

Mark van Wieringen en Xavier van Boeckel hebben van hun hobby hun beroep gemaakt

Arntz I van Helden is wereldwijd één van de weinige expertisebureaus die schades regelen binnen de wonderde wereld van de autoracerij

Arntz I van Helden is al enkele jaren één van de weinige onafhankelijke expertisebureaus in de wereld, zo niet de enige, die met de regelmaat van de klok wereldwijd worden ingeschakeld voor het beoordelen en regelen van schades in de bijzondere wereld van de autoracerij: Formule 2, Formule 3 en LMP auto's (Le Mans Prototype) en de verschillende Toerkampioenschappen zoals de Porsche Cup en de Ferrari Challenge, en verder rally's; kortom alle races behalve de Formule 1. Twee schade-experts Mark van Wieringen (van huis uit scheepvaartexpert) en Xavier van Boeckel (van huis uit landmaterieexpert) regelen jaarlijks gezamenlijk zo'n 200 schades aan raceauto's: door middel van desktopexpertise of via een expertise ter plekke, waarvoor zij gedurende het racesizoen – ruwweg van april tot eind november – geregeld de wereld over reizen. In onderstaand artikel gaan zij in op het ontstaan van dit bijzondere specialisme, wat daarbij vakmatig zoal komt kijken en wat de voornaamste trends op dit bijzondere vakgebied zijn.



Mark van Wieringen: "De financiële belangen in de racerij zijn groot. Om die reden verlangen eigenaren van raceauto's vaak ook dat we na een schade snel langskomen. Niet in de laatste plaats omdat zij het geld van de verzekering vaak nodig hebben om de auto weer klaar te krijgen om aan de volgende wedstrijd weer deel te kunnen nemen."

Opvallend gegeven: voor zowel Mark als Xavier is de autoracerij niet hun primaire werk als schade-expert. Eerstgenoemde is afkomstig uit de scheepvaartwereld en werkte voor zijn komst bij Arntz I van Helden, inmiddels 12,5 jaar geleden, gedurende vijf jaar als *Maritiem Officier* bij Wagenborg Shipping. Sinds maart 2007 is hij bij het in Rotterdam gevestigde expertisebureau actief als mari-

tiem schade-expert. De raceauto-schades zijn een mooie opvulling naast zijn hoofdtaak het regelen van scheepschades. Zijn Belgische collega Xavier werkte aanvankelijk bij CED Mobility in België als autoschade-expert voordat hij in 2017 de overstap maakte naar Arntz I van Helden als landmaterieexpert.

TOEVAL

Toeval bestaat niet, wordt wel eens beweerd. Of toch wel? Wie het verhaal hoort hoe de schaderegeling in de autoracerij bij Arntz I van Helden terecht is gekomen, zal misschien naar het laatste neigen. Mark van Wieringen vertelt hoe dat is gegaan. "Wij werden als Arntz I van Helden benaderd door een Enschedese verzekeringsadviseur die onder meer gespecialiseerd was in autosportverzekeringen met de vraag of wij de expertise in huis hadden om wereldwijd schades aan raceauto's te regelen. Het antwoord was 'ja' en algemeen directeur René van Dijk dacht meteen aan mij, omdat hij wist dat ik mijn vrije tijd graag aan auto's (Alfa Romeo) sleutel. De rest is geschiedenis. We doen dit werk nu ruim tien jaar in de gehele wereld en inmiddels rechtstreeks voor nationale en internationale opdrachtgevers. Daarin hebben we nadrukkelijk aangetoond dit specialistische werk goed aan te kunnen en opdrachtgevers zijn zo tevreden dat het aantal expertiseopdrachten gestaag toeneemt. Vorig jaar waren dat er zo'n 200 en ik denk dat dit aantal de komende jaren nog wel verder zal groeien."

