

Auto & Motor
TECHNIEK

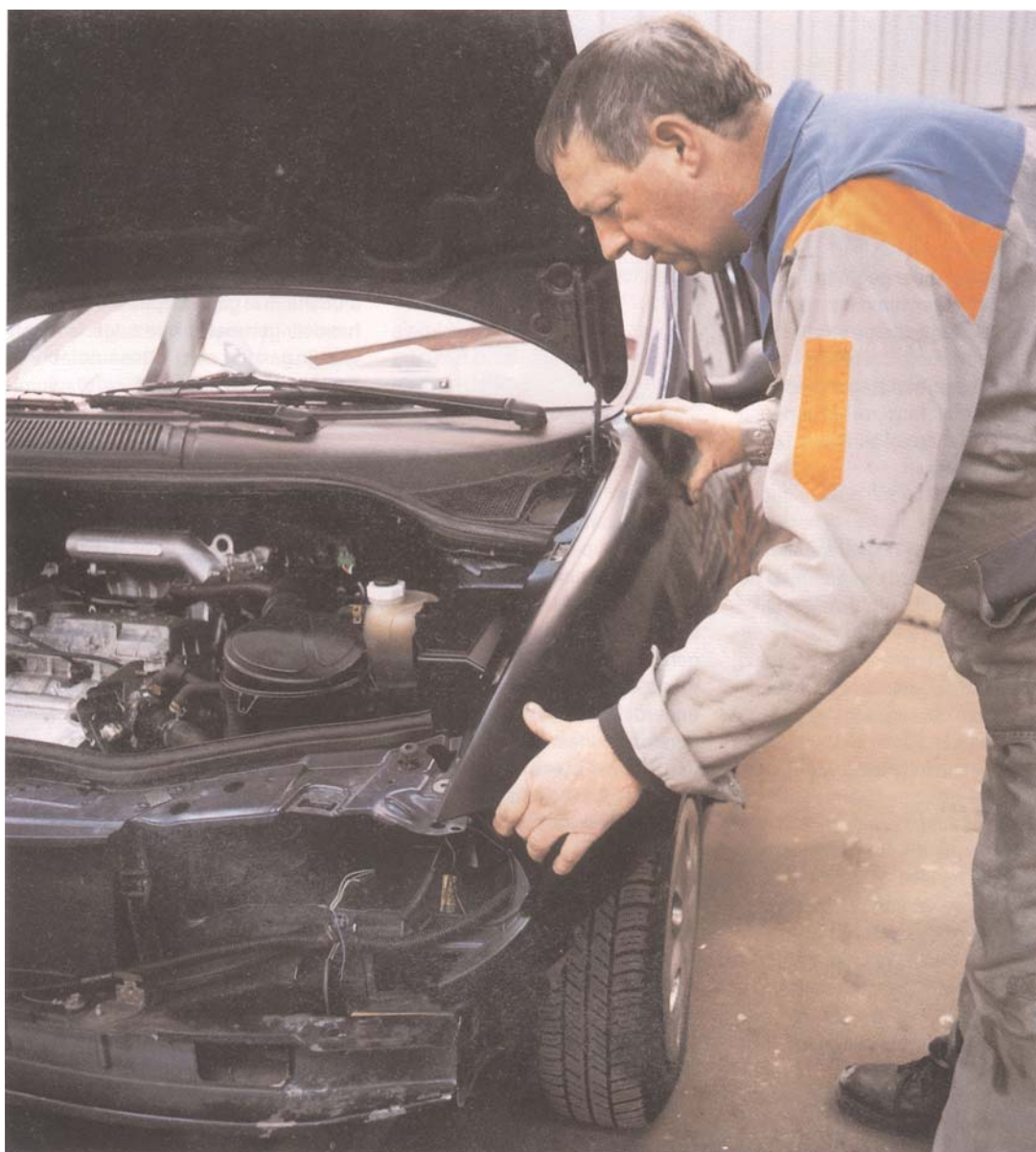
© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Groene polis bevordert hergebruik onderdelen

Repareren met groene onderdelen in alle kleuren

Hergebruik met kunde

Een aantal demontagebedrijven, schadeherstellers en verzekeraars heeft de handen inééngeslagen in een groen project: in geval van schade aan een oudere auto wordt er gerepareerd met gebruikte onderdelen. Uiteindelijk goedkoper voor de consument en het milieu pikt ook nog een graantje mee. Voorlopig alleen carrosseriedelen, maar technische componenten zullen binnenkort volgen.



