



Veilig maaien van wegbermen is meer dan een kwestie van goede chauffeurs

Soms is het de techniek die tekortschiet

Wie bermen maait, moet goed letten op de veiligheid tijdens het werk. Ongelukken met andere weggebruikers liggen op de loer, maar ook met de machines zelf kan van alles misgaan. Wie een loopje neemt met de voorschriften, kan daarvan spijt krijgen.

Auteur: Bart Mullink

Iedereen weet dat ongelukken gebeuren, maar niemand verwacht ze zelf mee te maken. Veilig werken begint met zich bewust zijn van de risico's, weet Erik van Doorn van Groen- en infra-aannemingsbedrijf Van Doorn Geldermalsen. Zoals het een VCA-gecertificeerde onderneming betaamt, laat Van Doorn zijn mensen standaard een laatsteminuut-risicoanalyse (LMRA) uitvoeren. Voor aanvang van de werkzaamheden beoordeelt een medewerker de belangrijkste werkgerelateerde veiligheidsaspecten, zodanig dat dit in ongeveer een minuut is te doen. Dat het zo snel kan, helpt tegen de verleiding om zo'n controle te laten schieten.

Hoe vaak bij het maaien van bermen ongelukken gebeuren, is moeilijk vast te stellen. De politie houdt hiervan geen aparte registratie bij. Wel is bekend dat de veiligheid voor wegwerkers een serieuze zaak is. Ook ongelukken met landbouwmachines zijn een bekend gegeven. Bij werken langs de weg met landbouwmachines komen dus twee risicofactoren samen.

Bermen bevinden zich vaak langs drukke wegen. Om er te komen, moet de bestuurder op provinciale en gemeentelijke wegen met de machine tussen het overige verkeer door manoeuvreren.

Tijdens het maaien moeten andere weggebruikers om de machine heen. Daarbij kunnen ze inschattingfouten maken met botsingen als gevolg, met de machine of met andere weggebruikers. Naast de rijbaan doemen risico's op zoals kantelgevaar op taluds, en onverwachte obstakels zoals rondslingerende stukken beton of ijzer.

Regels

Nu de handhaving ten aanzien van landbouwvoertuigen serieus op gang lijkt te komen, zullen bedrijven kritischer moeten kijken naar de staat van hun materieel. Er mee weggkomen als een machine te hoog, te zwaar of te breed is, lijkt zijn langste tijd te hebben gehad. 'Je weet hoe het gaat', zegt Peter Janssen van leverancier GTJ. 'Het moet allemaal groter en sneller en op een gegeven moment kom je daarmee in de problemen.' Of je nou vindt dat allerlei regels hout snijden of niet, doet er in zijn ogen niet toe. 'We hebben te maken met regels en er zijn wel meer dingen waarvan wij denken: is dat nou zo belangrijk. Maar je moet gewoon aan de wet voldoen.'

De staat van de machines is volgens cijfers van de Europese fabrikantenorganisatie Cema verantwoordelijk voor 30 procent van alle ongelukken met landbouwmachines op of aan openbare

wegen. Het gaat hierbij gelijkelijk om gebrek aan zicht voor de chauffeur en technische mankementen (allebei ongeveer 15 procent). Vergeleken met andere ongelukken op de weg is het bij maaicombinaties dus opvallend vaak de techniek die tekortschiet. Het kantelen van trekkers is niet meegerekend als mankement en ook niet als fout van de chauffeur. Dit type ongeval heeft volgens de Cema-cijfers ook een belangrijk aandeel in het totaal: ongeveer een kwart (24 procent) van de ongevallen. Volgens dezelfde cijfers valt de chauffeur in de meeste gevallen weinig te verwijten; hun gedrag zou in maar 11 procent van de gevallen de oorzaak zijn (in ongeveer een vijfde van de gevallen zijn het andere weggebruikers die in de fout gaan.)

Verantwoordelijk

Strikt genomen hebben technische mankementen ook vaak te maken met gedrag, zij het niet per se dat van de chauffeur. 'Als werkgever ben je volgens de Arboret verantwoordelijk voor de veiligheid van je werknemers', weet Jelle Bartlema van Fedecom. 'Daarvoor moet je veilige arbeidsmiddelen beschikbaar stellen.' Bartlema is bij Fedecom verantwoordelijk voor het VA-keur-programma. VA-keur is het keurmerk voor machineveiligheid.



