

Het wegverkeer in West-Vlaanderen

J. ANDRIES, Handelsingenieur.

Het verkeer van private voertuigen

Bij een onderzoek naar de verkeersdrukke op de West-vlaamse wegen valt op hoe de drukste verkeerswegen in deze provincie kunnen gegroepeerd worden in een aantal horizontale verbindingen, een aantal verticale verbindingen en een aantal verbindingen langsheen de Kust. Deze drie groepen verbindingswegen worden hieronder nader gepreciseerd.

A) Horizontale verbindingen.

Het gaat hier in de eerste plaats om de autosnelwegen A 10 Brussel-Oostende en A 14 Eindhoven-Rijsel. Beide verkeersaders verbinden de provincie West-Vlaanderen met de grote agglomeraties van het centraal gedeelte van het land. Tevens zijn zij verbindingswegen van internationaal belang die West-Vlaanderen op het autowegennet van de ons omringende landen aansluiten. Zij maken immers deel uit van de Europawegen E 5 en E 3. Naast deze hoofdassen moeten een aantal uitlopers en satellietwegen vernoemd worden.

Voor de A 10 (Brussel-Gent-Brugge-Oostende) zijn dat : de rijksweg N 10 Brussel-Gent-Maldegem-Brugge-Oostende;

de rijksweg N 296 Knokke-Maldegem, een uitloper van de A 10 naar Knokke toe;

de gedeelten van de rijkswegen die de stad Brugge met Sluis, Knokke, Zeebrugge en Blankenberge verbinden.

Het gaat respectievelijk om een gedeelte van de N 67 Nieuwpoort-Sluis, de N 298 Brugge-Zeebrugge en een gedeelte van de N 71 Blankenberge-Valenciennes. Deze laatste rijksweg vormt echter de verticale ruggegraat van de provincie. Om deze reden zal de strook Brugge-Blankenberge in deze bespreking samen met de verticale verbindingen behandeld worden;

de rijksweg N 197 Brugge-Loppem, die deel uitmaakt van hetzelfde horizontaal systeem omdat hij Brugge met de A 10 verbindt.

Bij de A 14 (Eindhoven-Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel) dienen volgende evenwijdige wegen en uitlopers genoemd te worden :

de rijksweg N 14 Tilburg-Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel;

de rijksweg N 9 Brussel-Duinkerken die voor wat West-Vlaanderen betreft, de steden Oudenaarde, Avelgem, Kortrijk, Menen, Ieper en Poperinge met elkaar verbindt;

de rijksweg N 65 De Panne-Rijsel, die vanuit Ieper de voortzetting is van bovenvermelde N 9 en deze stad via Oost-Vleteren, verbindt met Veurne en De Panne.

De A 10 en A 14 en hun satellietwegen bedienen het noorden en het zuiden van de provincie. Daarnaast moeten echter nog een aantal horizontaal georiënteerde rijkswegen genoemd worden die het middendeel van de provincie bedienen. Deze zijn :

de N 66 Lichtervelde-Gent waarop volgende plaatsen voorkomen : Lichtervelde, Pittem, Tielt en Deinze;

de N 323 Roeselare-Pittem, een uitloper van bovenvermelde rijksweg N 66, naar Roeselare toe;

de N 567 Lichtervelde-Zarren, eveneens een uitloper van de N 66, naar Diksmuide toe;

de N 57 Zinnik-Oostende, die over een gedeelte van zijn tracé de functie van een horizontale verbinding vervult. Deze rijksweg loopt in West-Vlaanderen over Waregem, Ingelmunster, Izegem, Roeselare, Diksmuide, Nieuwpoort en Oostende.

B) Vertikale verbindingen.

In tegenstelling tot de horizontaal gerichte wegen, vervullen de verticale verkeersassen eerder een interne Westvlaamse functie. Zij verbinden de steden van het noorden, het centrum en het zuiden van de provincie met elkaar. Het zijn :

de rijksweg N 71 Blankenberge-Valenciennes, die vanuit Blankenberge over Brugge, Pittem, Ingelmunster en Kortrijk loopt, en vandaar verder gaat naar Doornik;

de rijksweg N 63 Oostende-Avelgem, die vanuit Oostende over Torhout, Lichtervelde, Roeselare en Menen loopt en vandaar via Moeskroen naar Avelgem gaat;

de strook Brugge-Torhout van de rijksweg N 64 Brugge-Beveren aan de IJzer, die Brugge op bovenvermelde N 63 aansluit en als dusdanig een belangrijk onderdeel uitmaakt van het verticale verkeerssysteem;

het noordelijk deel van de rijksweg N 308 Roeselare-Harelbeke-Kerkhove.

