid. Eneco staat negende op de Nederlandse lijst. “En van de grote energieproducenten zijn wij de groenste”, zegt Walter trots.

Uitstoot

Vanaf 2007 ontwikkelt Eneco duurzame wind- en zonneparken, gascentrales en andere technologieën die voor de energietransitie nodig zijn. Maar dat is volgens Walter niet voldoende. “90% van onze uitstoot komt van de energie die onze klanten gebruiken. Ook zij moeten stappen maken op het gebied van duurzaamheid met bijvoorbeeld warmtepompen en e-boilers.”

Bij de ontwikkeling van dat soort nieuwe technologieën loopt Eneco tegen risico's aan waarbij verzekeraars terughoudend zijn in het verzekeren daarvan, merkt Jan-Willem Hoogenboezem. De Offshore Wind Leader Continental Europe bij Marsh is aangeschoven bij het gesprek met Walter en namens Marsh verantwoordelijk voor het verzekeren van de windparken op zee. Waaronder een aantal van Eneco. “De meeste verzekeraars roepen dat ze maatschappelijk betrokken zijn en de energietransitie omarmen. Maar zodra je een risico aanbiedt dat afwijkt van de norm, wordt het moeilijk. De verharding van de verzekeringsmarkt heeft niet geholpen, net als de ontwikkeling naar standaardisatie. Verder beroepen verzekeraars zich naar mijn mening te snel op het feit dat ze bepaalde segmenten, zoals offshore of afval, niet willen verzekeren.”

Walstroominstallatie

Bij een combinatie van verschillende technologieën haken verzekeraars ook snel af, merkt Walter. “We hebben een walstroominstallatie ontwikkeld waarbij zeeschepen die aan de kade liggen, energie krijgen via een 'laadpaal'. Ze hoeven hun dieselgeneratoren dan niet te laten draaien, wat enorm veel uitstoot scheelt. Bij deze technologie wekken we stroom op in een windpark op land en verplaatsen die via een kabel naar een laadplatform op een paal in het water. Dit is proven technology, maar deze nieuwe combinatie is verzekeraars nog onbekend. Verzekeraars haken massaal af, met als argument dat dit niet binnen hun risk appetite valt of dat ze geen offshore kabels verzekeren. Hierdoor gaat verzekeren op basis van allrisk waarschijnlijk niet lukken.”

“We onderzoeken welke opties wel mogelijk zijn en denken aan een hoger eigen risico, beperking van de dekking of om de kabel niet te verzekeren”, zegt Jan-Willem, die de houding van verzekeraars niet begrijpt. “Een groot deel van de schades in offshore wind is gerelateerd aan kabels. De kosten worden vooral veroorzaakt door de schepen die nodig zijn om de kabels te repareren of vervangen. Maar in deze situatie hebben we het niet over een kabel die vijftig kilometer uit de kust ligt, het gaat om een kabel van een meter of dertig vanaf de Rotterdamse kade.”

Batterijopslag

Ook de grootste batterijopslag van Europa, die Eneco drie jaar geleden in Duitsland bouwde, blijkt lastig te verzekeren, herinnert Walter zich. “Veel verzekeraars zien ondanks onze voorzorgsmaatregelen allerlei worstcasescenario's.” Hetzelfde geldt voor de biomassa elektriciteitscentrale in Delfzijl, waarbij Eneco uit sloophout energie maakt. “We hebben ieder jaar de grootste moeite het risico verzekerd te houden.”

“Zodra een verzekeraar het woord afval hoort, gaan de hakken in het zand”, weet Jan-Willem, die zegt het standpunt enigszins te kunnen begrijpen. “In de afvalsector zijn de afgelopen jaren slechte resultaten behaald. Maar een centrale waar afval, zoals huisvuil wordt verwerkt, is heel wat anders dan een centrale waar sloophout wordt gebruikt om energie op te wekken. Er wordt door verzekeraars te veel gegeneraliseerd.”

Oplossingen

Om de risico's van nieuwe, duurzame technologieën toch verzekerd te krijgen, is samenwerking nodig, zegt Walter. “Als we grote duurzame productie assets ontwikkelen, zit de verzekeraar meestal vrij snel aan tafel. Bij relatief kleinschalige ontwikkelingen, zoals de walstroominstallatie in Rotterdam, hebben we dat helaas niet gedaan. Ook omdat de techniek in principe niks nieuws is. Wij hadden niet verwacht dat verzekeren zo'n issue zou zijn.”

“Als verzekeraars vanaf het begin bij een traject betrokken zijn, zijn ze sneller geneigd om risico's te verzekeren”, denkt Jan-Willem, die ook de rol van Marsh kritisch tegen het licht houdt. “We moeten vaker onze eigen riskconsultants inzetten en ons internationale netwerk gebruiken om ervaringen en kennis met onze klanten en de verzekeraars te delen. Verder hoop ik dat verzekeraars hun nek durven uit te steken. Want je kunt heel makkelijk roepen dat je geen kolencentrales meer verzekert, maar dan moet je ook bereid zijn om alternatieve manieren om energie op te wekken, te verzekeren.”

Groene wereld

“In de energietransitie wordt ook een rol van de verzekeraars gevraagd”, knikt Walter, terwijl hij toegeeft dat wind- en zonne-energie over het algemeen goed te verzekeren is. “Maar het kost veel moeite om nieuwe ontwikkelingen en risico's die buiten de standaard vallen, verzekerd te krijgen. Het zou fijn zijn als verzekeraars wat meer met ons meedenken.” Toch heeft hij veel lol in zijn werk. “Ik vind het leuk om met risico's bezig te zijn en met makelaars en verzekeraars naar oplossingen te zoeken.”

Dat geldt ook voor Jan-Willem. “De ontwikkelingen in de offshore gaan snel, geen project is hetzelfde. Het verzekeren van de risico's is vaak een moeizaam traject, maar fijn om geregeld te krijgen. Daarnaast is het mooi om een bijdrage te leveren aan een groene wereld.”

“Ik hoop dat we er met z'n allen in slagen om onze ambitie van 2035 te realiseren. Op naar een duurzame wereld”, besluit Walter.

Vier brancheprofessionals aan het woord over duurzaamheid:

Nieuwe risico's brengen ook kansen met zich mee

Deze editie van de VNAB Visie staat geheel in het teken van het thema 'duurzaamheid'. En dat is natuurlijk niet voor niets. Duurzaamheid en klimaatverandering zijn vandaag de dag hot topics: wereldwijd en in de gehele samenleving. Ook de verzekeringsbranche heeft ermee te maken, zowel binnen het eigen bedrijf als bij klanten. In dit artikel worden vier brancheprofessionals hierover aan het woord gelaten: verzekeraar Jeroen Weurding (Country Manager bij Swiss Re Corporate Solutions), makelaar Willem Schrijver (Director Energy bij Aon), Daniëlle Emsbroek (Directeur Claims and Expertise bij DEKRA Nederland) namens de expertisebranche en advocaat Stijn Franken (NautaDutilh). De drie eerstgenoemden maakten tevens deel uit van de redactiecommissie van deze duurzaamheidsspecial. De energietransitie brengt volgens hen niet alleen veranderingen en nieuwe risico's met zich mee, maar ook kansen en mogelijkheden voor de sector. ✍️ Jan van Stigt Thans

Duurzaamheid is 'hot'. Wat merk jij daarvan bij jouw eigen bedrijf?

Jeroen Weurding: "Uiteraard onderschrijft Swiss Re het Klimaatakkoord van Parijs en streven wij ernaar CO2-neutraal te opereren. Onze bedrijfsmissie is 'To make the world more resilient' en daar geven wij wereldwijd invulling aan. In Nederland sponsorden wij het Solar team van de TU Delft en nu hun waterstof raceteam Forze. Bij ons kantoor in Hoofddorp hebben wij bijenkorven en twee aquaria met koraal en mangrovebomen. Alles bedoeld om het gesprek met bezoekers aan te gaan over het belang van biodiversiteit. In al onze gesprekken met klanten en makelaars komen de onderwerpen klimaatverandering en biodiversiteit aan bod."

Hij vervolgt: "Wij proberen in Nederland en daarbuiten samen met klanten zogenoemde *natural based solutions* te stimuleren en verzekeren wij bijvoorbeeld de renovatie van de Afsluitdijk. Wij willen heel graag projecten en bedrijven verzekeren die een verschil maken daar waar het gaat over klimaatadaptatie."

Willem Schrijver: Vanzelfsprekend vormt ook bij Aon maatschappelijk verantwoord ondernemen een integraal onderdeel binnen het beleid en werken we aan duurzame oplossingen voor de risico's van morgen. Zo streven we met het oog op het milieu verlaging van de CO2-uitstoot na, werken we aan vermindering en recyclen van afval, kopen we zaken zoveel mogelijk duurzaam in en ontwikkelen we ook nieuwe, duurzame producten. Omdat de energie- en

duurzaamheidstransitie veranderingen en nieuwe risico's met zich meebrengen, is het zaak dat wij onze klanten daarop attenderen, de financiële gevolgen daarvan proberen te verminderen door middel van preventieve maatregelen en adequate verzekeringsoplossingen."

Daniëlle Emsbroek: "Bij DEKRA is sinds 2020 het woord sustainable aan onze missie toegevoegd. Die luidt nu: 'We will be the global partner for a safe, secure and sustainable world'. We hebben een internationaal georiënteerde duurzaamheidsstrategie met ambitieuze doelen op het gebied van CO2-voetafdruk, hernieuwbare energiebronnen, medewerkersbetrokkenheid, diversiteit, veiligheid op het werk, sociale betrokkenheid, partnerships en de toeleveringsketen. Onze klanten proberen wij te helpen met duurzaamheidsadviezen, het testen en certificeren van e-mobility oplossingen, audits volgens duurzaamheidsnormen, klimaateffectbeoordelingen en andere onafhankelijke diensten. EcoVadis, een internationaal beoordelingssysteem van duurzaamheidsprestaties, heeft onze duurzaamheidsstrategie vorig jaar beloond met een platina status. Die certificering is voor ons een belangrijk bewijsstuk dat we op de goede weg zijn."

Stijn Franken: 'Empowering the next generation' is ons motto. Wij gebruiken navulbare flessen met tapwater en gerecyclede kantoorartikelen, in onze bedrijfsrestaurants gaan we voedselverspilling tegen met de app 'Too good to go' en de koffiedrab uit onze automaten wordt gebruikt voor het kweken van oesterzwammen, die in

onze lunchgerechten worden verwerkt. Een ander spraakmakend voorbeeld is de klimaatzaak die de Stichting Urgenda heeft aangespannen tegen de Nederlandse staat en waarbij wij in cassatie hebben bepleit dat bescherming tegen klimaatverandering een mensenrecht is. Die zaak heeft een enorme impact gehad op ons kantoor en de betrokkenheid van onze medewerkers. Verantwoord ondernemen past vanouds bij ons. Net als de adaptieve en creatieve cultuur, waar ik enorm gemotiveerd van raak."

Wat merk je op het gebied van duurzaamheid bij klanten?

Daniëlle Emsbroek: "Op de websites van opdrachtgevers en verzekeraars zie je dat duurzaamheid ook bij hen een thema is. In strategische en operationele overleggen komt het eveneens vaak ter sprake. Bij verzekeraars zie je het bijvoorbeeld terug in de keuzes die zij maken. Steeds meer partijen kiezen ervoor om bepaalde dingen niet meer te verzekeren. Of ze investeren niet langer in zaken als tabak, wapenhandel of kinderarbeid. Dat vind ik sterk."

Stijn Franken: "Zeker Angelsaksische cliënten verlangen dat we aandacht hebben voor bijvoorbeeld *corporate social exposure*. Hebben we dat niet op orde, dan worden we daar bij pitches op aangesproken. Nog belangrijker dan maatschappelijke betrokkenheid is onze maatschappelijke positie. Klanten verwachten dat we vooruitkijken en een visie hebben op de ontwikkeling van het recht. Met een bank werken we nu aan het project Product as a Service (PaaS),



Daniëlle Emsbroek:
"We merken nu al dat de schades complexer zijn en de schadelast vaak groter is"

een circulaire economie waarbij producten niet gekocht, maar gehuurd of geleased worden en kunnen worden hergebruikt. Deze methode vergt een hele andere vorm van omgaan met het eigendomsrecht. De bedrijfsvoering, het verdienmodel én de juridische contracten worden ineens heel anders."

Jeroen Weurding: "Klanten zijn steeds ontvankelijker voor zaken als klimaat en biodiversiteit. Bovendien zijn er in Nederland bedrijven die hier al zo ver in gevorderd zijn dat zij internationaal een voorbeeldfunctie vervullen. Wij proberen hen hier zoveel mogelijk in te ondersteunen door middel van adequate verzekeringsoplossingen. Zo zijn wij wereldwijd één van de marktleiders op het gebied van het verzekeren van renewable energy. Middels zogenaamde parametrische oplossingen kunnen wij dekking bieden tegen natuurrampen en ook bijvoorbeeld tegen lage waterstanden in de Europese rivieren door droogte."

Willem Schrijver: "Ik heb het idee dat klanten in de loop der jaren beter zijn gaan omgaan met onderwerpen als klimaat en duurzaamheid. Het bewustzijn dat deze zaken (meer) invloed gaan hebben op hun leven, zowel zakelijk als privé, is sterk toegenomen. Zo ook de noodzaak om maatregelen te treffen en actie te ondernemen. Dat merken we onder meer aan de hoeveelheid vragen om advies die we van onze klanten hieromtrent krijgen. Omdat wij als energy-department eerder met deze onderwerpen aan de slag zijn gegaan, vervullen wij ook een soort voorlopersfunctie naar andere bedrijfstakken, zoals de transportsector waar elektrisch rijden en varen meer in opkomst komen en waar we gebruik kunnen maken van de lessons learned bij onze Energy-afdeling."

