

FENCING TIMES

België & Nederland

2023, Nummer 4



**Wat is
LPS 1175?**



STAND-BY
STROOM CONSUMPTIE
minder dan **2 W**

[Waarde afkomstig van het model
KBULL624 TURBO code 959000902]

BULL624 TURBO

DE PERFECTE COMBINATIE VAN SNELHEID & VEILIGHEID

HIGH QUALITY
PERFORMANCE
VOOR AL JE
INSTALLATIES

Nieuwe, snelle motor voor **schuifpoorten tot 600 kg** op 24 VDC, uitgerust met schakelende voeding (115/230 Vac). De sturing is geïntegreerd in het bovenste deel van de motor en voorzien van virtuele encoder, die een uitstekend beheer van de vertragingfasen en ook het traceren van de beweging (STC-systeem) mogelijk maakt. Snel en eenvoudig te installeren. De BULL624 TURBO heeft een nieuwe functie die zelfprogrammering vanaf de handzender mogelijk maakt. Hij garandeert maximale snelheid en veiligheid in alle fasen, dankzij de high-tech elektronica. **Beninca: automatiseringen voor specialisten, sinds altijd!**

MAXIMUM
BEWEGINGSSNELHEID
25.5 m/min



SCAN ME

HIER MEER INFO

Fencing Times

UITGEVER:

Fencing Times GmbH

REDACTIE-ADRES:

Viller Mühle, Viller 32
47574 Goch, Germany

Web: www.fencingtimes.com
E-Mail: team@fencingtimes.com
Telefoon:  +49 2823 9453014
 +31 85 2088447
 +44 1227 919552

VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD:

Rembrandt Happel
rembrandt@fencingtimes.com

TEAM:

Editor-in-Chief & CEO: Rembrandt Happel
Design & Organisation: Janina Gembler
News Room & Campaigns: Kristina Khomenko
Translations: Kelly Atkinson,
Janina Gembler, Pascale de Mari,
James Duncan & Bruno Roussel

OPLAGE:

Fencing Times wordt digitaal en gedrukt uitgegeven. Meer dan 17.000 lezers in 7000 bedrijven in België, Duitsland, Frankrijk, Groot Brittannië, Ierland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland lezen de Fencing Times in hun eigen taal. Een extra internationale, engelstalige editie gaat naar lezers in heel Europa.

ABONNEREN & KLANTENSERVICE:

Ieder hekwerkbedrijf¹⁾ ontvangt gratis een gedrukt exemplaar van ieder nummer. Extra exemplaren kunnen bijbesteld worden voor € 12,50 per nummer (€ 150 per jaar). Digitale exemplaren zijn gratis en ongelimiteerd beschikbaar: iedereen in je bedrijf kan gratis de digitale editie lezen.

Ben je een hekwerker, maar ontvang je Fencing Times (nog) niet? Bel of mail ons en we maken het in orde. Ook voor digitale abonnementen kun je ons altijd bellen of mailen, we voegen je graag aan ons lezersbestand toe.

COPYRIGHT

Verdere verspreiding en het doorsturen van losse artikelen of het hele nummer aan derden is uitdrukkelijk toegestaan en wordt zeer gewaardeerd. We sturen je er graag de originele bestanden voor, als je wilt. Het is niet toegestaan om artikelen of gedeelten van artikelen over te nemen zonder bronvermelding en te doen alsof het eigen content is.

KLEINE LETTERTJES:

Dit magazine is met de grootste zorg samengesteld. Desondanks kunnen we geen garantie geven voor de volledigheid, juistheid of accuraatheid van de informatie. Aan gegevens zoals die in dit magazine worden weergegeven, kunnen geen rechten worden ontleend. Meningingen in dit nummer zijn niet noodzakelijkerwijs de persoonlijke mening van de redactie of van de uitgevers.

1) in België, Duitsland, Frankrijk, Groot Brittannië, Ierland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland

Hoeveel tijd besteed je aan stomme klanten?

Hekken zetten is een mooi vak. Je bent veel buiten en je maakt mooie hekken, die soms tientallen jaren blijven staan. Je hebt veel afwisseling en je kunt er al je creativiteit in kwijt. Soms moet je heel goed je hoofd erbij houden en andere keren ligt de oplossing juist meer in grof geweld en brute kracht. Echt een vak dat een mens tevreden kan maken. Ware het niet, dat je ook met klanten te maken hebt. Pfff. Klanten zijn echt de stomste wezens op aarde.

Zo hoorden we laatst een verhaal van een hekker, die een aanvraag kreeg van de architect van een planbureau, dat voor het stadsbestuur ergens een bijzondere oplossing moest bedenken. De hekker deed uitgebreid research, sprak met een constructiebedrijf en een smid, ging drie keer bij de architect op bezoek en bood die architect vervolgens een prachtige oplossing aan. De architect was heel blij en zei dat het hek op deze manier precies bij het nieuw ontwikkelde stadsgebied zou passen. Het leek, alsof de handtekening onder de order alleen nog een formaliteit was – maar toen opeens viel er een openbare aanbesteding in de brievenbus, waar alle hekkers in de regio op konden inschrijven. En het ergste was: het bestek was één op één overgenomen uit de offertetekst.

We kennen ook een verhaal van een hekker, die een aanvraag kreeg voor een 8 meter lang hek van 1 meter hoog plus een looppoortje van 1 bij 1 meter. Een mini-klusje. Hij wilde de klant door de telefoon een prijs geven, maar dat wilde de klant niet. De hekker

moest en zou echt langskomen om alles in te meten, want de klant moest wel echt zeker zijn, dat het hek er goed uit zou komen te zien. Dus nou vooruit, de hekker zucht een keer en plant een afspraak, op een dag dat hij toch in de buurt moet zijn. In plaats van de geplande 10 minuten, wordt hij vervolgens bijna een uur bezig gehouden door de klant. Echt ieder detail wordt besproken, tot op de millimeter nauwkeurig. Als hij uiteindelijk naar zijn auto loopt en belooft, om in de volgende week een offerte te sturen, zegt die klant doodleuk: *“Slijp je potlood maar goed scherp, want ik heb in totaal dertig hekkers gevraagd en de goedkoopste mag het maken.”*

Dat laatste verhaal kennen we eigenlijk in zeshonderdachtentwintig varianten, want iedere hekker krijgt regelmatig klanten over de vloer, die de vakman als een soort oplichter zien. Die zó bang zijn, dat ze te veel betalen, dat ze altijd blijven zeuren over de prijs. Als je ze het materiaal voor de inkoopprijs geeft en de montage gratis doet, hebben ze nog steeds het gevoel dat ze genaaid worden.

Het zijn de klanten die eerst bij jou komen voor uitgebreid advies. Ja, ze willen de beste kwaliteit. Robuust materiaal, een dikke laag zink tegen de corrosie, roestvrijstalen bevestigingen en mooie aluminium afdekkappen. En als je dan je offerte gemaakt hebt, komen ze terug met een print van de één of andere website, waar ze een hek gevonden hebben dat er ongeveer net zo uitziet, maar dat de helft goedkoper is.



En dan heb je natuurlijk nog de klanten die over het algemeen heel vriendelijk doen. Die met een gul gebaar de opdracht ondertekenen, terwijl ze dan al weten dat ze nog iets van de prijs af zullen dingen, als het project klaar is. Dat zijn de klanten die net zo lang krasjes en deukjes blijven vinden, tot je ze huilend toestaat 5 of 10 procent van de rekening af te trekken.

Als je weer eens met zo'n –-klant te maken hebt gehad, is het vaak je eerste reactie om in de tegenaanval te gaan. Je krijgt zin, om de duurste advocaat uit de regio op hem af te sturen, of om hem thuis op te zoeken met je vrienden van de motorclub. En daarna begin je aan het opstellen van een lijst, met dingen die je kunt doen om te zorgen dat zo iets nooooooit meer gebeurt. Want je laat toch niet met je sollen?





En er zijn best dingen die je kunt doen, om te voorkomen dat klanten misbruik van je maken. Zo kun je bijvoorbeeld geld vragen, voor advies. Bij de professionele opticien moeten klanten ook voor hun oogmeting betalen – bij jou voortaan dus ook.

Je kunt een hele bijbel schrijven aan offerte-, verkoop- en leveringsvoorwaarden. Die je je klanten laat ondertekenen, voor je ook maar het kleinste beetje moeite voor ze doet. Daar staat dan natuurlijk ook in, dat je auteursrecht hebt op je offerteteksten en dat ze niet door een ander mogen worden gebruikt.

Maar de eerste vraag, die je jezelf daarbij eigenlijk eerst moet stellen, luidt: Hoe kwaad wil ik me eigenlijk maken? Hoeveel negatieve energie wil ik besteden aan een klant, waar ik zo boos op ben, dat ik er toch al niet meer voor wil werken?

Negatieve energie is ook energie. Het is energie, die je niet meer aan positieve dingen kunt besteden. Natuurlijk, soms moet je wel. Geld is geld en als een klant een (deel van de) rekening niet betaalt om allerlei verzonden krasjes, dan kan het helpen om hem voor de rechter te slepen.

Maar zelfs dan is het slim om eerst even rustig na te denken of het sop de kool waard is. Soms kost een rechtzaak meer geld dan hij oplevert. Ook als je hem wint. “*Dat maakt niet uit, het ging me om het principe,*” horen we dan. Maar dat waren in dat geval dan wel dure principes.

Vaak is het slimmer om een negatieve klant zo snel mogelijk te vergeten. Schrijf de tijd, de moeite of het geld dat het je gekost heeft af als een zakelijk verlies. Ondernemen gaat met vallen en opstaan, kleine verliezen horen er bij. Des te sneller kun je je weer op klanten concentreren die wel leuk zijn om voor te werken. Die zie je soms over het hoofd, maar die zijn er wel degelijk. Sommigen gooien de barbecue even aan en grillen worstjes voor je monteurs. Anderen komen een taart brengen.

Hoe minder tijd je aan irritante klanten besteed, hoe meer klanten je kunt helpen en hoe groter de kans, dat er daar weer één bij zit die je werk wel waardeert. ■

PRIVAICON BV

HEKWERKEN

FLEXIBEL en
BETROUWBAAR



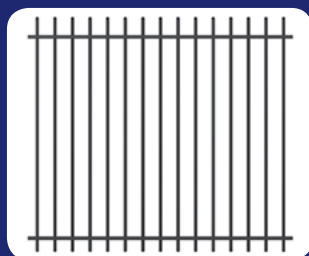
looppoorten



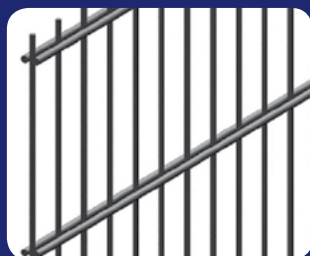
industriële poorten



(geautomatiseerde) schuifpoorten



spijlenhekwerk



staafmatten

Privacon Hekwerken BV
Houtzagerijstraat 22
NL - 5451 HZ Mill

Privacon Poland Sp. z o.o.
Zławieś Mała 60A
PL - 87134 Zławieś Wielka

Privacon Baltics SIA
Druvas Iela 8
LV - 5001 Ogre

T: +31 485 442398
F: +31 485 470184
E: info@privacon.nl

T: +48 56 637 6355
F: +48 56 637 6305
E: info@privacon.pl

T: +371 65067710
F: +371 65067711
E: info@privacon.lv

www.privacon.nl

THE ONLY WAY IS

SES

10 Redenen voor een Sesampoort

Ruimtebesparend

Geen ruimte nodig voor een draaiende of schuivende vleugel.

Stil

Hydraulische aandrijving, dus geen geratel van een tandlat.

Kelemaal dicht

Geen grondspeling nodig, dus dicht tot aan de bodem.

Ook op talud

De lengte van de verticale spijlen kan worden aangepast aan de ondergrond.

Reclamezuil

In open toestand is de Sesampoort een grote blikvanger die als reclamemast kan dienen.

Simpele bediening

Werkt met alle signaalgevers: afstandsbediening, uitrijlussen, kaartlezer, het maakt niet uit.

Veilig

Beveiligd met infraroodgordijn of laserscanners. Voldoet aan alle Europese normen en regels.

Hoge kwaliteit

Gebouwd op de koude temperaturen en hoge wind- en sneeuwlasten van het Scandinavisch klimaat

Plug & Play

Wordt voorgemonteerd en stekkerklaar geleverd.

Opvallend

Verkoop je klant een poort die zijn buurman niet heeft.



Dealer worden?

Bel +31 6 21226628 of
mail naar info@sesampoort.nl.