Dat aantal maakte de komst van een tweede expert wenselijk en dat werd Xavier van Boeckel, die in 2017 de gelederen van Arntz I van Helden kwam versterken als landmaterieexpert. "Ik heb van jongs af aan een enorme passie voor auto's en vooral voor raceauto's en merken als Porsche en Ferrari. Met dit werk komt voor mij echt een jongensdroom uit. Daarnaast is het vakmatig interessant

Met dit werk komt voor mij echt een jongensdroom uit

en absoluut niet te vergelijken met het expertiseren van ‘normale’ autoschades. Het gaat stuk voor stuk om maatwerk, veelal complexe en omvangrijke schadeclaims vooral als gevolg van aanrijdingen. Mede door het hoge eigen risico gaat het doorgaans ook om hoge schadebedragen tot zelfs een kwart miljoen euro aan toe. Schaderegeling in dit specifieke segment is specialistisch en tijdrovend werk waarbij je er zeker geen zeven tot acht schades op een dag kunt beoordelen, zoals bij ‘straatauto’s’. Naast vaktechnische kennis vraagt werk vooral om flexibiliteit en voldoende communicatieve vaardigheden.”

ALLEEN OP CIRCUIT

Van Wieringen sluit zich daarbij volmondig aan. “Calculatie van de herstelkosten is handwerk omdat dit type auto’s niet in een calculatieprogramma als bijvoorbeeld Audatex voorkomen. De betreffende polissen dekken ongevalsschade aan raceauto’s tijdens wedstrijden op circuits en tijdens rally’s. De auto’s zijn per rijder verzekerd zowel in eigendom als gehuurd.”

Zoals in de aanhef van dit artikel aangegeven, worden de beide specialisten van Arntz I van Helden ingeschakeld voor schades aan raceauto’s die meedoen aan wedstrijden en trainingen in het kader van de Formule 2, Formule 3 en de verschillende Toerkampioenschappen zoals de Porsche Cup en de Ferrari Challenge en rally’s. “Helaas zit de Formule 1 er niet bij, want dat zou ook vakmatig toch wel iets bijzonders zijn”, benadrukken de beide racefanaten.

12 SCHADES OPGESPAARD

Van Wieringen kan zijn eerste opdracht als ‘raceauto-expert’ nog herinneren als de dag van gisteren. “Het was meteen ook een hele bijzondere. Aan het eind van het racesizoen moest ik in Italië schades opnemen bij het Italiaans Ferrari-team. Toen ik daar aankwam werd ik nietsvermoedend naar twee zeecontainers gebracht en daar bleken ze de beschadigde onderdelen te hebben verzameld van een 12-tal schades aan Ferrari’s. Die hadden ze kennelijk gedurende het gehele seizoen opgespaard. Ik heb natuurlijk meteen aangegeven dat dit niet de juiste weg is, maar samen met



Xavier van Boeckel: “Schaderegeling aan raceauto’s is vakmatig interessant en absoluut niet te vergelijken met het expertiseren van ‘normale’ autoschades. Het gaat stuk voor stuk om maatwerk, veelal complexe en omvangrijke schadeclaims vooral als gevolg van aanrijdingen.”

betrokkenen en verzameld foto- en ander documentatiemateriaal zijn we er uiteindelijk uitgekomen. Al was het wel een enorme puzzel en heeft de regeling meer tijd in beslag genomen dan vooraf was gedacht. Het voordeel was wel dat ik me meteen heb kunnen manifesteren als iemand die weet waarover hij praat als het om schades aan raceauto’s gaat. En zo iets zingt dan al snel rond in een relatief kleine wereld als de autoracerij.”

Van Wieringen en Van Boeckel reizen geregeld de wereld over voor het regelen van schades aan raceauto’s. Eerstgenoemde daarover: “In het begin beoordeelden we de schades vooral fysiek, maar door de in de loop der jaren opgebouwde kennis, ervaring, netwerk en vertrouwen kiezen we steeds vaker voor desktopexpertise. Ik denk dat we inmiddels 80% van de claims van kantoor uit regelen. Fysiek of desktop hangt af van de omstandigheden en vooral de aard en omvang van de claim. Onze extra kosten moeten die reis natuurlijk rechtvaardigen.”



