



PROJECTGROEP
Mobiliteit & Mens | Grote schades
AUGUSTUS 2025



Voorwoord

Samen duurzaam herstellen: van ambitie naar actie

Klimaatverandering laat zich niet afremmen. De gevolgen van extreem weer zijn nu al merkbaar in Nederland en gaat in de toekomst alleen maar toenemen. Tegelijkertijd moeten organisaties zich steeds beter voorbereiden op nationale en Europese regels rondom hun impact op milieu en maatschappij. Als keten van schadeprofessionals – van verzekeraars tot herstelbedrijven – staan we voor een belangrijke uitdaging en kans: een actieve rol spelen in deze transitie. Niet alleen door risico's te beperken, maar ook door bij elk schadeherstelmoment te kiezen voor toekomstbestendige oplossingen.

NIVRE, Schoonmakend Nederland en Verbond van Verzekeraars hebben daarom samen het Manifest Duurzaam Schadeherstel gelanceerd. Dit markeert een gezamenlijke stap vooruit. Met meer dan 20 deelnemende organisaties bouwen we aan een aanpak waarin duurzaamheid, samenwerking in de keten en klantgerichtheid centraal staan.

Het programma bestaat uit zes projectgroepen en 18 pilotprojecten. Vanwege de hoge CO₂-uitstoot en de uitvoeringsmogelijkheden op korte termijn ligt de focus op drie thema's:

- **Energie Materieel**
- **Mobiliteit & Mens**
- **Circulariteit**

Elke thema is onderverdeeld in twee groepen uiteen: bulk en grote schades. Dit onderscheid is nodig omdat de werkprocessen sterk van elkaar verschillen.

Mobiliteit & Mens | Grote schades

Deze brochure gaat over de projectgroep Mobiliteit & Mens | Grote schades. We delen de eerste resultaten en laten zien dat het werkt: met concrete pilots, samenwerking in de keten en meetbare CO₂-besparing. Zo maken we de positieve impact zichtbaar. Voor een compleet beeld van de impact en de geleerde lessen nodigen we je van harte uit ook de brochures van de andere vijf projectgroepen te bekijken.

Kortom, de transitie naar duurzaam schadeherstel is niet alleen noodzakelijk, maar ook haalbaar. Door te verduurzamen ná schade, maken we Nederland stap voor stap weerbaarder én groener. Samen zetten we koers naar duurzaam schadeherstel als de nieuwe standaard.

Namens de initiatiefnemende brancheverenigingen,

NIVRE, Susan Mogony

Schoonmakend Nederland, Rob Rommelse

Verbond van Verzekeraars, Geeke Feiter-van Heuvelen

1. Waarom doen we mee aan Duurzaam Schadeherstel in de keten?

Motivatie en doelen deelname

Bij schadeherstel worden vaak meerdere ritten gemaakt, zeker bij grote schades waarbij verschillende professionals (experts, reconditioneerders, bouwkundig herstellende) op verschillende momenten langskomen. Dit leidt tot aanzienlijke CO₂-uitstoot.

Reconditioneringsbedrijven kiezen waar mogelijk voor herstel boven vervanging. Dat verlaagt de milieubelasting en helpt klanten sneller terug naar normaal. Onze deelname aan het Duurzaam Schadeherstel-traject komt voort uit de overtuiging dat schadeherstel duurzamer móet en kán – met verantwoord materiaalgebruik, energiezuinige processen en een elektrisch wagenpark.

Dit traject biedt een kans om onze visie breder uit te rollen binnen de sector. We streven naar een uniforme, transparante standaard voor duurzaam schadeherstel. Zo weten opdrachtgevers wat ze mogen verwachten en maken we samen impact – voor onze klanten én toekomstige generaties.

Uitdagingen en verwachtingen

Een belangrijke uitdaging is het creëren van bewustwording bij alle schakels in de keten. Nog te vaak wordt automatisch gekozen voor vervanging, terwijl herstel vaak duurzamer én sneller is.

We verwachten dat deelname aan het Duurzaam Schadeherstel-traject leidt tot:

- **Meer uniformiteit en duidelijkheid in duurzaamheids-criteria**
- **Heldere standaarden voor communicatie richting opdrachtgevers en ketenpartners**
- **Gerichte investeringen in duurzame oplossingen**

Daarnaast hopen we op een sterke kruisbestuiving van kennis, praktijkervaringen en innovatiekracht. Samen kunnen we versnellen. We kijken uit naar een open en daadkrachtige samenwerking, waarin iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt en we als collectief het verschil maken.

