



PROJECTGROEP
Circulariteit | 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.

Circulariteit | Grote schades

Deze brochure gaat over de projectgroep Circulariteit | 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

Duurzaam schadeherstel vraagt om samenwerking in de hele keten. Iedere partij – van verzekeraar tot schade-expert, Stichting Salvage en herstelbedrijf – speelt een onmisbare rol. Daarom nemen wij actief deel aan het Duurzaam Schadeherstel-traject. Wat ons verbindt, is de overtuiging dat schadeherstel meer is dan alleen reparatie: het is een kans om vanaf het begin duurzame keuzes te maken.

Als ketenpartners kiezen we voor herstel boven vervanging. Dat is beter voor het milieu en verkleint onze ecologische voetafdruk. Via netwerken, expertise en innovaties dragen we bij aan oplossingen met minimale milieu-impact. We delen kennis, werken samen met zorgvuldig gekozen partners en stimuleren duurzame innovatie.

We voelen ons gezamenlijk verantwoordelijk voor een toekomstbestendige schadeherstelketen. Duurzaam werken vergroot onze maatschappelijke waarde, versterkt klantvertrouwen en bereidt ons voor op strengere regelgeving – in het belang van mens en natuur.

Uitdagingen en verwachtingen

Bij de start van onze werkgroep spraken we uit dat het vinden van een minder belastende manier van schadeherstel een intensieve weg zou worden. Niet vreemd, gezien het grote aantal betrokken partijen in het schadetraject: van de verzekerde, verzekeraar en makelaar of tussenpersoon tot de contra-expert, de schade-expert, het schadeherstelbedrijf en mogelijk nog andere schakels in de keten.

We zijn al decennialang gewend aan een bepaalde manier van werken. Daarom vraagt deze transitie om extra energie en omdenken. Alle betrokkenen moeten doordrongen raken van het feit dat onze toekomst ligt in duurzaam schadeherstel. Ons doel is dan ook helder: een gedragsverandering in de manier waarop we schade herstellen. Deze uitdaging gaan we niet uit de weg – we kijken het beest recht in de ogen.

We verwachten dat deelname aan het Duurzaam Schadeherstel-traject leidt tot meer uniformiteit en duidelijkheid in duurzaamheidscriteria. Dat stelt ons in staat:

- Gericht te investeren
- Transparant te communiceren
- Structurele te verduurzamen

We hopen op een open, daadkrachtige samenwerking waarin kennis, ervaring en innovatie gedeeld worden. Samen kunnen we versnellen en als collectief het verschil maken – voor onze klanten, sector en de generaties na ons.

Samen maken we het verschil

“De transitie naar een duurzamere economie lijkt toch echt onontkoombaar. Als we de autonomie van zowel Nederland als Europa willen vergroten, moeten we blijven werken aan de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie.”
KARIN BOS (Achmea Divisie voorzitter Schade & Inkomen)

“Sedgwick wil tegen 2030 haar gezamenlijke impact maximaliseren door duurzame praktijken te integreren in alle bedrijfsprocessen. We werken samen met meer dan 230 goede doelen die aansluiten bij onze kernwaarden op het gebied van duurzaamheid, welzijn en educatie.”
BESTUUR SEDGWICK

“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 is al een onderdeel van onze bedrijfsvoering, maar 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.”
ROB MEERSHOEK (Directeur PS Calamiteiten BV)

“We kijken verder dan schadeherstel: duurzaamheid speelt een grote rol. Het mooiste moment? Als we kunnen zeggen: ‘Wist u dat we zoveel kilo CO₂ hebben bespaard?’ Dan wordt duurzaamheid concreet. Als contra-expert staan we dicht bij onze klanten en maken we samen duurzame keuzes. Niet omdat het moet, maar omdat het werkt – voor de klant én het milieu.”
FRANK VAN DER LUGT (Keijzer & Van der Lugt)

2. De drie verbetermaatregelen

Binnen dit traject is specifiek gekeken naar grote brand-schades met een schadelast boven €100.000. Dat zijn geen standaard proces-gestuurde projecten, maar complexe situaties die altijd maatwerk vereisen. Door de omvang en het grote aantal betrokken partijen – van verzekerde tot schadeherstelbedrijf – vraagt elke casus om een unieke aanpak.