Mede door de voortschrijdende technologische ontwikkelingen zijn schades aan raceauto's vandaag de dag veel vaker te herstellen zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het materiaal

YOU TUBE FILMPJES

Van Boeckel vult aan: "Een fysieke expertise kost natuurlijk veel meer tijd. Alleen met reizen ben je binnen Europa al snel minimaal een halve dag tot een dag kwijt en daarbuiten nog meer. Bovendien neemt een expertise aan een beschadigde raceauto ook al snel enkele uren in beslag. Desktopexpertises zijn ook voor deze schades meer en meer mogelijk. Een groot voordeel is dat in de racerij wedstrijden veel foto's en filmpjes worden gemaakt en online worden gedeeld, zeker van *crashes*. Via *you tube* kunnen we de meeste crashes dan ook wel achterhalen en daarmee ons voordeel doen bij de schaderegeling. Op die manier heb ik ooit een fraudeclaim ontdekt. De schadelijdende partij moet de schade aantonen en stuurde ons de gevraagde schade-informatie om de claim te onderbouwen. We hadden onze twijfels en via *you tube*-filmpjes op het internet kwamen we erachter dat dezelfde auto bij meerdere crashes betrokken was geweest en dat de geclaimde schade betrekking had op vijf verschillende crashes."

Van Wieringen wijst erop dat ook de autoracerij een afspiegeling is van de maatschappij en dat ook hierin niet iedereen even eerlijk is en soms geneigd zijn om 'ruimhartig' te claimen. "Er wordt van ons verwacht om polisuitsluitingen toe te passen." Al voegt hij er wel meteen aan toe dat een andere claimcultuur reden is geweest voor de makelaar om al snel te stoppen met het verzekeren van raceauto's in de VS. "Op zich jammer, want de racerij is daar een heel populaire sport. Het is wel een gegeven dat de financiële belangen in de racerij groot zijn. Om die reden verlangen eigenaren van raceauto's vaak ook dat we na een schade snel langskomen. Niet in de laatste plaats omdat zij het geld van de verzekering vaak nodig hebben om de auto weer klaar te krijgen om aan de volgende wedstrijd weer deel te kunnen nemen."



Daarnaast vergt het volgens hem soms enige moeite om eigenaren te overtuigen van de mogelijkheid om beschadigde onderdelen te laten herstellen in plaats van te vervangen. "Mede door de voortschrijdende technologische ontwikkelingen zijn schades aan raceauto's vandaag de dag veel vaker te herstellen zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het materiaal."

SCHADE VAN JE LEVEN

Elke schade-expert heeft een 'schade van z'n leven', een dossier die hem of haar om wat voor dan reden ook is bijgebleven. Ondanks hun relatief prille loopbaan als schade-expert noemen Mark en Xavier er desgevraagd ieder ook één. Laatstgenoemde steekt van wal. "We kregen een forse schadeclaim van een Duitse Audi R8 die tijdens een *track day* op het circuit van Franchorchamps in België bij een crash ernstig beschadigd was geraakt: de schadeclaim bedroeg 100.000 euro en als waarde van de auto werd 600.000 euro in de polis opgegeven. Mijn onderzoek ter plaatste wees echter uit dat het eigenlijk niet om een raceauto ging maar eigenlijk om een omgebouwde 'straatauto' met als gevolg daarvan een veel lagere waarde en dus ook schadebedrag. Zo hebben we voor de verzekeraars een hoop geld bespaard."

Mark vertelt vervolgens over zijn 'hele mooie persoonlijke ervaring'. "Het was bij 24 uren-race in Dubai die ik vanuit de pits heb mogen meemaken. De makelaar had 'live schadevaststelling op het circuit' verkocht als extra service aan de klanten. Gedurende de race vielen er een aantal kleinere schades die onder het eigen risico waren maar ook een paar grote klappers. De praktijk leerde dat bij de grote klappers de teams gelijk konden inpakken en vertrokken. Een eerste indruk van de schade en de omstandigheden waren goed om als schade-expert mee te maken maar de definitieve schadevaststelling moest alsnog op een later moment plaatsvinden. Toch was het een geweldige ervaring, niet in de laatste plaats omdat ik op een gegeven moment zelf ook maar ben gaan assisteren omdat enkele monteurs even een kort slaapje deden."

Het zal duidelijk zijn dat beide experts na terugkomst van hun opdracht regelmatig een verhaal te vertellen hebben. "Je maakt inderdaad veel mee en dat maakt dit expertisewerk extra interessant." ■

