

# evolutie van de provinciewegen tot 1968

## Ir. Godfried Declercq,

Hoofdingenieur-Direkteur van de Provinciale Technische Dienst van de wegen en onbevaarbare waterlopen, West-Vlaanderen

De provinciale wegen vormen — ook in West-Vlaanderen — een niet te verwaarlozen stuk infrastructuur, waarvan door de bevolking meestal weinig afgeweten is. Daarom deze publicatie van een reeks, meestal onuitgegeven, feiten en cijfers. De omvang van het materiaal verplicht ons ertoe de publikatie in twee artikels te verwerken.

Een eerste artikel handelt over de provinciewegen historisch en, meer gedetailleerd, tussen 1914 en 1968. Het tweede artikel, te verschijnen in nummer 1/1979, zal dan de laatste tien jaar 1969-1978 omvatten.

Alhoewel onderhavige bijdrage in het bijzonder gericht is op de jongste ontwikkeling en op de huidige toestand van de provinciewegen in West-Vlaanderen, zou het beoogde doel niet zijn volle waarde krijgen, zonder even terug te blikken in het verleden.

## Historisch overzicht

Uit een nog niet voltooide studie van Dr. L. Schepens i.v.m. de historische aspecten van ons wegnnet (water- en landwegen) kunnen enkele boeiende en belangrijke wetenswaardigheden geput worden. Een en ander maakt duidelijk hoe in het verleden en ten gevolge van bepaalde politieke gebeurtenissen o.m. het beleid i.v.m. de wegen-aanleg werd beïnvloed. Door de elkaar opvolgende overheersingen van onze gebieden, het regelmatig verleggen en opnieuw afbakenen van zich wijzigende grenzen, werd ook grotelijks het wegenpatroon van onze provincie in elkaar gepuzzeld.

De centralistische ingesteldheid van de Fransen had hen tijdens hun bezetting van de Westhoek ertoe aangezet om, uit strategische overwegingen, in de 17e eeuw - begin 18e eeuw, de verbindingen zoals Rijsel-Ieper, Rijsel-Menen, Rijsel-Doornik te realiseren.

Daartegenover waren de Oostenrijkers minder geneigd deze taktiek van systematische aanpak toe te passen; de wegenbouw was vooral een aangelegenheid voor de Provinciale Staten, de kanselarijen, de steden en parochies of gemeenten en zelfs voor de belanghebbende privé-personen.

Voor al in de 18e eeuw werden belangrijke realisaties

doorgevoerd, waarvoor de beweegredenen meer economisch dan strategisch waren.

Toen waren de 'steenwegen' aan de orde; ook het tracé van de weg was zeer belangrijk: recht tracé van kerktoeren op kerktoeren, met een scherpe bocht vóór het binnenrijden van een gemeente. Dit laatste was gewild om strategische motieven. Deze wegen, aangelegd bij keizerlijk oktrooi, waren meestal voorzien van 'barrières', waar tol moest betaald worden. Onder het Franse regime — in 1789 werden de Oostenrijkers verdreven — werd in 1797 het barrièrerecht afgeschaft en vervangen door een 'onderhoudsfonds', waarvan de gelden blijkbaar afvloeiden naar andere centrale 'fondsen'.

In 1811 werden de wegen bij Keizerlijk Besluit van 16 december verdeeld in 'routes impériales' van 1e, 2e en 3e categorie en 'routes départementales'. In onze provincie kwam slechts één weg voor van 2e categorie nl. *Parijs-...-Menen-Torhout-Gistel-Oostende* en kwamen 5 wegen voor van 3e categorie waaronder *Torhout-Brugge-Westkapelle*.

Deze wegen van 3e categorie waren voor 50 % ten laste van het Rijk en voor de overige 50 % van het Departement.

Tijdens het Hollandse regime werd aanvankelijk het centralistisch systeem gehandhaafd.

De grote wegen werden bij KB van 25 juli 1816 ingedeeld in 2 reeksen:

(a) van Noord naar Zuid (w.o. de weg van *Leer - Breskens - Sluis - Brugge - Gistel - Nieuwpoort - Veurne - Duinkerke*, alsook de weg *Brugge - Kortrijk*);

(b) van West naar Oost (w.o. *Oostende - Brugge - Gent ... Trier; Veurne - Ieper - Menen - Moeskroen ... Saarlautern; Duinkerke - Roesbrugge - Ieper - Menen - Kortrijk ... Keulen; Oostende - Gistel - Torhout - Tielt - Deinze*).

Deze wegen waren alle ten laste van het Rijk.

In een tweede fase volgde het Hollands Regime het voorbeeld van de Oostenrijkers en werd er overgegaan naar een grotere *decentralisatie*.

Hierbij kregen de Provinciale Staten en de plaatselijke Besturen een grotere financiële last te dragen; weliswaar bleef nog een zekere rijkssteun gehandhaafd.

Kort samengevat komt het hierop neer:

(1) bij KB van 9 april 1820 werden aan de Provinciale Staten de niet geklasseerde wegen 'aangeboden'. Deze werden de zgn. provinciewegen;

(2) bij KB van 13 maart 1821 werden de grote verbindingswegen in 2 klassen onderverdeeld. Deze van 1e klas bleven ten laste van het Rijk, terwijl deze van 2e klas ten laste vielen van de Provinciale Staten.

