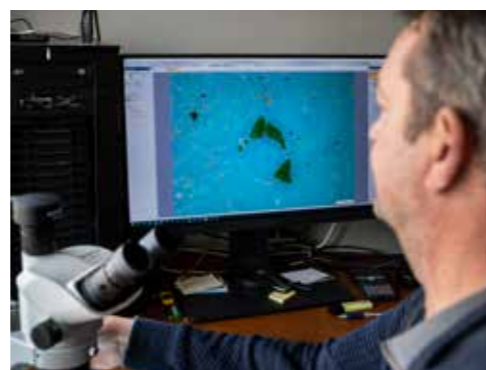


# Harold van der Meer helpt ZLM met MEER

## Een detective in schade aan voertuigen

Dat we Harold van der Meer een deskundige noemen, is volkomen terecht. De geboren Groninger is de enige in Nederland die alle diploma's heeft op het gebied van microscopisch onderzoek naar schades bij voertuigen. Om die reden heeft hij het behoorlijk druk. 'Ik maak lange dagen', legt hij uit. 'Ik werk voor veel autoverzekeraars in Nederland. Verder krijg ik opdrachten van advocatenkantoren en letselschadebureaus.'



Een van de belangrijkste materialen die Van der Meer gebruikt bij zijn onderzoek is Spurfix. Dat is een doorschijnende kleefolie waarmee iemand sporen kan afnemen op de plek van de schade. Aan de hand van deze sporen kan Van der Meer in veel gevallen vaststellen of de schade door een onbekend gebleven motorvoertuig is veroorzaakt. Want dat is de eis van het Waarborgfonds om claims in behandeling te nemen.

Onze eigen schade-expert speelt een belangrijke rol bij het aanleveren van de folies. Hij neemt met de Spurfix-folie monsters van de sporen die op het voertuig achtergebleven zijn. Ook maakt hij foto's van de schade en meet de hoogtes op. De foto's en andere gegevens van het voertuig stuurt hij digitaal op, de folies gaan per post naar Van der Meer.

Een paar keer per maand rapporteren klanten schade waarvan niet bekend is wie die heeft veroorzaakt. Gaat het om schade aan een voertuig? Dan schakelen we regelmatig Harold van der Meer van het bureau MEER Onderzoek in. Hij onderzoekt hoe schade aan voertuigen is ontstaan. Meestal gaat dat om beschadigingen die mensen terugvragen bij het Waarborgfonds motorverkeer.

### Beton of kunststof?

Op zijn kantoor onderzoekt Van der Meer onder een microscoop welke niet-eigen materialen op het voertuig zijn achtergebleven. En van welk object die kunnen zijn. 'Meestal zie ik dat sporen van het ene op het andere voertuig zijn overgedragen. Daarmee kan ZLM het dossier compleet maken voor verdere afwikkeling. Maar het gebeurt ook regelmatig dat ik resten vind van betonnen of kunststof paaltjes of van een muur. Dan is mijn advies natuurlijk anders', aldus Van der Meer. Het is uiteindelijk aan de verzekeraar om gevolgen aan de ingediende claim te koppelen.

### Dat is nog maar de vraag

De Spurfix-deskundige kan niet altijd een duidelijk advies uitbrengen. Van der Meer geeft een voorbeeld: 'Soms zit er zinkoxide op de folie. Dat kan van een lantaarnpaal zijn, van een vangrail, maar bijvoorbeeld ook van een aanhangwagen. En als het van een aanhangwagen zou zijn, is het nog maar de vraag of die gekoppeld was aan een voertuig toen de schade werd veroorzaakt. In dit geval spelen ook bijvoorbeeld de plaats en de hoogte van de schade een rol. Daarom zijn ook de foto's die de verzekeraar

'Het gebeurt regelmatig dat ik resten aantref van betonnen of kunststof paaltjes of van een muur.'

meestuur belangrijk bij het onderzoek. Je begrijpt dat ik in zo'n geval niet altijd honderd procent uitsluitel kan geven. Dat zet ik in mijn advies naar de verzekeraar.'

Soms stelt Van der Meer voor om nog wat verder onderzoek te doen. Infrarood-onderzoek is een mogelijkheid. Of onderzoek onder een elektronenmicroscoop. Hiermee kan hij de chemische samenstelling van de materialen onderzoeken en daarmee de waarschijnlijke herkomst bepalen. Dit soort machines zijn erg kostbaar en Van der Meer heeft ze niet zelf. Dat kan dus veel extra geld kosten. Om die reden ziet de verzekeraar of de verzekerde er soms van af.

### Kop-staartbotsing

Het onderzoek met de folie neemt de meeste tijd van de onderzoeker in beslag. Hij doet daarnaast ook nog ongevalonderzoek en letselschadeonderzoek. Meteen na het interview met ZLM moet hij naar Groningen voor onderzoek naar een kop-staartbotsing. De centrale vraag is hierbij: hoe hard reed de auto die op de andere auto inreed? Het beantwoorden van deze vraag vereist veel kennis van autotechniek. Maar dat is Van der Meer wel toevertrouwd.