Kaart 1: A-wegen en rijkswegen in West-Vlaanderen, 1970

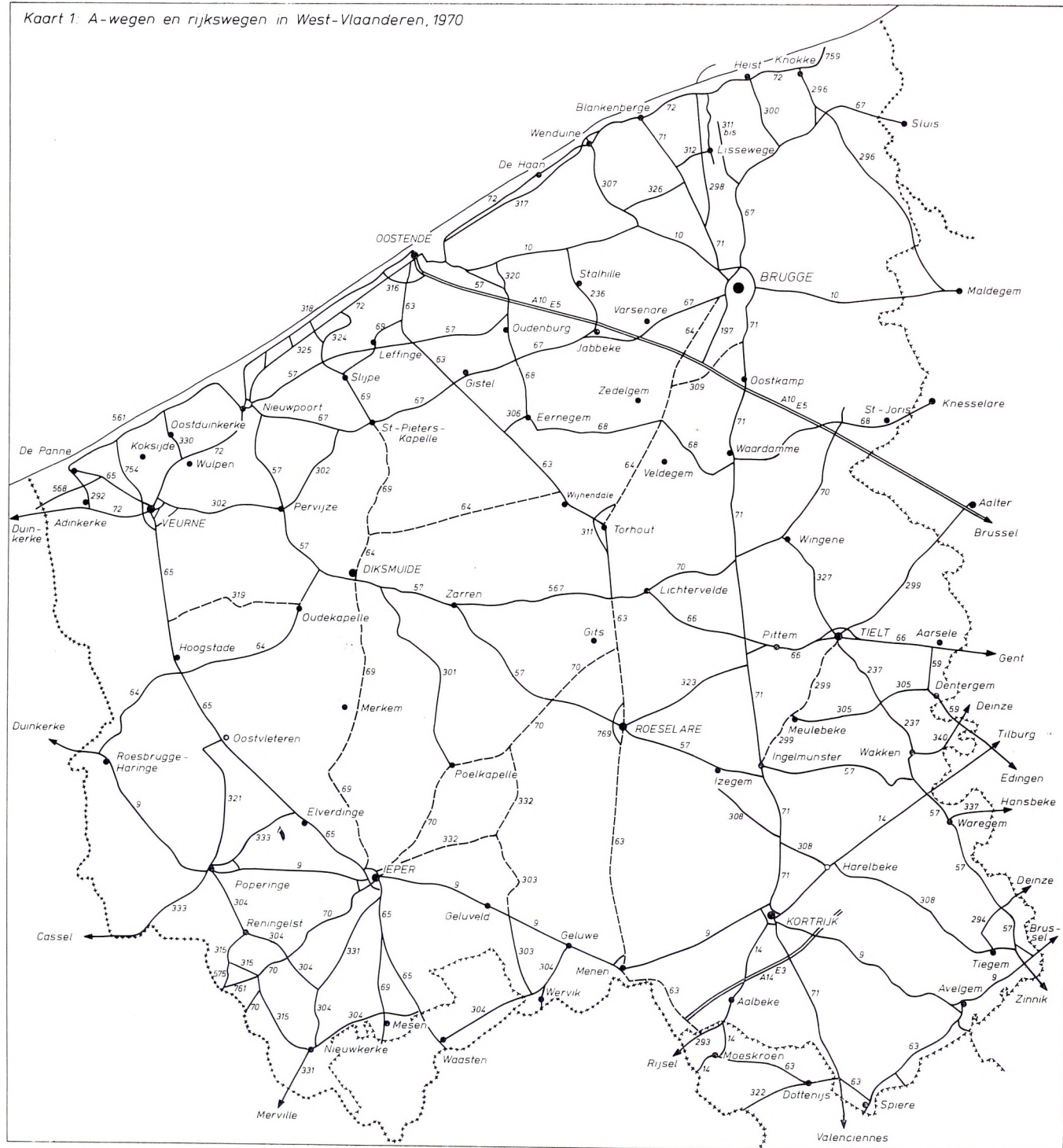




Foto : H. Maertens, Brugge

C) Kustverbindingen.

