



BOVAG-EXPERTS OVER MARKTONTWIKKELINGEN

## SLIMMERE AUTO ZORGT VOOR DRUKTE BIJ SCHADEHERSTELBEDRIJVEN

De schadeherstelbranche is een belangrijke afzetmarkt voor coatings. Wat zijn de laatste trends in deze sector waar elektronica steeds belangrijker wordt? Verf & Inkt Magazine vroeg het aan branchemanager Stephan Griffioen en afdelingsvoorzitter schadeherstel Toine Beljaars van BOVAG. “Duurzaamheid is eigenlijk de belangrijkste trend voor autolakken.”

TEKST: MARGA VAN ZUNDERT  
FOTO'S: BOVAG EN SHERWIN-WILLIAMS / VALSPAR / BISONDER PRODUCTIES

In moderne auto's waarschuwen radar-, video- en ultrasone sensoren voor te dicht naderende medeweggebruikers of paaltjes. Piepjes en afstandslijnen op het dashboardscherm proberen je schadevrij te laten rijden en parkeren. Rijhulpsystemen heten ze, of in goed vakjargon ADAS, Advanced Driver Assistance Systems. En ja dat helpt inderdaad schade te voorkomen, stellen Toine Beljaars en Stephan Griffioen van de BOVAG. Onderzoek laat zien dat het aantal aanrijdingen licht afneemt. Maar een revolutie in de schadewereld zullen ze het niet noemen. Griffioen: “We zien geen grootse daling.” Beljaars: “Mensen denken toch nog vaak: dat kan net.”

De opkomst van ADAS resulteert dan ook niet in minder werk voor de schadeherstelbedrijven. Integendeel. De kleine afname in schadefrequentie per voertuig wordt compleet teniet gedaan door de groei van het wagenpark en gereden kilometers. Het aantal auto's in Nederland is sinds corona met procenten gestegen en de drukte op de snelwegen is weer op pre-corona niveau, of zelfs drukker. Dat zorgt ook voor meer schade.

Bovendien is de schade per voertuig complexer. Vanwege ADAS, maar ook omdat het aandeel elektrische auto's groeit. Die zijn zwaarder door hun batterijpakket en zorgen bij botsingen voor een grotere impact. Maar bovenal wordt schade technisch steeds ingewikkelder. Auto's bevatten steeds meer sensoren en elektronica die moeten worden gerepareerd. Het spanningsvrij maken van beschadigde elektrische voertuigen betekent ook een extra, soms complexe stap. En ook bij spuitwerk moet rekening worden gehouden met elektronica. Want achter een beschadigde bumper kan een sensor zitten. Griffioen: “Voordat je die gaat spuiten, moet je eerst onderzoeken welke lak je kunt gebruiken en in welke dikte, want niet alle signalen gaan dwars door alle lakken heen.”

### Drukker dan ooit

Al deze ontwikkelingen zorgen momenteel voor “een enorme groeiemarkt”, aldus branchemanager Griffioen. “Er is feitelijk steeds meer werk. Het is drukker dan ooit bij de herstelbedrijven en dat blijft de komende jaren zo volgens onze prognoses.” Het aantal reparatielocaties is stabiel, wel neemt het aantal bedrijven af door fusies. Griffioen: “Sommige van die grotere bedrijven,



## ‘Grote verzekeraars zijn beursgenoteerd en moeten in hun rapportage de impact van hun keten meenemen. We zien nu al dat CSRD een markt voor duurzamer werken creëert.’

STEPHAN GRIFFIOEN,  
BRANCHEMANAGER BOVAG

kiezen voor specialisatie op locatie. Ze concentreren het werk op één locatie bijvoorbeeld op auto's van een bepaald merk, bepaalde schades of het herstel van elektrische auto's."

