



Standaard slot is niet voldoende

Als gevolg van diefstal van grondverzetmachines en in toenemende mate ook van landbouwtrekkers hebben de verzekeraars het plan met ingang van 2005 het extra eigen risico voor apparatuur zonder diefstalbeveiliging te verhogen. Reden genoeg om te kijken welke vorm van beveiliging deze verzekeraars accepteren als deugdelijk.

Tekst: Jannes Hoenderken - Foto's: Leveranciers, Jannes Hoenderken

Hoe kan dat nou? Mijn trekker is weg. Deze onthutsende kreet klinkt steeds vaker in de vroege morgen bij de aanvang van de werkzaamheden. Waar de trekker de vorige avond na het aftanken afgesloten is weggezet, is nu een lege plek. 'Wederrechtelijk toegankelijk' heet dat in officiële taal, maar het betekent gewoon dat de trekker is gestolen. De dieven hebben zelfs de moeite genomen om de garagedeuren weer dicht te schuiven. En dan begint de ellende. U moet aangifte doen bij de politie en bij de verzekering. En u mist bij het werk een trekker. In de oogsttijd is dit gemis nog groter, want dan wordt een goed lopende keten onderbroken.

▪ Nog meer ellende

De politie maakt proces-verbaal op en waarschuwt de recherche. De verzekeringsagent doet hetzelfde en vraagt of u iets gedaan heeft aan diefstalbeveiliging. U antwoordt hem: "Natuurlijk, na het aftanken heb ik de trekker in de garage gezet, de deuren gesloten en de sleutel meegenomen." De verzekeringsagent vraagt dan, of u de trekker nog speciaal hebt beveiligd met bijvoorbeeld een startcodebeveiliging. Op uw ontkenkende antwoord deelt hij mee dat de maatschappij slechts een deel van de verzekerde waarde uitbetaalt. Nog meer ellende dus en dat terwijl je dacht alles puntgaaf in orde te hebben.

▪ Brutaal

Het hiervoor geschetste voorbeeld staat niet op zichzelf. Trekkers die op locatie blijven en daar worden afgetankt lijken een gemakkelijke prooi voor dieven te zijn. Volgens het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) werden er in 2003 totaal 75 trekkers gestolen. Voor de eerste drie kwartalen 2004 staat de teller al op 96! Maar ook kleinere mobiele hulpmiddelen zijn gewild. Wat te denken van de pallettruck of de elektrische vorkheftruck van het magazijn die bij de belading van een vrachtwagen door de chauffeur wordt gebruikt en bij het transport van de laatste kist of pallet in de vrachtauto blijft en zo van eigenaar verandert. Het dievengilde is niet kieskeurig, want ook compressoren, stroomaggregaten en graafmachines zijn al verdwenen.

▪ Beter voorkomen dan genezen

Bij de vermindering van succesvol stelen en jatten werken de leveranciers van machines en werktuigen in twee richtingen: het vervreemde product opsporen en terugbrengen naar de eigenaar en diefstal voorkomen. Tussen beide invalshoeken zit een groot verschil. Als de machine verdwenen is, heeft de



Links naast de contactsleutel de gecodeerde sleutel met afstandsbediening. LMB Roelofs uit Bennekom is verantwoordelijk voor de inbouw in New Holland trekkers.



De sleutel met specifieke code werkt slechts op één speciale machine.



Een prima herkenningsteken, het motornummer in de vier ruiten van de cabine gegraveerd: onuitwisbaar. Met de driehoekige sticker worden 'bezoekers' geattendeerd op de aanwezigheid van een beveiligingssysteem en ook dat schrikt af.

gebruiker direct last van vervolgschade. Door preventie is deze vervolgschade te vermijden. En dat is uiteindelijk veel interessanter en effectiever.

