



**ONDERHOUDSWERKPLAATS
HOGESNELHEIDSTREINEN VORST:
CODEWOORDEN VEILIGHEID,
EFFICIËNTIE EN FLEXIBILITEIT**

Met het verschijnen van de hogesnelheidstrein (hst) in België kwam de lat voor reizigerscomfort meteen een pak hoger te liggen. Om het onderhoud van haar hogesnelheidstreinen naar behoren te kunnen uitvoeren, bouwde NMBS een eigen werkplaats, die in 1994 – start van Eurostar – operationeel werd. Ondertussen is de werkplaats uitgegroeid tot een grote kmo, waar meer dan 600 personen aan de slag zijn. Werken aan hst's vraagt een rigoureuze organisatie vanwege de strikte veiligheidseisen, maar ook de nodige flexibiliteit en efficiëntie om te garanderen dat de treinen maximaal commercieel inzetbaar zijn.

Veiligheid voor alles

Alex Van Ingelgom, hoofd van de werkplaats, hamert op het belang van veiligheid: "Anders dan de meeste NMBS-werkplaatsen moet Vorst voldoen aan internationale veiligheids- en onderhoudsnormen. Dat gaat behoorlijk ver, met een volledige traceerbaarheid van de interventies: elke meester-gast staat borg voor het werk van zijn ploeg en tekent voor de kwaliteit. We kunnen op elk moment nagaan wie welk werk wanneer heeft uitgevoerd en dat voor heel de onderhoudsketting."

De veiligheidsnormen liggen zeer hoog: "Tegen 330 km/u moet je zeker zijn dat je veiligheidsgevoelige systemen feilloos werken. De betrokken onderdelen (zoals wielen en remmen) worden volgens een vast schema geïnspecteerd en vóór hun kritische sleetgrens preventief vervangen." De erg strikte normen zijn vooral bepaald door wat de Franse netwerkbeheerder Réseau Ferré de France (equivalent van Infrabel in België) oplegt en liggen contractueel vast. Begrijpelijk, aangezien tot 80% van de trajecten over Frans grondgebied loopt.

Om de kwaliteit van het onderhoud te garanderen gebeuren geregeld externe audits, besteld door de werkplaats zelf of op vraag van de klant. Van Ingelgom benadrukt het belang van gestructureerd werken: "Onze treinen moeten 100% aan de vereisten voldoen, 99% volstaat niet. Als we bijvoorbeeld een wielas vervangen, moet ook de hoogte

Technisch personeel gezocht

Zoals veel industriële bedrijven heeft de werkplaats moeite met het aantrekken van voldoende geschoold personeel. Vooral depanneurs blijken witte raven: slechts 10% van de elektromechanici die solliciteren, komen in aanmerking. De arbeidsvoorwaarden zijn zeker goed in vergelijking met andere bedrijven en bovenop het loon genieten de mensen op de werkvloer nog van een extra "hst-premie". Maar de gezochte profielen moeten uiteraard een strenge selectie doorstaan: vakkennis is maar de eerste stap, de kandidaten moeten ook voldoende flexibel en stressbestendig zijn.



"Onze treinen moeten 100% aan de vereisten voldoen, 99% volstaat niet", stelt Alex Van Ingelgom, hoofd van de werkplaats.

van de antennes onder het rijtuig nagekeken worden, net zoals de parametring van het veiligheidssysteem, om zeker te zijn dat in de stuurpost de juiste snelheid wordt opgegeven."

Flexibiliteit troef

De werkplaats Vorst is een buitenbeentje bij NMBS. "Het onderhoud gebeurt grotendeels 's nachts, als de treinen niet rijden. We werken daarom in een volcontinu systeem, 24 uur op 24 uur. Onze organisatie is flexibel, zodat we pieken in de vraag kunnen opvangen".

Momenteel staat Vorst in voor het beheer en onderhoud van 47 hst-stellen: het huidige Thalyspark (26 treinen) en 21 Franse TGV "Réseau"-stellen (die België verbinden met heel wat Franse bestemmingen ten zuiden van Parijs). Ook de 30 Eurostar-treinen krijgen een onderhoud in Vorst als zij in Brussel uitslapen.