Recent marktonderzoek door KPMG in opdracht van BOVAG laat zien dat het aandeel leaseauto's en 'directe schadeafhandeling' stijgt. Directe afhandeling wil zeggen dat de eigen verzekeraar het hele schadeproces afhandelt in geval van een WA-schade. Samen wordt schadeherstel voor leasemaatschappijen en verzekeraars de 'gestuurde stroom' genoemd. Beljaars: "Het gaat om grote organisaties met een stevige onderhandelingspositie. Door schaarste in de markt met wachttijden bij de herstelbedrijven, hebben zij momenteel ook een sterkere positie wat leidt tot grote wederzijdse afhankelijkheid." Een goede of slechte ontwikkeling wil Beljaars dat niet noemen. "De schadeherstelmarkt is een grote markt met veel omzet, dus grote belangen. Met veel wederzijdse afhankelijkheid, krijg je een complexe mix van concurrentie en samenwerking. Gedoe zeggen sommigen, maar mij boeit die dynamiek juist."

### Eén branchevereniging

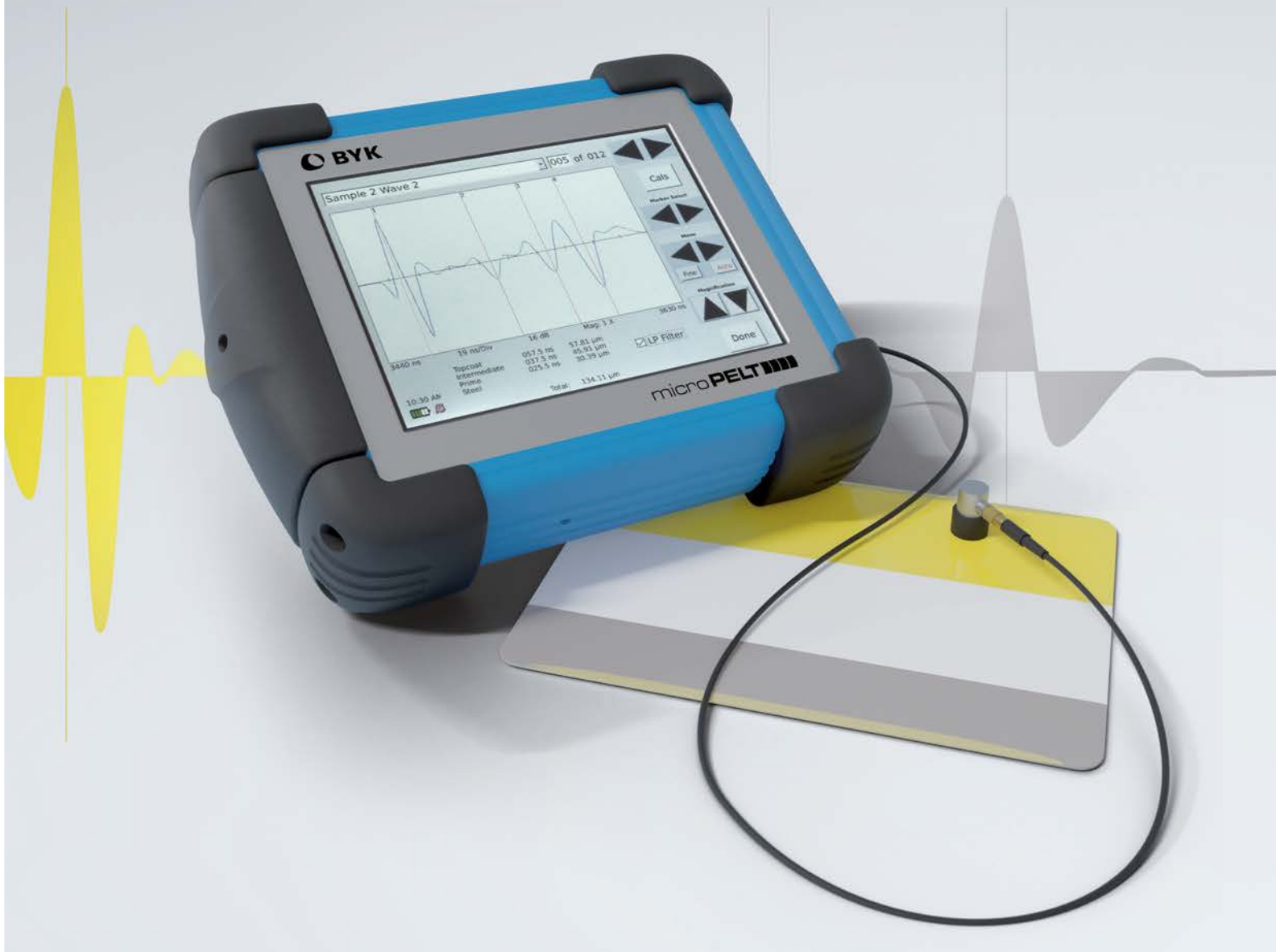
Verzekeraars en leasemaatschappijen kiezen uitsluitend voor erkende schadeherstelbedrijven, dus BOVAG-bedrijven. Vorig jaar fuseerde de FOCWA, de Nederlandse vereniging van schadeherstelbedrijven met zo'n duizend leden, met de afdeling Schadeherstelbedrijven van BOVAG die een paar honderd leden telde tot één centrale organisatie onder de BOVAG-vlag. FOCWA was vooral gefocust op inhoudelijke kennis en zette een gewaardeerde technische helpdesk op en vakopleidingen. BO-