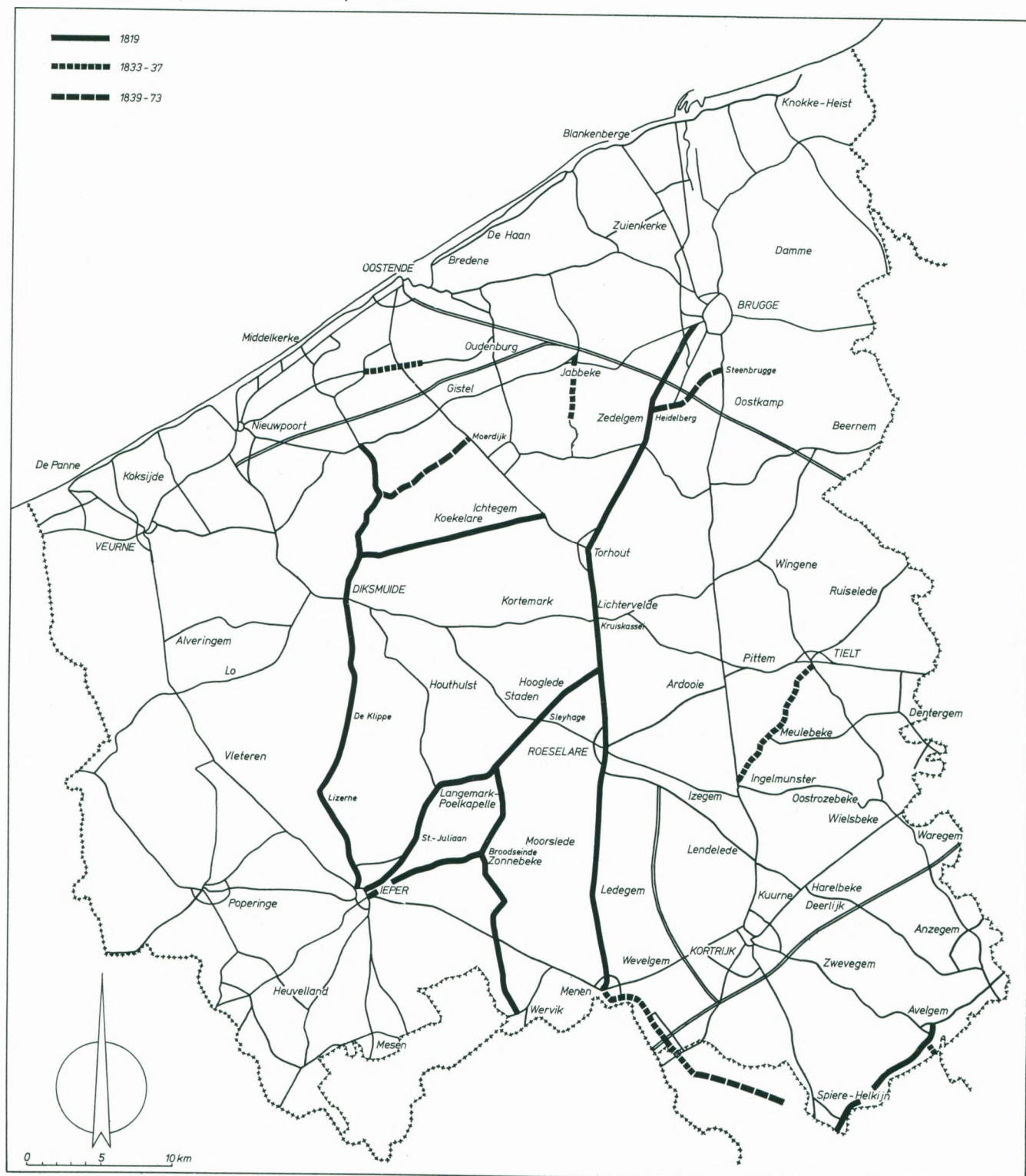
Een lijst van 1819 geeft volgende wegen op als provincieweg: (zie kaart 1)

- 1) Brugge-Torhout
- 2) Wijnendale-Beerst
- 3) St. Pieterskapelle-Diksmuide-Ieper
- 4) Torhout-Ieper
- 5) Ieper-Zonnebeke-Westrozebeke
- 6) Zonnebeke-Beselare-Kruiseke
- 7) Wervik-Geluwe (vermoedelijk Geluveld)
- 8) Torhout-Menen
- 9) Warcoing-Avelgem.

In 1814 werd tijdens het bezettingsregime van de Hollanders het barrièrerecht terug ingevoerd.

In 1819 kregen de Provinciale Staten van de

Kaart 1: Provinciale wegen in West-Vlaanderen, 1819-73



Nederlandse Regering ook nog een reeks waterwegen en havens onder hun hoede, zoals o.m. :

- (a) het kanaal Gent-Brugge-Oostende (terug naar het Rijk in 1843)
- (b) het Moerdijkkanaal (thans geklasseerd onder de onbevaarbare waterlopen van 1e categorie)
- (c) vermoedelijk ook de Bourgondiëvaart (eveneens geklasseerd onder de onbevaarbare waterlopen van 2e categorie)
- (d) het kanaal Brugge-Hoeke (Damse Vaart, thans onder het beheer van de Provincie)
- (e) de haven van Nieuwpoort (terug naar het Rijk in 1856).

Terzelfdertijd werd ook de dienst Bruggen & Wegen, destijds (in 1797) opgericht onder het Franse Regime, gedecentraliseerd en onder de administratieve bevoegdheid van de Provinciale Staten geplaatst.

Uit een verslag van Goeverneur F.-A. de Mûelenaere, in 1833, blijkt dat de Provincie het beheer had over o.m.

- 175 km rijkswegen 1e klas
- 229 km rijkswegen 2e klas
- 170 km provinciale steenwegen
- 183 km gemeentelijke steenwegen
- 162 km kanalen.

In 1837 verschijnt (zie ook kaart 1) in het verslag over de toestand van het bestuur van West-Vlaanderen voor het eerst, sedert de onafhankelijkheid (in 1836 werd de provinciewet afgekondigd), een lijst van de provinciewegen.

Deze zijn :

1. Brugge-Torhout
2. Torhout-Ieper
3. Diksmuide-Wijnendale
4. St. Pieterskapelle-Diksmuide
5. Diksmuide-Ieper
6. Kruiseik-Zonnebeke
7. Wervik-Geluwe (hier wordt vermoedelijk ook bedoeld Geluveld)
8. Ieper-Zonnebeke-Westrozebeke
9. Avelgem-Warcoing
10. Menen-Torhout
11. Moerdijk-Leke (1833)
12. Moeskroen-Dottenijs (1833)
13. Steenbrugge-Loppem (1837)

De lijst van 1819 is dus met 3 wegen aangevuld.

Deze lijst werd later nog uitgebreid met volgende wegen :

- (1) Weg Snaaskerke-Leffinge langs het kanaal van Passendale-Nieuwpoort (1839)
- (2) Menen-Moeskroen (1847)
- (3) Avelgem-Celles ; het deel op Westvlaams grondgebied (1848)
- (4) Tielt-Ingelmunster (1868)
- (5) Den Os-Jabbeke (1873).

De barrières, waarvan het beheer in aanbesteding werd gegeven, werden met ingang van 1 jan. 1868 andermaal afgeschaft, nadat in 1867 deze van de rijkswegen werden afgeschaft. Meteen verloor de Provincie ook het aandeel in de tolbedragen van de rijkswegen.

Uit het geheel van het voorgaande kan afgeleid worden dat onze provinciewegen in de loop van de tijden een niet onaardige lijdensweg hebben doorlopen.

Het was een spelletje geweest ' van de ene naar de andere... ', een politiek van ' afstaan en ... terug afstaan ... van Rijk naar Provincie ... naar Gemeente ... heen en terug ' ; een kwestie van ' gedeelde last ... is halve last '.

Uiteindelijk was het een probleem hoofdzakelijk van financiële aard, maar ook van organisatorische aard. In 1843 bv vroeg de Minister om provinciale toezichters aan te stellen. Dit verzoek werd eerst afgewezen, en uiteindelijk in 1851 toch aanvaard. Nadat deze aanvankelijk onder het toezicht werkten van de arrondissementskommissarissen werd door de Raad in 1870 beslist deze aangestelden rechtstreeks onder het toezicht van de Bestendige Deputatie te plaatsen. Dit was meteen de aanloop tot de oprichting van de Provinciale Technische Dienst, een beslissing door de Raad genomen in 1880, gewijzigd in 1882 en pas goedgekeurd door de Koning in 1885.

De zorg omtrent het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven is steeds aanleiding geweest om regelmatig nieuwe oplossingen te zoeken en te vinden.

Zo werd, bij wijze van proef, in 1890 het gewone onderhoud van de wegen voor de helft in regie uitgevoerd door de Provinciale Technische Diensten.