Willem Schrijver:
"Bij nieuwe risico's is niet verzekeren niet dé oplossing"



Wat zijn de effecten van duurzame ontwikkelingen op je werk?

Stijn Franken: Voor juristen betekent duurzaamheid dat het perspectief van aansprakelijkheidsrecht verandert. We gingen altijd uit van individuele verantwoordelijkheid en vrijheid van handelen, met rechters die al vrij snel zeggen dat ze over een individueel geval moeten beslissen en dat anders de politiek dat maar moet doen. Maar het kan toch niet zo zijn dat we met z'n allen naar de verdommenis gaan en dat het recht zegt: ik weet het ook niet. We moeten, zoals vroeger, meer vanuit de gemeenschap kijken hoe we de schaarste met elkaar gaan verdelen. Helaas hebben we niet veel tijd meer. De komende tien jaar zijn in alle opzichten beslissend."

Jeroen Weurding: "Elke ontwikkeling brengt kansen en bedreigingen met zich mee. Zo is door de klimaatverandering het aantal natuurrampen (plaatselijk zware regenval, overstromingen, droogte, bosbanden, etc.) de afgelopen decennia toegenomen en zal deze tendens zich de komende jaren voortzetten. Het terugdringen van de CO2-uitstoot is een noodzaak."

Aan de andere kant zijn er in ons land tal van bedrijven die op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit met goede, innovatieve en vooruitstrevende oplossingen komen. Mede daardoor denk ik dat ons land op deze terreinen bij uitstek een voorlopersfunctie kan vervullen."

Willem Schrijver: "Nieuwe markten bieden per definitie ook nieuwe kansen en mogelijkheden. Zo kunnen we, de lessons learned bij bedrijven die al aan de slag zijn gegaan met klimaatbeheersing en duurzaamheid, implementeren bij bedrijven die minder ver zijn op die gebieden om zo de kans op schade te verkleinen. Daarbij kunnen wij als wereldwijd opererend bedrijf profiteren van de kennis die op deze gebieden volop aanwezig is bij onze buitenlandse collega's. En kijken hoe we de nieuwe risico's kunnen onderbrengen bij verzekeraars, wat lang niet altijd eenvoudig is met nieuwe risico's waarvan de impact, bijvoorbeeld door het ontbreken van jarenlange schadecijfers, (nog) niet voldoende bekend is. Voor dergelijke risico's is vaak niet voldoende verzekeringscapaciteit beschikbaar op de markt."



Jeroen Weurding:
“Wij willen heel
graag projecten en
bedrijven
verzekeren die een
verschil maken daar
waar het gaat over
klimaatadaptie”

Daniëlle Emsbroek: “De schades veranderen mee met de veranderende wereld. We gaan bijvoorbeeld van een vervangende maatschappij naar een maatschappij waarin steeds meer wordt gekeken of herstel mogelijk is. De opkomst van elektrische en zelfrijdende auto's schept de verwachting dat het aantal schades afneemt, maar we merken nu al dat de schades complexer zijn en de schadelast vaak groter is. Nieuwe technologieën, zoals de toename van zonnepanelen, vragen andere kennis van onze schade-experts dan voorheen. Daarom leiden wij hen aanvullend op én werken we nauw samen met onze collega's van DEKRA Certification, waar veel kennis aanwezig is.

Ik wil ook een voorbeeld noemen waarbij wet- en regelgeving op het gebied van duurzaamheid invloed op ons werk heeft. Vanaf 1 januari 2021 moeten alle nieuwe gebouwen in Nederland zo goed als energieneutraal zijn. Bij schade-expertises ontstaan daardoor discussies als een ouder pand total loss wordt verklaard en dat pand bij herbouw aan strengere duurzaamheidseisen dient te voldoen. Voor wiens rekening komen de extra kosten die gepaard gaan met eisen ten aanzien van energieprestaties of isolatie? Het antwoord op dit soort vragen moet een samenspel zijn tussen de overheid en de verzekeringsbranche en mogen de ontwikkelingen niet in de weg te staan.”

Welke tips op het gebied van duurzaamheid en de verzekeraarbaarheid daarvan heb jij voor de verzekeringsmarkt?

Willem Schrijver: “De energietransitie brengt veranderingen met zich mee en nieuwe ontwikkelingen en risico's. De verzekeringsmarkt wil graag risico's waar mogelijk vermijden, maar dat is een utopie. Er zullen bij nieuwe technieken altijd zaken misgaan en schade ontstaan, waarbij de neiging ontstaat om een schuldige en dus aansprakelijke partij te zoeken. Beter dan de schuldvraag te stellen, is het om gezamenlijk met

Stijn Franken:
“De komende
tien jaar zijn in
alle opzichten
beslissend”



marktpartijen en de klant aan oplossingen en verbeteringen te werken. Bij nieuwe risico's is niet verzekeren nu eenmaal niet dé oplossing. Daar ligt een taak voor alle betrokkenen: makelaar, klant én verzekeraars.”

Daniëlle Emsbroek: “Wees transparant over de keuzes die je maakt en durf bepaalde zaken niet meer te verzekeren. Maar doe ook investeringen en neem risico's op het gebied van duurzaamheid. De verzekeringsmarkt heeft een leidende rol en ik geloof echt dat je positief opvalt door dingen juist wel te doen. We onderkennen allemaal het belang en kunnen best constructies verzinnen om het samen te doen.”

Stijn Franken: “Data en transparantie zijn ontzettend belangrijk en moderne media kan daar enorm bij helpen. Daarna moet er awareness ontstaan om die data te interpreteren en te begrijpen. Tenslotte moeten we een keuze maken die over eerlijk delen gaat. Zo'n Green Deal van de Europese Commissie, een reeks initiatieven die Europa in 2050 klimaatneutraal moet maken, zegt terecht dat er nog veel moet gebeuren en dat het niet op de schouders van

de zwakkeren terecht mag komen. Die moeten juist expliciet worden gesteund, want dit soort lastige risico's kunnen alleen maar worden getackeld als we samenwerken. En wat is nu het mooie van verzekeraars? Samen delen op basis van transparantie en bewustwording is hun corebusiness, daar zijn ze hartstikke goed in! De verzekeringsmarkt heeft dus een ongelooflijk belangrijke rol in deze transitie. Ik hoop dat het die oppakt.”

Jeroen Weurding: “Omarm duurzaamheid en betrek de klanten daar actief bij. De duurzaamheids-transitie gaat gepaard met nieuwe technologische ontwikkelingen en innovatieve oplossingen en brengen mede daardoor niet alleen nieuwe mogelijkheden met zich mee, maar ook nieuwe risico's. Ik ben van mening dat wij als verzekerings-industrie een verantwoordelijkheid hebben om samen met de klant ook die nieuwe risico's verzekeraar te krijgen en dus gezamenlijk naar verzekeringsoplossingen te zoeken, ook al ontbreken er schadestatistieken. Zoals wij hebben gedaan met offshore wind. In principe zou elk risico verzekeraar moeten zijn, mits de juiste premie, voorwaarden en preventieve maatregelen worden gevraagd.



**Duurzaamheid binnen de
verzekeringsbranche en de
zo noodzakelijke lange adem**

Het thema van de Visie, ik benoemde dat op deze plaats eerder, krijg ik altijd keurig via de mail gecommuniceerd, tezamen met een voor mij geldende *deadline*. Ik weet nog dat ik in het begin wel eens in paniek was. Want wat als Visie-onderwerp interessant is – en ik moet dat de (gast)redacties van de afgelopen jaren nageven: interessant is het beslist altijd weer – hoeft niet iets te zijn wat jou als wetenschapper bezighoudt.

De aan mij in deze zomer gestuurde mail is illustratief: “Dit jaar viert de VNAB haar 35-jarig jubileum. Een mooi moment om naar de toekomst van de sector te kijken waarbij o.a. duurzaamheid een rol speelt. Dit is dan ook het thema van de volgende Visie.” Ik was er even van aan het staren, want bij duurzaamheid heb ik de nodige gedachten, maar de heuse verzekeringswetenschap raakt zij niet. “Mij niet bellen”, zou Martien Meiland zeggen.

Tegelijkertijd weet ik als jurist en mens hoezeer het een thema van deze tijd is. En juist dit thema laat zien hoezeer onze branche altijd meebeweegt met wat leeft. Als duurzaamheid inhoudt dat we windmolens plaatsen (of zelfs hele windparken aanleggen, al dan niet op zee), dan moet daar een verzekeringsoplossing voor komen. Als duurzaamheid betekent dat we zonnecollectoren plaatsen, dan vergt ook dat een nieuwe vaardigheid in risico-inventarisatie en ~beheersing. De sector komt in beweging en dat proces voltrekt zich initieel aan de voorkant. De proactieve makelaar die in samenspraak met de klant en de verzekeraar probeert te komen tot een verzekeringsoplossing. En daarmee komt de materie mijn wereldje binnen. Want zo'n zonnepaneel kan materieel beschadigd raken, maar ook de verzekeringsprogramma's van een windpark kunnen ter discussie staan. Ook duurzaamheid verwordt daarmee uiteindelijk tot een verzekeringsonderwerp in een juridisch jasje.

Dat is nadrukkelijk niet het geval voor die andere potentiële duurzaamheidspoot binnen de branche: de verzekeraar die als financiële instelling in de breedste zin des woords de ingelede premies belegt. Ik spreek bewust over de “potentiële” duurzaamheidspoot, omdat beleggingen niet per se duurzaam zijn. Wel weten we dat verzekeraars¹ (en andere financiële instellingen)² daar in toenemende mate op gewogen worden. Dat is in het verleden

anders geweest en ik weet nog hoe verbaasd ik was toen voor het eerst naar buiten kwam dat er geïnvesteerd werd in bedrijven die wapens leveren aan strijdende partijen in conflictgebieden. Naïviteit aan mijn kant, vast. Maar ik had er gewoon geen beeld bij dat dat in onze branche zou spelen, al helemaal niet meer sinds de opkomst van het maatschappelijk verantwoord ondernemen. Nóg verbaasder was ik toen in december 2020 door een van de NGO's gecommuniceerd werd dat een aantal verzekeraars nog steeds zou investeren in – wat ik voor het gemak noem – de foute hoek.³ Als we maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO, de terminologie van het einde van de twintigste eeuw) serieus nemen en als we bedrijven op hun ESG-score⁴ en op duurzaamheid (de terminologie van het afgelopen decennium) beoordelen, dan is zo'n bericht welhaast onvoorstelbaar. Als je duiding of duidelijkheid zoekt, kun je te rade gaan bij de jaarlijkse beoordelingen van de Eerlijke Verzekeringswijzer (EVW).⁵ EVW beoordeelt het duurzaamheidsbeleid van verzekeraars en kent scores toe. De *tone of voice* van de site vind ik hier en daar wat schreeuwerig, maar er wordt wel inzicht gegeven. Mooi, zou je denken, maar juist dan valt op dat het Verbond van Verzekeraars kritisch lijkt over de door EVW gehanteerde uitgangspunten.⁶ Helemaal duidelijk wordt de kritiek mij niet, maar er is kennelijk onvrede. En tegelijkertijd zie je dat een van de grotere leden van het Verbond van Verzekeraars juist vol trots op de eigen site aangeeft dat zij in het door EVW verricht onderzoek als beste uit de bus komt. Er is kritiek maar toch ook niet?

Ik vind het maar lastig allemaal en ik houd me eraan vast dat we met z'n allen wel degelijk dezelfde doelen nastreven. Niet zo snel als we willen, maar in een vol besef van de noodzaak. Ik citeer in dit verband één specifieke passage uit de publicatie van het Verbond van Verzekeraars die ik snapte en die breed toepasbaar is: “Dergelijke trajecten vergen een lange adem”. Ik ben bang dat dat waar is.

¹ <https://www.consumantenbond.nl/opstalverzekering/hoe-duurzaam-is-jouw-verzekeraar>.

² Ook de AFM als toezichthouder dringt aan op een concrete beschrijving van 'de duurzame doelstelling'; vgl.

<https://afm.nl/nl-nl/nieuws/2021/september/beleggers-beter-informeren-duurzaamheid>?

³ <https://www.amnesty.nl/actueel/aegon-allianz-en-nn-group-investeren-miljarden-in-foute-wapenleveranciers>

⁴ EGS staat voor Environment (milieu), Social (mens en maatschappij) & Governance (behoorlijk bestuur).

⁵ <https://eerlijkegeldwijzer.nl/verzekeringswijzer/>

⁶ <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/onderzoek-eerlijke-verzekeringswijzer-over-mensenrechtenschendingen>

Bernard van den Berg (Koninklijke BAM Groep):

“Verzekeraars die bewust investeren in duurzaamheid, hebben bij ons een voorkeurspositie”

Met een strategie voor de komende drie jaar met als thema ‘Building a sustainable tomorrow’ geeft Koninklijke BAM Groep overduidelijk aan dat het bouwconcern duurzaamheid buitengewoon belangrijk en noodzakelijk vindt. Daartoe wordt er onder meer naar gestreefd in 2050 energieneutraal te werken, te bouwen met 50% minder aan CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2015, wordt meer werk gemaakt van de vermindering van afval en goed gekeken naar welke materialen worden gebruikt. “Dat is ook wat onze opdrachtgevers van ons vragen”, zegt Director Insurance Bernard van den Berg. “Zij zijn in de afgelopen jaren meer aandacht gaan besteden aan duurzaamheid en het toepassen van andere energiebronnen, zoals zonnepanelen en andere verwarmingsoplossingen.”  Jan van Stigt Thans

Bernard van den Berg: “We kiezen bewust voor langdurige partnerships. Immers, als je elk jaar gaat shoppen, kun je niets opbouwen.”

