nummer 5 • 2015

de Register Expert

NIVRE

Nederlands Instituut Van Register Experts

In het nieuws

Ik denk dat u en ik het er over eens zijn dat wij als expertisebranche in het algemeen goed werk leveren. Niet voor niets blijven opdrachtgevers de zelfstandige bureaus inschakelen voor schade-expertises, toedrachtsonderzoeken, risicoanalyses en bouwkundige opnames. Daarnaast ben ik, zelfs zonder een gedegen marktonderzoek daarnaar te hebben uitgevoerd, ervan overtuigd dat ook het overgrote deel van de verzekerde particulieren en bedrijven te spreken is over de uitgevoerde werkzaamheden door NIVRE Register Experts.

Ik vertel u echter niets nieuws dat wij als expertisebranche daarmee niet vaak 'hét nieuws' halen. 'Geen nieuws is goed nieuws', wordt wel eens beweerd. En daar zit eerlijk gezegd wel een kern van waarheid in, want als onze sector, vaak als onderdeel van de verzekeringsbranche, wél de kolommen van de krant haalt of dat er aandacht wordt besteed in een radio- of TV-programma, dan is dat – helaas - meestal niet op een positieve manier. De recente uitzending van het consumentenprogramma Radar is daar een voorbeeld van. De daarin tot uiting komende onduidelijkheid over het recht op contra-expertise was voor ons als NIVRE aanleiding om onze visie hieromtrent nadrukkelijk naar buiten te brengen. Met primair als doel meer duidelijkheid te brengen omtrent het recht op contra-expertise dat gedupeerden hebben na schade. U treft onze reactie op de volgende pagina's aan.

Gezien het bovenstaande was ik des te verheugder bij het zien van een nieuwsbericht op de website van AM met als kop *'Compliment voor verzekeraars na hijskraanincident'*. Daarin gaf de voorzitter van het ingestelde noodfonds na het hijskraanincident in Alphen aan den Rijn de verzekeringsbranche – en daarmee in feite ook onze sector – een pluim voor het snel overmaken van schadebedragen aan gedupeerden. Dat is mede toe te schrijven aan de bijzondere, vernieuwende aanpak van de bij deze complexe schade betrokkenen expertisebureaus en hun opdrachtgevers. Daarbij werden het toedrachtonderzoek en het aansprakelijkheidsvraagstuk losgetrokken van de schadevaststelling en werden in een speciaal geformeerd projectteam de meer dan 200 schadeclaims verdeeld onder de betrokken bureaus. Daardoor konden nog voordat de schuldvraagdiscussie is afgerond, de eerste schadeclaims van gedupeerden worden beoordeeld en vergoed en zijn er inmiddels ook al voorschotten verstrekt, zoals u kunt lezen op de pagina's 36 t/m 39. Een prachtig voorbeeld van hoe innovatief en vernieuwend de schaderegelingsbranche kan zijn. Dat mag ook wel eens worden gezegd, nietwaar?

Henk Grootkerk
Directeur

Blok uw agenda:
NIVRE's Rendez Vous d'Expertise op 7 april 2016

De datum van het Rendez Vous d'Expertise voor 2016 is bekend. De jaarlijkse ontmoetingsbijeenkomst voor de ingeschrevenen in het NIVRE -Register en de relaties uit de verzekeringsbranche wordt volgend jaar gehouden op donderdag 7 april 2016. Het Rendez Vous zal wederom in het Beatrix Theater te Utrecht plaatsvinden. De 2016-editie zal een compleet andere invulling krijgen ten opzichte van die in de voorafgaande jaren. Er wordt door de organisatie nu al volop gewerkt aan een veelbelovend dynamisch programma.

De Register Expert is de officiële uitgave van het NIVRE (Stichting Nederlands Instituut van Register Experts).

Dit nummer is tot stand gekomen met medewerking van Jolanda Boogerd, Raphaël Drent, Astrid Oosthof en Jan van Stigt Thans.

NIVRE

De Register Expert

- nieuws
- meningen
- achtergronden
- bijeenkomsten

EXPERTISE

Bijzondere samenwerking tussen expertisebureaus in Alphen aan den Rijn

Het was maandagmiddag 3 augustus, even na vier uur. *Breaking news* op radio en TV, waarbij zelfs op de muziekzenders werd 'ingebroken'. De berichtgeving op de sociale media explodeerde en binnen enkele minuten werden de eerste foto's en filmpjes gedeeld. We hebben het natuurlijk over het hijskraanincident in Alphen aan den Rijn. Het voorval hield de gemoederen in de media wekenlang bezig. Ook voor de expertisebranche zou 'Alphen' wel eens de geschiedenisboeken kunnen ingaan vanwege de zeer bijzondere aanpak van de calamiteit.

(PE)BIJEENKOMST

Automotive experts maakten kennis met e-bikes

Wie had ooit gedacht dat er voor de *automotive* NIVRE Register-Experts een (PE) bijeenkomst zou worden georganiseerd over de ontwikkeling van elektrische fietsen (e-bikes)? En dat zij daar bovendien massaal op zouden afkomen? Toch is dat voor velen ondenkbare inmiddels realiteit geworden. Op 8 en 14 oktober jl. stonden in Nuland en Leusden twee lezingen op het programma met als titel 'Blik op de weg met e-bikes', waarvoor meer dan 175 ingeschrevenen in het NIVRE-Register van de branchegroep Motorvoertuigen zich hadden aangemeld.

BIJZONDERE EXPERTISE

Elke verholpen vervuiling geeft telkens weer een enorme voldoening

Eenmaal aan het woord over zijn werk is ing. Peter van Dijk, milieuschade-expert binnen het Major Complex Loss (MCL)-team van Cunningham Lindsey vrijwel niet meer te stoppen. Tijdens het interview onder lunchtijd blijft zelfs zijn broodje onaangeroerd en gunt hij zich slechts af en toe de tijd voor een slokje van zijn melk. Meer dan een uur lang praat hij gedreven, enthousiast, vol passie en op liefdevolle wijze over het expertisevak.

OPLEIDING

Opleidingseisen branchegroep Aansprakelijkheid/Technische Varia vernieuwd

Het branchebestuur Aansprakelijkheid/Technische Varia heeft zich de afgelopen tijd volop beziggehouden met de nieuwe invulling van het pakket aan opleidingen waaraan experts in deze segmenten dienen te voldoen om in aanmerking te komen voor inschrijving in het NIVRE Register. De aanleiding voor de aanpassingen van het bestaande opleidingsaanbod was drieledig.

(On)Duidelijkheid over contra-expertise

Het recht op contra-expertise. Het is een onderwerp dat van tijd tot tijd de gemoederen binnen en buiten de verzekerings- en schaderegelingsbranche bezighoudt. Recentelijk nog naar aanleiding van een TV-uitzending van het consumentenprogramma Radar. Zowel de uitzending zelf als de hieruit voortvloeiende reacties in de diverse media maakten andermaal duidelijk dat er veel onduidelijkheid bestaat over het recht op contra-expertise. De gedragscode die is ingesteld door het NIVRE geeft al richtlijnen in dit kader. Het bestuur van het NIVRE pakt de actualiteit graag op om het onderwerp in deze uitgave van De Register Expert nogmaals van zijn visie te voorzien.

Contra-expertise is voornamelijk aan de orde bij *property*, dus bij brand-, auto- en scheepsverzekeringen en bij al deze categorieën verschillen de voorwaarden.

Brandschade-expertises

In de polisvoorwaarden van vrijwel alle brandverzekeringen staat vermeld dat een verzekerde bij schade recht heeft op benoeming van een eigen (contra) expert. In de meeste brandpolissen staat daarnaast dat de kosten van deze contra-expert voor rekening komen van de verzekeraar, waarbij doorgaans een maximering geldt tot de hoogte van de kosten in rekening gebracht door de expert van de verzekeraar. Door verzekeraars zijn met de door hen ingeschakelde expertise vaak tariefafspraken overeengekomen. Met name bij kleinere schaden zijn de dossiertarieven dan zo laag dat de kosten van de contra-expert al snel hoger uitvallen. Dit wordt vaak als oneerlijk beschouwd maar is een realiteit die vooraf duidelijk moet zijn voor de verzekerde. Een complicerende factor daarbij is dat veel verzekeraars de door hen ingeschakelde experts niet toestaan om met de contra-expert te overleggen over het te rekenen tarief. Zo ontstaat in veel gevallen pas achteraf duidelijkheid over de omvang van de meerkosten voor verzekerde.