Het Duurzaam Schadeherstel-traject biedt mogelijkheden om te werken aan:

- **Transparantie en meetbaarheid** van duurzame prestaties binnen de keten
- **Versnelling van innovatie** in herstelmethoden, processen en samenwerking
- **Structurele verankering** van duurzaamheid in aanbestedingen, contracten, richtlijnen en opleidingen
- **Bewustwording en gedragsverandering** bij alle schakels in de keten

Samen zetten we grote stappen

“Door nauw samen te werken met de hele keten optimaliseren we ons duurzaam herstelproces. Dit stelt ons in staat om ons serviceniveau naar klanten te verbeteren en tegelijkertijd de belasting van het milieu te verminderen.”

MAURICE KOOPMAN (CEO NN Non-Life)

“EMN is vanuit onze ESG-kernwaarden nauw betrokken bij dit duurzaam schadeherstel-project. We zien toe op een verantwoordelijke bedrijfsvoering, door duurzaamheidsinitiatieven, zoals de elektrificatie van ons wagenpark, dat leidt tot een aanzienlijke CO₂-reductie per dossier.”

GEORGE OOSTROM (General Director EMN /CED EUROPE)

“Duurzaam schadeherstel is al een onderdeel van onze bedrijfsvoering, maar de mogelijkheid om juist te kijken naar de verbetering in samenhang in de gehele keten, biedt mooie nieuwe kansen voor verdere verbeteringen. Deelname biedt daarnaast kansen voor meer overleg en samenwerking met diverse partners in de keten.”

ROB MEERSHOEK (Directeur PS Calamiteiten BV)

“Bij BELFOR geloven we dat écht herstel verder gaat dan schade ongedaan maken. Het betekent ook: zorgvuldig omgaan met grondstoffen, mensen en onze leefomgeving. Daarom sluiten we ons vol overtuiging aan bij het DSH-traject. Samen met andere partijen in de keten willen we laten zien dat duurzaam ook daadkrachtig kan zijn.”

VINCENT TALLE (Directeur BELFOR (Nederland) B.V.)

“Duurzaam schadeherstel biedt een unieke kans om milieu-impact te beperken én klanten beter te bedienen. Herstellen in plaats van vervangen is niet alleen kostenefficiënt, maar ook toekomstgericht.”

FRED TOUSSAINT (Algemeen Directeur Verzekeringen)

2. De drie verbetermaatregelen

Mobiliteit & Mens vormen een essentieel onderdeel van hele schadeherstelproces. Zowel experts als reconditioneers, (contra-)experts en gedupeerden zijn vaak onderweg van locatie A naar locatie B, omdat de meeste werkzaamheden plaatsvinden op de schadelocatie zelf. Reisbewegingen zijn daarmee een belangrijke bron van de totale CO₂-uitstoot in het hersteltraject.

CO₂-reductie op mobiliteit kan op drie manieren worden bereikt:

- **Fossiele kilometers vervangen door groene kilometers**
- **Zuiniger rijden stimuleren**
- **Efficiënter plannen, zodat er minder ritten nodig zijn**

Daarom zijn binnen deze pilot drie verbetermaatregelen getest:

1. **Zuiniger rijden (training en bewustwording)**
2. **Elektrificatie van het wagenpark**
3. **Meer personen per vervoersbeweging**

VERBETERMAATREGEL 1

Zuiniger rijden (training en bewustwording)

Deze maatregel onderzoekt in hoeverre training en bewustwording bijdragen aan minder brandstofverbruik en dus lagere CO₂-uitstoot. Bij PS Calamiteiten is het verbruik van twee medewerkers gemeten in drie fasen:

- **Zonder aankondiging (nulmeting)**
- **Met medeweten van de chauffeur**
- **Na het volgen van een training zuinig rijden**

Daarnaast is een derde medewerker gevolgd als controle-groep: deze chauffeur kreeg geen informatie of training, maar zijn verbruik werd wel gemonitord over dezelfde periode.

VERBETERMAATREGEL 2

Elektrificatie van het wagenpark

Voertuigen op fossiele brandstoffen veroorzaken veel CO₂-uitstoot, zeker bij korte ritten naar schadegevallen. Door over te stappen op elektrische voertuigen:

- **Daalt de uitstoot per kilometer direct**
- **Vermindert geluidsoverlast in woonwijken**
- **Versterkt het duurzame imago van de keten**

Elektrisch rijden maakt mobiliteit duurzamer, zonder in te leveren op snelheid of bereikbaarheid – een belangrijke stap richting toekomstbestendige schadeafhandeling.

VERBETERMAATREGEL 3

Meer personen tegelijk per vervoersbeweging

Bij grote schades rijden vaak meerdere medewerkers dezelfde route. Deze maatregel test of het mogelijk is om meer mensen per rit te vervoeren: door 4 tot 6 personen in één bus te laten reizen in plaats van 2 of 3.