Juist bij dit type schadeprojecten liggen er kansen voor aanzienlijke milieuwinst. Wanneer gebouwonderdelen kunnen worden hersteld in plaats van vervangen, wordt niet alleen materiaal bespaard, maar ook de verwerking van gesloopt materiaal met een hoge milieubelasting voorkomen.

Bij deze analyse is gebruik gemaakt van het 6 S-model: Site, Structure, Skin, Services, Space en Stuff. Dit model benadrukt dat elk van de zes bouwlagen een eigen levensduur en vervangbaarheid kent. Dit model helpt bij het beoordelen van hergebruikstrategieën per materiaal-soort.¹

Focus op CO₂-reductie

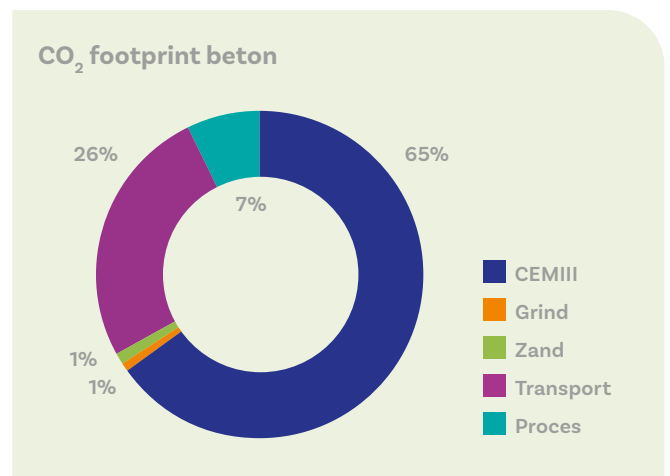
Bij het bepalen welke materialen het meeste bijdragen aan CO₂-reductie bij **hergebruik**, is gekozen voor hergebruik van:

- Beton
- Staal
- Gips

VERBETERMAATREGEL 1

Hergebruik van beton

De productie van nieuw cement voor beton is een grote vervuiler en verantwoordelijk voor circa 65% van de totale CO₂-uitstoot. Door toepassing van speciale slooptechnieken kan cement uit oud beton worden teruggewonnen en opnieuw worden ingezet bij de productie van nieuw beton. Enkele Nederlandse sloopbedrijven beschikken inmiddels over deze innovatieve techniek.



VERBETERMAATREGEL 2

Hergebruik van staal

Veel industriële gebouwen hebben een stalen draagconstructie. Bij brandschade vervormt het staal vaak, waardoor het als verloren wordt beschouwd. Door nauwkeuriger te analyseren welke delen daadwerkelijk vervormd zijn, kan onnodige sloop en herbouwen worden voorkomen. Dit bespaart niet alleen materiaal, maar ook de energie-intensieve productie van nieuw staal – en daarmee veel CO₂-uitstoot.

VERBETERMAATREGEL 3

Hergebruik van gips

Gipsplaten zijn veelvuldig aanwezig in gebouwen. Bij roetvervuiling door brand worden deze vaak standaard vervangen. Door beter te onderzoeken tot hoe ver de roetvervuiling is doorgedrongen, kan onnodige vervanging worden voorkomen. Dit leidt tot minder afval, minder productie en dus een lagere CO₂-uitstoot.

