

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 612
van **JAN PEUMANS**
datum: 30 januari 2015

aan **BEN WEYTS**

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

"Philipsbrug" Hasselt - Vervanging

In De Standaard van donderdag 22 januari 2015 konden we lezen dat de zogenaamde "Philipsbrug" over de spoorweg in Kiewit bij Hasselt weldra afgebroken wordt en vervangen zal worden door een viaduct en een voetgangersbrug.

Het viaduct zal even lang zijn als de huidige brug maar wel iets breder. Het viaduct krijgt twee rijkstroken met daarnaast een vrijliggend fiets- en voetpad. Over het spoor zal een voetgangersbrug worden gebouwd die ervoor moet zorgen dat treinreizigers niet meer over het viaduct moeten.

Het oorspronkelijke viaduct werd eind jaren 80, begin jaren 90 gebouwd en reeds in 2005 is door toenemende insijpeling van regenwater de stalen wapening van de brug beginnen roesten en ging het beton afbrokkelen. Nochtans is de brug op dit moment nog niet zo oud.

De bestaande rotonde aan de Corda Campus wordt, met het oog op betere doorstroming, tevens aangepakt en omgevormd tot een ovonde.

1. Wat was de oorspronkelijke kostprijs van de eerste brug over de spoorweg aan het station van Kiewit en wanneer werd zij precies aangelegd?
2. Met welke reden is men destijds begonnen met de bouw van een viaduct?
3. Aan welke oorzaken waren de in 2005 toenemende insijpeling van vocht en het betonrot toe te schrijven?
4. Welke herstellingswerken werden in 2005 uitgevoerd?
5. Wat was de kostprijs van deze herstellingswerken?
6. In hoeveel middelen wordt er voorzien voor het nieuwe viaduct, de ovonde en de voetgangersbrug en wanneer worden de werken uitgevoerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 612 van 30 januari 2015

van **JAN PEUMANS**

1. De kosten van de aanbouw uit 1966 zijn niet meer traceerbaar en de bouw van de brug werd in 1967 beëindigd.
2. De overbrugging van de vroegere spoorlijn Hasselt-Eisden gezien de Kempische Steenweg t.h.v. deze spoorlijn één van de drukste wegvakken van Limburg is.
3. De oorspronkelijke voegen lekten al vlak na de bouw van het viaduct. Deze werden in 1985 vervangen door compoundvoegen, maar werden achteraf gezien niet tot tevredenheid uitgevoerd en bleken niet waterdicht. Hierdoor vloeide er water via de cantilevers en de pijlers en landhoofden. Gevolg was dat het chloridegehalte ter hoogte van de onderwapening zeer hoog werd, wat aanleiding gaf tot vrij intense corrosie van het wapeningsstaal.
De opbouw van het fietspad op een zand-cementbed heeft altijd de mogelijkheid gegeven tot het opstapelen van water hierin. Dit water vloeit via de voegen naar de cantilevers waardoor die voortdurend vochtig blijven.
4. Het plaatsen van bijkomende ondersteuningsconstructies in afwachting van de vernieuwing van het viaduct na advies van de afdeling Expertise Beton en Staal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De werken werden opgestart op 18 april 2006 en werden op 18 mei 2006 voltooid.
5. De kostprijs van de werken bedroeg 192.000 euro.
6. De werken, waarvan de uitvoeringstermijn 500 dagen bedraagt, werden aanbesteed en de gunningsprocedure is lopende.

Omdat de gunningsprocedure nog niet is afgerond, kunnen de prijzen nog niet worden meegedeeld.

De werken zullen in 2015 aanvatten in functie van de nog lopende procedures, zijnde de stedenbouwkundige vergunning en de onderhandelingen in functie van (tijdelijke) grondinnames. De betrachting is om vóór het bouwverlof te starten.