Behoudens het noodzakelijkste onderhoud werden in de loop van de volgende jaren weinig of geen ingrijpende werken uitgevoerd tenzij een voorzichtig initiatief om langs de provincieweg Ieper-Diksmuide een fietsenstrook, op verhoogde berm, aan te leggen. Deze wijze van fietspaden-aanleg bleek lange tijd in zwang te blijven. Ook langs andere provinciewegen kwamen soortgelijke fietspaden voor. Wel werden inspanningen geleverd en stimulansen gegeven om de wegen wat behoorlijk op te knappen.

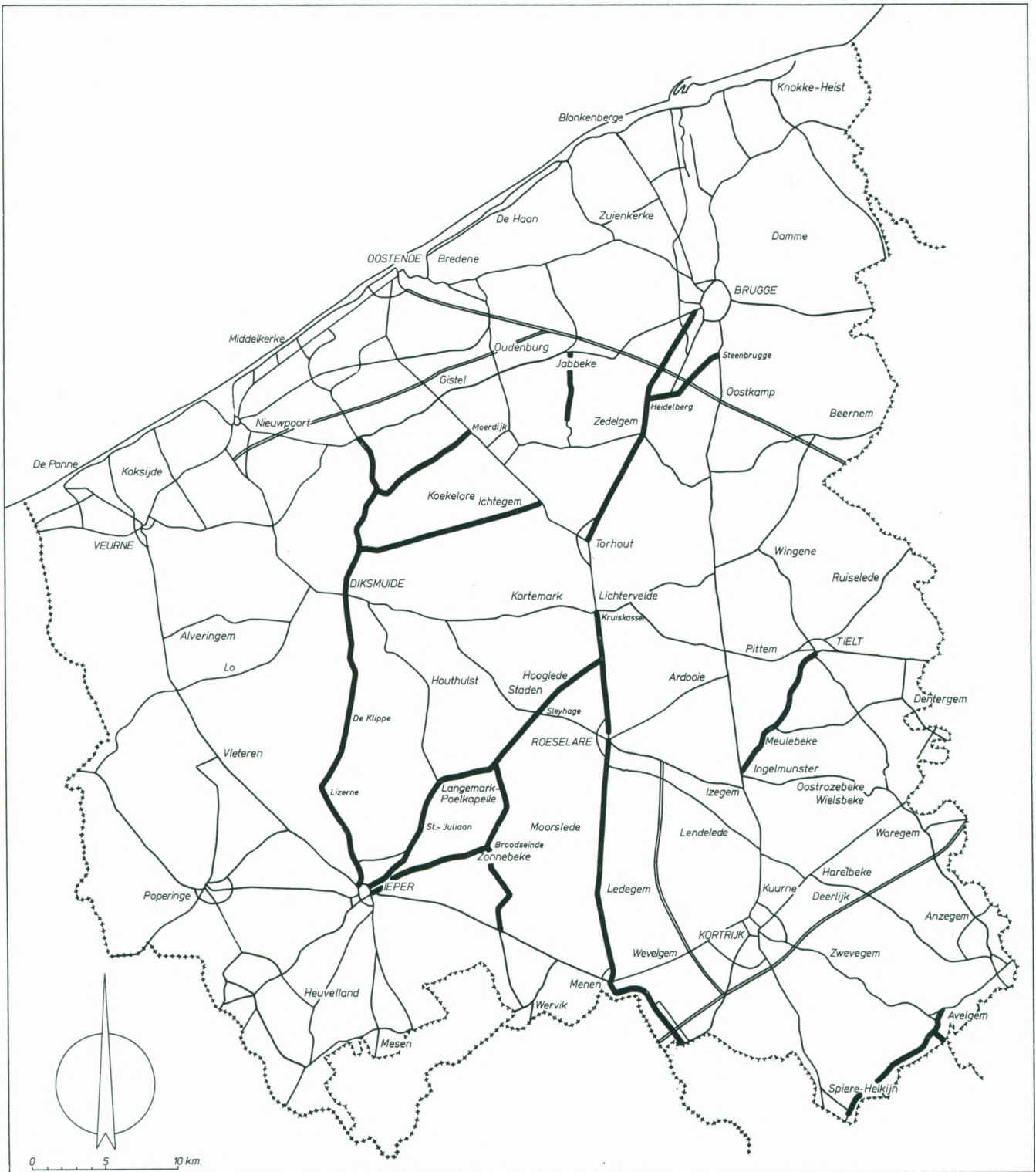
Uit deze ' rijkdom ' van wegen, waarvan de Provincie het eigendom en/of beheer had, behoudt de Provincie West-Vlaanderen thans nog een overschot van ca. 181 km. Met uitzondering van Limburg heeft iedere Provincie op heden nog een aantal kilometer eigen provinciewegen.

Voor West-Vlaanderen zijn deze thans de volgende (zie kaart nr 2) :

|                                                   | <i>Lengte</i>     |
|---------------------------------------------------|-------------------|
| 1. Brugge-Torhout                                 | 17,307 km         |
| 2. Steenbrugge-Loppem                             | 6,180 km          |
| 3. Jabbeke-De Gouden Os                           | 4,545 km          |
| 4. Wijnendale-Beerst                              | 13,164 km         |
| 5. Moerdijk-Leke                                  | 7,718 km          |
| 6. Ieper-Diksmuide                                | 20,948 km         |
| 7. Diksmuide-St. Pieterskapelle                   | 11,647 km         |
| 8. Roeselare-Lichtervelde                         | 8,690 km          |
| 9. Menen-Roeselare                                | 17,843 km         |
| 10. Ieper-Land van Belofte                        | 23,460 km         |
| 11. Ieper-Broodseinde                             | 8,200 km          |
| 12. Kruiseik-Westrozebeke                         | 12,846 km         |
| 13. Tielt-Ingelmunster                            | 10,753 km         |
| 14. Avelgem-Spiere                                | 10,157 km         |
| 15. Menen-Moeskroen<br>(tot grens met Henegouwen) | 6,710 km          |
| 16. Avelgem-Celles<br>(tot grens met Henegouwen)  | 0,930 km          |
| <b>Totaal :</b>                                   | <b>181,098 km</b> |

Bij deze gegevens is het wel nuttig te vermelden dat de provincieweg Avelgem-Celles tot voor korte tijd onder het beheer viel van de Provincie Henegouwen. De Provincieraad van West-Vlaanderen besliste op 4 maart 1976 tot de overname van het deel van deze weg gelegen op Westvlaams grondgebied. Sinds 1978 is dit deel daadwerkelijk onder het beheer gesteld van de Provincie West-Vlaanderen.

Kaart 2. Provinciaal wegennet West-Vlaanderen, 1978



De Provincieweg *Menen-Moeskroen*, deel op het grondgebied Moeskroen alsook de provincieweg *Moeskroen-Dottenijs* zijn ter gelegenheid van de overheveling van deze gemeenten, overgedragen aan de Provincie Henegouwen in 1963, in uitvoering van de wet van 8.11.1962.

In verband met de Damse Vaart dient nog vermeld dat deze vaart met bijhorende wegen behoort tot het patrimonium van het Rijk, doch volledig wordt beheerd door de Provincie West-Vlaanderen.