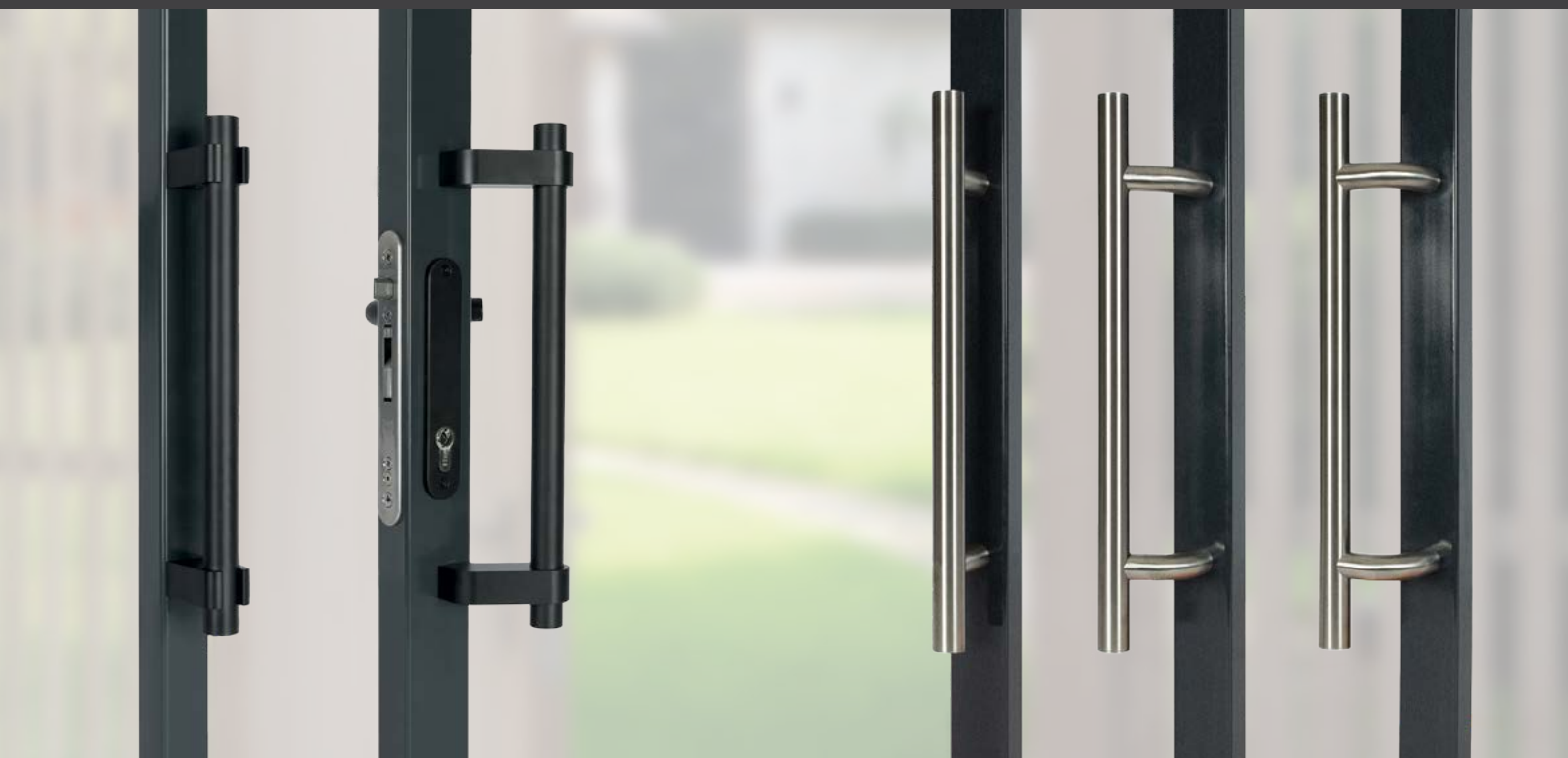
Sesampoort BV
Banmolen 6,
5768 ET Meijel, Nederland

LOCINOX[®]

Let's make it better together

NIEUWE GREPEN

Aluminium en roestvrij staal



BAR-A

RECHTE OF 60° BEUGELS

BAR-I

RECHTE, 60° OF 90° BEUGELS

- ✓ Eenvoudige installatie met bevestigingsbouten
- ✓ Bestand tegen alle weersomstandigheden



Scan voor
meer informatie

Neem contact met ons op



LIVE CHAT

www.locinox.com



HQ: +32 56 77 27 66
CEE: +48 71 758 21 00



info@locinox.com



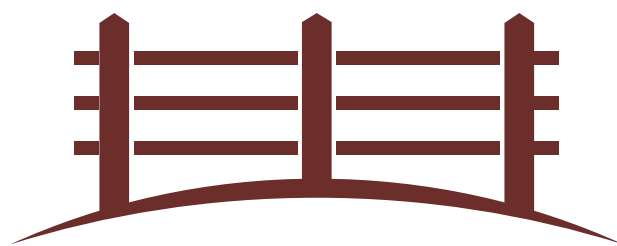
46



39



34



IN DEZE FENCING TIMES:

Van de uitgever:

Hoever veel tijd besteed je aan stomme klanten? 2

Van de lezers:

Lezerspost 9

Foto van de Maand 12

Van gastschrijvers

Raijmond over perimeterdetectie 54

Nieuws van de leveranciers:

Ebbe und Flut breidt RVS-programma uit 15

Capra: high-securityhekwerk geschikt voor videobewaking 19

Gate Safe start Safety by Design campagne 22

Sonomuro maakt Floodgate-versie van Sonowall geluidswand 25

Cova breidt serie crash-geteste vouwpoorten uit 29

FAC presenteert kit voor 180 graden vouwpoort 34

Qualis geeft poorten extra functies met camera's 39

Dus wat is nou die LPS 1175 precies? 46

Nieuws van collega-hekwerkers:

Project: Penny Pie Park – by Alpha Rail 44

En verder

Fences in the News 61



EASY SCAN

**MEER INFO:
CAME BENELUX
CNL.INFO@CAME.COM
+32 68 33 30 14**

OPENT TOEGANGEN VIA QR-CODE

- Kit van desktopprinter en QR- ticketlezer
- Maakt op eenvoudige manier geautoriseerde doorgang mogelijk
- Lezer integreerbaar op/in paal, hek, slagboom, toegangspoortje,...

FENCE POST

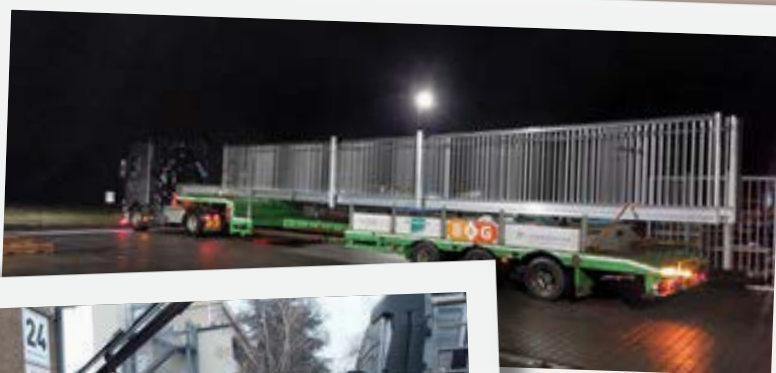


Barry @ Masters in Motions

Barry van Breukelen van Masters in Motions Toegangstechniek uit het Nederlandse Utrecht kwam dit bijzondere hek tegen, toen hij met een vriend mee ging naar diens kippentuin. De palen zijn jonge wilgenboompjes, waar planken en gaas tegenaan geschroefd zijn. We zijn benieuwd wat er met het hek gebeurt, als de boompjes grote bomen worden. Tot die tijd ziet het er in ieder geval levendig uit.

Theo @ B&G

Theo Mulders van het Nederlandse B&G Hekwerk uit Veldhoven was met deze schuifpoort van 16 meter onderweg voor een project in Duisburg. "Met de aanhanger helemaal uitgeschoven en de knipperlichten aan was het net niet illegaal," lacht hij. De totale combinatie was 22 meter lang (Standaard mogen vrachtwagencombinaties in de EU niet langer dan 18,75 meter zijn).





Basti @ Breitmeyer

Van Bastian Münch van Breitmeyer Zaunbau uit Dormagen, bij Düsseldorf, kregen we deze twee foto's in de categorie "Twee burens lieten samen een hek zetten en wat er toen gebeurde geloof je nooit". Ze kozen voor een spijlenhek waarbij de spijlen aan één kant tegen de horizontale liggers gelast zijn. Maar vervolgens konden ze het niet eens worden wie er tegen de liggers aan moest kijken. Na lang heen-en-weer werd het hek uiteindelijk gezet met de spijlen allemaal in de richting van de ene buur, maar binnen een week na oplevering belde de andere buur, dat ze het zo niet kon accepteren. Zie hier het eindresultaat: de helft van de spijlenvakken staat nu de ene kant op, de andere helft staat andersom. Bedankt voor de foto's, Basti.

Peter @ Anderson

Peter Pagan van Anderson Fencing uit Moffat, een plaatsje in het Zuiden van Schotland, stuurde ons deze foto van een 450 meter lang hek, dat hij zette in de buurt van Holywood (met één l, in Dumfriesshire) om vee tegen te houden. "De eigenaar van dit specifieke landgoed wilde een hek, zodat hij jonge boompjes kan planten voor de toekomst, zonder dat die door het vee vertrapt worden. Hij is ervan overtuigd, dat die bomen zijn nalatenschap zullen zijn, als hij er niet meer is. We hebben een trappetje ingebouwd, zodat hij tijdens zijn dagelijkse wandeling met zijn labrador kan controleren hoe de boompjes groeien." Mooi verhaal, Peter! Bedankt voor de foto!



Pierre @ Heras

Pierre Verharen van het Nederlandse Heras kwam deze foto op Facebook en vond het te leuk om niet in te zenden. Wij op onze beurt vonden hem te leuk om niet te plaatsen, ook al hebben we geen idee waar dit hek staat. Bedankt Pierre!







Haris @ Draht-AS

Van Haris Komarica van Draht-AS uit Durmersheim, een plaatsje bij Karlsruhe, kregen we deze foto. Het hek is zo standaard als maar zijn kan – maar in het juiste licht levert het toch een mooi plaatje op. Bedankt voor de foto, Haris! De Locinox bouwradio komt naar Durmersheim!

Stuur ons je foto's!

Wil je ook een leuke foto delen met je collega's in de branche? Scroll even door de foto's op je telefoon en stuur de mooiste en de leukste naar fencepost@fencingtimes.com. Het mogen er ook meer zijn, we hebben er nooit genoeg! De inzender van de mooiste of leukste foto wint iedere maand een Locinox radio voor de bouwplaats.



MORE THAN
STANDARD

HALSANG

www.halsang.com

Meer informatie?

Neem contact op met de officiële Halsang-dealer:

Vandeloo

kdorssers@wirefencing.nl | +31 (0) 77 387 33 34
Tjalkkade 17 | 5928 PZ | Venlo



vandeloo

FENCING • WIRE

ELKA Light ring

for series PARKING and TOLL

NEW

360° illumination for barrier housing

The transparent plastic ring with LED strips is integrated between the barrier housing and hood and evenly illuminated in all directions (red / green / blue or warm white selectable). The type of lighting (permanent / flashing) is freely configurable via the barrier controller MO 24. The visibility of the barrier system is significantly increased in darkness and in poor visibility conditions.

- ✓ LED-technology with low power consumption
- ✓ 360° illumination
- ✓ Multi-coloured light (red / green / blue or warm white selectable)
- ✓ LED strip degree of protection IP68
- ✓ Mounted ex works or available as retrofit kit
- ✓ Easy to install

ELKA

ELKA-Torantriebe GmbH u. Co. Betriebs KG, Dithmarscher Str.9, 25832 Tönning / Germany

✉ info@elka.eu 🌐 www.elka.eu ☎ + 49 (0) 4861 - 9690 - 0 📠 + 49 (0) 4861 - 9690 - 90

Ebbe und Flut breidt RVS-programma uit

Ebbe und Flut, een producent van Friesche hekwerktypes uit Sönnebüll, een plaatsje in Nordfriesland, heeft haar programma aan RVS-modellen uitgebreid. Er zijn nu zes verschillende modellen.

“**O**ns motto is sinds de oprichting ‘Doe het eens en voor altijd’,” zegt eigenaar en directeur Jan Christiansen. “We hechten veel waarde aan hoge kwaliteit. Maar voor sommige klanten is het niet genoeg, dat je de beste kunststof- of de beste aluminiumhekken levert. Daarom hebben we een paar jaar geleden onze Butendiek-poortserie van roestvrijstaal op de markt gebracht. Het bleek een groot succes, we verkopen veel meer poorten uit die serie als we hadden verwacht. Daarom hebben we de lijn in de afgelopen maanden met drie extra modellen uitgebreid.”



ROESTVRIJSTAAL

De Butendiek-poorten worden volledig van roestvrijstaal gemaakt. "We lassen de poort eerst uit RVS-profielen," zegt Christiansen. "En vervolgens wordt hij nog gepoedercoat. Verder zijn de scharnieren en de sloten natuurlijk ook van RVS, we gebruiken daar poortbeslag van Locinox voor. Bij elektrische poorten gebruiken we een speciale sturing, die we in de paal inbouwen. Een poort nog beter tegen de weersinvloeden beschermen gaat gewoon niet."

BUTENDIEK

De Butendiekserie bestaat nu uit zes draaipootmodellen. De eerste drie, die Ebbe und Flut in 2018 op de markt bracht, hebben alle verticale lamellen. Je kunt ze krijgen in Classic-Design, Kruis-Design en met een Friesche boog. Daar zijn nu twee modellen met een zogenaamde cassette-vulling bijgekomen. Die hebben onderin een vulling van cassettes uit omgezette plaat, met daarboven de typisch Friesche verticale lamellen. Tot slot is er nog een model met een extra opvallende Friesche boog, boven de standaard verticale lamellen.



SPECIFICATIES

Alle poorten in het Butendiekprogramma zijn er met afmetingen van 3 tot 5 meter doorgang en een hoogte van 1 tot 1,5 meter. "Naast de draaipoorten leveren we er natuurlijk looppoortjes en vaste hekwerkelementen bij," zegt Christiansen. "Dat doen we bij al onze poortseries. Zo kan de klant zijn erfdom met één en hetzelfde hekwerkmodel afsluiten. Verder zijn alle poorten behalve weersbestendig ook extra robuust, want alleen maar weersbestendig helpt natuurlijk niet als ze bij de eerste storm omwaaien." De poortpalen worden gemaakt uit kokerprofielen van 150 bij 150 millimeter. De vleugels in de serie worden gemaakt van verticale kokerprofielen van 100 bij 50 en horizontale kokerprofielen van 100 bij 40. De lamellenvulling bestaat uit kokerprofielen van 60 bij 20, de cassettes uit 2 millimeter dik plaatstaal.

