

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 508
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 31 januari 2020

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

Nieuw kruispunt op- en afrittencomplex E17 Lokeren - Mobiliteitsproblemen

De laatste tijd groeien de files op het nieuwe kruispunt aan het op- en afrittencomplex met de E17 in Lokeren (kruispunt op de gewestweg N47 tussen Lokeren en Zele; Zelebaan). Regelmatig staan er op de afrit naar het kruispunt en op de pechstrook op de E17 voertuigen in file aan te schuiven.

Ook de aanvoer naar het kruispunt vanuit de kant Lokeren verloopt allerm minst vlot. Lange wachttijden om de E17 richting Gent op te rijden zijn veeleer regel dan uitzondering. Daarnaast groeien de files in het industriepark aan, onder meer omdat fases tussen rood en groen licht soms zeer kort zijn. Daardoor kan slechts een beperkt aantal voertuigen het kruispunt overrijden of afslaan richting industriepark of autosnelweg.

1. Wordt de verkeersintensiteit op het recent aangelegde kruispunt door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gemonitord? Zo ja, kan de minister dan alle beschikbare cijferreeksen bezorgen?
2. Gezien de geplande ontwikkeling van een bijkomend industrieterrein (E17/4), speelt de vooropgestelde capaciteit van het kruispunt een essentiële rol.

Werd er rekening gehouden met deze plannen bij de heraanleg van het nieuwe kruispunt?

Zo ja, wat is de maximale vooropgestelde capaciteit van het kruispunt?

Zo neen, waarom niet?

3. De stad Lokeren blijkt voorstander om in een nieuwe op- en afrit op de E17 te voorzien om het verkeer naar E17/4 niet langs het huidige kruispunt te laten verlopen. In een eerste reactie reageerde AWV negatief (Het Laatste Nieuws, 30 januari ll.). Het argument bleek 'veiligheid'.

Wanneer legde de stad Lokeren die vraag op tafel? Waarom is een extra op- en afrit geen te overwegen piste? Kan de minister toelichten waarom de veiligheid in zo'n scenario in het gedrang zou komen?

4. Heeft de stad Lokeren van bij de start van de heraanleg van het op- en afrittencomplex duidelijk gemaakt dat het kruispunt niet alleen diende voor de ontsluiting van E17/3, maar ook voor het geplande E17/4?
5. Plant de minister zelf nog ingrepen op het kruispunt (bijv. lichtenregeling) om het verkeer vlotter te laten doorstromen? Zo ja, graag een overzicht van de geplande ingrepen.

6. Graag vraag ik ook alle verslagen op, niet alleen omtrent de heraanleg van het kruispunt op dit op- en afrittencomplex E17-Lokeren, maar ook van de vervolgvergaderingen waarop de huidige problemen werden besproken. Zowel de interne verslagen als de verslagen omtrent het overleg met andere actoren (zoals bijv. de stad Lokeren).

ANTWOORD

op vraag nr. 508 van 31 januari 2020

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Het nieuwe op- en afritten complex 12 Lokeren op de E17 werd op 14/11/2017, na een heraanleg, terug in dienst genomen. Sindsdien werd de lichtregeling één keer bijgestuurd. Eveneens werd het middeneiland licht aangepast, waardoor de linksaf beweging van het verkeer komende vanuit Lokeren naar de E17 werd bevorderd. De avondspits (tussen 16 uur en 17.15 uur) verloopt moeizaam, wat de laatste jaren typerend is voor het onderliggende wegennet. Af en toe ontstaat er een filevorming op de autosnelweg E17, wat niet gewenst is. Telgegevens van 1 maand na de opening worden in bijlage meegegeven.
2. Ja. Er werd geen theoretische maximumcapaciteit van het kruispunt vooropgesteld. D.m.v. een microsimulatie, rekening houdend met de verwachte autonome toename van het verkeer én met een geraamde belasting veroorzaakt door het nog te realiseren bedrijventerrein E17/4, werd de afwikkelingskwaliteit van het kruispuntconcept getoetst. In de berekeningen werden alternatieve scenario's inzake invulling van het terrein, ontsluitingsroutes en verkeerslichtenregelingen meegenomen.

Bij de ontwerpfase werd rekening gehouden met de ontwikkeling van E17/4. De stad was op de hoogte van alle aannames en heeft deze ook mee goedgekeurd.

3. Naar aanleiding van de geplande uitbreiding van de industriezoen E17/4 heeft de stad Lokeren aan AWW gevraagd om het kruispunt te monitoren en de resterende capaciteit te berekenen. Een vraag voor een nieuwe op- en afritten complex is niet expliciet op tafel gelegd.

Om de verkeersveiligheid op de E17 te waarborgen is het belangrijk om de discontinuïteiten te beperken. Als vuistregel wordt aangenomen om een op- en afrittencomplex te voorzien om de 10 km. In Vlaanderen is deze afstand vaak korter, wat overigens 1 van de verklaringen is dat onze autosnelwegen minder veilig zijn dan deze van de buurlanden.

4. Ja
5. Door de verkeerslichtenregeling aan te passen zal de capaciteit van het kruispunt niet vergroot worden. Wel is het mogelijk om te kiezen welke stromen voorrang krijgen en welke (meer) moeten wachten.
6. Zie de bijlagen.

BIJLAGEN

1. [Startnota addendum, juni 2013](#)
2. [Projectnota, februari 2015](#)
3. [Advies departement Mobiliteit en Openbare Werken, 9 oktober 2019](#)
4. [Wachtrijmeting, uitgevoerd in december 2017](#)
5. [Kruispuntellingen, uitgevoerd in december 2017](#)