▪ Kenteken werkt preventief

Professionele bendes richten zich steeds meer op landbouwtrekkers omdat deze niet zijn gekentekend, daardoor niet zijn geregistreerd en moeilijker te achterhalen. Dat deze trekkers wel een ingeslagen chassisnummer hebben als herkenning ziet de politie vaak over het hoofd. Dit chassisnummer kunt u overigens ook in de ruiten van de cabine laten graveren. Het schrikt af en kost weinig. Daarnaast kunt u denken aan mechanische en/of brandstofbeveiliging. Ook landbouwwerktuigen zijn gecodeerd, maar dan niet op een standaard plek en niet volgens een vaststaande code.

▪ Dure schade

"Beveiliging, kwestie van discipline." Dat stelt Ton van der Kamp, directeur van Tracer Schadeonderzoek & Adviesbureau B.V. "Diefstal van een dure machine, betekent dat de opdrachten niet kunnen worden uitgevoerd. Het werk ligt stil. U moet op eigen kosten vervangend materiaal huren en de verzekering betaalt pas uit na 30 dagen vermissing. Door de machine te beveiligen was dit te voorkomen. Veel eigenaren denken dat zij korting kunnen bedingen als zij de beveiligingsmaterialen hebben aangebracht. Als de verzekering dan stelt dat daarvan geen sprake kan zijn, wordt de aanschaf van de beveiliging geannuleerd. Jammer, want de meerkosten zijn beperkt.

▪ Deur dicht helpt niet

Afsluiten van de cabine lijkt zinvol, maar is het meestal niet. Vaak passen sleutels van andere typen of zelfs merken op de deuren en is de braakpreventie en dus de tijdvertraging nihil. Als uw trekker een massaonderbreking heeft, kunt u die 's avonds meenemen. Het scheelt wel, maar ook die zijn vaak niet-merkspecifiek. Om echt voldoende vertraging te creëren, moet de brandstofvoeder worden ontregeld en de transmissie worden geblokkeerd.

▪ Goedgekeurd systeem

Om in aanmerking te komen voor vrijstelling van het extra eigen risico moet een erkend en gecertificeerd bedrijf een goedgekeurd beveiligingssysteem worden gemonteerd. Deze keuring wordt uitgevoerd door de Stichting Certificering Motorrijtuigbeveiligingen ([info: www.scm.nl](http://info:www.scm.nl)). De inbouwbedrijven worden door de SCM opgeleid, gecertificeerd en daarna gecontroleerd.



Mechatrac levert een systeem waarbij alle elektronica voor de beveiliging in een kastje ter grootte van een zakagenda zit. Deze wordt ergens onder een paneel gemonteerd. Op een raamstijl of het bedieningspaneel wordt het 'keyboard' bevestigd voor de inactivering van de beveiliging. Als de contactsleutel uit het slot wordt gehaald, treedt de beveiliging na 20 seconden in werking.

Hoe zwaar werk- en land(bouw)materiaal moet worden beveiligd, hangt af van de risico-indeling. Daarbij geldt als criterium een aanvalstijd van 15 minuten. Anders gesteld, het duurt tenminste 15 minuten voordat de motor van het voertuig is te starten. Er bestaan verschillende uitvoeringen van beveiligingssystemen. Vrijwel alle hebben een startonderbreker gecombineerd met een onderbreking van de brandstoftoevoer. Dat laatste is belangrijk, omdat bij enkel een elektrische onderbreking een dieselmotor ook zonder contactsleutel met eenvoudige hulpmiddelen toch aan de praat is te krijgen. Nog lastiger wordt het als in het systeem ook de bediening van de transmissie wordt geïnactiveerd. Ook al zou de dief de motor gestart krijgen dan nog is wegrijden er niet bij. Dat alles zit in een kastje met elektronica ter grootte van een zakagenda. Nadat de snoeren met de verschillende componenten zijn verbonden wordt dit doosje ergens onzichtbaar gemonteerd onder een paneel.

