nummer 4 • 2014

de Register Expert

NIVRE

Nederlands Instituut Van Register Experts

De Register-Expert

- nieuws
- meningen
- achtergronden
- bijeenkomsten

FEMAS verlegt haar koers

"Het vak van maritieme experts is bij uitstek een internationale aangelegenheid. Om die reden moet ook de promotie en kwaliteitsborging ervan internationaal plaatsvinden", vinden Henk Arntz, directeur-eigenaar van Arntz Expertise & Consulting in Rotterdam, en Bruce Verweij, directeur van het expertise- en taxatiebureau Verweij & Hoebee. Zij vinden dat beide zaken als geen ander kunnen worden opgepakt door FEMAS, voluit The Federation of European Maritime Associations). Bij de sinds 1993 bestaande Europese koepelorganisatie voor de maritieme expertisesector is eerstgenoemde momenteel lid van het bestuur, terwijl de ander op de nominatie staat om volgend jaar de huidige voorzitter, de Italiaan Nicolò Reggio, op te volgen.

FUEDI-CONGRES

Onduidelijkheid troef in hybrideland

Mede door de gunstige belasting- en subsidiemogelijkheden rijden er in ons land, zeker in vergelijking met andere landen, relatief veel hybride auto's rond. Al blijft het aandeel van de elektrische of hybride auto in het totale wagenpark nog marginaal en is het nog maar de vraag of dit autotype op termijn een 'blijvertje' zal zijn. Toch houdt de hybride auto de gemoederen in de schadeherstel-, demontage- en expertisewereld naar verhouding flink bezig.

TAXATIE

Telkens weer de sport de puzzel op te lossen

"Een aparte tak van sport, die van een brand-, fraude- of toedrachtonderzoeker specifieke en andere kennis en competenties vereist dan die bijvoorbeeld van een schade- of letselexpert wordt gevraagd." Zo omschrijft Maaik Leloux, manager verzekeringsonderzoek bij Pinkerton (voorheen Interseco) en lid van het bestuur van de Branchegroep Toedrachtonderzoek van het NIVRE, zijn werkzaamheden: het verrichten van tactisch onderzoek ten behoeve van de verzekeringsbranche.

TOEDRACHTSONDERZOEK

Branchegroep Motorvoertuigen op bezoek bij Pon

Elk voertuig is in principe bedoeld om zijn berijder veilig van A naar B te brengen. Dat de berijders er soms een potje van maken en voor grote problemen op de weg zorgen, kan het voertuig niet worden aangerekend. Autofabrikanten zoals VW, Audi, Škoda en Seat doen er echt alles aan om de berijder een scala aan hulpmiddelen aan te bieden die het autorijden vergemakkelijken en veiliger te maken. Dat bleek nog eens tijdens een seminar dat de branchegroep Motorvoertuigen van het NIVRE organiseerde in juli.

BRANCHEGROEP MOTORVOERTUIGEN

NIVRE

(Geen) komkommertijd

Wie in augustus naar buiten heeft gekeken of de stoute schoenen heeft aangetrokken door daadwerkelijk zijn neus buiten de deur te steken, weet het zeker: de zomer is voorbij. Of komt er toch nog een *Indian Summer* aan en kunnen we onze truien en open haard blokken nog even laten liggen en kunnen we de verwarming weer uitzetten?

De meesten van u hebben, net als ik, de vakantie voor dit jaar er ongetwijfeld opzitten en hopelijk heeft u een fijne tijd gehad met goed weer en is de accu opgeladen voor de tijden die komen gaan. Steevast wordt de zomerperiode aangeduid met 'komkommertijd': de periode waarin in de regel weinig nieuws te melden is en een term die - volgens Google – zijn naam ontleent aan de periode waarin de groene, langwerpige groente wordt geoogst. De vraag is of je deze zomer van komkommertijd kunt spreken. Het WK-voetbal was nog niet afgelopen – en mijn speciaal aangeschafte Oranje stropdas met de tekst 'World Champion' voor minstens vier jaar in de kast teruggehangen - of de Tour de France, de oorlogen in Rusland/Oekraïne en de Gaza-strook, de strijd van ISIS, het ebola-virus en de verschrikkelijke ramp met het vliegtuig van Malaysian Airlines beheersten het nieuws.

Ook bij expertisebureaus, reconditioneringsbedrijven, het intermediair en verzekeraars was er in augustus weinig tijd om achterover te leunen, want hevige, vaak lokale regenbuien zorgden voor veel waterschades en dus overuren bij dat deel van het personeel dat zelf niet met vakantie was. Als we het KNMI mogen geloven, dan zal het verschijnsel van lokale zware neerslag de komende decennia vaker voorkomen. Vervelend voor burgers en bedrijven, maar voor onze bedrijfstak een prima en zeker ook welkome gelegenheid om onze meerwaarde te tonen.

En bij het NIVRE? Daar was het 'stilte voor de storm', want het wordt andermaal een druk najaar met wederom een uitgebreid programma aan PE-bijeenkomsten, de op stapel staande bestuurswisseling en de presentatie en implementatie van het nieuwe systeem van Permante Educatie. Kortom, *never a dull moment.*

Henk Grootkerk
directeur

PS.
Op de valreep toch nog een typisch 'komkommer'-bericht. De Britse verzekeraar Sheila's Wheels – *what's in a name* - wil dat de overheid roze rijstroken op de snelwegen aanlegt die alleen bestemd zijn voor vrouwelijke autorijders, die meer kwetsbaar in het verkeer zouden zijn. Laat iedereen hier maar het zijne – of hare – van denken.

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, Dick Spelt, Raphaël Drent, Jo Hendriks, Astrid Oosthof en Jan van Stigt Thans.

NIVRE

AGENDA

Branche Toedrachtsonderzoek en Geassocieerd Register Coördinatoren Fraudebeheersing

Event: **Seminar 'Geheugen is Aandacht'**
Locatie: Achmea Congrescentrum, Zeist
Datum: 11 september (14.30 tot 19.00 uur)

Na een korte presentatie van Lex Westerman (Verbond van Verzekeraars) over het 'Protocol Verzekeraars & Criminaliteit' worden de deelnemers door Matthew Schouten spelenderwijs ingewijd in de zogeheten Mnemotechniek, een techniek om informatie beter en jarenlang beter te onthouden.

Branche Geassocieerd Register Risicodeskundigen Groot Zakelijk

Event: **Seminar PV-systemen**
Locatie: KWx, Oud-Beijerland
Datum: 16 september (14.30 tot 19.30 uur).

Interactief programma over PV-systemen, waarbij Karlo Rosing van Keuring Service Nederland (keuring zonnepalen) als gastspreker optreedt.

Branches Aansprakelijkheid en Technische Varia/ Agrarisch

Event: **Bedrijfsbezoek Kwaliflex Food Recycling**
Locatie: Kwaliflex BV, Wanroij
Datum: 18 september (13.00 tot 17.30 uur)

Presentatie bij Kwaliflex, één van de grotere verwerkers van reststromen uit de drank- en voedselindustrie, over methodes van verwerking van schadepartijen en rondleiding door recyclingbedrijf en bio-vergister.

Branche Motorvoertuigen

Event: **Verzekeringen, verzekeringsrecht en jurisprudentie saaie kost?**
Locatie: van der Valk, Leusden
Datum: 24 september (16.30 tot 20.00 uur)

Anita Hol-Bubeck, assurantiedocent & auteur, neemt in een interactief programma de deelnemers mee in de wereld van verzekeringsrecht en jurisprudentie, gericht op de *automotive* branche. Aan bod komen onder meer het onstaan, de ontwikkeling, indeling en het verschil tussen het oude en nieuwe verzekeringsrecht, bereddingskosten en subrogatie en actualiteiteiten rondom het aansprakelijkheidsrecht.

Branche Risicodeskundige

Event: **Brandblussystemen theoretisch en praktisch**
Locatie: VdS, Keulen
Datum: 14 oktober (09.30 – 15.00 uur)

Bij VdS, een geïnstitutionaliseerd onafhankelijk en geaccrediteerd keurings- en certificeringsbedrijf voor beveiligingssystemen, vind een uitgebreid programma plaats. Er zijn presentaties over het VdS kwaliteitsconcept, Brandbeveiliging Watermist Systemen, zuurstofreductiesystemen en over certificering in Nederland. Tevens staat een rondleiding door laboratoria en de sprinkler demoruimte op het programma.