KUSTKLIMAAT

"De Butendiekserie doet het vooral hier bij ons in de regio goed," zegt Christiansen. "En dan met name in de badplaats Sankt Peter-Ording en Waddeneilanden, waar de weersinvloeden soms echt agressief zijn. Dat heeft ons ook zeker geholpen bij de ontwikkeling. Maar ondertussen verkopen we de eerste poorten uit de lijn door heel Duitsland. Overal zijn klanten die gewoon premiumproducten willen. Die bedienen we met deze serie." ■



Meerdere
onderhoudsvrije
vullingen



Aluminium profielen in Siberisch lariks

Word onze partner!



Verschillende WPC vullingen



Heksystemen voor de voortuin



LED-verlichtingsystemen

PROFEX Kunststoffe GmbH • Rudolf-Diesel-Straße 18-20 • 31311 Uetze
Tel.: +49 51 73 / 98 36 55 • zaunbau@profex-gruppe.de

www.profex-gruppe.de

WHAT GOES UP DOESN'T GET OVER.



Atkore[™]
Razor Ribbon

Wereld-marktleider en oudste fabrikant (sinds 1979) van scheermesjesdraad. Van Natodraad en flatwrap tot snel inzetbare systemen: we hebben het allemaal.

Nu op de Europese markt met voorraad in het Verenigd Koninkrijk.

Neem voor meer informatie contact op met: Marc Lampaert m.lampaert@telenet.be



atkore.com/razorribbon

Capra maakt mobiel high-securityhekwerk geschikt voor videobewaking

Capra, een Duitse producent van mobiel veiligheidshekwerk, heeft het programma uitgebreid met hekwerkcomponenten met ingebouwde kabelkanalen. Ook levert het bedrijf nu een videomast met ingebouwde kabelbuis.

“Op de bouwplaatsen waar we ons Capra-hekwerk leveren, kwamen we in contact met Secontec,” zegt directeur Jurgen Schroyen. “Dat is een aanbieder van mobiele videobewaking voor bouwplaatsen en evenemententerreinen. Zij bleken veel last van sabotage te hebben. Daarop hebben we de blokken van ons mobiele hekwerk aangepast, zodat de kabels buiten bereik van indringers naar de videomasten gebracht kunnen worden. Met hen samen hebben we bovendien een videomast met geïntegreerde kabelvoering ontwikkeld.”



CAPRA

Capra-hekwerkelementen bestaan uit betonnen funderingsblokken, waar twee hekwerkpalen en een draadpaneel op gemonteerd zijn. De blokken hebben uitsparingen voor een heftruck, zodat ze gemakkelijk getransporteerd kunnen worden. "Capra is bedoeld voor de bouwplaatsen of evenemententerreinen waar een gewoon bouwhek niet genoeg veiligheid biedt," zegt Schroyen.

"Met Capra breng je de stabiliteit en veiligheid van een permanent hek naar de bouwplaats, zonder in te moeten boeten op de flexibiliteit en snelheid van een bouwhek. Als je een beetje geoefend bent en een heftruck met side-shift hebt, gaat de montage zelfs sneller dan bij een traditioneel bouwhek."

SECONTEC

Het programma van Secontec bestaat uit videocamera's, GSM-modules en een alarmcentrale. "Wie zijn terrein wil bewaken hoeft dan zelf geen beveiligers in te huren," zegt Schroyen. "Secontec zet één of meerdere videomasten neer op het terrein, waarvan de beelden via het LTE-netwerk naar de alarmcentrale gestuurd worden. Zodra de software beweging detecteert, krijgt een medewerker de beelden op zijn scherm en kan hij de politie bellen. Maar bij die beelden ging het dus regelmatig mis – indringers knipten vaak de kabels door. Natuurlijk werd dan meteen de politie gebeld, die dan meestal ook wel op tijd kwam, maar de videomast is kapot en moet omgeruild en gerepareerd worden."

IBOOM

"Daarom hebben we nu hekwerkelementen met een ingebouwde kabelgoot gemaakt," legt Schroyen uit. "Secontec kan de kabels nu door die kabelgoten naar de videomasten leiden. Daarnaast hebben we met hen samen de iBoom ontwikkeld. Dat is een extra robuuste videomast uit een kokerprofiel van 120 bij 120 millimeter, waardoor ook de kabels omhoog geleid worden. De iBoom staat op een Capra funderingsblok, dat in de hekwerklijn geïntegreerd kan worden. Zo kunnen de kabels rechtstreeks van de mast naar het hek en zijn nergens voor de indringers bereikbaar."

SAMENWERKING

Hekwerkers die een bouwplaats of evenemententerrein tijdelijk moeten afsluiten en bewaken, kunnen met Capra en Secontec een totaalpakket aan beveiliging bieden. "De combinatie van ons extra robuuste mobiele hekwerk met het detectie- en bewakingsprogramma van Secontec zorgen voor een beveiligingsklasse die niet onder doet voor die van permanent hekwerk," zegt Schroyen. "Aan de mechanische kant leveren we hekwerk in verschillende veiligheidsklassen, je kunt het krijgen met gevangenismatten of met Y-koppen en rollen scheermesjesdraad. Aan de elektronische hebben we een detectiesysteem en zorgt Secontec met de videobewaking dat indringers al ontdekt worden, nog voor ze langs het hek zijn. Ze kunnen die indringers zelfs vanuit de alarmcentrale toespreken. De twee programma's samen zorgen echt voor een compleet pakket." ■





Gate Safe start Safety by Design campagne

Gate Safe, een Britse organisatie die zich inzet voor veilige poorten, lanceert een nieuwe campagne die ervoor moet zorgen dat poorten al in de ontwerpfase veiliger worden: Gate Safety by Design.

"In de afgelopen 10 jaar zijn er veel meer ongelukken gebeurd met vallende poortvleugels dan met poorten waar de veiligheidsvoorzieningen ontbraken," zegt oprichter Richard Jackson. "Hoewel de noodzaak om veiligheidsmechanismen als fotocellen, lichtschermen of laserscanners en druklijsten in te bouwen een prioriteit blijft, willen we met deze campagne de aandacht vestigen op het belang van een veilig ontwerp, om het risico op een ongeval te beperken. We hebben recent een enquête gedaan. 84 procent van de installateurs gaf aan dat zij een onveilig ontwerp beschouwden als de meest voorkomende oorzaak van ongelukken met poorten in de afgelopen tien jaar."

Meer dan de helft van de respondenten (58 procent) op diezelfde enquête noemde het niet voorkomen van kleiner wordende scharniergaten en het ontbreken van vingerklembescherming als de meest voorkomende ontwerpfouten. Dit werd gevolgd door een gebrek aan bescherming tegen vallende poorten, meestal als gevolg van de montage van slechts twee in plaats van de vereiste drie scharnieren en het ontbreken van een valbeveiliging, of – in het geval van een schuifpoort – het ontbreken van geschikte geleidingspalen en eindstops.

"Een overweldigende meerderheid van de installateurs gaf aan dat meer dan de helft van alle poorten waar ze controles of onderhoud op uitvoeren een onveilig ontwerp hebben," zegt Jackson. "Als gevolg hiervan was 90 procent van de installateurs het erover eens dat er behoefte is aan een bewustwordingscampagne om iedereen in de toeleveringsketen te informeren over de essentiële rol die het ontwerp speelt bij het leveren van een veilige installatie, die aan de voorschriften voldoet."

De nieuwe Gate Safety by Design-campagne zal activiteiten bevatten om een breed scala aan professionals in de branche bewust te maken van het belang van een veilig ontwerp. Zo wil Gate Safe gaan lobbyen bij poortfabrikanten en een speciale Gate Safety by Design-gids ontwikkelen. *"We gaan ook een podcast opnemen over het belang van single point failure en informatiebladen maken voor installateurs,"* zegt Jackson. *"Het fundamentele principe van het maken van een veilige poort, is afhankelijk van het begrijpen van het belang om die poort vanaf het begin veilig te ontwerpen. We zien na meer dan 10 jaar lobbywerk dat het algemene bewustzijn over de noodzaak van fotocellen en druklijsten verbeterd is, maar tegelijk is duidelijk dat er niet alleen nog steeds een groot aantal onveilige poorten in het veld staan, maar ook dat er nog steeds nieuwe poorten geïnstalleerd worden die niet vanaf het begin veilig zijn ontworpen. De nieuwe campagne is erop gericht om poortveiligheid vanaf de ontwerpfase bovenaan de agenda te krijgen." ■*





The Old
Rectory

WKM 15.160

TIJDSBESPARENDE
PALENSTAMPER
VOOR HEKWERKERS

100% RADIOGRAFISCH TE BEDIENEN



wikam



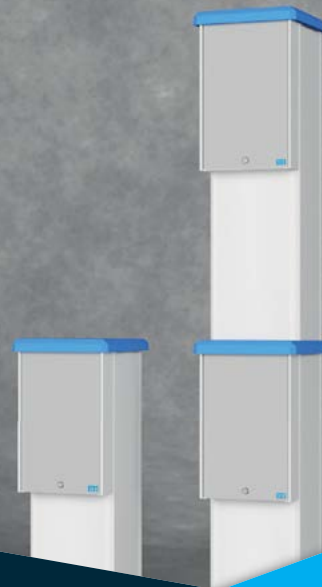
2000
kg



Wikam B.V. De Ronding 13, 8072 TB Nunspeet t (0341) 79 53 43 e info@wikam.nl i www.wikam.nl

ELKA housings

made of aluminium



NEW

Housings made of aluminium
PKW 1200-v2.0 and PKW/LKW 2400-v2.0

- ✓ Plenty of space for additional fittings
- ✓ Clear cable management
- ✓ Modular design

With the optional available intermediate cover, two PKW housings can be made into one PKW/LKW housing. (Upper part can be mounted in 90° steps)

- ✓ Optionale LED lighting
- ✓ Optional available in all RAL custom colors
- ✓ Convenient shipping

Up to six PKW housings or up to three PKW/LKW housings stackable on one EURO palette

ELKA

ELKA-Torantriebe GmbH u. Co. Betriebs KG, Dithmarscher Str.9, 25832 Tönning / Germany

✉ info@elka.eu 🌐 www.elka.eu ☎ +49 (0) 4861 - 9690 - 0 📠 +49 (0) 4861 - 9690 - 90

Scan for more information



Sonomuro maakt Floodgate-versie van Sonowall geluidswand

Sonomuro, een Belgische producent van geluidshekwerk uit Kontich, bij Antwerpen, heeft dit voorjaar een geluidshek op de markt gebracht dat ook ingezet kan worden in gebieden die overstromen. Het hek houdt geluid en indringers tegen, maar laat water door.



Michel Corbett



“We kwamen op het idee door een camping in Frankrijk,” zegt directeur Michel Corbett. “Die camping ligt op het Île de Ré, in het zuiden van Bretagne, langs de enige toegangsweg tot dat eiland. Als het eiland overstroomt, wat nog wel eens schijnt te gebeuren, mag die toegangsweg niet onder water staan, want dan kan het eiland niet geëvacueerd worden. De campingeigenaar mocht daarom van de lokale overheid geen volledig gesloten hek langs de weg zetten. Daarom hebben we een variant van onze Sonowall ontworpen, die water doorlaat.”

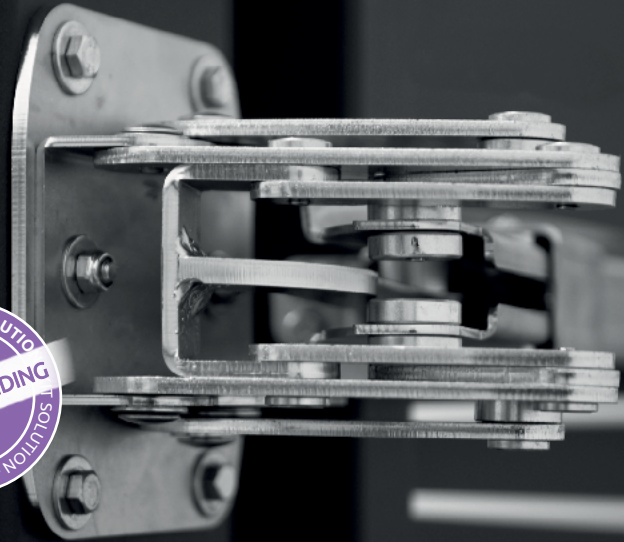
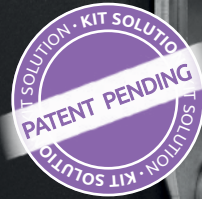
De Floodgate-variant van de Sonowall is net als de gewone Sonowall gemaakt van houten panelen met een akoestische binnenkern van gerecycled polyurethaan. Het bijzondere is echter, dat het onderste paneel met scharnieren aan het paneel erboven is bevestigd. Het wordt op zijn plaats gehouden door houten blokjes aan de binnenkant van het hek, die voorkomen dat het paneel



klappert in de wind. De blokjes breken weg, als de waterdruk van buiten te groot wordt. Om te zorgen dat het hek ook zijn functie als perimeterbeveiliging behoudt, is aan de buitenkant een draadpaneel gemonteerd, dat voorkomt dat de scharnierende panelen van buiten open geduwd worden.

“We dachten eerst dat de Floodgate een maatwerk-oplossing zou zijn, alleen voor dit project,” zegt Corbett. “Maar inmiddels hebben we opnieuw vraag. Het probleem van het Île de Ré speelt kennelijk op meer plaatsen, vooral weer bij campings. Ook in andere landen. Campings liggen vaak in het buitengebied, langs de kust of langs rivieren – daar waar de overstromingen zijn – en hebben tegelijk erg veel behoefte aan rust en stilte. De Sonowall Floodgate is voor hen een prachtige oplossing.” ■





NEW KIT BI-FOLDING 180° ACCESSORIES FOR GATES

www.facsrl.com    

DEFENCE LINE ONE BIS FOUR

VEILIGHEIDSCATEGORIE SR1 TOT SR4

GETEST EN GECERTIFICEERD VOLGENS LPBC LPS-1175

WIJ ZIJN JE PARTNER
VOOR HIGH SECURITY
HEKWERK

Bij onze systemen gaat het om constructies, die zelfs de meest agressieve aanvallen tot meer dan 10 minuten standhouden

WE HOLD THE LINE
www.tsk-weholdtheline.de



Cova breidt serie crash-geteste vouwpoorten uit

Cova Security Gates, een poortproducent uit het Engelse Crawley, een stadje ten Zuiden van London, heeft deze winter een grotere versie van zijn CSG 10640 speedgate op de markt gebracht. De poort is nu leverbaar met een doorgang tot 6 meter, terwijl hij nog steeds een 7,5 tons vrachtwagen die 40 mijl per uur rijdt tegenhoudt.