▪ Activeren

Voor het uitschakelen van het beveiligingssysteem bestaan verschillende mogelijkheden:

• Met een pincode

Op een raamstijl of het bedieningspaneel wordt het 'keyboard' bevestigd. Door een vijf-voudige PIN-code in te toetsen is het systeem gedeblokkeerd en kan de trekker worden gestart. Als de sleutel uit het contactslot wordt gehaald, treedt de beveiliging na 20 seconden in werking. Als optie is een afstands-

bediening leverbaar voor inactivering buiten de cabine. Bij veel trekkers en wisselende chauffeurs moet iedereen een waslijst aan pincodes onthouden. Voor het gemak worden deze weer opgeschreven, maar dat maakt het pincodesysteem met pincodes weer kwetsbaar.

• Met een druppel

Door een geprogrammeerde 'druppel' langs een 'lezer' te houden, herkent het systeem de gebruiker en geeft het startsysteem vrij. De elektronisch geregelde klep in de brandstoftoevoer, die voor de brandstofpomp is gemonteerd, wordt geactiveerd en de bestuurder kan de trekker probleemloos starten. Nadat de chauffeur de sleutel omdraait en de motor stopt, blijft het systeem nog 15 seconden ingeschakeld voor een snelle herstart. Bij langer wachten moet het systeem opnieuw met de druppel worden geactiveerd. Zo'n sleutel is trekkerspecifiek. Bij een loonwerker of grondverzetbedrijf met veel motorvoertuigen is voor de onderhoudsploeg een medesleutel met allover 'druppel' te leveren, zodat hij de complete set individueel geprogrammeerde reservesleutels thuis kan laten. Bij dit systeem hoeft niemand een pincode te onthouden. Deze zit opgeborgen in de 'druppel'.

• Met een sleutel met afstandsbediening

Door een radiografisch signaal wordt het beveiligingssysteem buiten bedrijf gesteld. Net als bij auto's gaan de alarmlichten korte tijd knipperen, daarbij aangevend dat de druk op de knop heeft gewerkt. Ook hierbij wordt vrijwel altijd een dubbele

beveiliging toegepast, dus zowel op de brandstoftoevoer als de transmissie

▪ Extra elektronische brandstofklep

Adviesbureau Sterk uit Spijk heeft een systeem met een aparte elektronische brandstofklep. Deze wordt ook elektronisch aangestuurd. Mocht er zich een storing voordoen in het elektronische systeem, dan kan de chauffeur de brandstofleiding om de elektrische klep heen leiden en zo de motor weer starten om op zijn eindbestemming komen. Daarbij moet hij gebruik maken van speciaal gereedschap. Zo'n ombouw duurt een half uur tot drie kwartier. Als onverlaten dit proberen met 'hamer en knijptang' gaat de leiding kapot en ontstaan vaak nog grotere problemen doordat er metalen met verschillende hardheid worden toegepast. En als gevolg daarvan komt er ook lucht in de brandstofpomp. Bovendien zit in de brandstofleiding naar de pomp een draad die een veerbelaste klep in de bevestigingsbout op de brandstofpomp open houdt. Als de leiding niet vakkundig wordt verwijderd, breekt deze draad en slaat de klep dicht. Ook hierbij is speciaal gereedschap nodig voor herstelwerk.

▪ Moeder'sleutel

Elke trekker of machine heeft in principe zijn eigen code met een specifieke toegangssleutel. Bij een groot voertuigenpark is dat lastig bij het verrichten van onderhoud. Om de monteurs niet met de complete bos reservesleutels op pad te sturen kunnen verschillende fabrikanten van beveiligingssystemen ook een toegangssleutel met een allover code leveren. Daarmee kan de monteur volstaan met slechts één sleutel.

▪ Op afstand code wijzigen

In principe heeft elke machine een beveiligingscode die maar door één chauffeur kan worden opgeheven. Dat kan met een PIN of met een geprogrammeerde sleutel. Bij veel wisselingen van chauffeur kan dat problemen geven. Bij het Dyna-Key beveiligingssysteem is dat probleem op ingenieuze wijze opgelost. Daarbij wordt in alle voertuigen van een bedrijf een centrale Dyna-Key module aangebracht. Deze module stuurt een aantal relais aan op de brandstofpomp, startmotor en soms ook de cabinedeur. In het raam van de cabine zit een speciale raamantenne. Deze kan de unieke en persoonlijke transponder van elke chauffeur scannen. Na herkenning worden de relais geactiveerd waardoor de genoemde vergrendelingen opgeheven worden en de chauffeur kan gaan werken. Deze unieke transpondercodering wordt op een centrale website opgeslagen en kan via het internet