Deze verbinden de badplaatsen met elkaar. Men vindt er :

de rijksweg N 72 Knokke-Duinkerken die alle badplaatsen van Knokke tot en met Nieuwpoort met elkaar verbindt. Vanuit Nieuwpoort loopt deze rijksweg via Veurne en Adinkerke naar de Franse stad Duinkerken.

de rijksweg N 318 Oostende-Nieuwpoort die de kustlijn volgt tussen deze beide kuststeden;

de rijksweg N 561 Nieuwpoort-De Panne die de badplaatsen met elkaar verbindt, welke ten westen van Nieuwpoort liggen.

De gemiddelde verkeersdrukke in 1970

Op de verschillende waarnemingspunten werd het aantal voorbijrijdende voertuigen geteld gedurende 14 of 7 verschillende dagen van het jaar. Deze teldagen waren zodanig over het jaar gespreid dat men uit de resultaten de gemiddelde verkeersbezetting over het jaar met een voldoende graad van nauwkeurigheid kon afleiden. De tellingen grepen plaats van 6 uur 's morgens tot 22 uur 's avonds.

Hieronder volgt een schematische opsomming van de telposten die het drukste verkeer te zien gaven. Zij zijn gerangschikt volgens het gemiddeld aantal voertuigen en volgens de verkeersaders waartoe zij behoren.

Op negen telposten bedroeg het daggemiddelde der voorbijkomende voertuigen meer dan 10.000 eenheden.

Het drukste verkeerspunt van alle was gelegen te Beer-
nem, op de autoweg Brussel-Oostende (16.026 voertuigen). Op dezelfde autoweg werden te Snellegem 10.947 voertuigen geregistreerd.

In het zuiden van de provincie valt de verbinding Menen-Kortrijk-Gent (N9 en N14) op als bijzonder druk. Men vindt daar de telposten Bissegem en Harelbeke met respectievelijk 14.551 en 14.613 voertuigen.

De horizontale as die het midden van West-Vlaanderen doorkruist, kent haar drukste telpunt te Lichtervelde op de N 66, die laatstgenoemde gemeente met Tielt en Gent verbindt. Daar werden 10.250 voertuigen geteld.

Het drukste deel van het Noord-Zuid-verbindingssysteem wordt gevormd door de verbinding Blankenberge-Brugge-Torhout-Lichtervelde-Roeselare (N 71 en N 64). Men vindt daar immers vier telposten met meer dan 10.000 getelde voertuigen, namelijk Brugge (St.-Pieters) (10.182), Brugge (St.-Andries) (12.273), Gits (11.203) en Roeselare (Beveren) (10.148).

Op geen enkele telpost van de Kustas wordt een gemiddelde van 10.000 voertuigen bereikt. Deze as meldt zich aan als minder druk tijdens de periode die valt buiten het toeristisch seizoen.

In de schematische opsomming hieronder vindt men verder alle telposten waar minstens 5.000 voertuigen geregistreerd werden. Zij bevinden zich alle op een van de assen die hoger opgesomd werden.

Men zal daarbij opmerken dat het grootste aantal drukke telposten te vinden is op het Noord-Zuid-verbindingssysteem. Aanpassing van deze as aan de moderne vereisten lijkt dan ook een absolute noodzakelijkheid.

Het minst druk van de opgesomde hoofdverbindingen lijkt de horizontale weggengroep te zijn van het centraal gelegen gedeelte van West-Vlaanderen. Men vindt er slechts drie telposten met een verkeersintensiteit van meer dan 5.000 eenheden, namelijk Lichtervelde, Pittem en Roeselare. Deze bevinden zich alle drie in de onmiddellijke omgeving van het vertikaal verbindingssysteem.

De telpunten in 1970 met een daggemiddelde van ten minste 5.000 voertuigen (van 6 tot 22 uur).