“**D**e 10640 XL was de volgende stap in onze serie crash rated speedgates,” zegt sales manager Mark Wood. “Die serie bestaat uit poorten die een truck met 30, 40 of 50 mijl per uur tegenhouden. Bij alle crash-geteste poorten was de maximale doorgangsbreedte tot nu toe 4,2 meter, maar dat is soms niet genoeg. Daarom hebben we nu ook een 6 meter-versie gebouwd en laten testen.”



CSG 10640 XL

De XL versie van de CSG 10640 is net als de andere poorten in de serie een vrijdragende vouwpoort met een enkele vleugel. Dat wil zeggen: letterlijk zijn het twee vleugels, maar ze scharnieren één kant op. Standaard is de poort 2,5 meter hoog. *"Hoger kan ook,"* zegt Wood. *"Maar lager niet. We hebben de 2,5 meter nodig om voertuigen te stoppen – en om te zorgen dat er geen grote brokstukken doordringen bij een eventuele aanval."* De poorten in de serie worden standaard geleverd met spijlenvulling, maar zijn ook leverbaar met extra staal- of plaatvulling. *"Je kunt er eigenlijk ieder type vulling bij kiezen, zolang het gewicht niet boven een bepaald maximum komt. Voor de crash rating maakt dat niet uit. Ook verschillende overklimbeveiligingen als puntenkammen of doorgestoken spijlen zijn mogelijk."*

VEHICLE MITIGATION

De voertuigwerende classificatie van de speedgates wordt bereikt met singelbanden, die in een speciale kast uit plaatsstaal over de hele breedte van de vleugel worden gespannen. *"Ik kan je niet vertellen welk materiaal we daarvoor gebruiken,"* zegt Wood. *"Dat is bedrijfsgeheim. Maar je kunt het zien als de spanbanden op een vrachtauto. Als de poort gesloten is, staan de banden strak over de breedte van de toegang en zorgen ze, dat een voertuig niet door de poort kan breken. De banden zijn zo sterk, dat je – in tegenstelling tot wat je zou verwachten bij zo'n zware poort – maar een minimale fundering van 280 millimeter nodig hebt om de poort te installeren. Dat is vooral in binnensteden handig, waar veel leidingen in de grond zitten."*





AANDRIJVING

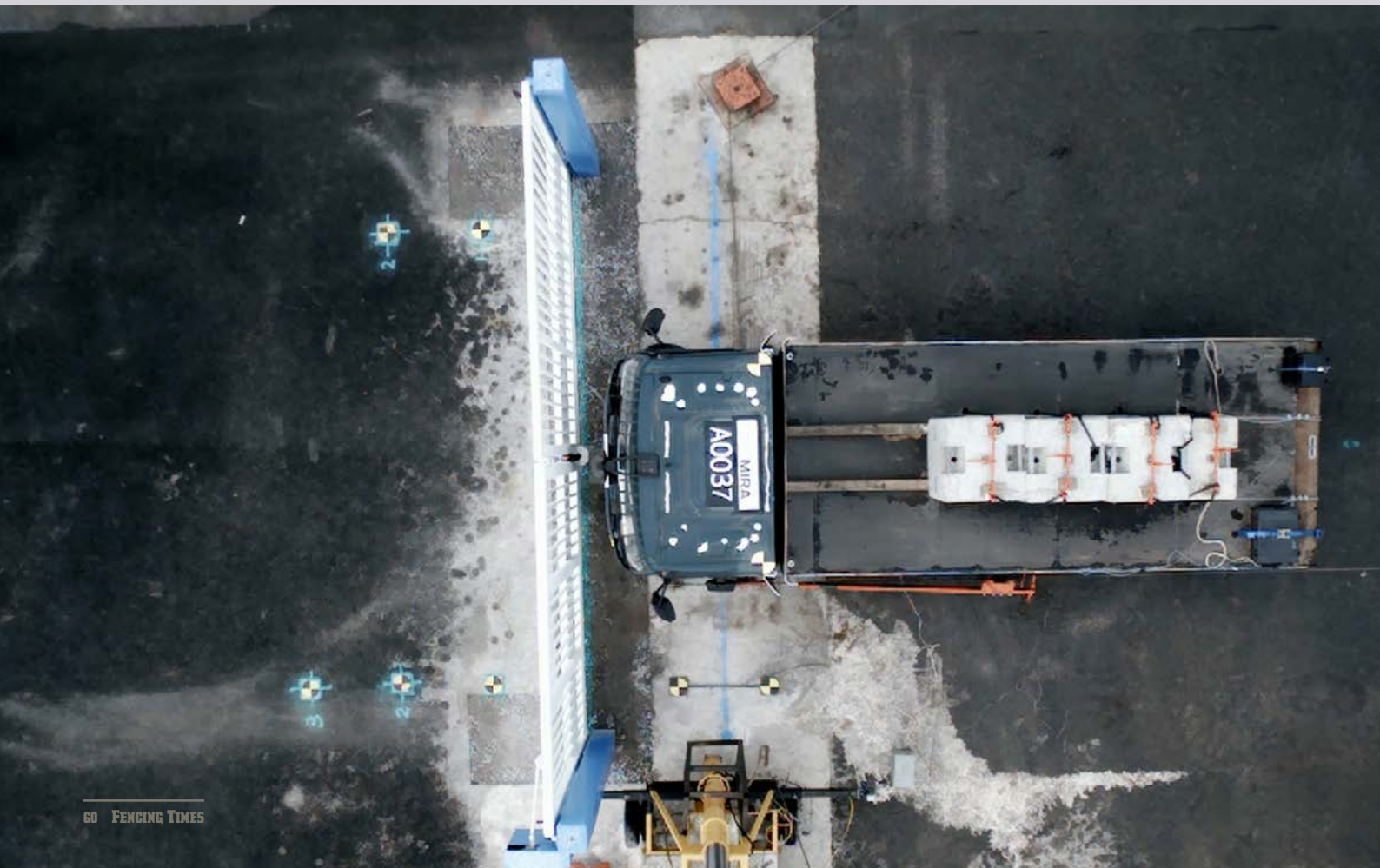
De speedgates worden aangedreven met een hydraulische, door Cova Security Gates zelf ontwikkelde motor. Die wordt op de scharnierpaal gemonteerd en opent de eerste vleugel. Een tandwiel en een tandheugel zorgen dat de tweede vleugel mee vouwt met de eerste. Ook het systeem van singelbanden wordt hydraulisch vergrendeld. Na het sluiten van de poort schuift een zware pin op de sluitpaal door aan de singelbanden gemonteerde ogen. Zowel de aandrijving als het beslag van de poort zijn gebouwd op 100 procent inschakelduur. Er wordt een handpomp meegeleverd om de poort in geval van stroomuitval met de hand te kunnen openen of sluiten.

SECURITY RATING B3 EN C5

Naast de weren van vijandige voertuigen kunnen de vouwpoorten in de serie ook geschikt gemaakt worden om personen met kwade intenties tegen te houden. *“We heten niet voor niets Cova Security Gates,”* zegt Wood, daarbij nadruk leggend op het woord security. *“De poorten zijn veilig in alle opzichten. Als we upgrades toevoegen, zoals extra sterke gevangensmatten als vulling, halen we Security Rating B3 of – met nog meer upgrades – zelfs C5 volgens de LPS 1175-norm. B3 betekent dat we inbrekers met handgereedschap als klauwhamers, accuboren en betonscharen tenminste 3 minuten tegenhouden. C5 betekent dat die inbrekers een grotere betonschaar of een koevoet of een schaarkrik kunnen gebruiken en nog dan zelfs 5 minuten tegengehouden worden. De 4,2 meter-versies in de serie zijn al gecertificeerd.”*

CRASH TEST

De nieuwe 10640 XL werd getest door test- en certificeringsbedrijf Mira, dat op een oude luchtmachtbasis van de RAF bij Birmingham over een groot testterrein beschikt. Daar reed een 7,5 tons truck met 40 mijl (64 kilometer) per uur frontaal tegen de poort. De poort bestond de test, de vrachtwagen stond nog buiten. “De penetratiewaarde – hoe ver het laadgedeelte van de vrachtwagen zich na de crash over de hekwerklijn bevindt – was 2,4 of 2,8 meter, afhankelijk van of je het meet via de specificaties uit de PAS 68-norm of via IWA 14-1. Voor beide normen was dat genoeg om voor de test te slagen. Daarmee kunnen we nu de klanten die een voertuigwerende toegangspoort nodig hebben, zoals datacenters, militaire bases of ook politiebureaus een grotere doorgangsopening bieden.” ■



SLIMME PALEN MET RITS EN KLIK-POORTEN

We zitten altijd klarr voor vragen,
offertes of samenwerkingen.

indicatieve prijsniveaus (incl. paaltjes)

Noisecare Reflect Alu[®] € 50 ex. vat. /m²

Noisecare Reflect WPC[®] € 60 ex. vat. /m²

Noisecare Absorb Steel[®] € 80 ex. vat. /m²





FAC presenteert kit voor 180 graden vouwpoort

FAC, een Italiaanse producent van poortonderdelen, heeft dit voorjaar een kit op de markt gebracht waarmee vouwpoorten 180 graden geopend kunnen worden. Met de Bi-Folding 180-kit hebben klanten voortaan nog meer vrije ruimte tot hun beschikking, dan met een standaard vouwpoort.

“Vouwpoorten hebben als groot voordeel dat ze weinig ruimte innemen,” zegt CEO Maria De Marchi. “Maar tot nu toe was de openingshoek van de vleugels begrensd tot 90 graden. Daarom brengen we nu een Bi-Folding kit op de markt die de vleugels 180 graden opent. Zo wordt de vrije doorgang van de poort naar de zijkant uitgebreid en kunnen hekkwerkers de poort nog flexibeler aanpassen aan de situatie bij de klant.”

BI-FOLDING SERIE

De nieuwe 180 graden-kit is de derde kit in de FAC's Bi-Folding serie. Naast de standaard-versie, die inzetbaar is voor dubbele poorten tot 10 meter doorgang, ontwikkelde FAC vorige zomer ook een Heavy Duty-versie die poorten tot 16 meter doorgang opent. Alle kits in de serie zijn vrijdragend en werken puur mechanisch. Het is een systeem van duw- en trekstangen, dat op een uitgekiende manier de tweede vleugel met de eerste laat mee-bewegen. “Je kunt op de eerste vleugel een draai-poortaanrijving monteren,” zegt De Marchi. “Het systeem laat de binnenvleugel automatisch als het ware tegen de buitenvleugel aan scharnieren.”



KITS

FAC levert alle onderdelen die je nodig hebt om een vouwpoort te maken, samen in één kit. Die bevat bevestigingen aan de poortpaal en de vleugel, aluminium scharnieren tussen de binnen- en buitenvleugel en tussen de buitenvleugel en de poortpaal, het eigenlijke vouwsysteem en een beschermende behuizing. *“De poortbouwer hoeft alleen de doorgangsbreedte op te geven, die hij nodig heeft,”* zegt De Marchi. *“Wij zorgen vervolgens dat alle onderdelen op elkaar zijn afgestemd. De kits worden geleverd met duidelijke tekeningen en tabellen, zodat je precies weet welk onderdeel je op welke plaats op de vleugel of op de paal moet monteren. Het is heel makkelijk, iedere poortbouwer die draaiportalen kan maken, kan met deze kits ook vouwportalen maken.”*

BI-FOLDING 180

“Om het ontwerp van ons vouwsysteem dusdanig aan te passen, dat de vleugels 180 graden kunnen openen, was een hele uitdaging voor onze ingenieurs,” zegt De Marchi. *“Maar het is ze gelukt: de nieuwe verbinding tussen poortpaal en buitenvleugel maakt het mogelijk om de eerste vleugel 180 graden te draaien. Beide vleugels verdwijnen zo uit de doorgang en maken het mogelijk om de volledige breedte tussen de poortpalen te gebruiken als doorgangsbreedte. De poort draait ook heel soepel. We zijn er echt trots op.”* De Bi-Folding 180 kits zijn verkrijgbaar voor enkele draaiportalen tot 4 meter: twee vleugels van 2 meter, dus met twee sets kun je dubbele portalen maken van in totaal 8 meter. De kits zijn universeel voor zowel links- als rechtsdraaiende portalen en ze kunnen zowel aan poortpalen als aan gemetselde pilaren worden bevestigd. Ze zijn sinds dit voorjaar leverbaar. ■





**De Gas Powered Post Driver van Fast Fencing Systems.
De benzinerammer die het altijd doet.**



FAST FENCING SYSTEMS BV
WWW.FASTFENCINGSYSTEMS.COM
BEL ROGER: +31 6 50292988
OF ARNO: +31 6 52330914

UNICITY

- by Dirickx



LEXIE
DECORATIEVE
STAALPLATEN
ORIGINEEL

DIRICKX
RELINGEN
STIJLVOLLE BEVEILIGING

ALLIX®
POORTEN
HARMONIE !

SPIJLENHEKWERK
MYMIX EXALT
CREATIVITEIT

DIRICKX heeft de oplossing voor al uw stedelijke projecten.



+33 (0)2 43 09 38 38
contact@dirickx.com
www.dirickx.fr

DIRICKX
afsluitingen - poorten



Le Bas Rocher
53800 Congrier
FRANCE

Qualis geeft poorten extra functies met camera's

Qualis, een Franse poort- en hekwerkproducent uit Breuillet, een plaatsje ten Zuiden van Parijs, rust zijn poorten vanaf dit voorjaar naar wens uit met slimme camera's. Die kunnen zowel obstakels als indringers detecteren en maken een poort daarmee in twee opzichten veiliger.

