



‘Je bewust zijn van veilig werken is een prioriteit in ons vak’

Boomrooierij Weijtmans actief rond spoor Ede-Wageningen

Werken rond het spoor: het is een vak apart. Passerende treinen en hoogspanning op de bovenleiding vormen een risico. Sinds een jaar is Boomrooierij Weijtmans bezig met het rooien en snoeien van bomen rond NS-station Ede-Wageningen, om letterlijk de weg vrij te maken voor bouwactiviteiten. Nu het broedseizoen afgelopen is, worden de werkzaamheden rond het station weer voortgezet. Vakblad Boomzorg was erbij.

Auteur: Karlijn Raats

Er gebeurt veel rond het spoor Ede-Wageningen. In het project Spoorzone Ede wordt voor de bouw van een nieuw station samengewerkt door de gemeente Ede, PoRail, NS en EdesPoort, een combinatie van de aannemers Van Hattum en Blankevoort, VolkerRail en Van Wijnen. Het station moet in 2024 klaar zijn. In het kader van dit project wordt er een extra perron met spoorbaan aangelegd. Ook is er de afgelopen anderhalf jaar gewerkt aan een tunnelbak. In augustus moet de 8000 ton zware nieuwe reizigerstunnel onder het spoor door geschoven worden. Het oude stationsgebouw uit 1984 wordt vervangen door een nieuw gebouw.

Aanleg extra perron

Medio juli was de officiële start van het project om bomen langs het spoor te verwijderen voor de aanleg van een extra perron. Daarbij waren onder meer een ecooloog, een werkvoorbereider en enkele explosievendeskundigen van Bodac

Explosievenopsporing aanwezig. ProRail zorgt er als werkgever voor dat er veilig op, aan en rond het spoor gewerkt kan worden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van explosieven, aangezien het spoorwegnet in de Tweede Wereldoorlog flink onder vuur is genomen.

Flexibel

Kees Weijtmans leidt vakblad Boomzorg rond. Al snel blijkt dat het aannemersbedrijf flexibel moet zijn. ‘De planning moest na de aftrap hier en daar worden bijgesteld. Toen wij het werk aannamen, lag de grond er hier nog maagdelijk bij. Op basis daarvan hadden wij ingepland miniloaders in te zetten langs het spoor.’ Weijtmans wijst naar de opengegraven geul, vlak voor het met graffiti bespoten elektriciteitshuisje aan het spoor, waar de energie van de regionale netbeheerder binnenkomt en geschikt wordt gemaakt voor de treinen. ‘Hier zijn de kabels en leidingen



‘Al onze personeelsleden zijn bhv’er en ETW’er en kunnen reddend klimmen’

al verlegd. Daardoor kan er geen rijdend materieel meer ingezet worden. We hebben besloten om de gesnoeide takken ter plaatse achter te laten, zodat die een rol kunnen spelen voor de ecologie. De stammen laten we staan en gaan we ringen. Als je de bast doorzaagt, sterft de boom en vormt op den duur ook weer een habitat voor vogels, insecten en grondieren.’

Weg vrijmaken voor nieuw perron

Verderop langs het spoor heeft Boomrooierij Weijtmans de afgelopen weken rooiwerkzaamheden uitgevoerd in een deel van een bosstrook van 1,5 hectare. Nu wordt letterlijk de weg vrijgemaakt voor het nieuwe perron met spoorbaan door een rij van tien eiken aan de rand van het aangrenzende eikenbosje te verwijderen. Met de uitbreiding wordt de totale spoorbaan 2,5 meter breder. Een ETW’er gaat dit werk klimmend uitvoeren. Er worden vijf eiken per dag gerooid; de verwachting is dat de rij eiken na twee dagen verwijderd is.

Man en machine: veiligheid voorop

Weijtmans is als bestuurslid van branchevereniging AVIH een van de initiatiefnemers van de actie ‘Veilig op 1’ in de

agrarische en groene sector. Alle machines en materieel van Boomrooierij Weijtmans zijn door het bedrijf zelf ontwikkeld en het resultaat van jarenlange doorontwikkeling. Met de aan torsië onderhevige velkranen wil het bedrijf voor de volle 100 procent voldoen aan de veiligheidsmarge. Ook de grijpers zijn oersterk en toegespitst op de juiste machines. Zowel de boomverzorgers als de chauffeurs en machinisten zijn geschoold. Het gaat om European tree technicians, European tree workers en ECC-3- of ECC-4-gecertificeerd boomzagers met ervaring. Elke dag wordt gecontroleerd of het ingezette team fit en scherp is. ‘Je bewust zijn van veilig werken is een prioriteit in ons vak’, legt Weijtmans uit. ‘Maandelijks houden wij intern een toolboxmeeting en eenmaal per jaar een bhv-oefening. Al onze personeelsleden zijn bhv’er. We oefenen dan bij ons in de werkplaats met “slachtoffers” van Lotus, de Landelijke opleiding tot uitbeelding van slachtoffers. ETW’ers oefenen op zo’n dag ook handelingen zoals reddend klimmen in speciaal daarvoor geplaatste bomen. Verder is afgesproken dat onze vier projectleiders twee werkplekinspecties per week uitvoeren.’