Een aantal Achmea dochters biedt autoverzekeringen aan waarbij schades met gebruikte onderdelen hersteld worden. Achmea Schade-Service was de eerste verzekeraar die met deze zogenoemde groene onderdelen aan de slag is gegaan en heeft haar stempel op het gebruik van de groene onderdelen gedrukt door de onderdelenstroom en -kwaliteit te certificeren.

Achmea werkt nu in het groene herstelsysteem met een selectie van 27 autodemontagebedrijven en zo'n 150 schadeherstellers. Met deze bedrijven verwacht Achmea dit jaar ongeveer 5.000 groene reparaties te realiseren.

Het directe voordeel voor de verzekeraar is een reductie van de kosten. Het is bijvoorbeeld goedkoper om een portier nogmaals te gebruiken in plaats van het eerst door de shredder te halen en een nieuwe te bouwen. Uiteraard zit hier ook voordeel voor de consument in, een besparing van f 100,- op de reparatie levert ruim één procent voordeel in de premie op.

Onderdelenschaarste
Jaarlijks worden circa 300.000 auto's met een Nederlands kenteken aangeboden voor demontage. Voor het grootste deel auto's die aan het einde van hun leven zijn en waar niet veel interessants meer aanzit voor hergebruik. In Nederland worden per jaar 'slechts' 40.000 tot 50.000 auto's total loss verklaard. Dit zijn over het algemeen de auto's waar nog courante onderdelen aanzitten. Helaas is dit aantal niet genoeg om alle schades in Nederland van onderdelen te kunnen voorzien. En lang niet alle wrakken komen terecht bij de geselecteerde 27 'onderdelenleveranciers'. Vandaar dat de geselecteerde autodemontagebedrijven als eerste een bod mogen uitbrengen op de auto's die de verschillende

In het Groene Polis-systeem worden kapotte onderdelen vervangen door gebruikte delen die nog zo goed als nieuw zijn. Gelakte delen worden bijvoorbeeld gekozen in een kleur die zo dicht mogelijk bij de kleur van de te repareren auto ligt.

Demontage voor A1-kwaliteit

De demontagebranche is druk bezig zichzelf op een serieuze manier op de kaart te zetten. Voorheen werd deze branche geassocieerd met modderige veldjes vol schroot, waar je zelf maar moest zien hoe je de benodigde onderdelen te pakken kreeg. Wie echter tegenwoordig naar de demontagewereld kijkt ziet dat deze een grote metamorfose heeft ondergaan en nu een branche is die zich afficheert met het milieu en met garanties. Volgens de STIBA, de brancheorganisatie van voertuigde-montagebedrijven, werpt dit z'n vruchten af. Men wordt als volwaardige partner erkent door onder andere verzekeraars, importeurs en lease-maatschappijen.

KEMA-kwaliteit
Om betrouwbaarheid uit te stralen wordt er in de demontagebranche

gewerkt met erkende kwaliteitsstandaards zoals ISO, STIBA Garant en KEMA-kwaliteit. De kwaliteitszorg is voor een deel gericht op de bedrijfsprocessen, maar ook op de kwaliteit van de onderdelen. Eén van de doelstellingen is om de staat waarin onderdelen verkeren te categoriseren, waardoor de gebruiker van de onderdelen weet waar hij aan toe is. Wat betreft carrosseriedelen wordt er al op deze manier samengewerkt met de FOCWA. Voor de technische delen is de STIBA op dit moment met de BOVAG in overleg om te kijken of er op de een of andere manier een standaard te realiseren is.

