

Ruisbroek, 10 augustus 2019

## **Spoorbrug Zeekanaal ontpopt zich tot modern kunstwerk** **Infrabel en De Vlaamse Waterweg bouwen samen bruggen** **om regelmaat trein-, weg- en scheepvaartverkeer nog te verbeteren**

**Belangrijke onderdelen van de spoorbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Ruisbroek werden in een recordtempo vernieuwd. Goed voor de veiligheid en stiptheid. Van eind juni tot midden juli werkten spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel en De Vlaamse Waterweg non-stop aan de modernisering ervan. De brug is een zogenaamde basculebrug, waarbij het brugdek bijna loodrecht omhoog kan. Dit soort van beweegbare bruggen zijn storingsgevoelig en kunnen, als er iets mis is, erg wegen op de regelmaat van het trein- en wegverkeer en de scheepvaart. De brug, die aan modernisering toe was, vormde een testcase voor nog 5 andere bruggen die de komende jaren volgens dezelfde werkwijze zullen aangepakt worden.**

### **Klaar voor de toekomst**

Wie met de trein tussen Antwerpen en Puurs spoort, maakte het waarschijnlijk al eens mee dat er geen rechtstreeks treinverkeer mogelijk was omdat de spoorbrug over het Zeekanaal gesloten was door een technische storing. Door de relatief lage doorvaarhoogte moet de brug ook heel vaak open. Deze beweegbare bruggen zijn erg storingsgevoelig met alle gevolgen voor het verkeer. Om dit probleem kordaat aan te pakken, onderging de brug van eind juni tot midden juli een ware metamorfose. En dat was nodig want de brug was toe aan modernisering. Specialisten van Infrabel en De Vlaamse Waterweg werkten de klok rond om het bedieningssysteem van de brug en de beweegbare bovenleiding te vernieuwen.

Het mechanische- en hydraulische gedeelte (brugdek, pijlers en de motoren) van de brug bleef behouden, al de rest werd dus vernieuwd. Het “meesterwerk” is de nieuwe bovenleiding. Een beetje achtergrond: bij een brug die opengaat, draaien de kabels van de bovenleiding weg om plaats te maken voor het brugdek dat omhoogkomt. Het is dus een complexe constructie met veel bewegende delen waardoor de kans op een storing groter is dan bij vaste bruggen. Het oude systeem werd volledig vernieuwd en vervangen door een nieuwe versie waarbij we voor het eerst de bovenleiding in een speciaal kokerprofiel plaatsten. Voordeel: het is stabiel, beter bestand tegen extreme temperaturen en slijtage en het is ook eenvoudiger om af te regelen.

De brug kreeg daarnaast ook een volledig nieuw besturingssysteem dat vanop afstand kan bediend worden vanuit Zemst. Maar dat is niet het enige. De volledige seininrichting is nieuw en alle elektrische installaties werden vervangen. De brug kreeg een modern camerasysteem, een vernieuwde verlichtingsinstallatie op en rond de brug en alle ICT-apparatuur, glasvezelkabels, aardingssystemen en sluitingsmechanismen werden vervangen. Alle systemen zijn dubbel uitgevoerd. Voordeel is dat wanneer één systeem uitvalt, door een technische storing, het back-up systeem meteen overneemt. Zo kan de brug altijd blijven functioneren en dat is goed nieuws voor het trein- en scheepvaartverkeer.

### **“Moeder aller samenwerkingen”**

In totaal werd er 2 weken gewerkt aan de modernisering van de spoorbrug over het Zeekanaal. De eerste zaden van deze samenwerking werden gezaaid in maart 2017. Toen al staken De Vlaamse Waterweg en Infrabel al de koppen bijeen voor deze ongeziene samenwerking. Beide bedrijven nemen elk de helft van de kosten op zich. Er werd beslist om samen 6 spoor- en wegbruggen te moderniseren. De intensieve samenwerking voor de spoorbrug in Ruisbroek was een testcase voor de andere nog te renoveren bruggen. In 2020 zijn dat de 2 Jan Bogaertsbruggen (spoor- en baanbrug Kapelle-op-den-

Bos) en in 2021 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.

Maar het was niet alleen een samenwerking tussen 2 verschillende bedrijven, ook binnen Infrabel was dit project een uitgelezen kans om, vanuit alle geledingen van het bedrijf, mekaar de hand te reiken. De spoorbrug ligt namelijk net op de grens tussen twee verschillende regio's en daardoor werkten mensen vanuit verschillende regionale diensten eraan samen. Bovendien, om de brug over het Zeekanaal te moderniseren, moesten ook heel wat verschillende disciplines (sporen, seininrichting, bovenleiding, ICT, seinhuispersoneel, traffic management, veiligheidspreventie...) met mekaar afstemmen. Om dit alles tot een goed einde te brengen, was dus een doorgedreven, minutieuze planning nodig en moest iedereen perfect afgestemd zijn op mekaar. Nu de brug over het Zeekanaal klaar is, zullen de 5 andere de komende 2 jaar aangepakt worden.

### De brug in enkele cijfers

Bouwjaar: 1977

Lengte: 92,85 m

Vrije doorvaarhoogte: 4,64 m

Aantal brugopeningen/jaar: 5.000

