

Persbericht

Jan Bogaertsspoorbrug krijgt moeder der alle facelifts

Infrabel en De Vlaamse Waterweg leggen samen de brug voor een betere doorstroming

KAPELLE-OP-DEN-BOS, woensdag 8 juli 2020 – Van 4 tot en met 26 juli vernieuwt Infrabel op verschillende plaatsen de spoorinfrastructuur tussen Mechelen en Dendermonde. Het epicentrum van de werken bevindt zich in Kapelle-op-den-Bos. Infrabel en De Vlaamse Waterweg nv pakken er de Jan Bogaertsspoorbrug aan. Deze werken stonden eerder al op het programma maar door de coronacrisis werden ze herpland. De Jan Bogaertsspoorbrug is een beweegbare brug en die zijn storingsgevoelig. Als er iets mis is, kan dit erg wegen op de regelmaat van het treinverkeer en de scheepvaart. De brug dateert uit begin de jaren '80 en is aan vernieuwing toe. Om deze werken veilig te laten lopen, ligt het treinverkeer drie weken stil.

Werken voor een betere stiptheid

De Jan Bogaertsspoorbrug is een zogenaamde basculebrug, waarbij het brugdek bijna loodrecht omhoog kan, en werd begin jaren '80 gebouwd. Na 40 jaar zijn de technische installaties van de brug vandaag aan vervanging toe. Ondanks dat de spoorbrug wel regelmatig onderhouden werd, zag het Infrabel onderhoudspersoneel de storingen de laatste jaren toenemen. Vijf verschillende storingen zorgden het laatste jaar voor maar liefst 3000 minuten vertraging voor het treinverkeer. Hoog tijd dus om daar iets aan te doen. De elektromechanica, de onderdelen die ervoor zorgen dat de brug kan bewegen, zal worden vernieuwd. Naast de schommels – de toestellen die ervoor zorgen dat de bovenleiding veilig wegdraait wanneer de spoorbrug open moet voor schepen – wordt ook het volledige besturingssysteem van de brug vervangen waardoor ze vanuit Zemst kan bediend worden. Daarnaast vernieuwt Infrabel de bovenleiding, de seininrichting en alle elektrische installaties. Door een gloednieuw camerasysteem zal de brug vanop afstand kunnen worden gemonitord. Alle kabels die nodig zijn om de bruggen te bedienen worden vernieuwd. Bovendien zijn alle systemen dubbel uitgevoerd. Voordeel is dat wanneer er één uitvalt, het back-up systeem meteen overneemt. Deze grootschalige moderniseringsoperatie moet zorgen voor minder storingen in de toekomst. Goed nieuws dus voor de regelmaat van het treinverkeer en de scheepvaart.

Vernieuwing spoorinfrastructuur tussen Mechelen en Dendermonde

De werken aan het spoor vinden plaats tussen 4 en 26 juli. Infrabel maakt van de gelegenheid gebruik om tegelijk op de volledige lijn zoveel mogelijk andere noodzakelijke vernieuwingswerken uit te voeren. Massificatie heet zo iets. Dat wil zeggen dat de infrastructuurbeheerder alle krachten bundelt om op een zo kort mogelijke periode zoveel mogelijk spoorinfrastructuur te moderniseren. Het voordeel is dat er sneller en efficiënter gewerkt kan worden waardoor er een pak minder hinder is. Er zal dag en nacht gewerkt worden om de sporen, dwarsliggers, bovenleiding en de seininrichting te vernieuwen. Tegelijk zijn er voorbereidende werkzaamheden om, op termijn, het Europese veiligheidssysteem (ETCS) te kunnen installeren.



Alternatieven voor het trein- en scheepvaartverkeer

Om dit alles veilig te laten verlopen, is er een totale lijnonderbreking nodig. Dat betekent dat er op de spoorlijn Mechelen-Dendermonde (L53) drie weken lang geen treinverkeer mogelijk is. Goederentreinen zullen, in de mate van het mogelijke, omgeleid worden en de NMBS legt vervangbussen in voor het reizigersverkeer. De brug heeft een grote doorvaarhoogte van 11 meter, waardoor de gevolgen voor het scheepvaartverkeer beperkt zijn.

Goede samenwerking

De Vlaamse Waterweg nv en Infrabel zijn niet aan hun proefstuk toe. Beide bedrijven hebben beslist om samen 6 spoor- en wegbruggen te moderniseren en zo de kosten te delen. Vorig jaar werd de Nijverheidsbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Ruisbroek al onder handen genomen. Vorige maand zijn de werken aan de Jan Bogaertswegbrug gestart. In 2021 is het beurt aan de 3 Scheldebruggen (spoor-, oude en nieuwe baanbrug gewestweg N16 in Temse). Al deze kunstwerken worden op dezelfde manier gemaakt zodat de materialen uitwisselbaar zijn en er dus minder reservestukken nodig zijn. Voor de onderhoudstechniekers is dat ook goed nieuws want zij hebben dan 6 gelijkaardige bruggen.