Deze meerkosten komen dus in principe voor rekening van de verzekerde. Doch indien in de polis niets over deze maximering staat, dan geldt de wet als grondslag en op basis daarvan dient de verzekeraar 'alle naar redelijkheid gemaakte expertisekosten' te vergoeden in die situaties waarin door de contra-expert een ander licht op de schadeomvang is ontstaan en het schadebedrag hoger wordt vastgesteld.

Het NIVRE vindt met name van belang dat een gedupeerde in alle situaties tijdig gewezen moet worden op zijn rechten vanuit de polis en/of vanuit de wet. Dit geeft de gedupeerde vanaf het begin duidelijkheid over zijn formele rechten en de financiële reikwijdte om deze uit te oefenen. Uiteraard spelen verzekeraars als contractpartij en de verzekeringsmakelaar als intermediair een primaire rol, maar het NIVRE acht het van belang dat ook de expert haar rol in deze openheid in informatieverstrekking speelt.

Als NIVRE onderschrijven wij uiteraard het recht op contra-expertise. Daarom ook staat binnen de eigen gedragsregels van het NIVRE, de Gedragscode, nadrukkelijk vermeld dat de ingeschreven NIVRE Register Experts gedupeerden/verzekerden bij een schade die onder de brandpolis valt moeten wijzen op hun recht op een eigen expert (contra) en op de (mogelijke) grenzen die aan de financiële vergoeding van de verzekeraar zitten.

Als NIVRE kennen we geen signalen die er op wijzen dat dit structureel niet gebeurt. In beweringen in de media, die ons veelal zonder de nodige onderbouwing worden gepresenteerd, herkennen wij ons als NIVRE dan ook niet. Overigens is een belangrijk deel van de in de brandmarkt opererende contra-experts ook ingeschreven in het NIVRE Register. Voor hen gelden derhalve dezelfde kwaliteits- en toelatingseisen en gedragsregels als voor de overige NIVRE Register-Experts.

Autoschade-expertise

De situatie bij autoschades is iets anders dan bij een schadeclaim op de brandverzekering. In de polisvoorwaarden van de autoverzekering staat namelijk niets over het recht op een contra-expert. Wel kan een belanghebbende partij wanneer hij niet tot overeenstemming kan komen met (de expert van) de verzekeraar – bijvoorbeeld over de waarde/omvang van de schade, oorzaak of de herstelprocedure – besluiten om voor eigen kosten een eigen expert in te schakelen. Komen beide experts er samen niet uit, dan wordt gezamenlijk een derde expert (arbiter) benoemd wiens uitspraak bindend is. De (eventuele) financiële vergoeding voor de gemaakte kosten kan per verzekeraar anders geregeld zijn. Overigens komt daar de inschakeling van een contra-expert minder vaak voor; naar schatting ongeveer 500 keer op jaarbasis en dan in verreweg de meeste gevallen bij een meningsverschil over de vastgestelde waardevermindering bij *total loss* en minder vaak over de omvang van de herstelkosten of oorzaak.

Om duidelijkheid te verschaffen in de te volgen procedure voor contra-expertises bij motorvoertuigen heeft het NIVRE de Richtlijn Contra-expertises en bindend advies opgesteld, die dient als norm voor schade-experts in motorvoertuigen.

Scheepvaart en Techniek

'Scheepvaart en Techniek' zit voor wat betreft 'contra-expertise' als het ware een beetje tussen 'brand' en 'auto' in. Bij pleziervaartuigschades geldt net als bij de brandverzekering eveneens het recht op een contra-expert voor maximaal hetzelfde bedrag als de verzekeraar kwijt is aan de kosten van de eigen expert. Bij schades in de binnen- en zeevaart geldt dit recht niet. ●

De bijzondere samenwerking tussen expertisebureaus in Alphen aan den Rijn

Het was maandagmiddag 3 augustus, even na vier uur. Breaking news op radio en TV, waarbij zelfs op de muziekzenders werd 'ingebroken'. De berichtgeving op de sociale media explodeerde en binnen enkele minuten werden de eerste foto's en filmpjes gedeeld. We hebben het natuurlijk over het hijskraanincident in Alphen aan den Rijn. Tijdens het terugplaatsen van de Julianabrug vielen twee mobiele telescoopkranen met het brugdek in de 'takels' om en kwamen terecht op een aantal omliggende woningpanden. Het voorval hield de gemoederen in de media wekenlang bezig. Ook voor de expertisebranche zou 'Alphen' wel eens de geschiedenisboeken kunnen ingaan vanwege de zeer bijzondere aanpak van de calamiteit. Om alle betrokken partijen/benadeelden zo snel en goed mogelijk bij te staan, sloegen de door de (CAR- en aansprakelijkheids)verzekeraars van de bij de bouw betrokken partijen ingeschakelde expertisebureaus op verzoek de handen ineen en formeerden een projectteam waarin de meer dan 200 schadeclaims werden verdeeld. Dat was nog niet eerder gebeurd. Nog voordat de schuldvraagdiscussie is afgerond, zijn inmiddels de eerste schadeclaims van gedupeerden beoordeeld en zijn er voorschotten verstrekt. "Dat is goed voor de kwaliteit van ons werk, goed voor het imago van de verzekeringsmarkt en goed voor de gedupeerden. Het initiatief is zeker voor herhaling vatbaar", aldus de betrokken NIVRE Register-Experts.

De experts praten de werkzaamheden door op de schadelocatie in Alphen aan den Rijn: v.l..n.r Cees van Scherpenzeel, Leendert van Geest, Gerrit Taal, Sander van Amelsvoort, Eric van den Bos en Herman van Velsen.

Zonder op de inhoudelijke kant van de schade in te gaan – zowel het onderzoek naar de toedracht als de schaderegeling van de vele schadeclaims is nog in volle gang – spreken we met vier NIVRE Register-Experts van de betrokken expertisebureaus. Dat zijn Gerrit Taal, directeur Vanderwal & Joosten, die optreedt namens de verzekeraar van de Gemeente Alphen aan den Rijn; Erik van den Bos, expert in het Major Complex Loss-team van Cunningham Lindsey, die is ingeschakeld door de werkmateriaalverzekeraar van het betrokken kraanbedrijf voor wat betreft het aansprakelijkheidsdeel van de schadeclaim (het cascodeel wordt verzorgd door de vaste expert Juan Christoffels van Verweij & Hoebee); Cees van Scherpenzeel, aansprakelijkheidsexpert en lid van de maatschap bij Lengkeek, Laarman & De Hosson, die optreedt namens de aansprakelijkheidsverzekeraar van één van de twee bedrijven binnen de aannemerscombinatie; Herman van Velsen, schade-expert en vestigingsmanager bij BosBoon Expertise in Amsterdam, die is ingeschakeld door de andere aannemer in de bouwcombinatie. Ook Sander van Amelsvoort (Vanderwal & Joosten) en Herman van der Bos (BosBoon Expertise) maken deel uit van het projectteam.

