

Handreiking

Beveiligingsmaatregelen voor Buitenterreinen Mobiliteitsbedrijven



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.

Om de schadelast van de verzekeraars beheersbaar te houden zijn preventieve maatregelen dringend noodzakelijk. De binnen het CCV ontwikkelde VRKI (Verbeterde Risico Klasse Indeling) biedt over het algemeen een prima oplossing voor het bepalen van het risicoprofiel van bedrijfsgebouwen, maar de specifieke problematiek van de buitenterreinen van mobiliteitsbedrijven sluit daar niet goed bij aan. Vandaar dit document.

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.

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 geborgd bij het Verbond van Verzekeraars. Input wordt geleverd door de stuurgroep Handreiking Beveiligingsmaatregelen Buitenterreinen.

2. Uitgangspunten en definities

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

- Aansluiting zoeken bij methode van de VRKI 2.0, 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.
- Om te zorgen dat getroffen beveiligingsmaatregelen effectief blijven is onderhoud hiervan essentieel.

3. 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).

4. 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 (BK)
3. Meeneem beperkende maatregelen (ME)
4. Elektronische maatregelen (EL)
5. Alarmering (AT)
6. Reactie (alarmopvolging) (RE)

4.1 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 RE2).

4.2 *Bouwkundige maatregelen (BK)*

BK1: 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.

BK2: 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.

BK3: 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.

BK4: 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 (bij klinkerbestrating een met puin verdichte onderlaag aanbrengen).
- Het plaatsen van gronddetectie.

4.3 *Meeneembeperkende maatregelen (ME)*

ME1: Mechanische meeneembeveiliging

Om diefstal van het voertuig te voorkomen dient op alle voertuigen een VbV/SCM goedgekeurde mechanische beveiliging te zijn aangebracht,

Voorbeelden zijn:

- Stuurklem;
- Wielklem.

4.4 *Elektronische maatregelen (EL)*

EL1: 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 RE2).

Voorbeeld is:

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

EL2: 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 camera's geïnstalleerd dienen te zijn conform NEN-EN-IEC 62676-4 en gekoppeld worden aan een PAC met "Live View" mogelijkheid.

3.5 Alarmering (AT)

AT2: Betreft een open alarmtransmissie verbinding naar een PAC, niet beveiligd tegen sabotage.

AT3 of AT4: Betreft een besloten alarmtransmissie verbinding naar een PAC, beveiligd tegen sabotage.

Normering alarmtransmissie volgens NEN-EN 50136-1.

Alarmtransmissieniveaus			
ATS-Categorie	SP2/DP1	DP3	DP4
Security Grade	Grade 2	Grade 3	Grade 3
Ontvangst PAC	T2	T4	T5

	Niveau AT2		Niveau AT3	Niveau AT4
ATS-categorie	SP 2	DP1	DP3	DP4
Rapportagetijd-primair ATP	25 uur	25 uur	3 min	90 sec
Rapportagetijd-alternatief ATP	Optioneel	50 uur	25 uur	5 uur
Rapportagetijd-alternatief ATP bij uitval primair ATP	Optioneel	25 uur	3 min	90 sec

3.6 Reactie (alarmopvolging) (RE)

RE2: Alarmopvolging te organiseren door de PAC naar de sleutelhouder(s).

RE3: Alarmopvolging te organiseren door de PAC naar een erkende Particuliere Bewakingsdienst.

RE4: Als RE3 + Politie (prioriteit 1) technische alarmverificatie verplicht.

5. Beveiligingsmatrix Buitenterreinen Mobiliteitsbedrijven

Attractiviteit	Maximaal aantal voertuigen				
	< 5	< 15	< 25	< 50	> 50
Gemiddelde cataloguswaarde					
< € 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	BK	ME	EL	AT	RE
L	O1	BK1	-	-	-	-
	O1	-	ME1	-	-	-
M	O1	BK3	-	-	-	-
	O2	BK2	-	-	AT2	RE2
	O1	BK2	-	EL1	AT2	RE2
H	O1	BK2	-	EL2	AT2	RE3
	O2	BK3	-	-	AT2	RE3
	O2	BK2	-	EL1	AT2	RE3
ZH	O1	BK3+BK4	-	EL2	AT3 of AT4	RE4
	O1	BK2+BK4	-	EL1+EL2	AT3 of AT4	RE4
	O2	BK3+BK4	-	EL1	AT3 of AT4	RE4

Organisatorische maatregelen (OM)	
O1	Terreinverlichting en/of schrikverlichting
O2	OM1+ Objectbeveiliging in het voertuig

Bouwkundige maatregelen (BK)	
BK1	Uitrijdbeveiliging
BK2	Gaashekwerk, minimaal 2.00 meter hoog
BK3	Spijlen of draadmathekwerk, minimaal 2.00 meter hoog
BK4	Voorziening tegen tunnel graven

Meeneembeperkende maatregelen (ME)	
ME1	Mechanische meeneem beveiliging

Elektronische maatregelen (EL)	
EL1	Hekwerkdetectie
EL2	Terreindetectie met camerasysteem of intelligent camerasysteem (beiden gekoppeld aan een PAC met Live View)

Alarmering (AT)	
AT2	Open alarmtransmissie verbinding naar een PAC, niet beveiligd tegen sabotage (voorheen AL1)
AT3 / AT4	Besloten alarmtransmissie verbinding naar een PAC, beveiligd tegen sabotage (voorheen AL2)

Reactie (alarmopvolging) (R)	
RE2	Alarmopvolging door sleutelhouder(s)
RE3	Alarmopvolging door een erkende Particuliere Bewakingsdienst
RE4	Als RE2 + Politie (prioriteit 1) Technische alarmverificatie verplicht