

Verantwoordingsinformatie, behorend bij het
kwalificatiedossier mbo:

Autoschadehersteltechniek

Kwalificaties

- » **Autoschadehersteller**
- » **Eerste autoschadehersteller**
- » **Technisch specialist autoschadeherstel**

Versie

Gewijzigd 2023

Geldig vanaf

01-08-2023

Penvoerder: Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem
Gevalideerd door: Sectorkamer Mobiliteit transport logistiek en maritiem
Op: 16-09-2022

Inhoudsopgave

Het kwalificatiedossier kan een verwijzing bevatten naar de volgende (verantwoordings-)informatie. Dit is geen onderdeel van de kwalificatie-eisen.

<u>Verantwoordingsinformatie</u>	4
<u>1. Beroepscompetentieprofielen (bcp)</u>	4
<u>2. Examenprofielen</u>	4
<u>3. Arbeidsmarktinformatie</u>	4
<u>4. Trends en ontwikkelingen</u>	5
<u>5. Beroepsvereisten</u>	6
<u>6. Bijzondere vereisten</u>	6
<u>7. Beroepsspecifieke moderne vreemde talen</u>	6
<u>8. Ontwikkelmogelijkheden van de beroepsbeoefenaar in het onderwijs</u>	7
<u>9. Onderhoudsagenda</u>	7
<u>10. Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande versie</u>	8
<u>11. Betrokkenen</u>	8
<u>12. Verblijfsduur 4 jarig</u>	8
<u>13. Aanvullende informatie</u>	9
<u>14. Certificaten</u>	9

Verantwoordingsinformatie

1. Beroepscompetentieprofielen (bcp)

Het kwalificatiedossier Autoschadehersteltechniek is gebaseerd op de volgende beroepscompetentieprofielen:

- [Beroepeninformatie 2022](#)

2. Examenprofielen

N.v.t.

3. Arbeidsmarktinformatie

Voor actuele informatie over Kans op werk, stage en leerbaan, zie <https://www.s-bb.nl/activiteiten/onderzoek-eninformatie/arbeidsmarkt/>. SBB actualiseert deze informatie voortdurend.

Autoschadehersteller:

Kans op werk

De kans op werk is voor de autoschadehersteller is ruim voldoende. Dit betekent dat de vraag naar autoschadeherstellers groter is dan aanbod van recent gediplomeerden. In sommige regio's zal de vraag naar recent gediplomeerden kleiner zijn dan het aanbod, in andere zal de vraag groter zijn dan het aanbod.

Kans op stage

Voor studenten in de opleiding tot autoschadehersteller is de kans op stage voldoende. Dit betekent dat er genoeg stageplaatsen zijn in vergelijking met het aantal studenten dat een stageplaats zoekt.

Kans op leerbaan

De kans op een leerbaan is voldoende. Het aanbod aan leerbedrijven is veel groter dan de vraag naar leerbanen door bbl-studenten. Dit betekent dat het vrij makkelijk is voor bbl-studenten om een geschikte leerbaan te vinden.

Aantal studenten: 269

gediplomeerd: 85

Doorstroom naar de arbeidsmarkt: 27%

Doorstroom naar MBO: 67%

Doorstroom HBO: 0%

Eerste autoschadehersteller:

Kans op werk

De kans op werk is voor de eerste autoschadehersteller goed. Dit betekent dat de vraag naar eerste autoschadeherstellers groter is dan aanbod van recent gediplomeerden. In sommige regio's zal de vraag naar recent gediplomeerden kleiner zijn dan het aanbod, in andere zal de vraag groter zijn dan het aanbod.

Kans op stage

Voor studenten in de opleiding tot eerst autoschadehersteller is de kans op stage onbekend. Deze opleiding wordt vooral door bbl-studenten gevolgd.

Kans op leerbaan

De kans op een leerbaan is voldoende. Het aanbod aan leerbedrijven is veel groter dan de vraag naar leerbanen door bbl-studenten. Dit betekent dat het vrij makkelijk is voor bbl-studenten om een geschikte leerbaan te vinden.