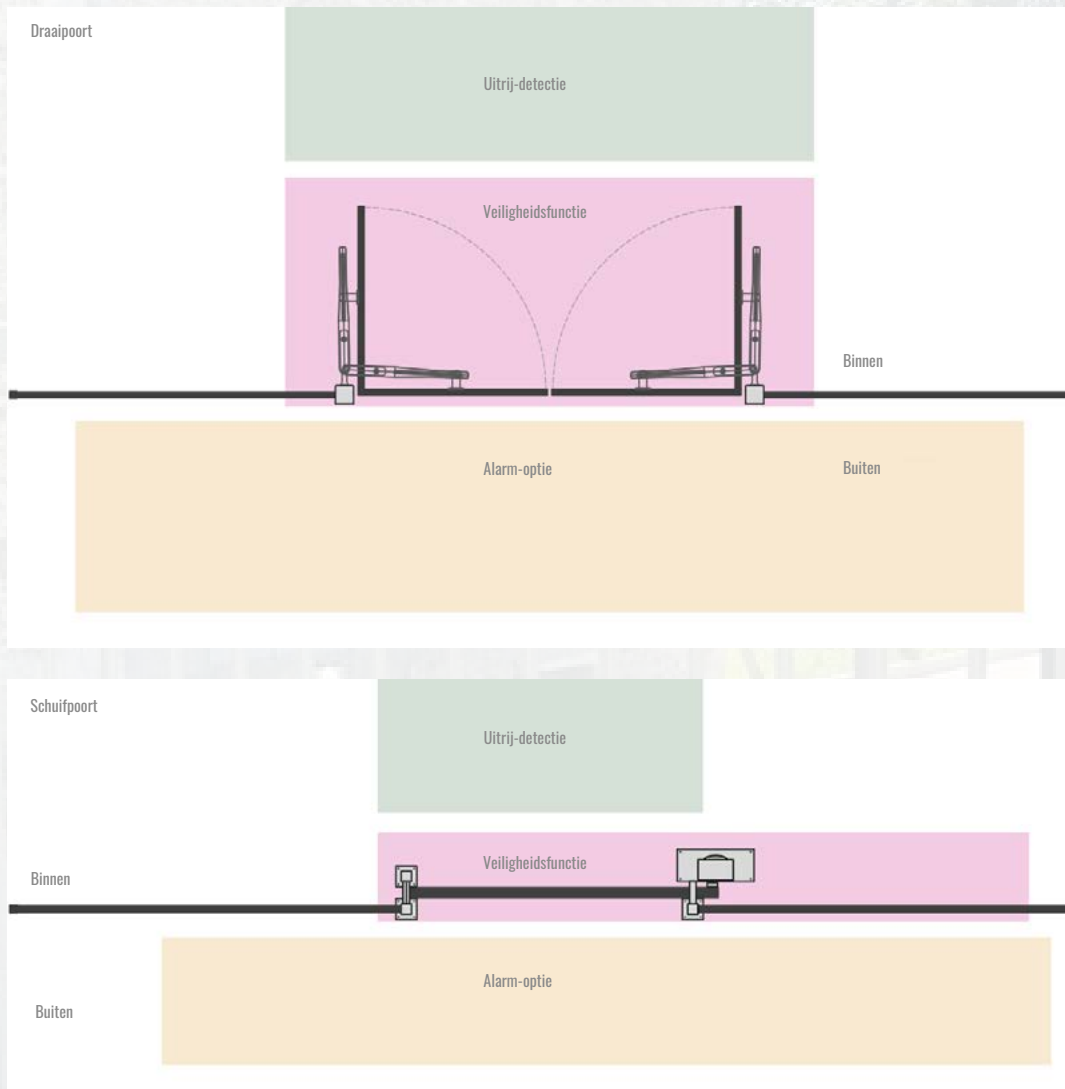


“Als hekwerkers een poort met elektrische aandrijving bestellen,” zegt directeur en eigenaar Guillaume Saily, “dan leveren we die poort plug-and-play, met de aandrijving, toegangscontrole en alle veiligheidsaccessoires al voorgeïnstalleerd. We noemen dat ons MIA-concept, wat staat voor Motorisations Intégrées en Atelier. Maar de techniek gaat vooruit en we hadden het idee dat we de meer functies aan onze poorten konden toevoegen. Daarom rusten we de poorten nu uit met camera's. We noemen het MIA 3.0.”

VEILIG

De basisfunctionaliteit van de camera's is een veiligheidsfunctie. De software die de beelden van de camera's analyseert kan obstakels herkennen en voorkomt daarmee elk contact met een bewegende poortvleugel. “Of het nu gaat om een persoon of een voertuig,” legt Saily uit, “de vleugel stopt onmiddellijk als de camera ziet dat er zich iets of iemand bevindt in de vooraf gedefinieerde zones. Dat is een groot voordeel ten opzichte van veiligheidscontactlijsten, die eerst contact moeten maken met het obstakel, om het te kunnen detecteren. De camera's bewaken behalve de doorgang ook de terugloopzone, dus je hoeft die niet apart te beveiligen met een hek of contactlijsten op de achterkant van de vleugel. We elimineren met de camera's het risico op beknelling of afsnijding volledig, zonder fysiek contact.”





WAAKZAAM

De tweede functie van MIA 3.0 is optioneel en maakt van de poort een eerste beveiligingselement van het terrein. *“De software achter de camera’s analyseert voortdurend de omgeving van de poort en signaleert menselijke aanwezigheid,”* zegt Saily. *“Dat geeft allerlei verschillende mogelijkheden. We kunnen een stil alarm laten afgaan, dat bewakers of de politie informeert. Die bewakers kunnen de beelden van de camera oproepen en meteen zien wat er aan de hand is. Was het een inbreker? Of alleen de postbode, die de brievenbus niet kon vinden? We kunnen ook een akoestisch signaal op de poort laten afgaan, of een knipperlicht, zodat de indringer weet dat hij gesignaleerd is. Of een email naar de eigenaar van de poort sturen. Iedere poort heeft daarbij een uniek nummer. Op een terrein met meerdere toegangen weet de bewakingspost onmiddellijk welke poort wordt benaderd.”*

UITRIJLUS

De camera’s op de poort maken nog een derde functie mogelijk: die van de uitrijlus. *“We kunnen de aanwezigheidsdetectie natuurlijk ook in het voordeel van de klant gebruiken,”* zegt Saily, *“en er uitrijdende voertuigen mee detecteren. Vroeger had je daar een inductie-lus voor nodig. Daar moest het asfalt voor open gesneden worden, of straatwerk voor worden verwijderd. Straatwerk dat bovendien kan verzakken, als er teveel vrachtwagens overheen rijden, waarna de lus niet meer werkt. Voor een camera maakt dat allemaal niet uit. Die kun je veel sneller en makkelijker monteren en bovendien valt hij niet voor de gek te houden met een metalen strip. Bij de MIA 3.0 poorten kun je in de in de sturing een tijdschema programmeren, zodat de poort alleen op bepaalde tijden opent, als hij iemand detecteert.”*



INSTALLATIE

De MIA 3.0-poorten kunnen onafhankelijk of in een bedrijfsnetwerk functioneren. "We kunnen de poorten aansluiten op het netwerk van de klant," zegt Saily. "Dat heeft tot voordeel dat de videobeelden makkelijk en snel naar de bewakerslodge gestreamt kunnen worden, bijvoorbeeld. Maar als er geen netwerk in de buurt is, kan de poort ook autonoom werken. Een GSM-module verstuurt dan de alarmsignalen via het mobiele netwerk. Het voordeel is dan dat je behalve stroom, geen enkele kabel naar het gebouw moet leggen." Net als bij de MIA-poorten worden ook de 3.0-poorten plug-and-play geleverd. "We monteren de camera's al in de fabriek en we programmeren de zones. De hekwerker of de gebruiker kan de zones ter plaatse nog fine-tunen, maar meestal hoeft dat niet."

GECERTIFICEERD

"Voorlopig bieden we de camera's aan als extra optie, naast de bestaande fotocellen en veiligheidslijsten," zegt Saily. "Maar we zijn bezig om een poort, die met camera's is uitgerust, gecertificeerd te krijgen volgens EN 13241. We werken daarvoor samen met een onafhankelijk keuringsinstituut. Ik heb goede hoop, dat het gaat lukken, want het systeem is veel veiliger." Saily stelde de nieuwe poorten aan zijn klanten voor tijdens een open dag op 15 juni. "En we komen er natuurlijk ook mee naar de Paysalia in Lyon, in december. Met een beetje geluk is tegen die tijd ook de certificering rond." Zowel de draai- als de schuifpoorten uit het Qualis-programma kunnen als MIA 3.0-poort geleverd worden. ■





Penny Pie Park

Alpha Rail, een Engels hekwerkbedrijf uit Huthwaite, tussen Nottingham en Sheffield in de Midlands, maakte voor het Penny Pie Park in Dodworth een 800 meter lang decoratief spijlenhek, inclusief twee hoge toegangsbogen. *“De klant, Barnsley Metropolitan Borough Council, wilde meer wandelverkeer door het park leiden,”* zegt projectleider Gavin Thorne. *“Daarom werd het park opgeknapt en werd een nieuwe weg aangelegd, die het park in tweeën deelt. Wij werden door de hoofdaannemer gevraagd, om het hekwerk voor onze rekening te nemen.”*

De landschapsarchitect had uitgetekend, hoe het hek er ongeveer uit moest komen te zien. *“Maar die tekeningen konden we niet voor de productie gebruiken,”* gaat Thorne verder. *“We hebben die tekeningen als basis genomen en zijn vervolgens op het project gaan kijken waar het hek precies moest komen te staan. We hebben alle glooiingen in het terrein en alle bochten heel precies in kaart gebracht en toen onze eigen tekeningen gemaakt. Toen die goedgekeurd werden, zijn we met de productie begonnen. We hebben alle 800 meter zelf gemaakt – daar zijn we op ingericht. Eerst alle stalen onderdelen op maat zagen en buigen en vervolgens lassen. Ook het uitsnijden van de letters Penny Pie Park hebben we zelf gedaan, met de laser.”*

Na het lassen kon al het materiaal naar de verzinkerij en coaterij en kon de montage beginnen. Die werd gedaan door een onderaannemer. *“We hebben vier onderaannemers waar we al jaren heel plezierig mee samenwerken,”* zegt Thorne. *“Zij hebben het precies zoals de architect wilde in de grond gezet.”*

Al met al nam het hele project ongeveer 5 maanden in beslag. *“Het was één van onze favoriete projecten van de laatste tijd,”* zegt Thorne. *“Zowel de hoofdaannemer als de eindklant waren zeer tevreden. We hadden het ook ingediend bij de Fencing Awards van de Association of Fencing Industry (AFI) in de vorige zomer. We waren finalisten in de awards en hoewel we niet wonnen, is het hele team erg trots dat we allemaal betrokken zijn geweest bij het creëren van dit prachtige project.”* ■





Gavin Thorne




Alpha Rail

De naam Alpha Rail werd bedacht door de oorspronkelijke oprichters in 1985. Het Rail gedeelte komt van 'railing', het Engelse woord voor leunhek (en vaak ook spijlenhekken in het algemeen). De naam is soms verwarrend, omdat sommige mensen denken dat het bedrijf actief is in de spoorwegindustrie en dan treinrails aanvraagt.

Locatie:	Huthwaite
Eigenaars:	Phil Ball, Mark Sipson & Dean Briggs (sinds 2001)
Opgericht:	1985
Opgericht door:	David Moores & Mick Page
Aantal medewerkers:	46
Ploegen op de weg:	4 onderaannemers met samen ongeveer 15 monteurs
Actief:	In heel Groot Brittanië

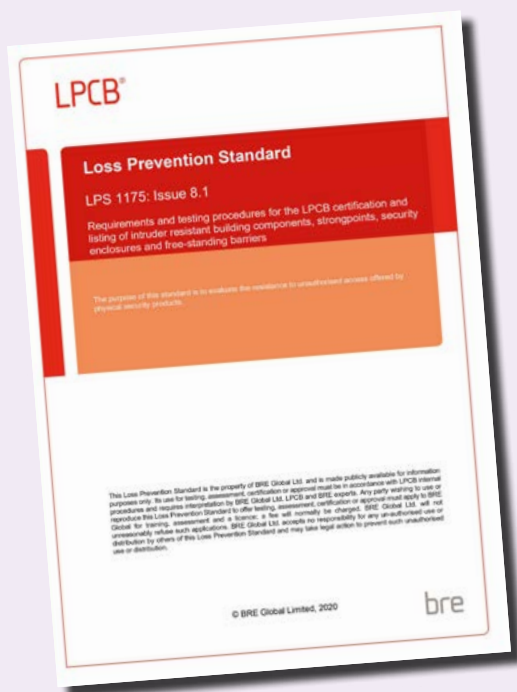




Dus wat is nou die
LPS 1175
precies?

*Alles wat je moet weten
over de LPS 1175-norm*

We komen in de Europese hekwerkbranche steeds vaker hekken en poorten tegen die gecertificeerd zijn volgens de LPS 1175-standaard. Of de vraag daarnaar, in bestekken. Er wordt dan gevraagd naar hekwerk met een Security Rating volgens LPS 1175. Maar wat is die LPS 1175 precies? En wat betekenen die Security Ratings? We wilden weten hoe het precies zit en belden met het Building Research Establishment (BRE), de uitgever van de standaard.



