

Opheffing van de bruggen van het Albertkanaal

Lixhe brug



Op het Albertkanaal - Haccourt (BE)

Volledige opdracht als ontwerper

Bouwheer
Service Public de Wallonie
Mobilité & Infrastructures /
Direction des Voies hydrauliques
de Liège

Architect
greisch

Kostprijs van de werken
€ 4,28 mln. excl. btw

Studies
2022 - 2025

Uitvoering
2026 - 2027



Het Albertkanaal is de belangrijkste waterweg van België en Wallonië. Vlaanderen voert er werken uit om knelpunten weg te nemen en de waterweg te moderniseren. Vlaanderen breidt het kanaal tussen Antwerpen en Wijnegem uit en verhoogt een dertigtal bruggen tussen Antwerpen en Wallonië om een doorvaarthoogte van 9,10 meter te garanderen. Het doel is ervoor te zorgen dat schepen vier lagen containers kunnen vervoeren in plaats van drie.

Dit project sluit aan bij deze verbinding tussen het Waalse achterland en Antwerpen met hetzelfde profiel. Dit betreft specifiek de aanpassingen ter hoogte van de brug van Lixhe, maar soortgelijke studies worden door dezelfde ontwerper uitgevoerd voor de bruggen van Haccourt, Hermalle-sous-Argeuteau en Lanaye in de gemeenten Oupeye en Wezet.

De brug van Lixhe is een tuibrug van ongeveer 300 meter lang met vier overspanningen en werd gebouwd in 1982. Het heeft een gemengd staal-beton dek.

Uit het technisch studie bleek dat het interessanter was om het bouwwerk in C1 (linkeroever) te draaien totdat de doorvaarthoogte van 9,1 m tussen P2 en P3 werd gerespecteerd. In deze overspanning vindt namelijk de scheepvaart plaats. De overspanning P1 – P2 wordt alleen gebruikt voor toegang tot het laadperron van het bedrijf Euroports en kan worden behouden met een profiel van 7,5 m.

Door deze rotatie kunnen de ingrepen aan de linkeroever sterk worden beperkt, aangezien C1 qua hoogte ongewijzigd blijft, terwijl het hoogteverschil in C2 2,16 m bedraagt in plaats van 1,57 m in de oplossing met verticale rechtlijnige beweging. De impact op de rechteroever is dus vergelijkbaar met die welke nodig zou zijn geweest bij een verticale verhoging van het bouwwerk.

Aan de linkeroever blijven de hellingen van de wegen/opritten naar de brug dus identiek, met een tangentiële aansluiting op het nieuwe profiel langs de brug. Op de rechteroever zorgen de wegverbindingen met het nieuwe profiel langs de verhoogde brug voor hellingen van bijna 5%. De aansluitingsradii voldoen aan de voorgeschreven waarden voor een snelheid van

70 km/u, namelijk 1500 m voor concave aansluitingen en 1600 m voor convexe aansluitingen

Het project voorziet in de aanleg van een pad voor zachte vervoersmiddelen langs de N602 vanaf de rotonde aan de rechteroever van de stuwbrug over de Maas tot aan het kruispunt met de N605. Over het algemeen bestaan deze aanpassingen erin de helft van de huidige wegomgeving vrij te maken voor zachte mobiliteit en de andere helft te behouden voor het autoverkeer (op wegen met afwisselende rijstroken). De toegestane snelheid op het hele traject wordt verlaagd tot 70 km/u en de verschillende kruispunten worden aangepast om veilig oversteken mogelijk te maken.

Integratie zachte vervoersmodi