Tegelijkertijd wordt gekeken naar de praktische effecten, zoals:

- **Extra ritten om medewerkers te verzamelen**
- **Mogelijke inzet van extra voertuigen voor materieel-transport**

De pilot onderzoekt of de voordelen van minder ritten opwegen tegen de extra logistiek die carpooling met zich meebrengt.

3. Werkwijze, schadegevallen en relevante datapunten

Werkwijze

Om de impact van de verbetermaatregelen op CO₂-uitstoot te meten, is gewerkt met een nulmeting (zonder maatregel) en een éénmeting (met maatregel). Door deze metingen te vergelijken, ontstaat een eerste beeld van de impact in de praktijk.

De metingen zijn gebaseerd op een klein aantal schadegevallen en dienen als praktijktoets. Ze zijn niet statistisch of wetenschappelijk onderbouwd, maar geven wel waardevolle inzichten.

Om de potentiële impact bij opschaling te illustreren, is bij de resultaten gerekend met een factor 100. Daarnaast wordt de CO₂-besparing vergeleken met herkenbare referenties, zoals:

- Het gemiddeld energieverbruik van een huishouden (4 personen)
- De jaarlijkse CO₂-opname van een boom
- De CO₂-uitstoot van een benzineauto per gereden kilometer

Zo wordt de impact van elke maatregel concreet en begrijpelijk gemaakt.

Methodiek CO₂-metingen

De CO₂-uitstoot is berekend op basis van het GHG-protocol¹ en uitgedrukt in CO₂-equivalenten (CO₂e)².

- **Energieverbruik: berekend op basis van kWh en op de location-based methode (stroombron onbekend)³**

- **Mobiliteit:** doorgerekend op basis van gereden kilometers en daadwerkelijk brandstofverbruik, volgens de well-to-wheel-methode (WTW)⁴ doorgerekend
- **Productie-emissies van nieuw materieel (machines)** zijn buiten beschouwing gelaten
- Er is gebruik gemaakt van de 2024 emissiefactoren van co2emissiefactoren.nl.

Schadegevallen en geregistreerde datapunten

Alle metingen zijn uitgevoerd op bulkschades met een schadelast onder de €10.000.

VERBETERMAATREGEL 1

Zuiniger rijden

- **Meetperiode:** 6 maanden
- **Aantal metingen:** 33
- **Totaal aantal gereden kilometers:** 24.702
- **Fasering:**
 - o Nulmeting: meten brandstofverbruik, zonder voorankondiging
 - o Éénmeting: meten brandstofverbruik met medeweten van de chauffeur
 - o Tweede meting: brandstofverbruik meten na training zuinig rijden
- **Controlechauffeur:** geen communicatie of training, wel gemonitord

Geregistreerde datapunten:

- Brandstof
- Gereden kilometers

¹ Green house Gas – protocol: Internationale standaard voor het opstellen van CO₂e-berekeningen.

² CO₂e staat voor 'kooldioxide-equivalent'. Het is een eenheid om de klimaatimpact van verschillende broeikasgassen te vergelijken. De CO₂e drukt de totale uitstoot van alle broeikasgassen (o.a. koolstof, methaan en stikstof) uit in één gemeenschappelijke maat.

³ Location-based methode betekent dat de emissie van elektriciteit is uitgerekend op basis van de gemiddelde uitstoot van Nederland. Ongeacht de specifieke bron van elektriciteitsopwekking en/of type contract (groen/grijs). Naast dat dit vaak niet bekend is bij schadegevallen, is het voor de vergelijkbaarheid ook beter om voor alle metingen de gemiddelde CO₂-uitstoot te gebruiken.

⁴ WTW betekent dat zowel de CO₂-uitstoot van de verbranding/gebruik van de brandstof is meegenomen als ook de CO₂-uitstoot van de winning, productie en transport van deze brandstof. Dit is met name relevant voor een eerlijker vergelijk tussen elektrische auto's versus fossiele brandstof-auto's.

VERBETERMAATREGEL 2

Elektrificatie wagenpark

Bij CED-Europe, waar EMN-onderdeel van is, is ingezet op volledige elektrificatie van het wagenpark. De analyse is gebaseerd op het huidige wagenpark van EMN, dat in maart 2025 voor 55% elektrisch was. De doelstelling voor eind 2025 is 70% elektrisch. Het betreft vooral deskresearch, geen nieuwe pilotuitvoering.

Elektrisch rijden wordt gestimuleerd via het leasebudget-beleid:

- **Leasebudget voor benzineauto's = marktconform**
- **Leasebudget elektrische auto's = boven marktconform**

Daarnaast worden bestuurders regelmatig gewezen op zuinig rijgedrag, zoals bandenspanning, optrekken en remmen.