Aantal studenten: 218

gediplomeerd: 66

Doorstroom naar de arbeidsmarkt: 73%

Doorstroom naar MBO: 9%

Doorstroom HBO: 0%

Technisch specialist autoschadeherstel: De kwalificatie tot technisch specialist autoschadeherstel is een nieuwe kwalificatie daarom zijn er nog geen instroom/uitstroom gegevens beschikbaar. Ook overige arbeidsmarktgegevens zijn hierdoor nog niet bekend.

Dashboard Arbeidsmarkt informatie:

- Aantal gediplomeerden (2019/2020) (DUO)

- Doorstroom: aandeel gediplomeerden 2019/2020 dat doorstroom naar mbo, hbo of arbeidsmarkt 2020/2021 (DUO)

- Kans op werk, prognose oktober 2020 (SBB)

4. Trends en ontwikkelingen

Wetgeving en regelgeving

De (eerste) autoschadehersteller en technisch specialist autoschadeherstel krijgen in toenemende mate te maken met regels en voorschriften op het gebied van arbo, milieu en veiligheid. Ook neemt het belang van de kwaliteitseisen, veiligheidseisen, milieueisen en ARBO-eisen verder toe. Relevante maatregelen in dit verband zijn onder andere gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen tijdens het herstellen van een carrosseriesysteem; afzuigen van lasdampen tijdens laswerkzaamheden; het uitvoeren van of meewerken aan de risicoinventarisatie en -evaluatie, specifiek gericht op gevaarlijke stoffen en arbeidsmiddelen. Risico's bij werkuitsvoering dienen te worden vermeden door strikte naleving van de veiligheidsprocedures. Deze wetgeving is continu in beweging. Europese wet- en regelgeving wordt steeds belangrijker met als gevolg dat de NEN-normen hieraan aangepast worden. De (eerste) autoschadehersteller en technisch specialist autoschadeherstel moeten al dan niet via hun werkgever op de hoogte blijven van deze aanpassingen. Hij/zij moet het werk volgens de meest recente normen en voorschriften uitvoeren en derhalve door middel van bijscholing en cursussen op de hoogte blijven van de laatste richtlijnen. Van de (eerste) autoschadehersteller / technisch specialist autoschadeherstel wordt niet alleen verwacht dat hij/zij deze wet- en regelgeving respecteert, maar ook dat hij/zij een bijdrage zal leveren bij het vinden van risico's/knelpunten op het gebied van veilig werken. Bijvoorbeeld het voorkomen van ongezonde situaties tijdens het lassen en het gecontroleerd werken onder vrijkomende lasdampen

Ontwikkelingen in de beroepsuitoefening

Zie voor de meest recente ontwikkelingen in de carrosserie de trendrapportage Mobiliteit, transport, logistiek en maritiem: <https://www.s-bb.nl/feiten-en-cijfers/sectorkamerrapportages>

Een aantal belangrijke trends en ontwikkelingen in de carrosserie die van invloed zijn op de werkzaamheden van de (eerste) autoschadehersteller en technisch specialist autoschadeherstel:

Digital Services:

De impact van ADAS is het grootst voor de factor schade, maar het heeft ook impact op autospuiten. Op langere termijn heeft ADAS gevolgen voor schadeherstel: dan leidt ADAS tot aanzienlijk minder schade. Vooral door de aanstaande verplichting van de extra veiligheidssystemen in 2022 zal het aantal systemen in auto's toenemen. Hierbij zal ook zeker de reparatie van deze technologisch complexe systemen toenemen (Academie Engineering en Automotive, 2020). Bedrijven zorgen ervoor dat een auto na reparatie dezelfde kenmerken heeft als vóór de schade. Schadeherstellers moeten niet alleen zorgen voor veilig herstel van de dragende delen voor passieve veiligheid, maar moeten in de toekomst ook rekening houden met actieve veiligheidscomponenten, zoals het herstellen, aansluiten en kalibreren van camera's en andere sensoren, en de werking waarborgen van de ADAS-systemen. Auto's met ADAS vereisen schadekennis en herstelkunde. De montage van accessoires kan lastiger zijn als een auto is uitgerust met ADAS. ADAS heeft op korte termijn nog geringe invloed op onderhoud en reparatie. Op lange termijn zorgt ADAS voor verandering, met name van de aard van de werkzaamheden in de werkplaats. Bijvoorbeeld van mechanische klussen naar meer elektrotechnisch werk. Daarvoor zullen medewerkers nodig zijn die over een stevige ICT-basiskennis beschikken (BOVAG, 2019). Naarmate de complexiteit toeneemt, is het voor meer bedrijven zinvoller om zich te specialiseren in diagnostisch werk, analyses en het repareren van de complexe problemen (Academie Engineering en Automotive, 2020).