Vakmatig buitengewoon interessant

De vier NIVRE Register-Experts bestempelen de schade in Alphen aan den Rijn ieder voor zich als 'vakmatig buitengewoon interessant'. "Het is niet de grootste schade waarmee ik ooit te maken heb gehad, maar de combinatie van een groot aantal facetten maakt dit schadedossier extra bijzonder", verwoordt Erik van den Bos aller mening. Zij wijzen daarbij onder meer op het unieke karakter van de schade, de omvang, de verschillende verzekeringsaspecten (opstal/inboedel, bedrijfsschade, CAR, aansprakelijkheid) en de complexiteit van het schadedossier, zowel vaktechnisch als de veelheid van contractpartijen met allemaal hun eigen belangen: de gemeente Alphen aan den Rijn, de verschillende verzekeraars, de beide aannemers, het kraanbedrijf, de pontonleverancier en *last but not least* de vele gedupeerden. Er zijn inmiddels al meer dan 200 schadeclaims ingediend. Wat dit schadedossier volgens hen extra bijzonder maakt, is de enorme media-aandacht en grote publieke belangstelling.

Unieke aanpak

Bij vergelijkbare omvangrijke en complexe schades is het gebruikelijk dat elke expert afzonderlijk de werkzaamheden

verricht voor de verzekeraar of andere opdrachtgever die hem of haar inschakelt. Daarbij lopen het toedrachtonderzoek en aansprakelijkheidsvraagstuk aan de ene kant en de schadevaststelling aan de andere kant door elkaar heen. Bij de schade in Alphen aan den Rijn is ervoor gekozen deze zaken van elkaar los te trekken.

Over het hoe en waarom van deze afwijkende keuze zegt Gerrit Taal, die de expertisewerkzaamheden coördineert: "Het was de wens van de gemeente en van onze opdrachtgevers om de gedupeerden zo snel en goed mogelijk van dienst te zijn bij de afwikkeling van de schade. Vanwege de te verwachten hoeveelheid claims hebben wij gekozen voor een projectteam waarin de schade-experts zijn vertegenwoordigd van de verzekeraars van de voornaamste bij het project betrokken partijen. Als Vanderwal & Joosten dragen wij zorg voor de centrale registratie, administratieve verwerking en dossiervorming van alle schadeclaims via een speciaal hiervoor opgezet *portal* en fungeren hiervoor als centraal aanspreekpunt. Vervolgens verdelen we de expertisewerkzaamheden onder de vier bureaus om zo de hoeveelheid claims – inmiddels meer dan 200 – zo snel en goed mogelijk te kunnen afwikkelen. Om de werkzaamheden goed te kunnen monitoren voeren de experts van de vier bureaus regelmatig overleg, waarbij zowel de inhoud van het verrichte expertisewerk als de voortgang worden besproken."

Volgens de vier is er echt sprake van een unicum. Zij lopen ieder voor zich inmiddels al een flink aantal jaren mee in het expertisemetier, maar geen van allen heeft ooit een dergelijke gezamenlijke aanpak meegemaakt. Dat al onze opdrachtgevers hiermee hebben ingestemd, maakt het volgens hen extra bijzonder. "Ik denk dan ook dat je kunt spreken van een *switch* in de attitude van verzekeraars", aldus Taal. Van den Bos zegt persoonlijk blij te zijn bij deze noviteit betrokken te zijn.

Voordelen

Ook op de vraag wat de voordelen zijn van de gezamenlijk aanpak van de schadeclaims zijn de vier NIVRE Register-Experts vrij unaniem gestemd. Van Scherpenzeel verwoordt het als volgt: "Een slagvaardiger en pro-actief optreden naar gedupeerden toe met één aanspreekpunt, een vroegtijdige afstemming van schadebedragen en niet te vergeten voor opdrachtgevers een proces- en kostenefficiëntere aanpak doordat weinig dubbel werk wordt gedaan." Ook Taal wijst op het PR-aspect. "We tonen hiermee aan dat we als experts werkend bij verschillende bureaus goed en eendrachtig kunnen optreden bij grote en complexe schades, waardoor de schadeafhandeling niet alleen sneller kan geschieden maar ook tegen lagere kosten. Zo laten we onze opdrachtgevers zien dat we met hen meedenken en dat ze op ons kunnen rekenen."

Volgens Van Velsen werkt die centrale aanpak en informatieverzameling ook voordelig richting opdrachtgevers. "De winst zit zowel in de tijdwinst, een snellere service als *last but not least* een behoorlijke besparing op de totale expertisekosten. Immers, waar doorgaans alle betrokken experts ieder voor de eigen opdrachtgever op pad gaan worden alle expertisewerkzaamheden nu onder elkaar verdeeld. Dat voorkomt dubbel- en zelfs driedubbel werk." Van den Bos wijst daarnaast vooral op het klantvriendelijke karakter van de samenwerking. "Voor gedupeerden geldt het voordeel dat ze met slechts één expert te maken krijgen. Hoewel de aansprakelijkheidsdiscussie nog in volle gang is, zijn bovendien de eerste voorschotten aan gedupeerden verstrekt en zelfs de eerste schadeclaims uitgekeerd. Dat is goed voor het aanzien van de gehele verzekeringsbranche."

Verder is de pro-actieve aanpak van de opstal- en inboedelschaden van de gedupeerden bijzonder. In beginsel zullen opstal- en inboedelverzekeraars primair de schade zelf afwikkelen, waarna ze zich wenden tot de aansprakelijke partij(en) voor het regres. Nu is dit niet anders, behalve dat het expertteam nu al uitvoerig overleg voert met de opstal- en inboedelexperts en participeert in de schadevaststelling. Op deze manier zijn de schadebedragen al in een vroeg stadium afgestemd en bekend bij verzekeraars en ontstaat, in geval van regres, geen onduidelijkheid over schadebedragen en vertraging in de afhandeling ervan. Ook de betrokken opstal- en inboedelexperts zijn hierover enthousiast.

Aandachtspunten

Desalniettemin onderkennen de vier dat er bij een dergelijke nieuwe samenwerking ook de nodige knel- en aandachtspunten zijn. Van Velsen en Van den Bos noemen als voorwaarde voor succes dat er sprake moet zijn van een zekere synchronisatie, uniformiteit en eenduidigheid in de aanpak en werkwijze bij de schadeafwikkeling. "Dat vraagt volgens hen om een goede afstemming vooraf en uiteraard om vertrouwen in elkaars deskundigheid en integriteit." Van Scherpenzeel wijst daarnaast op het belang van een goede registratie en administratieve verwerking van de schadeclaims. "Zeker bij een hoeveelheid als in dit dossier: meer dan 200 claims."

Taal wijst daarnaast op de verschillende belangen van alle partijen als knel- en aandachtspunt. "De diverse belangen kunnen nu eenmaal anders zijn dan de technische agenda. Als experts hebben we daar geen enkele invloed op, maar we hebben er met z'n allen wel mee te maken en zullen dan ook mee moeten laveren met de ontwikkelingen', aldus Taal, die verder het *commitment* van de opdrachtgevers als essentiële voorwaarde voor de gezamenlijke aanpak noemt. "Zij moeten immers akkoord gaan met de aanpak en zich, afgezien van de schuld- en aansprakelijkheidsvraag, vooraf conformeren aan de door ons vastgestelde schadeomvang."

Lering

Welke lering valt er te trekken uit de unieke, gezamenlijke aanpak van de expertisebureaus bij de schade in Alphen aan den Rijn? Volgens Van Velsen is het daarvoor eigenlijk nog te vroeg. "Immers, het schadedossier loopt nog. Wat voor mij inmiddels wel duidelijk is geworden, dat het opdrachtgevers voordelen biedt om, zoals wij hebben gedaan in onze aanpak, de schade leidend te laten zijn: in de vorm van tijdwinst, lagere kosten en een hogere klanttevredenheid." Van den Bos noemt als belangrijke les het uit elkaar trekken van enerzijds het toedrachtonderzoek en de schuldvraagdiscussie en anderzijds de schadeafwikkeling voor gedupeerden. "Dat is een *eye-opener* voor zowel experts als opdrachtgevers."