Volgens hem hebben genoemde inspanningen de CO₂-reductie inmiddels al ‘significant meetbaar’ gereduceerd en ook volop energiebesparingen gerealiseerd. “Ik zie duurzaamheid dan ook zeker niet als iets bedreigends, maar vooral als een ontwikkeling die het bedrijfsleven en ook verzekeraars volop kansen biedt.”

Verzekeringsrisico's

Na bijna negen jaar te hebben gewerkt bij de Rabobank als verzekeringsspecialist stapte hij in 2007 over naar de klantkant. Eerst werkte hij ruim zes jaar als Insurance Manager bij Ballast Nedam en sinds oktober 2013 bij BAM, aanvankelijk als International Insurance Manager en inmiddels zes jaar als Director Insurance. In die functie geeft hij leiding aan een team van zestien medewerkers in binnen- en buitenland en is hij verantwoordelijk voor de inkoop van de verzekeringen en schadeafhandeling en alle andere bedrijfsaspecten die te maken hebben met verzekeringen. Desgevraagd noemt hij de bouw- en infrawerkzaamheden en de aansprakelijkheden de voornaamste risico's voor het bedrijf dat zijn bouwactiviteiten vooral verricht in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Ierland en in mindere mate in België en Duitsland. De jaaromzet bedraagt ongeveer 7 miljard euro.

Samenwerking verzekeringsbranche

Op de vraag hoe hij de samenwerking met de verzekeringsbranche ervaart, antwoordt Van den

Berg zonder aarzelen met ‘tot tevredenheid’. Al zijn er in het licht van de duurzaamheidsdiscussie in de praktijk zo nu en dan wat knelpunten. “De belangen zijn soms tegenstrijdig. Uit het oogpunt van duurzaamheid en milieu willen wij als klant voor onze bouwwerkzaamheden soms andere (isolatie)materialen gebruiken dan verzekeraars verlangen uit oogpunt van brandveiligheid en de kans op stormschade.” Duurzaamheid vormt bij BAM ook het uitgangspunt in de samenwerking met de businesspartners. “Daarbij kiezen we bewust voor langdurige partnerships. Immers, als je elk jaar gaat shoppen, kun je niets opbouwen.” Aanvankelijk dacht hij dat verzekeren niet direct iets toe kon voegen aan de discussie over duurzaamheid, maar daar is hij op teruggekomen. “Een aantal verzekeraars heeft wel degelijk kennis, tijd en kapitaal gestoken in duurzaamheid. Bij de selectie van de verzekeraars met wie we samenwerken, hebben we dit aspect sterk laten meewegen en hebben zij een voorkeurspositie gekregen. Hun duurzaamheidsdoelstellingen en gedrag op dit gebied zijn dan ook aspecten die we monitoren.”

Meer kennis delen

Wat zou je de markt mee willen geven? BAM's Director Insurance: “Belangrijk is dat de verzekeringsmarkt beseft dat duurzaamheid niet alleen voor ons bedrijf een onderwerp is waarmee we bezig zijn, maar dat dit geldt voor alle

bedrijven en organisaties. Ook zelf zijn ze hiermee natuurlijk gebaat om ook over pakweg een jaar of vijf nog relevant te kunnen zijn voor hun klanten. En dat is meer dan pricing.” Een tweede advies is dat verzekeraars in zijn ogen meer en vaker hun kennis en ervaringen over schades en risico's met hun klanten zouden moeten delen. “Op die manier kunnen we niet alleen schades veel vaker voorkomen, iets waar alle partijen natuurlijk baat bij hebben, maar kunnen we ook de in de markt aanwezige knowhow en ervaring beter verankeren. Een schade is nu eenmaal verspilling en kost zowel het getroffen bedrijf als de verzekeraar(s) geld.”

Sowieso zouden volgens Van den Berg verzekeraars, makelaars en klanten meer met elkaar in gesprek moeten gaan om gezamenlijk voor alle risico's adequate verzekeringsoplossingen te vinden. “Waarvoor we zeker voor het grootzakelijk segment moeten waken, is dat een soort ‘aanvraagformuliercultuur’ ontstaat, zeker voor nieuwe risico's met acceptatie op basis van een aantal standaardvragen. Juist dit segment vraagt om maatwerkoplossingen en zoals gezegd, kunnen we dat alleen gezamenlijk voor elkaar krijgen”, aldus Van den Berg, die daaraan toevoegt dat marktpartijen elkaar ook het nodige moeten gunnen. “Verzekeraar ons verzekeraarheid, adequate verzekeringsdekkingen voor onze risico's tegen een betaalbare premie en wij hen de kans op rendement en winstgevendheid.”

Mario van der Giessen (IKEA Group) zegt een coulanter acceptatiebeleid voor duurzame bedrijven toe te juichen

Sustainability zit bij ons echt in het DNA

Wie aan IKEA denkt, denkt ongetwijfeld aan de geelblauwe megawinkels waar je een breed scala aan (zelfbouw) meubels, kasten, bedden, keukens en andere woonbenodigdheden kunt kopen. Minder bekend is dat het Zweedse bedrijf, waarvan de holding (Ingka Group) in Leiden is gevestigd, een grote investeerder is in renewable energy. In de komende vijf tot tien jaar zal IKEA haar portefeuille van € 2,5 miljard euro uitbreiden naar € 6,5 miljard. Zo heeft IKEA wereldwijd 920.000 zonnepanelen staan op de daken van de ruim 400 winkels en 45 supermalls in 32 landen, is het eigenaar van 547 windturbines en solar parks in 15 landen en van een enorme hoeveelheid hectare aan bossen.  Jan van Stigt Thans

Het is niet eenvoudig windparken en zonnepanelen te verzekeren, zeker als de parken ouder worden en/of er een (grote) schade heeft plaatsgevonden.

“Daarmee leveren we inmiddels meer renewable energy op dan we zelf verbruiken. En komen we zo dichtbij het bereiken van ons doel om in 2030 volledig klimaatneutraal te zijn”, zegt Mario van der Giessen, Corporate Insurance manager en lid van het managementteam Corporate Finance & Tax bij de IKEA Group. “Sustainability is momenteel hot. Veel bedrijven dragen naar buiten duurzaamheid hoog in het vaandel te hebben staan, maar ik durf met trots te zeggen dat bij IKEA duurzaamheid écht in het DNA zit en dat er op dit vlak al concreet resultaten worden geboekt.”

Positieve cultuurschok

Na bijna 20 jaar in de verzekeringsbranche te hebben gewerkt bij Alexander & Alexander, ABN AMRO en Aon, maakte Van der Giessen in 2012 de overstap naar IKEA. Als Corporate Insurance Manager is hij wereldwijd verantwoordelijk voor de verzekeringsprogramma's van de groep, die wereldwijd met 166.000 medewerkers actief is in 32 landen en goed is voor een omzet van € 40 miljard. Hij spreekt van ‘een positieve cultuurschok’ in vergelijking met de meer formeel en hiërarchisch ingestelde bank- en verzekeringswereld. “Behalve dat ik nooit meer in pak naar kantoor hoeft, wordt er hier onderling met collega's veel meer echt samengewerkt en gebruik gemaakt van elkaars kennis, ervaring en specialismen. Togetherness staat hoog in het vaandel.” Desgevraagd zegt IKEA's Corporate Insurance Manager dat binnen de verzekeringsprogramma's het afdekken van

vooral property- en aansprakelijkheidsrisico's de speerpunten vormen, terwijl het cyberrisico steeds belangrijker wordt. “We zien bij IKEA met name vier grote risico's: natural hazards (aardbevingen, zware stormen, overstromingen en overige waterschade door overvloedige neerslag), cyber (ransomware, GDPR), pandemie (corona en andere virussen) en geopolitieke risico's (burgerlijke en politieke onrusten).” Dat laatste geldt volgens hem eens te meer daar IKEA naast haar megawinkels in de buitenwijken inmiddels al 26 zogeheten kleinere winkels (customer meetingpoints) in centra van grote steden hebben geopend waar klanten het productaanbod kunnen inzien, advies kunnen krijgen en online kunnen bestellen. “We zitten inmiddels onder meer in hartje New York, Londen, Seoul, Tokyo en Parijs en dat aantal zal de komende jaren verder toenemen.”

DNA

Zoals gezegd, zit volgens Van der Giessen duurzaamheid bij IKEA écht in het DNA. Van top tot werkvloer. “Direct na het Klimaatakkoord van Parijs onderschreef onze CEO de doelstellingen. We investeren veel in renewable energy, hebben wind- en zonnepaneelparken en zelfs bossen. Binnen een aantal jaren zijn we erin geslaagd zelf meer energie op te wekken dan we wereldwijd gebruiken. Zo gebruiken we voor het thuisbezorgen elektrische auto's, investeren we in het recyclen en hergebruiken van retourmaterialen en in het handig verpakken van bestellingen en

gebruiken we kartonnen in plaats van houten pallets bij het transport. Bovendien gaan we als IKEA binnenkort zelf groene energie verkopen”, aldus de Corporate Insurance Manager, die daarnaast aangeeft mede door de coronapandemie ook anders te zijn gaan aankijken tegen de vele zakenreizen die hij voorheen maakte. “Ook op dat vlak is corona voor ons een wake up-call geweest. In de toekomst zal ik zeker minder vaak het vliegtuig pakken voor een bijeenkomst die je ook op een andere manier kunt bijwonen.”

Samenwerking met verzekeraars

Kun je voor de risico's voldoende uit de voeten met het aanbod van verzekeraars? “Ja en nee. Voor de meer traditionele risico's wel, maar voor de nieuwe risico's als windparken en zonnepanelen onvoldoende. Het is niet eenvoudig om deze te verzekeren, zeker als de parken ouder worden en/of er een (grote) schade heeft plaatsgevonden. Er is gewoonweg onvoldoende capaciteit beschikbaar, mede door een zekere koudwatervrees, het ontbreken van schadestatistieken en een gebrek aan technische risicokennis in verzekeraarshuizen.” Van der Giessen zegt het toe te zullen juichen wanneer verzekeraars, die naar buiten toe uitdragen duurzaamheid te omarmen, bedrijven die aantoonbaar duurzaam werken, zoals IKEA, op de een of andere manier gaan belonen. Bijvoorbeeld door minder nieuwe ontwikkelingen op duurzaamheidsgebied te vertragen en coulanter te zijn in hun acceptatiebeleid.

Beleidssecretarissen Linda van Beek en Frits de Groot:

Duurzaamheid één van de drie top-prioriteiten in nieuwe koers VNO-NCW en MKB-Nederland



‘We kunnen heel ingewikkeld doen, maar ondernemen op een uitgeputte aarde is simpelweg geen optie’, is een niets aan duidelijkheid te wensen overlatende uitspraak van Ingrid Thijssen, voorzitter VNO-NCW. “Daarom is duurzaam ondernemen, samen met een inzet voor een inclusieve samenleving en een sterk verdienvermogen, topprioriteit in de nieuwe koers van VNO-NCW en MKB-Nederland. Deze drie zaken moeten met elkaar in balans zijn om te komen tot echte brede welvaart op lange termijn voor alle Nederlanders”, benadrukken Linda van Beek en Frits de Groot, beleidssecretarissen bij de ondernemersorganisaties. [Jan van Stigt Thans](#)

Linda licht toe: “We moeten als ondernemingen bijvoorbeeld medeverantwoordelijkheid nemen voor zowel de technische als de sociale duurzaamheid van onze eigen bedrijfsprocessen én die van onze klanten en leveranciers. We moeten daarbij meer dan ooit transparant zijn over de maatschappelijke impact van alles wat we doen. Die transparantie is namelijk cruciaal voor een goede dialoog mét en vertrouwen van de samenleving. Maar we zullen als georganiseerd bedrijfsleven ook medeverantwoordelijkheid moeten nemen voor de grote maatschappelijke

vraagstukken waar ons land voor staat. Dit vraagt om een meer collectieve aanpak de komende jaren.” Met het oog hierop geeft zij aan dat beide ondernemersorganisaties bedrijven onder meer helpen bij de implementatie van de VN-ontwikkelingsdoelen SDG’s (*Sustainable Development Goals*). Ook wordt er hulp aangeboden op buitenlandse markten ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en wordt er gewerkt aan een Tax Governance Code, een nieuwe *corporate governance code*.¹

‘We doen het goed’

Hoe is het bij ondernemend Nederland in het algemeen gesteld met duurzaamheid? Linda neemt als eerste het woord: “Zoals met alles in het leven heb je koplopers, volgers en achterblijvers. Duurzaamheid is een heel breed begrip. Van sociale duurzaamheid tot technisch. Maar ik durf wel te zeggen dat we het in Nederland over de hele linie goed doen als je het vergelijkt met veel andere Westerse landen.”

Zij geeft een voorbeeld. “Als je als bedrijf wilt bijdragen aan een betere wereld, dan zijn de zo-

TIEN PRINCIPES UN GLOBAL COMPACT VOOR ONDERNEMINGEN

- Wij steunen en respecteren internationaal aanvaarde mensenrechten.
- Wij vergewissen ons ervan dat wij niet medeplichtig zijn aan schending van mensenrechten.
- Wij steunen de vrijheid van vakvereniging en erkennen het recht op collectieve onderhandelingen.
- Wij spannen ons in om elke vorm van verplichte en gedwongen arbeid uit te bannen.
- Wij maken geen gebruik van kinderarbeid.
- Wij spannen ons in om discriminatie op het werk uit te bannen.
- Wij betrachten voorzorg bij onze benadering van milieu-uitdagingen.
- Wij nemen initiatief om een grotere verantwoordelijkheid voor het milieu te bevorderen.
- Wij stimuleren de ontwikkeling en verspreiding van milieuvriendelijke technologieën.
- Wij gaan alle vormen van corruptie tegen.

geheten SDG’s van de Verenigde Naties een goed meetinstrument. Je zou vanwege corona verwachten dat bedrijven nu wel iets anders aan hun hoofd hebben, maar dat valt enorm mee, zo blijkt uit onze laatste metingen die wij onlangs hebben gedaan. Twee derde van de respondenten meldt dat de inzet van hun organisatie om bij te dragen aan de SDG’s het afgelopen jaar zelfs is toegenomen. Nederlandse bedrijven doen het qua duurzaamheid dus in het algemeen goed en hebben ook hoge standaarden internationaal gezien.”