Branche Brand

Event: **NIVRE-verdiepingscursus Verzekeringsrecht**
Locatie: NIVRE, Rotterdam
Datum: 29 oktober en 5 november (15.15 – 19.00 uur)

Tweedaagse cursus die, samen met NIBE-SVV, expliciet is ontwikkeld voor de branchegroep Brand van het NIVRE. Tijdens deze cursus wordt op basis van wetgeving en recente jurisprudentie het actuele verzekeringsrecht behandeld, zoals dat op dit momenteel van kracht is en relevant in het kader van de brandverzekering. Aan bod komen tal van onderwerpen die voor brandschaderegeling relevant zijn.

Branche Geassocieerd Register Risicodeskundigen Groot Zakelijk

Event: **Seminar PV-systemen**
Locatie: KWx, Oud-Beijerland
Datum: 30 oktober (14.30 tot 19.30 uur).

Interactief programma over PV-systemen, waarbij Karlo Rosing van Keuring Service Nederland (keuring zonnepalen) als gastspreker optreedt.

Branche Scheepvaart en techniek

Event: **Ontwikkelingen in de scheepvaart**
Locatie: n.n.b.
Datum: 30 oktober

Programma en locatie worden nader bekend gemaakt.

Branche Brand

Event: **Verdiepingscursus Schriftelijk Rapporteren: Klantgericht e-mailen/Helder rapporteren**
Locatie: Van der Valk, Amersfoort.
Datum: 30 oktober en 5 november (09.30 tot 17.00 uur)

De cursus bestaat uit vooraf een taalassessment, die u in uw eigen omgeving kunt maken en ca. één uur in beslag neemt. Het betreft een online taaltoets met 120 vragen over spelling en interpunctie, grammatica en woordkeuzekwesties. Zonder taalassement kan niet worden deelgenomen aan deze cursus.
Tijdens de eerste cursusdag staan de volgende onderwerpen op het programma: Oriëntatie op doel en doelgroep, Structuur: een duidelijk verhaal en Formulering.

De tweede cursusdag staat in het teken van Correct Nederlands. De dag wordt afgesloten met een examen dat bestaat uit het schrijven van een rapport en een e-mailbericht aan de hand van een aangeleverde case.

In 2015 weer Nederlandse voorzitter: Bruce Verweij

FEMAS verlegt haar koers

"Het vak van maritieme experts is bij uitstek een internationale aangelegenheid. Om die reden moet ook de promotie en kwaliteitsborging ervan internationaal plaatsvinden", vinden Henk Arntz, directeur-eigenaar van Arntz Expertise & Consulting enTechnisch Secretaris IVR in Rotterdam, en Bruce Verweij, directeur van het expertise- en taxatiebureau Verweij & Hoebee. Zij vinden dat beide zaken als geen ander kunnen worden opgepakt door FEMAS, voluit The Federation of European Maritime Associations). Bij de sinds 1993 bestaande Europese koepelorganisatie voor de maritieme expertisesector is eerstgenoemde momenteel als penningmeester en lid van het bestuur, terwijl de ander op de nominatie staat om volgend jaar de huidige voorzitter, de Italiaan Nicolò Reggio, op te volgen. Zij pleiten daarnaast voor meer promotie van het door IVR ontwikkelde schaderegistratiesysteem ERS en voor de komst van een internationaal calamiteitenteam voor maritieme schades, zoals het NIVRE die in ons land kent in het kader van de WTS.

Op PR-gebied heeft FEMAS niet bepaald stil gezeten. Arntz daarover: "De organisatie heeft de laatste jaren veel *effort* en energie gestoken om FEMAS naar buiten toe een 'gezicht' te geven. Een lastig karwei, zeker wat betreft de lobbyactiviteiten bij de Europese Unie waar de voornaamste wet- en regelgeving wordt gemaakt waarmee onze beroepsgroep te maken heeft of krijgt. We hebben wat dat betreft nu de bakens wat verzet en hebben – om in jargon te blijven – onze PR-koers wat meer verlegd naar de beide brancheorganisaties IUMI (transportverzekeraars) en IMO, de internationale organisatie van de VN die zich toelegt op de veiligheid, het milieu en preventie ten behoeve van de wereldwijde scheepvaartbranche.

ERS en calamiteiten

Hij vervolgt: "Bij beide organisaties willen we met name onze meerwaarde op het vlak van schaderegeling, -vaststelling en -registratie, advisering, schadepreventie en statistieken onder de aandacht brengen. En uiteraard de voordelen van ons ERS-systeem *(Enginering Registration System),* een database voor en door experts/verzekeraars waarin maritieme schades worden geregistreerd. Verder zie ik voordelen voor FEMAS om wat dichter aan te schuiven tegen 'zusterorganisatie' FUEDI, de Europese koepel van expertiseorganisaties op het gebied van brand, CAR/ Technische Verzekeringen en aansprakelijkheid. Ondanks de verschillen tussen beide organisaties en hun werkgebieden zijn er ook vele raakvlakken, zoals de bescherming van het vak van schade-expert en de promotie van ons vak."

Verweij vult aan: "Daarnaast zou het mooi zijn om als expertisebranche onder auspiciën van FEMAS in Europa een organisatie op te zetten voor een gezamenlijke schaderegistratie bij grensoverschrijdende en andere grootschalige calamiteiten, zoals in het verleden bijvoorbeeld had gekund na een orkaan op Sint Maarten. Daarbij denk ik aan een opzet zoals de Stichting NIVRE Calamiteiten en Projecten die kent in het kader van de WTS (Wet Tegemoetkoming bij Schade). Waarom zou je het wiel opnieuw willen uitvinden als er al een goed werkend voorbeeld bestaat? Een dergelijke calamiteitenorganisatie kan in mijn ogen een belangrijke impuls geven aan zowel een grotere bekendheid als kwaliteitserkenning van het vak van maritieme expert."

Missie

FEMAS zag in 1993 het levenslicht. De primaire doelstelling is uiteraard behartiging van de belangen van de leden-organisaties en de hierbij aangesloten maritieme experts. Op de website – www.femas.info – staan verdeeld over negen *bullet points* de *objectives* (doelstellingen) van de organisatie vermeld. Zoals bescherming van het vak van de (maritieme) expert, kwaliteitsborging en representatie van het vak en de beroepsgroep bij politiek (o.a. EU), overheidsorganisaties, toezichthouders, verzekeraars, bedrijven en organisaties in de scheepvaartbranche en andere *stakeholders.* Ook ziet de organisatie een belangrijke taak voor zichzelf weggelegd in de informatievoorziening over schades, schadestatistieken en preventie en in het meer bekendheid geven aan zowel de zaken en doelstellingen waarvoor FEMAS staat als aan de voordelen van de aangesloten maritieme schade-experts. Teneinde op die manier waar mogelijk invloed te kunnen uitoefenen op bestaande en toekomstige wet- en regelgeving, zowel binnen de EU als in de diverse nationale landen.

