



## **Handreiking**

# **Beveiligingsmaatregelen voor Buitenterreinen Mobiliteitsbedrijven**

Versie 1.0  
Maart 2015

## **1. Inleiding**

In de afgelopen jaren zijn verzekeraars steeds vaker geconfronteerd met vergaande criminaliteit op de buitenterreinen van autobedrijven. Zwaar georganiseerde bendes betreden in de nacht de terreinen om vervolgens van een groot aantal auto's kostbare onderdelen te stelen, zoals velgen/banden, airbags, xenonverlichting, navigatiesystemen, etc.

Preventieve maatregelen kunnen een bijdrage leveren bij het aanpakken van deze problematiek. De binnen het CCV ontwikkelde VRKI (Verbeterde Risico Klassen Indeling) biedt over het algemeen een prima oplossing voor het bepalen van het risicoprofiel van bedrijfsgebouwen, maar de specifieke problematiek van de buitenterreinen van autobedrijven sluit daar niet goed bij aan. Daarom is er een aparte Handreiking Beveiligingsmaatregelen voor Buitenterreinen Mobiliteitsbedrijven opgesteld.

Deze handreiking kan door de verzekeraars en de verzekerde mobiliteitsbedrijven worden gehanteerd om de risicoklasse te bepalen en daarmee het gewenste beveiligingsniveau. Het is vervolgens ter beoordeling van de verzekeraar of deze van de handreiking gebruik wenst te maken en of de praktische invulling door het mobiliteitsbedrijf afdoende is.

Deze handreiking maakt geen onderdeel uit van een certificeringstraject. Het vaststellen of het mobiliteitsbedrijf voldoet aan het beveiligingsniveau is een zaak tussen een individuele verzekeraar en verzekerde.

Wellicht ten overvloede merken wij nog het volgende op. Dit document is slechts een handreiking. De handreiking is niet bindend. Het staat verzekeraars geheel vrij om, onder voorwaarden die zij zelf vaststellen, beveiligingsmaatregelen (ter verzekering) te aanvaarden die niet aan deze handreiking voldoen.

Het beheer van deze handreiking is door het Verbond van Verzekeraars in handen gelegd van de Stichting VbV. De handreiking is ter kennisneming gestuurd naar de Afdelingscommissie Motorrijtuigen (ACM) van het Verbond.

## **1. Uitgangspunten en definities**

Bij het ontwerpen van de handreiking zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Aansluiting zoeken bij methode van de VRKI, omdat verzekeraars en beveiligingsbedrijven hier al bekend mee zijn.
- Zo veel mogelijk bestaande specificaties en normen gebruiken. De handreiking is niet bedoeld om nieuwe normen voor beveiligingsproducten te ontwikkelen.
- Gebruik maken van beveiligingsproducten en -toepassingen die makkelijk/goed verkrijgbaar zijn.
- De handreiking biedt ruimte voor eventuele situatie-afhankelijke oplossingen (maatwerk).

- De handreiking is toepasbaar voor alle mobiliteitsbedrijven, voor zover deze een buitenterrein hebben waarop voertuigen worden gestald. De handreiking kan gebruikt worden voor de merkdealer, als voor dealers van meerdere merken en de universele autobedrijven.
- De handreiking is bedoeld voor mobiliteitsbedrijven met een handelsvoorraad tot maximaal drie jaar oud.
- Als buitenterrein worden alle terreinen aangemerkt waar het betreffende mobiliteitsbedrijf de handelsvoorraad voertuigen heeft gestald.

## **2. Risicoklassen**

Het risico wat een mobiliteitsbedrijf loopt op een omvangrijke inbraak zoals eerder genoemd zal vooral afhangen van de attractiviteit van het betreffende buitenterrein. Daarbij spelen 2 factoren een belangrijke rol, te weten:

1. Het maximaal aantal voertuigen op het terrein.
2. De gemiddelde cataloguswaarde van deze voertuigen.

Op basis van deze factoren is tot een indeling gekomen voor de attractiviteit van het bedrijf en daarmee de risicoklasse. Deze is uitgedrukt in L, M, H en ZH (laag, midden, hoog en zeer hoog).