¹ Bron: Rapport 'Onderbouwing', Het Nieuwe Normaal, december 2023

3. Werkwijze, schadegevallen en relevante datapunten

Werkwijze

Om de effectiviteit van de verbetermaatregelen op CO₂-uitstoot te kunnen meten, is gewerkt met een nulmeting en een éénmeting. Bij de éénmeting is de verbetermaatregel toegepast, deze wordt vergeleken met de nulmeting, waarbij dat juist niet is gebeurd.

De metingen zijn gebaseerd op een beperkt aantal schadegevallen en geven een eerste indicatie van de praktische effectiviteit van de maatregelen. De resultaten zijn dan ook niet statistisch of wetenschappelijk onderbouwd, maar vormen een praktijktoets.

Om de potentiële impact te illustreren wanneer de betreffende verbetermaatregel breed zou worden toegepast, is bij de resultaten gerekend met een factor 100. Daarnaast is per verbetermaatregel een vergelijking gemaakt 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 kilometers²**

Zo ontstaat een beter beeld van de mogelijke impact op de CO₂-uitstoot.

Aanpak bij grote schades

Grote schadegevallen zijn door hun omvang en complexiteit moeilijker onderling te vergelijken dan kleinere schades (bulk). Daarom is gekozen om eerst de éénmeting uit te voeren en vervolgens te bepalen hoe de situatie eruit zou hebben zonder toepassing van de verbetermaatregel (nulmeting).

Voor het verzamelen van de benodigde data is gebruik gemaakt van een speciaal ontwikkelde registratietool die is ingevuld op basis van enkele referentieprojecten.

Methodiek CO₂-metingen

Op basis van de verzamelde data is de CO₂-uitstoot berekend op basis van GHG-protocol³ en uitgedrukt in CO₂-equivalenten (CO₂e)⁴. De berekeningen zijn als volgt uitgevoerd:

- **Energieverbruik: op basis van kWh via de de location-based methode (stroombron onbekend)⁵**
- **Personenmobiliteit: op basis van gereden kilometers, doorerekend met een dieselbus (well-to-wheel methode - WTW⁶)**
- **Goederenvervoer: op basis van gewicht en afstand (ton/km) volgens de GLEC-methode (ISO14083), met emissiefactoren uit GLEC v3.1 (2024)**

- 2 Gemiddeld energieverbruik 4-persoonshuishouden is aangenomen op 2.500 kWh elektriciteit. De gemiddelde CO₂-opname van een boom is aangenomen op 15 kg per boom per jaar. De gemiddelde uitstoot van een benzineauto per km is 0,204 kg CO₂ (WTW) ([CO2emissiefactoren.nl](https://co2emissiefactoren.nl)). De omtrek van de aarde is 40.075 km.
- 3 Green house Gas – protocol: Internationale standaard voor het opstellen van CO₂e-berekeningen.
- 4 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.
- 5 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.
- 6 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 vergelijking tussen elektrische auto's versus fossiele brandstofauto's.

- Afvalverwerking: op basis van gewicht, type afval en verwerkingsmethode, met emissiefactoren uit Ecolnvent 3.10
- Productie van nieuwe materialen: op basis van materiaaltype en gewicht, met emissiefactoren uit de Nationale Milieudatabase

Emissies die voortkomen uit de productie van nieuw materiaal (zoals machines) zijn buiten beschouwing gelaten.

Schadegevallen en geregistreerde datapunten

Voor het uitvoeren van de drie verbetermaatregelen zijn twee instrumenten ontwikkeld:

1. Een flyer om verzekerden bewust te maken van het belang van circulariteit bij schadeherstel.
2. Een registratietool (invulformulier) om de verschillende stappen in het herstelproces te documenteren en de CO₂-uitstoot per procesonderdeel te berekenen. Deze tool is gebruikt om de gegevens te analyseren van zowel traditionele als duurzame herstelwerkzaamheden.