Geregistreerde datapunten:

- **Brandstofverbruik**
- **Aantal gereden kilometers**
- **Aantal schades**
- **Type auto**

VERBETERMAATREGEL 3

Meer personen per vervoersbeweging

Bij grote schades is onderlinge vergelijkbaarheid lastig. Daarom is eerst een éénmeting uitgevoerd, waarna een vergelijkbare case uit het verleden is gezocht voor de nulmeting.

Benodigde datapunten:

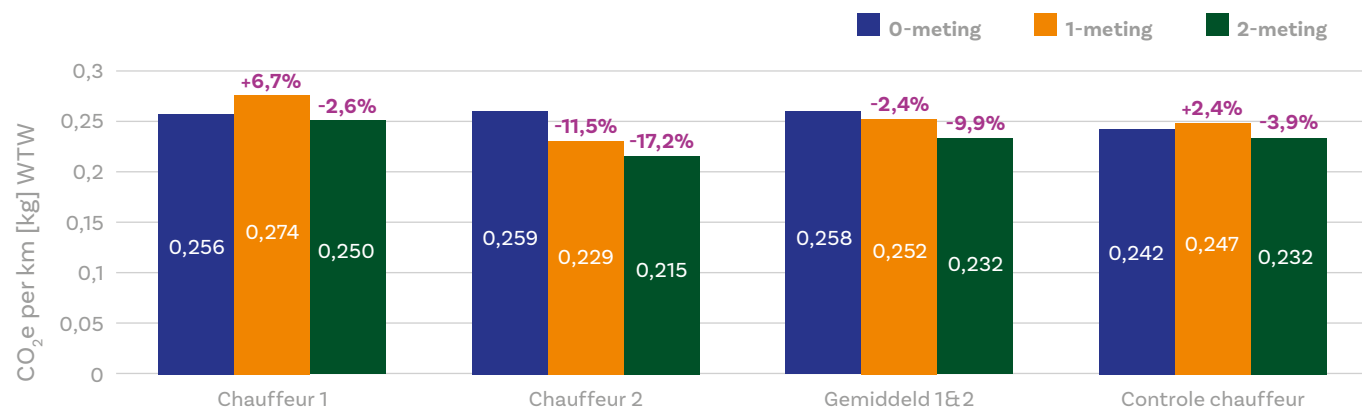
- **Brandstofverbruik**
- **Aantal personen per rit**
- **Aantal ritten per schade**
- **Aantal gereden kilometers**
- **Aantal schades**

Door het ontbreken van een geschikte grote brandschade in de pilotperiode kon deze maatregel niet worden getest.

4. Resultaten CO₂-meting en inzichten per verbetermaatregel

VERBETERMAATREGEL 1

Zuiniger rijden (training en bewustwording)



Toelichting

Chauffeur 1

- o Eénmeting: toename 6,7% CO₂-uitstoot
- o Tweede meting (na training rijgedrag): reductie 2,6% CO₂-uitstoot t.o.v. de nulmeting

Chauffeur 2

- o Eénmeting: reductie 11,55% CO₂-uitstoot
- o Tweede meting: reductie: 17,15% CO₂-uitstoot
- o Deze chauffeur laat in beide metingen reductie van CO₂-uitstoot zien. Conclusie is dat bewustwording zonder de training (éénmeting) direct zijn vruchten afwerpt.

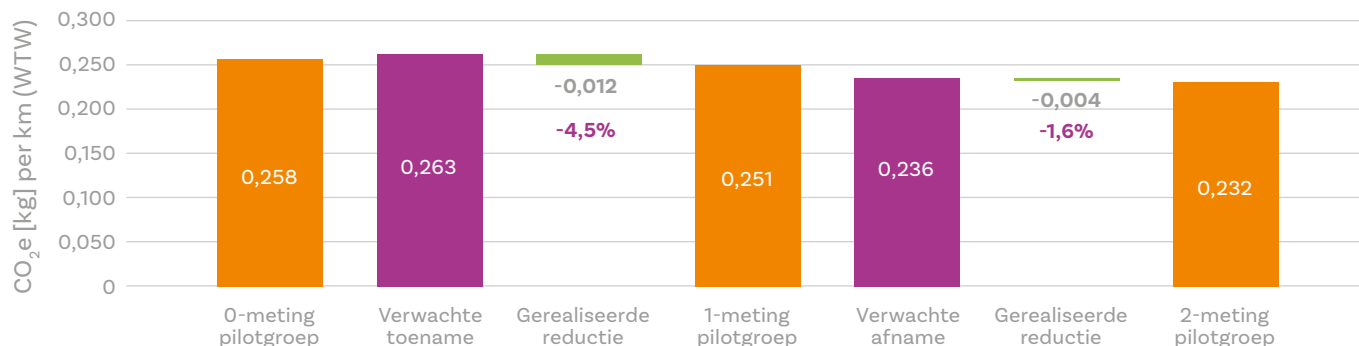
Controlechauffeur (alleen registratie, geen training en geen uitleg):

