

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 512

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 31 januari 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Hollands Complex Waaslandhaven - Aanpak verkeersproblematiek

Sinds eind vorig jaar bereiken ons via diverse kanalen berichten dat de mobiliteit in de Antwerpse haven en dan in het bijzonder op linkeroever er op achteruit gaat. Transportbedrijven melden dat de tijd nodig om van de voornaamste containerterminals tot aan de toegang tot de snelwegen in sommige gevallen kan oplopen tot wel drie uur.

Het gevolg hiervan is dat diverse bedrijven in de logistieke keten economische schade lijden alsook dat rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs worden overschreden. Deze files zijn nefast voor het woon-werkverkeer, de (internationale) positionering van de havens in het bijzonder en Vlaanderen als logistieke draaischijf in het algemeen. Een effectieve oplossing op korte termijn dringt zich dan ook op.

Als voornaamste reden wordt het Hollands Complex in de Waaslandhaven en de afstemming van de verkeerslichten aldaar aangehaald. We begrijpen dat de administratie van de minister ondertussen in overleg met het havenbedrijf is gegaan om dit probleem aan te pakken.

1. Kan een schets gegeven worden van de mogelijke oorzaken van het probleem?
2. Welke stappen heeft de administratie van de minister concreet ondernomen om dit probleem aan te pakken? Welke stakeholders werden betrokken?
3. Wanneer worden de resultaten verwacht en wanneer kunnen mogelijke oplossingen toegepast worden?
4. Werden er bijzondere afspraken gemaakt met andere (lokale/federale) diensten/actoren om de mobiliteit in het gebied te verbeteren? Zo ja, wat zijn hiervan de voornaamste punten? Zo neen, wordt hierin voorzien?

ANTWOORD

op vraag nr. 512 van 31 januari 2020

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) laat weten dat het drukste moment op het Hollands complex Waaslandhaven Noord zich tussen 14u en 15u situeert tijdens de shiftwissel in het havengebied. Er is dan filevorming op Keteldijk. Vooral tussen 14u10 en 14u30 reikt de file tot over de aanwezige rotonde. Om 15u is de file opgelost tot de courante lengte. Tijdens die courante file is het weliswaar niet ongewoon dat een voertuig tot twee maal toe voor een rood sein staat en dit halverwege ten opzichte van de rotonde.

Ter info:

De groentijden voor de verschillende takken van kruispunten worden mede bepaald door de detectie die aanwezig is in alle takken. Zo wordt de groentijd verlengd naarmate er zich meer voertuigen aandienen in die tak en wordt de groentijd afgebroken als er geen voertuigen (meer) gedetecteerd worden.

Er zijn 3 duidelijke oorzaken die AWV opmerkt en die de afwikkeling van het kruispunt bemoeilijken.

Een eerste oorzaak is dat de Keteldijk de maximale groentijd bijna nooit haalt in de drukste periodes. Tijdens de rustigere periodes gebeurt dit gevoelig vaker maar soms ook niet. In beide situaties vormen de zwaar beladen vrachtwagens die de helling op moeten het probleem. Ze hebben erg veel tijd nodig om zich vlot in beweging te krijgen, waardoor ze, zeker als ze een gewoon voertuig volgen, een te grote hiaat laten vallen. Deze hiaten zorgen er dan voor dat de lussen in het wegdek voor verlenging van de groentijd niet tijdig worden geactiveerd en de groentijd bijgevolg niet wordt verlengd.

In de spitsperiodes wordt die hiaatvorming nog verergerd door het sluipverkeer dat via het tankstation rijdt om een deel van de file af te snijden. Door het dringen ter hoogte van die uitrit vallen er hiaten met als resultaat dat de groentijd voor Keteldijk gemiddeld 15 seconden bedraagt in plaats van de nu voorziene 26 seconden. AWV merkt op dat ongeacht de groentijd tussen een PAE (personenwagenequivalenten) en de volgende er bij dit kruispunt gemakkelijk 2,5 à 3 seconden zit, wat vrij lang is.

De hiaattijd in de verkeerslichtenprogrammatie verlengen, is technisch mogelijk, maar dit zou op andere momenten teveel groentijd geven aan de Keteldijk, waardoor andere takken op het kruispunt onnodig lang moeten wachten. De oplossing van dit probleem met behulp van programmatie van de verkeerslichten zou dus een ander probleem veroorzaken.

Een tweede oorzaak is dat op deze tak van het kruispunt de bypass komende van Keteldijk te klein is gedimensioneerd. Een vrachtwagen die op de bypass staat, blokkeert de doorgaande beweging en omgekeerd. De reden van deze dimensionering is de aanwezigheid van een leidingenstrook en een fietstunnel.

Verder stelde AWV ook vast, als derde oorzaak, dat er op het kruispunt veel roodlichtnegatie is, met het compleet vastzetten van het kruispunt tot gevolg.

2. Het nieuwe complex ter hoogte van Waaslandhaven Noord werd gebouwd door de afdeling Maritieme Toegang en werd in 2018 in gebruik genomen. Er werden al verschillende aanpassingen doorgevoerd aangaande de problemen die werden vastgesteld met de afwikkeling van het kruispunt. Dit gebeurde telkens na een plaatsbezoek van AWV.

De eerste aanpassingen die werden doorgevoerd betroffen deze aan de markeringen om het verkeer beter te geleiden over het kruispunt.

Verder werd de lichtenregeling tweemaal aangepast. Voor deze aanpassingen werd een telling gehouden in de loop van 2019 met de bedoeling de lichtenregeling zo optimaal mogelijk af te stemmen op de werkelijke verkeersstromen. Een tweede aanpassing werd doorgevoerd in functie van de file op de Keteldijk.

Toch blijven de problemen van afwikkeling van het kruispunt zich voordoen.

Om nog meer zicht te krijgen op de problemen op het kruispunt zullen camera's geplaatst worden. Deze zullen tegen het einde van februari 2020 in dienst genomen worden. Via de haven werd aan de betrokken transporteurs gevraagd om te melden wanneer de problemen op het kruispunt zich voordoen, zodat AWV de beelden van de problematische periode kan bekijken en zo de mogelijke oorzaken kan achterhalen. Verder bekijkt AWV de mogelijkheden om het middeneiland ter hoogte van de Sint-Antoniusweg op te breken zodat de rijstroken recht op de rijstroken van de brug uitkomen. Indien dit technisch kan, wordt dit op korte termijn aangepast.

Ook zal AWV in de komende weken een verkeersveiligheidsinspectie ter hoogte van het complex uitvoeren.

AWV heeft zowel het havenbedrijf als Katoennatie nauw betrokken bij al de uitgevoerde maatregelen ter hoogte van het complex.

3. Van zodra AWV meer zicht heeft op de oorzaken van de slechte afwikkeling van het kruispunt kunnen er meer gerichte maatregelen worden uitgewerkt. Een idee van timing is hierbij momenteel moeilijk te geven.
4. De mobiliteit in dit gebied zal verbeteren door de uitwerking van het project E34/R2 van de afdeling Maritieme Toegang dat moet zorgen voor een betere ontsluiting van de Waaslandhaven. De studie van project is lopende en is mee geïntegreerd in de werkbanken van het haventracé. AWV volgt dit project nauw mee op.