Er is gekozen voor het maximum aantal voertuigen en niet voor het gemiddelde aantal. Dit omdat het maximum aantal ook de uiteindelijke maximale schadelast bepaalt.

Vanzelfsprekend staat het de verzekeraar vrij om de categorie-indeling aan te passen (verhogen of verlagen).

## **3. Definities en beschrijvingen van beveiligingsklassen**

Op basis van de attractiviteit (en dus het risico) is er per risicoklasse een minimaal beveiligingsniveau gedefinieerd. Hierbij zijn de minimaal te treffen maatregelen benoemd. Deze bestaan uit:

1. Organisatorische maatregelen (O)
2. Bouwkundige maatregelen (B)
3. Meeneem beperkende maatregelen (M)
4. Elektronische maatregelen (E)
5. Alarmering (A)
6. Reactie (alarmopvolging) (R)

### **3.1 Organisatorische maatregelen (O)**

O1: Verlichting en/of schrikverlichting.

Verlichting is een belangrijke maatregel in het kader van de beveiliging. De beveiligingsverlichting kan uitgevoerd worden als gewone verlichting of als schrikverlichting. De verlichting moet voldoende hoog worden opgehangen met een vandalismebestendige behuizing.

O2: Als O1 met objectbeveiliging in/van alle aanwezige voertuigen. Alle voertuigen dienen te zijn voorzien van een beveiligingssysteem dat inbraak uit of diefstal vanaf het voertuig detecteert. Na detectie dient het systeem automatisch een melding door te geven (incl. opvolging minimaal niveau R1).

### **3.2 *Bouwkundige maatregelen (B)***

#### **B1: Uitrijdbeveiliging**

De bouwkundige uitrijdbeveiligingen mogen niet demontabel zijn.

Voorbeelden zijn:

- Vangrails;
- Betonnen palen;
- Goedgekeurde anti ramkraakpalen;
- Greppels;
- Zware uitrijdstangen (horizontale buisconstructies);
- Laag spijlen of draadmat hekwerk, indien nodig voorzien van minimaal SKG\*\*® hang- en sluitwerk.

#### **B2: Gaashekwerk**

Het gaashekwerk dient minimaal 2.00 meter hoog te zijn. De schuif-, draai- en looppoort(en) dienen minimaal gelijkwaardig te zijn aan het hekwerk en beveiligd te zijn tegen demontage en voorzien van minimaal SKG\*\*® hang- en sluitwerk.

#### **B3: Spijlen- of draadmathekwerk**

Het spijlen- of draadmathekwerk dient minimaal 2.00 meter hoog te zijn gemonteerd met blindverbinding of breekmoeren. De staanders dienen hart op hart minder dan 3.00 meter te staan. De schuif-, draai- en looppoort(en) dienen minimaal gelijkwaardig te zijn aan het hekwerk en beveiligd te zijn tegen demontage en voorzien van minimaal SKG\*\*® hang- en sluitwerk.

#### **B4: Voorziening tegen het graven van een tunnel**

Voorbeelden zijn:

- Het plaatsen van een betonnen keerwand verticaal onder het hekwerk;
- Het plaatsen van betonplaten horizontaal tegen het hekwerk;
- Het buitenterrein asfalteren.

### **3.3 *Meeneembeperkende maatregelen (M)***

#### **M1: Mechanische meeneembeveiliging**

Om diefstal van het voertuig te voorkomen is het aan te raden om op de voertuigen een SCM goedgekeurde mechanische beveiliging aan te laten brengen.

Voorbeelden zijn:

- Stuurklem;
- Wielklem.

### **3.4 Elektronische maatregelen (E)**

#### **E1: Hekwerkdetectie**

Een hekwerk detectiesysteem zorgt voor een detectie in geval van sabotage en/of een inbraakpoging via het hekwerk. Na detectie dient het systeem automatisch een melding door te geven (incl. opvolging minimaal niveau R1).

