

WOK-erkenning opent deur voor meer omzet voor schadebedrijf

De RDW onderzoekt of het opheffen van het rijverbod bij erkende schadebedrijven kan worden neergelegd. Wat is nodig om dit goed te regelen? Hoeveel schadebedrijven kunnen hiervoor een erkenning bij de RDW aanvragen? En, wie draait voor de kostenverhoging op? Nog niet alles is bekend, maar dat het kansen biedt, is duidelijk, aldus Focwa-directeur Femke Teeling.

Het is twee jaar geleden dat de RDW op **het Focwa-congres aankondigde** dat onderzocht wordt hoe het proces rond schadevoertuigen kan worden verbeterd. Sindsdien overlegt de RDW met verschillende partijen, waaronder de Focwa, om te onderzoeken wat nodig is om dit goed te organiseren. Voor Focwa aanleiding om de leden in een webinar, samen met de RDW, bij te praten over de status van dit dossier. Aanleiding om te kijken of het proces rondom schadevoertuigen beter kan, zijn de **ervaringen met de Stint**, de dieselaffaire en Swalmen, een autozwendel uit 2016 waarbij honderden auto onveilig gerepareerd waren. "Het ministerie van IenW vindt het essentieel dat de RDW zo spoedig mogelijk informatie krijgt over een schade en eventueel een rijverbod kan opleggen", aldus Aubrey Linzey, projectmanager bij de RDW. "Daarnaast is het vastleggen van de schadehistorie voor kopers van groot belang.



Wachttijden

In de huidige situatie keurt de RDW de voertuigen na herstel, maar door het grote aanbod op keuringsstations ontstaan daar nu wachttijden. De instantie zegt goede ervaring te hebben met het neerleggen van taken bij de markt waarbij de organisatie zelf de toezichthouder is en overweegt dit nu ook voor de schadebranche te doen. Vanaf de bekendmaking in 2019 heeft de RDW met verschillende stakeholders gesproken, waaronder Focwa, om te inventariseren hoe het proces kan worden verbeterd. Dan gaat het bijvoorbeeld om het realiseren van een erkenning schadeherstel, waarbij erkende herstelbedrijven, onder toezicht van de RDW, voertuigen na herstel weer tot de weg kunnen toelaten. **Volgens RDW** is het belangrijk om goed zicht te krijgen op ernstig beschadigde voertuigen en wat er verder met zo'n voertuig gebeurt, na herstel, export, handel of demontage. Het project is nog niet afgerond, maar verkeert al wel in een 'vergevoerde denkfase'. De verwachting is het project in het derde kwartaal aan het ministerie wordt aangeboden; die bepaalt uiteindelijk de richting. Op basis hiervan zal dit najaar duidelijk worden wanneer de regeling van kracht wordt. Ook **Bovag pleitte ervoor dat schadebedrijven een erkenning van de RDW krijgen** om schadeauto's te kunnen keuren.

Schadeauto's kunnen een rijverbod opgelegd krijgen. De RDW onderzoekt hoe dit proces beter kan. (Foto: Shutterstock)

Om erkenninghouder te worden, kunnen schadebedrijven straks een vergunning bij de RDW aanvragen

Voertuigen die niet meer veilig de weg op kunnen door schade, krijgen een rijverbod, voorheen heette dat een WOK-sigitaal. Nu is het zo dat zo'n voertuig na herstel door de RDW moet worden goedgekeurd, waarna het rijverbod wordt opgeheven. De bedoeling is dat dit hele proces straks bij erkende herstelbedrijven komt te liggen. In de praktijk betekent dit dat een schadebedrijf een voertuig herstelt en aan de RDW aangeeft of een rijverbod mag worden opgeheven. De RDW voert als toezichthouder steekproeven en audits uit, waarmee de opzet **vergelijkbaar is met die van de apk**. Om erkenninghouder schade te kunnen worden, kunnen herstelbedrijven straks bij de RDW een erkenning aanvragen.

"Ieder schadebedrijf zou een erkenning moeten kunnen halen. Aansluiting bij een branchevereniging zou daar een voorwaarde voor moeten zijn", zegt Martijn Smid, hoofd dienstverlening bij Focwa. "Volgens de nieuwe werkwijze hoeven erkende schadeherstellers straks niet meer, zoals nu, naar een RDW-keuringsstation toe om een voertuig te laten keuren en het rijverbod te laten opheffen, maar geeft de erkenninghouder een signaal aan de RDW dat het voertuig is gerepareerd. Op basis hiervan wordt het rijverbod door de RDW opgeheven."

Minder wachttijden

Hoeveel herstelbedrijven er straks nodig zijn en een erkenning kunnen behalen, is nog niet duidelijk. De verwachting is dat de nieuwe werkwijze voor een soepeler en sneller herstelproces gaat zorgen, met minder wachttijden. Volgens schattingen van RDW en Focwa komen er jaarlijks 100 tot 175 duizend voertuigen na schade voor een rijverbod in aanmerking. Daarvan ziet de RDW, met 16 keuringsstations, er echter maar onder de 10 duizend.

De kostenverhoging kan niet voor rekening komen van de schadehersteller

Behalve kansen, signaleert Focwa ook punten van discussie, zoals de kosten bijvoorbeeld. "De kostenverhoging kunnen niet voor rekening komen van de schadehersteller", meent Smid namens Focwa. "Ook moet er nog goed worden gekeken wat er moet gebeuren met het aanpakken van importauto's en total loss voertuigen. Dat geldt ook voor ADAS. Het belang van controle op de juiste werking van ADAS neemt steeds verder toe. De vraag is of dit binnen een erkenningsregeling moet worden opgenomen of **standaard deel moet uitmaken van de apk**." Focwa directeur Femke Teeling zegt het als een grote erkenning van het vakmanschap te beschouwen en denkt dat het de positie van herstelbedrijven alleen maar kan versterken.

Wanneer een rijverbod?

Na een schade kan een voertuig een rijverbod opgelegd krijgen. Volgens de wettelijke definitie is een voertuig een schadevoertuig als: A. de dragende carrosseriedelen ernstig zijn vervormd, B. de langsbalken van het chassis ernstig zijn vervormd, C. één of meer deurstijlen ernstig zijn vervormd, D. het dak is verwijderd of de deur- en raamstijlen zijn doorgesneden, E. één of meer wielophangingen ernstig zijn vervormd in combinatie met één van de overige punten, F. bij ernstige brand- of waterschade of als het frame ernstig is beschadigd, G. het frame ernstig is beschadigd.

Geplaatst in rubriek:

SCHADE