Van Scherpenzeel sluit zich daarbij aan. "Deze aanpak toont aan dat we door de samenwerking gedupeerden beter en sneller kunnen helpen tegen bovendien lagere expertisekosten voor verzekeraars en andere opdrachtgevers. Dat is goed voor het aanzien van de expertisebranche en zelfs voor de gehele verzekeringsbranche." Taal noemt als belangrijkste les: "Dat we als experts, ondanks de verschillende partijen die we vertegenwoordigen met allen hun eigen belangen, in staat zijn bij soortgelijke complexe en omvangrijke schades goed samen te werken en onze kennis, ervaring en mankracht met elkaar te delen. Voorwaarde is dat je je hiervoor als bureaus moet openstellen en bereid moet zijn de concurrentiegedachte opzij te zetten."

Kortom, wie de vier NIVRE Register-Experts hoort praten over de 'Alphense aanpak' kan niet anders concluderen dat deze werkwijze in hun ogen tot nu toe succesvol verloopt en zeker voor herhaling vatbaar is. ●

Automotive experts maakten kennis met e-bikes

Wim Jonker (links) en Ruud Goettsch tonen twee elektrische fietsmodellen. "Op termijn wordt alles elektrisch."

Wie had ooit gedacht dat er voor de automotive NIVRE Register-Experts een (PE) bijeenkomst zou worden georganiseerd over de ontwikkeling van elektrische fietsen (e-bikes)? En dat zij daar bovendien massaal op af zouden komen? Toch is dit ondenkbare voor velen inmiddels realiteit geworden. Op 8 en 14 oktober jl. stonden in Nuland en Leusden twee lezingen op het programma met als titel 'Blik op de weg met e-bikes', waarvoor meer dan 175 ingeschrevenen in het NIVRE-Register van de branchegroep Motorvoertuigen zich hadden aangemeld. De belangstelling voor dit onderwerp bleek ook uit de tientallen vragen, die zowel vooraf als tijdens de beide sessies vanuit de zaal aan de beide inleiders van het E-bike Service Center (EBSC) werden gesteld. Mede daardoor liep de eerste sessie zelfs fors uit en konden de aanwezigen na half elf naar huiswaarts keren. Met de auto, dat weer wel.

De snel opkomende markt voor elektrische fietsen, de veelheid van merken en modellen en de specifieke technische kenmerken ervan werden belicht en toegelicht door twee sprekers van het EBSC: manager Ruud Goettsch en Wim Jonker, verantwoordelijk voor de training van medewerkers en de communicatie met de dealers. Het EBSC fungeert vanuit de hoofdvestiging Apeldoorn als *helpdesk-callcenter* en verzorgt de technische ondersteuning (training, informatievoorziening en levering van serviceonderdelen) voor de in totaal 4.500 dealers in 15 Europese landen. Het gaat daarbij in totaal om op meer dan 700.000 *e-bikes* van de merken Batavus, Koga, Sparta, Ghost en Lapierre. Het productiebedrijf is gevestigd in Heerenveen. EBSC is een afdeling van Accell Nederland, dat deel uitmaakt van de Accell Group. De onderneming is wereldwijd actief in het midden- en hoge segment van de fietsenmarkt en de markt voor fietsonderdelen en -accessoires en is in Europa marktleider in elektrische fietsen.

Groeimarkt

Dat de markt voor elektrische fietsen een groeimarkt is, was de meeste aanwezigen wel bekend. Goettsch bevestigde dat met keiharde (verkoop)cijfers. Rond 2003 kwamen in ons land de eerste *e-bikes* op de markt. In 2006 werden iets minder dan 50.000 nieuwe elektrische fietsen verkocht; drie jaar later waren dat er 150.000 en weer drie jaar later (in 2012) een kleine 170.000. Vorig jaar overschreed het aantal verkopen voor het eerst de 200.000-grens (223.000), een groei van 16,1% ten opzichte van 2013 en goed voor ruim een vijfde (21,2%) van de totale fietsverkoop in ons land (1,05 miljoen nieuwe rijwielen) in dat jaar. Hiermee was een omzet gemoeid van 886 miljoen euro. Volgens dezelfde bronnen van RAI/BOVAG en GFK wordt voor dit jaar een verdere verkoopstijging verwacht naar 265.000 *e-bikes*, een omzetgroei met 26,5% en een marktaandeel in de nieuwe verkoop van 25%. De gemiddelde prijs van een elektrische fiets komt dit jaar uit op ongeveer 2.065 euro.

De EBSC-manager vertelde zijn aandachtig gehoor dat de elektrische fiets, die aanvankelijk vooral werd verkocht aan 65-plussers die hiermee hun mobiliteit wilden verbeteren, geleidelijk aan ook meer andere, jongere doelgroepen aanspreekt. 55-plussers kopen *e-bikes* vooral uit oogpunt van plezier en comfort, forenzen als alternatief voor stads- en woon-werkverkeer en jongeren tot 30 jaar zien hierin een alternatief voor een brommer of scooter. Daar waar in de periode 2008-2014 het aandeel 65-plussers onder de kopers van *e-bikes* terugliep van 34% naar 18%, steeg het aandeel *e-bikers* bij alle overige leeftijdscategorieën. De meeste elektrische fietsen worden nu verkocht aan 31- tot 55-jarigen: 41% (was 30%), gevolgd door 56- tot 65-jarigen (34%/33%) en jongeren tot 30 jaar (7% /3%).

Wet- en regelgeving

Goettsch stond verder stil bij de op stapel staande nieuwe wet- en regelgeving voor elektrische fietsen. "Een *e-bike* die niet harder kan dan 25 km/uur wordt momenteel gelijk gesteld aan de fiets en hiervoor gelden geen wettelijke leeftijds- of andere verplichtingen. *E-bikes* die autonoom (zonder mee te trappen) tot 20 km/h ondersteunen en met meetrappen tot 45 km/h, vallen op dit moment in Nederland onder de snorfietsen, dus met blauw kenteken, verzekeringsplicht en rijbewijsplicht voor de tenminste 16 jaar oude bestuurder. Vanaf 2017 wordt dat op grond van een nieuwe Europese richtlijn, waarin deze categorie specifiek wordt benoemd, anders voor deze groep zogeheten S-pedelec fietsen, die een snelheid tot 45 km/uur kunnen halen. Die worden straks Europees ook gezien als voertuig met de daarbij behorende verplichtingen zoals WAM en rijbewijsplicht.Daarnaast zal ook een helmplicht gelden. Voor dat laatste wordt momenteel gedacht aan de huidige bromfietshelm, maar de fietsbranche is bang dat dit de verkoop van *e-bikes* zal doen dalen en probeert een ander, meer luchtiger type helm goedgekeurd te krijgen. Deze *e-bikes* zullen dan worden voorzien van een geel kentekenplaatje. Ook komen er allerlei (veiligheids- en productie)standaards en richtlijnen voor diverse fietsonderdelen, zoals bijv. batterijen", aldus de EBSC-manager, volgens wie van de in 2013 geïntroduceerde S-Pedelecs er in 2014 2.178 stuks zijn verkocht en alleen al in het eerste kwartaal van dit jaar 1.036.

Variëteiten in model en componenten

Goettsch en Jonker benadrukten in hun verhaal dat *e-bikes* inmiddels voor elke leeftijd interessant zijn, hetgeen vraagt om modelvariëteit. En die zijn er volgens de twee dan ook volop. Zo waren er vorig jaar reeds een kleine dertig merken op de markt met in totaal zo'n 325 modellen, met allen hun specifieke kenmerken en verschillende onderdelen en prijsklassen. "Er is al een elektrische fiets te koop van 999 euro en de duurste kost enkele duizenden euro", vertelde laatstgenoemde, volgens wie de variëteiten behalve in vorm en design onder meer zitten in de kwaliteit en plaats van de aandrijfsystemen – voor, midden of achter - het vermogen en de plaats van het accu (batterij)pakket, de elektronische schakelsystemen en de vormgeving en mogelijkheden van de *displays*.