VAG voegt daar ervaring in lobbyen en kennis in regelgeving aan toe. Griffioen: "We versterken elkaar; het dienstenpakket aan de leden is door de fusie uitgebreid."

Wint de verfindustrie ook bij de fusie? Griffioen: "Beide organisaties werkten al samen met de VVVF in het opstellen van de erkenningsregelingen: de eisen die we aan schadebedrijven opleggen wat betreft kennis, kwaliteit, opleiding en veiligheid op de werkvloer. Dat is in feite de basis van waar BOVAG voor staat: veiligheid en kwaliteit. Lakleveranciers zullen dus weinig verandering merken, maar het is voor hen wellicht handiger om te sparren met één in plaats van twee brancheverenigingen."

### Uitstoot verminderen

Dé trend in coatings voor schadeherstelbedrijven laat zich volgens BOVAG in een woord samenvatten: duurzaamheid. In 2025 zullen grote beursgenoteerde bedrijven in Europa voor het eerst over duurzaamheid moeten rapporteren volgens de CSRD, de Corporate Sustainability Reporting Directive. Duurzaamheidsverantwoording wordt een standaard verplichting, vergelijkbaar met het jaarlijkse accountantsrapport. Griffioen: "CSRD is echt een uitdaging. Grote verzekeraars zijn beursgenoteerd en moeten in hun rapportage de impact van hun keten meenemen. We zien nu al dat CSRD een markt voor duurzamer werken creëert." Voorbeelden zijn het gebruik van tweedehandsonderdelen die een veel lagere milieu-impact hebben, maar ook het gebruik van luchtdrogende lakken. Griffioen: "Drogen vraagt relatief veel energie. Je bespaart aanzienlijk in CO<sub>2</sub>-uitstoot wanneer je een spuitcabine niet tot zestig maar tot dertig graden verwarmt. Dat



Measure what you see.

**New!**

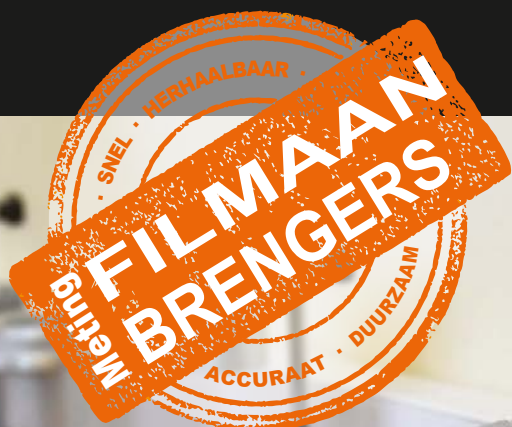
## PELT Ultrasound

### Nauwkeurige echo's van laag tot laag

PELT ultrasound, met hoge resolutie, stelt de wereldwijde norm voor nauwkeurige laagdiktemetingen van meerdere lagen. Verkrijg meerlaagse metingen op vrijwel elk substraatmateriaal, inclusief kunststoffen, composieten, glas, hout, staal, aluminium en zelfs papier. PELT ultrasound biedt de kracht van akoestische microscopie in een draagbare meter. Controleer eenvoudig de dikte van protective coatings, krijg inzicht in overspuit- en reparatiewerk en monitor uw coatingapplicatieprocessen.

