

REGISTER-EXPERT ARNO REITSMA:

‘Aard, omvang en oorzaak van

Wat heeft een Register-Expert met bloembollen te maken? Heel veel, zo maakt Arno H. Reitsma duidelijk. Hij doet dit werk inmiddels 25 jaar, waarvan de laatste 15 jaar voor Lokker & Reitsma Register Experts uit Stellendam. Stille getuigen, nieuwsgierigheid en de drie pijlers voor een objectief onderzoek, aard, omvang en oorzaak van de schade. Het komt allemaal langs in het gesprek met een gepassioneerde mens.

Tekst: Arie Dwarswaard
Foto: Rene Faas

Ergens in de wereld komt een zending bloembollen aan. De ontvanger stelt vast dat er iets mis is met zijn bloembollen. Maar wat is er mis, en wanneer en waar is het misgegaan, wat is de omvang van de schade? Als er een verzekering is, dan is de kans groot dat deze vragen worden neergelegd bij een transport-goederen expert. De expert gaat na wat de feiten en omstandigheden zijn. Dit kan gevolgen hebben voor de al dan niet uit te keren schade. Eén van die bedrijven die dit werk doet is Lokker & Reitsma Expertisebureau uit Stellendam, waar Giel Lokker en Arno Reitsma de drijvende krachten zijn. Lokker & Reitsma Expertisebureau heeft zich gespecialiseerd in voornamelijk agrarische bulkproducten, gekoelde ladingen en voedingsmiddelen. In de gang van het bedrijf is een wand gevuld met tientallen potjes, waarin een breed scala aan agrarische goederen is te vinden. Cashewnoten, soja, cacao, kaneel, maar ook diverse erten liggen hier uitgesteld. “Onze prijzenkast, zo noemen we deze verzameling.”

FREESIAVEREDELING

Arno Reitsma bracht zijn jeugd door in het Westland, en bezocht daar de Middelbare Tuinbouwschool. Een stage bracht hem in contact met de bloembollen. “Ik kwam terecht bij Wülfinghoff in Rijswijk op de afdeling Freesia-veredeling. Heel precies werk. Elke plant apart rooien, precies registreren hoe elke plant is gegroeid.” Vervolgens ging hij werken in de plantenveredeling bij Sluis & Groot in Enkhuisen. Door een reorganisatie maakte Reitsma de overstap naar de AID in Rotterdam. “Daar werkte ik in de Rotterdamse haven. Daar is bij mij toen de liefde voor de logistiek ontstaan.” Na een aantal jaren daar gewerkt te hebben

kreeg hij 25 jaar geleden de tip om het expertisevak in te gaan. Met als eindresultaat de stap van vijftien jaar geleden naar Lokker & Reitsma. Van de overstap heeft hij nog geen dag spijt gehad, zo blijkt uit de enthousiaste wijze waarop hij zijn verhaal vertelt. “Je moet nieuwsgierig zijn, een brede interesse hebben, en echt diep willen graven, anders moet je dit werk niet doen.

.....
‘Het zou beter zijn als alle transport over zee verzekerd zou zijn, dan zou de premie een stuk lager worden’
.....

Wat je ziet in deze branche is dat mensen of binnen een half jaar weer weg zijn, of juist heel lang dit werk blijven doen.” Binnen het expertisevak is hij zich al vrij snel gaan specialiseren in onder meer bloembollen. “Zaken die met bloembollen te maken hebben beslaan ongeveer een derde van mijn werktijd. Net als voor de andere producten waarvoor wij op pad gaan, geldt onze stelregel:

Al wat je hoort of ziet, geloof dat niet;
Al wat je ruikt, proeft, of tast, geloof dat vast.”

STILLE GETUIGEN

Als er een opdracht binnenkomt bij Lokker & Reitsma die betrekking heeft op bloembollen, komen standaard twee aspecten aan de orde. Het eerste aspect betreft aard, oorzaak en omvang van de schade, het tweede aspect is het veilig stellen van de stille getuigen. Reitsma: “Wat het eerste aspect betreft, daar begint de expert met zijn zoektocht naar de waarheid.



Arno Reitsma: “Bij de AID werkte ik in de Rotterdamse haven.”

De verzamelde feiten moeten ook met elkaar kloppen. Dat betekent feiten verzamelen, interpreteren en rapporteren. De stille getuigen spelen daarbij een cruciale rol. Ze kunnen niet praten, maar zeggen heel veel. Als er bijvoorbeeld sprake is van een partij bloembollen waar iets aan mankeert, dan is het de vraag wat je waarneemt. Is de bloembol droog of juist nat, is er sprake van schimmelvorming, en om welke schimmel gaat het dan? Kom ik daar zelf niet uit, dan schakel ik bijvoorbeeld PPO in Lisse in om dat na te gaan. Ook wil ik weten hoe het temperatuurverloop is geweest tijdens het transport in de container, maar ook daarbuiten. Datzelfde geldt voor de relatieve luchtvochtigheid.”

