

Over dieselmotoremissie (DME)

De bouw draai

Graafmachines, trilplaten, heftrucks, langszoevend verkeer. Je kunt het zo gek niet bedenken of het werkt op diesel. En dus staan bouwvakkers bloot aan de uitlaatgassen van diesels: dieselmotoremissie (DME). Welke maatregelen zijn er mogelijk?

tekst Tamara Onos en Johan Timmerman

Veel bouw materieel loopt op diesel. Bij de verbranding van diesel komen deeltjes en dampen vrij. Die kunnen zorgen voor allerlei gezondheidsklachten: hoofdpijn, luchtwegirritatie, COPD, hartklachten en longkanker. Het geheel aan schadelijke deeltjes en dampen in uitlaatgassen noemen we dieselmotoremissie (DME).

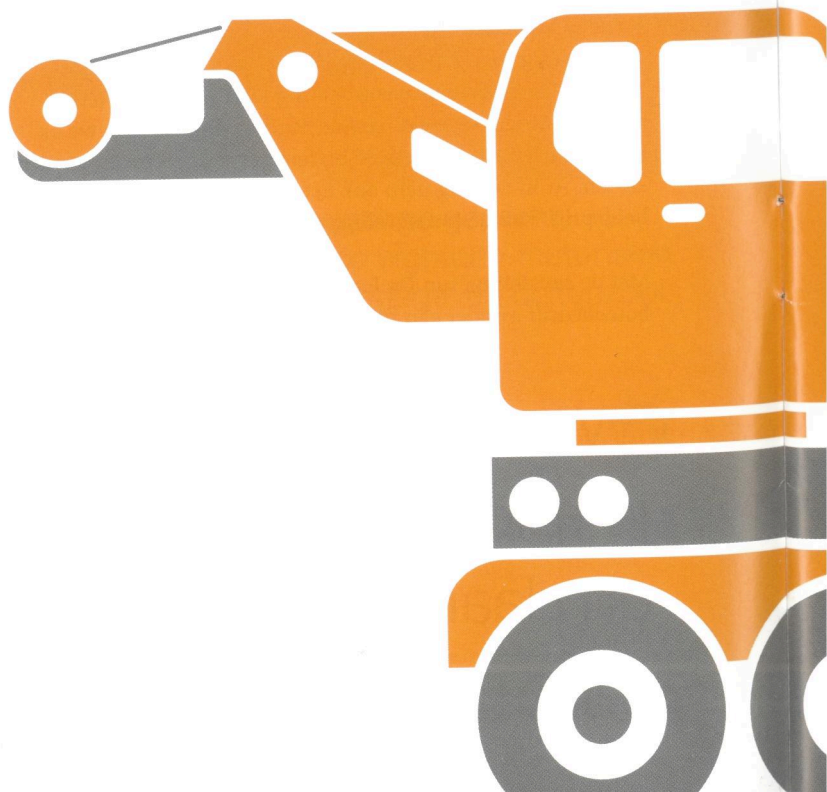
Een werknemer die met of dichtbij dieselmaterieel werkt, ademt DME in. Zowel DME uit de 'schone' buitenlucht als DME van het werk. In die 'schone' buitenlucht zit al voldoende DME om gezondheidsklachten te veroorzaken. Het is dus belangrijk om zo min mogelijk 'extra' DME te maken. Hoeveel DME erbij komt door het werk, hangt onder andere af van de werkzaamheden, het gebruikte materieel, de leeftijd van het materieel, of er filters worden gebruikt en hoe men met de apparatuur omgaat.

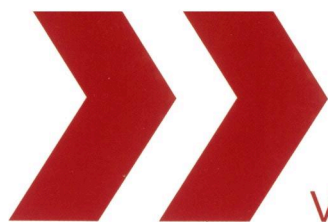
Maatregelen

Dieselmotoremissie is een gevaarlijke stof die ook nog eens op de SZW-lijst van kankerverwekkende stoffen en processen staat. Dit houdt onder andere in dat de blootstelling als onderdeel van de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) moet worden beoordeeld (zie kader Wettelijke verplichtingen). Maar het houdt vooral in dat de blootstelling aan DME zo laag mogelijk moet zijn. En daar zijn maatregelen voor nodig.

Net als bij alle gevaarlijke stoffen, geldt ook hier de arbeidshygiënische strategie of het STOP-principe: Substitutie, Technische maatregelen, Organisatorische maatregelen en als het echt niet anders kan, Persoonlijke beschermingsmiddelen.

De laatste jaren zijn er veel positieve ontwikkelingen op dit gebied. Een goede reden voor de werkgevers en werknemers in de bouw om hernieuwde afspraken te maken over de aanpak van DME. Dit najaar verschijnt het nieuwe A-blad Dieselmotoremissie.





it op diesel

Substitutie

Substitutie, het vervangen van dieselaangedreven motoren, is allang geen zeldzaamheid meer. Elektrische auto's, elektrische hoogwerkers, hybride graafmachines, elektrische trilplaten, aggregaten of waterstof. We hadden het tien jaar geleden niet kunnen bedenken, maar het is allemaal beschikbaar.

Een andere vorm van substitutie is wijziging van werkmethoden. Transportbanden die goederen in en uit magazijnen en tunnels brengen. Maar ook het afsluiten van wegen, zodat er geen blootstelling is door het voorbijrazende verkeer.

Technische maatregelen

Een technische maatregel die voor een grote verbetering heeft gezorgd, zijn de schonere motoren. De Euro 4 en 5 motoren (on-road) en Stage 3b (off-road) zijn al gauw 70 procent schoner dan de Euro 2 en 3 motoren. En de nieuwere motoren worden alleen maar schoner. Hoe hoger de klasse, hoe schoner de motoren.

Het is niet altijd mogelijk om materieel met een hoge Euro- of Stage-klasse te kopen of te huren. Soms uit financieel oogpunt, soms omdat het domweg niet bestaat of niet in de verhuur zit.

PAGO in de bouw

In de bouw is het recht op een PAGO vastgelegd in de cao. Hierdoor zijn werkgerelateerde gezondheidsklachten, een verminderde longfunctie bijvoorbeeld, in een vroeg stadium op te sporen. Het PAGO is in de bouw onderdeel van de Duurzame Inzetbaarheidsanalyse (DIA). Daar hebben werknemers iedere twee of vier jaar recht op, afhankelijk van hun leeftijd. Kijk voor meer informatie op www.volandis.nl.

De garagebedrijven doen het al jaren: afzuiging plaatsen op de uitlaatpijp. Ook in de bouw is dat mogelijk. In werkplaatsen, bij het onderhoud van materieel, maar ook bij stationaire werkzaamheden in bijvoorbeeld de tunnelbouw, verminderen afzuigpunten op de uitlaat de blootstelling. Ook hier is een consequente toepassing belangrijk. Want deze slangen zijn niet anders dan de stofzuigerslangen thuis: een kapotte slang of niet-passende aansluiting verpest de werking. »