Bescherming en kwaliteitsborging

Verweij bestempelt het borgen van een hoge kwaliteitsstandaard voor experts als één van FEMAS' hoofddoelstellingen. "Zo worden hoge kwaliteitseisen gesteld en is tevens internationaal een gedragscode opgesteld waaraan experts en hun werkgevers dienen te voldoen. Dat is nodig omdat ons vak nog altijd een vrij en onbeschermd beroep is. Het is eigenlijk te gek voor woorden dat een kapper in Europa aan allerlei verplichtingen moet voldoen om zijn vak uit te oefenen, maar dat iedere 'snippenschieter' zo maar een bordje 'expert' op zijn gevel kan plaatsen. FEMAS ziet het dan ook terecht als haar taak om het beroep van *'Marine Surveyor'* en *'Marine Consultant'* te beschermen." Hij

Bruce Verweij (links) en Henk Arntz: "Het zou mooi zijn om als expertisebranche onder auspiciën van FEMAS in Europa een organisatie op te zetten voor een gezamenlijke schaderegistratie bij grensoverschrijdende en andere grootschalige calamiteiten, zoals de Stichting NIVRE Calamiteiten en Projecten die kent in het kader van de WTS (Wet Tegemoetkoming bij Schade). Dat zou een belangrijke impuls kunnen geven aan zowel een grotere bekendheid als kwaliteitserkenning van het vak van maritieme expert."

noemt het daarnaast een *must* om als organisatie alert te zijn op mogelijke wet- en regelgeving die in de markt kan sluipen. "Zo dreigt er mogelijk in Frankrijk een wet van kracht te worden waarin lagere kwaliteitseisen voor experts van kracht worden. Dat komt de gewenste uniformiteit niet ten goede en kan zelfs leiden tot oneerlijke concurrentie", aldus Verweij, die aangeeft vanaf volgend jaar als voorzitter vooral te willen werken aan kwaliteitsborging, een grotere bekendheid, meer homogeniteit tussen de verschillende landen en de opzet van een internationaal calamiteitenteam in FEMAS-verband. "Na meer dan tien jaar als voorzitter te hebben gefungeerd van de NIVRE-branchegroep Scheepvaart & Techniek, zie ik deze functie als een mooie nieuwe uitdaging."

Wat heeft de Nederlandse expert aan het NIVRE? "Veel", antwoordt Arntz prompt. "Vrije beroepsuitoefening zonder gehinderd te worden door nationale protectie en bescherming van het vak, ook buiten Nederland. Register-Experts en hun bureaus zijn als lid van NIVRE en de afdeling Scheepvaart & Techniek tevens gerechtigd om het FEMAS-logo op hun briefpapier te plaatsen en op hun visitekaartjes te vermelden *'registered by FEMAS'*. Dat kan vooral bij internationale opdrachten voordelen bieden en tevens maken zij op die manier het bestaan van FEMAS meer kenbaar te maken. En *last but not least* het gebruik van het *Enginering Registration System (ERS)*. Het is een door IVR beheerde database voor en door experts/verzekeraars waarin maritieme schades worden geregistreerd. Als je als expert met een bepaalde technische schade wordt geconfronteerd, kun je via dit systeem snel achterhalen of er elders in de wereld al eens eerder een soortgelijke schade is geweest, hoe vaak en wat volgens de (overigens geanonimiseerde) schaderapporten uiteindelijk de oorzaken daarvan zijn geweest. Dat is voor een expert en zijn opdrachtgevers uiteraard zeer nuttige informatie. Zeker als een schade zich vaker manifesteert, van structurele aard is en bij de fabrikant opheldering kan worden gevraagd." ●

Zeven organisaties, 388 experts

Bij FEMAS zijn momenteel zeven nationale (maritieme) expertiseorganisaties aangesloten. Individuele experts kunnen zich niet aansluiten bij FEMAS, hoewel er hiervoor met name in Spanje en de Scandinavische landen, waar men geen brancheverenigingheeft voor de maritieme sector, belangstelling bestaat. De zeven brancheorganisaties zijn AIPAM (Italië), BAMTES (België), HMTCA (Griekenland, NIVRE (Nederland), SCMS (Groot-Brittannië), UPEM (Frankrijk) en VDSS (Duitsland). een achtste brancheverenigingCEEMF uit Frankrijk staat op het punt zich eveneens bij FEMAS aan te sluiten.
Bij de zeven brancheorganisaties staan in totaal 388 maritieme experts ingeschreven. Daarvan neemt ons land er 84 voor zijn rekening. Het bestuur bestaat uit negen personen. De Italiaan Nicolò Reggio is momenteel president en de Griek Dimitri Capaitzis (HMTCA) de komende/vertrekkende voorzitter (Immediate Past-President). De Executive Council wordt gecompleteerd door de Brit Paul Owen, die de functie van secretaris vervult. Het bestuur bestaat daarnaast uit de leden Alberto Annicetti (AIPAM), Erik Lefèvre (BAMTES), Dimitri Capaitzis (HMTCA), Henk Arntz (NIVRE), Bob Barnes (SCMS), Bernard Pillaud (UPEM) en Gerd Weselmann (VDSS). Het secretariaat is gevestigd in Londen. Voor meer informatie over FEMA: www.femas.info

Veel vragen bij verzekeraars, herstellers, opkopers, recyclers en experts

Onduidelijkheid troef in hybrideland

De voornaamste succesfactor voor de groei van het hybride wagenpark is, zeker in Nederland, gelegen in het fiscale voordeel in de vorm van een lagere bijtelling en wegenbelasting. Nederland kan volgens Nick van Kessel (links) en Gerard Groart dan ook worden bestempeld worden als hybride-land

Mede door de gunstige belasting- en subsidiemogelijkheden rijden er in ons land, zeker in vergelijking met andere landen, relatief veel hybride auto's rond. Al blijft het aandeel van de elektrische of hybride auto in het totale wagenpark nog marginaal en is het nog maar de vraag of dit autotype op termijn een 'blijvertje' zal zijn. Toch houdt de hybride auto de gemoederen in de schadeherstel-, demontage- en expertisewereld naar verhouding flink bezig. Niet in de laatste plaats omdat er op tal van fronten en bij vrijwel alle partijen in de automotive keten sprake is van veel onduidelijkheid. Over de veiligheid bijvoorbeeld, maar ook over de herstelmogelijkheden, de schadevaststelling en de bepaling van de (rest)waarde van een schadevoertuig. 'We krijgen niet of nauwelijks informatie van de autofabrikanten en kunnen mede daardoor ons werk niet optimaal doen', zo luidt het (markt)breed gedragen ongenoegen.

Reden voor de Commissie Communicatie van de Branchegroep Motorvoertuigen van het NIVRE om dit onderwerp aan te kaarten voor een informatief artikel voor De Register Expert. Commissielid Arjan Siepel, in het dagelijks leven schadedeskundige van team SLM bij Univé Verzekeringen, organiseerde bij de Rhenoy Groep in het Gelderse Waardenburg een gesprek met twee representanten uit de *automotive* branche die in hun dagelijkse werk veel met (kapotte) hybride auto's te maken hebben: Nick van Kessel en Gerard Groart.

Eerstgenoemde is mede-eigenaar van de Rhenoy Groep, het 48 medewerkers tellende bedrijf dat zich toelegt op het opkopen, demonteren en recyclen van schadevoertuigen en het hergebruik en reviseren van auto-onderdelen. Groart, tevens binnen de branchegroep Motorvoertuigen van het NIVRE actief als commissielid Opleidingen, is naar eigen zeggen 'opgegroeid' in de benzine en was al op jonge leeftijd geregeld in garages te vinden. Na zowel een werktuigkundige als autotechnische opleiding te hebben gevolgd, werkte hij jarenlang in een garage – van monteur tot bedrijfsleider – voordat hij in 1985 de overstap maakte naar de expertisebranche. Sindsdien werkt hij bij DEKRA Automotive en zijn voorlopers Extenso en W. van Braam en houdt zich momenteel als expert vooral bezig met complexe schades, waaronder die aan hybride auto's, en daarnaast ook met de opleidingen van de autoschade-experts binnen zijn bedrijf.