Frits vult aan: “Op enkele milieu-indicatoren lopen we in Nederland wel achter. Maar vaak is daar ook wel een goede verklaring voor, namelijk onze geschiedenis aan het water met de aanvoer van kolen, beschikbaarheid van koelwater, aardgas bubbel, etc. Dat maakt dat we een ideale plek waren voor veel energie-intensieve industrie. Tel daarbij op dat we geen waterkracht hebben, niet veel kernenergie en relatief weinig ruimte voor wind op land. Maar per saldo zijn we wel heel efficiënt. Nederlandse koeien zijn bijvoorbeeld het efficiëntst van de wereld qua CO2 en ook een aantal industriële installaties behoren tot de meest efficiënte ter wereld. Dat neemt niet weg dat we als het gaat om CO2-reductie natuurlijk nog een hele weg te gaan hebben met de nieuwe doelen van 55%. Ons is er alles aan gelegen met de leden dat doel dichterbij te brengen. We hebben ook geen alternatief en als we het goed doen, biedt het Nederland enorme kansen op vergroening. We kunnen van Nederland dé plek maken waar het gebeurt op het gebied van duurzaamheid.”

Knel- en aandachtspunten

Gevraagd naar de voornaamste knel- en aandachtspunten op het gebied van duurzaamheid antwoordt Frits dat dit enorm verschilt per bedrijf en bedrijfstak. “Soms is dat de wet- en regelgeving

waar ondernemers tegenaan lopen. Een voorbeeld. Cosun (het oude Suiker unie) heeft een restproduct dat heel goed als mest gebruikt kan worden. Zo kunnen waardevolle nutriënten uit de suikerbiet weer teruggegeven worden aan het land, maar de wetgeving staat dit niet toe. En zo zijn er meer zaken. Sommige technologieën zijn simpelweg nog onrendabel. Daar moet je dan een oplossing voor vinden, zoals met de SDE-subsidies (*Stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie*).”

Zijn zowel in de aanpak als bij de aandachtspunten significante verschillen waarneembaar tussen MKB-bedrijven en de grotere ondernemingen?

Frits daarover: “Wat Linda net zei, geldt voor beiden. Je hebt overal koplopers, volgers en achterblijvers. Ik zie parels in het mkb én in het grootbedrijf. De grote Nederlandse corporates doen prachtige dingen internationaal gezien. Belangrijk is wel dat je zeker voor kleinere ondernemers zorgt dat zij bijvoorbeeld de klimaattransitie kunnen doormaken. Door het klimaatkkoord komen er voor miljarden aan extra kosten op het mkb af. Daar moeten ze mee geholpen worden, want anders kunnen ze die investeringen niet doen, jaag je mensen in de gordijnen en krijg je polarisatie.”

Rol van de overheid en wet- en regelgever

Beiden zien met betrekking tot het duurzaamheidsvraagstuk duidelijk een rol weggelegd voor zowel de overheid c.q. wet- en regelgever als de verzekeringsbranche. Wat het eerste betreft, noemt Linda drie zaken die cruciaal zijn de komende jaren. “Regel, bijvoorbeeld rond *due diligence*, zoveel mogelijk in Europees verband voor een eerlijk speelveld en houdt het werkbaar met het oog op het resultaat. Bedrijven moeten het allemaal wel kunnen uitvoeren.”

Een ander punt is volgens haar het aanpakken van wet- en regelgeving die innovatie en verduurzaming in de weg staat. “Frits gaf daar net al een voorbeeld van, maar ook ik kom veel ondernemers tegen die tegen allerlei dingen aanlopen waardoor zaken moeizamer gaan dan nodig. Het zou helpen als de overheid de SDG’s meer leidend zou maken binnen hun eigen beleid, zodat dit soort knelpunten ook beter in beeld komen en kunnen worden aangepakt.”

Zij noemt het verder van belang om met elkaar de schouders onder het klimaatvraagstuk en circulariteit te zetten. “De ambitie is om in 2030 op 55% CO2-reductie te zitten. Een enorme uitdaging waaraan het Nederlands bedrijfsleven volledig is geëngageerd. Daarvoor is het wel cruciaal dat de overheid bedrijven ook in staat stelt om de vereiste verduurzaming te realiseren. Alleen door vol te gaan voor de uitvoering van *Fit for 55*, het Klimaatkkoord en door de randvoorwaarden op orde te brengen, kunnen we van Nederland dé plaats maken waar je wilt zijn voor verduurzaming. Zodanig dat het vestigingsklimaat er niet onder lijdt. Randvoorwaarden die hiervoor onder andere op orden moeten worden gebracht, zijn de benodigde infrastructuur en subsidies voor onrendabele technologie.”

Verzekeringsbranche

Frits wijst erop dat het zowel voor investeerders als voor verzekeraars eenvoudiger moet worden circulaire businessmodellen en andere duurzame businessmodellen te financieren. “Daar wordt aan gewerkt. Verder denk ik dat we als bedrijfsleven nog veel kunnen winnen qua dialoog en transparantie met de bredere samenleving over allerlei thema’s. Alleen door met elkaar in gesprek te blijven, leer je elkaar kennen en ontstaat er wederzijds begrip.”

Hij noemt een voorbeeld: “Bedrijven die onverwacht een hogere brandverzekeringspremie moesten betalen nadat ze zonnepanelen op het dak van hun fabriek hebben gelegd, zorgt voor veel onbegrip. Dit soort situaties kunnen door betere communicatie vooraf voorkomen worden. Kortom; er is genoeg te doen voor ons allemaal vanuit alle verschillende disciplines.”

www.vno-ncw.nl/onze-nieuwe-koers

¹ ‘Ondernemen voor brede welvaart’; www.vno-ncw.nl/sites/default/files/ondernemen_voor_brede_welvaart.pdf

“ We kunnen van Nederland dé plek maken waar het gebeurt op het gebied van duurzaamheid ”

Eigen verantwoordelijkheid, guidance notes en samenwerking

Nieuwe technologieën, zoals zonnepanelen, zijn vaak lastig te verzekeren. Agrifood-onderneming Royal Cosun werkt met een Risk Management Concept dat is gebaseerd op eigen verantwoordelijkheid, guidance notes en een proactieve samenwerking met de verzekeraar. Jeroen Helders, Group Treasurer & Risk Manager van Cosun en Han Dieben, Senior Risk Engineer bij Swiss Re vertellen erover. "Wij wachten niet af wat verzekeraars van ons verlangen, wij denken zelf na over mogelijke problemen en oplossingen." [✍️ Martin Veldhuizen](#)

De politieke en maatschappelijke druk om te vergroenen en te verduurzamen is groot. Het aantal windmolens aan de horizon groeit, net als de hoeveelheid daken met zonnepanelen en de schare elektrische auto's op de weg. Senior Risk Engineer Han Dieben van Swiss Re is voorstander van de ontwikkeling naar een groene(re) wereld, maar plaatst wél een kanttekening: "Er zijn partijen op de markt die zich vooral laten drijven door omzet en niet door kwaliteit of het beperken van risico's. Maar kies je als bedrijf voor bijvoorbeeld zonnepanelen, dan moet je goed naar de risico's daarvan kijken. Je wilt tenslotte niet dat een dak met zonnepanelen je volledige productieproces in gevaar brengt."

Risk Management Concept

Bij Royal Cosun hebben ze dat goed begrepen. De coöperatie, die onder andere bestaat uit de bedrijven Aviko, Duynie, SVZ, Sensus en Cosun Beet Company, verwerkt plantaardige grondstoffen, waaronder suikerbieten en aardappelen, tot ingrediënten en componenten voor voeding (voor mens en dier), non-food en energie. In samenwerking met Riskonet ontwikkelde Cosun een Risk Management Concept waarin eigen verantwoordelijkheid, guidance notes en samenwerking centraal staan.

"Wij wachten niet af wat verzekeraars van ons verlangen met betrekking tot de

verzekeringsdekking, wij denken eerst zelf na over mogelijke problemen en oplossingen", vertelt Jeroen Helders, die sinds januari 2016 Group Treasurer & Insurance Risk Manager is bij Cosun. Het Risk Management Concept richt zich op vier aandachtsgebieden: de veiligheid van medewerkers en derden, wet- en regelgeving, de continuïteit van de onderneming én de verzekeraarbaarheid van de risico's in de organisatie.

Guidance notes

"Binnen het Risk Management Concept spelen de zogeheten GAAS rapportage en guidance notes een belangrijke rol", gaat Jeroen verder. "De Gap Assessment Asset Safety is een nulmeting over de

situatie in de organisatie en maakt duidelijk waar we aan de eisen voldoen, waar de gaten zitten, waar we onderzoek moeten doen en waar we wellicht aanvullende maatregelen moeten nemen." De guidance notes vormen het kader waarbinnen iedereen werkt. "Het zijn beknopte documenten waarin de ideale veiligheidssituaties worden benoemd, maar ook de risico's en maatregelen. Als een bij onze coöperatie aangesloten bedrijf bijvoorbeeld zonnepanelen wil plaatsen, dan staat in de guidance notes onder andere waaraan de zonnepanelen moeten voldoen, wat het betekent voor de dakconstructie en hoe de veiligheid kan worden gegarandeerd."

De guidance notes gelden daarbij vooral als richtlijn voor discussies met betrokkenen, legt Jeroen uit. "Het versterkt het risicobewustzijn bij iedereen. Als je dak bijvoorbeeld brandbaar

“ Jeroen: De verzekeraar zien wij niet als een sluitstuk, maar als een van de partners in onze bedrijfsvoering

Han: We hebben een gezamenlijk belang en willen allebei niet dat het productieproces bedreigd wordt door een dak met zonnepanelen ”

isolatiemateriaal bevat, dan is het risico anders dan wanneer dit niet het geval is. Ook de maatregelen om brand te voorkomen, kunnen dan anders zijn."

Drie-eenheid

Een belangrijk onderdeel in het riskmanagementbeleid van Cosun is de drie-eenheid met Riskonet en de verzekeraar, vertelt Jeroen. "Riskonet levert de zekerheid van een deskundige, eerlijke blik op risico's en veiligheid. En de verzekeraar zien wij niet als een sluitstuk, maar als een van de partners in onze bedrijfsvoering, met wie wij graag een goede relatie opbouwen. Bij nieuwe ontwikkelingen zitten we daarom graag al in het voortraject met de verzekeraar aan tafel, zodat wanneer er op het gebied van risico's en veiligheid iets moet worden verbeterd, wij dat direct kunnen meenemen. Dat is goedkoper dan achteraf aanpassingen doorvoeren. Bovendien laat je zo ook zien dat je elkaar als partner serieus neemt."

Scios Scope 12

Eén van die verzekeraars is Swiss Re en dat is niet toevallig, vertelt Han. "Wij werken het liefst samen met klanten die hun verantwoordelijkheden kennen, die verantwoordelijkheid pakken, risicobewust zijn en een verzekeraar zoeken die daarbij past. Cosun is het type bedrijf dat veel aandacht heeft voor risicomanagement en zo veilig mogelijk wil ondernemen. Sommige klanten willen vooral goed verzekerd zijn, maar geen enkele onderneming is gebaat bij schade. We hebben een gezamenlijk belang en willen allebei niet dat het productieproces bedreigd wordt door een dak met zonnepanelen."

Zo vindt Han de Scios Scope 12 controle na aanleg van bijvoorbeeld zonnepanelen essentieel. "Dat is een inspectie die specifiek gericht is op zonnepanelen. Hierbij wordt gecontroleerd of de juiste materialen gebruikt zijn, of de zonnepanelen

op de goede manier zijn geplaatst, of de juiste bekabeling is gebruikt, of er een berekening van de dakbelasting is gemaakt, of de beveiliging goed is geregeld, etc. Mijn advies is: bepaal als bedrijf wat jouw vereisten zijn bij de aanschaf van zonnepanelen en lever je niet zomaar over aan hetgeen de leverancier je biedt. Onze technische mensen kunnen daarbij helpen, want ook wij willen dat de aanleg op een veilige manier gebeurt. Vertel de leverancier bovendien dat een onafhankelijk bureau de plaatsing achteraf controleert, zodat hij weet dat hij goed werk moet afleveren."

Management of change

Dat Royal Cosun er op het gebied van riskmanagement goed op staat bij Swiss Re, stemt Jeroen meer dan tevreden. "De vergroening en verduurzaming gaat veel innovaties opleveren waarbij je als bedrijf goed moet nadenken over je management of change. Wij vinden partnership met de verzekeraar daarin zeer belangrijk. Verzekeraars reageren goed op het feit dat wij actief zijn en niet wachten op hun eisen. Daarnaast zijn wij heel open. We delen bijvoorbeeld de GAAS-rapportages met hen die de basis vormen van goede discussies. En dat levert weer draagvlak op bij het management van onze bedrijven. Er worden niet langer ad-hoc maatregelen genomen en investeringen gedaan om de veiligheid te verbeteren, maar gestructureerd. Ik adviseer collega-riskmanagers daarom ervoor te zorgen dat hun directie snapt dat goed risicomanagement en een proactieve samenwerking met de verzekeraar bijdragen aan het bereiken van de bedrijfsdoelstellingen."

"Echt, soms hebben wij best goede ideeën", lacht Han, waarna Jeroen nog een laatste voordeel benoemt: "Vaak levert het ook nog een controleerbare ontwikkeling van de verzekeringspremie op."