Aansluitend vertelde Jonker de aanwezige *automotive* experts het een en ander over de technische werking van elektrische fietsen, waaronder de werking van het aandrijfsysteem en de rol van de *controller* en de rotatie-, trapkracht- en koppelsensor in het geheel. Ook stond hij uitvoerig stil bij de verschillen in werkwijze van de diverse aandrijfsystemen en de voor- en nadelen van de aandrijvingsmotoren die in het voorwiel, in het midden of in het achterwiel van de fiets zijn geplaatst. Verder belichtte hij de technische werking en specifieke eigenschappen van de verschillende elektronische schakelsystemen, van de systeembedieningsdisplays, de *controller*, de diverse sensoren en die van het batterij management systeem. Daarnaast ging hij in op de accupakketten met hun verschillende vormen en capaciteit, waarbij hij de aanwezige nadrukkelijk wees op de gevaarlijke stof die in de 'Li-ion'-accu's zit. "Die mogen in feite alleen in de batterijhouder aan de fiets worden vervoerd, want bij los vervoer wordt er in principe gehandeld in strijd met de wet op het vervoer van gevaarlijke stoffen", aldus de EBCS-trainer, die op een vraag over de gevolgen bij schade opmerkte dat beschadigingen mede met het oog op garantiebepalingen in principe niet voor reparatie maar voor vervanging in aanmerking komen.

Behalve de opkomst van de S-pedelec noemen Goettsch en Jonker als trends de elektrische mountainbike, werkend op dezelfde aandrijfsystemen voor pedelecs, die bijzonder populair zijn in de heuvelachtige alpenlanden en in Groot-Brittannië. Ook kondigden zij 'het eind van de gewone fiets aan'. "Op termijn wordt alles elektrisch. Waarom zou je moeilijk doen als het makkelijk kan." ●

Milieuschade-expert Peter van Dijk:

Elke verholpen vervuiling geeft telkens weer een enorme voldoening

Eenmaal aan het woord over zijn werk is ing. Peter van Dijk, milieuschade-expert binnen het Major & Complex Loss (MCL)-team van Cunningham Lindsey vrijwel niet meer te stoppen. Tijdens het interview onder lunchtijd blijft zelfs zijn broodje onaangeroerd en gunt hij zich slechts af en toe de tijd voor een slokje van zijn melk. Meer dan een uur lang praat hij gedreven, enthousiast , vol passie en op liefdevolle wijze over het expertisevak. Een metier dat hij als net afgestudeerde HTS-er Chemische Technologie niet kende, waarin hij 32 jaar geleden bij toeval terecht is gekomen en daarna nooit meer iets anders heeft gedaan. "Je hebt als expert tot op zekere hoogte alle vrijheid om je tijd en werk zelf in te delen en daarbij je eigen weg uit te stippelen."

Peter van Dijk: "De veranderingen in ons vak zijn legio. De genoemde wet- en regelgeving is daar één van, maar ook de opstelling van betrokken partijen is gewijzigd. Mede door de vaak grote financiële belangen zijn de onderlinge verhoudingen harder en zakelijker geworden en wordt er door alle betrokkenen van ons verwacht dat we steeds sneller met onze bevindingen komen."

Van Dijk's vader werkte bij de Shell. De liefde voor olie, benzine en andere chemicaliën is hem derhalve als het ware met de paplepel ingegoten. Dat de jonge Peter uiteindelijk voor de studie HTS Chemie Technologie koos, was dan op zich ook niet echt verrassend te noemen. Hij deed daarbij de applicatie milieukunde, een onderwerp dat in de jaren '70 in de kinderschoenen stond. "Ik heb daar geen moment spijt van gehad", aldus de man, die toen niet kon bevroeden dat hij de rest van zijn leven als milieuschade-expert zou gaan werken. "Ik wist niet eens dat dit vak bestond, maar kwam daar bij toeval in terecht – bij Takkenberg Groot – en ben nooit meer weggegaan. Ik ben zelfs al die tijd bij dezelfde werkgever werkzaam geweest, al heeft die in de loop der jaren wel geregeld een andere naam gekregen."

Eén van de weinige specialisten

Van Dijk is in de loop der jaren uitgegroeid tot een van de weinige milieuschade-experts in ons land, die op de vingers van twee, hooguit drie handen te tellen zijn. "Ik denk dat ik zelfs de enige expert ben die zich *fulltime* met milieu- en contaminatieschades bezighoudt; de anderen zijn daarnaast ook actief met andere expertisewerkzaamheden. Mijn eerste opdracht betrof de roemruchte bodemverontreiniging in Lekkerkerk. Daarnaast heb ik in mijn beginjaren veel

lekkageschades bekeken bij tankstations, vervuilingen die vaak ontstonden door lekke leidingen of ondergrondse tanks en bij het (over)vullen van de tanks met aardolieproducten. In die tijd hadden tankstations geen vloeistofdichte vloeren en gecertificeerde tanks voorzien van een overvulbeveiliging, waardoor benzine en olie vaker in de bodem terecht kwamen."

Desgevraagd geeft Van Dijk aan dat hij op jaarbasis een honderdtal grotere en kleinere milieuschades behandelt. "Het gaat in de meeste gevallen om schadeclaims rond de twee ton met af en toe een uitschieter van enkele miljoenen euro. De laatste tijd hebben asbestschades de overhand, een vervuiling die vrijkomt na brand, storm of sloopwerkzaamheden. Het aantal daarvan neemt de laatste jaren fors toe. Daarnaast ben ik ongeveer een derde van mijn tijd bezig met lekkages van olie, benzine en andere chemicaliën uit tank- en overige vrachtauto's die om wat voor reden dan ook op hun kant zijn gegaan. Daarnaast heeft één op de tien expertiseopdrachten te maken met milieuschades als gevolg van lekkages of vulfouten in ondergrondse tanks."

Milieuschade in de Rotterdamse haven

Kennis en werkervaring

Wat vraagt dit werk van een expert? Van Dijk antwoordt: "In de eerste plaats natuurlijk kennis van zaken. Een milieukundige opleiding is een eerste vereiste. Daarnaast is het een pre dat je enkele jaren werkervaring op dit vakgebied hebt, bijvoorbeeld bij een aannemer of een bodemonderzoeksbureau. Door mijn (voor)opleiding en jarenlange ervaring word ik geregeld als een soort consultant bij milieuschades betrokken voor het mede opstellen van een plan van aanpak teneinde de ontstane vervuiling zo goed mogelijk te verhelpen tegen zo laag mogelijke kosten."

Hoe belangrijk die kennis van zaken is, wordt geregeld duidelijk in de praktijk, maakt Van Dijk duidelijk. "Neem asbest, daarover bestaan de nodige voordelen. Het is makkelijk te verwerken en bestand tegen brand. In de jaren '90 is het gebruik van asbest verboden, maar het komt nog regelmatig voor in gebouwen en ook oude schuren zijn voorzien van asbesthoudendende platen. Bij een vervuiling willen de betrokken vertegenwoordigers van gemeenten en andere overheidsinstellingen het liefst dat het betrokken gebied volledig wordt ontgraven, hetgeen vaak de beste maar ook een kostbare oplossing is. In veel gevallen zijn daarvoor veel goedkopere alternatieven voor handen, zoals *handpicking*. Het valt echter niet altijd mee om, vaak samen met een gespecialiseerd asbestinventarisatiebureau, de betreffende ambtenaren daarvan te overtuigen. Voor alle duidelijkheid, we zijn niet roomser dan de paus. Wat gesaneerd moet worden, moet ook daadwerkelijk worden opgeruimd. Het kan echter vaak op andere, goedkopere manieren."

Wet- en regelgeving

In zijn werk van alledag heeft Van Dijk direct te maken met de wet- en regelgeving op milieugebied. "De eisen zijn in de loop der jaren fors aangescherpt. Zo hebben we in Nederland te maken met de Wet Bodemsanering en op Europees niveau met de Europese Richtlijn 2004, die drie jaar later in ons land van kracht werd. Op grond daarvan wordt bij overtreding niet alleen een boete opgelegd, maar dient de vervuiler ook zorg te dragen dat de aangetaste fauna en flora (habitat) weer volledig wordt teruggebracht in de oorspronkelijke staat van vóór de calamiteit."