	Meer dan 10.000 voertuigen	9.000 tot 9.999 voertuigen	8.000 tot 8.999 voertuigen	7.000 tot 7.999 voertuigen	6.000 tot 6.999 voertuigen	5.000 tot 5.999 voertuigen
<i>Oost-West-assen met hun uitlopers</i>						
a) In het noorden van de provincie	Snellegem (A10) Beernem (A10)	Knokke (N296) St.-Michiels (N197)	Sijsele (N10)		Brugge (N10)	Meetkerke (N10)
b) In het zuiden en het westen van de provincie	Harelbeke (N14) Bissegem (N9)	St.-Eloois-Vijve (N14)	Geluwe (N9) Ieper (N9)	Waregem (N57)	Geluwe (N9) Zwevegem (N9)	Marke (N14) Woesten (N65) Oost-Vlieteren (N65) Brielen (N65) Hoogstade (N65) Roeselare (N323)
c) In het centraal gedeelte van de provincie	Lichtervelde (N66)	Pittem (N66)				
<i>Noord-Zuid-assen</i>						
	Brugge (N71) St.-Andries (N64) Gits (N63) Beveren (N63)	Kuurne (N71) Loppem (N64)	Zuienkerke (N71) Oostkamp (N71) Zwevezele (N71) Torhout (N64)	Meulebeke (N71) Menen (N63)	Uitkerke (N71) Bellegem (N71) Torhout (N63) Leffinge (N63) Gistel (N63) Lendeledde (N308)	Ruddervoorde (N71) Eernegem (N63) Moorslede (N63)
<i>Kustas</i>						
			Heist (N72) Nieuwpoort (N561)	Oostende (N318) Wenduine (N72)	Koksijde (N561)	Lombardsijde (N72) Lombardsijde (N318)

Kaart 2: Daggemiddelde van de verkeersintensiteit en maximale verkeersdrukte per dag, 1970

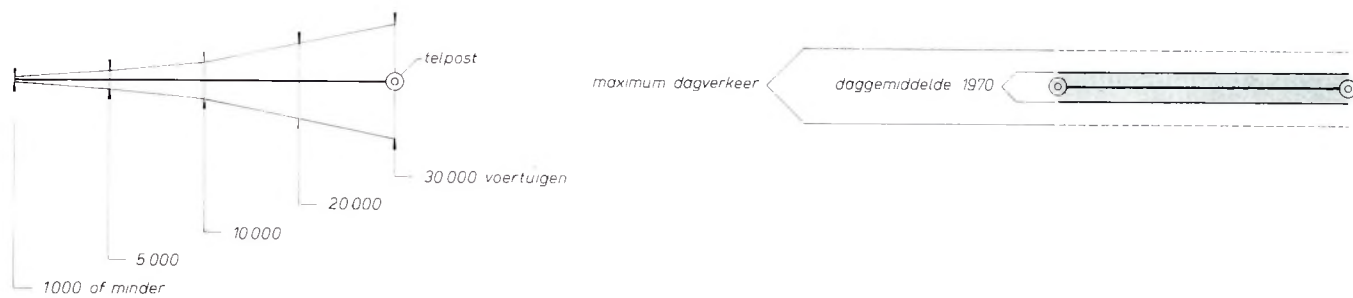




Foto : H. Maertens, Brugge

	Meer dan 30.000 voertuigen	20.000 tot 29.999 voertuigen	15.000 tot 19.999 voertuigen	12.500 tot 14.999 voertuigen	10.000 tot 12.499 voertuigen
<i>Oost-West-assen met hun uitlopers</i>					
a) In het noorden van de provincie	Beernem (A10)	Snellegem (A10)	Knokke (N296)		Westkapelle (N67) Sijsele (N10) Brugge (N10) Loppem (N64) Meetkerke (N10) Lapscheure (N296)
b) In het zuiden en het westen van de provincie		Ieper (N9)	Harelbeke (N14) Bissegem (N9) Ieper (N9)	Brielen (N65) Oost-Vleteren (N65) Veurne (N65) Geluwe (N65) Hoogstade (N65) Woesten (N65)	Geluwe (N9) St.-Eloois-Vijve (N14)
c) In het midden van de provincie			Lichtervelde (N66)		Pittem (N66) Esen (N57) Kaaskerke (N57)
<i>Noord-Zuid-assen</i>					
			Brugge (N71) Beveren (N63) Gits (N63) St.-Andries (N64) Zuienkerke (N71)	Zwevezele (N71) Oostkamp (N71) Kuurne (N71)	Ruddervoorde (N71) Leffinge (N63) Torhout (N64) Uitkerke (N71) Meulebeke (N71)
<i>Kustas</i>		Heist (N72) Nieuwpoort (N561)	Oostende (N318) Lombardsijde (N318) De Panne (N561) Wenduine (N72)		