De twee onderzochte schadegevallen zijn:

Lochem

- Voor deze schade is naar de totale schade gekeken.
- Gips was hier niet aanwezig, de focus lag op de hergebruik mogelijkheden van beton en staal.
- Naar onderzoek bleek dat de betonnen begane grondvloer behouden kon blijven, maar werd op verzoek van de verzekerde toch volledig vervangen vanwege isolatiewensen.
- Ook de staalconstructie kon deels worden hergebruikt, maar werd vervangen.
- Beton werd door de sloper op een andere locatie hergebruikt als gebroken puin.
- Staal werd deels hergebruikt en waar nodig versmolten.
- De verzekerde koos bewust voor een nieuw gebouw met hogere isolatiewaarden.

St. Jansklooster

- In deze casus lag de focus op behoud van de staalconstructie.

- Drie aaneengesloten hallen waren door brand aanzienlijk aangetast.
- Uitgebreid onderzoek door een constructeur wees uit dat – na aanpassingen – van één hal de staalconstructie behouden kon blijven. De andere twee hallen moesten worden gesloopt.
- De sloopaannemer demonteerde uit de twee hallen die als verloren werden beschouwd, bruikbare stalen delen zorgvuldig voor hergebruik. Met name de rechte delen zijn voorzichtig gedemonteerd.
- Dit was een complexe en risicovolle klus vanwege instortingsgevaar.

Bij beide schadegevallen is onderzocht wat de milieubelasting geweest zou zijn bij traditioneel herstel en wat deze was bij toepassing van duurzame maatregelen.

Beperkingen van het onderzoek

Het beperkte aantal schadegevallen (twee) heeft verschillende oorzaken:

- Grote schades zijn divers en uniek, met lange doorlooptijden en afhankelijk van polisvoorwaarden, klantwensen en kosten.
- De onderzoeksperiode (Q1 en Q2 2025) viel samen met een uitzonderlijk rustige periode qua schade-meldingen.
- Sommige schades vielen af door complicaties zoals asbest of discussies over de dekking van de polis.
- Medewerking van verzekerden is essentieel, maar bleek niet vanzelfsprekend.

Geregistreerde datapunten

Voor de verbetermaatregelen zijn de volgende datapunten vastgelegd:

- Totaalvolume (kg) afgevoerd en hergebruikt staal, beton en gips
- Verwerkingsmethode van afgevoerd materiaal (storten, verbranden, vermalen)
- Aantal kraanuren op schadelocatie
- Totale afstand en aantal ritten van goederentransport (gereden kilometers)

VERBETERMAATREGEL 2

Hergebruik van staal

Onderstaande datapunten zijn gebruikt voor de analyse van de twee schadegevallen.

CASUS	METING	ENERGIEVERBRUIK DIESEL (L)	AFSTAND GOEDEREN (KM)	AFVAL GEWICHT (KG)
Lochem	0-meting	100	43	20.000
Lochem	1-meting	100	43	16.000
St. Jansklooster	0-meting	340	750	288,320
St. Jansklooster	1-meting	340	750	257,750

De data van nulmeting is afgeleid van de éénmeting waarbij is uitgegaan van een scenario waarin alle materialen worden afgevoerd en er geen hergebruik plaatsvindt. De hoeveelheid afgevoerd materiaal is gelijkgesteld aan de hoeveelheid nieuw materiaal die nodig zou zijn geweest bij zowel de nul- als de éénmeting. Daarnaast is aangenomen dat de transportafstand voor het afvoeren van goederen gelijk blijft en dat de werkzaamheden op de schadelocatie een vergelijkbaar energieverbruik kent.