Verplichte cursus

Daarnaast heeft het team van Boomrooierij Weijtmans een cursus van ProRail gevolgd, Veilig werken rond het spoor. ‘Tijdens de cursus leer je meer dan honderd regels over de signalen langs het spoor, op het perron en van veiligheidsmedewerkers’, vertelt Weijtmans. ‘Het is een e-cursus. Als afsluiting is er een verplicht contactdagdeel. Dan wordt er extra aandacht besteed aan bewustwording van de risico’s rond het spoor. Dat is waar het uiteindelijk om draait.’ Het team werkt volgens de richtlijnen op 5 meter afstand van de bovenleidingen. De bovenleidingen moeten buiten het valbereik van de telescoopkraan blijven. Ook moet de kraan geaard zijn. ‘s Nachts mag er alleen gewerkt worden als er geen spanning op de bovenleiding staat. Hiermee worden de risico’s tot een minimum beperkt.

Links ETW’er Joris, rechts grondman Paul



Fitheid belangrijk

ETT’er Theo Weijtmans, een broer van de bedrijfseigenaar, is aan het werk met onder meer ETW’er Joris en grondman Paul. Hij vertelt dat elke locatie zijn eigen uitdagingen kent. ‘Langs de weg bestaat het risico uit voetgangers en fietsers die door de afzetting heen gaan; langs het spoor moeten we oppassen voor de bovenleidingen. Maar alles is een kwestie van logisch nadenken’, zegt hij. ‘Je kunt nooit afdwalen met je gedachten. We communiceren als teamleden voortdurend via onze oortjes. Ook moeten we fit zijn. Mensen die op maandagochtend op het werk komen en om wat voor reden dan ook een zwaar weekend achter de rug hebben, gaan niet mee naar een risicovolle klus.’

Kees Weijtmans geeft een concreet voorbeeld van scherp zijn en verantwoordelijkheidsgevoel. ‘Als een medewerker aan het eind van de werkdag hier staat en de bus staat aan de overkant van het spoor, wat doet hij dan? Veilig werken staat voorop, dus hij loopt aan deze kant van het spoor 2 kilometer naar de oversteekplaats en vandaaruit naar de bus. Hij steekt in geen geval direct het spoor over!’

Een klimmende ETW’er aan het werk



Door de blootliggende kabels en leidingen moest Boomrooierij Weijtmans de planning omgooien.



Aandachtspunten

ETW'er Joris, die klimmend de tien eiken gaat verwijderen: 'Bij het afvangen moeten we de bovenleidingen goed in de gaten houden. Alle takken moeten op het talud terechtkomen, maar ze hangen in de richting van het spoor. Daarom leiden we ze met een touw in de richting van het talud. Belangrijk daarbij is dat de takken op het goede punt verankerd zijn, zodat ze niet de verkeerde kant op zwaaien.' Hij houdt van de uitdaging. 'De afwisseling van werken in de stad, in het bos, langs de dijk en langs het spoor houdt ons werk juist leuk. We komen

overal.' Tussen twee en vijf uur 's nachts gaat de spanning van de bovenleidingen af. Dan kan er zonder gevaar gewerkt worden, maar dat heeft niet de voorkeur van het bedrijf. Weijtmans probeert de telescoopkraan overdag in te zetten, om te voorkomen dat men 's nachts aan de slag moet. Weijtmans: 'Werken in het donker is mogelijk nog gevaarlijker, omdat je dan gemakkelijk iets over het hoofd kunt zien.' Toch is hij blij met de twee reservenachten waarop Boomrooierij Weijtmans in actie kan komen, mocht het verwijderen van de eiken onverhoopt tegenzitten.

Trots

Al een jaar lang is Boomrooierij Weijtmans op deze locatie bezig hagen, singels en bomen te rooien voor de fasering. Na het verwijderen van de eiken gaat het team door met rooien op de 1,5 hectare grote bosstrook, verderop. Waarschijnlijk houden de werkzaamheden langs het spoor Ede-Wageningen daarna nog niet op voor de boomrooierij; het terrein wordt stap voor stap geschikt gemaakt voor alle bouwactiviteiten in dit prestigieuze project. Als het project af is in 2024, zal dat Weijtmans een voldaan gevoel geven. 'Ik ben telkens weer trots dat wij een bijdrage hebben mogen leveren als er een kilometerslang project wordt afgerond', zo sluit hij af.

'Je mag nooit afdwalen en we communiceren voortdurend via onze oortjes'

Langs het spoor worden in totaal tien eiken verwijderd voor de aanleg van een extra perron.



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!