Intrede

Zo rond de eeuwwisseling deden de eerste hybride auto's hun intrede op de markt. Toyota had de primeur met zijn 'Prius' en het succes hiervan zorgde dat ook tal van andere automerken een elektrische auto in hun productielijn opnamen en de hybride voertuigen inmiddels vele varianten kennen (zie kader). Minder c.q. goedkopere brandstof en milieuvriendelijkheid (minder CO2-uitstoot) hebben sindsdien veel automobilisten over de streep getrokken. Maar de voornaamste succesfactor voor de groei van het hybride wagenpark is, zeker in Nederland, gelegen in het fiscale voordeel in de vorm van een lagere bijtelling en wegenbelasting. Nederland kan volgens Groart en Van Kessel dan ook worden bestempeld worden als hybrideland. Op de vraag hoeveel hybride auto's er in ons land precies rondrijden, moeten zij het antwoord schuldig blijven. Wel geven zij aan dat het aantal naar hun mening toeneemt. Zo zouden volgens branchecijfers hybrides en elektrische auto's vorig jaar samen een aandeel hebben van 11 procent in de nieuwe autoverkopen, terwijl dit in 2012 nog maar 5 procent was. Een ruime verdubbeling dus van het marktaandeel. Desalniettemin blijft hun aandeel in het totale wagenpark beperkt: in 2012 was slechts 1,14 procent van alle personenauto's een hybride (44.000 stuks) of elektrische auto (2.600), zo blijkt uit cijfers van de RAI. Van Kessel: "Nu betreft 1 procent van de totale capaciteit aan gedemonteerde en gerecyclede auto's en onderdelen hybride auto's. Vanwege het groeiende aandeel in de verkopen gaan we er in de toekomst in het schadeproces meer tegenkomen."

Bij de komst van de 'elektrische auto' waren de meningen in de autowereld nogal verdeeld over het toekomstperspectief van dit nieuwe type auto. Sceptici, die de overhand leken te hebben, gaven aan dat de hybride auto geen lang leven beschoren zou hebben. Groart: "Ook binnen de autowereld werd gedacht dat de levenscyclus van dit type auto's korter zou zijn dan die bij conventionele auto's en werd onder meer verwacht dat bijvoorbeeld het omvangrijke 'batterijpakket' (accu etc.), dat met 8.000 à 10.000 euro een omvangrijk deel van de kostprijs uitmaakt, maximaal een jaar of acht mee zou gaan. We zijn inmiddels een kleine 15 jaar na de introductie er worden nog steeds meer hybride auto's verkocht en de accu's blijken een andere levensduur te hebben dan menigeen had voorspeld." Toch zegt Van Kessel niet te verwachten dat de elektrische auto een 'blijvertje' is. "Iedereen die erin rijdt, geeft maar één argument daarvoor aan: de fiscale aantrekkelijkheid. Als die wegvalt, zal de hybride auto plotsklaps een stuk minder aantrekkelijk worden voor veel mensen."

Schade

Wat in het gesprek tussen de schade-expert en de demontage- en recyclingspecialist vooral opvalt, is dat er, hoewel hybride auto's al meer dan een decennium in ons land rondrijden, alom onduidelijkheid bestaat over wat er nu precies wel en niet kan na een schade. Niet alleen bij verzekeraars en schade-experts, maar ook bij direct betrokkenen als autoschadeherstelbedrijven en de demontage- en recyclingsbranche is onduidelijkheid troef. "Er zijn maar heel weinig partijen die echt kennis van zaken hebben over wat de gevolgen van een schade zijn, vooral wat de veiligheid voor herstellers en recyclers betreft. Mede daardoor gaan er allerlei verhalen rond en wordt er door betrokkenen veelal wat argwanend en huiverig naar gekeken. Niet in de laatste plaats doordat er voorbeelden bekend zijn van hybride auto's die direct of zelfs enige tijd na een aanrijding spontaan in brand zijn gevlogen. Al blijkt de kans op schade aan het accupakket als gevolg van een aanrijding

"Het demontage- en recyclingswerk bij hybride auto's is zowel arbeidsintensiever als kostbaarder dan bij de overige auto's. Arbeidsintensiever door de veiligheidsaspecten die we in acht moeten nemen en kostbaarder omdat de batterijen (hoge) verwerkingskosten hebben in tegenstelling tot de conventionele accu's die verwerkingsopbrengsten hebben."

in de praktijk mee te vallen. Er zijn ook voorbeelden bekend waarbij de auto zeer fors beschadigd was en dat er geen schade aan het accupakket was", zegt Groart, die benadrukt dat door de extra stroomvoorziening het herstel van hybride auto's meer oog voor het veiligheidsvraagstuk vraagt dan bij de conventionele auto's. "Zo moet de hoogspanning er te allen tijde af, mag bij het spuitwerk de temperatuur niet te hoog oplopen vanwege de kans op accuschade en vraagt ook het laswerk extra voorzorgsmaatregelen."

Hij schrijft de ontstane onduidelijkheid primair toe aan de geringe informatievoorziening door fabrikanten. "Velen laten ons zwemmen. We krijgen van die kant niet of nauwelijks informatie en wat er van meerdere partijen naar buiten komt is soms tegenstrijdig. Zo zegt de een dat een accu – nadat er uit voorzorg voor reparatie of demontage eenmaal de stroom ervan is afgehaald – niet (goed) kan worden opgeladen en in feite vervangen moet worden. Terwijl een ander aangeeft dat bijladen geen probleem is. Ook wordt er verschillend gedacht over de herstelmogelijkheden van de batterij na een klap. Ook hierbij adviseert de een vervangen en de ander herstellen, hetgeen ook bij de consument de vraag oproept of de levensduur van de accu wel gegarandeerd blijft. Verwarrend is daarnaast dat bij één automerk – Renault – de fabrikant te allen tijde eigenaar blijft van de accu. Hoe kun je als expert dan je werk goed doen en het werkelijke schadebedrag vaststellen?", aldus de schade-expert, die desgevraagd niet zou durven beweren dat elke schade aan het kostbare stroomvoorzieningssysteem tot een *total loss* leidt. "Het verhoogt de kans erop echter wel."

Veiligheid voorop

Hoe kijkt de praktijkman er tegen aan? Van Kessel: "Veiligheid gaat uiteraard boven alles. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dit aspect hoog in het vaandel staat bij de fabrikanten van hybride auto's. Alles rondom de accu en stroomvoorziening, wat uiteraard de grootste risicofactor vormt, is goed weggewerkt in de voertuigen en door middel van oranje kabels duidelijk gemarkeerd. Voorbeelden van elektrocutie binnen de schadeherstelwereld hebben zich voor zover ons bekend is gelukkig nog niet voorgedaan", aldus de Rhenoy-directeur, volgens wie het demonteren van dit type auto's voor zijn bedrijf dan ook nieuw is. "We hebben ons dat eigen moeten maken, al behandelen we er in feite nog te weinig – ca. 1 procent van het totaal – om er goed ervaring in te krijgen."

Ook hij beaamt dat er sprake is van onduidelijkheid en verscheidenheid. "Zo zijn er per merk verschillende soorten accu's, die allen een eigen specifieke behandeling vereisen. Sowieso vergt het demonteren en recyclen van hybride auto's meer aandacht voor het veiligheidsvraagstuk. We hebben ons die werkwijze al doende in de praktijk eigen gemaakt en werken daarbij uiteraard volgens de voorschriften en instructies van de fabrikant en maken ook gebruik van het 'zes stappen-plan van brancheorganisatie ARN (Auto Recycling Nederland) voor een veilige demontage: markeren, controleren of sleutel uit contact is, ontkoppelen 12V, verwijderen serviceplug ("die per merk op een andere plek kan zitten), vervolgens tien minuten wachten en dan de OV (nul volt)-meting, oftewel is de stroomkring van het hoogspanningsgedeelte verbroken."

Er zijn voorbeelden bekend van hybride auto's die direct of zelfs enige tijd na een aanrijding spontaan in brand zijn gevlogen. Al blijkt de kans op schade aan het accupakket als gevolg van een aanrijding in de praktijk mee te vallen. Er zijn ook voorbeelden bekend waarbij de auto zeer fors beschadigd was en dat er geen schade was aan het accupakket.

Extra werk?

Leveren hybride auto's zijn bedrijf extra werk en inkomsten op? "Niet meer dan bij conventionele auto's. Het gaat ook hierbij voornamelijk om het plaatwerk en de onderdelen. Naar accu's van schadevoertuigen is, in tegenstelling tot wat acht à tien jaar geleden alom werd verwacht, vooralsnog niet of nauwelijks vraag. Daar staat tegenover dat het demontage- en recyclingswerk voor ons zowel arbeidsintensiever alskostbaarder is dan bij de overige auto's", vertelt Van Kessel. "Arbeidsintensiever door de veiligheidsaspecten die we in acht moeten nemen en kostbaarder omdat de batterijen (hoge) verwerkingskosten hebben in tegenstelling tot de conventionele accu's die verwerkingsopbrengsten hebben. Op Groarts opmerking of een hogere verwijderingsbijdrage of sloopvergoeding op zijn plaats zou zijn, antwoordt hij dan ook bevestigend.