Smart data:

Om de steeds complexer wordende auto, caravan of camper te kunnen herstellen, moet een schadeherstelbedrijf toegang krijgen tot voertuigdata, maar ook tot noodzakelijke technische informatie. Technologische ontwikkelingen maken een verbonden, data gedreven wereld.

Cobotisering:

De ontwikkeling naar (semi)autonoom gaat snel. De Europese Unie stimuleert deze ontwikkeling zelfs met doelstellingen die het aantal verkeersslachtoffers en de uitstoot van CO₂ drastisch moeten verminderen. Daarbij blijft een aspect belangrijk: veilig herstel. Schade aan (semi)autonome auto's is complexer én duurder om te repareren. Denk aan sensoren in autobumpers.

Werkzaamheden veranderen

De nieuwe generatie auto's vereist bij het herstellen van schade een nieuw vakmanschap. Want ondeskundig herstel kan een nieuw schadegeval veroorzaken met negatieve gevolgen. Denk aan onjuiste materiaalverbindingen of aan het niet-correct afstellen en kalibreren van sensoren die informatie doorgeven aan de centrale computer die op basis van die informatie reageert. Doordat technische en veiligheidsapplicaties in een auto steeds meer met elkaar samenhangen, is het herstellen van schade veel kennisintensiever en complexer van aard. De complexiteit bij kleine schades zal ook toenemen (Schadegarant, 2020).

Benodigde vaardigheden:

Nieuwe auto's zijn slimmer en hebben ander onderhoud nodig. De grootste ontwikkeling in de autobranche zijn de technologische ontwikkelingen van auto's. Het is essentieel voor schadeherstellers om de werking van al deze technologieën te begrijpen. Voor zowel ADAS als (semi)autonoom en elektrisch rijden. Door die complexere auto's en daarmee ook het complexere schadeherstel moeten schadeherstellers blijven leren, anders houden ze de ontwikkelingen niet bij.

Energietransitie:

Naast autorijden veroorzaakt de gemiddelde schadereparatie en het onderhoud ook CO₂-uitstoot. Met gebruik van milieuvriendelijke middelen en een zo laag mogelijk verbruik van grondstoffen, kan de schadeherstelbranche de milieuschade zo veel mogelijk beperken. Schadeherstelbedrijven kunnen zelf duurzamer worden door te investeren in bijvoorbeeld energiezuinige verlichting, isolatie of door 100% groene energie te gebruiken (Rabobank, 2018). Bij elektrische auto's hoort een andere techniek dan bij traditionele auto's. Bij schadeherstel zoeken ze voortdurend naar duurzame oplossingen op het gebied van CO₂-uitstoot. Ze hanteren milieubesparende reparatiemethodes, zonder middelen met vervuilende bestanddelen. Investeren in bijvoorbeeld energiezuinige verlichting of door 100% groene energie te gebruiken, maken schadeherstelbedrijven duurzamer. Of door demontage en hergebruik van onderdelen

Werkzaamheden veranderen

Nieuwe auto's zijn steeds vaker voorzien van diverse rijhulpsystemen. En van nieuwe, lichtere materialen die nodig zijn om de CO₂-uitstoot te verlagen. Deze nieuwe materiaalsoorten zorgen voor nieuwe verbindingstechnieken en vragen een andere

reparatiemethode dan de gangbare materialen. Met de komst van elektrisch aangedreven voertuigen doen andere technologieën hun intrede in de automobielbranche. Hieraan zijn ook nieuwe risico's verbonden, die bij ondeskundig handelen tot ernstige schade en letsel kunnen leiden. Denk aan gevaarlijke elektrische spanningen, oplopend tot vele honderden volts. NEN 9140 geeft aan hoe je veilig kunt werken aan hybride en elektrisch aangedreven voertuigen.