De visie van young professionals op een duurzame samenleving

Niet verschuilen achter het gebrek aan data of hoge(re) risico's



Voor de volgende generaties moeten gaan profiteren van een duurzame samenleving. Maar hoe kijken de groentjes in de verzekeringsmarkt eigenlijk naar verduurzaming? Hoe groen zijn ze zelf, welke bijdrage levert hun werkgever daaraan en welke tips hebben zij? Wij vroegen het Soner, Annejette, Sintclair, Eline en Maarten. "Waarom is het lastig om de risico's te verzekeren van bedrijven die actief zijn in recycling?" [Martin Veldhuizen](#)

"De timing van dit interview is perfect gekozen, want het is vandaag Duurzame Dinsdag." Met deze opmerking van Annejette Suk (25, Schouten Zekerheid) begint het gesprek in het VNAB kennis- en ontmoetingscentrum met haar collega young professionals Maarten Schaap (34, Vanderwal & Joosten), Sintclair White (31, Risk Insurance Trainee), Eline Mooring (28, Kneppelhout Advocaten) en Soner Calim (27, Nationale-Nederlanden). Op de jaarlijkse Duurzame Dinsdag biedt het Instituut Voor Natuureducatie en duurzaamheid (IVN) het kabinet honderden duurzame ideeën en initiatieven uit alle hoeken van de samenleving aan.

Eigen verantwoordelijkheid

Dat het vijfjal ook goede duurzame ideeën heeft, blijkt tijdens het interview. Maar eerst zijn we benieuwd wat ze zelf aan duurzaamheid doen. "Ik pak in de stad nooit de auto en eet weinig vlees", zegt Eline, die wel het vliegtuig neemt voor een verre reis. "Ik weet dat het niet goed is voor het milieu, maar ik ben jong en ik wil graag veel van de wereld zien." Ook Annejette is zich bewust van haar verantwoordelijkheid. "Ik gooi nooit afval op straat en spreek mensen aan die dat wel doen. In mijn zoektocht naar een nieuwe woning, ik ben pas verhuisd, zocht ik bewust naar een huis in de buurt van het openbaar vervoer, want ik heb geen auto. Mocht ik er ooit één nemen, dan wordt het beslist een elektrische."

Ook Sintclair heeft geen auto. "Ik doe bijna alles met de fiets, lopend of het ov. De elektrische deelauto die bij het appartementsgebouw hoort waar ik woon, gebruik ik bijna nooit." Hooguit eens per twee weken staat er bij hem vlees op het menu. "Ik ben niet zo'n vleesliefhebber, dus het is niet per se uit principiële overwegingen. Maar ondanks dat ieders individuele bijdrage marginaal is, houd ik bij de opvoeding van mijn 1-jarige dochter wel rekening met duurzaamheid."

"Verduurzaming gaat niet van de ene op de andere dag, maar als iedereen een stap zet, dan komen we er wel", vindt Soner, die in een gasloos appartement woont, voor zijn boodschappen

altijd dezelfde tas gebruikt en in zijn vrije tijd graag bijzondere schoenen draagt. "Portugese sneakers die gemaakt zijn van gerecycled rubber uit het Amazonegebied. Al moet ik eerlijk bekennen dat ik ze gewoon mooi vind en pas later het verhaal erachter ontdekte."

Scheveningen

Maarten scheidt zijn afval en neemt eigen tassen mee voor de boodschappen, maar ziet voor zichzelf nog wel een aantal verbeterpunten. "Ik ben opgegroeid in Scheveningen en eet graag vis, terwijl ik best vaker voor bijvoorbeeld tempel zou kunnen kiezen, want dat is best lekker. Als ik in de restaurants aan de haven de enorme hoeveelheden vis voorbij zie komen, dan denk ik niet dat we bezig zijn met het vervullen van een levensbehoefte, maar uit luxe zoveel vis eten. Die overbevissing moet stoppen."

Annejette vindt dat er op het gebied van duurzaamheid sneller stappen moeten worden gezet. "Nu ik in Voorburg woon, kan ik eindelijk mijn afval scheiden. En de groenten en het fruit in de supermarkt zitten vaak in plastic, dat kan toch anders? En waarom eten we sperziebonen uit Senegal en niet gewoon uit eigen land?"

Elektrische bezorgfietsen

Ook de verzekeringsbranche ontkomt niet aan een paar kritische noten. "Waarom is het lastig om de risico's van bedrijven die actief zijn in

recycling te verzekeren?", vraagt underwriter Soner zich af. "Want recycling draagt natuurlijk bij aan een duurzame economie. Een gespecialiseerde Duitse partij verzekert deze risico's momenteel en ik hoop dat de Nederlandse verzekeringsmarkt er ook inspringt. Daarnaast ontstaan er nieuwe risico's, denk bijvoorbeeld aan het verzekeren van elektrische schepen. Het zou goed zijn als hier meer verzekeringsmogelijkheden voor komen."

Annejette regelt als specialist brand, transport en aansprakelijkheid de inkoop voor klanten van Schouten Zekerheid. Zij merkt dat zonnepanelen lastig te verzekeren zijn, net als de elektrische bezorgfietsen van restaurants. "De verzekeraars zien het aantal schades toenemen en de reactie is: wij verzekeren het niet meer. Ik vind dat verzekeraars in een vroeg stadium naar ontwikkelingen moeten kijken, welke risico's daardoor ontstaan of toenemen en welke preventieve maatregelen nodig en mogelijk zijn. Als de bezorgers hun vervuilde scooters inruilen voor elektrische fietsen, dan moeten wij toch meegaan in die beweging? Of wachten we tot de accu's veiliger zijn?"

Risk Insurance trainee Sintclair is van mening dat de verzekeringsbranche zich niet moet verschuilen achter het gebrek aan data of hoge(re) risico's. Hij pleit voor een bedrijfstak die innovatie en ondernemingsgeest stimuleert. "Als jij het voortouw niet neemt, dan doen anderen dat voor



Eline Mooring:
"Dat onze
bedrijfskantine
veel vegetarische
producten
aanbiedt, vind
ik een goede
ontwikkeling"



Maarten Schaap
“De overgang
naar elektrische
auto’s kunnen wij
een stuk sneller
maken”



Sintclair White:
“Ik doe bijna
alles met de fiets,
lopend of het ov”



jou. Dat kan nadelig zijn. Mag ik de vergelijking maken met het tijdperk van de VOC? Toen wisten we ook niet wat ons te wachten stond, maar ondanks het risico voeren de schepen massaal de havens uit. Ik hoop dat de verzekeringsindustrie helpt de schade te beperken die we met z’n allen aan de natuur veroorzaken en die door natuurgeweld aan de maatschappij veroorzaakt zal worden.”

Idealistische mensen

En dus zijn er veranderingen nodig bij de veelal door de waarde van het aandeel gedreven verzekeringsbedrijven, denkt advocate Eline. “Om dit te veranderen, zijn idealistische mensen in de top nodig. Ik vind het belangrijk dat ondernemingen waar mogelijk een oude(re) én een jonge(re) bestuurder hebben en dat er meer geluisterd wordt naar de jongere generatie. Door de kennis en bekwaamheid van de oude generatie te combineren met de nieuwe, frisse ideeën van de jonge generatie, kom je tot de beste beslissingen.”

Soner: “In de meeste sollicitatiegesprekken wordt nu denk ik niet gevraagd naar iemands idee over duurzaamheid. Dat zou je wel kunnen doen.” Sintclair ziet een kans van elkaar te leren. “Als je niet weet hoe je een goed idee moet verpakken, krijg je weinig gehoor. Oudere bestuurders kunnen de jongere generatie leren hoe je bijvoorbeeld in financieel opzicht een goede businesscase neerzet die wel mogelijkheden biedt.”

Vers fruit en Snickers

Vanderwal & Joosten heeft geen specifiek duurzaamheidsprogramma. Bij de keuze voor kantoorgebouwen wordt wel altijd gekeken naar energiezuinige gebouwen. De basale zaken bij zijn werkgever zijn in de basis goed geregeld, vindt schade-expert Maarten. “Wij drinken op kantoor niet uit bakers, maar uit mokken en glazen en er wordt steeds meer met digitale dossiers gewerkt.” Dat zijn werkgever aandacht

Soner Calim:
“Vraag in
sollicitatie-
gesprekken
naar iemands
idee over
duurzaamheid”



besteedt aan de duurzame inzetbaarheid van medewerkers, maakt Maarten blij. “Er zijn volop ontwikkelmogelijkheden, ik voel betrokkenheid en mijn leidinggevende staat in goede en slechte tijden voor mij klaar. Tijdens corona was het bijvoorbeeld soms best lastig om opvang voor onze kinderen te vinden, maar ik hoefde mij niet druk te maken als ik een keer een uurtje minder productief was.”

Schouten Zekerheid stimuleert klanten om te kiezen voor digitale facturatie. “Voor iedere klant die overstapt naar volledig digitaal planten wij een boom”, vertelt Annejette met enige trots, waarna Eline opmerkt dat in de advocatuur nog wel deels met dikke papieren dossiers wordt gewerkt. “Dit komt ook voort uit de vereisten die de rechtspraak stelt voor het indienen van processtukken.”

Verder doet Schouten Zekerheid mee aan a.s.r. Vitality, een programma dat mensen met beloningen stimuleert om te bewegen. “En voor oudere collega’s is er een vitaliteitsregeling waarbij ze minder uren werken, maar wel een flink deel

van het salaris behouden”, zegt Annejette, die met enige teleurstelling constateert dat de Snickers en andere candybars niet langer tot het assortiment van het bedrijfsrestaurant horen. En ook bij Kneppelhout wordt gezond voedsel gepromoot. Eline: “Dat onze bedrijfskantine veel vegetarische producten aanbiedt, vind ik een goede ontwikkeling.” “Ooit waren er geen kroketten in bedrijfskantines, dan kunnen die kroketten toch ook weer weg”, lacht Sintclair.

Barcelona

Volgens Maarten valt er bij zijn eigen werkgever ook wel wat te verbeteren. “Vrijwel al onze experts hebben, net als ik, een leaseauto die op benzine of diesel rijdt. Ons kantoor in Rotterdam heeft recent twee fietsen aangeschaft om naar het centrum van Rotterdam te kunnen komen en bij een inspectie maken we tegenwoordig vaker de afweging of een bezoek op locatie noodzakelijk is of dat de inspectie ook digitaal kan plaatsvinden. Maar de overgang naar elektrische auto’s kunnen wij een stuk sneller maken.” Annejette gaat zelfs een stapje verder. “Waarom is er geen wet dat alle leaseauto’s



Annejette Suk:
“Voor iedere
klant die
overstapt naar
volledig digitaal
planten wij een
boom”

elektrisch moeten zijn?” Eline vindt het een goed idee als werkgevers het gebruik van een duurzaam vervoermiddel stimuleren. “Als ik een paar dagen naar Barcelona ga, neem ik het vliegtuig. Maar als mijn werkgever of de overheid de langere reistijd compenseert met bijvoorbeeld een extra vakantiedag, zou ik zeker de trein pakken. Dan kan ik onderweg ook nog een beetje werken.”

Soner heeft het gevoel dat veel bedrijven, binnen én buiten de branche, duurzaamheid wel belangrijk vinden, maar er nog niet 100% voor gaan. “De verzekeringsbranche heeft zich gecommitteerd aan klimaatdoelstellingen en houdt rekening met sociale en milieucriteria. Het draait niet alleen om financiële risico’s. Juist in een markt waarin veel geld omgaat, is dit belangrijk. Ik ben er trots op dat we met de inspanningen bij Nationale-Nederlanden elk jaar in de Dow Jones Sustainability Index staan.”

De hoop van Sintclair dat verzekeraars met investeringen een actievere rol gaan spelen bij het ondersteunen van nieuwe innovaties, vindt

Maarten Schaap (34) werkt sinds 2009 bij Vanderwal & Joosten expertisebureau. Voordat hij in dienst trad, maakte hij tijdens zijn studie civiele techniek (weg- en waterbouwkunde) als stagiair al kennis met het bedrijf. “We waren tevreden over elkaar en nu zit ik er gelukkig nog”, zegt de schade-expert die opgroeiende in Scheveningen en tegenwoordig met vrouw en twee kinderen in Den Haag woont. Maarten is bestuurslid bij NIVRE-Start.

Soner Calim (27) studeerde maritiem- en transportrecht voordat hij in januari 2018 bij Allianz de verzekeringswereld instapte. Twee jaar later vertrok hij naar Reaal, dat net werd overgenomen door Nationale-Nederlanden. “Mijn juridische achtergrond kan ik prima gebruiken bij het accepteren van risico’s”, zegt de Rotterdamse underwriter, die ook voorzitter is van de netwerkgroep Young Insurance.

Annejette Suk (25) liep in 2016 tijdens haar mbo-studie bank- en verzekeringswezen stage bij Boelaars en Lambert, dat is overgenomen door haar huidige werkgever Schouten Zekerheid. Ze combineert de functie van

gehoor bij Annejette. “Ik denk dat we klanten en partners met wie wij samenwerken meer kunnen aanspreken op het verduurzamen van hun kantoor en de zaken die zij produceren. En wij kunnen van elke honderd euro provisie bijvoorbeeld tien cent doorschuiven naar een potje voor duurzaamheidsprojecten.”

KLM

Met dat laatste idee van Annejette nemen de vijf young professionals afscheid van elkaar. Even later meldt de nieuwslezer op de radio dat de KLM in de toeristenklasse niet langer vlees serveert. Zo draagt iedereen op deze Duurzame Dinsdag zijn steentje bij aan de verduurzaming.

specialist brand, transport en aansprakelijkheid met haar studie commerciële economie. De in Warder geboren Annejette verhuisde op haar 16e naar Rotterdam (“Een geweldige stad”), woont sinds kort in Voorburg en is bestuurslid van Jong Schouten Zekerheid.