VERBETERMAATREGEL 1 EN 3

Potentiële impact

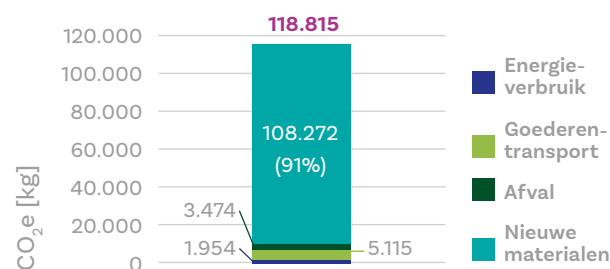
Omdat er geen geschikte schadegevallen beschikbaar waren voor het toepassen van verbetermaatregel 1 (beton) en 3 (gips), is de potentiële impact van deze maatregelen berekend op basis van historische schadecasussen. Voor deze gevallen is de CO₂-uitstoot doorgerekend om inzicht te geven in het besparingspotentieel bij hergebruik van materialen en het voorkomen van de productie van nieuw materiaal.

4. Resultaten CO₂-meting en inzichten per verbetermaatregel

VERBETERMAATREGEL 1

Slimme start bij de intake

Hergebruik staal – Casus St. Jansklooster



Toelichting

Voor het demonstreren van het potentieel van betonhergebruik is een historische schadecasus doorgerekend. In deze casus werd 60 ton beton afgevoerd.

Het herstellen van het betonaandeel in deze schade leidde tot een totale CO₂-uitstoot van 118 ton. 91% van deze uitstoot is toe te schrijven aan de productie van nieuw beton, goed voor 108.272 kg CO₂. Dit is verreweg het grootste deel van de CO₂-uitstoot.

Hoewel er technisch gezien geen beperkingen meer zijn voor het verwerken van beton, zijn er in Nederland slechts enkele installaties beschikbaar. Dit kan leiden tot grotere rijafstanden voor het transport van betonpuin, wat invloed heeft op de totale milieubelasting.

Potentiële resultaten

Indien 10% van de CO₂-uitstoot bij de productie van nieuw beton kan worden bespaard door hergebruik, levert dat een besparing op van 10,8 ton CO₂.

Potentiële impact bij opschaling

Wanneer deze besparing wordt toegepast op 100 schadegevallen, resulteert dat in een totale besparing van 1.080 ton CO₂.

Deze besparing staat gelijk aan:

- Het jaarlijkse energieverbruik van 1.317 huishoudens (4 personen)
- Of de jaarlijkse CO₂-opname van 72.000 bomen
- Of het rijden van 132 rondjes om de aarde met een benzineauto

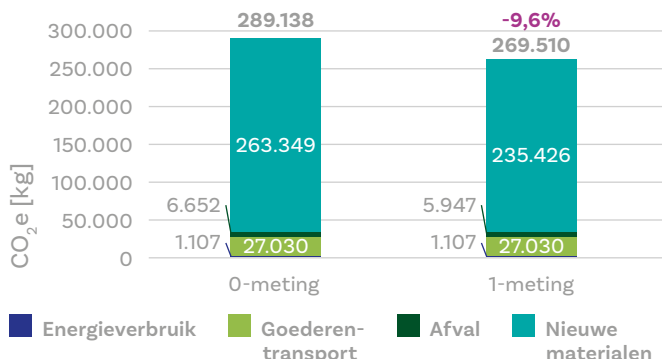
Belangrijkste inzichten

Slopers beschikken inmiddels over technieken voor hoogwaardig hergebruik van beton, met eigenschappen die vergelijkbaar zijn met die van primaire grondstoffen. Voorbeelden hiervan zijn innovatieve methoden zoals de Smart Liberator en Circulair Mineraal⁷.

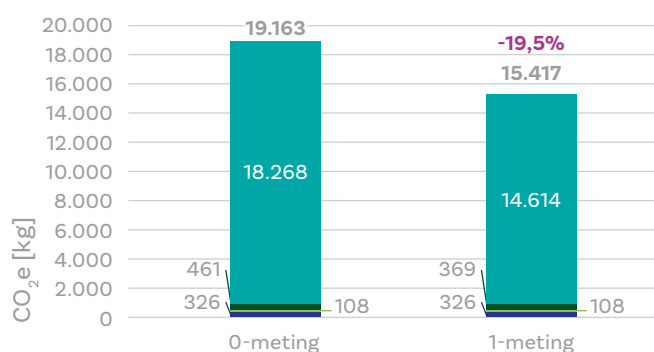
VERBETERMAATREGEL 2

Hergebruik van staal

Hergebruik staal – Casus St. Jansklooster



Hergebruik staal – Casus Lochem



⁷ Publicatie 'Positief toekomstbeeld dankzij nieuwe recyclingmethoden beton', TU Delft, M. Ottele, 2022