*Hooglede, de provincieweg in 1917.*



*Hooglede, Provinciale weg in 1978*



## 1914-1945

De oorlogsjaren 1914-1918 waren, zoals voor heel wat andere waarden zeer nefast voor de wegen, niet alleen omwille van het verwaarlozen van het onderhoud maar vooral ten gevolge van de grote verwoestingen die werden aangebracht.

De meest getroffen wegen waren vooral deze uit de omgeving van Ieper en Diksmuide.

Boeiend was en is het wel de uitvoering te volgen van

de in het nabije verleden uitgevoerde en de thans aan gang zijnde verbeteringswerken aan de provinciewegen.

Tijdens de uitvoering van grondwerken werden en worden nog geregeld oorlogstuigen opgegraven, nog bomputten ontdekt, en werd nog vastgesteld dat de wegkap — in 1978 ! — nog rustte op een opeenstapeling van afval, hout, voertuigonderdelen, bedden en zelfs niet ontplofte obussen.

Treffend ook is de vermelding van aangerichte schade en de vernieling van planten en bomen. Een voorlopige optelling van gekende aantallen leert ons dat langs de provinciewegen niet minder dan 9.000 bomen werden vernield of gevelde, en nog eens  $\pm$  2.000 bomen langs de Damse Vaart ; in 1922 werden er 2.260 nieuwe geplant.

Tussen de twee wereldoorlogen werden de provinciewegen in de eerste plaats hersteld en werden broksgewijze 'opgeknapt', door de rijwegbreedten te vergroten van 3 m naar 4 m en in de dertiger jaren naar 5 en 6 m. Het waren nog de 'goeie oude kasseien'.

Evenwel moet worden vermeld dat in de tweede helft en op het einde van de dertiger jaren gestreefd werd naar een behoorlijke verbetering. Spijtig genoeg kwam toen nog eens een wereldoorlog.

Een eerste modernisering werd gerealiseerd in 1935-36 op de weg *Wijnendale-Beerst*.

De cement-beton had bij de Provincie zijn intrede gedaan. Tussen de afstandspunten 5,653 (het gehucht Belhutte te Koekelare) en 10,035 (Vladslo) — dat betekent over een afstand van ca. 4,5 km — werd voor het eerst een cement-betonrijwegdek op een provincieweg aangelegd. Deze wegverharding is thans nog in voortreffelijke staat. Eveneens werd over de ganse lengte een in verhoging liggend betonnen fietspad van 1,80 m breedte gebouwd.

In 1936-37 volgde de weg *Sleyhage-Hoogdele* : 6 m rijwegbeton met een 1,5 m breed fietspad langs één zijde en van de weg gescheiden door een 0,5 m brede kasseiband.

Een zeer belangrijke weg was de verkeersader *Menen-Roeselare*. De aanleg van de 6 m betonrijweg en een eenzijdig fietspad (1,80 m) werd in twee loten gesplitst.

Een eerste aanbesteding had plaats in 1938 en had betrekking op het deel tussen Menen (vanaf de Markt) tot

aan het gehucht St Pieters te Ledegem. De aannemer H. Van Wynsberghe uit Poelkapelle was belast met de uitvoering. Het geheel van de werken kostte 2.808.900,— fr, terwijl tevens door de Staat een toelage (in het kader van de bevordering tot werkverschaffing) van ... 10 % werd toegekend.

Deze werken werden voorlopig overgenomen in 1939 en definitief in ... 1949.

Een tweede deel vanaf het gehucht St. Pieters tot Roeselare (Ieperstraat), eveneens aanbesteed in 1938, werd gerealiseerd door de aannemer L. Sabbe uit Hoogdele voor een totaal bedrag van 2.389.626,— fr. Ook in dit geval 'schonk' de Staat 10 % toelage. De voorlopige en de definitieve overname vonden plaats respectievelijk in 1939 en 1946.

Een ander wegdeel van de Westvlaamse 'ruggegraat', Brugge-Menen, nl. het vak *Roeselare-Lichtervelde* kwam eveneens aan de orde.

Een betonrijweg van  $2 \times 4 \text{ m} = 8$ ,— m breed alsook een eenzijdig fietspad (1,80 m) werden uitgevoerd in twee aannemingen : kavel 1, vanaf Roeselare (A. Rodenbachstraat) tot afstandspunt 3,915 en kavel 2, vanaf afstandspunt 3,915 tot Kruiskassei te Lichtervelde.

Beide delen werden uitgevoerd door eenzelfde aannemersbedrijf : Quisquater uit Baasrode voor een gezamenlijk bedrag van 3.130.008,— fr. Hier was de aktie tot bevordering van de werkverschaffing aanleiding om 30 % staatstoelage te verkrijgen. De voorlopige overname ging door in 1939 en de definitieve overname in 1946.

Ook tussen Poelkapelle en St. Juliaan, tussen St. Juliaan en St. Jan, op de provincieweg *Ieper-Land van Belofte*, werd een 6,— m brede betonweg geplaatst.

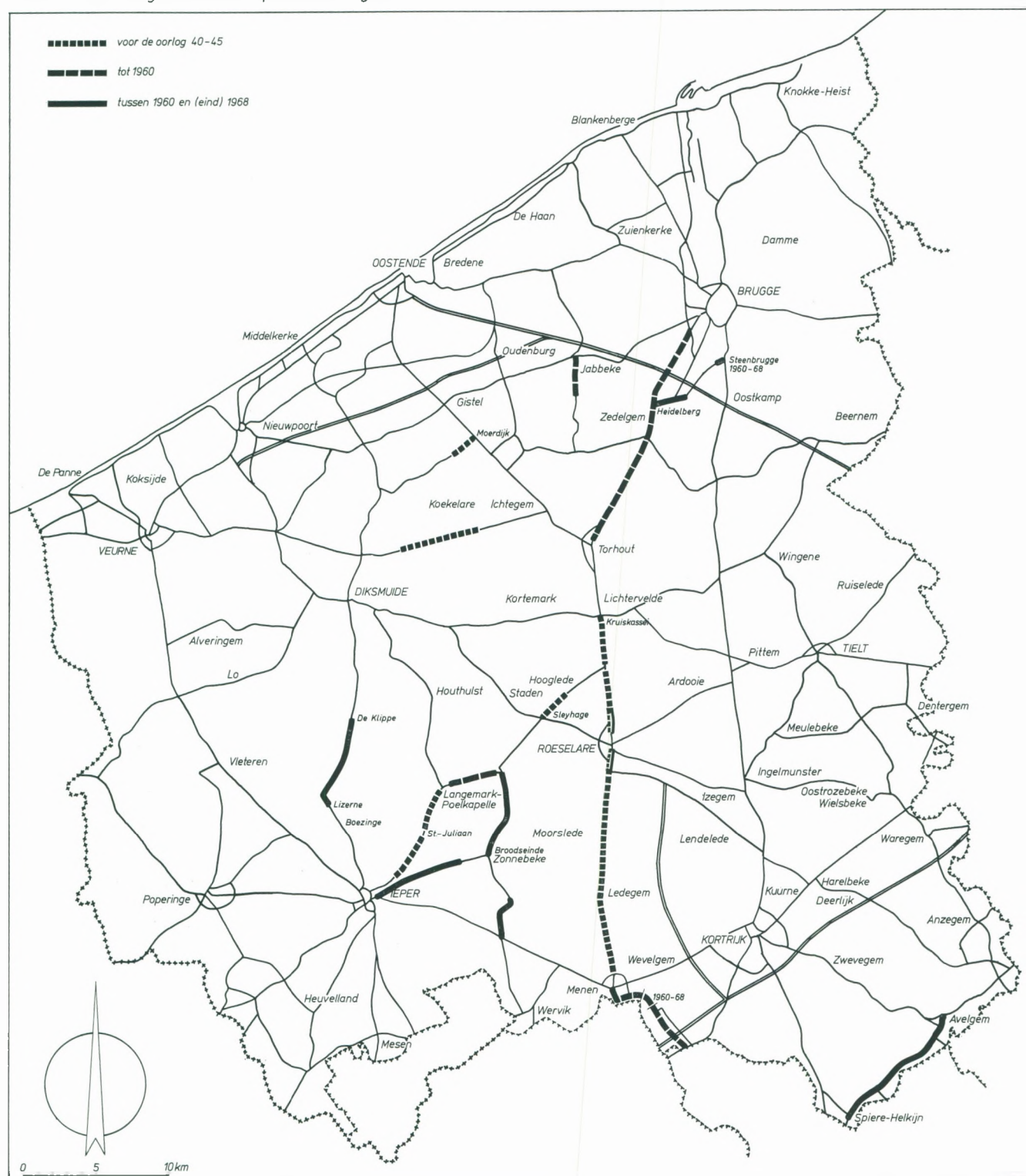
De doortocht St. Juliaan, St. Jan, alsook het vak vanaf St. Jan tot aan de 'Kalfvaart' te Ieper werden van een degelijk gefundeerde kasseibestrating voorzien. Deze verbeteringen, aangevangen in 1938, zouden verder uitgevoerd geweest zijn door de Duitsers, en werden voltooid omstreeks 1950.

