



Duurzaamheid

Opgeruimd staat netjes!

beroep

H-VM.03 coördineert de sanering van de terreinen van de NMBS-Groep volgens de wettelijke voorschriften.

Onlangs werd de site van de werkplaats Etterbeek onder handen genomen.

Een woordje uitleg...

De eerste saneringen vonden plaats in 1996. Sindsdien werd een lijst opgesteld met ongeveer 400 sites. In de meeste gevallen is geen sanering nodig. Voor 50 sites werd een saneringsplan opgesteld.

Onze beheerscontracten, milieubeleidsplannen en de wetgeving (verschillend in elk gewest) voorzien 4 gevallen waarbij we onze terreinen moeten saneren: stopzetting activiteit, verkoop of aankoop terrein, vervuiling naar aanleiding van een incident, toevallige ontdekking van vervuiling. Een studie bureau voert eerst een verkennend bodemonderzoek uit: boringen moeten aantonen of het terrein al dan niet vervuild is en zo ja in welke mate.

Kranen bij de vleet

Er wordt een saneringsplan opgesteld en dan beginnen de werken. Deze kunnen twee vormen aannemen, al naargelang de vastgestelde vervuiling. In 80% van de gevallen wordt de bodem (en/of het water) afgegraven en verwerkt in een extern verwerkingscentrum. Nadien wordt *propere* grond aangevoerd. Maar er worden ook behandelingen ter plaatse uitgevoerd zoals het oppompen van het grondwater of de injectie van producten.

De regionale overheden moeten elke stap van de procedure goedkeuren. H-VM.03

coördineert alles. En dit zowel voor de terreinen van de Holding als deze van NMBS en Infrabel. Tuc Rail of H-Stations volgen de werkzaamheden op.

De CW Etterbeek onder de loep

Na de herstructurering in 2005 werd het terrein van de werkplaats eigendom van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, dat het doorverkocht aan een vastgoedpromotor. De verkennende studie wees op een gemengde vervuiling vanwege de specifieke activiteiten die er plaatsvonden: stookolie (van lekkende tanks), oplosmiddelen, PCB's, kwik... (opslag van afval, verf). Maar de vervuiling houdt ook verband met de samenstelling van de toplaag bestaande uit sintels (dit zijn steenkoolresten afkomstig van stoomlocomotieven). De sanering ging van start in augustus 2009: de sintels werden afgezonderd en de bovenste 25 cm van het terrein werden vervangen door *propere* aarde. De overige vervuiling werd afgegraven, op sommige plaatsen tot 12 meter diep!

Bovendien gingen de gebouwen tegen de vlakke. In totaal werden 10 hectaren



Hugues Ducarme test de TBL1+ uitrustingen in het stuurrijsuijg.

TBL1+ Gemoderniseerde M5-rijtuigen in Cuesmes

gesaneerd en in september 2010 waren de werken voltooid. Totale kostprijs: 2.500.000 euro. Het gedeelte langs de Triomflaan werd verkocht aan Chirec, dat er een ziekenhuis wil bouwen. De grond tussen de lijnen 161, 26 en hun verbinding kreeg nog geen nieuwe bestemming.

In oktober 2009 verhuisde de werkplaats van Etterbeek naar haar nieuwe gebouwen in Schaarbeek. Door deze fusie werd de werkplaats van Schaarbeek de belangrijkste van het land. Ze telt nu immers samen 500 medewerkers.

Activiteiten van de vroegere werkplaats:

- **Bewaarplaats:** producten voor seininrichting, bovenleidingen, telefonie, verlichting en drijfkracht.
- **Werkplaats sterkstroom:** montage van wisseltellers, schakelaars voor bovenleidingen, keten voor de bediening van bovenleidingen, 1KV installaties...
- **Werkplaats zwakstroom:** fabricatie van producten voor de seininrichting, bovenleidingen, telefonie, verlichting en drijfkracht, omroepinstallaties...

De werkplaats van Cuesmes plaatst momenteel TBL1+ op de stuurrijsuijgen van de M5'en. Dat gaat samen met de modernisering van deze oude dubbeldeksrijsuijgen. Het materieel is dan toch al voor een bepaalde periode buiten dienst gesteld. Het is en blijft onze doelstelling om zo weinig mogelijk materieel buiten dienst te stellen: de reizigers mogen geen nadeel ondervinden van deze ingrepen.

In 2010 werden al 9 stuurrijsuijgen M5m (gemoderniseerd) afgewerkt. En eind dit jaar volgen er nog 2. "De installatie van TBL1+ op de M5m-rijtuigen neemt heel wat tijd in beslag, zowel voor de montage als voor de testen", zegt Luc Bouguignon, ingenieur in Cuesmes. "Per voertuig moet je ongeveer 270 werkuren rekenen."

Technische beperkingen

De M5-rijtuigen werden oorspronkelijk natuurlijk niet ontworpen voor TBL1+ onderdelen zoals de antenne onder het rijtuig. "Om die antenne te kunnen plaatsen, moeten we de schikking van de pneumatische leidingen aanpassen. Hetzelfde geldt voor de remleidingen", zegt Jean-Charles Gualano, eerste technicus elm voertuigen en installaties. "Om interferentie te vermijden, moeten we er ook voor zorgen dat er zich in de buurt van de antenne geen metaal bevindt. Dat vergt 70 à 80 uur mechanisch werk." Daarbij komen nog ongeveer 200 werkuren voor de plaatsing van de elektrische leidingen, het rack, de bedieningsmodule in de stuurpost en voor de afwerking en de tests.

Nog een interessante opmerking: naast TBL1+ installeren ze ook het systeem GSM-R.

veiligheid