Toelichting

Twee casussen zijn geanalyseerd waarbij stalen draagconstructies konden worden hergebruikt:

- Door herstel van de bestaande constructie
- Door herbestemming van onderdelen op een andere locatie.

De totale CO₂-uitstoot in de nulmeting bedroeg:

- 298 ton CO₂ voor de casus in St Jansklooster
- 19 ton CO₂ voor de casus in Lochem

Het verschil in uitstoot is te verklaren door het grotere volume staal in St. Jansklooster.

Resultaten

- **Lochem:** CO₂-reductie van 19,5% door hergebruik van 20% van het staal
- **St. Jansklooster:** CO₂-reductie van 9,6% door hergebruik van 0,6% van het staal

Potentiële impact bij opschaling

Wanneer deze maatregel wordt toegepast op 100 vergelijkbare schadegevallen, leidt dit tot een potentiële besparing van 1.618 ton CO₂ (gebaseerd op het gemiddelde van beide casussen).

Deze besparing staat gelijk aan:

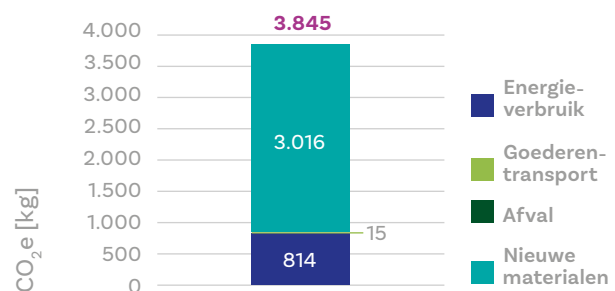
- Het jaarlijkse energieverbruik van 1.973 huishoudens (4 personen)
- De jaarlijkse CO₂-opname van 107.866 bomen
- Het rijden van 197,9 rondjes om de aarde met een benzineauto

Belangrijkste inzichten

- De grootste CO₂-reductie wordt gerealiseerd door minder aanschaf van nieuwe materialen
- Daarnaast wordt de uitstoot bespaard doordat minder staal wordt afgevoerd als afval en afgedankt materiaal
- Elke kilogram staal die hergebruikt kan worden (ook op een andere locatie) draagt bij aan CO₂-reductie
- Door gericht te onderzoeken welke delen van de constructie behouden kunnen blijven (niet vervormd, niet gecorrodeerd), kan vervanging en vernieuwing van alle kolommen en balken voorkomen

- Dit vraagt wel om een extra investering in onderzoek door een constructeur en arbeid om de resterende constructie te reinigen en te schilderen
- Bij andere schadeprojecten, afhankelijk van de verhouding tussen beschadigde en behouden delen, kan de CO₂-reductie aanzienlijk hoger uitvallen
- In één van de casussen zijn bruikbare delen van de staalconstructie (na onderzoek) hergebruikt in een nieuwbouwproject op een nabijgelegen locatie. Ook dit levert een substantiële CO₂-besparing op. Alle benodigde activiteiten voor hergebruik zijn meegenomen, met uitzondering van het transport van tijdelijke opslag naar de nieuwe locatie.

Hergebruik gips



Toelichting

Voor het demonstreren van het potentieel van gips-hergebruik is een historische schadecasus doorgetrokken. In deze casus werd 69 m² gipsplaat afgevoerd en vervangen.