Op de provincieweg Leke-Moerdijk werd in 1940 eveneens een 6,— m brede betonrijwegdek aangelegd tussen Moerdijk en Moere-dorp.

*Provincieweg Menen-Roeselare te Roeselare (192...)*



Kaart 3: Werken uitgevoerd aan de provinciale wegen



## 1945-1960

Het voor-oorlogsbeeld (bedoeld wordt de oorlog 1940-45) van de provinciale wegen wordt totaal gewijzigd en omvormd. Hoewel onmiddellijk na de oorlog hoofdzakelijk aan wegenherstel werd gedacht zijn ook enkele verbeteringswerken uitgevoerd (zie kaart 3).

Zo werd tussen Poelkapelle en Westrozebeke in 1947-48 reeds een eerste noemenswaardig verbeteringswerk gerealiseerd, n.l. een 6 m brede betonweg en een fietspad.

De uitvoerders waren J. Verkinderen-Degraeve pvba uit Langemark.

De aanvang van de werkelijke modernisering van deze wegen liet nog een zekere tijd op zich wachten.

Een eerste stap in die richting was de aanleg in 1950-51 van een 6,— m betonrijweg met eenzijdig fietspad (1,80 m) op de provincieweg *Ieper-Broodseinde* tussen de afstandspunten 0,480 (Bascule) en 1,525 (Potijze). Deze werken werden uitgevoerd met 60 % staatstussenkomst door de aannemer D. Beun uit Ieper voor een totaal bedrag van 3.808.670,— fr.

*Rekkem ... 28 okt. 1955, Dhr Goeverneur Ridder P. van Outryve d'Ydewalle knipt het lint door bij de plechtige opening van de provinciale baan Menen-Moeskroen. We herkennen o.m. nog de Heren Gedeputeerden Olivier, Gillon, Storme, de heer Griffier Lommez, en de heer Declercq, burgemeester van Rekkem.*

In 1950-51 werd een belangrijke stap gezet. Er werd een betonverharding (6 à 8 m breed) en een eenzijdig (in verhoging liggend) fietspad gebouwd op de weg Menen-Moeskroen tussen 'Daelskruis' en Rekkem-dorp enerzijds en tussen Rekkem-dorp en de 'Belle-vue' (huidig eindpunt van de weg met Moeskroen) anderzijds. In het laatste deel werd evenwel een fietspad langs beide kanten van de weg gebouwd.

De werken werden uitgevoerd door de aannemer H. Mahieu uit Ieper voor 14.585.789,— fr.

Tengevolge van het uitzonderlijk zwaar en druk verkeer op deze weg — deels naar aanleiding van de aanleg van de E-3 — was het noodzakelijk de rijweg-verharding totaal te vernieuwen; dit gebeurde tussen 1975 en 1978.

Een meer overtuigende stap was de vernieuwing van de provincieweg *Brugge-Torhout*. De provincieweg *Brugge-Torhout* was een steenweg, aangelegd tussen 1752 en 1754 en nadien verbreed van 4,5 m tot 6 à 7 m. Deze kasseiweg van 6 m breedte werd vervangen door een 9 m breed betondek, met een dubbelrichtingsfietspad (2,5 m breed), van de rijweg gescheiden door een ruime beplantings- en veiligheidsstrook.

Deze werken, uitgevoerd in 1957-58, betroffen het deel tussen 'De Phare' te St. Andries en de inkom in Torhout. Zij werden in 4 loten gesplitst en twee aannemersbedrijven hebben elk een deel ervan gerealiseerd, n.l. de onderneming K. Van Vooren & Zonen uit Oost-Eekloo en de Fa J. Verkinderen-De Graeve uit Langemark.

De totale kostprijs bedroeg 39.846.289,— fr. Er werd een staatstoelage van 60 % toegekend.





Ook de weg *Jabbeke-Den Os* werd in de vijftiger jaren vernieuwd. In 1953-54 werd een 6,— m brede betonweg alsook een 1,80 m fietspad aangelegd over de totale lengte van deze weg.

*Ieper-Broodseinde* ... 1975 waarboven nu de brug van de autosnelweg A-19 ligt.



De werken werden uitgevoerd door de aannemer A. Van Geluwe uit Zandvoorde-Oostende, voor een totaal bedrag van 7.010.424,— fr., waarop een staatstoelage van 60 % werd toegekend.

#### 1960-1968

Een nieuwe stoot tot aanpassing aan het modern wegverkeer en tot werkelijke modernisering van het provinciewegennet kwam in de zestigerjaren. Hier volgen de meest belangrijke realisaties.

##### 1) *Ieper-Broodseinde (Zonnebeke)*

Op het vak tussen afstandspunten 1,525 (Jan Iepermanstraat) en 6,053 (inkom Zonnebeke) van de provincieweg *Ieper-Broodseinde* werden de kasseien (5,50 m breedte) vervangen door een 6,— m brede betonrijweg naast dewelke een ruime veiligheidsstrook en een van de weg afgescheiden fietspad van 2,— m breed werd gebouwd.

Ter gelegenheid van deze werken (in 1960-61) werd de breedte van 14,— m op 16,— m gebracht.