De maximale verkeersdrukke in 1970

Er werd reeds opgemerkt dat op de verschillende waarnemingsposten geteld werd gedurende 14 of 7 dagen. Thans wordt de hoogste van de op elke telpost vastgestelde verkeersintensiteit onder de loupe genomen. De maximale verkeersdrukke verschilt uiteraard aanzienlijk van de gemiddelde verkeersdrukke, vooral op de wegen met toeristisch zomer- en weekendverkeer.

Hierboven staat een schematische opsomming van de telposten waar de maximale verkeersintensiteit meer dan 10.000 bedroeg. Evenals in het voorgaande schema zijn zij gerangschikt volgens het aantal getelde voertuigen en volgens de verbindingen waartoe zij behoren.

Op vijf telposten overschreed het aantal getelde voertuigen de 20.000 eenheden.

Het hoogste cijfer, namelijk 37.455, werd bereikt te Beernem op de autoweg Brussel-Oostende. Het werd door geen enkele telpost op het gehele Belgische wegennet overschreden. De andere telposten met meer dan 20.000 voertuigen waren Snellegem op dezelfde autoweg met 27.360 voertuigen, Nieuwpoort op de kustverbinding Nieuwpoort-De Panne met 22.200 voertuigen, Heist op de rijksweg 72 Knokke-Duinkerken met 21.661 voertuigen en Ieper op de N9 tussen laatstgenoemde stad en Menen met 21.974 voertuigen.

Op al deze telposten is er, tijdens bepaalde perioden, een zeer groot toeristisch verkeer waar te nemen. Verassend is echter het hoge cijfer voor de telpost Ieper op de N9. Het vindt blijkbaar zijn verklaring in een aanzienlijk lokaal verkeer, naast het verkeer naar de badplaatsen. De aldaar vastgestelde maximale verkeersintensiteit wordt immers niet bereikt op de N65, die Ieper via Veurne met de Kust verbindt.

Hoge cijfers als maximumdrukke vindt men verder op alle Westvlaamse verbindingen die hoger beschreven werden, doch in hoofdzaak op de gedeelten ervan die zich in het noorden en het westen van de provincie bevinden. Uiteraard zijn dat de volledige Kustas, de volledige Oost-Westas van het noorden van de provincie met zijn uitlopers naar de verschillende badplaatsen, de noordelijke helft van het vertikaal wegencomplex, het deel Kortrijk-Menen-Ieper-Veurne-Kust van de horizontale as N14 - N9 - N65 en tenslotte de verbinding Lichtervelde-Diksmuide-Nieuwpoort van de horizontale as van het midden van West-Vlaanderen.

De stijging van de verkeersdrukke

a) Algemene situering

Uit de algemene resultaten van de tellingen van het wegverkeer leidt men af dat de gemiddelde verkeersdrukke in West-Vlaanderen en in het land in zijn geheel gestegen is volgens de gegevens van onderstaande tabel:

Teljaar	Stijging tenoverstaan van het voorgaande teljaar		Stijging tenoverstaan van het basisjaar 1949 (Index 100)	
	In West-Vlaanderen	In het Rijk	In West-Vlaanderen	In het Rijk
1949	—	—	100,0	100,0
1952	25,5 %	36,6 %	125,5	136,6
1955	52,6 %	50,9 %	191,5	206,1
1960	42,6 %	35,1 %	273,1	278,4
1965	40,2 %	40,3 %	382,9	390,6
1970	36,1 %	35,9 %	521,1	530,8