- o Eénmeting: hogere CO₂-uitstoot dan 0-meting
- o Waarschijnlijk veroorzaakt door winterse omstandigheden (januari/februari 2025)

Resultaten

Gemiddeld neemt de CO₂-uitstoot van beide chauffeurs van 0,258 kg CO₂ per km af naar 0,232 kg per km. Dit is een CO₂-reductie van 9,92%.

Om het effect van de winterperiode te corrigeren, zijn de resultaten van de pilotgroep gecorrigeerd voor de meting van de controlechauffeur. De metingen van de pilotgroep zijn gecorrigeerd voor de meting van de controlechauffeur. Dit is visueel weergegeven in een waterfall chart.



Toelichting op de metingen

- Gemiddelde uitstoot in de nulmeting van chauffeur 1 en 2 is 0,258 kg CO₂ per km
- Controlechauffeur laat in de éénmeting een toename zien van 2,4%, wat een verwachte toename naar 0,263 kg CO₂ per km (paarse balk) zou betekenen in de éénmeting voor chauffeur 1 en 2
- In werkelijkheid daalt de gemiddelde uitstoot in de éénmeting van chauffeur 1 en 2 tot 0,251 kg CO₂ per km (middelste oranje balk)
- Dit is een reductie van 0,012 kg per km ten opzichte van de verwachte toename

Voor de tweede meting:

- Is een vergelijkbare correctie toegepast
- Controlechauffeur daalt van 0,247 naar 0,232 kg CO₂ per km (-6%)
- Verwachte uitstoot voor chauffeur 1 en 2 op basis van deze trend: 0,236 kg CO₂ per km (2e paarse balk)
- Werkelijke uitstoot voor chauffeur 1 en 2: 0,232 kg CO₂ per km
- Dit is 0,004 kg per km lager dan verwacht
- Conclusie: De training leidt tot extra reductie van 0,004 kg per km, bovenop de 0,012 kg besparing door bewustwording rijgedrag (meting 1)
- Let op: de controlegroep bestaat uit 1 chauffeur, de pilotgroep uit 2 chauffeurs

Resultaten

- Bewustwording (monitoring en training rijgedrag) leidt tot reductie van 0,012 kg CO₂e per km. Dat is 4,5% CO₂e-besparing ten opzichte van de nulmeting.
- Training rijgedrag (gecorrigeerd voor seizoenseffect) laat een extra reductie zien van 0,004 CO₂e per km. Dat 1,6% besparing.

Potentiële impact

Stel:

- 100 chauffeurs worden getraind op rijgedrag
- Elke chauffeur rijdt 25.000 km in één jaar

Dan is de potentiële besparing: 40 ton CO₂ per jaar.

Dat staat gelijk aan:

- het jaarlijkse energieverbruik van 48 huishoudens (4 personen)
- Of de CO₂-opname van 2.666 bomen per jaar
- Of aan het rijden van 4,8 rondjes om de aarde met een benzineauto

Belangrijkste inzichten

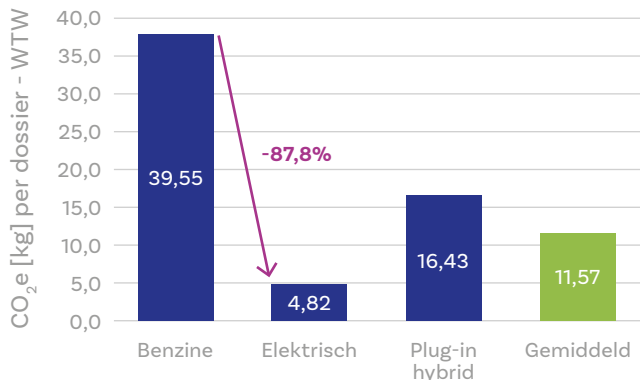
- Winterverbruik ligt hoger (januari-februari 2025), dat is gecorrigeerd op basis van de controlechauffeur
- CO₂-reductie door zuinig rijden is haalbaar, mits structureel gestuurd
- Denk aan herhaling, gamification en bonus/malus-regelingen
- In de transportsector wordt al gestuurd op brandstofverbruik via interne chauffeurscompetitie⁵
- Minder slijtage aan voertuigen leidt tot een langere levensduur
- Potentieel minder kans op ongelukken, zuinig rijgedrag leidt namelijk ook tot gecontroleerder rijgedrag