Circulaire economie:

Naast milieuvriendelijke herstelprocessen leiden efficiënter materiaalgebruik, milieuvriendelijke techniek, ecologische producten en het verwerken van afvalstoffen en ook tot een ecologisch verantwoorde manier van schadeherstel, autospuiten en carrosseriebouw. Investerings in bijvoorbeeld energiezuinige verlichting of door 100% groene energie te gebruiken, maken schadeherstelbedrijven duurzamer. Of door demontage en hergebruik van onderdelen.

Personalisering:

Elk automerk ontwikkelt eigen systemen voor het steeds verder ondersteunen en assisteren van de bestuurders. Daarom is reparatie voor een bepaald merk steeds meer een vak apart: er is speciale kennis, kunde en apparatuur voor nodig. Wanneer de auto zelf een grotere rol gaat spelen in de veiligheid op de weg, wil de fabrikant van die auto meer grip op onderhoud en reparatie ervan. Zijn reputatie staat immers op het spel. Daarom zal de fabrikant in toenemende mate eisen stellen aan de kennis en apparatuur die een schadehersteller in huis moet hebben om voor dat merk te repareren. Omdat auto's steeds complexer in elkaar zitten, sturen automerken steeds meer aan op merk-erkend schadeherstel. De verschillende technologieën en materialen en ook de verschillende vormen van autogebruik (autodelen, private lease, MaaS) leiden tot verandering in de schadeherstelmarkt.

Sommige schadeherstelbedrijven hebben inmiddels gekozen voor het herstellen van een beperkt aantal merken.

Benodigde vaardigheden

Om als (merk-erkend) schadehersteller alle moderne auto's te kunnen herstellen, moeten de medewerkers merkgericht opgeleid zijn. Medewerkers op het gebied van schadeherstel moeten kennis hebben van merk specifieke eisen. Ook neemt de complexiteit van auto's steeds verder toe en daarom moet de werknemer zijn kennis verbreden (OOC, 2018c).

5. Beroepsvereisten

N.v.t.

6. Bijzondere vereisten

Autoschadehersteller

Nee

Eerste autoschadehersteller

Nee

Technisch specialist autoschadeherstel

Nee

7. Beroepsspecifieke moderne vreemde talen

Voor de autoschadehersteller en technisch specialist autoschadeherstel worden in het kwalificatiedossier geen eisen met betrekking tot moderne vreemde talen gesteld.

Eerste autoschadehersteller moet relevante (technische) documentatie/bronnen kunnen lezen, begrijpen en toepassen, ook in de Engelse taal.

Eerste autoschadehersteller

Engels					
	Luisteren	Lezen	Gesprekken voeren	Spoken	Schrijven
C2					
C1					
B2					
B1		x			
A2		x			
A1		x			

8. Ontwikkelmogelijkheden van de beroepsbeoefenaar in het onderwijs

Autoschadehersteller: Binnen de autoschadehersteltechniek zit de loopbaanontwikkeling voor de autoschadehersteller in de uitbreiding en complexiteit van de taken/ technieken welke de autoschadehersteller moet bezitten en waarvoor hij/zij verantwoordelijk is. Ook is een tweede diploma op niveau 2 mogelijk, bijvoorbeeld autospuiter of technicus voertuigen en mobiele werktuigen. Hiervoor kan hij/zij een aanvullende opleiding zoals eerste autoschadehersteller of cursussen volgen.

Na een aantal jaren werkervaring kan de autoschadehersteller op de arbeidsmarkt doorgroeien naar de functie eerste autoschadehersteller. Indien de betrokken beroepsbeoefenaar over de vereiste competenties blijkt te beschikken is een verdere doorgroei mogelijk naar leidinggevende functies, zoals chef van de schadeafdeling, werkplaatschef of zelfs bedrijfsmanager.

Eerste autoschadehersteller: De eerste autoschadehersteller heeft de mogelijkheid om door te groeien naar de functie van technisch specialist autoschadeherstel. Hiervoor kan hij/zij aanvullende opleidingen volgen zoals de opleiding tot technisch specialist autoschadeherstel of aanvullende cursussen op het gebied van diagnostiek en (werking van) speciale systemen/gereedschappen/materialen.