Op de vraag of, zoals veel experts hadden verwacht, een hybride auto meer oplevert dan een gemiddelde andere auto, volgt een ontkennend antwoord. "Er is een tijd lang veel vraag geweest naar hybride auto's vanuit het Oostblok, onder meer om als taxi te kunnen rondrijden in bijvoorbeeld Moskou, maar dat vormt een uitzondering. Het is in ons vak nu eenmaal een kwestie van vraag en aanbod. Voor het conventionele werk blijf ik echter in het producthergebruik een groeimarkt zien." ●

De hybride auto kent vele varianten

Een hybride auto maakt voor de aandrijving gebruik van zowel een verbrandingsmotor (benzine, diesel of LPG) als een elektrische motor. De ene hybride auto is de ander niet. Op de Nederlandse wegen rijden inmiddels vele varianten rond.

Full-hybrid: De verbrandingsmotor zorgt ook voor het opladen van de accu. Ook remenergie die vrijkomt bij het afremmen of stoppen van de auto wordt opgeslagen in de accu voor hergebruik.

Parallel-hybride: De auto wordt in principe door elektriciteit voortbewogen. Als deze op is of wanneer er meer kracht nodig is, dan springt de verbrandingsmotor bij.

Serie-hybride: De aandrijving geschiedt door een generator. De benodigde elektriciteit voor de aandrijving krijgt de generator van de verbrandingsmotor.

Mild-hybride: De elektromotor assisteert de verbrandingsmotor bij het wegrijden, accelereren en rijden op hoge snelheid.

Micro-hybride: De auto beschikt niet over een elektromotor, maar is wel uitgerust met diverse brandstofbesparende technologieën zoals een start/stop-systeem en een regeneratiesysteem voor de accu.

Plug-in hybride: De batterijen moet opgeladen worden door de auto aan te sluiten op het bestaande elektriciteitsnet.

Daarnaast zijn er ook volledig elektrische voertuigen.

"Het is telkens weer de sport de puzzel op te lossen"

"Een aparte tak van sport, die van een brand-, fraude- of toedrachtonderzoeker specifieke en andere kennis en competenties vereist dan die bijvoorbeeld van een schade- of letselexpert wordt gevraagd." Zo omschrijft Maaik Leloux, manager verzekeringsonderzoek bij Pinkerton (voorheen Interseco) en lid van het bestuur van de Branchegroep Toedrachtonderzoek van het NIVRE, zijn werkzaamheden: het verrichten van tactisch onderzoek ten behoeve van de verzekeringsbranche.

Leloux is sinds 1991 werkzaam als toedrachtonderzoeker, aanvankelijk bij Bureau van Ameyde en vanaf 2000 bij Interseco/Pinkerton. Zijn aandachtsgebieden liggen met name op het gebied van brand, aansprakelijkheid, levensverzekeringen en letsel. We spreken hem in het kader van de rubriek 'Bijzonder (expertise- en onderzoeks) werk van De Register Expert. De geïnterviewde spreekt vol passie over zijn werkzaamheden als toedrachtonderzoeker. "De afwisseling is een van de mooie aspecten van het vak. Geen dag of klus is hetzelfde en ook geen enkele brand is identiek. Ons werk is misschien wel het beste te vergelijken met een puzzel. Het is zaak door gedegen onderzoek, vaak onder lastige omstandigheden zoals een afgebrand pand, alle stukjes bij elkaar te vinden om achter de ware toedracht van een schade te komen. Het is elke keer weer de sport en uitdaging om die puzzel op te lossen."

Pitbull

Desgevraagd zegt hij dat de werkzaamheden van een toedrachtonderzoeker in de loop der jaren in wezen niet zijn veranderd. "Wel is de markt professioneler geworden en zijn onze contactpersonen bij opdrachtgevers beter opgeleid voor hun taak. De (verplichte) komst van fraudecoördinatoren bij verzekeraars is daar zeker mede debet aan." Dit vraagt volgens Leloux bijzondere eigenschappen en competenties van een toedrachtonderzoeker. "Een politie- of recherche-achtergrond is niet per se nodig, al is het mijns inziens wel degelijk een pre", aldus de man, die zelf ook bij de politie/recherche heeft gewerkt. "Je moet in dit vak een beetje een pitbull zijn, vasthoudend zijn, je in een zaak vastbijten en doorvragen. Ik zeg altijd dat je 'de lijntjes' moet uitlopen: gebruik maken van alle informatie die je wordt aangedragen, maar alles wel op en top controleren op juistheid. Mensen kunnen nu eenmaal heel goed liegen. Ook in dit vak is het 'onderbuikgevoel' weliswaar niet onbelangrijk, maar het gaat uiteindelijk om de feiten. Het zit 'm in de details."

Hij verduidelijkt zijn woorden met enkele simpele, maar helder voorbeelden. "Stel, je krijgt een opdracht een autodiefstal te onderzoeken. Dan kun je uit efficiency-overwegingen kiezen voor *deskresear*ch en een gesprek met de claimant. In plaats van het plaats delict via Google Maps te bekijken kun je er ook even langs rijden en zo wellicht achterhalen dat de weg is opgebroken en de gestolen auto daar nooit op het opgegeven diefstaltijdstip geparkeerd heeft kunnen staan", aldus Maaik Leloux, volgens wie je in dit vak daarnaast dient te beschikken over analytisch vermogen en een groot referentiekader moet hebben. "Je moet weten wat er speelt en kunnen denken. Je kunt wel kijken, maar je moet het zien", zegt hij op bijna Cruijffiaanse wijze.

Omslagpunt

Gevraagd naar de trends in onderzoeksland wijst hij op een omslagpunt in het verleden. "Toedrachtonderzoek is er natuurlijk altijd al geweest. Vanaf ongeveer 1988 is er binnen verzekeraarshuizen nadrukkelijker aandacht gekomen voor het fraudethema en is het risicobewustzijn op dat vlak toegenomen. In de vorm van oprichting van speciale afdelingen die zich aanvankelijk vooral toelegden op het (laten) onderzoeken van claims op het gebied van brand, diefstal/inbraak en reisverzekeringen. In de loop der jaren zijn daar de branches letsel, AOV, zorg- en levensverzekeringen bijgekomen, waarbij zeker een impuls is uitgegaan van de komst van het marktbrede Delta Plan Aanpak Fraude, in eerste instantie voor schadeverzekeringen en later ook voor inkomens- en zorgverzekeringen.

Toch heeft een en ander niet geleid tot een, enigszins verwachte grote toename aan onderzoeksopdrachten. Leloux schrijft dat onder meer toe aan het groeiende risicobewustzijn bij verzekeraars, die mede daardoor selectiever te werk zijn gegaan aan 'de voorkant'. Al zegt hij ervan overtuigd te zijn dat het vaker inschakelen van een

professioneel toedrachtsonderzoek verzekeraars en andere opdrachtgevers uiteindelijk meer rendement zal opleveren. "We besparen voor hen *overall* meer in de vorm van een lagere schadelast dan onze kosten zijn."