RUSTIG NADENKEN

Hoewel Reitsma zelf geen fervent schaker is, vertoont zijn werk daarmee wel grote overeenkomsten. “Niet overhaast conclusies trekken, maar rustig nadenken over de volgende stap, dat is essentieel. Stel dat in een container waar-

an schade moeten kloppen'



haven. Daar is bij mij toen de liefde voor de logistiek ontstaan"

in hyacinten zijn vervoerd bollen zitten die zijn aangetast door *Aspergillus niger* ofwel roet. Dan is de vraag wanneer dat zich is gaan ontwikkelen. We weten dat roet alleen tot ontwikkeling komt bij hoge temperaturen en een hoge RV. Dan is de eerste stap om na te gaan hoe het temperatuurverloop is geweest tijdens het transport. De opdracht zal geweest zijn om de bloembollen te vervoeren bij een lage temperatuur. Maar wat als de temperatuur bij vertrek niet goed is ingesteld, of wat als sprake is van een afwijking in de temperatuur? Dat moet je allemaal onderzoeken voordat je kunt vaststellen of het bederf als gevolg van de ontwikkeling van de roetschimmel al voor vertrek actief was, of dat pas tijdens het transport."

Overigens speelt daarbij ook nog de vraag welk deel van de reis verzekerd is. Reitsma: "Sowieso is niet elk transport verzekerd. Dat geldt bijvoorbeeld voor een relatief korte zeereis van zeven dagen naar de oostkust van de Verenigde Staten. Moet een koelcontainer naar de westkust dan wordt de reis veertig dagen. En

voor Japan en Australië is dat zelfs meer dan vijftig dagen. Dan wordt verzekeren wel weer interessant. Verzekeringen kunnen lopen van haven tot haven, maar ook van pakhuis tot pakhuis en zelfs tot zestig dagen na aankomst op de eindbestemming. Elke keuze kent uiteraard een andere premie. Het zou beter zijn als alle transport over zee verzekerd zou zijn, dan zou de premie een stuk lager worden."

KAN ALTIJD

Gezien het feit dat schade in het bloembollentransport nog steeds een derde van zijn werktijd uitmaakt, is het ook duidelijk dat er anno 2011 nog steeds dingen kunnen misgaan. Wat er misgaat kan sterk uiteenlopen, zo maakt Reitsma duidelijk. "Temperatuurschade komt elk jaar weer voor. Dat kan al komen omdat bij het instellen van de temperatuur tijdens het transport per ongeluk de temperatuur in Fahrenheit wordt ingesteld in plaats van Celsius. Tussen 0 graden Celsius en 0 graden Fahrenheit zit een flink verschil. Wat ook voorkomt

is een afwijking die in de koelapparatuur zit. Lelies die worden vervoerd bij een ingestelde temperatuur van -1,5 graad, maar in werkelijkheid -2,5 graad krijgen zijn voor de ontvanger niet meer te gebruiken. Weer heel anders is vertragingsschade, omdat de container door welke oorzaak dan ook niet de snelste weg aflegt tussen haven en ontvanger. Niet goed weggezet, geen juiste code ingevoerd, het kan allemaal."

ZELF OP PAD

Vooralsnog maakt Reitsma bij een schademelding niet direct aanstalten om naar het buitenland af te reizen waar de schade is vastgesteld. "Meestal kunnen we vanuit Stellendam heel goed een lokale expert inschakelen die voor ons de stille getuigen probeert veilig te stellen door het nemen van monsters en te rapporteren omtrent aard, omvang en oorzaak van de schade is. Lukt het niet om de nodige feiten en monsters veilig te stellen, dan ga ik zelf op pad. En dan is het zaak om heel efficiënt te werk te gaan. Stille getuigen kunnen dan al weg zijn, en dus moet je het doen met wat er nog is. Dat is echt topsport. In zo kort mogelijke tijd moet ik in kaart brengen wat er nog aan feitenmateriaal is te vinden. Elke stap moet daarbij goed doorzocht zijn. Je kunt, eenmaal terug in Nederland, niet nog een keer gaan kijken."

TUNNELVISIE

Als alle feiten boven tafel zijn begint de puzzel waarbij de drie begrippen oorzaak, aard en omvang van de schade op een logische wijze in elkaar moeten passen. Reitsma: "Als dat klaar is, dan nog is het goed als mijn collega de bevindingen nog eens doorleest. Dat doen we regelmatig, en dat helpt om een tunnelvisie tegen te gaan. Soms zijn het maar twee vragen van hem, die helpen om toch tot een andere conclusie te komen." Wie dit werkt doet, doet het of heel kort, of jarenlang. Arno Reitsma behoort nadrukkelijk tot die laatste categorie. Wat hem betreft houdt het met 25 jaar ook niet op. Als we aan het eind van het gesprek nog even de Rotterdamse haven bezoeken, begint hij weer vol passie te vertellen. Over de overslag die plaatsvindt, een immens schip met grote vloeistoftanks aan boord, of een groot binnenvaartschip met beweegbare stuurhut. Logistieke dienstverlening en het havenbedrijf hebben een negatief imago. Dat vindt Arno Reitsma jammer. "In het Rotterdams havengebied werken vakmensen met geavanceerde computersystemen, high-tech communicatiemiddelen en zwaar laad- en losmateriaal. Echt een wereld voor professionals."