Deze werken werden eveneens gesplitst in twee loten doch uitgevoerd door eenzelfde aannemersbedrijf n.l. J. Verkinderen-De Graeve pvba uit Langemark. De gezamenlijke kostprijs bedroeg 8.487.515 + 3.617.038 = 12.104.553,— fr en zij werden betoelaagd met 65 % staatstussenkomst.

##### 2) *Ieper-Diksmuide :*

(a) In 1963 werd een aanvang genomen met een eerste vak tussen het gehucht 'Lizerne' en het gehucht 'Steenstrate' (d.w.z. tussen de afstandspunten 6,572 en 7,842), op het grondgebied van de voormalige gemeenten Boezinge, Zuidschote en Bikschote.

Door een belangrijke tracéwijziging werd het onoverzichtelijk kruispunt op het gehucht Lizerne vermeden.

De werken werden door J. Verkinderen en A. De Graeve VGN uit Langemark aangevat op 9 december 1963 en zij waren voltooid op 6 november 1964. De voorlopige overname had plaats op 20 mei 1965. De werken kostten uiteindelijk 9.467.585,— fr. Op deze werken werd 65 % staatstoelage toegekend.

(b) Op 1 april 1964 werd — eveneens door Verkinderen en De Graeve VGN — begonnen met de verbetering van het wegvak tussen de afstanden 7,842 km en 10,000 km te Zuidschote en Bikschote.

Op 18 mei 1965 was dit beëindigd en de afrekening bedroeg 12.276.131 fr. Deze werken werden met 65 % staatstoelage uitgevoerd.

(c) De verbetering van het vak tussen kmp. 10,000 te Bikschote en kmp. 12,400 km (gehucht 'De Kippe') te Merkem werd uitgevoerd tussen 6 maart 1967 en 24 november 1967 door J. Verkinderen en A. Degraeve pvba te Langemark. De kostprijs van deze werken bedroeg 19.350.336 fr. Deze werken werden met 65 % staatstoelage uitgevoerd.

Het wegpatroon vertoont een 7,— m rijweg met twee vrijliggende fietspaden. In de doortochten van bouwkernen werden tevens parkeerstroken en voetpaden gebouwd. Vanzelfsprekend waren hier belangrijke onteigeningen mee gemoeid, vermits de totale breedte van de weg op 22,— m werd gebracht.

### 3) Avelgem-Spiere

Het verbeteringsontwerp had betrekking op de volledige lengte (10,157 km) van deze zwaar belaste verkeersweg.

Het 'kasseistraatje' kreeg een volledig nieuw aanschijn: een 7,— m brede KWS-verharding tussen twee veiligheidsstroken in beton, elk 1,— m breed, en twee betonnen fietspaden met elk een breedte van 1,5 m. Tevens werd bijzondere aandacht besteed aan de beplantingen van de wegbebakening.

*Avelgem-Spiere, vóór 1914*



De totale breedte werd verwezenlijkt op 18,— m. De werken werden (met een staatstoelage van 65 %) uitgevoerd in 1962-63 door de Fa. Grond- Bouw- & Baanonderneming uit Poelkapelle voor een totaal bedrag van 39.996.668,— fr waarvan 1.620.593 fr ten laste vielen van de langsliggende onderscheiden gemeenten. De onteigeningskosten beliepen ongeveer 11.000.000 fr.

4) *Kruiseik-Westrozebeke* (lengte 6,536 + 6,310 = 12,846 km)

(a) Het wegvak *Kruiseik (Geluvelde)-Zwaanhoek (Beselare)*, aan afstandspunt 3,255, werd voorzien van een 7,— m brede betonweg, twee fietspaden (elk 1,50 m) gescheiden van de rijweg door veiligheidsstroken (elk 0,5 m). In de doortocht van de gemeente werd een KWS-verharding tussen betonnen kantstroken aangelegd.

Deze werken werden gerealiseerd in 1969-70 door de Beton- & Wegenbouw J. & L. Cnockaert pvba uit Wervik. Het deel ten laste van de Provincie bedroeg 22.362.276,— fr, terwijl de gemeente voor alles wat riolen en voetpadverharding betrof, een last had van 6.088.101 fr. De wegenis- en de rioolwerken werden met 65 % betoelaagd door de Staat.

(b) Het vak *Broodseinde-Passendale* op de grondgebieden van Zonnebeke en Passendale, werd gemoderniseerd over een lengte van 4,110 km (tussen afstandspunten 8,205 en 12,315). Het type dwarsprofiel voorzag 6,— m rijwegbeton met langs beide zijden 1,— m gekasseide veiligheidsband en eveneens een fietspad van 1,50 m breed.

De wegbreedte werd op 18,50 m gebracht.

Deze werken werden uitgevoerd in 1963-64 door de Grond- Bouw- en Baanondernemingen pvba uit Poelkapelle voor een totaal bedrag van 20.371.463,— fr (waarvan 3.408.841,— fr ten laste van de gemeente Passendale). Een staatstoelage van 65 % werd toegekend. Voor de onteigeningen werd ca. 1.700.000 fr besteed.

(c) De verbeteringswerken aan het wegvak tussen *Passendale* (Dorp - kmp. 12,290) en *Westrozebeke* (kmp. 14,510) over een lengte van ca. 2,220 km werden uitgevoerd in het kader van de onderhoudswerken van de dienstjaren 1962-63.

Het wegdek bestaat uit een 6,— m brede KWS-laag op een nieuwe steenslagfundering en twee betonkantstroken van elk 1,— m breed.

Een eerste fase (13,110-14,510) werd voltooid in 1962 door Verhaeghe J. & O. VGN uit Gullegem voor een bedrag van 2.180.862,— fr en een tweede fase (12,290-13,410) in 1963-64 door Grond- Bouw- & Baan-ondernemingen pvba uit Poelkapelle voor een bedrag van 2.611.840,— fr. Er werden hiervoor geen subsidies gevraagd.

### 5) Steenbrugge-Heidelberg

(a) In 1961 werd tussen de afstandspunten 0,490 en 0,765 een definitieve verbetering van de rijweg gerealiseerd (7,— m KWS-verharding tussen twee betonstutsbanden); dit geschiedde volledig op kosten van de Provincie.

(b) Het vak Loppem (station) tot Heidelberg heeft een lengte van 1,784 km. De werken omvatten de aanleg van een betonrijweg (7,— m breed) en twee van de weg afgescheiden fietspaden van elk 1,5 m breed; zij werden uitgevoerd in 1963-64 door de aannemer A. Decock uit Veldegem voor een totaal bedrag van 8.546.263,— fr. De

Staat kende een toelage van 65 % toe. De onteigeningskosten beliepen ca. 3.500.000 fr.

#### 6) Menen-Roeselare

(a) Vak vanaf de Franse grens tot aan de markt te Menen (Rijselstraat).

Het betrof hier een aanpassing als woon- en verkeersstraat, waarbij eveneens belangrijke rioolwerken (ten laste van de gemeente) werden uitgevoerd ; dit gebeurde in 1963-64 door de Gebroeders De Waele pvba uit Eernegem. Het bedrag van de eindafrekening beliep 6.362.901,— fr ten laste van de Provincie en 131.241,— fr ten laste van Menen. Ook deze werken werden met 65 % staatstussenkomst gerealiseerd.