Hij geeft een voorbeeld. "Bij de aanleg van een elektriciteitskabel tussen het vasteland en het Duitse Waddeneiland Borkum, waarbij voor de boormachine gebruik werd gemaakt van bentoniet als glijmiddel, was in het bestek opgenomen dat wanneer er onverhoopt een 'paddestoel aan bentoniet' boven het maaiveld zou uitkomen een boete zou worden opgelegd van een bepaald bedrag per vierkante meter. Daarnaast is het opruimen van de vervuiling op het wad buitengewoon lastig. Wij hebben door onze aanpak de schadelast voor onze opdrachtgever, tegen wie een claim van meer dan een miljoen euro was opgelegd, weten terug te brengen, tot enkele tonnen."

Het vliegtuig van Turkish Airlines na de crash

Werk is veranderd

U loopt nu al ruim 30 jaar rond in de wereld van milieuschades. In hoeverre is uw werk in de loop der jaren veranderd? De veranderingen zijn volgens CL's milieuschade-expert legio. "De reeds genoemde wet- en regelgeving is daar één van, maar ook de opstelling van betrokken partijen is gewijzigd. Mede door de vaak grote financiële belangen zijn de onderlinge verhoudingen harder en zakelijker geworden en wordt er door alle betrokkenen van ons verwacht dat we steeds sneller met onze bevindingen komen. Ik heb de tijd nog meegemaakt van de telex. Verder werden door typisten op een elektrische typemachine onze per dictafoon ingesproken expertiserapporten uitgewerkt, waarna het rapport per post naar de klant werd toegestuurd. Dat is uiteraard niet meer van deze tijd, maar de verwachtingen aan ons adres schieten mijns inziens soms wat door. In de huidige tijd van internet en email wil men bij wijze van spreken 'gisteren' het rapport al in huis hebben. Door teveel tijdsdruk op de expert te leggen kan de kwaliteit van het expertiserapport in het gedrang komen en daar is ook niemand bij gebaat. Goed onderzoek kost nu eenmaal tijd, zeker bij de vaak complexe milieuschades", aldus Van Dijk, die als andere trend de opstelling van verzekeraars noemt. "Ook verzekeraars maken financieel mindere tijden door en dat merk je aan hun kritischer opstelling ten opzichte van schadeclaims en onze rapporten. Ook heb ik het idee dat ze bij schadeclaims wat nadrukkelijker de hand op de knip houden dan voorheen."

'Schade van je leven'

Tot slot, elke expert heeft een 'schade van zijn leven'. Welke is dat voor u? Van Dijk noemt er twee. "De eerste betrof de vliegtuigcrash van het toestel van Turkish Airlines in 2009 op Schiphol, waarbij wij door de gemeente Haarlemmermeer werden ingeschakeld voor de beoordeling van eventuele milieuvervuiling aan de grond waar het vliegtuig was neergekomen. De impact van zo'n crash is enorm. Hoewel wij pas na enkele dagen werden ingeschakeld, troffen wij - mijn dit jaar overleden collega Frans van Maarschalkerweerd en ik – ter plekke een enorme chaos aan. Veel hulpverleners liepen door elkaar heen en het viel niet mee om toestemming te krijgen om op en rond de rampplek ons werk te doen. Uiteindelijk viel de daadwerkelijke milieuschade mee. Ook hebben we een claim van de brandweer moeten beoordelen jegens de gemeente voor de gemaakte kosten tijdens de hulpverlening. Die hebben we voor onze opdrachtgever sterk kunnen reduceren."

Een tweede zaak had betrekking op een milieuschade in de haven van Rotterdam. Van Dijk vertelt. "In 2007 kwam een in de Rotterdamse haven aangemeerd container schip los als gevolg van een zeer zware storm met een windkracht 12. Het schip ramde een steiger bij een olieterminal en raakte daarbij een olieleiding, waardoor ongeveer 750.000 liter olie de haven instroomde en zorgde voor veel vervuiling aan kades, steigers, dokken, strekdammen en flora en fauna. We hebben als experts op basis van onze deskundigheid en ervaring meegeholpen bij de aanpak van de vervuiling, waarbij het voordeel was dat het natuurlijke oliën betrof die bacteriogisch afbreekbaar waren. We hebben in elk geval ons steentje kunnen bijdragen aan de oplossing en de schade beperkt weten te houden. Sowieso geeft het elke keer weer een enorme voldoening als je door je expertise en begeleiding ertoe hebt kunnen bijdragen om een ontstane vervuiling aan het milieu te verhelpen en de situatie bij betrokkenen terug te brengen in de staat van voor de calamiteit." ●

Opleidingseisen voor experts branchegroep Aansprakelijkheid/Technische Varia vernieuwd

Het branchebestuur Aansprakelijkheid-Technische Varia/Agrarisch heeft zich de afgelopen tijd volop beziggehouden met de nieuwe invulling van het pakket aan opleidingen waaraan experts in deze segmenten dienen te voldoen om in aanmerking te komen voor inschrijving in het NIVRE Register. De aanleiding voor de aanpassingen van het bestaande opleidingsaanbod was drieledig. Ten eerste de gewenste (grotere) uniformiteit tussen de toetredingseisen op dit vlak tussen de verschillende branchegroepen, zowel kwalitatief als wat de tijdspanne en kosten betreft. Daarnaast was er de wens van het branchebestuur om de reeds bestaande opleidingen nog meer te laten aansluiten bij de hedendaagse manier van werken en tenslotte was er het gegeven dat de bestaande opleidingen 'Algemene aansprakelijkheidsverzekeringen' en 'Aansprakelijkheidsrecht' jarenlang een basisvoorwaarde voor inschrijving, kwam te vervallen.

Het branchebestuur Aansprakelijkheid-Technische Varia/Agrarisch bestaat momenteel uit zeven personen: voorzitter Klaas Brand, en de leden mr. Rianne Baumann, ing. Mathy Boon, ing. Jack Nagtegaal, ing. Marco Roozendaal (Agrarisch), ing. Roeland Steenvoorden en mr. drs. Tef Tevonderen. Jack Nagtegaal, die binnen het branchebestuur opleidingen in 'portefeuille' heeft, heeft samen met Klaas Brand en Mathy Boon de aanpassingen begeleid.

Betere aansluiting bij praktijk van alledag

Dat de opleidingen 'Algemene Aansprakelijkheidsverzekering en Aansprakelijkheidsrecht' door het NIBE-SVV uit het aanbod is geschrapt, kwam het branchebestuur ATV/ Agrarisch eigenlijk wel goed uit. "Door veranderingen in de loop der jaren in zowel de markt als op het gebied van jurisprudentie sloot deze opleiding in onze ogen nog onvoldoende aan bij de eisen die de hedendaagse markt stelt aan de experts die werkzaam zijn op de werkgebieden aansprakelijkheid en techniek. We zijn op zoek gegaan naar alternatieven en zijn op basis van de gewenste kwaliteit, beschikbaarheid en kosten bij een tweetal opleidingen uitgekomen, die beide eveneens door het NIBE-SVV worden gegeven: 'Het verzekeren van aansprakelijkheidsrisico's en 'Juridische aspecten van de aansprakelijkheidsverzekeringen'.

De eerstgenoemde opleiding verschaft de deelnemers kennis, inzichten en vaardigheden die nodig zijn om goed beslagen ten ijs te komen binnen het proces van acceptatie en schadebehandeling van aansprakelijkheidsverzekeringen. Denk hierbij aan de verschillende verzekeringsmogelijkheden en -dekkingen, waaronder AVP, AVB, beroeps- of bestuurders-aansprakelijkheidsverzekering, en het proces van samen-loop van verzekeringen. De opleiding 'Juridische aspecten van de aansprakelijkheidsverzekeringen' belicht de juridische aspecten van aansprakelijkheid en de plek van het aansprakelijkheidsrecht in ons rechtsstelsel om zo die juridische kennis beter toe te kunnen passen bij de behandeling van aansprakelijkheidsschades. Ook komen de verschillende vormen van aansprakelijkheid aan bod, zoals product-, beroeps- en werkgeversaansprakelijkheid, alsmede het begrip onrechtmatige daad.