Trends

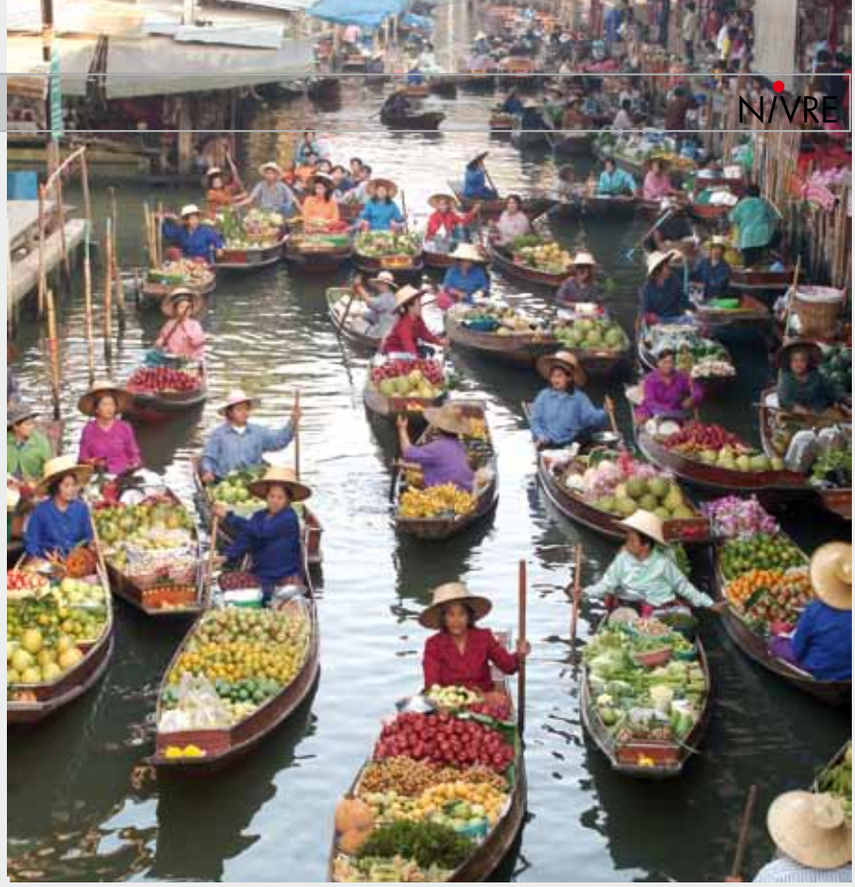
Als andere trend noemt hij de voortschrijdende technologische ontwikkelingen. "Die hebben een tweeledig effect met zich meegebracht. Enerzijds wordt hierdoor ons onderzoekswerk vergemakkelijkt, omdat het in vergelijking met vroeger veel eenvoudiger is geworden om via internet allerlei gegevens te achterhalen. Aan de andere kant is hierdoor ook cybercriminaliteit sterk opgekomen."

Een welkome *tool* van het onderzoekswerk is de vernieuwde 'Gedragscode Persoonlijk Onderzoek', waarin ter bescherming van de consument richtlijnen zijn opgenomen die aangeven wat een toedrachtonderzoeker bij de uitoefening van zijn beroep wel en niet mag doen. Leloux, die betrokken was bij de totstandkoming van de gedragscode, juicht de komst ervan toe. "Het vormt zeker geen belemmering voor ons werk, maar verschaft ons juist duidelijkheid over wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Ik heb dan ook het idee dat de gedragscode in de praktijk prima functioneert, net als vroeger het wetboek strafvordering bij de politie en dat ook de branche er goed mee kan werken."

Aandachtspunten

Wat houdt de beroepsgroep momenteel verder nog bezig? Leloux zet even zijn 'pet' op van lid van het branchebestuur Toedrachtsonderzoek van het NIVRE. "Ook binnen ons werkgebied verandert er veel en wordt er door opdrachtgevers en gedupeerden steeds meer van ons verlangd. Mede daarom ziet het branchebestuur het als haar taak om het niveau van de in het NIVRE-Register ingeschreven toedrachtonderzoekers continu op een hoger peil te brengen en aandacht te vragen voor de opvolgingsproblematiek. Ook over 10 à 20 jaar blijft de markt behoefte houden aan professionele en ervaren toedrachtonderzoekers."

Een tweede aandachtpunt is volgens het branchebestuurslid naar buiten toe uitdragen wat een toedrachtonderzoeker zoal doet en wat zijn meerwaarde kan zijn in het schaderegelingsproces. "Dat bewustzijn willen we in de markt vergroten, zowel bij verzekeraars en makelaars als bij schade-experts." Op de slotvraag wat hij de markt zou willen meegeven, noemt hij twee zaken. "Verzekeraars en andere opdrachtgevers moeten zich realiseren dat ook bij schade- en fraudeonderzoeken geldt dat de kosten voor de baten gaan.



Inschakeling van Register-toedrachtonderzoekers levert hen uiteindelijk meer financieel voordeel op dan de kosten die ze kwijt zijn door ons in te schakelen. En tegen collega's zou ik willen zeggen: schrijf je rapport nooit ten voordele van je opdrachtgever, maar doe aan waarheidsvinding. Het is zoals het is."

Opdracht van zijn leven

Elke expert heeft een 'schade van zijn leven', waar hij tot in lengte van jaren enthousiast over kan verhalen. Voor een toedrachtonderzoeker is dat natuurlijk net zo. Gevraagd naar de 'klus van zijn leven', geeft Leloux weliswaar aan meerdere bijzondere voorvallen te hebben meegemaakt, maar dat er één met kop en schouders bovenuit steekt. Het betrof een overlijdensclaim, waarbij de Thaise echtgenote van een (veel oudere) Nederlandse verzekerde tijdens een gezamenlijke vakantie in Thailand zou zijn overleden. De betreffende verzekeraar zag aanleiding voor nader onderzoek: de vrouw was voor een groot bedrag verzekerd – één miljoen euro –, zij was pas 26 jaar en de polis was relatief kort voor haar overlijden afgesloten met haar echtgenoot als begunstigde.
Leloux gaat op zijn praatstoel zitten en vertelt in geuren en kleuren zijn verhaal. "Een interessante, maar lastige opdracht. Niet in de laatste plaats vanwege de emotionele kant van het verhaal. Het betreft een overlijdensclaim waarbij je onder meer de echtgenoot vragen moet stellen over de toedracht. Dat vraagt natuurlijk enige empathie. In het gesprek met de echtgenoot heb ik hem eerst gevraagd zo zorgvuldig mogelijk te vertellen wat er allemaal is gebeurd vanaf hun vertrek vanuit Nederland tot de dag van overlijden."

Hoewel de man alle noodzakelijke officiële documenten kon overleggen, die bij nader onderzoek authentiek bleken te zijn, bleven de verzekeraar en de toedrachtsonderzoeker hun vraagtekens houden. "De man toonde in het gesprek onder meer nauwelijks emotie en ook zijn verklaring en uitleg leverden zo nu en dan meer vragen dan antwoorden op. Zo vond ik het bijvoorbeeld merkwaardig dat anders dan normaal bij een boeddhistische ceremonie maar een paar mensen bij de crematie aanwezig waren: de echtgenoot en de zus en zwager van de vrouw. De drie hadden met een auto van de overlijdensplek naar het geboortedorp van de vrouw gereden, een afstand van ongeveer 300 kilometer, met de kist achterop de *pick-up truck*."

Een en ander bleek voor de verzekeraar voldoende redenen om Leloux zijn onderzoek in Thailand te laten voortzetten, waarbij hij via bemiddeling van de Nederlandse ambassade een lokale onderzoeker vond. "We begonnen ons onderzoek in het geboortedorp van de vrouw en hadden meteen een meevaller. Tegenover het huis van de ouders van de vrouw was een boeddhistische tempel en heb ik meteen een afspraak met de priester laten maken. Immers, als iemand mij moest vertellen dat de vrouw daadwerkelijk was overleden, was hij het wel. Hij kende weliswaar de vrouw en haar man en wist zelfs dat ze naar het noorden van Thailand waren gekomen voor vakantie, maar schrok van het bericht. Inmiddels hadden de vader, zus en zwager van de vrouw het dorp verlaten en kon ook de plaatselijke arts ons geen opheldering geven. In elk geval had hij niet de overlijdensakte afgegeven."

"De dorpsoudste, een man met lokaal aanzien, vroeg ons na het eerste oriënterende gesprek diezelfde avond terug te keren. Daarin vertelde hij ons dat hem door de Thaise vrouw en haar Nederlandse man 50.000 dollar was aangeboden om een overlijdensakte af te geven, suggererend dat de vrouw zou zijn overleden. Hoewel hij aanvankelijk weigerde, gaf hij toe later door de burgemeester te zijn 'gedwongen' alsnog de bewuste verklaring af te leggen. Er was dus ook autoriteit betrokken bij de fraude en die burgemeester zal een bedrag hebben gekregen of in het vooruitzicht zijn gesteld."