(b) De provincieweg te Roeselare loopt thans tot aan de St Michielskerk.

Het wegvak tussen de ' Meiboom ' en de uitmonding van de Ieperstraat op de Menensteenweg was met kasseien verhard over ca 11,— m.

Ter verbetering werd eveneens een KWS-verharding (7,— m breed) en twee betonstutbanden (1,— m) geplaatst. Beiderzijds werden parkeerstroken van 2,20 m (kasseien) gebouwd.

De Gebr. De Waele pvba uit Eernegem realiseerde het werk in 1967-68 voor een totaal bedrag van 2.798.112,— fr.

De Ieperstraat te Roeselare, tot in 1961 het eindstuk van de provincieweg, was een zeer smalle straat die haaks getraceerd stond op het vorige deel provincieweg.

De St Michielstraat daarentegen lag in het verlengde van de provincieweg en was tevens beter (breder) aan de eisen van het verkeer aangepast.

In 1961 besliste de Provincieraad tot ruiling van de twee weggedeelten : de Ieperstraat zou gemeenteweg en de St Michielsstraat zou provincieweg worden. De eigenlijke wederzijdse overdracht gebeurde bij KB 22-2-1962.

De verbeteringswerken over ca 300 m (een KWS-rijwegdek tussen betonstutbanden) werden uitgevoerd door Gebrs De Waele pvba uit Eernegem in 1967-68. De gezamenlijke kosten waren als volgt verdeeld :

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| voor de Provincie        | 2.264.175,— fr |
| voor de stad Roeselare   | 533.937,— fr   |
| (riolering en voetpaden) |                |

2.798.102,— fr

Er werd eveneens 65 % staatstoelage toegekend.

(c) Vak van kmp 13,789 ' Hoge Barriere ' tot kmp 15,160 (' De Meiboom ' of Westlaan) op de grondgebieden van Rumbeke en Roeselare.

De kasseibestrating en het ' asfalt '-fietspad werden opgebroken en vervangen door een rijwegdek van KWS, 10 m breed, tussen twee betonnen fietspaden (elk 1,25 m breed) en plaatselijke parkeerstroken, gemaakt met herbruikkasseien. Teven werd de riolering vernieuwd en aangepast.

De uitvoering geschiedde in 1968-69 door de Fa J. De Groeve uit Marke, en het eindbedrag beliep 15.084.038,— fr. Op het geheel was er een staatssubsidie van 65 %.

De gemiddelde rijwegbreedte van 18,— m wordt overal tot 19,— m vergroot.

#### 7) Roeselare-Lichtervelde

(a) In het vak tussen de Hoogledesteenweg en de Leopold III-laan (lengte 1,047 km) te Roeselare werden de kasseien verwijderd en hiervoor kwam in de plaats een KWS-verharding, ingesloten tussen twee betonstutbanden en beiderzijds parkeerstroken met herbruikkasseien. Door dhr Minister van Openbare Werken werd een rijkstoelage van 65 % toegekend. De werken, uitgevoerd in 1967-68 door Gebr. De Waele pvba uit Eernegem, kostten in totaal 8.144.796,— fr + 5.523.500,— fr = 13.668.296,— fr. De voorlopige overname ging door op 29-10-1968.

(b) Een noodzakelijke rijwegverbreding (over een lengte van ca 1,380 km) vanaf de Leopold III-laan tot de grens met Beveren te Roeselare, werd met 65 % staatssubsidies uitgevoerd in 1968-69 door het aannemersbedrijf S. Persyn uit Zwevegem. De totale kostprijs beliep 8.411.978 + 5.168.795 fr = 13.580.773,— fr.

Het bedrag van 5.168.795,— fr was ten laste van de Stad Roeselare voor de aanleg van riolen en voetpaden.

#### 8. Menen-Moeskroen

In het kader van de gewone onderhoudswerken (derhalve zonder staatstussenkomst) van het dienstjaar 1963 en 1964 werd de *doortocht te Rekkem* volwaardig aangepast en opgeschikt.

De aannemer dhr F. De Groeve uit Kuurne voerde deze werken uit zowel in de eerste (1963) als in de tweede (1964) faze. In deze aanneming was eveneens de opschik van de Marktplaats opgenomen.

De kostenverdeling was als volgt :

|                   |                            |                |
|-------------------|----------------------------|----------------|
| voor de Provincie | a) 1e faze :               | 1.183.911,— fr |
|                   | b) 2e faze :               | 2.654.774,— fr |
| voor de Gemeente  | a) 1e faze (voetpaden) :   | 136.778,— fr   |
|                   | b) 2e faze (marktplaats) : | 794.859,— fr   |

In 1967 werd nog een derde faze van aanpassingswerken gerealiseerd, n.l. in het vak tussen kmp 3,111 (Palingbeek) en kmp 5,460 werd een verbrediging (1,70 m) van de rijweg gemaakt, evenals greppels en voetpaden.

De aannemersfirma Gebr. Ockier uit Kortrijk voerde de werken uit in 1967 voor een totaal eindbedrag van : 3.804.813,— + 345.682,— = 4.150.495,— fr ten laste van de Provincie en 940.463,— fr ten laste van de gemeente Rekkem.

#### Voorlopig besluit

Tot slot van dit eerste deel van een tweeluik ivm de Westvlaamse provinciewegen en als korte nabeschouwing vallen toch enkele merkwaardigheden op te tekenen.

In de vorige eeuw bestond de wegverharding van deze wegen uit een 3,— m breed kassei-lint, waarlangs onverharde zoomwegen voorkwamen, afgezoomd door hoogstammige bomen.

Rond de eeuwwisseling ontstond de behoefte aan een afzonderlijk fietspad.

In dit opzicht is de Provincie zekerlijk niet achterop gebleven en van in de beginne was de belangstelling er en de wens om hieraan tegemoet te komen.

Na de eerste wereldoorlog, kwam verbetering. De 3,— meterband werd breder. Beiderzijds werd stelselmatig één meter kasseien bijgelegd. In de geschiedenis van de provinciale technische wegdienst spreekt men van het ' profiel Cloet '.

*Provincieweg te Zande 3 m breed + 2 x 1 m. Het profiel 'Cloet' op een ondertussen reeds verlaten wegvak (1977)*



Voor de heer Cloet, hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Technische Wegendienst waren de — toen moderne — kasseiwegen blijkbaar niet zijn enige troef. Onder zijn impuls werd de proef gewaagd om voor het eerst een cementbetonrijweg aan te leggen op een provincieweg n.l. op de weg *Wijnendale-Beerst*, dit was in 1935-36. Nog andere provinciewegvakken kregen een soortgelijk kleedje, met ook nog een betonfietspad erbij.

De oorlog 1940-45 kwam echter de doorbraak van de wegverbetering stuiten.

Ondertussen en na verloop van de tijd kwamen ook al andere visies en nieuwere opvattingen boven. De wegverbeteringen zouden niet meer beperkt blijven tot enkel een gewone rijwegvernieuwing en -verbreding op de bestaande wegzate, doch als gevolg van de evolutie van het autoverkeer was het noodzakelijk geworden ook plaatselijke grondinlijvingen te voorzien en door te voeren. Een belangrijke weg *Brugge-Torhout* werd op deze wijze in 1957-58 aangepakt.