Inschrijvingseisen

Voor inschrijving als (kandidaat-) NIVRE Register-Expert blijven de algemene eisen van kracht: experts moeten een natuurlijk persoon zijn, dienen van onbesproken gedrag te zijn en moeten tot het moment van aanmelding tenminste drie jaar (bij inschrijving als kandidaat NIVRE Register-Expert) of vijf jaar (bij inschrijving als NIVRE Register-Expert) aaneensluitend hoofdzakelijk (70% van de werkbare tijd) werkzaam dienen te zijn als schade-expert in de branche. Na de aanpassing zijn kandidaat NIVRE Register-Experts verplicht de volgende opleidingen, cursussen en trainingen te hebben gevolgd: Assurantie A-Algemeen, Ethiek, Helder rapporteren en Klantgericht e-mailen, Onderzoeks- en Sociale Vaardigheden en Verdieping Communicatieve Vaardigheden.

Om voor inschrijving als NIVRE Registe-Expert in aanmerking te komen, moeten experts naast de reeds genoemde cursussen 'Juridische Aspecten van de Aansprakelijkheidsverzekering' en 'Verzekeren van Aansprakelijkheidsrisico's' ook de NIVRE–basiscursus Aansprakelijkheid/Technische Varia hebben gevolgd. Deze is opgebouwd uit een theoretisch-, casus- en discussieblok. Hierin komen verschillende producten aan bod, worden er verbanden gelegd met andere verzekeringen en wordt aandacht besteed aan de wijze van rapporteren.

Het branchebestuur ATV/Agrarisch is goed te spreken over het nieuwe opleidingspakket. Met zijn opmerking "het is beter toegespitst op de hedendaagse manier van werken en sluit nauwer aan bij de eisen die vandaag de dag worden gesteld aan de experts die werkzaam zijn in onze werkgebieden", verwoordt Nagtegaal de tevredenheid van het branchebestuur. ●

Seminar Monitoring Grondwater

Risico's omgeving groter dan vaak wordt gedacht

"Kijk bij uw werkzaamheden wat vaker gerichter om u heen. De risico's voor de omgeving zijn vaak groter dan u denkt." Dat was één van de adviezen die ir. Peter den Nijs en ir. Marcel Maasbommel, resp. directeur en adviseur waterbeheer bij Wareco Ingenieurs, verstrekten aan de vele tientallen ingeschrevenen van de branchegroep Opname (bouwkundig) die aanwezig waren tijdens het seminar 'Monitoring Grondwater' dat op 8 oktober jl. werd gehouden bij de Stichting Bouwhuis in Zoetermeer. De PE-bijeenkomst vormt het sluitstuk van een serie seminars, waarin de diverse aspecten van de omgevingsanalyse werden belicht.

Ir Marcel Maasbommel "Het monitoren van grondwaterstanden is veel meer dan 'eventjes een peilbuis in de grond stoppen'."

Om de effecten van bemalingswerkzaamheden op de grondwaterstanden in de omgeving inzichtelijk te maken worden grondwaterstandmetingen uitgevoerd. Voor het uitvoeren van metingen van de grondwaterstand worden peilbuizen geplaatst in de directe omgeving van de onttrekkingslocatie. Het registreren van de grondwaterstanden kan handmatig of met automatische drukopnemers worden uitgevoerd. Op basis van deze metingen kunnen de effecten van bemalingswerkzaamheden op de grondwaterstanden in de omgeving inzichtelijk worden gemaakt. Wareco is het 60 medewerkers tellende gespecialiseerde ingenieursbureau voor de ondergrond: bodem- en (grond)wateronderzoek, funderingsonderzoek en -beoordelingen en milieuonderzoeken en –analyses.

Risicovol

In zijn verhaal bevestigde Den Nijs de alom aanwezige kennis dat bemalingen en het tijdelijk onttrekken van grondwater risicovol zijn en in de praktijk geregeld tot schadegevallen leiden. Daarbij gaf hij aan dat er sprake is van voortschrijdend inzicht over het functioneren van oude funderingen, waarmee voordeel kan worden gedaan bij de onderzoekswerkzaamheden, en dat mede door de mondiger wordende burgers het omgevingsbewustzijn toeneemt. In dit kader lichtte hij de huidige van kracht zijnde beoordelingsrichtlijn en het hiervoor geldende certificatieschema met afzonderlijke protocollen voor het opstellen van bemalingsadviezen (12010), het opstellen van het technisch bemalingsplan (12020), de uitvoering van de bemaling (12030) en de aansturing van de bemaling (12040) toe. "De winst hiervan zit in de benadering van het werk vanuit de risicoanalyse, ongeacht de grootte van het werk, de BRL geeft een beschrijving en formalisatie van het werkproces en geeft aan welke onderwerpen in het bemalingsadvies terug moeten komen", aldus Den Nijs, die zijn gehoor het volgende advies meegaf: "Voordat je een bemaling inzet, kijk eerst goed naar de omgeving en vink de verschillende risico's af."
De Wareco-directeur stond daarnaast in zijn presentatie uitvoerig stil bij de gevoeligheid van de omgeving, waaronder de draagkracht van de funderingen. Daarbij maakte hij een onderscheid tussen funderingen op staal en houten palen en de mogelijke gevolgen daarvan bij grondwateronttrekking. Schade kan bijvoorbeeld worden veroorzaakt door verzakking van het maaiveld, door droogstand van houten palen en/of bacteriële aantasting (ook onder water!). Met betrekking tot dat laatste merkte hij op dat als gevolg hiervan veel funderingspalen na 70 tot 90 jaar voor vervanging in aanmerking komen. Den Nijs sloot zijn presentatie af met de woorden. "De risico's naar de omgeving bij werken in de ondergrond nemen toe. Goed bodemonderzoek en inzicht in grondwater beperkt risico's, waarbij het werken conform de BRL12000 en certificering gaat helpen. Verder is zorgvuldige bemaling noodzakelijk en zal pro-actief monitoren de schade beperken."

Meting van grondwaterstanden

Zijn collega Maasbommel stond in zijn presentatie vooral stil bij de daadwerkelijke meting van grondwaterstanden en welke zaken daarbij zoal om de hoek komen kijken. Daarbij nam hij, gelardeerd met enkele foto's van praktijkvoorbeelden, zijn aandachtig gehoor mee in de zes stappen van grondwatermonitoring. "Het begint met de locatiebepaling: waar ga je meten? Dat is van cruciaal belang, omdat een verkeerde plek kan leiden tot niet representatieve uitkomsten en foutieve conclusies. Andere aandachtspunten hierbij zijn de gevoeligheid van de bebouwing, de bereikbaarheid en het behoud in het werk."

De tweede stap is de aanleg van de peilbus, waarvoor het 'STOWA Handboek meten van grondwaterstanden in

Ir Peter den Nijs: "De risico's naar de omgeving bij werken in de ondergrond nemen toe."

peilbuizen' een goed uitgangspunt is. "Het is hierbij cruciaal te weten wat je meet en rekening te houden met de samenstelling van de ondergrond", aldus Maasbommel, die vervolgens de verschillende meetapparatuur en meetmethodieken (handmatig, autonome dataloggers, telemetrisch) en de voor- en nadelen ervan de revue liet passeren. "Handmetingen zijn arbeidsintensief en geven slechts een globaal inzicht. Autonome dataloggers geven wel een gedetailleerd inzicht, zij het achteraf en telemetrische metingen geven een gedetailleerd inzicht, actuele gegevens (mogelijk zelfs real-time) en maken mede door sms- of emailsignalering proactief handelen mogelijk. Tenslotte ging hij in op het waarborgen van de goede staat van het meetpunt (behoud en onderhoud), de uitwerking, opslag en ontsluiting van de gemeten data en de (hydrologische) analyse en interpretatie daarvan. Zijn boodschap aan het eind van het verhaal luidde: "Het monitoren van grondwaterstanden is veel meer dan 'eventjes een peilbuis in de grond stoppen'. Het is werk dat om ervaren professionals en specialisten vraagt. Grondwatermonitoring is een vak!" ●