Actieraam met waarschuwingslichten trekt de aandacht van achteropkomend verkeer.



Met een smal voertuig maaien vanaf de vluchtstrook.

'Voor de Laatste Minuut Risico Analyse is wel altijd een gaatje te vinden'

Hiervoor zijn ruim 250 gecertificeerde keurbedrijven actief. 'Bij nieuwe machines mag je ervan uitgaan dat deze technisch in orde zijn. Maar zo gauw je ze gaat gebruiken, is er sprake van slijtage. Daardoor kan ook de veiligheid achteruitgaan. Dat is de reden waarom de Arboret een verplichte periodieke keuring voorschrijft.'

Zo'n keuring kan, schetst hij, onderdeel zijn van een periodieke onderhoudsbeurt. 'Met zo'n beurt heb je vaak al ongeveer 85 procent van de keurpunten ingevuld. Dan hoeft je dus nog maar een paar punten extra mee te nemen om wettelijk gezien helemaal 100 procent op orde te zijn. Voor de kosten hoeft je het ook niet te laten.' Toch ziet hij nog heel wat machine-eigenaren die het niet zo nauw nemen. 'Die redeneren dat de kans maar heel klein is dat ze met een ongeval te maken krijgen of dat hun machines aan een technisch onderzoek worden onderworpen.' Maar als er een ongeluk gebeurt, stelt hij, krijg je van zo'n houding waar-



Erik van Doorn

schijnlijk spijt. 'Dan komt de Inspectie SZW in beeld en daarmee kun je een groot probleem krijgen als blijkt dat de machine niet op tijd gekeurd is. Maar het klopt helaas dat er nogal wat zijn die dat risico toch nemen.'

Bij bedrijven die bermen maaien, zal het beeld overigens relatief gunstig zijn, denkt hij. Aannemers krijgen opdrachten via aanbestedingsprocedures van gemeenten en andere overheidsinstellingen. 'Vaak is een van de eisen dat je moet aantonen dat het materieel waarmee je werkt veilig is. Een recente keuring is daarvoor een bewijsmiddel.'

Afscherming

Voorzitter Arnold Dekker van de technische commissie van VA-keur onderstreept dat een jaarlijkse keuring van een machine niet betekent dat deze weer een jaar zonder omkijken kan worden gebruikt. 'Zeker machines die intensief worden gebruikt, moet je in de gaten blijven houden, op



Peter Janssen



Jelle Bartlema

sommige punten wellicht dagelijks. Dan gaat het bijvoorbeeld om de afscherming van een maaier, geleideplaten, de messen en de verlichting. Voor het VA-keur wordt een machine bekeken op alle belangrijke veiligheidsaspecten. De bedieningsap-



Een botsabsorber maakt werken op de snelweg veiliger.

paratuur, het geluidsniveau, de vergrendeling, het frame, noodzakelijke afschermingen, de bevestiging van onderdelen en eventuele scheuren in het materiaal.'

Loszittende messen die worden gelanceerd, zijn uiteraard een nachtmerrie, maar ook stenen en andere rommel in de berm kunnen tot ongelukken leiden. Steentjes kunnen door de messen worden gelanceerd en dan is het te hopen dat de afscherming van de maaier in orde is, zodat ze geen schade aanrichten. Erik van Doorn ziet het in de praktijk regelmatig: 'Afschermingen raken in het werk beschadigd of vallen er zelfs helemaal af. De machinist moet daarop letten en erop toezien dat ze op tijd worden vervangen.'

Een gevoelig punt is ook de beschermkap om de aftaktussenas. Soms wordt die, zag Van Doorn in de praktijk, bewust een stukje ingesneden om makkelijker te kunnen smeren. Of hij gaat op een gegeven moment kapot en moet dan worden vervangen, wat er nog weleens bij inschiet, naar het schijnt. 'Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie. Mensen gaan er per ongeluk op staan als ze van de trekker af willen stappen, of ze stoten er met hun broekspijp tegenaan. Als hij je grijpt, kan dit ernstig letsel opleveren aan enkels of benen.'