"SNCF is een belangrijke klant. Voor Thalys zijn we de hoofdwerkplaats, maar we bestellen ook werk in de Franse werkplaats Le Landy nabij Parijs", vervolgt Van Ingelgom: "We mogen trouwens fier zijn op onze expertise: de TGV-R's die in Vorst onderhouden worden, vestigden een betrouwbaarheidsrecord."

Het is dankzij de investeringen in kennis en een flexibel werksysteem dat SNCF als klant werd binnengehaald. Talenkennis speelt hierin eveneens een rol: kaders moeten tweetalig en sociaal vaardig zijn, goede communicatie is in Vorst essentieel om de veiligheid niet in het gedrang te brengen.

"Onze technici volgen niet alleen opleidingen in Frankrijk, Engeland en Nederland maar ook in Duitsland, bijvoorbeeld over het Duitse seingevingssysteem", vervolgt Alex Van Ingelgom, "Een Thalys bevat tot 8 aparte seinsystemen, die elk sterk van elkaar verschillen, en die allemaal feilloos dienen te werken. De perfecte technische beheersing van deze systemen garandeert ons de helft van de commerciële betrouwbaarheid van de stellen. Technisch is dat een hele uitdaging."

Efficiënt werken tegen de tijd

De kwaliteit van het werk is één ding, korte doorlooptijden en kostenbeheersing een ander. Hogesnelheidstreinen kosten bijzonder veel geld, het is dus zaak ze zo efficiënt mogelijk in te zetten. Ook daar is de werkplaats rechtstreeks verantwoordelijk voor. Doorgaans staan de NMBS-werkplaatsen enkel in voor het onderhoud en doet een centrale dienst de planning van het treinmaterieel. "Om commercieel performanter te kunnen zijn, bepalen wij zelf welke treinen waar en wanneer in Frankrijk zullen rijden. We garanderen een feilloze levering van het materieel volgens de dienstregeling. Een stel met vertraging vrijgeven voor circulatie is uit den boze. Elke minuut vertraging kost ons een pak geld," verduidelijkt Van Ingelgom. "De druk op ons personeel is dan ook heel hoog. Het werk moet niet alleen goed uitgevoerd zijn, het moet ook binnen de vooropgestelde termijn gebeuren, ook als het sneeuwt en iedereen van zijn kerstmaal geniet." Dat geeft soms spanningen, maar daar wordt aan gewerkt: "Op drie jaar tijd hebben we onze productiviteit van het groot onderhoud met

ERTMS-wereldprimeur voor Thalys

In 2004 besloot Thalys om haar 26 treinstellen uit te rusten met het Europese veiligheidssysteem ERTMS (European Railway Traffic Management System). In de laatste weken voor de ingebruikname (eind 2009) werd gedurende 6 weken dag en nacht doorgewerkt in de werkplaats door teams van Vorst, de Franse werkplaats Hélemmes en specialisten van Ansaldo om de meest recente hard- en software te installeren en de bedrading aan te passen. Op 13 december 2009 waren alle stellen uitgerust met het systeem, zonder dat de dienstverlening er onder te lijden had. De race tegen de klok was gewonnen.

33% verhoogd. We werken nu volop aan de invoering van een "lean" productiemodel, dat de "bottom-up"-informatiestroom bevordert en de kiemen draagt van zelfsturend groepswork.

De betrouwbaarheid van het materieel en de efficiëntie van onze depannageploegen wordt door het inspelen op voorspellende indicatoren gevoelig verhoogd. Op de werkvloer primeert het maximaal inzetten van de aanwezige competenties in een cultuur van grote betrokkenheid. Dit borgt de kwaliteit van het werk en de motivatie van onze mensen."

Vorst in cijfers

Aantal werknemers:	werkplaats	347
	onderhoudspost	115
	externen	150
	(reiniging hst en binnenlands materieel)	
Oppervlakte werkplaats :		22.300 m ²
Oppervlakte terrein:		8,5 ha
4 gebouwen		
Lengte hal 2 (grootste gebouw):		420 m
Certificatie: ISO 9001 (in 2008)		



Het werk moet secuur en snel gebeuren. Elke minuut stilstand telt.