

DE KUNST VAN HET WEGMARKEREN

**Altijd alert zijn, dat is het devies voor wegmarkeeders.
Niet alleen omdat de materialen warm of dampend kunnen zijn,
maar ook omdat het verkeer vaak gewoon doorgaat.**



Gerard van der Mee (Reflectielijnen Van Velsen, links) en Reno Meijs (Traffic Service Nederland).

Het werk van wegmarkeeders is te verdelen in het figureren en het belijnen. Figuratie -het aanbrengen van haaiantanden, pijlen, vlakken of zebra-paden- is vooral handwerk waarbij een ploeg van drie vakmensen verf, koudplast of thermoplast met behulp van speciale mallen op de weg aanbrengt. Verf wordt onder druk op de mal gespoten. Thermoplast wordt als warme en koudplast als koude vloeistof in een zogenaamde slof gegoten en over de mal verspreid.

'Zolang onze mensen in de buitenlucht werken is adembescherming niet nodig. In meer afgesloten ruimtes zoals parkeergarages ligt dat anders. De schadelijke dampen blijven daar veel meer hangen, dus de maskers moeten dan gewoon op', vertelt Gerard van der Mee, hoofd-uitvoerder van Reflectielijnen Van Velsen uit Bodegraven. 'Thermoplast is een stroperige vloeistof die gegoten wordt. Mocht er een druppel op de huid komen, dan veroorzaakt dat pijnlijke brandwonden. We instrueren onze mensen om

heel voorzichtig met deze materialen te werken. Ze dragen verplicht warmtebestendige handschoenen, een lange broek en lange mouwen, al zijn die laatste 's zomers niet populair.'

Belijning gebeurt met markeringmachines: mobiele machines met de omvang van een kleine personenauto, die vanaf een bestuurdersstoel worden bediend. Van der Mee: 'Deze machines maken nogal wat geluid, dus de bestuurder draagt gehoorbescherming. Verfdampen stijgen op, daar heeft de bestuurder geen last van. Veiligheidsschoenen, oranje hesje en in bepaalde gevallen een helm horen tot de standaarduitrusting en 's nachts komt daar een oranje reflecterende broek bij.'

AANRIJDGEVAAR

Wegmarkeeders staan regelmatig bloot aan het risico om aangereden te worden door het doorgaand verkeer of door materieel van collega-aannemers. Wanneer het aanbrengen van de wegmarkeringen het sluitstuk vormt van een compleet wegebouwproject, is het werkvak vaak helemaal afgezet. Dat beperkt het aanrijdgevaar aanzienlijk. Lastiger is het met onderhoudswerkzaamheden in de bebouwde kom waar auto's, fietsers, voetgangers en soms zelfs trams gewoon doorrijden. 'Een rijtje haaiantanden is binnen een kwartier gereed, maar ga je daar een hele afzet-



De halfautomatische kegelzetmachine GERARD.

Veiliger afzetten

Op de website met arbovriendelijke hulpmiddelen van Arbouw staan twee machines waarmee het afzetten van wegen veiliger en gezonder kan worden uitgevoerd. Met het mobiele wegafzettings-systeem M.A.R.S. II worden de materialen op snelwegen automatisch geplaatst, waardoor onveilige werksituaties en onnodig tillen worden voorkomen. Ook het verwijderen van de materialen gebeurt automatisch. De machine is voorzien van een hydraulische heftafel voor het automatisch oppakken van actieskids. Deze heftafel kan ook in de lengterichting van de auto bewegen waardoor het mogelijk is de actieskids automatisch op te pakken. Met twee lepels onder de vrachtwagen kunnen de andreamatten op het wegdek worden gelegd en opgepakt.

Met de halfautomatische kegelzetmachine GERARD gebeurt het afzetten van (provinciale) wegen eveneens een stuk lichter en veiliger. De machine, die op elke wagen met een open laadbak kan worden gebouwd, bestaat uit een besturingsmodule, een hekwerk van staal en een hydraulische arm met korf die de kegels plaatst en na afloop van de wegwerkzaamheden weer oppakt. De monteur plaatst de kegels vanuit de laadbak een voor een op de arm. Bij het ophalen van de kegels rijdt de wagen achterwaarts, waarna het systeem de kegels automatisch oppakt en aan de monteur presenteert.

➔ **Kijk voor meer informatie op www.arbovriendelijkehulpmiddelen.nl bij 'Wegmarkeringswerk'.**

ting voor opbouwen? Wij doen dat liever met gediplomeerde verkeersregelaars die het wegverkeer kortstondig stilzetten of omleiden', vervolgt Reno Meijs, projectmanager van Traffic Service Nederland en betrokken bij de training 'Veiligheid in het Werkvak' van Bouwend Nederland. 'Dat is een efficiënte en dynamische maatregel voor figuratiewerk en, zolang er niet al te hard gereden wordt, ook voor het belijnen. Langs provinciale wegen en autosnelwegen, waar ondanks een tijdelijke ingestelde snelheidsbeperking het verkeer nog steeds te hard rijdt, zal er vaak een rijstrook afgezet worden. Achter een dergelijke afzetting van verkeerskegels of geleidebakens moeten de werknemers dan nog een strook van zestig centimeter vrijhouden. Dat valt in de praktijk nog niet mee. In sommige gevallen wordt de weg dus helemaal afgesloten. Dan is het niet anders.'

RUSTIG UITSISSEN

Voorman Theo Grandia van Reflectielijnen Van Velsen loopt al achtendertig jaar mee in het vak. Vandaag maakt zijn ploeg in de bebouwde kom van Haarlemmermeer haaiantanden, fietsoversteekplaatsen en grote vlakken op een net aangebrachte nieuwe laag asfalt. Grandia laat zijn handen zien en wijst op een klein

litteken. 'In al die jaren heb ik maar een keer thermoplast op mijn hand gekregen. Rustig laten uitsissen, dan blijft de schade beperkt', glimlacht hij. 'Ik werk het liefst met dezelfde collega's en ook graag op bekend terrein. Zo werk ik meestal in Amsterdam. Ik ken die stad en ik weet hoe het verkeer zich gedraagt. Je moet mij niet op een drukke polderweg laten werken.'

Van der Mee knikt instemmend: 'Zulke voorkeuren horen we vaker van onze mensen. We proberen daar serieus rekening mee te houden, want ook dat draagt bij aan de veiligheid.'