SECURITY RATINGS

We vallen meteen met de deur in huis: wat zegt een Security Rating? “De Security Ratings die je nu in de markt tegenkomt, zijn de Ratings uit Issue 7 en Issue 8 van de standaard”, zegt Richard Flint, Technical and Commercial Lead for Physical Security bij BRE, en al 20 jaar eindredacteur van de LPS 1175. “Issue 8 is de actuele versie uit 2019 en de opvolger van Issue 7, maar omdat we heel veel hekwerktypes volgens Issue 7 gecertificeerd hebben, kom je die ook nog vaak tegen. Waar het op neerkomt is dat een hek een hogere Security Rating krijgt, naarmate het een inbreker langer tegenhoudt en naarmate die inbreker effectiever gereedschap bij zich heeft. In Issue 7 hadden we acht klassen, van SR1 tot SR8, in Issue 8 gebruiken we een tabel die gaat van SR A1 tot SR H20.”

1) Issue = uitgave

TOOLKITS

“Om het gereedschap, dat een inbreker bij zich heeft, naar zwaarte en impact te kunnen meten, hebben we het ingedeeld in verschillende toolkits,” gaat Flint verder. “De lichtste is Toolkit A en bevat gereedschap als messen en schroevendraaiers. De zwaarste is Toolkit H, die bevat snijbranders, een kettingzaag voor beton en een hydraulische spreider. Al het gereedschap in de norm is handgereedschap, dat een inbreker kan dragen. Voor een ander soort aanval, zoals met een voertuig, kun je een object beter met pollers en road blockers beveiligen, die gecertificeerd zijn volgens IWA 14-1, PAS 68 of ASTM F2656.”

Issue 8

20 MINUTEN	A20	B20	C20	D20	E20	F20	G20	H20
15 MINUTEN	A15	B15	C15	D15	E15	F15	G15	H15
10 MINUTEN	A10	B10	C10	D10	E10	F10	G10	H10
5 MINUTEN	A5	B5	C5	D5	E5	F5	G5	H5
3 MINUTEN	A3	B3	C3	D3	E3	F3	G3	H3
1 MINUUT	A1	B1	C1	D1	E1	F1	G1	H1
VERTRAGING / TOOLKIT	A	B	C	D	E	F	G	H



Richard Flint

Issue 7

SECURITY RATING	GEREEDSCHAP EN TIJDSDUUR
1	TOOLKIT A, 1 MINUUT
2	TOOLKIT B, 3 MINUTEN
3	TOOLKIT C, 5 MINUTEN
4	TOOLKIT D, 10 MINUTEN
5	TOOLKIT D+, 10 MINUTEN
6	TOOLKIT E, 10 MINUTEN
7	TOOLKIT F, 10 MINUTEN
8	TOOLKIT G, 20 MINUTEN

BRE, LPS en LPCB

Voor degenen die verward raken door de afkortingen: BRE staat voor Building Research Establishment³⁾. Er zijn talloze Loss Prevention Standards (LPS) die worden opgesteld om ervoor te zorgen dat een product of dienst voldoet aan de behoeften van gebruikers. Alle Loss Prevention Standards zijn eigendom van BRE Global en LPS 1175 is slechts één van deze standaarden. De LPCB is de Loss Prevention Certification Board, de certificeringsinstantie.

3) De Building Research Establishment (BRE) is een Brits centrum voor bouwwetenschappen, eigendom van de non-profitorganisatie de BRE Trust. Het is een voormalig nationaal laboratorium van de Britse regering, dat in 1997 werd geprivatiseerd. BRE biedt onderzoek, advies, training, testen, certificering en normen voor zowel publieke als private organisaties in het Verenigd Koninkrijk en daarbuiten. Het hoofdkantoor is gevestigd in Watford, bij Londen en er zijn regionale kantoren in Groot-Brittannië, de VS, India, het Midden-Oosten en China.

TOEPASSING

Waar is deze norm dan precies voor bedoeld? "LPS 1175 focust op de dreiging van gewelddadig binnendringen door personen," legt Flint uit. "Waarbij gebruik wordt gemaakt van handgereedschap en waarbij het niet uit maakt hoeveel lawaai, rook of andere signalen het gebruik van dat gereedschap maakt. Nu de standaard wereldwijd steeds meer wordt erkend en gewaardeerd, zien we dat LPS 1175 gecertificeerde producten een vereiste zijn geworden in de bestekken voor projecten in tal van sectoren, waaronder de detailhandel, het onderwijs, de gezondheidszorg, de productiesector en de publieke sector. Van datacenters tot scholen en monumentale gebouwen, LPS 1175 gecertificeerde hekken en poorten worden steeds vaker gebruikt in situaties en locaties waar indringers zich weinig aantrekken van het geluid dat ze maken tijdens hun pogingen om ongeautoriseerde toegang te krijgen tot goederen, eigendommen en mensen."

AFWEGING

"De standaard is zodanig ontworpen dat het voor opdrachtgevers makkelijker wordt om besluiten te nemen," gaat Flint verder. "Binnen de standaard zijn er verschillende classificaties, die samenhangen met het beveiligingsniveau van de gecertificeerde producten, systemen of oplossingen. Producten die gecertificeerd zijn volgens LPS 1175 zijn geschikt voor omgevingen waarin een inbreker bereid is om maximaal één minuut te spenderen met gemakkelijk te verbergen handgereedschap (Security Rating A1) tot langdurige professionele aanvallen van 20 minuten met een breed scala aan handmatige, elektrische en thermische aanvalsgereedschappen (Security Rating H20). De norm en de bijbehorende classificaties helpen bestekschrijvers, eigenaren van gebouwen, verzekeraars en eindgebruikers om beter geïnformeerde beslissingen te nemen over de producten die worden gebruikt en over hoe die zullen presteren."

OPEN ACCESS

Een groot voordeel van de Loss Prevention Standards is volgens Flint, dat ze 'Open Access' zijn. "Dat is ook meteen een groot verschil met de normen van het CEN² en al haar nationale dochters," zegt hij. "Als jij in Duitsland wilt weten wat er in een DIN-Norm staat, dan moet je die norm eerst kopen bij een speciale uitgeverij. De LPS 1175 staat gewoon online in het Red Book van de BRE. Iedereen kan hem opzoeken: de klant, die zijn object wil beschermen, maar ook de fabrikant, die een hek wil produceren dat aan de norm voldoet. En verder publiceren we ook een lijst van de producten die door de test gekomen zijn en een certificering hebben. Zo kunnen opdrachtgevers gemakkelijk een product zoeken bij de Security Rating die ze nodig hebben."

2) CEN staat voor Comité Européen de Normalisation. Het CEN is de uitgever van de Europese Normen (EN) en de overkoepelende Europese organisatie waar de normeringsinstituten van de Europese landen als het DIN (Deutsche Industrie Norm), de Afnor (Association française de normalisation), de NEN (Nederlandse Norm) en het BSI (British Standard Institution) onder vallen.



A person wearing a dark jacket and a helmet with a visor is working on a green metal grid. The person's hands are visible, wearing black gloves. The background is a bright, slightly blurred green grid.

LPS 1175 Geschiedenis

De LPS 1175 werd voor het eerst gepubliceerd in het begin van de jaren negentig. De Loss Prevention Council en het Loss Prevention Certification Board waren destijds eigendom van de Association of British Insurers. Britse verzekeraars verzochten om een norm waarmee ze konden voorschrijven volgens welke specificaties een pand of een object beveiligd zou moeten worden.

Issue 3 van LPS 1175 werd gepubliceerd in december 1994. PAS24 (de Britse norm voor residentiële deuren en ramen) was toen nog niet gepubliceerd. EN 1627 werd in 1999 als ontwerp voor een ontwikkelingsnorm gepubliceerd en werd pas in 2011 opnieuw gepubliceerd als volledige Europese norm.

In de jaren negentig werd LPS 1175 vooral gebruikt om draaideuren, rolluiken en rolhekken te certificeren. Hoewel het toepassingsgebied van de norm ook toen al breed georiënteerd was, bevatte het geen perimeterproducten. Die kwamen pas bij de publicatie van Issue 6 in zicht, in mei 2007.

Bij de invoering van Issue 6 werd LPS 1175 een van de eerste internationaal erkende normen voor beveiliging tegen inbraak, die het specificeren van vertragsmaatregelen in verschillende lagen van de beveiliging ondersteunde. Daaronder perimeterbeveiligingsmaatregelen, gevels, secundaire bescherming van gevels, compartimentering binnen gebouwen tot aan kamers en kasten aan toe.

LPS 1175 bevatte zes Security Ratings (SR1 tot en met SR6) in de uitgaves tot en met Issue 5. Met Issue 6 werd het classificatiesysteem uitgebreid tot acht Security Ratings. In Issue 7 bleef het grotendeels ongewijzigd, maar met de komst van Issue 8 ging het Rating-systeem op de schop.

Er kwam een nieuw classificatiesysteem in matrixstijl. Er zijn nog steeds acht dreigingsniveaus, oplopend naarmate indringers bereid zijn en de know-how hebben om te investeren in beter en zwaarder gereedschap. Maar de gereedschapskisten werden aangepast aan de steeds betere kwaliteit van accu- en benzinegereedschap. Bij de hoogste Ratings werd het aantal actieve aanvallers verhoogd tot twee en de minimale vertragingstijd werd gewijzigd.



VERTROUWEN

“Maar het grootste succes heeft de norm natuurlijk te danken aan de manier, waarop we testen,” gaat Flint verder. “Meer dan 95 procent van de producten haalt niet de vertraging die de fabrikanten in eerste instantie wilden bereiken, tijdens een test. We testen dan ook echt robuust. Zowel met bruto geweld, als ook met een wetenschappelijke benadering, waarbij ieder gebruikt materiaal op zijn eigenschappen wordt beoordeeld. En het blijft niet bij testen alleen. Als we certificeren, beoordelen we ook het productieproces en doen we regelmatig audits om te controleren of producten blijven voldoen aan de prestatienormen waarvoor ze gecertificeerd zijn. De certificaten zelf zijn dan ook heel uitgebreid. Ze specificeren precies onder welke omstandigheden en in welke configuratie het product moet worden geproduceerd en ingezet, om de toegekende Security Rating te halen. Al dat bij elkaar geeft enorm veel vertrouwen bij bestekschrijvers en iedereen die verder nog bij de beveiliging van een object betrokken is.”

ONAFHANKELIJK

“Wat daarbij ook helpt,” voegt Flint nog toe, “is dat we onafhankelijk zijn. LPS 1175 werd voor het eerst uitgegeven in de jaren negentig. De LPC was toen eigendom van de Association of British Insurers (Branchevereniging van Britse Verzekeraars). De norm werd ontwikkeld op verzoek van Britse verzekeraars, zodat die konden voorschrijven volgens welke specificaties een pand of een object beveiligd zou moeten worden om een verzekering te laten dekken. Het is een volledig particuliere norm, de BRE heeft niets met het CEN of het BSI te maken. We zijn nu eigendom van de BRE group. De BRE group is op zijn beurt eigendom van de BRE Trust, een organisatie zonder winstoogmerk die wil bouwen aan een beter milieu. We doen dat door ‘wetenschappelijk onderbouwde oplossingen te ontwikkelen voor uitdagingen in bebouwd gebied.’ Eén van die uitdagingen is veiligheid en met LPS 1175 zorgen we voor extra veiligheid.”

INTERNATIONAAL

De BRE Group heeft toevallig haar basis in Engeland, maar Flint benadrukt dat de LPS 1175 geen Engelse norm is. “Iedereen van over de hele wereld kan producten door ons laten testen. Je kunt het materiaal in een vrachtwagen pakken en naar ons toekomen, maar andersom kan ook. Dan komen wij met een gereedschapskist en een stopwatch naar jou. Als onze test-teams op reis gaan, proberen we dat altijd zo efficiënt mogelijk te plannen en daar de klant niet voor op extra kosten te jagen. De norm wordt ondertussen ook over de hele wereld gebruikt. Of het nu om een datacenter in Californië gaat of een olieraffinaderij in het Midden Oosten, je komt hem overal tegen.” ■



D&D Technologies®

De meestvertrouwde poortgrendels, sloten en scharnieren ter wereld



LokkLatch® Deluxe



LokkLatch® Plus



Klinken voor privacy en veiligheidspoorten die van twee kanten dichtklikken. Gemaakt van polymeer met industrie-kwaliteit en roestvrij staal. Zeer flexibel instelbaar. Roest niet, verzakt niet, vervormt niet, vlekt niet.



TrueClose® Regular



TrueClose® HD



Zelfsluitende scharnieren voor houten of kunststoffen poorten. Makkelijk te installeren en in te stellen. Ook de sluitsnelheid. Geschikt voor toepassingen met veel verkeer en kindveilig.



Nu beschikbaar. Neem contact op met ons team

UK +44 (0) 1342 327280

NL +31 (0) 30 291 98 47

enquiries@ddtechglobal.co.uk

www.ddtech.com

Garantievoorwaarden variëren afhankelijk van de toepassing van de poort en het gebruik. De volledige garantiedetails staan op de D&D website.

Ontvang een **gratis** poorthandle bij je eerste order*

* Referentie FT23



Drones: een vloek of een zegen?



raijmond@fencingtimes.com

Raijmond Rondeel

Raijmond Rondeel werkt al jaren in de perimeterbeveiliging. Voor de Fencing Times schrijft hij over het beveiligen van buitenterreinen met detectiesystemen. Heb je vragen? Of een praktijkvoorbeeld – en ben je benieuwd wat Raijmond hier aangeboden zou hebben? Stuur hem een mailtje via raijmond@fencingtimes.com.



In mijn laatste column heb ik het gehad over de toekomst van de perimeter beveiliging – en hoe drones daarbij een hulpmiddel kunnen zijn bij de surveillance van grote en moeilijk zichtbare buitenterreinen.

Maar als je gevangenisdirecteur bent, dan kijk je heel anders naar deze ontwikkelingen. Er gaat bijna geen week voorbij of er wordt wel weer ergens een poging gedaan om met een drone drugs, wapens, geld, of een telefoon te droppen over een gevangensmuur of hek. De incidenten zijn inmiddels legio en uiteraard wordt met name het bewakingspersoneel helemaal gek van deze drone-smokkel-pogingen.