Bestel maar
Een belangrijk aandachtspunt is momenteel de onderdelenbestelling. Een aantal demontagebedrijven heeft de beschikking over eigen internetsites waar besteld kan worden. Autobedrijven kunnen via het RDC-netwerk onderdelen aanvragen bij STIBA-bedrijven en schadeherstellers die meedoen aan het groene polisproject van Achmea bestellen deze onderdelen via de verzekeraar, waarna deze de vraag doorspeelt naar de 25 geselecteerde demontagebedrijven. Volgens de heer Van de Laar, de algemeen secretaris van de STIBA, zou er op het gebied van het



In een modern demontagebedrijf wordt een auto eerst ontdaan van vloeistoffen. Daarna worden de onderdelen met kennis en beleid van de auto verwijderd.

De 'Groene' onderdelen worden in het Achmea-concept aan het eind van de dag bij de betreffende demontagebedrijven opgehaald en 's nachts gedistribueerd naar de schadeherstelbedrijven.



Elk onderdeel wordt (nog voordat het gedemonteerd wordt) voorzien van een sticker met de specifieke voertuiggegevens en een barcode.



Door de verschillende (branche) organisaties wordt momenteel gekeken naar de mogelijkheden om niet alleen carrosseriedelen te gebruiken, maar om ook technische delen in te zetten.



Portieren en andere plaatwerkdelen staan overzichtelijk gesorteerd op model en bouwjaar. Op zich weinig dus afwijkend van een magazijn met nieuwe delen. Ieder deel krijgt een gestandaardiseerde kwaliteitscode.

betsellen van onderdelen een soort harmonisatie moeten komen. Ook het gebruik van originele onderdeelnummers is nog een moeilijk punt. Het is niet altijd mogelijk om te werken met originele onderdeelnummers. Hierdoor is het nu nog noodzakelijk om zoveel mogelijk voertuiggegevens en onderdeel specificaties te vermelden.

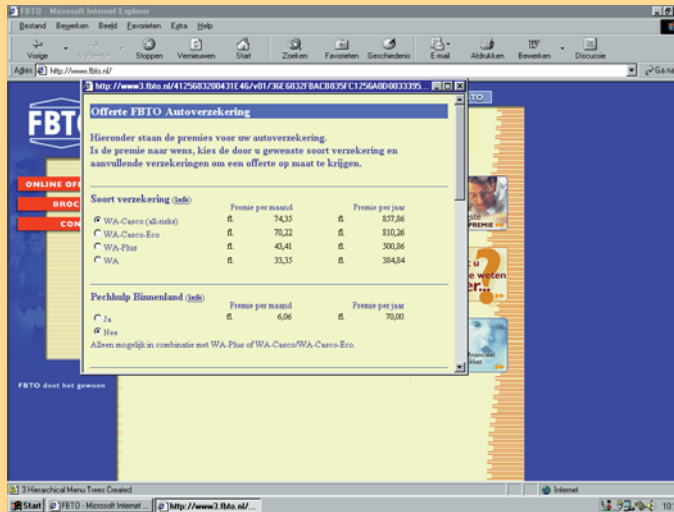
Garanties voor de toekomst
De STIBA zelf kent een aantal garanties voor de door haar leden geleverde gebruikte onderdelen, maar daarnaast heeft de FOCWA het Groene Garantiebewijs geïntroduceerd. Dit is een garantie op schadeherstel met originele, gebruikte onderdelen van STIBA A-kwaliteit. De STIBA ziet de kwaliteitszorg als hét instrument om de strijd aan te gaan met de nieuwe onderdelen. Ook voor wat betreft de levering, omdat er wordt gewerkt met 24-uursdiensten en steeds beter georganiseerde vervoerders.

Premie met voordeel

Eén van de belangrijkste argumenten voor consumenten om een keuze te maken is prijsvoordeel. Bij een verzekering zal dit dus neer moeten komen op een lagere premie. Dat iets ook nog een bijdrage aan een beter milieu kan leveren is dan mooi meegenomen. Deze vlieger gaat ook op voor de groene autopolis die aangeboden worden door een aantal verzekeraars. Om deze polissen aan de man te brengen klinkt het milieuvoordeel leuk, maar blijkt de prijs toch de doorslag te geven.