Het herstel van het gipsaandeel leidde tot een totale CO₂-uitstoot van 3.845 kg, waarvan 78% afkomstig is van de productie van nieuw gips (3.016 kg CO₂). Dit komt neer op een uitstoot van 44 kg CO₂ per m² gipsplaat – het grootste aandeel binnen deze casus.

Potentiële resultaten

Elke m² gips die wordt hergebruikt, bespaart 44 kg CO₂-uitstoot die anders vrij zou komen bij de productie van nieuw materiaal.

Potentiële impact bij opschaling

Wanneer deze maatregel wordt toegepast op 100 vergelijkbare schadegevallen, met gemiddeld 20 m² hergebruikt gips per geval, leidt dit tot een besparing van 88 ton CO₂.

Deze besparing staat gelijk aan:

- Het jaarlijkse energieverbruik van 107 huishoudens (4 personen)
- Of de jaarlijkse CO₂-opname van 5.866 bomen
- Of het rijden van 10,7 rondjes om de aarde met een benzineauto

Belangrijkste inzichten

- Hergebruik van gipsmateriaal is op zowel op grote als kleine schaal toepasbaar. Elke m² telt mee in de CO₂-reductie
- In tegenstelling tot beton en staal vraagt gips-hergebruik geen grote machines of opslagruimte, waardoor het geschikt is voor kleinere en grote schadeprojecten.
- In met name (kantoor)panden wordt veel gips gebruikt. Het loont hier serieus naar te kijken.
- Bij beschadiging of vervuiling (bijvoorbeeld door verf of lijm) is hoogwaardig hergebruik beperkt.
- Herstel vergt meer tijd door selectieve demontage, extra logistiek en opslag, wat leidt tot hogere initiële kosten. Tegelijkertijd kan worden bespaard op afvalkosten.

5. Aanvullende inzichten en veronderstelde neveneffecten

Maatschappelijk

De verzekeringssector heeft een belangrijke maatschappelijke verantwoordelijkheid en moet duidelijk positie innemen: schadeherstel dient zo milieuvriendelijk mogelijk te gebeuren. Door dit actief uit te dragen, laat de sector zien dat duurzaam schadeherstel niet een optie is, maar de norm. Dit sluit aan bij de groeiende maatschappelijke aandacht voor milieubescherming en duurzaamheid.

Financieel

Elke vorm van schadeherstel heeft impact op het milieu – en die impact zal in toenemende mate financieel worden belast door overheidsmaatregelen. Duurzaam schadeherstel, dat leidt tot CO₂-reductie en minder afval, biedt dus niet alleen ecologische voordelen, maar ook financiële voordelen. Het verschil tussen duurzaam herstel en niet duurzaam herstel zal naar verwachting alleen maar groter worden.

Ketensamenwerking | Inzichten opzet en uitvoering van de verbetermaatregelen

Het belangrijkste inzicht uit de uitvoering van de verbetermaatregelen is de bewustwording dat schadeherstel anders móét en kán. Technisch gezien is er al veel mogelijk – dat hebben de voorbeeldprojecten overtuigend aangetoond. De sleutel ligt in samenwerking binnen de keten, waarbij partijen bereid zijn om te investeren in kennis (deling), onderzoek en duurzame alternatieven.

6. Conclusies en aanbevelingen voor de gehele keten

Conclusies

- Duurzaam schadeherstel is mogelijk. Er wordt al volop geïnvesteerd door zowel herstellende als verzekeraars.
- De praktijk laat zien dat pionieren en blijven testen noodzakelijk is om de keten structureel te laten starten vanuit het principe van duurzaam herstel.
- Een structurele gedragsverandering is nodig, waarbij de mindset van klanten actief wordt beïnvloed door herstellende, experts en verzekeraars. Duurzaam schadeherstel moet het uitgangspunt zijn, niet de uitzondering.
- Bij grote schade vraagt circulariteit om een maatwerkbenadering. Door de complexiteit en diversiteit van deze projecten is het lastig om ze in standaardprocessen te vangen.