Er valt hieromtrent te noteren dat de Bestendige Deputatie tijdens de uitvoering van deze werken op een gelukkige wijze besliste om de rijwegbreedte — aanvankelijk voorzien op 7,— m — te vergroten tot 9,— m.

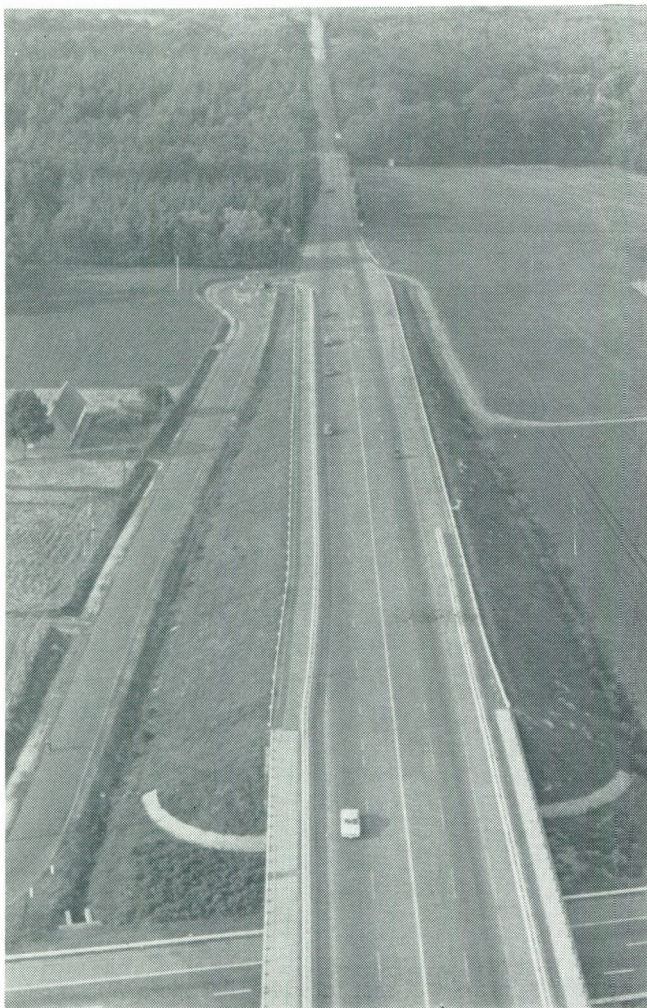
Belangrijker nog zijn de jaren zestig. In alle opzichten 'the golden sixties' genoemd, ook voor wat de wegenbouw in het algemeen betreft, en ook in het bijzonder wat de provinciewegen aangaat. Met uitzondering van een drietal 'assen' (w.o. Menen-Roeselare-Lichtervelde ; Brugge-Torhout ; Ieper-Poelkapelle) waren de verbeteringswerken tot de periode rond 1960 meestal gericht geweest op een fragmentarische aanpak.

In opdracht van de Bestendige Deputatie werd echter, gelet op de grote verkeerstoename, vanaf 1961-62 gestreefd naar grotere projecten, met meer ingrijpende aanpassingen. Meteen opteerde de Bestendige Deputatie voor het doorvoeren van de nodige ruimere grondverwervingen. Hiertoe werden dan ook de nodige kredieten voorzien.

Hoofdingenieur-Directeur A. De France gaf graag gevolg aan de opdracht van de Bestendige Deputatie om de provinciewegen grondig 'aan te pakken'.

*Avelgem-Spiere 1962-63*





Ook de subsidiërende rijksoverheid drong aan: 'Geef ons dossiers, geef ons ontwerpen'. De ontwerpen zijn er gekomen, de Bestendige Deputatie zorgde er voor dat de vereiste financiële middelen in de begroting waren opgenomen en keurde goed; de Minister van Openbare Werken schonk de toelagen; de uitvoeringen kwamen er of althans een noemenswaardig deel ervan.

Het Vlaamse gezegde 'niet alles is goud dat blinkt' bleek eens te meer waar te zijn. Een zwakke schakel was immers het feit dat de *definitieve* belofte van toelagen meestal lange tijd uitbleef, zodat, tengevolge van de hoogconjunctuur en van de talrijke toewijzingen van opdrachten in het gehele kader van de openbare werken, moeilijkheden rezen in verband met de aanvaarding van de opdracht door de laagst inschrijvende aannemer en met de peilsnelle stijging van de prijzen.

Het was geen uitzondering dat een ontwerp-dossier 1, 2 tot zelfs 3 jaar bleef 'rusten'; ook voor aanbestedingsdossiers was als eenheid van tijd het begrip 'jaar' niet uitgesloten.

## Voorbereiding van de toekomst

Het einde van de zestigerjaren is niet voorbij gegaan zonder markante feiten.

Vooraf 1968 is, voor wat de provinciewegen en de Provinciale Technische Dienst betreft, niet zomaar te vergeten.

Heel wat wegvakken en een goed deel van de provinciewegen waren toen reeds verbeterd, aangepast en gemoderniseerd, toen op 16-12-1968 Bestendig Afgevaardigde A. Legein te Diksmuide een bijzondere perskonferentie hield, waarvan de inhoud richtinggevend zou zijn voor de nieuwe visie in verband met de werken aan de provinciewegen. Het was een nieuwe stuwkracht die er van uitging.

Een kort uittreksel uit deze perskonferentie maakt dit duidelijk:

'... De weg Ieper-Diksmuide-Sint-Pieterskapelle is inderdaad een zeer belangrijke verbindingsweg (...) in de verbinding Noord-Frankrijk-Belgische kust; (...) een verbinding tussen de autosnelwegen A-18 in het noorden met de A-19 in het zuiden ...

'... verbetering van een belangrijk wegdeel ter hoogte van het gehucht 'Land van Belofte' en van het gehucht 'Wijnendale'.

'... om de bezorgdheid uit te drukken omtrent de slechte toestand van de provincieweg Tielt-Meulebeke-Ingelmunster.

'... Het is evident dat de provincie zich ook inlaat met de toestand van de overige provinciewegen (...).

'... Het ontwerp voor de weg Kruiseik-Broodseinde tussen Beselare-dorp en Broodseinde (...) ligt klaar.

'... Het ontwerp (...) vanaf Loppem-station tot de Rijksweg Brugge-Kortrijk (...) ligt klaar.

'... is ook de verbetering van de provincieweg Beerst-Wijnendale gepland (...).

Hieruit bleek zonder meer dat het programma voor de komende jaren vastlag. Dit was meteen de stoot voor een nieuw beleid, n.l. een duidelijk omlijnd en vastgelegd programma, betrekking hebbend op de axiale wegen, en waarvan de uitvoering op realistische wijze zou worden gespreid over de komende jaren.

Een aantal ontwerpen 'berustten' toen nog in het Ministerie van Openbare Werken, terwijl het nieuw programma voor de zeventiger jaren reeds klaar lag. Het tweede deel van dit artikel zal daarover handelen in een volgend nummer

Brugge 20 december 1978.