

Handreiking

Beveiligingsmaatregelen voor Buitenterreinen Transport-/Logistieke bedrijven.



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 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 transportbedrijven sluit daar niet goed bij aan. Vandaar dit document.

Deze handreiking kan door de verzekeraars en de verzekerde transport/logistieke bedrijven 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 transportbedrijf 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.

1. 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 goedgegedrag), screening personeel (via bijvoorbeeld socialmedia, TLN) en Cyber-risico's zijn buiten beschouwing gelaten.

Deze zaken verdienen wel de aandacht van de verzekerde en verzekeraar.

2. Risicoklasse

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 2 factoren een belangrijke rol, te weten:

1. De maximale waarde van de zaken op het terrein.
2. 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 Ijzer schroot Zand en grind	Gekoelde agrarische producten Hoogwaardige bouwmaterialen Levensmiddelen, frisdranken Meubelen Tankvervoer	Chemische producten Vis- en vleesproducten Bier	Confectie Elektronica Softwaredragers Non Ferro metalen Alcoholische dranken (geen bier) Tabakswaren Geneesmiddelen Parfums, cosmetica

3. 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 (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: 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.

O2: Als O1 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 (BK)*

BK1A: Wegrijbeveiliging (vanaf het terrein)

De bouwkundige wegrijbeveiligingen mogen niet demontabel zijn.

Voorbeelden zijn:

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

BK1B: 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.

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 2.50 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 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 startonderbreker 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 (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 R1).

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.

4.5 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

4.6 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.

of

RE2 + technische alarmverificatie waarbij opvolging door sleutelhouder + Politie (prioriteit 1 melding)

RE4: Als RE3 Alarmopvolging te organiseren door de PAC naar een erkende Particuliere Bewakingsdienst (max 15 minuten) + Politie (prioriteit 1 melding) technische alarmverificatie verplicht.

4. Beveiligingsmatrix Buitenterreinen Transportbedrijven

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

	Beveiligingsmaatregelen					
Attractiviteit	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 (O)	
O1	Terreinverlichting en/of schrikverlichting
O2	Als O1 met objectbeveiliging in/van alle aanwezige voertuigen.

Bouwkundige maatregelen (BK)	
BK1	Uitrijdbeveiliging
BK2	Gaashekwerk, minimaal 2.00 meter hoog
BK3	Spijlen of draadmathekwerk, minimaal 2.50 meter hoog
BK4	Voorziening tegen tunnel graven

Meeneem beperkende maatregelen (ME)	
ME1	Mechanische meeneem beveiliging (Kingpinslot. Triangelslot, containerslot).

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

Alarmering (A)	
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) (RE)	
RE2	Alarmopvolging door sleutelhouder(s)
RE3	Alarmopvolging door een erkende Particuliere Bewakingsdienst of RE2 met technische alarmverificatie door sleutelhouder en prio 1 melding naar Politie
RE4	Als RE2 + Politie (prioriteit 1) Technische alarmverificatie verplicht