5 Zie bijvoorbeeld <https://lean-green.nl/4e-lean-green-star-voor-kuypers-neer/>

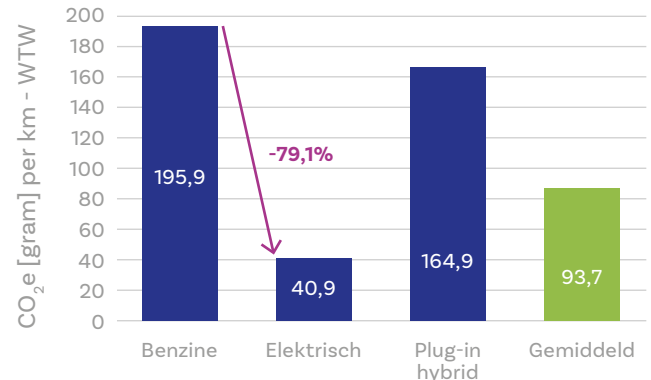
VERBETERMAATREGEL 2

Elektrificeren wagenpark

CO₂e-uitstoot per dossier grote schades EMN



CO₂e-uitstoot per kilometer grote schades EMN



Toelichting

De resultaten zijn gebaseerd op het wagenpark van EMN, specifiek ingezet voor expertise bij grote schades.

De analyse omvat:

- 35 voertuigen
- 892.000 gereden kilometers
- Ruim 7.200 afgehandelde dossiers in 2024

Eén dieselauto is buiten beschouwing gelaten vanwege een afwijkend profiel heeft van bezochte schades én omdat het de enige auto in het wagenpark met dit brandstoftype is.

Gemiddelde CO₂-uitstoot per dossier (schade)

- Totaal: 11,57 kg CO₂
- Het type auto heeft invloed op de CO₂-uitstoot, dat van elektrische auto's is lager.
- Benzineauto's: 39,55 kg CO₂ per dossier
- Elektrische auto's: 4,82 kg CO₂ per dossier

Gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer

- Totaal: 93,7 gram CO₂ per km
- Benzineauto's: 195,9 gram CO₂ per km
- Elektrische auto's: 40,9 gram CO₂ per km

Benzineauto's rijden gemiddeld meer kilometers per dossier, wat het verschil in uitstoot per dossier verder vergroot.

Brandstofkosten per kilometer (adviesprijzen 1 juni 2025):

- Benzine: € 0,146/km
- Elektriciteit: € 0,087/km
- Kostenreductie van 40% bij elektrisch rijden

Resultaten

- CO₂-reductie per kilometer: elektrische auto's stoten 79,1% minder CO₂ uit dan benzineauto's (WTW-basis)
- Brandstofkosten: Elektrisch rijden is 40% goedkoper per kilometer

Potentiële impact bij opschaling

Stel:

- 100 chauffeurs stappen over op elektrisch rijden
- Elke chauffeur behandelt 200 dossiers per jaar

Dan is de potentiële besparing:

- 694 ton CO₂ over 1 jaar

Dat staat gelijk aan:

- Het jaarlijks energieverbruik van 846 huishoudens (4 personen)
- Of aan de CO₂-opname van 46.266 bomen per jaar
- Of aan het rijden van 84,9 rondjes om de aarde met een benzineauto

Belangrijkste inzichten

- Elektrisch rijden bespaart fossiele brandstoffen en waardevolle grondstoffen
- De CO₂ uitstoot per dossier daalt aanzienlijk bij de inzet van elektrische voertuigen
- Communicatie over zuinig rijden blijft belangrijk: herhaling, aantrekkelijk maken, etc
- Flexibiliteit van medewerkers is nodig, bijvoorbeeld voor laden tijdens pauzes of hybride werken (verbetermaatregel 3)
- Planning moet worden aangepast om rekening te houden met laadmomenten voor, tussen of na afspraken

VERBETERMAATREGEL 3

Meer personen tegelijk per vervoersbeweging

Toelichting

Deze maatregel kon niet worden getest vanwege het ontbreken van een geschikte grote schade in de pilot-periode.

Juist bij grote schades zijn vaak meerdere professionals betrokken, soms vanuit één organisatie. In zulke gevallen kan gezamenlijk reizen in één voertuig de uitstoot van onnodige vervoersbewegingen aanzienlijk verminderen.

