

Onkruidbestrijding tussen de sporen



De sproeitrein werkt 2 maal per jaar 3.000 km spoorlijnen af.

Een bezoek aan een verwaarloosd gebouw zegt veel over de snelheid waarmee de natuur opnieuw terrein verovert. Schijnbaar onschuldig nestelen gras en planten zich tot in de kleinste hoekjes. Langzaam maar zeker vernietigen ze alles wat de mens heeft gebouwd. Het is ondenkbaar dat we moeder natuur haar gang zouden kunnen laten gaan op de 3.200 kilometer spoorweg in ons land. Haar sabotagewerk zou onze veiligheid in het gedrang brengen!

Er zijn planten en planten. Sommige soorten zijn een regelrechte ramp voor de spoorweg. "Bramen", "winde" of "paardenstaart" bijvoorbeeld overwoekeren zonder genade de plaatsen waar de sporen liggen. Ze vormen een bedreiging voor de houten dwarsliggers, verminderen de spoorafwatering, vervuilen de ballast, hinderen bij het remmen en het versnellen van de treinen door een verminderde adhesie van de treinwielen op de spoorstaven en verhinderen de werking van de mechanische en elektrische bedieningsinstallaties. Daarnaast belemmeren zij ook de vrije doorgang van het onderhoudspersoneel en kunnen ze in droge periodes aanleiding geven tot bermbranden.

Tweemaal per jaar

Kortom, redenen genoeg om komaf te maken

met deze indringers. "Dit soort begroeiing is zeer hardnekkig. Het zijn echte woekerplanten die zich snel voortplanten. Daarom moeten we twee keer per jaar de grote middelen inzetten", verduidelijkt hoofdingenieur Willy Bontinck, hoofd van de afdeling Milieu. Het eerste deel van deze 'grote manoeuvres' duurt twee maanden en gaat door in mei en juni. En dan wordt het voor de hoofdsporen nog eens in zes weken overgedaan in de periode september-oktober. Gezien de strenge veiligheidseisen is het gebruik van onkruidverdelgsmiddelen bij het onderhoud van de sporen – ballast en paden – onvermijdelijk. "In België, net zoals in andere landen, wordt deze manier van werken tot op vandaag beschouwd als het meest doeltreffend. En het voordeligst. De onkruidverdelgging gebeurt door specialisten, in respect voor het leefmilieu. De doseringen zijn zeer nauwkeurig vastgesteld. De NMBS gebruikt overigens enkel ongevaarlijke producten, die de plant aanpakken via de bladeren en niet via de wortels. Hierdoor loopt men geen risico op vervuiling van het grond- en oppervlaktewater door stoffen die diep in de grond doordringen."

De trein die het onkruid doodt

De omvang van de te behandelen zone – meer dan 3.000 kilometer lijnen, goed voor bijna 4.000 hectare grond – vereist een goed door-dachte methode. En wat is er in deze context beter dan een trein?

De sproeitrein behoort niet tot het wagenpark van de NMBS. De directie Infrastructuur heeft hiervoor een onderhoudscontract met een privé-maatschappij afgesloten (sinds 2002 een Britse onderneming). Deze onderneming beschikt over het vereiste materiaal en over speciaal hiervoor opgeleid personeel. Drie tot vier mensen verzekeren de dienst aan boord van de sproeitrein. Ze worden hierbij vergezeld door een verantwoordelijke van de NMBS, die hen op elk moment specifieke informatie kan geven over het net. Het indrukwekkende konvooi bestaat uit meerdere wagens. Eerst is er de sproeiwagen met spuitboom en bijhorende machines. Deze wagen wordt gevolgd door ketelwagens met

water en ketelwagens voor het opslaan van de producten. Tot slot is er ook een wagen voorzien voor de behuizing van het personeel.