Een gebruikt onderdeel kost door de bank genomen ongeveer de helft van een nieuw deel. Het premievoordeel is echter een stuk beperkter, afhankelijk van de situatie zo'n vijf tot tien procent. Het prijsverschil tussen een gewone verzekering en de groene polis is gebaseerd op het totale prijsverschil en niet alleen op de onderdelen. Overige kosten, zoals die van transport en arbeid blijven namelijk

Op het verzekeringbewijs (de 'groene kaart') staat aangegeven dat het hier een groene polis betreft, zoals bijvoorbeeld AutoVoorDEELpolis of WA-CASCO-ECO.



Het directe voordeel is voor de consument een lagere premie van de groene polis. Daarnaast vormt het milieuvriendelijke karakter een belangrijk argument om voor deze polis-vorm te kiezen.

gelijk of kunnen in sommige gevallen zelfs iets hoger uitvallen.

Waarheen? Verzekeraar Achmea heeft een selectie gemaakt van zo'n 150 auto-schadeherstellers om te werken aan auto's die groen verzekerd zijn, dus lang niet alle schadeherstellers. Op de groene kaart kan de verzekerde terug vinden welke herstellers er bij hem in de regio zitten. Het gaat om zogenaamde stuurpolissen, de ver-

zekerde moet min of meer verplicht naar een geselecteerde groene hersteller. Alleen dan keert Achmea (of eigenlijk één van de dochters) de volledige schade uit (in natura). Wanneer de auto bij een ander bedrijf wordt hersteld krijgt de verzekerde slechts 50 of 70 procent uitgekeerd, op basis van nieuwe onderdelen.

Overheid doet het ook. De groene autoverzekeringen die de Achmea-dochters aanbieden gelden voor auto's met een leeftijd van vier jaar of ouder. Bij deze auto's vormt het voor de consument geen probleem wanneer de auto hersteld wordt met een gebruikt onderdeel. In veel gevallen is het onderdeel een stuk nieuwer dan de auto zelf. Maar de verzekeraars en consumenten zijn niet de enige die het voordeel zien van gebruikte onderdelen. Het ministerie van VROM bevordert dat carrosserieschades aan de circa 9000 rijksauto's sinds 1 januari 2001 zo mogelijk hersteld worden met gebruikte onderdelen. Op deze manier probeert men in Den Haag producthergebruik te bevorderen en de milieudruk te verminderen.

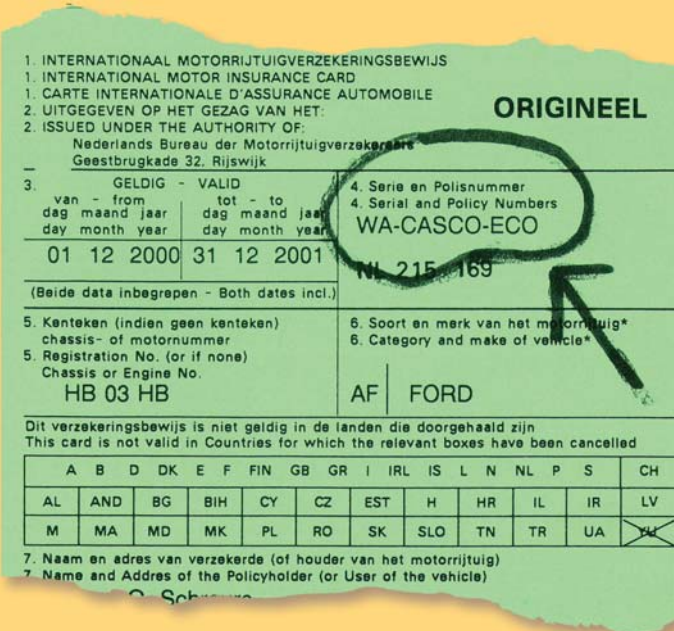
Dat het uiteindelijk ook een bijdrage levert aan de beperking van de overheidsuitgaven is overigens mooi meegenomen, zo winnen we er toch allemaal iets mee.

