



Handreiking

Beveiligingsmaatregelen voor Buitenterreinen Transport- /Logistieke bedrijven.



Versie 2.0
Januari 2018



1. Inleiding

In de afgelopen jaren zijn verzekeraars steeds vaker geconfronteerd met vergaande criminaliteit op de buitenterreinen van transportbedrijven. Bendes/gelegenheidsdieven betreden de terreinen om vervolgens uit vrachtauto's kostbare zaken te stelen, dan wel gehele (geladen) vrachtauto's te stelen.

Om de schadelast van de verzekeraars beheersbaar te houden zijn preventieve maatregelen dringend noodzakelijk. De ontwikkelde klasse-indeling biedt over het algemeen een redelijke oplossing voor het bepalen van het risicoprofiel van terreinen, maar de specifieke problematiek van de buitenterreinen van transportbedrijven sluit daar niet goed bij aan. Vandaar dit document.

Deze handreiking kan door de risicodeskundige worden gehanteerd om de risicoklasse te bepalen en daarmee het gewenste beveiligingsniveau. 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.

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

2. Uitgangspunten en definities

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

- 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 moet ruimte bieden voor eventuele situatie-afhankelijke oplossingen (maatwerk).
- De handreiking is toepasbaar voor alle transportbedrijven, voor zover deze een buitenterrein hebben waarop zaken als trekkers, motorwagens, opleggers, aanhangers of wissellaadbakken worden gestald.
- Organisatorische zaken zoals sleutelbeheer, VOG (verklaring omtrent gedrag), screening personeel (via bijvoorbeeld social media, TLN) en cyberrisico's zijn buiten beschouwing gelaten. Deze zaken verdienen wel de aandacht van de verzekerde en verzekeraar.

3. Risicoklassen

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

- a. De maximale waarde van de zaken op het terrein.
- b. De diefstalgevoeligheid/attractiviteit van deze zaken (categorie indeling G23).

Op basis van deze factoren is tot een indeling gekomen voor de attractiviteit van het bedrijf en daarmee de risicoklasse. Deze is uitgedrukt in categorie L, M, H en ZH.

Er is gekozen voor soort lading van de hoogste categorie en niet voor de gemiddelde soort. Dit omdat de betreffende categorie de uiteindelijke schadelast bepaalt.



G23 Risico-indeling			
Categorie I = L	Categorie II = M	Categorie III = H	Categorie IV = ZH
Laagwaardige bouwmaterialen Niet gekoelde agrarische producten Papier Vee IJerschroot Zand en grind	Gekoelde agrarische producten Hoogwaardige bouwmaterialen Levensmiddelen, frisdranken Meubelen Tankvervoer	Chemische producten Vis- en vleesproducten Bier	Confectie Elektronica Alcoholische dranken (geen bier) Softwaredragers Non Ferro metalen Tabakswaaren Geneesmiddelen Parfums, cosmetica

4. Definities en beschrijvingen van beveiligingsklassen

Op basis van Categorie (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 (OM)
2. Bouwkundige maatregelen (BM)
3. Meeneem beperkende maatregelen (MM)
4. Elektronische maatregelen (EM)
5. Alarmering (A)
6. Reactie (alarmopvolging) (R)

4.1 Organisatorische maatregelen (OM)

OM1: Terreinverlichting 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.

OM2: Als OM1 met objectbeveiliging in/van alle aanwezige voertuigen

Alle voertuigen dienen te zijn voorzien van een beveiligingssysteem dat diefstal van het voertuig of lading detecteert. Na detectie dient het systeem automatisch een melding door te geven (incl. opvolging minimaal niveau R1). Voorbeelden zijn alarmsysteem, geofence of anti-slashzeil met detectie.

4.2 Bouwkundige maatregelen (BM)

BM1A: Wegrijbeveiliging (vanaf het terrein)

De bouwkundige wegrijbeveiligingen mogen niet demontabel zijn. Voorbeelden zijn:

- Vangrails;
- Betonnen palen;
- Goedgekeurde anti ramkraakpalen;
- Greppels of watergang;
- Laag spijlen of draadmat hekwerk, indien nodig voorzien van minimaal SKG**® hang- en sluitwerk.

BM1B: Uitrijbeveiliging (door de toegangspoort)

- Zware uitrijdstangen (horizontale buisconstructies);
- Hek/slagboom/roadblock;
- Registratie wie er wel of niet op of af mag, systeem van aan/afmelding;
- Kentekenherkenning.



BM2: Gaashekwerk

Het gaashekwerk dient minimaal 2,0 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.

BM3: Spijlen- of draadmathekwerk

Het spijlen- of draadmathekwerk dient minimaal 2,5 meter hoog te zijn gemonteerd met blindverbinding of breekmoeren. De standers dienen hart op hart op minder dan 3,0 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.

BM4: 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 Meeneem beperkende maatregelen (MM)

MM1: Mechanische meeneembeveiliging

Om diefstal van het trekkend c.q. getrokken voertuig of van de lading te voorkomen dient een VbV-SCM goedgekeurde mechanische en/of elektronische beveiliging te zijn aangebracht. Voorbeelden zijn: kingpinslot, triangelslot, containerslot, enkelvoudige of meervoudige start-onderbreker tot en met volledig voertuigalarm.

Het opbergen van voertuigsleutels verdient de aandacht en kan het best geschieden in een daarvoor bestemde sleutelkluis deze kluis dient een minimale waardeberging te kennen van € 5.000.

4.4 Elektronische maatregelen (EM)

EM1: 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). Een voorbeeld is:

- Detectiedraad verwerkt in het hekwerk, eventueel in combinatie met schrikdraadfunctie.

EM2: 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. Bij gebruik van camera's dient de NEN 50132 norm te worden gehanteerd.



4.5 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.

4.6 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.



Bijlage

Vrijblijvende Beveiligingsmatrix Buitenterreinen Transport-/Logistieke bedrijven

Attractiviteit	Waarde zaken totaal x1000			
	< 25	< 75	< 150	> 150
I	L	L	L	L
II	L	L	M	H
III	L	M	H	H
IV	M	H	ZH	ZH

Attractiviteit	Beveiligingsmaatregelen					
	OM	BM	MM	EM	A	R
L	OM1	BM1	-	-	-	-
	OM1	-	MM1	-	-	-
M	OM1	BM3	-	-	-	-
	OM2	BM2	-	-	DP2	R1
	OM1	BM2	-	EM1	DP2	R1
H	OM1	BM2	-	EM2	DP2	R2
	OM2	BM3	-	-	DP2	R2
	OM2	BM2	-	EM1	DP2	R2
ZH	OM1	BM3+BM4	-	EM2	DP3	R3
	OM1	BM2+BM4	-	EM1+EM2	DP3	R3
	OM2	BM3+BM4	-	EM1	DP3	R3

Organisatorische maatregelen (OM)

OM1	Terreinverlichting en/of schrikverlichting
OM2	Als OM1 met objectbeveiliging in/van alle aanwezige voertuigen

Bouwkundige maatregelen (BM)

BM1	Uitrijdbeveiliging
BM2	Gaashekwerk, minimaal 2,0 meter hoog
BM3	Spijlen of draadmathekwerk, minimaal 2,5 meter hoog
BM4	Voorziening tegen tunnel graven

Meeneem beperkende maatregelen (MM)

MM1	Mechanische meeneem beveiliging (Kingpinslot, Triangelslot, containerslot)
-----	--

Elektronische maatregelen (EM)

EM1	Hekwerkdetectie
EM2	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