Weg	Ligging van het telpunt	Geraamd aantal voertuigen			Stijging of daling in percent	
		1970	1971	1972	1971 t.o.v. 1970	1972 t.o.v. 1970
<i>Noordelijke Oost-West-verbindingen</i>						
A 10 Brussel-Gent-Oostende	Jabbeke	12.445	11.013	13.852	— 11,5 %	11,3 %
N 10 Brussel-Gent-Brugge-Oostende	Meetkerke	4.990	4.749	5.785	— 4,8 %	15,9 %
N 296 Knokke-Maldegem	Moerkerke	5.665	5.225	6.119	— 7,8 %	8,0 %
<i>Oost-West-verbindingen in het zuiden en het westen</i>						
A 14 Eindhoven-Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel	Waregem	—	—	6.113	—	—
	Deerlijk	—	—	5.972	—	—
	Kortrijk	—	7.301	9.560	—	—
	Rekkem	—	6.178	8.636	—	—
N 14 Tilburg-Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel	Beveren-Leie	16.052	14.150	13.135	— 11,8 %	— 18,2 %
	Aalbeke	...	7.477	8.251	...	...
N 9 Brussel-Oudenaarde-Kortrijk-Ieper-Duinkerken	Wevelgem	11.939	11.465	11.517	— 4,0 %	— 3,5 %
	Geluwe	...	7.131	8.149	...	...
	Poperinge	...	1.705	1.622	...	...
N 65 De Panne-Rijsel	Woesten	5.471	5.864	5.974	2,7 %	9,2 %
<i>Oost-West-verbindingen van het midden van West-Vlaanderen</i>						
N 66 Lichtervelde-Tielt-Deinze-Gent	Pittem	8.469	9.647	10.785	13,9 %	27,3 %
	Tielt	...	6.454	5.821	...	...
N 57 Zinnik-Roeselare-Nieuwpoort-Oostende	Esen	...	4.224	3.819	...	...
<i>Noord-Zuid-verbindingen</i>						
N 71 Blankenberge-Brugge-Kortrijk-Doornik	Brugge	10.769	10.783	7.408	1,3 %	— 31,2 %
	Ruddervoorde	7.063	6.363	6.151	— 10,0 %	— 12,9 %
	Meulebeke	8.799	8.271	8.442	— 6,0 %	— 4,1 %
N 63 Avelgem-Menen-Roeselare-Torhout-Oostende	Torhout	12.276	10.897	12.820	— 11,4 %	4,4 %
	Gistel	...	8.470	7.161	...	...
<i>Kustverbindingen</i>						
N 72 Knokke-Oostende-Duinkerken	Heist	10.125	9.710	11.021	— 4,1 %	8,8 %
	Bredene	6.887	7.301	7.617	6,0 %	10,6 %
	Lombardsijde	6.350	5.316	6.007	— 6,3 %	— 5,4 %
N 318 Oostende-Nieuwpoort	Oostende	10.559	10.722	8.812	1,5 %	— 12,5 %
	Lombardsijde	6.425	8.294	6.639	29,1 %	3,3 %
N 561 Nieuwpoort-De Panne	De Panne	7.492	6.992	6.741	— 6,7 %	— 10,0 %

De gemiddelde stijging tenoverstaan van het voorgaande teljaar werd bekomen door samentelling van de getelde voertuigen op het geheel van de vergelijkbare waarnemingspunten. Als vergelijkbaar werden aangezien alle waarnemingspunten die gefunctioneerd hebben in de loop van twee op elkaar volgende teljaren.

Voor wat betreft de wegen die na 1949 in gebruik werden genomen, zoals de A 10, dient dan ook opgemerkt dat hun verkeersdrukte pas in de berekening van de gemiddelde verkeersintensiteit werd opgenomen, vanaf het tweede teljaar na hun ingebruikname.

Men stelt vast dat de verkeersdrukte in West-Vlaanderen in 1970 gemiddeld 5 maal hoger lag dan in 1949.

Deze stijging stemt in grote trekken overeen met die van het land in zijn geheel over dezelfde periode.

Bij een onderzoek van de verkeersevolutie tussen de

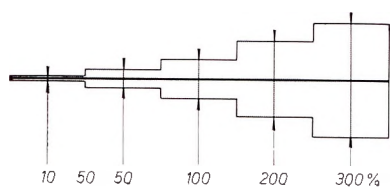
verschillende teljaren elk afzonderlijk bemerkt men echter een zeker verschil tussen de evolutie in West-Vlaanderen en die in het Rijk.

