

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1028
van **JAN PEUMANS**
datum: 25 april 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Defecte verlichtingspalen E19 - Verwijdering

In 2011 werd Vlaanderen opgeschrikt door omvallende verlichtingspalen langs de E19 nabij Rumst en Mechelen-Noord. Kennelijk ontbrak bij de constructie van deze palen een rubberen deksel. Via het niet afgedekte gat lekte er vervolgens water de verlichtingspalen binnen, met de gekende schade tot gevolg.

Ondertussen staan de onderste delen van deze verlichtingspalen nog steeds langs de snelweg.

1. Wie was verantwoordelijk voor het onderhoud van deze verlichtingspalen?
2. Werd in het onderhoudscontract van deze verlichtingspalen voorzien in de controle op lekkages?
Zo ja, welke maatregelen werden genomen om de verantwoordelijke hier op te wijzen?
Zo neen, waarom niet?
3. Ondertussen zijn we reeds 2016 en werden deze verlichtingspalen nog altijd niet weggehaald.
Hoe denkt de minister hierover en welke maatregelen zal hij nemen om het verwijderen van deze lichtpalen eindelijk te versnellen?
4. Waarom werden deze lantaarnpalen tot op heden nog niet volledig weggehaald?
5. Moeten er in Vlaanderen bijkomend nog verlichtingspalen weggehaald worden? Zo ja, waar en waarom?
6. Werden de verlichtingspalen die zich al in 2011 naast de autosnelwegen op Vlaams grondgebied bevonden, voorzien van de nodige aanpassingen om doorroesten te voorkomen?
Zo ja, welke maatregelen werden genomen?
Zo neen, welke verlichtingspalen moeten nog onder handen genomen worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1028 van 25 april 2016

van **JAN PEUMANS**

1. Als wegbeheerder is het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verantwoordelijk voor het onderhoud van de verlichtingsmasten. Via een overheidsopdracht onder de vorm van een openbare aanbesteding werd het onderhoud uitbesteed aan één aannemer per provincie.
2. Ja, de door de onderhoudsaannemer uit te voeren taken bij het herstellen van een defect lichtpunt omvatten eveneens het uitvoeren van een visuele inspectie van de verlichtingsmast.

Op 8 maart 2011 werden alle aannemers die voor het onderhoud van de wegverlichting instaan, in gebreke gesteld voor het onzorgvuldig uitvoeren van hun taken.

3. Naar aanleiding van de omgevallen masten werd op maandag 7 februari 2011 aan alle territoriale afdelingen van AWV de opdracht gegeven om, in totaal, 2.500 masten te inspecteren (2.000 van het zelfde type als E19 en 500 masten op voetplaat) en dit tegen ten laatste donderdag 10 februari 2011. N.a.v. deze inspecties werden in Vlaanderen onmiddellijk nog 89 masten van dit type en 39 masten op voetplaat verwijderd. De overige masten, van mindere kwaliteit, langs het traject E19 (ongeveer 170 stuks) werden in de maanden daarop verwijderd. De masten langsheen de E19 en bij uitbreiding in heel Vlaanderen met een potentieel gevaar werden dus onmiddellijk weggenomen en deze met een mogelijk gevaar in de nabije toekomst, in de loop van 2011 en begin 2012.

In 2014 werd gestart met het plaatsen van nieuwe verlichtingsmasten en armaturen langs de E19 tussen Antwerpen en Brussel. Het grootste deel hiervan zal in 2016 gerealiseerd zijn. Een klein deel ervan wordt nog in 2017 uitgevoerd. Met deze vernieuwing werden of worden de nog resterende oude verlichtingsmasten weggenomen.

4. Zie ook het antwoord op deelvraag 3. De masten langsheen de E19 en bij uitbreiding in heel Vlaanderen met een potentieel gevaar werden onmiddellijk weggenomen en deze met een mogelijk gevaar in de nabije toekomst, in de loop van 2011 en begin 2012. De uitvoering van de vernieuwing van de verlichting langsheen de E19, waarbij ook de nog resterende oude verlichtingsmasten, worden weggenomen, wordt contractueel gespreid over vier jaar.
5. Begin 2012 is AWV van start gegaan met het IIR-project. De doelstelling van dit project is om bij ieder bezoek aan een mast (zij het in het kader van onderhoud/averij/defect/...) een inspectiefiche over de betreffende mast in te vullen. In deze inspectiefiche wordt de algehele toestand van de mast vastgelegd, volgens meerdere criteria, zoals inwendige of uitwendige roestvorming, toestand van de bouten bij masten op voetplaat, ... Op basis van de ingevulde gegevens wordt iedere mast automatisch in een bepaalde klasse ingedeeld. Voor masten die in de slechtste klasse vallen, wordt binnen de maand een gepaste actie ondernomen. Deze actie kan gaan van het aanspannen van bouten tot het preventief wegnemen en vervangen van de mast. Door het systematisch inspecteren van de verlichtingsmasten bij de

onderhoudsbeurten, wordt de toestand van alle masten op regelmatige basis gecontroleerd en opgevolgd.

Naast deze systematische inspecties in het kader van onderhoudswerkzaamheden beschikt AWV sinds 2014 over een raamcontract met een externe dienstverlener voor het uitvoeren van doorgedreven stabiliteitscontroles op diverse weguitrustingen. Doorheen 2015 werden met behulp van dit contract doorheen heel Vlaanderen 380 verlichtingsmasten getest in een 15-tal projecten (1 project omvat typisch verschillende steekproeven op verschillende trajecten). Hierbij werd er geen enkele mast afgekeurd op stabiliteit. Bovendien werd er voor 96,8% van de geteste masten een garantie van vijf jaar gegeven. Voor de overige 3,2% werden enkele opmerkingen geformuleerd die vaak door het uitvoeren van enkele kleine handelingen kunnen worden weggewerkt. Desalniettemin geeft de betreffende dienstverlener hier een garantie van zes maanden op.

6. Het inwendig aanpassen van masten is niet mogelijk. De interne corrosie ten gevolge van condensatie, die verantwoordelijk was voor het doorroesten van de masten langsheen de E19, kan op zich niet worden geremedieerd. Wanneer aan de buitenzijde van een mast roestvorming optreedt, kan verder roesten wel worden afgeremd door het schilderen van de mast. Om de mate van roestvorming te kunnen opvolgen, werden de systematische inspecties ingevoerd en werd voorzien in mogelijkheden om stabiliteitstesten uit te voeren (zie antwoord op deelvraag 5). Om het optreden van interne roestvorming te beperken, wordt sinds 1994 de eis voor het verzinken strenger gemaakt, nl. de mast wordt sindsdien volledig ondergedompeld in een vloeibaar zink bad, zodat zowel de buiten- als de binnenzijde zijn voorzien van een voldoende dikke zinklaag die de nodige bescherming biedt voor ettelijke decennia. De masten langs het traject E19 (Antwerpen-Brussel) waren in 2011 reeds 35-40 jaar oud en beantwoordden niet aan de standaarden die sinds 1994 worden gebruikt.