Achmea-dochters aanbieden.

Wanneer de onderdelen niet door de demontagebedrijven leverbaar zijn, zullen nieuwe onderdelen gebruikt worden. Maar er wordt natuurlijk ook wel gekeken naar andere oplossingen. Uiteraard hoeft een demontagebedrijf niet alleen te werken met onderdelen die van Nederlandse auto's komen, maar kan er ook geïmporteerd worden. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld import uit Engeland of Ierland, omdat in die landen aan de andere kant van de weg gereden wordt. Hierdoor ontstaan de meeste schades ook aan de andere kant van de auto dan bij ons doorgaans het geval is, met als gevolg dat er veel onderdelen 'overblijven' die bij ons schaars zijn.

Achmea zoekt onderdeel. De benodigde onderdelen voor een groene reparatie vraagt het herstelbedrijf aan bij Achmea. Achmea vraagt vervolgens of er demontagebedrijven zijn die de benodigde onderdelen kunnen leveren en laten deze een aanbieding maken. Verzekeraars werken het liefst met vaste prijzen, maar in de markt voor gebruikte onderdelen wordt nog gewerkt volgens het principe van vraag en aanbod. Vandaar dat er nog steeds gekeken wordt naar de prijs van de laagste aanbieder. Bijvoorbeeld probeert Achmea een compleet deel samen te stellen, bijvoorbeeld een complete bumper inclusief alle losse onderdelen zoals steunen, etcetera. Vervolgens wordt gekeken of het mogelijk is om zoveel mogelijk delen bij één bedrijf te bestellen en of de prijs van het onderdeel plus de transportkosten niet hoger uitkomt dan de prijs van een nieuw deel. Uiteraard speelt ook de leveringssnelheid een rol. Wanneer bepaald is wie het betreffende onderdeel mag leveren, worden het demontagebedrijf, de transporteur en het herstelbedrijf hiervan op de hoogte gesteld en kan het fysieke traject beginnen. Uiteindelijk moet dit dan leiden tot een tevreden verzekerde die snel weer kan beschikken over zijn gerepareerde auto.

Cornelis Kit



Andere marges voor schadehersteller

Aan gebruikte onderdelen hangt een ander prijskaartje dan aan nieuwe. Dit heeft direct invloed op de marge die overblijft voor de schadehersteller, deze ligt lager. Volgens de heer Geerlings, adjunct secretaris sectie schadeherstel van de FOCWA, moet dan ook het uurtarief het werken met groene onderdelen rendabel maken. Achmea SchadeService staat de hersteller toe in de calculatie een toeslag van f 7,50 te berekenen op het uurtarief voor plaatwerk bij reparatie met gebruikte onderdelen.

Normalisatie
Soms is het nodig om gebruikt plaatwerk bij te werken. Ondanks alle goede bedoelingen is het onderdeel namelijk niet nieuw en heeft het deel al het één ander meegemaakt, of wel in een eerder 'leven', of tijdens transport. Om misverstanden te voorkomen wordt het plaatwerk geclassificeerd volgens een genormaliseerd systeem. Dit systeem is mede tot stand gekomen door bijdragen van FOCWA, STIBA en KEMA. INNOVAM traint medewerkers van de demontagebedrijven in het classificeren. Plaatwerk krijgt de kwalificatie A wanneer er geen roest aanwezig is. Als het deel er als nieuw uitziet en hoog uit een minimaal krasje of beschadiging heeft, zal het bestempeld worden als A1-onderdeel. Wanneer

er een lichte beschadiging geconstateerd wordt welke met een mespuntje plamuur weg te werken valt, dan spreekt men van een A2-onderdeel. Bij lichte beschadigingen met een half, een heel of maximaal twee uur werk, spreekt men van respectievelijk A3-, A4- en A5-kwaliteit. De schadehersteller mag de extra werkzaamheden die voortkomen uit het feit dat het onderdeel bestempeld is als zijnde niet A1 doorberekenen aan de verzekeraar. Wordt er in oplopende mate roest geconstateerd, dan wordt de A vervangen door een B, C of D. Overigens werkt het Achmea SchadeService-project op dit moment alleen met gebruikte componenten wanneer het gaat om geschroefde carrosseriedelen. Overige delen worden vervangen door nieuwe onderdelen.