Tussen 1949 en 1952 bedroeg de stijging in West-Vlaanderen slechts 25,5 % tegenover 36,6 % in het land. Tussen 1952 en 1960 was de groei in West-Vlaanderen echter merkwaardig groot; in deze periode overtroffen de stijgingspercentages van West-Vlaanderen die van het Rijk. Tussen 1960 en 1970 verliep het stijgingsritme van de verkeersdrukte in West-Vlaanderen gelijklopend met dat van het Rijk.

b) *Stijging van de verkeersdrukte op de Westvlaamse wegen tussen 1960 en 1970.*

Een groot aantal telposten van 1970 funktioneerde reeds tijdens de verkeerstelling van het jaar 1960. Dit laat toe

Kaart 3: Procentuele stijging van de verkeersdrukte, 1960-70



de evolutie van de verkeersintensiteit over deze tienjaarlijkse periode te onderkennen op een aantal punten van het wegennet in West-Vlaanderen. Deze is procentueel weergegeven op nevenstaande kaartgrafiek.

Men stelt grote verschillen vast tussen de aangroei van het verkeer aan de verschillende telposten. Op sommige plaatsen belooft hij meer dan 200 % en op andere is hij praktisch nihil.

Uit de tabel der gemiddelde toename hierboven kan men afleiden dat deze over de periode 1960-1970 circa 90 % bedraagt voor het Rijk en voor de provincie West-Vlaanderen als geheel. Dit percentage wordt in ruime mate overtroffen door heel wat telposten op minder belangrijke wegen met relatief gering verkeer. Op de grote verbindingen waar het verkeer in 1960 reeds zeer intens was, liggen de stijgingspercentages dikwijls lager. Dit is het meest merkbaar voor zekere toegangswegen tot de Kust.

c) *Evolutie van de verkeersintensiteit na 1970.*

Naast de vijfjaarlijkse tellingen van het wegverkeer, die op visuele waarnemingen steunen, worden er ook tellingen uitgevoerd bij middel van automatische telapparaten met pneumatische detektie. Deze tellingen gebeuren doorlopend en verschaffen aldus gegevens over de verkeersintensiteit in de loop van een periode tussen twee vijfjaarlijkse visuele tellingen in.

In West-Vlaanderen waren in 1972 27 waarnemingspunten met doorlopende pneumatische detektie. De meesten van die apparaten waren daar reeds sedert verscheidene jaren opgesteld, zodat het mogelijk was de evolutie van de verkeersdrukke op deze plaatsen te onderkennen.

Er weze opgemerkt dat de gegevens die door deze telapparaten worden geleverd, niet volkomen juist zijn. Voertuigen met meer dan twee assen (circa 10 % van het totaal der voertuigen) veroorzaken immers een overschatting. Dit is ook het geval voor de fietsen. Anderzijds wordt een aantal voertuigen niet geregistreerd als gevolg van het gelijktijdig overschrijden van twee of meer assen.

Bijgaande tabel geeft de resultaten van de automatische tellingen voor 1970¹, 1971 en 1972. Alle telpunten waren gelegen op de hoofdverbindingen, beschreven bij het begin van het artikel.

Het jaar 1971 laat op vele plaatsen een vermindering van de verkeersintensiteit zien. Dit lijkt vooral het geval te zijn voor de wegen die toegang verlenen tot de Kust.

Op de meeste plaatsen gaat de verkeersintensiteit in 1972 weer omhoog ten overstaan van 1971.

Het jaar 1972 laat een netto-stijging zien ten opzichte van 1970 op telposten van de A 10, de N 10 en hun uitloper naar Knokke, de N 296. Dit is ook het geval voor het telpunt Pittem op de N 66 (Gent-Lichtervelde) en voor enkele telpunten langs de Kust.

Over dezelfde tweejaarlijkse periode stelt men echter een daling van de verkeersintensiteit vast op de N 71, Blankenberge-Brugge-Kortrijk. Deze bedraagt 31 % bij het telpunt Brugge, op de strook Brugge-Blankenberge van deze rijksweg.

Er valt ook een aanzienlijke vermindering vast te stellen op de N 14 (Kortrijk-Gent) te Beveren-Leie, hetgeen zijn verklaring vindt in de openstelling voor het verkeer van de A 14.

¹ Gezien de verschillende methodes van waarneming, kunnen de cijfers voor 1970 soms gevoelig afwijken van deze der visuele telling van hetzelfde jaar.

Foto : H. Maertens, Brugge