Resultaten

Geen – de pilot is niet uitgevoerd

Belangrijkste veronderstelde effecten

- Efficiëntieverlies door extra tijd, nodig om medewerkers te verzamelen op één locatie
- Betere samenwerking door sociale interactie tijdens gezamenlijke ritten
- Beperkte toepasbaarheid vanwege de noodzaak om veel materieel mee te nemen (meerdere voertuigen nodig) noodzakelijk zijn.
- Aanpassing wagenparkbeleid vereist, bijvoorbeeld bij nieuwe medewerkers of vervangende voertuigen

5. Aanvullende inzichten en veronderstelde neveneffecten

Maatschappelijk

- Positieve impact op het imago van de organisatie door maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en ethisch gedrag te vertonen.
- Bewustwording via bijvoorbeeld training leidt tot voor duurzame gedragsverandering. Wel is het belangrijk dit structureel te blijven ondersteunen en monitoren, om terugval in 'oud gedrag' te voorkomen.
- Minder CO₂-uitstoot en geluidsoverlast dragen bij aan een gezondere werkomgeving én schonere lucht in de omgeving.
- Anticiperend rijgedrag zorgt ervoor dat medewerkers minder gehaast zijn, wat bijdraagt aan minder verzuim en minder schade aan voertuigen.
- Een elektrisch wagenpark onderstreept het toekomstgerichte en maatschappelijk betrokken karakter van een organisatie. De stille aankomst van elektrische voertuigen draagt bij aan een professioneel en milieubewust klantbeeld.
- Hoewel vaak wordt gewezen op de CO₂-uitstoot bij productie van elektrische auto's, blijkt uit recente studies dat deze uitstoot ruimschoots wordt gecompenseerd door de lagere uitstoot tijdens gebruik. Over de hele levenscyclus is de besparing 73% ten opzichte van een benzineauto.

Financieel

- Investerings in elektrificatie (voertuigen en laadinfrastructuur) kunnen invloed hebben op de cashflow van een organisatie.
- Op de middel- en lange termijn bieden elektrische voertuigen lagere gebruikskosten door minder brandstofverbruik en minder onderhoud. Dit resulteert vaak in een gunstiger Total Cost of Ownership (TCO)⁶.
- Kostenbesparing kan ruimte bieden voor verbeteringen in leasevoorwaarden of secundaire arbeidsvoorwaarden.
- De besparing door zuinig rijden vertaalt zich op termijn ook in lagere onderhoudskosten, zoals minder slijtage aan banden.

Ketensamenwerking | Inzichten opzet en uitvoering van de verbetermaatregelen

- Het uitvoeren van verbetermaatregelen is een complexe ketenbrede verandering die tijd, inzet en samenwerking vraagt.
- De 18 pilots zijn uitgevoerd door verschillende organisaties. Niet iedereen was bij elke pilot betrokken, wat het delen van inzichten des te belangrijker maakt.
- Door de lessen uit alle pilots breed te delen, kunnen successen worden opgeschaald en ontstaat een nieuwe marktstandaard.
- Vooral via opleiding en training reikt de impact verder dan de eigen organisatie. Medewerkers nemen hun kennis mee naar nieuwe functies binnen of buiten het bedrijf.
- Zo draagt gedragsverandering bij aan een branchebrede verduurzaming, met blijvende impact op de hele sector.

⁶ Video 'Hoe duurzaam is de elektrische auto nou echt?', TU Eindhoven, Auke Hoekstra geeft nadere toelichting.

6. Conclusies en aanbevelingen voor de gehele keten

Conclusies

De samenwerking in de pilot heeft geleid tot waardevolle kennisdeling over het schadeherstelproces, de mogelijkheden tot verduurzaming en inhoudelijke resultaten van de verbetermaatregelen.

- Rijgedrag heeft aantoonbare impact: minder bandenslijtage, lagere brandstofkosten en minder stress bij medewerkers. Dit draagt mogelijk ook bij aan het voorkomen van verkeersincidenten.
- Voertuigtype en brandstofkeuze hebben direct invloed op de CO₂-uitstoot, zelfs zonder aanvullende maatregelen.
- Elektrische voertuigen zorgen voor een aanzienlijke CO₂-reductie ten opzichte van fossiele voertuigen.
- De laagdrempeligheid van de verbetermaatregelen maakt ze direct toepasbaar voor iedereen in de keten – én daarbuiten.

Belangrijkste aanbevelingen voor de gehele keten

- Communiceer tijdig over de overstap naar elektrisch rijden. Dit voorkomt weerstand en zorgt voor een soepele overgang.
- Plan slim bij inzet van elektrische voertuigen: houd rekening met laadmomenten, reistijden en wie naar welke locatie rijdt.
- Gebruik het momentum: veel ketenpartners willen dezelfde kant op. Dit is hét moment om door te pakken.
- Gebruik het momentum: veel ketenpartners willen dezelfde kant op. Dit is hét moment om door te pakken.
- Implementeer de inzichten uit de 18 pilots als standaard werkwijze. Dit versterkt niet alleen de eigen organisatie, maar draagt ook bij aan het ontstaan van een marktbrede standaard gebaseerd op best practice.