Leloux kreeg uiteindelijk ook de moeder en de zus te pakken. De moeder hield zich dom, maar ontkende dat het lichaam van haar dochter ooit bij haar in huis had gelegen, zoals de Nederlandse echtgenoot had verteld. De zus bekende dat haar zus nog in leven was, al wist ze niet waar zij zich bevond. Zij vertelde wel dat haar was verteld dat het in Nederland makkelijk was om een overlijden te fingeren. Kennelijk werd het de 'overledene' in Thailand te heet onder de voeten, want zij besloot via buurland Maleisië naar Nederland terug te keren. Daar werd zij uiteindelijk samen met haar man aangehouden. Zij hebben voor hun daad beiden een jaar gevangenisstraf gekregen." ●

Branchegroep Motorvoertuigen op bezoek bij Pon

Aanpak diefstal en schade met nieuwe technologie

Elk voertuig is in principe bedoeld om zijn berijder veilig van A naar B te brengen. Dat de berijders er soms een potje van maken en voor grote problemen op de weg zorgen, kan het voertuig niet worden aangerekend. Autofabrikanten zoals VW, Audi, Škoda en Seat doen er echt alles aan om de berijder een scala aan hulpmiddelen aan te bieden die het autorijden vergemakkelijken en veiliger maken. Dat bleek nog eens tijdens een seminar dat de branchegroep Motorvoertuigen van het NIVRE organiseerde in juli. Verdeeld over twee bijeenkomsten werden 180 Register-Experts bij Pon's Automobielhandel geïnformeerd over de ontwikkeling van de diverse hybrides, geavanceerde diefstalbescherming en crashtests. Terwijl ook de nuchtere technici van VW zich lieten horen. "Twijfelachtige schade-auto's moeten gewoon veel eerder gesloopt worden dan nu het geval is."

De aanwezige *automotive* experts kregen ook goede uitleg over de vele mogelijkheden voor diefstalbescherming van producten afkomstig uit het VW-concern. De moderne auto's kennen tegenwoordig diverse onderdelen die het de dief moeilijk maken zijn slag te slaan. Naast preventiemiddelen als blokkering, akoestische en optische signalering, *Navi Lock, Bear Lock* en ruiten etsen is er een zeer uitgebreide lijst aan aanvullende diefstalpreventiemiddelen (zie kader 'Diefstalbeveiliging' elders op deze pagina's).

Kwaliteit en veiligheid

Pon is bekend als importeur van VW, Audi, Škoda en Seat, maar ook van luxe auto's als Bentley, Lamborghini en Bugatti, wegenbouwmachines als Caterpillar en vrachtauto's als MAN. Daarnaast is Pon eigenaar van fietsmerken als Gazelle en Union. "Wij geloven in merkspecialisatie", zegt Jeroen de

Liefde van Pon. "Kwaliteit is bij ons synoniem met veiligheid en we gebruiken alle middelen om die veiligheid te borgen, zoals opleidingen, adequate gereedschappen, (interne) *audits* en geborgde procedures bij reparaties na schade. Qua klanttevredenheid scoort Pon een heel hoog cijfer: 9,1. De doelstellingen van Pon zijn concreet: marktleider blijven in *automotive,* streven naar de meest trouwe en tevreden klanten en daarnaast de blijvende beschikking over het meest gezonde en tevreden dealernetwerk.

Verder wil het Volkswagen-concern marktleider worden op het gebied van elektromobiliteit. In 2018 moet dat streven zijn gerealiseerd. De elektrische auto's (*Full Hybrides, Plug-in Hybrides* en 100 procent elektrische automobielen) zijn duidelijk in opmars. Overigens had het door Pon geïmporteerde sportwagenmerk Porsche in 1900 ook al elektrische automobielen. De nieuwste ontwikkeling vanaf 2008 zijn trouwens auto's die op aardgas rijden. Ze zijn per saldo goedkoper en hebben ook nog een mindere uitstoot qua fijnstof en stikstof. Volgens Pon zal de consument in de toekomst vooral een keuze maken aan de hand van de gewenste mobiliteit. Voor stadsverkeer zal de elektrische auto uiteindelijk de beste oplossing zijn, voor korte afstanden op bijvoorbeeld het verstedelijkte platteland zal de hybride een goed alternatief zijn, terwijl bij veel kilometers de aardgasauto of de aloude diesel waarschijnlijk ook in de toekomst de beste oplossing zal blijken te zijn.

Blokkeersysteem

Daarnaast is tegenwoordig in auto's ook de bedrading helemaal weggewerkt, zodat deze niet gemanipuleerd kan worden bij diefstal. Ultramoderne sloten zijn zo geavanceerd dat ze niet zomaar door een slimme dief kunnen worden omzeild. Vanaf 2 september 2013 worden alle gestolen auto's van het VW-concern geblokkeerd in het fabriekssysteem. Ook de chassisnummer gebonden onderdelen uit gestolen auto's worden geblokkeerd en het activeren van deze onderdelen in andere auto's is daardoor niet meer mogelijk.

"Dat is ook de reden dat gestolen auto's vaak worden gesloopt", zegt Erik Schouten van Pon. Bij de diefstal-beveiliging van auto's is er al geruime tijd een wedloop gaande tussen autodieven die steeds inventiever worden en autofabrikanten en beveiligingsbedrijven die nog vaker nieuwe hindernissen opwerpen. De nieuwste ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld een driedimensionaal slot en een speciaal volgsysteem voor auto's. Die talloze verbeteringen qua beveiliging sorteren volgens hem overigens wel effect. In het jaar 2000 verdwenen er 20.000 auto's spoorloos van het toneel, terwijl dat er vorig jaar 'slechts' 11.000 waren.

Diefstalbeveiliging in auto's

Navi Lock
Een metalen afdekplaat die op vier bevestigingsnokjes voor het navigatiesysteem kan worden geplaatst. Voor de Golf VII is een nieuw Navi Lock ontwikkeld zonder metalen afdekplaat.

Bear Lock
Een versnellingsbakslot dat één geheel vormt met het chassis van de auto.

Moving Intelligencevoertuigvolgsystemen
Via dit systeem kan de centrale de positie van een auto bepalen en doorgeven aan de politie.

Afdekken chassisnummer
Slotbouten om bijvoorbeeld lichtmetalen velgen te beschermen tegen diefstal.

Het etsen van het chassisnummer in de ruit.

Kundige reparatie noodzaak

Waar Pon en Volkswagen ook veel aandacht aan geven, zijn de reparaties na een *crash* met de auto. Een niet goed uitgevoerde reparatie kan van blijvende invloed zijn op de stijfheid van de carrosserie, is de mening van de technici van het bedrijf. Daarom geeft Pon daar heel veel aandacht aan. "Het is essentieel voor de veiligheid en zal bijvoorbeeld ook effect hebben op de kosten van alle volgende reparaties", aldus Carosserietrainer Gijs van Veenendaal van Pon.

"Wat bij reparatie na botsingen heel veel aandacht moet krijgen is de zijkant van de auto en dan met name de B-stijl", zegt Van Veenendaal bij een demonstratie aan de hand van twee Passats na een EuroNCAP-*crashtest*. De meeste fabrikanten hebben tegenwoordig de voorkant uitstekend goed beschermd. De zijkant is echter een ander verhaal; daar is veel minder ruimte om de klap op te vangen. "Het is niet alleen zo dat dat volgende reparaties door een foutieve of ontoereikende ingreep vaak duurder uitpakken, omdat de auto steeds meer mankementen kan gaan vertonen. De mate van vervorming na een botsing heeft ook directe (negatieve) invloed op de veiligheid van de inzittenden."

