

Boulevardbrug

Zeekanaal Brussel-Schelde, Willebroek

Plaats_Localisation

Waterwegen & Zeekanaal, Willebroek

Opdrachtgever_Maître d'ouvrage

Ney & partners, Bruxelles

Architect_Architecte

SBE, Sint-Niklaas

Studiebureau_Bureau d'études

Seco, Brussel_Bruxelles

Controlebureau_Bureau de contrôle

Herbosch-Kiere, Kallo

Algemene aannemer_Entrepreneur général

Victor Buyck Steel Construction, Eeklo

Staalbouwer_Constructeur métallique

Foto's_Photos : Victor Buyck Steel Construction

Boulevardbrug over het zeekanaal

De nieuwe Boulevardbrug zal het zeekanaal Brussel-Schelde tot Willebroek bevaarbaar maken voor schepen tot 10.000 ton. De huidige kanaalbreedte van 18 m wordt door de nieuwe brug vergroot tot 57 m. De doorvaarthoogte zal 9,5 m bedragen, zodat alle binnenvaartschepen onder de brug door kunnen varen zonder de brug op te halen.

Eind februari 2007 werden de eerste delen van het bewegingsmechanisme gemonteerd. In een tweede montagefase werd de 850 ton zware klapbrug in delen naar de werf gevaren, waar het gevaarte werd gemonteerd en gelast.

De vorm van de bovenste trekker is geoptimaliseerd in functie van de belastingen in open en gesloten toestand. De structuur is een bowstring met een tegengewicht aan één einde en is een combinatie van een vakwerkkligger met een koker uit platen en een trekker naar het tegengewicht.

'Boulevardbrug' sur le canal maritime

Le nouveau Boulevardbrug va permettre aux navires jusqu'à 10.000 tonnes d'emprunter le canal maritime Bruxelles-Escaut jusqu'à Willebroek. La largeur actuelle du canal de 18 m est portée à 57 m grâce au nouveau pont. Le tirant d'air sera de 9,50 m, permettant ainsi à tous les navires fluviaux de pouvoir passer sous le pont sans devoir relever celui-ci. Les premières parties du mécanisme locomoteur ont été montées fin février 2007. Lors d'une seconde phase de montage, le pont basculant lourd de 850 tonnes a été transporté en pièces détachées par voie fluviale sur le chantier, où le colosse a ensuite été monté et soudé.

La forme du tirant supérieur a été optimisée en fonction des charges à reprendre en position ouverte et en position fermée. Il s'agit d'un pont bow-string avec contrepoids à l'une des extrémités; la structure combine une poutre-treillis avec un profilé creux constitué de tôles et un tirant vers le contrepoids.