Sintclair White (31) werd geboren op Curaçao en kwam op 10-jarige leeftijd naar Nederland. Dit jaar rondde hij zijn studie Bestuurskunde (Economics en Governance) af en sinds september is hij Risk Insurance Trainee. “Onderdeel van de sollicitatieprocedure was een gesprek met Soner en daarvan werd ik erg enthousiast.” Sintclair heeft een dochter van één jaar en woont in Den Haag.

Eline Mooring (28) studeerde rechten en Europees Recht. Haar stage bij advocatenkantoor Kneppelhout beviel zo goed dat ze in 2018 in dienst trad als advocaat op het gebied van het internationaal handelsrecht. “Adviseren over economische sancties tegen Rusland en Iran vormt een belangrijk deel van mijn praktijk.” Eline is ook voorzitter van de Jonge Balie Rotterdam, een vereniging voor jonge advocaten in haar woonplaats.

Frouwke Klootwijk - de Vries (IVR) en Anneke Kooiman (DUPI en IVR)

“Verduurzaming en vergroening juichen we toe, mits het op een goede manier gebeurt en voor de gebruiker betaalbaar en verzekeraar blijft”



Voor de binnenvaartsector is de duurzaamheidsdiscussie en het klimaatvraagstuk al lang geen issue meer. De branche zit momenteel namelijk al midden in de energietransitie. Zo moeten binnenvaartschepen op grond van recente wet- en regelgeving per 1 januari 2022 al deels (16%) biobrandstof aan de diesel toevoegen, ook al loopt er nog een onderzoek over de mogelijke risico's voor de voortstuwing. Daarnaast wordt er al volop gekeken naar en gewerkt aan innovatieve alternatieven, zoals elektrisch varen en waterstof en moet ook de binnenvaart werken aan 50% minder uitstoot in 2030 en het volledig emissieloos werken in 2050. Drukke tijden derhalve bij de IVR, de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering die tevens het register van binnenschepen in Europa bijhoudt. Algemeen secretaris Frouwke Klootwijk – de Vries en het in de verzekeringsbranche goed bekendstaande bestuurslid Anneke Kooiman weten erover mee te praten. ✍ Jan van Stigt Thans

De IVR is oorspronkelijk in 1874 door verzekeringsmaatschappijen gesticht en in 1947 heropgericht met vertegenwoordigers van de binnenvaart, scheepsexpertise en aanverwante sectoren, zoals rederijen en advocaten uit een groot aantal Europese landen. Het vijfhoekige secretariaat staat sinds september 2019 onder leiding van Frouwke. Anneke, inmiddels werkzaam bij DUPI Underwriting Agencies BV, is al enige tijd bestuurslid van de IVR. Ook maakt zij zich in andere branchecommissies (Platform Transport van het Verbond van Verzekeraars en IUMI, de Wereldwijde koepel van nationale transportverzekeraarsorganisaties) al geruime tijd sterk voor zaken als milieu, klimaat, schending van mensen rechten, dierenwelzijn en duurzaam werken.

Betaalbaar en verzekeraar

Beide vrouwen benadrukken dan ook dat zij voor de binnenvaart de in gang gezette verduurzaming en vergroening van harte toejuichen, al voegt IVR's algemeen secretaris er wel aan toe “mits dat op een goede manier gebeurt en voor de gebruiker betaalbaar en verzekeraar blijft”. Een antwoord dat om een toelichting vraagt. Frouwke hierover: “Veranderingen, waaronder aanpassingen van schepen, kost de binnenvaartschippers natuurlijk geld en het was voor een gedeelte van de sector de laatste (corona)tijd al vaak geen vetpot. Daar past zeker geen extra onzekerheid bij, zoals de mogelijke impact van het toevoegen van biobrandstof aan de diesel. Er zijn namelijk signalen dat biobrandstof mogelijk schadelijk kan zijn voor de motor met kans op uitval of vermogensverlies als gevolg van een grotere mate van vervuiling. Daar zijn binnenvaartschippers en rederijen behoorlijk bevreesd voor.”

Dat is ook de reden dat er momenteel branche-onderzoek wordt gedaan naar de risico's en de IVR, samen met andere organisaties (CBRB, Koninklijke BLN-Schuttevaer, NOVE en VOS), een speciaal 'Meldpunt Biobrandstof' heeft opgericht waar partijen zowel hun positieve als negatieve ervaringen met biobrandstof kunnen delen. “Op basis van de uitkomsten van beide zaken hopen wij dat er voldoende duidelijkheid komt en wij kunnen afbakenen of er daadwerkelijk risico's en mate van vervuiling kleven aan biobrandstof. Ook hopen wij een antwoord te krijgen op de vraag welke biobrandstof geschikt is voor welk type motor, schip en/of gebruik. Want daar kunnen ook verschillen in optreden”, aldus Frouwke, volgens wie er binnen de sector ook met enige vrees wordt gekeken naar de opstelling van de verzekeringsbranche wanneer daadwerkelijk zou blijken dat het gebruik van biobrandstof schadegevoeliger blijkt te zijn.

“Niemand is er natuurlijk bij gebaat als binnenvaartschepen mede hierdoor niet meer of lastiger te verzekeren zijn. Datzelfde geldt voor schepen

die geheel of gedeeltelijk elektrisch varen, gebruik maken van speciale lithium-ion batterijen, waarvan al enkele prototypes worden gebouwd of zelfs al in gebruik zijn, of op waterstof gaan varen. Momenteel moet voor elk schip dat op waterstof vaart een speciale aanbeveling worden aangevraagd bij de Europese wetgever.”

Nieuwe risico's

Zij krijgt bijval van Anneke. “Het gebruik van biobrandstof, waterstof, lithium-ion batterijen en elektrisch varen is op zich niet verkeerd. We moeten ons echter wel realiseren dat ze andere risico's met zich meebrengen, zoals windmolenparken en zonnepanelen dat ook hadden. Ook de verzekeringsbranche moet mee veranderen. Premies en voorwaarden worden van oudsher gebaseerd op schade-ervaringen en –statistiek uit het verleden, maar die zijn er niet bij nieuwe risico's. Dat vraagt van verzekeraars om meer vooruit te kijken en meer gebruik te maken van de bij de klant en elders in de markt hieromtrent aanwezige knowhow, ervaring en expertise”, aldus de ervaren transportverzekeringsvrouw in hart en nieren, die zich ervan bewust is dat de transportverzekeringsbranche voor een grote uitdaging staat de komende jaren. “Samenwerking met alle partijen in de keten is dan ook een must.” Een en ander roept volgens beide IVR-vrouwen veel vragen op. Wat betekent een en ander voor de motordagwaarderegeling, welk risico kleeft er aan het verwisselen van grote lithium-ion batterijen of een aanvaring bij elektrische vaartuigen? Welke gevaren levert het op voor de omgeving en zijn de kosten voor opruiming en vernietiging vele malen hoger? Moet er bij elk incident of vermeende schade getest worden om aan de veiligheidseisen te voldoen en wie gaat dit betalen? Daarover moet allemaal goed worden nagedacht en duidelijke afspraken worden gemaakt met elkaar.”

Frouwke spreekt van een maatschappelijke ontwikkeling die alleen gezamenlijk kan worden aangepakt. “Je kunt de oplossing en kosten natuurlijk niet bij één partij neerleggen. Temeer daar met de klimaatafspraken en duurzaamheid gemoeide aanpassingen voor reders en binnenvaartschippers forse investeringen zijn gemoeid en daarbij ook rekening moet worden gehouden met de decennialange levensduur van een binnenvaartschip.”

Zij noemt een voorbeeld. “Bij wijze van proef wordt in het kader van de ‘Green Deal’ van de overheid het binnenvaartschip ms Antonie momenteel omgebouwd om binnen afzienbare tijd op groene waterstof te varen en zo één van de eerste binnenvaartschepen te worden dat geen schadelijke emissies uitstoot. Parallel lopen andere projecten, waaronder binnenvaartcontainerschip Maas. Met een waterstofschip is voor de maritieme wereld dan

ook een enorme doorbraak in de energietransitie te realiseren. Als de proef succesvol verloopt, zullen er naar alle waarschijnlijkheid meer schepen op waterstof gaan varen. Alleen met de proef zijn al vele miljoenen aan subsidie gemoeid en zijn de werkelijke kosten een veelvoud daarvan. Dat geeft de enorme omvang van de gevraagde investeringen aan”, benadrukt de IVR-secretaris. De stap is overigens onderdeel van een bredere zogeheten Waterstofcoalitie Binnenvaart waarbij verladers en binnenvaartcoöperaties PTC en NPRC zich inzetten voor het verduurzamen van de vervoersketen. Zo onderzoekt de NPRC, in samenwerking met verladers, daarnaast ook andere alternatieven dan waterstof om binnenschepen te vergroenen. Denk aan biobrandstoffen, schone verbrandingsmotoren en elektrificatie van schepen.

“Je kunt de oplossing en kosten natuurlijk niet bij één partij neerleggen”

Verzekeringsbranche

Tot slot, wat zouden jullie de markt mee willen geven? Frouwke herhaalt haar boodschap dat de ook in de binnenvaart noodzakelijke verduurzaming en vergroening voor de gebruiker betaalbaar en verzekeraar moet blijven. “Daarvoor is de steun van andere partijen nodig, waaronder de verzekeringsbranche.” Anneke pakt die handschoen meteen op. “De verzekeringsbranche moet terdege rekening houden met de ontwikkelingen in de binnenvaart en de hiermee gepaard gaande nieuwe risico's. En daarmee aan de slag gaan vanuit de insteek dat in principe elk risico verzekeraar zou moeten zijn. Ook nieuwe risico's, mits de juiste premie, voorwaarden en preventieve maatregelen worden gehanteerd en verzekeraars in een vroeg stadium worden betrokken in de keten. En niet zoals je vaak ziet pas in een later stadium bij het project middels een verzekering worden betrokken. Alle partijen zouden moeten samenwerken, ook verzekeraars onderling ten aanzien van kennisdeling om zichzelf klaar te stomen voor een zonnige toekomst in de energietransitie markt. De IVR speelt daarbij een belangrijke rol als onafhankelijke en neutrale partij en belangenbehartiger van eenieder in deze keten”.

Dit interview is afgenomen voorafgaand aan de ingediende regeringsbrief over het Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z17593&did=2021D37744.



Opwarming van de aarde is hot, maar nog niet hot genoeg

Het klimaat op aarde wordt in hoge mate bepaald door de warmte van de zon. Natuurlijke gassen, met name CO₂, vormen als het ware een deken waardoor voorkomen wordt dat een groot deel van deze ontvangen warmte weer de ruimte ingaat. Meer broeikasgassen in de atmosfeer betekent een verhoging van de temperatuur op aarde. Vooruitlopend op de klimaatop in november in Glasgow, is door het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) het rapport *'Climate Change in 2021 the Physical Science Basis'* uitgebracht. Hierin staat dat het inmiddels zeker is dat de mens door verbranding van fossiele brandstoffen, landbouw, veeteelt en landgebruik en de daarmee gepaard gaande uitstoot van broeikasgassen, ervoor zorgt dat de aarde sinds de industriële revolutie steeds sneller opwarmt. Het IPCC is niet 'ook maar een mening'. Het is in 1988 opgericht door de Verenigde Naties. Het IPCC doet zelf geen onderzoek. Zij verzamelt wereldwijd alle peer gereviewde wetenschappelijke artikelen over klimaatverandering en analyseert deze. Vervolgens legt zij de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken vast in haar inmiddels zes verschenen rapporten die beleidsmakers moeten helpen om klimaatbeleid te maken. Honderdvijfennegentig landen, waaronder Nederland, maar ook de Verenigde Staten, zijn lid van het IPCC. Over de tekst van de rapporten wordt door de landen onderhandeld, waardoor uiteindelijk een consensusdocument tot stand komt. De extreme interpretaties worden er door dit proces uitgefilterd.

Desastreuze gevolgen voor mens, dier en ecosystemen

Sinds 1900 is de aarde ongeveer met 1.1 graad warmer geworden. In de slechtste scenario's kan dit aan het eind van de eeuw vijf graden zijn. In de klimaatwetenschap bestaat vrijwel de gemeenschappelijke opinie dat een stijging van meer dan twee graden, te rekenen vanaf de industriële revolutie, desastreuze gevolgen heeft voor mens, dier en de ecosystemen op aarde. Recente inzichten gaan er zelfs van uit dat een stijging van meer dan anderhalve graad hiertoe al leidt.

Tegen het einde van deze eeuw zou de zeespiegelstijging, bij gelijkblijvende uitstoot van broeikasgassen, 32 tot 101 centimeter of meer kunnen zijn. In extremere scenario's kan deze stijging in de verre toekomst oplopen tot 12 tot 55 meter. Het European Environment Agency sprak in 2012 al over een steeds toenemend risico van overstromingen in Noordwest-Europa waarbij zij nadrukkelijk Nederland noemde. Andere sombere voorspellingen die volgen

uit de IPCC-rapporten van de laatste twintig jaar zien bijvoorbeeld op toename van extreem weer (hitte, droogte en extreme regen). De overvloedige bosbranden, extreme hitte van boven de vijftig graden in West Canada en de overstromingen van de Maas met de hoogste waterafvoer ooit gemeten in de zomer van 2021, lijken daarvoorbeelden van. Inmiddels raakt de huidige klimaatverandering volgens het IPCC wereldwijd alle regio's waar mensen wonen.