"Het werk wordt tijdens de dag uitgevoerd. Men werkt volgens een strikte planning, zodat de buitendienststelling van het spoor wordt vermeden. Want daardoor zou het vervoer van passagiers en goederen worden bemoeilijkt," vervolgt Willy Bontinck. "Het konvooi rijdt met een maximumsnelheid van 60 km/u."

Alle nodige maatregelen zijn genomen om de onkruidverdelgging zo veilig mogelijk te laten verlopen. De bedieners kunnen indien nodig onmiddellijk de spuitboom stoppen, wat hoe dan ook gebeurt aan bruggen, tunnels en overwegen. De dosering van het water en de producten wordt door de boordmicroprocessor automatisch geregeld, maar kan indien nodig door het controlepersoneel snel worden gewijzigd.

Anders gaan verdelgen?

De UIC (de Internationale Spoorwegunie) heeft een werkgroep opgericht, waarvan ook de NMBS deel uitmaakt. Haar opdracht is het zoeken naar alternatieven voor de chemische onkruidverdelgging of naar manieren om de hoeveelheid verdelgers te verminderen.

De mogelijke alternatieven, zoals thermische, mechanische of een andere manier van onkruidverdelgging, blinken echter niet uit in kwaliteit. De brandrisico's zijn groter. De resultaten zijn ontoereikend tegenover de hogere uitvoeringskosten. En de doeltreffendheid is zo zwak dat het aantal onderhoudsbeurten moet worden opgetrokken.

Kortom, een beperkt en verantwoord gebruik van chemische onkruidverdelgers is hoe dan ook onvermijdelijk.

Een gevaar voor de natuur en de mensen ?

Onkruidverdelgging is een absolute noodzaak om de infrastructuur van de spoorwegen in goede

staat te houden. Het gebruik van herbiciden ondervindt echter heel wat tegenkanting vanwege de veronderstelde negatieve invloed op het leefmilieu – in de meest algemene betekenis van het woord. Heel wat mensen beschouwen herbiciden als een 'noodzakelijk kwaad' en een mogelijke bedreiging voor zowel fauna en flora, als voor de mensen die in de omgeving wonen, wandelen of werken...

"Natuurlijk kunnen we niet ontkennen dat elk product een zeker gevaar inhoudt," geeft Willy Bontinck toe. "Maar de laatste tien jaar is er heel wat veranderd in positieve zin. De NMBS maakt een zeer verantwoorde selectie van de producten. We gebruiken uitsluitend producten die zijn toegelaten en een zeer lage giftigheidsgraad hebben. Daardoor kunnen we de negatieve gevolgen aanzienlijk beperken."

De NMBS draagt milieuvriendelijkheid hoog in het vaandel. Ze geeft de voorkeur aan de minst agressieve methodes. Het gebruik van herbiciden wordt beperkt tot het onderhoud van de verharde zones tussen de eigenlijke sporen en de paden tussen de ballast en de bermen. "Herbiciden worden nooit gebruikt op bermen en taluds. Daar bestrijdt men het onkruid op een mechanische manier. Zoals bij de bomen en de struiken, die regelmatig worden gesnoeid..." Recente analyses tonen aan dat de NMBS sinds 1990 er in geslaagd is de schadelijkheid van de behandeling tien keer te verminderen. Het gebruik van selectieve herbiciden wordt tot een minimum beperkt en de doseringen worden heel streng gecontroleerd. De chemische middelen zijn ook minder hardnekkig dan in het verleden. Met andere woorden, ze blijven minder lang in de grond aanwezig.

"Er zijn mensen die denken dat de NMBS met haar duizenden kilometers lange spoorweg één van de grootste vervuilers van ons land is. Niets is minder waar. Van de totale hoeveelheid herbiciden die in België worden gebruikt, is de NMBS goed voor minder dan 0,5% (in termen van volume) en minder dan 0,03% (in termen van schadelijkheid). Daarenboven blijven we voortdurend zoeken naar mogelijke