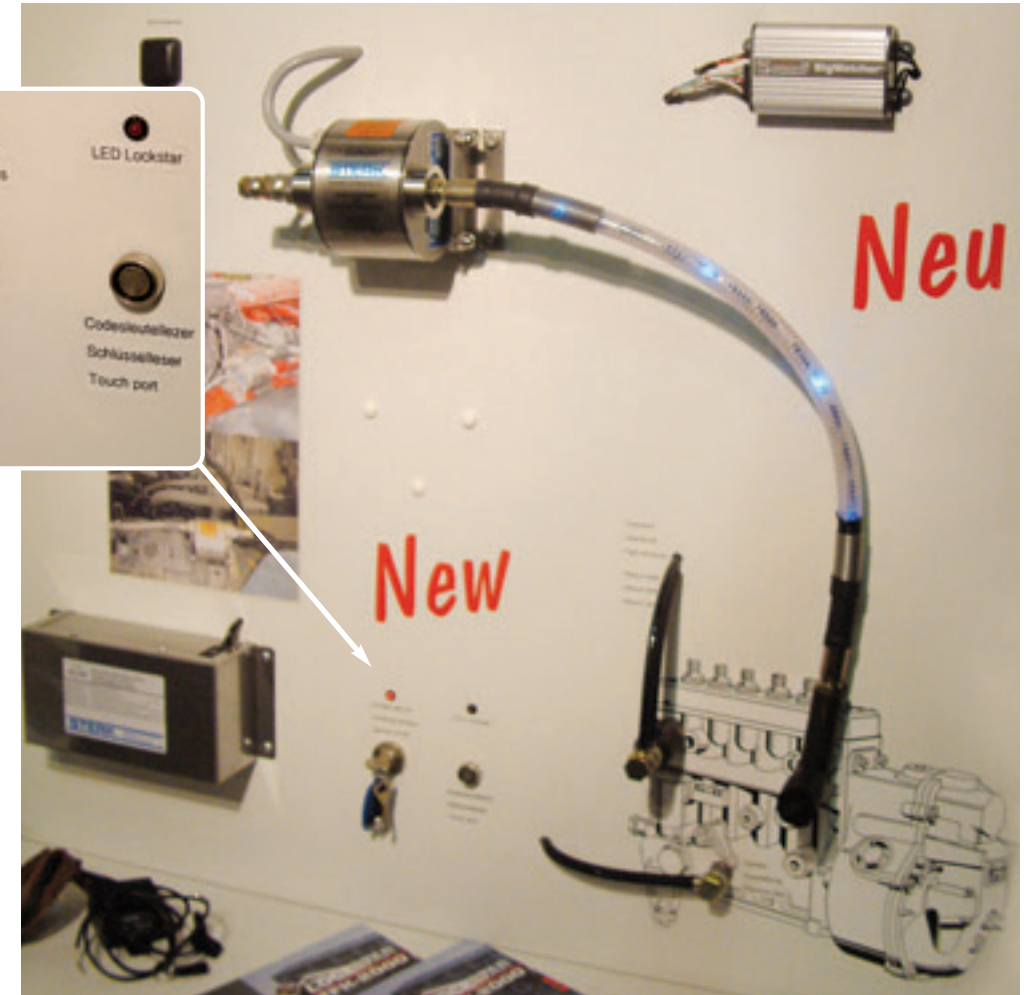
Voorbeeld van een brandstofblokkering. Door de 'druppel' met zijn specifieke code voor het 'oog' (rechtsonder) te houden, heft de chauffeur de beveiliging op. De brandstofklep werkt en de trekker kan worden gestart. Bij onoordeelkundig 'demonteren' blokkeert een veiligheidsklep alsnog de brandstoftoevoer. Dit systeem van Sterk uit Spijk levert o.a. Wim van Breda uit Geldermalsen.

naar een zenderpark worden gestuurd. Vanuit dit park wordt een signaal verstuurd naar het betreffende voertuig. De informatie wordt vervolgens verwerkt in de centrale module in het voertuig. Op die manier is het mogelijk om de toegangscode per chauffeur vast te leggen (of te wijzigen) en te koppelen aan een voertuig.