Daarnaast kan de eerste autoschadehersteller doorstromen naar een andere niveau 3 kwalificatie die gelden voor de carrosseriebranche, bijvoorbeeld die van eerste autospuiter. Ook kan de autoschadehersteller doorstromen naar een functie in een aanpalende branche zoals allround technicus voertuigen en mobiele werktuigen. Voor beide loopbaanperspectieven kan het volgen van extra cursussen/ opleiding benodigd zijn.

Soms zetten (eerste) schadeherstellers hun loopbaan voort buiten de branche; bijvoorbeeld in commerciële of technische functies bij leveranciers/ fabrikanten van gereedschappen of in het onderwijs (als docent autoschadehersteller).

Technisch specialist autoschadeherstel: Binnen het mbo is het mogelijk om na de opleiding op niveau 3 of 4 de éénjarige kop-opleiding 'Technisch leidinggevende' te volgen. Ook is een tweede diploma op niveau 4 mogelijk, zoals bijvoorbeeld de kwalificatie, specialist voertuigen en mobiele werktuigen, (After)salesmanager in de mobiliteitsbranche. Daarnaast kan de autoschadehersteller doorstromen naar een functie in een aanpalende branche zoals technisch specialist voertuigen en mobiele werktuigen. Voor beide loopbaanperspectieven kan het volgen van extra cursussen/ opleiding benodigd zijn. Bijvoorbeeld de Kopopleiding Leidinggeven. Daarnaast zijn er verschillende mogelijkheden om naar het hbo door te stromen: bijvoorbeeld de opleiding Autotechniek.

9. Onderhoudsagenda

Onderwerp	Actie	Wie	Wanneer
Onderhoud kwalificatiedossier	Monitoren en zo nodig actie ondernemen/initiëren van visie, trends, wetenschap en ontwikkelingen in de beroepsuitoefening en op de arbeidsmarkt en dit jaarlijkse plaatsen in onderhoudsperspectief.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Ontwikkelingen beroepenstructuur en bcp's	Nieuwe bcp's en geactualiseerde bcp's worden aangeleverd door het bedrijfsleven.	Het bedrijfsleven.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Actualisatie kwalificatiestructuur en kwalificatiedossiers	Op basis van nieuwe en/of geactualiseerde bcp's worden kwalificatiedossiers aangepast.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Technologische ontwikkelingen	Doorvertaling van technologische ontwikkelingen naar kwalificatiedossiers, keuzedelen en servicedocumenten.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Algemene wet- en regelgeving	Monitoring algemene wet- en regelgeving. Zo nodig gevolgen in de kwalificatiedossiers doorvoeren.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Uitvoerbaarheid kwalificatiedossiers	Onderzoek naar uitvoerbaarheid van kwalificatiedossiers voor het werkveld en onderwijs.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.
Actuele thema's	Inspelen op actuele thema's zoals doelmatigheid en bpv i.r.t kwalificatiedossiers en kwalificatiestructuur.	Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem.	2027-2028. 5 jaar na laatste onderhoud/actualisatie.

10. Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande versie

Categorie	Kruis aan welke categorie van toepassing is :	Omschrijving
Categorie 1: Nieuw dossier		Dit dossier zat voorheen niet in de kwalificatiestructuur. Nadere toelichting is niet nodig.
Categorie 2: Nieuwe elementen	x	Dit betreft sterk gewijzigde dossiers waarop de Toetsingskamer een ingangstoets heeft uitgevoerd. Er is sprake van nieuwe of samengevoegde kwalificaties, certificeerbare eenheden, bcp's, etc. Bij de toelichting hieronder bevindt zich een samenvatting van de wijzigingen in dit dossier.
Categorie 3: Wijzigingen		Er zijn zaken gewijzigd in een bestaand dossier. Bijvoorbeeld inhoudelijke wijzigingen in de kerntaakbeschrijving of de werkprocessen. Ook kleinere wijzigingen, zoals het toevoegen van matrices voor rekenen/wiskunde, het herstellen van spelfouten, herformuleringen die geen betekenisverschillen inhouden en beperkte tekstuele wijzigingen vallen hieronder. Bij de toelichting hieronder bevindt zich een samenvatting van de wijzigingen in dit dossier.
Categorie 4: Ongewijzigd		Dossier is volledig ongewijzigd. Nadere toelichting is niet nodig.