Geen kwestie meer van 'of' maar 'wanneer'

Sinds haar eerste rapport in 1990 is het IPCC steeds stiller geworden over de rampen die de wereld bij ongewijzigd beleid zullen treffen en al treft. Van groot belang is dat het bij uitstoot van CO₂ en opwarming erom gaat hoeveel in totaal wereldwijd wordt uitgestoten. Het gaat dus om een optelsom, het totaal van de emissies door de jaren heen ('een carbonbudget'). CO₂ blijft honderden jaren in de lucht. Dit maakt het probleem eens te meer urgent. Zelfs als wij morgen wereldwijd niets meer uitstoten, gaat de opwarming nog een tijd door.

Ik vind het steeds weer vreemd om te moeten ervaren dat veel mensen nu wel accepteren dat er sprake is van opwarming van de aarde door de mens, maar zeggen dat de gevolgen daarvan vast zullen meevallen. Dat is vermoed ik niet meer dan hun onderbuikgevoel. Voorts is het moeilijk voor mensen om nu de goede keuzes maken. Ze zouden nu een prijs moeten betalen voor de goede keuzes met het oog op potentiële lange termijn opbrengsten. De psychologie bevestigt dat mensen dan de neiging hebben om op de korte termijn die prijs niet te willen betalen. Gezien de rampscenario's die de serieuze wetenschap met steeds meer zekerheid voorspelt, kan naar mijn mening de enige conclusie zijn dat de stroom van CO₂ zo snel mogelijk moet worden ingedamd en naar nihil moet worden teruggebracht. Wat wij nu doen, lijkt een beetje op het inlopen van een donkere tunnel waarvan 99% van de wetenschap zegt dat dit je ernstig zal verwonden. Een weldenkend mens zou er dan toch maar van afzien. Naar mijn idee zijn wij ook aan onze kinderen verplicht om hen niet op te zadelen met onhoudbare toekomstige situaties.

Bijna het vieste jongetje van Europa

Nu kan de wetenschap natuurlijk slechts zeggen wat is, maar niet wat moet. Zij kan ons vertellen wat de feiten zijn, maar niet welke consequenties wij daaraan moeten verbinden. Waar het beleidskeuzes

en regelgeving betreft, is dat aan de politiek. Probleem is dat de politiek, die veelal gericht is op de korte termijn, zoals economie en COVID, op dit dossier al lange tijd collectief faalt. Internationaal worden plechtige veelal niet bindende beloften gedaan, maar die worden onvoldoende vertaald in intern beleid van de staten. Daarom verbaast het mij ook niet dat de Hoge Raad eind 2019 de Nederland Staat heeft veroordeeld om – door beleid – ervoor te zorgen dat de CO₂-uitstoot sneller wordt teruggebracht. Daarbij betreft de Hoge Raad dat de Staat internationaal steeds heeft gezegd dat dit mondiaal meer dan noodzakelijk is. De Staat kan dan ook niet weggelaten door erop te wijzen dat de omvang van de Nederlandse uitstoot uiteindelijk niet zo veel verschil maakt voor de opwarming van de aarde. Ik heb dat altijd een schoolpleinargument gevonden: een ander doet het fout en daarom mag ik het ook fout doen. In de asbestjurisprudentie en het Kalimijnenarrest heeft de Hoge Raad dat verweer eerder al terecht niet geaccepteerd. Als elke staat dit verweer zou mogen voeren, gebeurt er niets meer. Overigens staat Nederland als klein landje ongeveer 0,46% van de wereldwijde CO₂ uit. Er zijn slechts 33 van de 208 landen die meer uitstoten. Er zijn maar negen landen die per hoofd van de bevolking meer uitstoten en daar horen bijvoorbeeld India en China niet bij. Waar een klein land groot in kan zijn...

Ook heb ik nooit veel op gehad met het door de rechter verworpen argument van de Staat dat het aan de politiek is om te beslissen hoe snel de uitstoot moet worden teruggebracht. Als uitgangspunt moge dat juist zijn, maar het probleem is nu juist dat de politiek op dit punt kenbaar faalt. Daarbij is temeer nog het probleem dat de politiek niet consistent is: ze belijdt internationaal normen waar ze zich vervolgens zelf niet aan houdt. En verder is het aan de rechter om te toetsen of de politiek de rechten van de mens met haar beleid respecteert, dan wel of door het gevoerde beleid sprake is van onaanvaardbare gevaarstelling. Ik voeg daaraan toe dat ik niet onder de indruk ben van de inspanningen die Nederland tot op heden heeft geleverd. Nog steeds zijn wij op CO₂-gebied, zo niet het vieste, dan toch wel bijna het vieste jongetje in Europa. Landen als Duitsland en Groot-Brittannië doen het bijvoorbeeld veel beter.

“ Ik heb dat ook altijd een beetje een schoolpleinargument gevonden: een ander doet het fout en daarom mag ik het ook fout doen ”

Schept macht verantwoordelijkheid?

Inmiddels is op 26 mei 2021 door de Rechtbank Den Haag Shell, de holding zit in Nederland, als wereldwijde zeer grote CO₂-uitstoter, groter dan bijvoorbeeld Nederland, veroordeeld om aan het eind van 2030 haar uitstoot ten opzichte van 2019 met 45% terug te brengen. Het gaat hierbij om een resultaatsverplichting voor de uitstoot van Shell zelf en een zwaarwegende inspanningsverplichting om haar zakelijke relaties, inclusief haar eindgebruikers, daartoe te bewegen. Men kan over deze uitspraak, waartegen Shell hoger beroep heeft ingesteld, verschillend denken. Enerzijds kan een insteek zijn dat macht verantwoordelijkheid schept en dat een multinational als Shell, zolang zij zich aan de lokale regels houdt, de facto ongrijpbaar wordt als de rechter een dergelijke uitspraak niet zou mogen doen. Men zou ook kunnen menen dat Shell niet zo veel medelijden toekomt: al in 1986

publiceerde zij intern een weinig aan de verbeelding overlatend rapport, 'The greenhouse effect', maar deed daar vervolgens niet veel mee. Maar men kan natuurlijk ook vinden dat de rechter met zijn uitspraak tegen Shell zich ten onrechte als een overheid opstelt, Shell benadeelt ten opzichte van haar concurrenten die niet aan de uitspraak gebonden zijn en Shell de haar opgelegde verplichting voor in ieder geval de eindgebruikers nooit zal kunnen waarmaken.

Hoe het ook zij, zeker is dat inmiddels wereldwijd duizenden rechtszaken over het klimaat worden gevoerd, zowel tegen overheden als tegen bedrijven. Zo stelde het Duitse constitutionele hof op 29 april 2021, onder aantekening dat klimaatverandering een 'catastrofale of zelfs apocalyptische bedreiging vormt voor de samenleving', vast dat de pas aangenomen Duitse klimaatwet de fundamentele rechten van jonge mensen en toekomstige generaties schendt en droeg het de regering op de klimaatwet te verbeteren. Ook lijkt niet uitgesloten dat een Peruviaanse boer met succes de Duitse energiegigant RWE, een grote CO₂-uitstoter, bij de Duitse rechter aanspreekt voor een overeenkomstig deel van de kosten die hij moet maken om overstroming te voorkomen in zijn woonplaats Huaraz.

Met de toenemende wetenschappelijke zekerheid over de gevolgen van klimaatverandering en bij forse schade, zal de roep om schadevergoeding bij de rechter toenemen en zal de verleiding voor de rechter groter worden om ook op dit punt minder terughoudend te zijn. Bedenk dat de zaken die gewonnen worden, gewonnen worden vanwege het overdonderde bewijs dat rampen dreigen.

Impact op de verzekeringsindustrie

Al het vorenstaande leidt ertoe dat verzekeraars zich er serieus rekenschap van moeten geven wat opwarming van de aarde in het heden en in de toekomst betekent voor bijvoorbeeld door haar verzekerde risico's, zoals storm en overstroming. Welke schade willen zij wel dekken en welke niet? De klimaatverantwoordelijkheden die rusten op verzekeraars en andere financiële instellingen gaan echter veel verder dan het nadenken over de vraag wat de impact van klimaatverandering zal zijn voor haar verzekerde of voor verzekerbare risico's. Nog los van de innovatie die van verzekeraars in dit verband gevraagd wordt, nieuwe risico's zullen immers nieuwe verzekeringsoplossingen vergen vanuit de maatschappelijk opdracht die op verzekeraars rust, zullen verzekeraars ook zelf transparanter vis-a-vis hun klanten en het bredere publiek moeten worden. En ik neem aan ook zelf willen worden over 'niet-financiële', zogenoemde 'ESG' zaken: de environmental, social and governance aspecten van hun eigen bedrijfsvoering. Het gaat hier niet alleen over bijvoorbeeld anti-corruptie aangelegenheden, maar ook over mensenrechten en de impact van hun eigen bedrijfsvoering op het milieu. Voor zover verzekeraars zelf beleggen, zullen zij beter willen gaan nadenken over de vraag of de economische activiteiten waarin zij investeren wel voldoende 'sustainable' zijn. Zij zullen hun business partners in de distributieketen, zoals verzekeringsadviseurs en hun klanten, in staat willen stellen keuzes voor te leggen aan verzekeringnemers, respectievelijk deze zelf te maken, die duurzaamheidsaspecten in acht nemen. Europese en internationale regels en normeringen zullen in dit verband in de komende jaren deze verwachtingen ook juridisch en regulatorisch onderstrepen.

Swiss Re concludeerde al in 1990 dat verdergaande klimaatverandering de verzekeringsindustrie tot in zijn diepste voegen doen kraken. Het is de hoogste tijd om maatregelen te nemen om dit kraken zoveel mogelijk te voorkomen.

Florin Boros en Joep Gorgels (ABN AMRO):

Ook verzekeraars kunnen steentje bijdragen aan duurzame samenleving



Florin Boros (links) en Joep Gorgels (rechts): "De scheepvaartsector is qua duurzaamheid goed op weg en op tal van fronten, deels onder druk van wet- en regelgeving en de publieke opinie, met dit onderwerp bezig."

Kunnen ook bedrijven in de financiële dienstverlening een rol spelen bij het verduurzamen van de samenleving? En zo ja welke? We staken ons licht op in de redelijk met de verzekeringssector vergelijkbare bankwereld en troffen daar een goed voorbeeld aan: ABN AMRO. In dit artikel bestempelen Florin Boros en Joep Gorgels hun bank als leading waar het aankomt op duurzaamheid. En gaan zij onder meer in op hoe zij zakelijke klanten in de scheepvaart, transport- en logistieke sector ondersteunen. Zowel financieel, operationeel, technisch als met adviezen op een breed terrein om te voldoen aan de eisen die zowel de wetgever als klanten aan hen stellen op duurzaamheidsgebied. Een adviserende en begeleidende rol die volgens hen ook verzekeraars zouden kunnen vervullen. [Jan van Stigt Thans](#)

Boros, sinds medio 2015 werkzaam bij ABN AMRO, is als Senior Director – Structured Finance Transportation & Logistics EMEA verantwoordelijk voor de financiering van internationale klanten in de scheepvaart-, transport- en logistieke sector. Bedrijfstakken die hij als key-sectoren voor de bank omschrijft. Gorgels is vrijwel zijn gehele werkzame leven in dienst van ABN AMRO en is inmiddels bijna 20 jaar actief in de vervoers- en logistieke sector. Als Global Head Transportation & Logistic Clients is hij momenteel met een team van vijftien medewerkers verantwoordelijk voor het onderhouden van de relaties met vooral grote nationale en internationale klanten op dit gebied, waaronder de NS, Schiphol en Havenbedrijf Rotterdam.

Poseidon Principles

De scheepvaart is goed voor 90% van alle goederen die wereldwijd worden getransporteerd. Daarvoor zijn dagelijks zo'n 50.000 schepen onderweg. Als die allemaal minder CO2 gaan uitstoten, kan een grote slag worden geslagen met het oog op een meer duurzame samenleving.

Dat ABN AMRO zich daadwerkelijk sterk maakt voor een meer duurzame scheepvaart-, transport & logistieke sector, komt onder meer tot uiting in de ondertekening – als één van de eerste – van de zogeheten 'Poseidon Principles'. Op grond hiervan committeren de bank en haar scheepvaartklanten zich aan de halvering van de emissiereducties in 2050 ten opzichte van die in 2008. In totaal hebben wereldwijd twintig banken de principes ondertekend, die samen goed zijn voor \$160 miljard aan financieringen in de wereldwijde scheepvaartsector. Ongeveer een derde van de totale markt.

Volgens Gorgels helpen de 'Poseidon Principles' de bankmedewerkers om gefinancierde vloten te beoordelen op hun duurzaamheid. "Dit stelt ons in staat om onze portefeuille kritisch te bekijken, te toetsen aan onze doelstelling en te rapporteren over de voortgang." Inmiddels ligt de maritieme portefeuille van ABN AMRO momenteel al zo'n vijf procent boven het decarbonisatie traject van de richtlijnen, die zoals bekend een halvering van de emissie-uitstoot in 2050 beoogt. "Wij willen in gesprekken met onze klanten de transitie naar duurzaamheid de komende tijd verder versnellen", vult collega Boros aan.

Dat doet ABN AMRO onder meer door als business partner hen met adviezen en begeleiding verder op weg te helpen bij hun streven naar verbeterde scheepsontwerpen, innovaties, technische aanpassingen en operationele verbeteringen. Zaken die niet alleen hun eigen bedrijf ten goede komen, maar door een verdergaande vergroening ook de samenleving. Gorgels: "Wij bieden hen ook financieringsoplossingen om de sector te helpen vergroenen en belonen hen met rentekortingen als ze de afgesproken duurzaamheidsdoelstellingen halen. Indien nodig conform de Principles, zullen we overigens zeker ook financieringen weigeren voor projecten die niet (of onvoldoende) bijdragen aan de vergroening van de scheepvaartsector."