Overigens geldt dat niet alleen voor gevangenen. Je kunt je voorstellen dat er nog meer kritische objecten zijn waar de bewaking graag wil weten of er een drone nadert. Denk aan luchthavens, het elektriciteitsnetwerk, drinkwatervoorzieningen, betalingsverkeer en internet-knooppunten. Eigenlijk alles waarbij een aanval door een drone een uitval betekent van de processen en dus tot een maatschappelijke ontwrichting van onze samenleving. Als je het zo opschrijft dan ga je haast denken dat het een kwestie van tijd is voordat de eerste drone een bom van 10 kilo dropt op een belangrijk datacenter.



Niet alleen de drones van criminelen en terroristen vormen een bedreiging. Ook de nietsvermoedende maar soms ook 'oliedomme' consument kan er wat van. Vaak hebben de amateur drone piloten niet eens door hoe gevaarlijk ze bezig zijn, om die mooie foto of dat mooie videotje te maken. Soms raken ze zelfs de controle kwijt over de drone en vliegen dan bijvoorbeeld zomaar tegen de toren van Pisa aan. Google er maar eens op en je zult je verbazen hoeveel (bijna) ongelukken er gebeuren. En dit terwijl de regels voor het vliegen met een drone in Europa erg duidelijk zijn (zie kader).

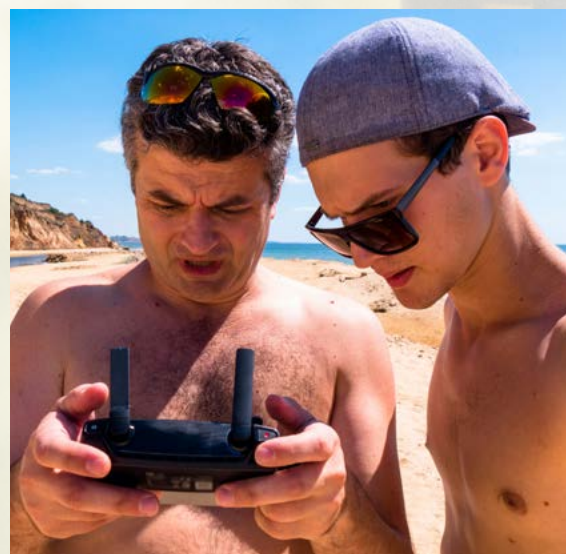
Voor we er wat dieper in duiken: wat is een drone eigenlijk? Als je de definitie van een drone opzoekt dan krijg je de volgende uitleg: een onbemand luchtvaartuig zonder piloot aan boord. Drones worden ook wel aangeduid met de afkorting UAV, wat staat voor unmanned aerial vehicle. Met behulp van een afstandsbediening kunnen ze vanaf de grond bestuurd worden, maar ze kunnen ook een van tevoren geprogrammeerde route afleggen. De naam is afgeleid van het engelse woord voor een dar, een mannetjesbij. De term

werd vooral gebruikt in militaire kringen en stamt uit de tijd dat dit soort luchtvaartuigen nog niet voor consumenten te koop waren.

Tegenwoordig zijn drones dus voor iedereen beschikbaar en in allerlei soorten en maten te koop. En daarmee neemt ook de dreiging toe om er dingen mee te doen die we liever niet hebben. Op de laatste Perimeter Protection beurs in Nürnberg kwam ik diverse stands tegen die iets met drones deden. Wat mij daarbij opviel was dat er eigenlijk maar een enkele exposant was die de drone als een 'vloek' zag en daar dus detectieapparatuur voor aanbood. Alle andere exposanten zetten de drone juist in voor alarm surveillance en zagen de drone juist als een zegen voor de branche.

Eerlijk is eerlijk, zelf heb ik in mijn lange carrière in de buitenbeveiliging ook geen ervaring opgedaan met het detecteren van vijandige drones. Maar ik onderken wel degelijk het belang ervan. Een jaar of 10 geleden ben ik al zijdelings betrokken geweest bij het testen van de eerste detectoren die we op dit gebied tegenkwamen. Het was een apparaat dat eruitzag als een megafoon en het moest

Met een Drone kun je de mooiste landschapsfoto's maken. Dit is Padar Island, in Indonesië. (Foto: Donnchans)

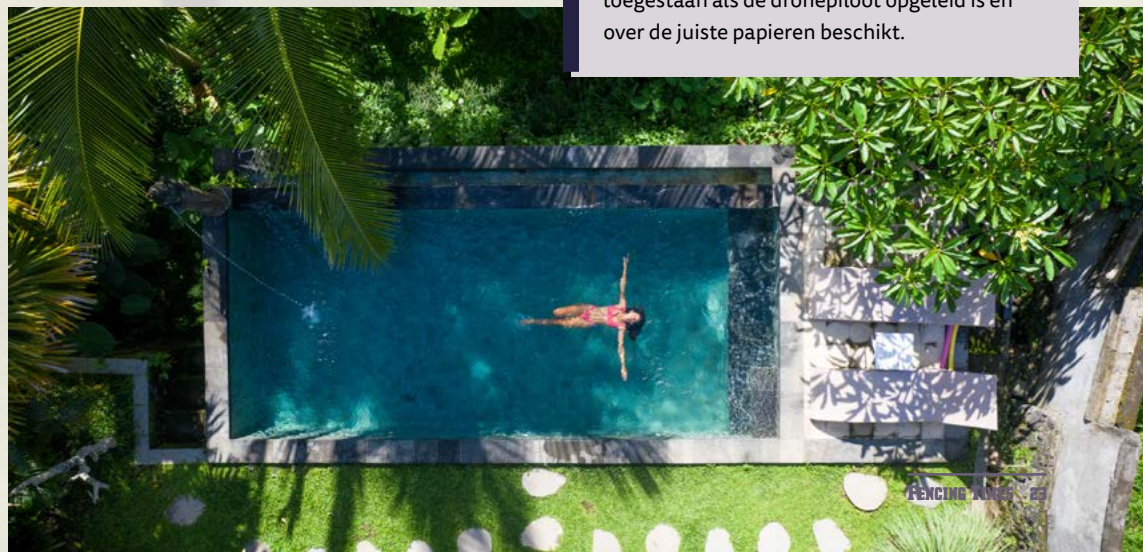




Vliegen met een drone in Europa

hoog op een paal of dak gemonteerd worden. In werkelijkheid was het een microfoon met een groot bereik, die de omgeving afspeurde – of eigenlijk moet je zeggen af luisterde – naar het typische hoge zoemgeluid dat een drone produceert. Ik geloof dat de microfoon een bereik had van enkele tientallen meters en het product was dan ook niet zo zeer bedoeld om luchthavens te beveiligen tegen drones, maar meer om de vermogende particulieren of bekende supersterren en royalties te waarschuwen als paparazzi met een drone probeerden om bikini foto's van boven te maken. Deze detectoren bestaan nog steeds en hebben met de komst van betere digitale algoritmen een steeds grotere betrouwbaarheid gekregen. Zelfs in een stedelijke omgeving met tal van verkeersgeluiden zijn ze inzetbaar. Wel is het detectiebereik nog steeds beperkt en dienen ze uitsluitend voor het beveiligen van een enkel gebouw of perceel.

Vanaf 31 december 2020 gelden voor alle dronevliegers in de Europese Unie dezelfde regels. Dat geeft duidelijkheid en maakt het makkelijker om met een drone te vliegen in de EU. De nieuwe regels moeten het luchtruim veilig houden en meer ruimte creëren voor innovatieve toepassingen met drones die verschillende werkzaamheden ondersteunen, waaronder de inspecties van bijvoorbeeld dijken, verkeersmanagement, het gebruik door media en toepassingen in de landbouw. Mensen die met een drone vliegen die zwaarder is dan 250 gram of een lichtere drone met een camera moeten zich sinds 1 januari 2021 verplicht registreren bij een overheidsdienst, in Nederland is dat de RDW. Is de drone zwaarder dan 250 gram, dan moet er ook een vliegbewijs worden gehaald. Dat geldt ook voor piloten die de drone alleen recreatief gebruiken. Vliegers mogen niet vliegen boven mensenmenigten of rond vliegvelden, waarbij vliegen boven mensen onder voorwaarden wel wordt toegestaan als de dronepiloot opgeleid is en over de juiste papieren beschikt.





De moderne drone-detectie lijkt zich voornamelijk toe te spitsen op het detecteren van radiosignalen. Tussen de console van de piloot en de drone bevindt zich natuurlijk radioverkeer, waarmee de piloot opdrachten aan de drone kan geven. De drone zendt uiteraard ook informatie terug, zoals bijvoorbeeld de hoogte, de batterijstatus en ook videobeelden. Dit radioverkeer kan gedetecteerd worden door een RF antenne te plaatsen. Deze radiofrequentie-scanners zoeken het complete frequentiespectrum af op zoek naar de typische radiosignalen die verstuurd worden tussen de drone en de piloot.

Deze scanners zijn er in allerlei soorten en maten en een groot voordeel is hun enorme detectiebereik, dat wel tientallen kilometers ver kan zijn. Dat betekent dat de scanner ook allerlei niet relevante radiosignalen oppikt, zoals het signaal van jouw sleutel-handzender waarmee je op afstand je auto op slot doet. Of het telefoongesprek dat je met je mobiel voert. Maar geen angst, dit soort signalen worden genegeerd. De software achter de techniek is alleen op zoek naar de typische signalen die tussen de piloot en de drone heen-en-weer worden gestuurd. Deze signalen moeten namelijk voldoen aan de typische communicatieprotocollen.

De software analyseert deze protocollen en zal in geval van een drone detectie de drone identificeren en volgen. Het is soms zelfs mogelijk de drone en de piloot te lokaliseren op basis van de GPS coördinaten die heen-en-weer gestuurd worden, zodat er gerichte actie ondernomen kan worden. Misschien overbodig om te noemen, maar deze techniek functioneert in elk weertype. Dus ook bij hevige regen of sneeuwval of mist. Bij deze manier van detecteren gaat het dus om de drones gaat die door een piloot aangestuurd worden met

een afstandsbediening. Deze zogenaamde commerciële drones – drones die jij en ik of criminelen kunnen kopen om leuke of minder leuke dingen mee te doen, ofwel de drones waar de gevangenisdirecteur slapeloze nachten van heeft – hebben een bepaald maximum bereik van hooguit enkele kilometers. Dat betekent ook dat de piloot dus tenminste altijd in de buurt van het doelwit is. Volgens de aanbieders van deze detectiesystemen kun je hiermee pak 'm beet 95 tot 98 procent van alle commerciële drone-aanvallen op tijd detecteren.

Maar daarmee zijn we er nog niet. Want er bestaan ook drones die niet bestuurd worden door een piloot met een console in de buurt van het target. Dat zijn de drones die helaas bijna dagelijks in het nieuws zijn, vanwege de drone-aanvallen die de Russen in Oekraïne uitvoeren. Dat zijn drones die bestuurd worden op basis van GPS coördinaten en door satellietssystemen begeleid worden. Dit soort drones leggen een van tevoren programmeerbare route af, de piloot is dus niet in de buurt met een afstandsbediening. Dit soort autonoom vliegende, eigenlijk militaire drones kunnen niet door RF scanners worden gedetecteerd. Nou zul je misschien opmerken, waar is dat nou voor nodig? Die drones zullen toch niet gebruikt worden om een pakje drugs over een gevangenis muur te smokkelen? Nee, dat klopt. Voor de gemiddelde drugscrimineel zullen de kosten voor dit soort drones niet opwegen tegen de baten. Maar dit wordt natuurlijk anders als we het over internationaal terrorisme hebben. Directeur van internationale vliegvelden of andere kritieke infrastructuur maken zich wel degelijk zorgen over dit soort militaire drones. Nu zullen de drones waar we het nu over hebben vaak groter zijn dan de gemiddelde commerciële drone, die door een piloot en

console in de buurt bestuurd wordt. Hij moet namelijk een grotere afstand overbruggen en heeft dus een grote accu of andere energiebron nodig. Dat levert voor de detectie voordelen op, want daar kunnen we nu radar voor gebruiken. Radar is niet goed in staat om de wat kleinere, laten we zeggen speelgoed-drones op tijd te detecteren, maar als de drone groter wordt dan de gemiddelde vogel, dan wordt het anders. Dan is een radarsysteem juist heel goed in staat om op basis van grootte, snelheid en bewegingspatroon drones te detecteren. Een radar kan op basis van het dopplereffect, dat ik al in een eerdere column beschreef, objecten detecteren op basis van grootte, volume, bewegingsrichting en snelheid. Radarsystemen kunnen ook een groot gebied bewaken van wel enkele kilometers groot. Ideaal dus voor bijvoorbeeld het hierboven genoemde vliegveld om als aanvullende detector te plaatsen voor de detectie van die drones die niet door het RF-detectiesysteem worden gedetecteerd. De wat betere RF detectie systemen bieden dan ook altijd de mogelijkheid om een radarsysteem bij te schakelen, om zo tot een zo goed als 100 procent detectie zekerheid te komen. Drone-detectie gebeurt dus eigenlijk op basis van een systeem met meerdere detectielagen. Gaat het om slechts een gebouw of een perceel,



laten we zeggen een vermogende particulier, dan kan dat erg goed akoestisch met die microfoon worden beveiligd. Wordt het wat groter, dan is de RF-scanner-detector de basis die zo goed als alle commerciële drones die door een piloot gevlogen worden, kan detecteren. Moet er nog een groter risico afgedekt worden, dan is de volgende laag de radar. Daarboven is nog een laatste, aanvullende laag: verificatie op basis van licht en dus zicht. Dat gebeurt met pan, tilt en zoom (PTZ) camera's. Dat zijn bestuurbare en bewegende camera's met een gigantisch groot zoombereik. Deze camera's kunnen tot kilometers ver inzoomen en zijn perfect om na detectie van een drone het alarm object te verifiëren, te volgen en als het moet kan men zelfs bekijken of de drone een lading vervoert. Want dat is wat je eigenlijk in geval van grote risico's wil weten. Vervoert de drone een lading die ergens gedropt moet worden, of is het een consumenten-drone waarvan de piloot niet beter weet en alleen mooie videoplaatjes wil schieten? Bij de betere systemen zijn de radar en de PTZ-camera's in één systeem geïntegreerd, zodat het object vanzelf en automatisch wordt gevolgd. Die systemen kunnen ook worden voorzien van infrarood of thermische sensoren, die ook in het pikkedonker nog drones in beeld kunnen brengen.