▪ Elk type trekker eigen protocol

Niet alleen de inbouw delen worden door TNO getoetst, ook maakt TNO een precieze omschrijving van plaats en manier van inbouwen per trekkerfamilie. Onder een familie wordt verstaan alle trekkertypen met dezelfde elektronica. Pas nadat dit protocol door TNO is gemaakt, kan een erkend bedrijf met de inbouw beginnen. Wel moet daarbij nog het volgende worden opgemerkt. De garage moet op de dag voor de inbouw worden gemeld bij de SCM. Na de inbouw moet de verandering ook worden afgemeld.

Bij klasse W I worden twee elektronische onderbrekers gemonteerd en tenminste vier ruiten worden voorzien van het chassisnummer. Bij klasse W II wordt aan de investeringen bij Klasse I een hydraulische onderbreker toegevoegd. Bij klasse III is Klasse W II uitgebreid met een voertuigvolgsysteem (GPS). Die uitbreiding is vooral zinvol bij klussen op grote afstand. Daarbij blijft de trekker soms op het werk en ontstaat een situatie waarbij de tijdsfactor bij het activeren van een motorvoertuig minder belemmerend werkt. Met een voertuigvolgsysteem is een gestolen machine wellicht weer te traceren. Ook is er een systeem waarbij er een alarm afgaat wanneer een machine onbedoeld de werklocatie verlaat. Ook dat kan de preventie verhogen, evenals het snel terugvinden. Omdat de bulldozer moeilijk verplaatsbaar en verkoopbaar is, wordt hij gerekend tot Klasse I. De trekker, minigraver, dumper en verreiker behoren tot Klasse 2. De inbouw prijs inclusief hulpmaterialen komt bij Klasse WI op ongeveer 850 euro en bij klasse W II op 1.250 euro.



▪ Uw keuze beperkt

Stel u wilt een ander diefstalpreventiesysteem dan uw leverancier op uw trekker wil monteren. Uw leverancier zal dan nagaan of dat andere systeem is goedgekeurd voor uw trekker(familie.) Zo niet, dan zal hij dat systeem niet monteren, al was het alleen maar omdat uw verzekeraar u toch belast met extra eigen risico. Hebt u belangstelling voor een beveiligingssysteem, raadpleeg dan uw dealer.



De programmering in de sleutel van het Dyna-Key beveiligingssysteem is via raamantenne vanuit een centrale radiografisch aan te passen aan een beschikbare trekker. Dit systeem levert o.a. Thoma/Irridelta uit Westwoud.

▪ Opsporing verzocht

Voor het oplossen van een wederrechtelijke toeëigening zijn herkenningstekens van een trekker belangrijk. Noteer het chassisnummer en leg vast waar het is ingeslagen. Noteer gebreken, beschadigingen en aan het voertuig. Ook dat kan tot opsporing leiden. Zorg voor een serie goede foto's van de machine en van die specifieke herkenningpunten. Daarnaast kan de informatietechnologie een grote bijdrage leveren door alle apparatuur te voorzien van een zender voor positiebepaling uit de ruimte. Omdat zo'n sensor altijd in bedrijf is, kan hij samen met de satellieten exact bepalen waar de trekker of machine zich bevindt. Dit systeem van Tracking & Tracing zal in komende jaren flink worden verfijnd. Op dit moment is nog steeds de oplettendheid van zowel gebruikers als wandelaars belangrijk. Veel diefstallen worden opgelost doordat vreemde 'parkeerplaatsen' aan de politie worden gemeld en uit nader onderzoek blijkt dat daar gestolen materiaal staat opgesteld. ■