7. Contactgegevens

- Michel van Leuven | Nationale-Nederlanden | michel.van.leuven@nn-group.com | +31 (0)683645872
- George Oostrom | EMN | george.oostrom@emn.nl | +31 (0)655796096
- Rob Meershoek | PS Calamiteiten | r.meershoek@pscalamiteiten.nl | +31 (0)623230446
- Chantal van Twist-Jas, BELFOR Nederland & BELFOR Technology | chantal.vantwist-jas@nl.belfor.com | +31 (0)631753885
- Hendrik-Jan Anker | Bovemij Verzekeringen | hendrik-jan.anker@bovemij.nl | +31 (0)24366 6516

Bijlagen

Profielchets organisaties

Nationale-Nederlanden

Nationale-Nederlanden biedt een breed scala aan schadeverzekeringen aan – inclusief motor-, eigendoms-, aansprakelijkheids-, transport-, reis-, huisdier-, arbeidsongeschiktheids- en ongevallenverzekeringen, aan particuliere klanten, zelfstandigen, MKB (midden- en kleinbedrijf) en zakelijke klanten. Bij schade kan het uitvoeren van reparaties duurzamer zijn dan vervangen en dit helpt ons in onze ambitie om onze ecologische voetafdruk te verkleinen. Nationale-Nederlanden heeft een eigen duurzaam reparatienetwerk, bestaande uit zorgvuldig geselecteerde leveranciers, voor de reparatie van schade aan inboedel, installaties en gebouwen.

EMN

EMN, onderdeel van CED-Europe is de specialist van Nederland voor specifieke en complexe schadeafhandelingen. Met het uitgebreide team van specialistische experts heeft EMN alle benodigde kennis van de verschillende disciplines van de verzekeringsmarkt in huis.

PS Calamiteiten

PS Calamiteiten is een landelijk werkend reconditioneringsbedrijf, gespecialiseerd in het opsporen van oorzaken en herstellen van schades na brand, water en andere oorzaken. Vanuit diverse vestigingen in het land staan teams 24/7 paraat voor het uitvoeren van een eerste beredding na schade, het reconditioneren, drogen, schimmel verwijderen, maar ook opsporen van leiding-of bouwkundige schades en verstoringen. Als onderdeel van de Solvo Group, met daarin ook een de calamiteiten hersteller PS Bouw en Herstel, de technische reconditioneerder Corocor en het verhuurbedrijf Rixax zijn de gevolgen van een schade snel opgepakt en kunt u snel weer verder. Nee is geen optie!

BELFOR (Nederland) B.V. Duurzaam schadeherstel als norm

BELFOR (Nederland) B.V. is onderdeel van 's werelds grootste schadeherstelspecialist en al meer dan 30 jaar actief in Nederland. Met een netwerk dat heel Nederland bestrijkt, eigen vakmensen en een all-in-one aanpak zorgen wij ervoor dat particulieren en bedrijven na brand, water- of stormschade snel en verantwoord kunnen herstellen. Duurzaam schadeherstel zit in ons DNA. In plaats van vervangen, kiezen wij waar mogelijk voor herstellen. Dat voorkomt verspilling van materialen, beperkt CO₂-uitstoot en verkort de herstelduur. Zo dragen wij bij aan een circulaire economie én minimaliseren wij de impact van schade op mens, milieu en maatschappij. Samen met onze partners in de keten zetten wij in op bewustwording, innovatie en meetbaar duurzaam handelen. Want schadeherstel is pas écht herstel, als het ook toekomstbestendig is.

Bovemij Group

Bovemij is de partner van de mobiliteitsbranche en opereert met vier sterke merken: Bovemij Verzekeringen, Autotruster, RDC en ENRA. Samen bieden zij verzekeringen, garanties, data- en softwareoplossingen aan voor mobiliteitsbedrijven en hun klanten. Bovemij streeft naar duurzame vooruitgang binnen de mobiliteitssector. Bovemij Group voelt zich verantwoordelijk voor haar klanten, de sector waarin wij actief zijn, onze directe omgeving en onszelf als bedrijf. Duurzaamheid staat centraal in alles wat wij doen. Het is nauw verbonden met onze activiteiten. Verbeteringen op duurzaamheidsvlak pakken we stap voor stap aan. We beginnen bij onszelf en breiden vanuit daar uit. Samen streven we naar een positieve bijdrage aan de verduurzaming van de mobiliteitssector. Hierbij betrekken we onze collega's, ondernemers, samenwerkingspartners en klanten, zodat we gezamenlijk vooruitgaan.

N/VRE

SCHOON
MAKEND
NEDER
LAND

VERBOND VAN VERZEKERAARS