Dronedetectie bij een gevangenis

Afweer

Maar wat doen we nou als er een drone is ontdekt? Hoe kun je de drone onderscheppen? Je kunt natuurlijk een net schieten, of gewoon de luchtbuiks pakken. Ik geloof dat er zelfs speciale laserguns zijn, die een dusdanig vermogen hebben dat de wat goedkopere plastic drones gewoon wegsmelten en uit de lucht vallen.

De wat betere RF-detectiesystemen kunnen na een drone alarm zowel de positie van de piloot als de positie van de drone op basis van GPS coördinaten op een kaart in beeld brengen. Bewakingspersoneel kan dan meteen actie ondernemen en proberen de piloot op heterdaad te betrappen. Dus de gevangenisbewaker stapt in de auto en gaat op zoek naar de piloot, pakt hem zijn afstandsbediening af en zorgt dat de drone niet tot bij de gevangenis komt. RF-systemen laten zich ook mobiel inzetten, wat met name ideaal is voor evenementen, zoals sportwedstrijden, festivals of de G7 top waar wereldleiders bijeenkomen. De antennes worden op een auto's of trucks gemonteerd en die worden vervolgens op strategische plaatsen geparkeerd. Bewakingspersoneel rijdt dan uiteraard in auto's rond en kan direct actie ondernemen op basis van GPS coördinaten.

Dat de scanner al direct radioverkeer oppikt, nog voordat de drone überhaupt is opgestegen, is hier een groot voordeel. Als de bewaker snel is, kan hij de piloot al aanspreken nog voordat de overtreding is begaan. Zoals hierboven al een keer vermeld, gaat het bij drones vaak niet eens om een echte dreiging, maar om een domme consument met een speelgoed-drone, die niet weet dat het (soms tijdelijk) verboden

is om in een gebied te vliegen, of dat hij niet boven mensenmassa's mag vliegen. Als er wel serieuze dreiging is en als het ook nog moeilijk is om de piloot snel te lokaliseren, dan is het mogelijk om met behulp van een jammer de radiosignalen te storen die van de piloot naar de drone worden gestuurd. De drone krijgt dan geen opdrachten meer en weet eigenlijk niet wat hij moet doen. Hij is stuurloos geworden. De wat betere drones schakelen in zo'n geval naar een soort noodprogramma en keren terug naar hun beginpositie, of ze gaan landen.

Deze jammers zijn er in allerlei soorten en maten, met een bereik tot wel 10 kilometer. Zo kunnen ook grote complexen goed en op tijd beschermd worden. Ook zijn er speciale handheld jammers met een bereik tot ongeveer 2 kilometer, die tijdelijk bij evenementen ingezet kunnen worden. De serieuzere drones die op basis van GPS coördinaten een van tevoren uitgestippelde route afleggen, navigeren op dezelfde manier als het navigatiesysteem in je auto. Boven de aarde zweven tientallen satellieten die hun signalen naar de aarde zenden. Door het signaal van meerdere satellieten te combineren weet het navigatiesysteem zijn exacte positie op de aarde. Hier is het zaak om de GPS signalen die van de verschillende satellieten komen, te storen. Deze signalen zijn door de lange afstand die ze afleggen naar de aarde niet erg sterk meer en zijn met speciale jammers makkelijk te storen. Op die manier weet de drone niet meer wat zijn positie is – en wordt dus in zijn vlucht gestoord. Hij zal niet aankomen bij zijn doel. Missie geslaagd. Althans die van ons, niet die van de drone.

De eerlijkheid gebiedt hier echter te zeggen dat al deze maatregelen nog relatief in de kinderschoenen staan. Eén van de oorzaken daarvan is dat het juridische kader hiertoe nog ontbreekt. De wetgeving loopt vaak achter op technische ontwikkelingen en dat is hier ook het geval. Als jij besluit de drone van de buurman met een baksteen uit de lucht te halen, omdat hij op een mooie zomerse dag vanuit zijn tuin foto's maakt van je topless zonnebadende dochter, dan is niet alleen hij in overtreding van privacywetgeving, maar jij als baksteengooier bent ook in overtreding omdat je een luchtvaartuig hebt neergehaald. Want uiteindelijk is elke geregistreerde drone een officieel luchtvaartuig. Over het storen van radioverkeer om een drone uit de lucht te halen hoeven we het dan al helemaal niet te hebben, dat is alleen voorbehouden aan overheidsdiensten en is aan hele strenge eisen

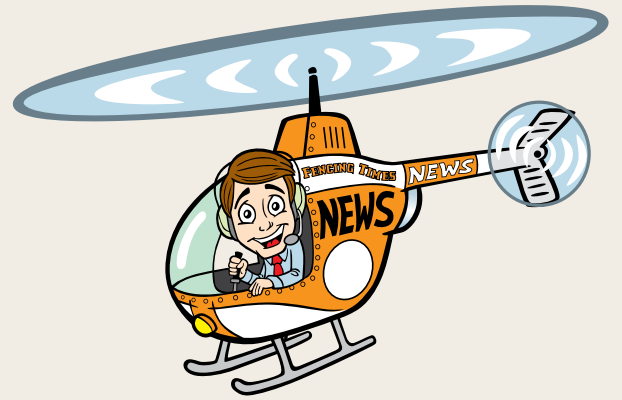
verbonden. Nieuwe moderne wetgeving schijnt in de maak te zijn. Waarschijnlijk wordt daarin dan meteen de nieuwste afweerteknik, die GPS-spoofing heet, meegenomen. Bij die techniek worden de GPS signalen niet gestoord, maar misleidt. Er worden bewust foute GPS gegevens verstuurd, die erg sterk lijken op het originele signaal. Daardoor raken de drones in de war denken ze op een hele andere plek te zijn dan waar ze daadwerkelijk zijn. Dit is vooral een militaire toepassing. Rusland lijkt hier erg ver in te zijn. Er zijn zeer veel meldingen bekend waar de navigatiesystemen van schepen, vliegtuigen maar ook van gewone auto's zijn gestoord, precies in gebieden waar Poetin op bezoek is, of is geweest. Waarschijnlijk zet Rusland dit systeem op grote schaal in om drones bij de president weg te houden. Het wordt gezien als de volgende stap in de elektronische oorlogsvoering. Mocht je dus met je auto

toevallig in de buurt van het Kremlin onderweg zijn, dan pak het ouderwetse Shell stratenboek er maar bij, want je navigatiesysteem denkt midden in de Zwarte Zee te zijn of iets dergelijks. ■

Je mag de Drone van je buurman niet zomaar uit de lucht slaan. Zelfs niet als hij foto's en video's van je topless zonnebadende dochter aan het maken is.



FENCES IN THE NEWS



28 JUNI 2023

Leden van de Port Glasgow Bowling Club in shock nadat vandalen net nieuw hek molesteren



In Greenock, een plattelandsdorpje een eindje buiten het Schotse Glasgow, is een hek vernield. En niet zomaar een hek, maar een hek rond de grasmat van de plaatselijke Bowls-club. Bowls is de Angelsaksische variant van het Franse Petanque en het Italiaanse Boccia: deelnemers

moeten proberen grote ballen in de buurt van een klein balletje te krijgen. Niet echt een super-avontuurlijke sport, maar er is verder weinig te doen op het Schotse platteland en dan is een potje Bowls op zijn tijd al gauw het hoogtepunt van de week. Dat er weinig te doen is in

Greenock, geldt kennelijk ook voor de plaatselijke vandalen. Steeds maar datzelfde bushokje slopen wordt ook saai, natuurlijk. Daarom werd een schrikdraad-hekje, dat pasgeleden door vrijwilligers van de club rond de grasmat gezet was om te voorkomen dat vossen 's nachts die grasmat

betreden, gesloopt. Knap gedaan hoor, reljeugd van Greenock. We hopen dat jullie trots op jezelf zijn. Gelukkig was de schade niet groot – het hek is inmiddels gerepareerd en de rust in Greenock is – hoewel er vast nog lang over dit voorval nagepraat zal worden – weergekeerd. ■

Hek blokkeert fietspad in Berlijn



Een dubbelstaafhek in Berlin-Reinickendorf zorgt er sinds de afgelopen winter voor, dat fietsers anderhalve kilometer moeten omfietsen. Wat is er aan de hand? Vanwege wegwerkzaamheden is een brug over het Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal buiten gebruik. Die brug werd veel door fietsers gebruikt, die erover van Berlin Reinickendorf naar Berlin Spandau fietsten. En terug, natuurlijk. Wat deed de gemeente? In plaats van een tijdelijke brug voor de fietsers aan te leggen, werd een omleidingsroute bedacht. Maar die liep over een particuliere weg, de

Straße R. De bewoners langs die weg hadden daar aanvankelijk hun toestemming voor gegeven, maar trokken die in toen bleek hoe groot het aantal fietsers was – en hoe snel die fietsers over de smalle weg reden. De gemeente paste daarop de omleidingsroute aan, maar die nieuwe omleiding was anderhalve kilometer langer en de vaste passanten op het traject, die inmiddels de route over de Straße R hadden leren kennen, bleven die gebruiken. Toen een vrouw werd aangereden en de kat van een andere aanwonende haar staart verloor, was voor de bewonersvereniging de maat

vol. Ze lieten een dubbele draaiport plaatsen, die alle verkeer tegenhoudt. Alleen voetgangers kunnen via een slalom-sluis passeren, maar die is te krap voor de fietsers. Ook kinderwagens en rolstoelers kunnen daar niet doorheen. De plaatselijke politiek en de Duitse fietsersbond spreken nu schande van de bewonersvereniging, die de weg niet meer wil openen voor doorgaand fietsverkeer, maar de bewonersvereniging houdt terecht voet bij stuk. Een privé-weg is een privé-weg, daar bepalen toch echt de eigenaren zelf wie er overheen rijdt. ■

Hier staat een hek

Op Twitter kwamen we dit bordje tegen, zonder verdere duiding, met de tekst 'Hier steht ein Zaun'. Als je Duits wat roestig is, dat betekent: Hier staat een hek. Goh. Meestal zijn het de Amerikanen en de Britten, die - vaak uit angst voor schadeclaims - hun leefomgeving volhangen met zinloze bordjes. Maar de Duitsers kunnen er dus kennelijk ook wat van. Als iemand weet waarom dit bordje hier hangt, laat het dan vooral weten. ■



Ongewenste bezoeker voor Witte Huis



Het hek rond het Witte Huis was lange tijd het toneel van vermaak voor hekwerkers, omdat er regelmatig mensen, die meestal één of meerdere draadjes los hadden, onaangekondigd bij de president van de United States of America op bezoek wilden. Die deden dat dan door over het hek aan 1600

Pennsylvania Avenue te klimmen en vervolgens hard richting de hoofdingang te rennen. Soms aangekleed, soms naakt, soms in een Pokémon-pak en soms met alleen een omgeslagen Amerikaanse vlag. Aan de continue stroom van overklimmers kwam een eind, toen het oude, 2 meter hoge hek een paar

jaar geleden vervangen werd door een bijna 4 meter hoog exemplaar. Maar in april wist er nu toch iemand binnen te dringen: een peuter drong zich tussen de spijlen van het nieuwe hek door. De Secret Service rukte meteen uit en kon het jonge mannetje snel met zijn ouders herenigen. ■

MEER DAN ALLEEN EEN HEK

SCHAAL JE BEDRIJF OP

Het goedkoopste
privacy hek van Europa

Wordt onze partner

Kijk op youdoo.dk

Schrijf ons info@youdoo.dk


YouDoo[®]
Nordic Fence System



HOLLER

POORTEN - HEKWERK - AANDRIJVINGEN



Betrouwbare oplossingen voor perimeter- en objectbeveiliging

Breed standaardprogramma en individuele poort-oplossingen uit aluminium, tot 25m breedte en 5m hoogte

OOSTENRIJK



Holler Tore GmbH
Dorfstraße 31
8435 WAGNA

Tel. +43 3452 86031-0

mail@holler-tore.at
www.holler-tore.at

DUITSLAND



Holler Tore Deutschland GmbH
Parsberger Straße 9
92355 VELBURG

Tel. +49 9492 8954600

mail@holler-tore.de
www.holler-tore.de

ZWITSERLAND



Holler Tore Schweiz AG
Obere Au 4 / Rosental
9545 WÄNGI

Tel. +41 71 558 47 47

office@holler-tore.ch
www.holler-tore.ch

POLEN



Holler Polska Sp. z o.o.
Szarych Szeregów 2
33-100 TARNÓW

Tel. +48 733 791 167

info@holler.pl
www.holler.pl

SLOWENIEN



Holler, vrata in ograjni sistemi d.o.o.
Ukmarjeva ulica 4
1000 LJUBLJANA

Tel. +38 41 973 679

prodaja@holler.si
www.holler.si

ITALIEN



Holler Italia SRL
Viale Vittorio Emanuele II n.51/2
31029 VITTORIO VENETO (TV)

Tel. +39 331 270 8050

info@holler-italia.it
www.holler-italia.it

ROEMENIË



HOLLER ROMÂNIA
Str. Ciucaș 14
505800 - Zărnești, Brașov
ROMÂNIA

Tel.: +40 734350987

contact@holler.ro
www.holler.ro

DÉ GROOTHANDEL MET DE SNELSTE LEVERING IN

HEKWERK ONDERDELEN & TOEGANGSTECHNIEK



Exclusief verdeler van



GERAN[®]

GERAN HANDEL B.V. | WWW.GERAN.NL | +31 548 543 000 | BUTAANSTRAAT 23, RIJSSEN, NL