Omvalen

Dan het omvallen; een oud probleem met trekkers, dat tegenwoordig dankzij de opgebouwde cabines of op zijn minst valbeugels minder vaak fataal afloopt dan vroeger, maar de gevolgen kunnen nog steeds ernstig zijn. Het is aan de machinist om in te schatten waar de grens ligt van wat een trekker aankan. Vooral onverwachte oneffenheden zoals kuilen of hobbels maken het opzoeken van die grens riskant. 'Je moet de machine goed kennen. We laten het maaien op taluds daarom alleen doen door mensen met voldoende ervaring.' Dan zijn er nog de andere weggebruikers. Op snelwegen zijn vanwege de hoge snelheden van passerend verkeer speciale regels van kracht. Het

SNEL EN COMFORTABEL

Het is belangrijk dat de bestuurder van een maaivoertuig fit blijft. Peter Janssen van GTJ onderstreept dat comfort ook een veiligheidsfactor is. Hij gebruikt het als verkoopargument voor de van een Mulag-maaierarm voorziene Unimog-voertuigen. 'De Unimogs zijn door Mercedes ontwikkeld op basis van vrachtwagentechniek, met het daarbij behorende veiligheids- en comfortniveau.' Een naar links en rechts verplaatsbaar stuur maakt het eenvoudig om altijd met het verkeer mee te werken. 'Dat komt ook de veiligheid ten goede.' Het voertuig kan bovendien met het snelverkeer mee; prettig als je verder weg moet of langs de snelweg moet zijn. Een normale trekker mag daar alleen naartoe op een dieplader, maar een Unimog gaat als vrachtwagen vlot op eigen kracht naar de maailocatie.

Janssens concurrent Wim van Breda legt samen met machinebouwer Herder juist de hand aan het prototype van een eigen comfortabele snelrijdende machine. Frans-Jaap Moree van het bedrijf: 'Wat rijnsnelheid betreft, blijft de Unimog een concurrent van onze nieuwe machine, die we de Bretrac noemen, maar verder niet. Het wordt qua werkcapaciteit een uniek voertuig. Erachter komt een grote Jan Veenhuis-opvangwagen. Die is speciaal ontwikkeld voor snelverkeer.' De Bretrac staat op een Daf-truckchassis en is opgebouwd door Van Ginkel Trucks. Machinebouwer Herder in Middelburg maakt er een maaierwerktuig van: 'Een soort opvolger van de Kantonnier.' Moree verwacht dat de definitieve uitvoering een dezer dagen gereed is.

Ook Hemos komt met een snelle zelfrijdende maaier, laat directeur Foppe Mosterman weten. 'We konden onze zelfrijders in principe al uitvoeren voor een hogere snelheid, maar dat deden we tot nu niet. We stelden ze af op 40 kilometer per uur. Zo konden ze als landbouwvoertuig worden verkocht, precies zoals onze klanten het graag wilden. In samenwerking met truckbouwer Veldhuizen worden die nu gereed gemaakt om succesvol door de RDW-keuring te komen. We komen dus binnenkort met een voertuig dat 80 km per uur kan rijden. En het is smal bovendien, maar 1,70 meter breed; handig voor werken vanaf de vluchtstrook.'

veiligst is werken binnen een afgezet gebied. Vaker delen machines de weg met het autoverkeer. Als het lukt op minimaal 1,10 meter van de rijbaan te blijven, op de vluchtstrook, door gedeeltelijk gebruik van de berm of door de inzet van smalle machines, kan het verkeer op alle rijstroken gewoon blijven rijden. Anders is afsluiting van de naastgelegen rijstrook nodig, bijvoorbeeld door middel van een rood kruis.

Verkeersgeleiding, botsabsorbers, actieramen met waarschuwingslichten: langs snelwegen gelden de meest strikte veiligheidsmaatregelen. Hierdoor voelt het juist daar relatief veilig, stelt Van Doorn. 'Langs provinciale en lokale wegen is dat weleens anders. Je zit vaak op een baan van passerend verkeer. Dat moet uitwijken en krijgt dan bijvoorbeeld

te maken met tegenliggers. En dan zijn er natuurlijk de fietspaden, waar je de toch al krappe ruimte deelt met kwetsbare verkeersdeelnemers.'



Be social

Scan of ga naar:

www.stad-en-groen.nl/artikel.asp?id=41-7727