COLUMN

Anus Assecurationi

Het expertisevak kent zo zijn verschrikkingen. Eén ervan vloeit voort uit het feit dat experts vaak besprekingen voeren. Het is gebruikelijk dat zo'n bespreking begint met het uitwisselen van visitekaartjes. Dat is handig, want je hebt meteen alle namen bij de hand met relevante e-mailadressen en telefoonnummers: niets mis mee dus. Maar nu komt het. Vaak is er iemand in het gezelschap die tijdens dit ritueel een beetje schaapachtig begint te lachen en vervolgens opmerkt 'we gaan zeker kwartetten'. Ik heb sinds 2007 bijgehouden hoe vaak ik dit grapje heb gehoord en de teller staat momenteel op 127. Dat is gemiddeld meer dan één keer per maand. Een lichtpuntje in deze humoristische duisternis is het feit dat ik nog nooit een vrouw heb meegemaakt die zich aan deze platitude bezondigde. Überhaupt zijn vrouwen geen moppentappers en ik maak graag van de gelegenheid gebruik om deze sekse daarmee te complimenteren.

Kan het erger? Ja, het kan erger, véél erger. Het komt namelijk met enige regelmaat voor dat ik een expert ons vak hoor uitleggen met de volgende zinsnede: 'Wij zijn de oren en de ogen van de verzekeraars'. Laat u dit eens goed tot u doordringen. Hier zegt een vakgenoot dat wij niets meer zijn dan hersenloze doorgeefluiken van auditieve en visuele signalen, holle pijpen waardoor informatie vloeit van A naar B. Een dergelijke omschrijving van ons beroep stemt mij diep droevig.

Wat zijn wij experts dan wél, of wat zouden wij moeten zijn? Wij zijn steun en toeverlaat van mensen en bedrijven die iets vervelends is overkomen, wij managen de verwachtingen en halen daarmee voor onze opdrachtgevers de hete kolen uit het vuur, wij proberen de partijen waar we mee te maken hebben tot redelijkheid te bewegen, wij leggen als een schade niet of slechts gedeeltelijk is gedekt uit wat de ratio daarvan is, wij geven adviezen hoe het beste met een schade om te gaan, wij geven de makelaar een hint als zijn polis niet is toegesneden op het risico van de klant, wij zorgen dat alle belanghebbenden duidelijk en tijdig worden geïnformeerd en dat ieder het zijne krijgt, wij adviseren onze opdrachtgevers over hoe een zaak tot een oplossing kan worden gebracht en wij weten waar we terecht kunnen voor bijzondere deskundigheid als die is vereist. Wij zijn, kortom, het centrum van de schadebehandeling, zonder wie alles in het honderd loopt en zonder wie onze economie en sociale gemeenschap spoedig knarsend tot stilstand zou komen. En dat alles doen we met open vizier en zonder de feiten geweld aan te doen. Zo, het is maar dat u het weet.

Nu hoor ik de managers in expertiseland al zeggen, 'maar Pertonini, hoe moet dat allemaal voor die afbraaktarieven van tegenwoordig?' Het antwoord is simpel: als je commercieel directeur van een expertisebureau bent ,dan moet je in staat zijn om je contractspartner uit te leggen wat onze toegevoegde waarde is en dat deze een prijs heeft. Als dat je moeilijk afgaat, leer je de voorgaande alinea gewoon woord voor woord uit je hoofd. Want bedenk dat als je ons vak niet beter weet te definiëren als 'de ogen en oren van de verzekeraar', je gedoemd bent te eindigen als een ander lichaamsdeel, om het eens netjes uit te drukken : de anus assecurationi.

Alex Pertonini

INSCHRIJVINGEN **GEREGISTREERDEN**

NIVRE REGISTER-EXPERTS

ATV
Mevrouw ir. D.M.M. van de Ven — per 7 september 2015

Brand
De heer A.C. Goozen — per 24 augustus 2015

Motorvoertuigen
De heer A.W. Otte — per 6 oktober 2015

Personenschade
Mevrouw mr. S.A. Kooiman — per 6 oktober 2015
Mevrouw M.A. van Munster — per 6 oktober 2015

Scheepvaart en Techniek
De heer ing. W.H. Wierda — per 6 oktober 2015

Toedrachtonderzoek
De heer R.C.P. Kloos — per 1 september 2015

KANDIDAAT-NIVRE REGISTER-EXPERTS

Personenschade
De heer B. du Mez bc — per 17 september 2015
De heer mr. H.C.J. van Rossum — per 24 augustus 2015

Toedrachtonderzoek
De heer R.P.M. van de Kerkhof — per 17 september 2015

GEASSOCIEERDE REGISTERS

Register-Coördinator Fraudebeheersing
Mevrouw E.A.M. Kop — per 7 september 2015
De heer T.J. Kossen — per 6 oktober 2015
Mevrouw C. Lambregtse — per 27 augustus 2015
Mevrouw J.M. Ooink — per 1 september 2015
Mevrouw K. Prinsen - Neurink — per 27 augustus 2015
Mevrouw M. Sijbrant, MSc — per 27 augustus 2015
Mevrouw F.A.M. Smulders - van Beurden — per 24 september 2015
De heer mr. A.P.D.L. Vriends — per 6 oktober 2015

Kandidaat-Register-Coördinator Fraudebeheersing
Mevrouw Y. de Jong MSc MCI — per 15 september 2015
Mevrouw S.M. van Straten — per 15 september 2015

UITSCHRIJVINGEN **GEREGISTREERDEN**

NIVRE REGISTER-EXPERTS

Brand
Mevrouw L. Walter — per 1 oktober 2015
De heer ing. R. Wittekoek — per 6 oktober 2015

KANDIDAAT-NIVRE REGISTER-EXPERTS

ATV
De heer mr. T.A. Honig — per 1 oktober 2015

Brand
De heer M. Revet — per 1 september 2015

GEASSOCIEERDE REGISTERS

Register-Coördinator Fraudebeheersing
Mevrouw A. van der Meulen-de Boer — per 1 september 2015
De heer F.M. Stoop — per 22 september 2015

Register-Risicodeskundige
De heer O. Tas — per 7 september 2015

TIJDELIJKE UITSCHRIJVINGEN

NIVRE Register-Experts
Opname (bouwkundig)
De heer R. Alfing — per 1 oktober 2015

Personenschade
De heer mr. Th. de Haan — per 1 oktober 2015

Toedrachtonderzoek
De heer M. Brugman — per 1 oktober 2015
De heer H.J. Loman — per 1 oktober 2015

Geassocieerde Registers
Register-Risicodeskundige
De heer P. Doelman — per 1 oktober 2015
De heer R.E. Douma — per 1 oktober 2015

AGENDA

Branche Scheepvaart en Techniek
Event: **Seminar 'Ontwikkelingen in de scheepvaart'**
Locatie: Delta Hotel Vlaardingen
Datum: 5 november (13.00 tot 17.00 uur)

Branche Transport/Goederen
Event: **Bedrijfsbezoek Smith-Holland'**
Locatie: Smith-Holland, Spijkenise
Datum: 12 november (15.00 tot 17.30 uur)

Branches ATV, Brand en Toedrachtonderzoek
Event: **Themabijeenkomst 'Schadeonderzoek in de praktijk met KIWA Technology'**
Locatie: Kiwa Technology Apeldoorn
Datum: 18 november (14.00. uur -17.15 uur)

Branche Brand
Event: **Specialistenbijeenkomst Bouwkunde**
Locatie: NIVRE, Rotterdam
Datum: 25 november (15.00-20.00 uur)

Branche Scheepvaart en Techniek
Event: **Module 3 van de NIVRE-cursus Scheepvaart en techniek**
Locatie: NIVRE, Rotterdam
Datum: 8 december (09.00 – 17.00 uur)