[www.byk-instruments.com](http://www.byk-instruments.com) | [www.PELTGauge.com](http://www.PELTGauge.com)

elcometer®



Maak consistente en reproduceerbare coating monsters met de **Elcometer 4340** gemotoriseerde film applicator

[elcometer.com](https://elcometer.com)



## ‘In de schadeherstelbranche zijn negenduizend fulltime reparateurs nodig. Het gaat niet alleen om nieuw personeel aantrekken, maar ook om ze te behouden.’

TOINE BELJAARS,  
AFDELINGSVOORZITTER SCHADEHERSTEL BOVAG

krijgt nu veel meer aandacht omdat verzekeraars die uitstoot in hun rapportage moeten meenemen.”

BOVAG informeert en ondersteunt schadeherstelbedrijven bij deze nieuwe regelgeving. De organisatie stelt een format op voor het aanleveren van alle benodigde duurzaamheidsinformatie door schadebedrijven aan grotere opdrachtgevers. “We willen de administratielasten van de CSRD zoveel mogelijk beperken. Een standaard informatieformulier zorgt ervoor dat schadeherstelbedrijven straks niet dezelfde informatie op zeven verschillende manieren moeten aanleveren voor zeven verschillende opdrachtgevers.”

### Meer dan handige handen

Het werkaanbod mag er rooskleurig uitzien voor schadeherstelbedrijven, toch is er ook een donkere wolk: het grote tekort. Griffioen: “Het is echt heel lastig voor bedrijven om aan nieuw, goed gekwalificeerd personeel te komen. Dat geldt helaas voor de hele technische sector.” BOVAG is een van de deelnemers van het Aanvalsplan Techniek van zes technische brancheorganisaties, VNO-NCW, MKB-Nederland en de vakbonden. Het aanvalsplan moet de instroom vergroten door enthousiasme voor techniek aan te wakkeren en de productiviteit te verhogen via automatisering en robotisering.

BOVAG faciliteert samenwerking tussen technische opleidingen en schadeherstelbedrijven via stages, gastlessen en ondersteu-

ning voor docenten. Beljaars: “In de schadeherstelbranche zijn negenduizend fulltime reparateurs nodig. Maar jaarlijks stromen er meer mensen uit dan in. Het gaat dus niet alleen om nieuw personeel aantrekken, maar ook om ze te behouden.” De oplossing ligt volgens Beljaars in goede beloning, een groeipad en begeleiding. Hij is warm pleitbezorger van het aloude leermeester-gezel systeem. “Je laat starters boeiende klussen uitvoeren onder begeleiding van ervaren krachten. Dat houdt het werk spannend en afwisselend. Dat is echt cruciaal voor de motivatie, maar door de grote drukte bij bedrijven komt dat leermeester-gezel systeem soms in het nauw.”

Voor de schadeherstelbranche is robotisering geen snelle oplossing, geloven de BOVAG-experts. Elke schade, elke deukje is weer anders, waardoor uitdeuken verre van standaardwerk is en (nog) niet te automatiseren valt. Dat geldt ook voor het spuitproces. De spuitrobot is niet meer weg te denken uit autofabrieken, maar voor schadebedrijven niet flexibel genoeg. Dat geldt overigens wel voor verfmengmachines die in no time de juiste kleur hebben bereid.

Tenslotte zijn er nog de zij-instromers die het tekort helpen opvangen. “Maar het draait om meer dan handige handen”, benadrukt Beljaars. “Elke werknemer in deze branche moet ook een fabrieksinstructie goed kunnen begrijpen, taalbeheersing is nog vaak een struikelblok.”