Voorbeeld is:

- Detectiedraad verwerkt in het hekwerk, eventueel in combinatie met schrikdraad-functie

#### **E2: Terreindetectie**

Optie 1: Terreindetectie in combinatie met camerasysteem.

Voorbeelden zijn:

- Radarsysteem;
- Infrarood detectie;
- Ondergrondse detectielus.

Optie 2: Een intelligent camerasysteem.

Camerasysteem dient ongewenste toegang tot het terrein te detecteren en door te melden.

Voor beide opties geldt dat deze gekoppeld dienen te zijn aan een PAC met "Live View" mogelijkheid.

### **3.4 Alarmering (DP)**

DP2: Betreft een open alarmtransmissie verbinding naar een PAC, niet beveiligd tegen sabotage (voorheen AL1).

DP3: Betreft een besloten alarmtransmissie verbinding naar een PAC, beveiligd tegen sabotage (voorheen AL2).

Normering alarmtransmissie volgens NEN-EN 50136-1:2012.

### **3.5 Reactie (alarmopvolging) (R)**

R1: Alarmopvolging te organiseren door de PAC naar de sleutelhouder(s).

R2: Alarmopvolging te organiseren door de PAC naar een erkende Particuliere Bewakingsdienst.

R3: Als R2 + Politie (prioriteit 1) technische alarmverificatie verplicht.

#### 4. Vrijblijvende Beveiligingsmatrix Buitenterreinen Mobiliteitsbedrijven

Attractiviteit	Maximaal aantal voertuigen				
	< 5	< 15	< 25	< 50	> 50
<b>Gemiddelde cataloguswaarde</b>					
< € 10.000,-	L	L	M	H	ZH
€ 10.000,- t/m €20.000,-	L	L	M	H	ZH
€ 20.000,- t/m € 30.000,-	L	M	H	ZH	ZH
Meer dan € 30.000,-	M	H	ZH	ZH	ZH

Attractiviteit	Beveiligingsmaatregelen					
	O	B	M	E	A	R
L	O1	B1	-	-	-	-
	O1	-	M1	-	-	-
M	O1	B3	-	-	-	-
	O2	B2	-	-	DP2	R1
	O1	B2	-	E1	DP2	R1
H	O1	B2	-	E2	DP2	R2
	O2	B3	-	-	DP2	R2
	O2	B2	-	E1	DP2	R2
ZH	O1	B3+B4	-	E2	DP3	R3
	O1	B2+B4	-	E1+E2	DP3	R3
	O2	B3+B4	-	E1	DP3	R3

##### **Organisatorische maatregelen (O)**

O1	Terreinverlichting en/of schrikverlichting
O2	O1+ Objectbeveiliging in het voertuig

##### **Bouwkundige maatregelen (B)**

B1	Uitrijdbeveiliging
B2	Gaashekwerk, minimaal 2.00 meter hoog
B3	Spijlen of draadmathekwerk, minimaal 2.00 meter hoog
B4	Voorziening tegen tunnel graven

##### **Meeneembeperkende maatregelen (M)**

M1	Mechanische meeneem beveiliging
----	---------------------------------

##### **Elektronische maatregelen (E)**

E1	Hekwerkdetectie
E2	Terreindetectie met camerasysteem of intelligent camerasysteem (beiden gekoppeld aan een PAC met Live View)

##### **Alarmering (A)**

DP2	Open alarmtransmissie verbinding naar een PAC, niet beveiligd tegen sabotage (voorheen AL1)
DP3	Besloten alarmtransmissie verbinding naar een PAC, beveiligd tegen sabotage (voorheen AL2)

##### **Reactie (alarmopvolging) (R)**

R1	Alarmopvolging door sleutelhouder(s)
R2	Alarmopvolging door een erkende Particuliere Bewakingsdienst
R3	Als R2 + Politie (prioriteit 1) Technische alarmverificatie verplicht