



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 838
van **LORIN PARYS**
datum: 13 mei 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Lüdenscheidsingel (N23) Leuven - Herstel fietspad

In april 2019 startte het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met de aanleg van een fietspad langs de Lüdenscheidsingel (N23) in Leuven. Het fietspad komt in geul parallel met de rijweg te liggen. De vooropgestelde einddatum van de werken is september 2020.

Op de bouwwerf is nu echter te zien dat er zich een grote scheur gevormd heeft in de betonnen wand van de fietsgeul. Ook op andere plaatsen in de betonnen wand zijn kleine scheurtjes waar te nemen.

1. Is de minister ervan op de hoogte dat deze scheuren zich vormen in de betonnen wand?
2. Hoe verklaart de minister dat deze scheuren zich hebben kunnen vormen zo kort na de aanleg van de betonnen wand?
3. Welke stappen zullen er ondernomen worden om de scheuren te herstellen en wat is de vooropgestelde timing ervan? Hoe zal er worden voorkomen dat deze scheuren zich niet opnieuw zullen vormen na het voltooien van de werken om de veiligheid van de fietsers te garanderen?
4. Welk effect heeft het nodige herstel op de einddatum van de werken?
5. Wie is verantwoordelijk voor de kosten van de herstellingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 838 van 13 mei 2020

van **LORIN PARYS**

1. De aanbestedende overheid volgt de staat van deze wand uiteraard van dichtbij op. Op 2 verscheidene locaties zijn er scheuren vastgesteld die een gevolg hebben voor de structurele veiligheid van de keerwand. Deze worden verder toegelicht in het antwoord op deelvraag 2.
2. Een eerste scheur bevindt zich ter hoogte van de bushalte in de Albert Wouterstraat. Deze zone is lange tijd in onafgewerkte toestand gebleven, door coördinatieproblemen op de werf. Daardoor was er geen steun onderaan waardoor in combinatie met de waterinsijpeling achter de wand er een beperkte scheur is ontstaan.

De tweede scheur bevindt zich ter hoogte van het viaduct. Hiermee rechtstreeks verbonden is eveneens nog een derde scheur een 30-tal meter richting de nieuwe Mechelsesteenweg. Deze scheur is vermoedelijk ten gevolge van het plaatsen van een te zware kraan op deze locatie. Deze kraan is hier ook afgestempeld geweest om werken te kunnen uitvoeren waardoor de belasting zich geconcentreerd heeft op enkele punten. Daarboven waren de nagels ter hoogte van deze zone nog maar recentelijk geplaatst waardoor de uitharding nog onvoldoende was (beton bereikt zijn ontwerpsterkte na 28 dagen).

Bij vaststelling is de opdrachtnemer onmiddellijk aangemaand om de herstelmethode over te maken en deze in te plannen. De herstellingen zijn van start gegaan op 25 mei 2020.

3. De scheuren zijn ontstaan ten gevolge van omstandigheden die eigen waren aan het uitvoeren van de werken en die er dus niet meer zullen zijn na voltooiing van de werken. Voor de tweede scheur was de opdrachtnemer zelfs voor het optreden van de scheur erop gewezen dat de kraan mogelijks te zwaar was voor gebruik op deze locatie.

Voor de definitieve toestand is er eveneens toezicht op de werken door Seco, een onafhankelijk bedrijf dat de technische controle van bouwwerken op zich neemt. Voor deze opvolging werd Seco ingeschakeld door de verzekering die de stabiliteit en enige schade aan het werk verzekert in het kader van de zogenaamde "tienjarige aansprakelijkheid". Het toezicht op de correcte realisatie van de werken is m.a.w. eerder verzekeringstechnisch.

4. De herstellingswerken hebben een uitvoeringstermijn van 20 werkdagen en worden simultaan met elkaar en andere werken in de werfzone uitgevoerd. De rechtstreekse invloed van de vertraging hierdoor zal beperkt blijven tot 10 à 20 werkdagen.
5. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de kosten van de herstelling. Hij kan deze mogelijks nog doorschuiven naar zijn onderaannemers. In geen geval zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) moeten instaan voor de kosten hiervan. In het verzekeringsdossier hieromtrent is AWV ook niet opgenomen als een mogelijke partij hiervoor.