



Apeldoorn, 23 juli 2015

Verdere vernieuwing Keurmerk Voertuigbeveiliging in voorbereiding!

Eind 2014 is een aantal wijzigingen doorgevoerd om het Keurmerk Voertuigbeveiliging beter aan te laten sluiten op de ontwikkelingen bij voertuigdiefstallen. De criminelen zijn vaak goed georganiseerd en worden ook steeds professioneler. Talloze tools zijn verkrijgbaar om sleutels te kopiëren en startonderbrekers onklaar te maken om zo auto's op snelle wijze te kunnen stelen.

Mede dankzij het Keurmerk Voertuigbeveiliging hebben we in Nederland beveiligingsoplossingen van een hoog kwaliteitsniveau. Om dit hoge niveau te kunnen handhaven was het nodig een paar wijzigingen door te voeren. Met de (extra) startonderbreker voorzien van eigen autorisatie en de toevoeging van jamming-detectie aan volgsystemen is een eerste antwoord gegeven aan de veranderde modus operandi van de criminelen. Ook is het nu mogelijk goedkeuringen van (af-fabriek) systemen in te trekken als deze in de praktijk gekraakt blijken te zijn.

Maar er is meer nodig dan deze stappen in de wedren met de criminelen. De wereld verandert snel, zeker ook in de automotive. Auto's raken meer en meer verbonden in netwerken (connected cars) en er zijn ook veel innovaties om het de bezitter nog comfortabeler te maken (zoals het op afstand commando's kunnen geven met een smartphone). Maar deze ontwikkelingen hebben ook een keerzijde, namelijk dat de crimineel de auto kan "hacken" en dus nieuwe manieren heeft en vindt om auto's te kunnen stelen. Deze ontwikkelingen gaan zo hard dat ook aan de kant van het beveiligen van auto's een permanent proces van verbetering en innovatie meer dan ooit nodig is.

In de bestaande opzet van het Keurmerk wordt gewerkt met een aantal keuringsvoorschriften waarin alle eisen voor de betreffende productgroep tot in detail en soms ook op technisch niveau is uitgewerkt. Dit heeft in de afgelopen 20 jaren goed gefunctioneerd, maar met de huidige snelheid van de veranderingen is een nieuwe opzet dringend gewenst. Een opzet waarbij innovatie wordt gestimuleerd en waarbij producten vooral beoordeeld worden op effectiviteit. Want daar gaat het uiteindelijk om, dat een beveiligingsproduct zorgt dat het diefstalrisico veel lager is of dat de kans op terugvinden van een gestolen voertuig veel groter is geworden.

Daarnaast ontbreekt het in de huidige opzet van het Keurmerk aan duidelijkheid in welke situatie welk beveiligingsproduct het best kan worden toegepast.

Het College van Deskundigen Voertuigbeveiliging van VbV werkt daarom aan een verdere vernieuwing van het Keurmerk. Zo worden 4 risicoklassen geïntroduceerd, waarbij auto's worden ingedeeld op basis van hun diefstalrisico. Afhankelijk van de hoogte van het diefstalrisico van de auto volgt vervolgens een advies voor de autobezitter én verzekeraar welke (extra) beveiligingsmaatregelen voor die auto nodig is.

Een andere grote verandering betreft de opzet van de keuringsvoorschriften, d.w.z. de eisen die aan de beveiligingsproducten worden gesteld. Producten worden straks nog beperkt getoetst. Uiteraard moeten ze voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving. Daarnaast vindt er een functionele toets plaats of het product doet wat het moet doen. Hiervoor zijn per categorie beveiligingsproducten functionele (minimale) eisen opgesteld. Na goedkeuring van een product wordt vervolgens de effectiviteit in de praktijk gemeten en gemonitord. Als de effectiviteit onder een bepaald niveau komt te liggen wordt de goedkeuring ingetrokken.

Voor verzekeraars en autobezitters zal dit betekenen dat er transparantie ontstaat over de diefstalrisico's en de beveiligingsmaatregelen die genomen kunnen worden om het risico beheersbaar te maken. Het is uiteraard aan de verzekeraar en de autobezitter om dit advies al dan niet te volgen.

Voor de leveranciers en fabrikanten zal de nieuwe regelgeving veel ruimte geven om innovaties door te voeren en niet meer geremd te worden door het keurslijf van de huidige regelgeving. Als afgerekend wordt op de effectiviteit van de producten zal dit meer en meer de drive worden van de professionele aanbieders. Uitgangspunt is wel dat alle bestaande goedkeuringen binnen de vernieuwde regels vallen zodat de transitie wat dat betreft geruisloos plaats kan vinden. Wel gaan uiteraard de effectiviteitseisen gelden, ook voor bestaande goedkeuringen.

Het College wil niet over een nacht ijs gaan en gaat zorgvuldig om met de noodzakelijke veranderingen. In het najaar van 2015 moet de blauwdruk voor de nieuwe opzet zijn afgerond kan met de nadere invulling, detaillering en implementatie worden gestart. Uiterlijk in het voorjaar van 2016 moet het vernieuwde Keurmerk een feit zijn.

Aan het College van Deskundigen Voertuigbeveiliging van VbV nemen de volgende partijen deel: ANWB, AVc, BOVAG, BVB, Politie, RAI, RDW, VEBON, Verzekeraars, Kiwa-SCM en VbV.