Het nieuwe dossier Autoschadehersteltechniek gewijzigd 2022 heeft een andere indeling van kwalificaties. Voorheen bestond het dossier uit een niveau 2 autoschadehersteller, een niveau 3 eerste autoschadehersteller en een niveau 3 autoschadetechnicus. In het nieuwe dossier is gekozen voor een niveau 2 autoschadehersteller, een niveau 3 eerste autoschadehersteller en een niveau 4 technisch specialist autoschadeherstel.

In het oude dossier Autoschadetechniek lag de focus binnen de kerntaken op de technieken die een beginnend beroepsbeoefenaar moest kunnen. In het nieuwe dossier Autoschadehersteltechniek gewijzigd 2022 is deze focus meer verschoven naar de onderdelen waar een beroepsbeoefenaar aan werkt. De technieken komen hier echter wel gewoon in naar voren.

De snelle ontwikkelingen in de autobranche maken dat voertuigen complexer zijn/worden en steeds sneller veranderen. Dit vraagt andere en/of meer vakkennis en vaardigheden van de autoschadehersteller. Daarnaast is het dossier flexibel en breed omschreven om eventuele nieuwe trends en ontwikkelingen ook uit te kunnen voeren. Op basis van deze trends en ontwikkelingen is aangegeven een meer veelzijdige autoschadehersteller nodig te hebben met die op basis van de onderdelen en systemen waarmee hij/zij bezig is diepgaandere kennis en vaardigheden nodig heeft om de werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren.

De snelle ontwikkelingen vinden (met name) plaats in de systemen en materialen die zich in de voertuigen bevinden. Hierdoor is er behoefte aan een autoschadehersteller die daarnaast ook gespecialiseerd is op het gebied van diagnoses stellen en herstellen van de complexere voertuigsystemen. Door onder andere de omvang en niveau van kennis en vaardigheden die een beginnend beroepsbeoefenaar moet hebben is een niveau 4 kwalificatie ontwikkeld; Technisch specialist autoschadeherstel.

In het niveau 4 profiel in de diagnose kerntaak gekozen voor eenzelfde verdeling van werkprocessen als in het dossier Specialist voertuigen en mobiele werktuigen waarin de beginnend beroepsbeoefenaar gewerkt op basis van 'mechanische principes' of elektrische / elektronische / digitale principes. Dit is gedaan om in te spelen op de ontwikkeling naar meer elektrische voertuigen met steeds meer digitale toepassingen en elektronica..

11. Betrokkenen

Het kwalificatiedossier Autoschadehersteltechniek is ontwikkeld in opdracht van de sectorkamer Mobiliteit, transport, logistiek en maritiem (Mtlm) van SBB. Tijdens het ontwikkelproces is dit dossier afgestemd met de branche en het onderwijsveld.

Betrokken uit de branche:

Zeeuw&Zeeuw

ASN

Emil Frey/UAS schadeherstelbedrijven

BOVAG

Focwa

Betrokken uit het onderwijsveld:

ROCMondriaan

Curio

Summacollege

Rijnijssel

ROC Midden Nederland

Het kwalificatiedossier Autoschadehersteltechniek is gevalideerd door de sectorkamer Mobiliteit, transport, logistiek en maritiem van SBB op advies van het marktsegment Carrosserie.

12. Verblijfsduur 4 jarig

Voor de kwalificatie Technisch specialist autoschadeherstel geldt een afwijkende studieduur. Studenten hebben minimaal vier jaar nodig om de vereiste kennis en vaardigheid onder de knie te krijgen. De Technisch specialist autoschadeherstel moet zich ten opzichte van niveau 3 zeer veel nieuwe kennis en vaardigheden eigen maken, vooral op het gebied van elektronica, digitale techniek

en diagnostiek. Het verkorten van deze opleiding naar drie jaar zou leiden tot minder geslaagde leerlingen en daardoor tot oplopende tekorten aan technisch specialisten autoschadeherstel in de carrosseriebranche.

13. Aanvullende informatie

N.v.t.

14. Certificaten

N.v.t.