Adequate opleiding en scholing medewerkers

Voorwaarden voor *secure* en veilige operaties zijn volgens Pon vooral het gebruik van de juiste reparatievoorschriften, de voorgeschreven materialen en een adequate opleiding en scholing van de medewerkers. De kwaliteit van de producten en diensten kan het best worden bewaakt door alles nauwkeurig vast te leggen en te borgen. "Verder hameren wij er altijd op dat de scholing en de productkennis van de medewerkers van hoog niveau moet zijn", aldus De Liefde. ●

Crashtest

De laatste tien jaar is het aantal fatale ongelukken met doden en gewonden sterk afgenomen. Een *crash* die de koets zodanig vervormt dat de stijfheid verminderd is, blijft echter een risico. Dat geldt ook voor zaken als een niet correct uitgevoerde reparatie of het gebruik van niet geschikte materialen. De deelnemers aan het seminar kregen ook nog auto's te zien die na een *crashtest* gerepareerd waren en daarna opnieuw waren gecrasht. Uniek om deze auto's ter beschikking te krijgen, vonden de mensen van Pon. De stelregel van het Volkswagenconcern en van Pon is dat een auto ook na een herstelreparatie, bijvoorbeeld na een *crash,* net zo veilig moet blijven als daarvoor. Met dat doel voor ogen is een reeks van speciale *crashtests* bedacht.

Deze EuroNCAP-tests met gerepareerde auto's toonden overduidelijk aan dat de chauffeur en de inzittenden groot gevaar lopen bij een ondeugdelijke reparatie die niet volgens de VW-voorschriften is uitgevoerd. De deelnemers aan het seminar kregen daar enkele voorbeelden van te zien en mochten zelf ook een kundig gerepareerde carrosserie bekijken. Hiermee werd overduidelijk aangetoond dat een reparatie na een *crash* waarbij de VW-normen zijn nageleefd de ooit gecrashte auto weer helemaal in de gewenste staat brengen, waardoor de veiligheid geborgd is.

Tweede kwartaal 2014:

Gemiddelde schadelast door grote branden ondanks twee grote 'klappers'

In het tweede kwartaal van dit jaar hebben tussen begin april en eind juni in totaal 32 grote branden voorgedaan waarbij de schade wordt geraamd op één miljoen euro of meer. Zij zorgden bij elkaar voor een schadelast voor verzekeraars van naar verwachting 117 miljoen euro. Dat is ruim de helft meer dan de 74,5 miljoen euro die de miljoenenbranden in de eerste drie maanden van dit jaar met zich meebrachten, maar beduidend minder dan de 171,5 miljoen euro door de 40 grote branden die werden geregistreerd in het tweede kwartaal van 2013. Dat zijn enkele uitkomsten uit de meest recente registratie van de grote branden, die tot stand is gekomen in samenwerking met de bij het NIVRE aangesloten expertisebureaus en met expertiseorganisaties van verzekeraars.

Kijkend naar de miljoenenbranden en de hiermee gemoeide schadelast in de afgelopen tien jaar kan 2014 tot dusver worden gekenmerkt als 'een gemiddeld jaar'. Alleen in de eerste helft van 2012 en 2013 vonden in ons land meer grote branden plaats (75 resp. 65) dan de 32 in dit jaar. De geraamde schadelast bedraagt in 2014 tot dusver 191,5 miljoen euro. Het afgelopen decennium beliep de schade voor verzekeraars in het eerste halfjaar vier keer hoger (in 2007, 2008, 2011 en 2013), waaronder 270,5 miljoen in de eerste helft van vorig halfjaar. Vijf keer was de schadelast lager: in 2005, 2006, 2009, 2010 en 2012.

In vergelijking met voorgaande jaren hebben zich dit jaar tot nu toe relatief weinig grote brandcalamiteiten voorgedaan. Er werden slechts drie grote 'klappers' geregistreerd, waarbij de schaderaming tien miljoen euro of meer bedroeg. Twee daarvan vonden in het tweede kwartaal plaats; één in het eerste kwartaal van dit jaar: een brand op 14 maart jl. in een bedrijfspand in Hoofddorp met een schade van ca. 26 miljoen euro. De grootste calamiteit deed zich voor op 30 juni jl. bij een vleesverwerkend bedrijf in Veenendaal, waarbij de geraamde schade 30 miljoen euro bedroeg. Een brand in een benzeenreactor bij Shell in Moerdijk brengt naar schatting een schade met zich mee van 20 miljoen euro. Op ruime afstand volgden in het tweede kwartaal branden in meerdere bedrijfspanden in Poeldijk (4 mei, schade ca. 7 miljoen euro), bij een metaalverwerkend bedrijf in Heerde (16 juni jl., schade ca. 6 miljoen euro) en bij een kunststoffabriek in Waalwijk (26 april jl., 4 miljoen euro).

Overzicht grote branden in de afgelopen tien jaar:

Jaar	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Totaal na zes maanden
2014	€ 74.500.000 (31 branden)	€ 117.000.000 (32 branden)	€ 191.500.000 (62 branden)
2013	€ 99.000.000 (35 branden)	€ 171.500.000 (40 branden)	€ 270.500.000 (75 branden)
2012	€ 81.000.000 (32 branden)	€ 109.000.000 (33 branden)	€ 190.000.000 (65 branden)
2011	€ 134.000.000 (23 branden)	€ 76.000.000 (25 branden)	€ 200.000.000 (48 branden)
2010	€ 56.192.843 (20 branden)	€ 41.243.500 (18 branden)	€ 97.436.343 (38 branden)
2009	€ 71.665.071 (28 branden)	€ 106.266.080 (24 branden)	€ 177.931.151 (52 branden)
2008	€ 80.254.400 (23 branden)	€ 236.576.957 (26 branden)	€ 316.831.357 (49 branden)
2007	€ 49.740.000 (23 branden)	€ 161.902.500 (21 branden)	€ 211.642.500 (44 branden)
2006	€ 73.012.376 (21 branden)	€ 60.741.841 (15 branden)	€ 133.754.217 (36 branden)
2005	€ 82.650.000 (13 branden)	€ 56.200.000 (20 branden)	€ 138.850.000 (33 branden)

NIEUW **GEREGISTREERDEN**

KANDIDAAT-REGISTER-EXPERTS

Brand

Mevrouw H. Ruesink-Muilerman	per 22 juli	2014
De heer L.C. Smits	per 21 juli	2014

Opname (bouwkundig)

De heer A. Vels	per 7 augustus	2014

Personenschade

Mevrouw mr. I.R. Blaak	per 29 juli	2014
De heer mr. P.A. Bruins	per 1 augustus	2014
Mevrouw F.U. Daamen-Simons bc	per 5 augustus	2014
Mevrouw mr. C.M. Herbers-Veldhuis	per 8 augustus	2014
De heer mr. R.M.A. Lensen	per 29 juli	2014
De heer P.M. Verhoef	per 7 augustus	2014

Scheepvaart en Techniek

De heer R. Engels	per 21 juli	2014

REGISTER-EXPERTS

ATV/Agrarisch

De heer drs. ing. R.A. Van Holsteijn	per 23 juni	2014

Brand

De heer R.A.C. Heusschen	per 23 juni	2014
De heer H.S. van der Land	per 7 juli	2014

Opname (bouwkundig)

De heer R.A. Lengkeek	per 22 juli	2014

Personenschade

De heer mr. A.K. Abhelakh	per 30 juni	2014
De heer mr. F.R. van Ellen	per 30 juni	2014
De heer J.A. Sandee	per 30 juni	2014
Mevrouw C. Sessink BBA, bc	per 28 juli	2014
De heer ing. R.P. Smith	per 28 juli	2014
De heer K. Venema	per 5 augustus	2014

Transport/Goederen

De heer J.M. de Vos	per 23 juni	2014

UITSCHRIJVINGEN

Brand

De heer L. Mooi	per 24 juli	2014

Toedrachtonderzoek

De heer G.W. Kasper	per 1 juli	2014
De heer A.H.I.M. Keisers	per 28 juli	2014

REGISTER VAN VOORMALIG REGISTER-EXPERTS

De heer F.A.M. Onland	per 23 juni	2014

GEASSOCIEERD REGISTER

Register-Coördinator Fraudebeheersing

De heer H. Havinga	per 18 juli	2014
De heer B.Y. Sipma	per 1 juli	2014

Register-Risicodeskundige

De heer P.J.C. Bleeker	per 1 juli	2014
De heer ing. B. Heeren	per 3 juli	2014
De heer ing. A. van Strien	per 4 augustus	2014