Goed op weg

Volgens de beide transportspecialisten van ABN AMRO is de scheepvaartsector qua duurzaamheid goed op weg en op tal van fronten, deels onder druk van wet- en regelgeving en de publieke opinie, met dit onderwerp bezig. Onder meer door na te denken over het gebruik van 'groene' alternatieven voor de huidige brandstoffen, zoals biobrandstof, methanol, ammoniak en waterstof alsmede elektrisch varen. "Sowieso is

elektrificatie een big topic", benadrukt Gorgels. "Niet alleen op schepen, maar ook in de logistieke sector (o.m. bij vorkheftrucks), in machines en warehouses worden steeds vaker (lithium) batterijen gebruikt."

Dilemma's

Boros plaatst wel een kanttekening. "De targets voor 2030 (halvering CO2-uitstoot conform Klimaatakkoord Parijs) en 2050 (volledig emissieloos werken) zijn natuurlijk wel ambitieus. "Op zich wil de sector ook wel en hebben de meeste bedrijven hiermee al een begin gemaakt, maar de scheepvaartsector kan dit niet in zijn eentje. Ook de manufacturingsector zal 'het nieuwe varen' mogelijk moeten maken door nieuwe schepen te bouwen die aan de hiervoor gestelde eisen voldoen dan wel de noodzakelijke aanpassingen mogelijk te maken. En ook de olie- en gasindustrie zal moeten meewerken."

Maar ondertussen moet volgens hem het transport wereldwijd natuurlijk wel doorgaan. "Immers, zonder transport is er geen internationale handel en er zijn maar weinig praktisch alternatieven. Vervoer per spoor is niet overal mogelijk. Ook per vliegtuig zijn de mogelijkheden beperkt en in elk geval een stuk duurder en milieuvriendelijker."

Gorgels wijst daarnaast op enkele andere mogelijke praktische, technische, commerciële en operationele dilemma's die een snelle, massale overstap naar duurzaam varen mogelijk in de weg kunnen staan. Zo zal er volgens hem van de nieuwe energiebronnen voldoende hoeveelheid beschikbaar moeten zijn om tegemoet te kunnen komen aan de vraag. Bovendien zullen deze niet in elk deel van de wereld even snel en goed te verkrijgen zijn. "Elektrisch varen is schoon en dus goed voor het milieu, maar als je bijvoorbeeld in (delen van) Afrika, Azië en Midden- en Zuid-Amerika niet overal kunt laden, dan werkt het niet. Met andere woorden, het doel voor bedrijven in de scheepvaart-, transport en logistieke sector is volstrekt duidelijk: 'we moeten verduurzamen'. De kernvraag is echter: 'Hoe kunnen we dat realiseren?' Daarbij spelen de lokale overheden een belangrijke rol. Door middel van wet- en regelgeving, maar bijvoorbeeld ook door het verstrekken van subsidies."

Verzekeraars

Boros en Gorgels zien desgevraagd op duurzaamheidsgebied zeker ook voor de verzekeringsbranche een (belangrijke) rol weggelegd. "In de eerste plaats door ervoor te zorgen dat bedrijven de financiële gevolgen van de nieuwe (technologische) risico's, die voortvloeien uit de energie- en duurzaamheidstransitie, via een breed aanbod aan verzekeringsoplossingen kunnen reduceren of volledig kunnen afdekken. Want anders zou dat een rem op de nieuwe ontwikkelingen kunnen zetten", benadrukt Boros. Met het oog hierop geeft hij aan dat men in verzekeraarshuizen hiertoe wel goed moet verdiepen in de mogelijkheden en risico's van de nieuwe technologieën, zodat men een weloverwogen besluit kan nemen over adequate verzekeringsoplossingen en bedrijven terdege van advies kan dienen.

Collega Gorgels sluit zich daarbij volmondig aan. "Net als wij kunnen verzekeraars, met hun kennis van en ervaring met risico's, zakelijke klanten in de scheepvaart, transport- en logistieke sector ondersteunen. Met name door middel van goede adviezen en begeleiding op zowel financieel, operationeel als risicoteknisch en preventief vlak. Kortom, ook verzekeraars kunnen op meerdere terreinen een steentje bijdragen aan het verduurzamen van de scheepvaart-, transport- en logistieke sector, maar ongetwijfeld ook in andere bedrijfstakken."

Michel Frommé, Ahold Delhaize

“Wij verzekeren steeds meer risico's inhouse”

Michel Frommé is Director Global Insurance bij Ahold Delhaize, het moederbedrijf van onder andere Albert Heijn, Etos, Gall&Gall en bol.com. Vanuit zijn woon- en werkplaats Genève vertelt Michel over het duurzaamheidsprogramma van de multinational en de verzekeraar van de risico's. “De klimaatverandering heeft impact op hoe wij onze verzekeringen kunnen inkopen.” [✍️ Martin Veldhuizen](#)

Ahold Delhaize heeft wereldwijd 54 miljoen klanten per week. Wat zijn jullie grootste risico's en hoe is de verzekeraar daarvan?

“Met zoveel klanten per week is het aantal aansprakelijkheidsclaims hoog. Het bedrag per schade valt in het algemeen mee, maar in de US zien we ook forse uitschieters. Ook hebben we daar te maken met hoge windstormrisico's. In België en Nederland zorgden de recentelijke overstromingen voor een fikse schadelast. De verhandelende verzekeringsmarkt heeft tot hogere retenties geleid en de aangeboden limieten staan onder druk. Maar tot nu toe slagen wij erin om de oplossingen binnen de verzekeringsmarkt te zoeken.”

Welke rol speelt duurzaamheid binnen Ahold Delhaize?

“Duurzaamheid is een integraal onderdeel van onze wereldwijde groeistrategie. Onze ambitie om beter eten bereikbaar te maken voor iedereen berust op vier pijlers: een gezondere leefstijl, minder voedselverspilling, beter verpakken en beter voor het klimaat. Met gerichte kpi's proberen we onze footprint te verminderen. Verder hebben we dit jaar een obligatielening uitgegeven, waarvan de rentevoet samenhangt met onze resultaten op duurzaamheid. Halen we bepaalde doelstellingen niet, dan betalen we een hogere rente. Halen we ze wel, dan krijgen we een rentekorting. We hebben al flinke stappen gezet, maar zijn er nog niet. We kunnen meer producten aanbieden met minder zout, suiker en vet, de hoeveelheid plastic verpakkingen verder terugdringen, minder voedsel verspillen, werken met efficiëntere koelinstallaties en bijvoorbeeld in alle winkels ledverlichting toepassen.”



Wat vragen jullie klanten op het gebied van duurzaamheid?

“De vraag naar verantwoorde, duurzame en regionale producten in ons assortiment wordt steeds groter. Ons aanbod gelukkig ook. Maar wij moeten constant de afweging maken tussen het duurzaamheidsbelang en een scherpe prijs, want onze klanten zijn ook prijsbewust. De klantwens vertalen wij door naar leveranciers. Wij stellen steeds meer eisen aan de impact van hun producten op het milieu om ervoor te zorgen dat de hele keten duurzamer wordt.”

Young professionals vragen zich in dit magazine af waarom groenten en fruit in plastic verpakt zijn en er sperziebonen uit Senegal in de supermarkt liggen.

“Het gebruik van plastic heeft meerdere kanten. Fruit en groente dat in plastic is verpakt, gaat langer mee. Dat leidt tot minder voedselverspilling en in termen van duurzaamheid is dat een plus. Bovendien hebben we als doelstelling om alleen plastic dat recyclebaar is, te gebruiken. Niettemin is het terugdringen van plastic een belangrijke doelstelling. Verder willen onze klanten het hele jaar door sperziebonen eten en bijvoorbeeld aardbeien met de kerstdagen. Van mij mag het aanbieden van seizoensgebonden producten actiever op de agenda gezet worden.”

Welk effect heeft jullie duurzaamheidsprogramma op de verzekeraar van nieuwe risico's?

“Onze initiatieven op het gebied van duurzaamheid geven geen grote obstakels. Willen we zonnepanelen verzekeren, dan lukt dat wel dankzij onze retenties, de omvang van ons brandcontract en de relatie die wij met onze verzekeraars hebben. We hebben ruim 7000 panden verzekerd. Dat voertuigen in Nederland steeds moeilijker te verzekeren zijn, stelt ons wél voor grote uitdagingen. Net als de klimaatverandering zelf. Het aantal hevige stormen en overstromingen neemt toe en die hebben impact op hoe wij in de toekomst onze verzekeringen kunnen inkopen. Gelukkig hebben wij de tools als onze 'insurance captives' om risico's inhouse te verzekeren of een hoger eigen risico te accepteren.”

Wat wil je verder nog kwijt?

“Mijn werkzame leven begon dertig jaar geleden op de Rotterdamse assurantiebeurs. Ik draag de VNAB daarom een warm hart toe.”

Maarten Liebrecht en Michiel Marzouk (Riskpoint)

De verzekeringsmarkt voor renewable energy kan de komende jaren ook in ons land flink verder groeien

Een nog relatief kleine markt, maar ook een niche die de potentie heeft om de komende jaren uit te groeien tot een heuse groeimarkt. Zo bestempelen Maarten Liebrecht en Michiel Marzouk, resp. Head of Renewables Benelux en Senior Underwriter Renewable Energy bij Riskpoint, de verzekeringsmarkt voor renewable energy. [✍️ Jan van Stigt Thans](#)

Als onderdeel van de Riskpoint Group, actief in tien landen met 140 medewerkers en goed voor een jaaromzet van €150 miljoen, is de MGA in ons land nu twee jaar actief. Het vierkoppige team in Amsterdam onder leiding van Maarten Liebrecht, de man van het eerste uur, houdt zich behalve met renewable energy-verzekeringen ook bezig met M&A-verzekeringen en Financial Lines/cyberverzekeringen. Maarten is sinds medio 2002 in de verzekeringsbranche werkzaam en heeft zich bij Praevenio, Delta Lloyd, RSA en MS Amlin altijd toegelegd op de segmenten engineering en renewable energy. Michiel is vijf jaar langer actief in de sector en werkte vooral in dezelfde segmenten bij A&A/Aon, Delta Lloyd en Nationale-Nederlanden. Beiden spreken van een vakmatig buitengewoon interessant segment. “Het is een sector die volop in beweging is, werkt aan innovatieve oplossingen die steeds geavanceerder worden, nieuwe risico's met zich meebrengen die om een adequate verzekeringsoplossing vragen en sterk maatschappelijk verantwoord bezig is. Het is bovenal een markt die van ons niet alleen kennis en interesse in de materie vraagt, maar ook voldoende creativiteit en innovativiteit verlangt om de vertaalslag te kunnen maken naar de polisvoorwaarden op maat. Kortom, never a dull moment.”

Markt van 20 miljard

Nederland is één van de landen die zich vanaf het eerste uur op de markt voor windenergie heeft gestort, al zijn 'we' op dat terrein inmiddels wel ingehaald door Denemarken. Mede daardoor heeft de verzekeringsmarkt in ons land zich op dat vlak ook relatief goed ontwikkeld. Hoewel het een ruwe raming betreft, schatten de beide 'M&M's' van Riskpoint dat de renewable energy-markt in Europa ongeveer €20 miljard bedraagt en dat de Nederlandse markt inmiddels goed is voor een omzet van zo'n €500 miljoen. Het gaat om de verzekering op een breed gebied: windenergie (turbines, generatoren), solar (zonnepanelen), geothermie (aardwarmte) en hydro. Behalve het bouw/constructie-risico wordt ook het transport, de bedrijfsschade (contingency business interruption) en het aansprakelijkheidsrisico verzekerd.

Tot de klanten behoren een breed scala aan bedrijven, waaronder onder meer de grote energiemaatschappijen, investeringsmaatschappijen, pensioenfondsen en olie- en gasproducerende bedrijven. “Vandaag de dag is elk bedrijf wel op de een of andere manier met de duurzaamheids- en energietransitie bezig en dat biedt de sector kansen”, benadrukt Maarten. “Al vraagt de noodzaak om mee te werken aan minder milieuvervuiling en CO2-uitstoot wel om een gedragsverandering”, vult collega Michiel aan.

Interessante markt

Beiden omschrijven de markt voor renewable energy-verzekeringen weliswaar als een kleine (niche)markt, “maar ook als een interessant segment met een behoorlijke kans op winstgevendheid”, benadrukt Maarten. “In de eerste plaats omdat we dit segment zien als een groeimarkt, aangezien dit onderwerp bij alle bedrijven op de agenda staat en eenieder hiermee aan de slag zal moeten gaan. Daarnaast valt het aantal directe materiële schades op onshore-gebied tot dusver mee. Maar als er zich een schade voordoet, zoals een kapot (gevaar) elektriciteitskabel, dan loopt dat in de regel snel in de papieren. Ook kan de financiële gevolgschade van uitval van windmolens groot zijn.”

Snelle ontwikkeling

Ook de markt voor renewable energy ontwikkelt zich snel en er dienen zich risico's aan die om aandacht vragen. Michiel somt er enkele op: de alsmaar groeiende omvang van windturbines met een veelvoud aan vermogen in vergelijking met de eerste modellen, het onderhoud, de opslag van batterijen (lithium), de komst van hydro- en biomassa installaties en vele andere. Gezien het bovenstaande ziet men bij Riskpoint de toekomst van de renewable energy-verzekeringsector positief in, zowel in ons land als daarbuiten. “De energietransitie houdt iedereen bezig, zorgt voor een groeiende aandacht en activiteit voor nieuwe energiebronnen en vraagt daardoor behalve om advies en begeleiding ook om een adequate afdekking van de risico's. Dat biedt ons als verzekeringsbranche dan ook volop kansen en mogelijkheden..



Maarten Liebrecht en Michiel Marzouk met op de achtergrond Windpark Zeewolde, het grootste Nederlandse windmolenpark op land bestaande uit in totaal 83 windmolens met Riskpoint als leidende verzekeraar.