Transportschade
In de beginfase van het 'groene onderdelen'-project kwam het regelmatig voor dat goede onderdelen toch beschadigd aankwamen. De vervoerders waar toen mee gewerkt werd (Van Gend & Loos en TNT) waren niet ingericht op het transport van carrosseriedelen. Om transportschades tot een minimum te beperken is er binnen het Achmea-project in samenwerking met de huidige vervoerder, Tonny Joosten, een eigen transportsysteem opgezet. De wa-



Aan de hand van het door een expert opgemaakte schaderapport worden de onderdelen besteld. Bij Achmea bekijken men welke onderdelen in aanmerking komen voor vervanging door gebruikte en welke door nieuwe.

De ideale situatie is natuurlijk een A1-onderdeel waar niets meer aan hoeft te gebeuren. In de praktijk blijken er echter hier en daar nog wel eens kleine onvolkomenheden voor te komen.



Kapotte of beschadigde delen zoals deze koplamp-unit worden in hun geheel verwijderd en vervangen. Repareren is in veel gevallen geen rendabel alternatief.

gens zijn nu onder meer voorzien van speciale rekken. Daarnaast zijn er ook afspraken gemaakt met betrekking tot de verpakking van de onderdelen. Bestelde onderdelen worden aan het eind van de dag opgehaald bij de demontagebedrijven en 's nachts afgeleverd bij de herstellende. Deze hebben hiervoor speciale 'nachtcontainers' waarin de transporteur de bestelde onderdelen kan achterlaten. Onderdelen die toch niet goed blijken te zijn kunnen teruggestuurd worden. Uiteraard wordt dit wel gecontroleerd.

Kwaliteitswerk
Door de lagere marge op onderdelen is de opbrengst op een reparatie lager dan wanneer er met nieuwe onderdelen gewerkt wordt. Voor de hersteller is dit minder gunstig, maar aan de andere kant krijgt hij wel werk bin-

№	Naam	Waarde	Tussen
1	WENN	MAZDA 323 (1992) 1.8 Hatchback	
2	VVO ID AFR	NOOT HANDEL	
3	WENN	NOOT HANDEL	
4	WENN	NOOT HANDEL	
5	TYPE CODE	119 00	
6	INFO DEEL	13 03 1990	
7	WENN	NOOT HANDEL	
8	WENN	NOOT HANDEL	
9	WENN	NOOT HANDEL	
10	WENN	NOOT HANDEL	
11	WENN	NOOT HANDEL	
12	WENN	NOOT HANDEL	
13	TOTAAL BEDRAG OERDELEN	8.831,79	
14	TOTAAL BEDRAG AANDEDELING	2.004,26	
15	TOTAAL BEDRAG BAKWIJNDE AANDELEN	140,00	
16	TOTAAL BEDRAG SPUNTING	1.036,80	
17	REPARATIEKOSTEN ENCL. BTW	10.008,85	
18	BTW 9% 50%	2.001,77	
19	REPARATIEKOSTEN INCL. BTW	12.010,62	
20	VERBODDE DELEN	ACHTER DE BAKWIJN	
21	MILIEU	OPGEEN	
22	WENN	NOOT HANDEL	
23	WENN	NOOT HANDEL	
24	WENN	NOOT HANDEL	
25	WENN	NOOT HANDEL	
26	WENN	NOOT HANDEL	

De gegevens van een schade-auto komen binnen bij verzekeraar Achmea. Niet alleen de algemene voertuiggegevens, maar ook informatie over de benodigde onderdelen en de getaxeerde kosten.

nen dat anders naar een collega zou zijn gegaan. Om te voorkomen dat een hersteller de lagere marge gaat compenseren door onder de kwaliteitsnormen te werken, vinden er regelmatig controles plaats.