Belangrijkste aanbevelingen voor de gehele keten

- Blijf samen pionieren en ontdekken, betrek ook slopers actief bij de verdere ontwikkeling van duurzaam schadeherstel.
- Werk aan mentaliteitsverandering bij marktpartijen en verzekeren, bijvoorbeeld via gerichte communicatiecampagnes.
- Betrek klanten, zowel met als zonder duurzame schadeoplossing, bij de doorontwikkeling van duurzaam schadeherstel. Ga het gesprek aan, bijvoorbeeld via klant-arena's.
- Toon verantwoordelijkheid: alle betrokken partijen laten zien wat zij doen aan CO₂-reductie, bijvoorbeeld via CSRD-rapportages.
- Sta garant voor kwaliteit: geef garantie op duurzaam schadeherstel en maak dit onderdeel van het aanbod.
- Zorg voor betaalbaarheid: duurzaam herstel moet toegankelijk blijven voor iedereen.
- Ontwikkel samen een 'groene polis': verzekeraars en ketenpartners denken mee over een polis die duurzaam herstel stimuleert en faciliteert.
- Maak circulariteit de norm bij schadeherstel – niet als uitzondering, maar als uitgangspunt.

7. Contactgegevens

- Hein Merckx | Achmea | Hein.Merckx@achmea.nl
- Johan van Hest | PS Calamiteiten | johan.vanhest@hollandherstelgroep.nl
- Dave van den Berg | Belfor | dave.vandenberg@nl.belfor.com
- Frank van der Lugt | Keijzer & Van der Lugt | f.vanderlugt@k-vdl.nl
- Arno de Jong | Sedgwick | arno.dejong@nl.sedgwick.com

Bijlagen

Profielschets organisaties

Achmea

De grootste verzekeraar van Nederland streeft naar Duurzaam Samen Leven als onderdeel van haar strategie. Daarom ondertekende ik het manifest Duurzaam Schadeherstel omdat dat past bij de strategie van Achmea.

Sedgwick

Sedgwick wil als toonaangevend expertisebureau actief bijdragen aan het verminderen van de milieubelasting van schadeherstel en -afhandeling. Wij hebben daarom een CO₂-calculator en klimaatbestendige oplossingen ontwikkeld om klanten te helpen bij het kiezen van herstelopties met een lagere milieu-impact.

PS Calamiteiten

Als toonaangevend schadeherstelbedrijf levert PS Calamiteiten een actieve bijdrage aan het verminderen van de milieubelasting die gepaard gaat met Schadeherstel en -afhandeling. Door duurzaam te werken – met oog voor hergebruik, circulaire materialen en energie-efficiënte processen – streven wij naar een herstelmethode die niet alleen snel en effectief is, maar ook verantwoord voor mens en milieu. Duurzaam herstel betekent bij PS Calamiteiten: toekomstgericht werken aan herstel, met minimale impact op onze leefomgeving.

Keijzer & Van der Lugt

Bij Keijzer & Van der Lugt geloven we dat duurzaamheid niet alleen over het milieu gaat, maar ook over eerlijke belangenbehartiging en toekomstgerichte keuzes. Als kantoor staan wij uitsluitend verzekeren bij. Daarmee kiezen we bewust voor de menselijke kant van de schadeafhandeling. Als nieuwkomer in een vrij conservatieve markt zien wij het als onze verantwoordelijkheid om het anders te doen. Duurzaamheid betekent voor ons: oog voor herstel boven vervanging, transparantie in het proces en oplossingen die niet alleen nu werken, maar ook op de lange termijn houdbaar zijn. Wij geloven dat rechtvaardige schaderegeling hand in hand kan gaan met maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Belfor

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 het 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.

N/VRE

SCHOON
MAKEND
NEDER
LAND

VERBOND VAN VERZEKERAARS

