

VERKEERSINTENSITEIT

TREND



Auteur Stijn Goossens

(MOW - Afdeling Verkeerskunde)

Lector Eddy Klijnen

(Vlaamse Stichting Verkeerskunde)

→ WAAROM DEZE INDICATOR?

Het verkeer op de weg is zeer dynamisch en kan van tijdstip tot tijdstip en van locatie tot locatie sterk variëren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de ervaring van verkeersdruk zeer subjectief is. Enkel op basis van eenduidige verkeersparameters kunnen er gefundeerde uitspraken worden gedaan. Het vakkundig gebruiken van de resultaten van monitoringssystemen, leidt dan ook tot een betere benutting van de infrastructuur. Het is onontbeerlijk dat de mobiliteitsparameters regelmatig worden opgemeten en ter beschikking worden gesteld van de beleidsverantwoordelijken.

→ WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

De indicator wordt gedefinieerd als het aantal voertuigen op een sluitende selectie van telpunten op autosnelwegen en gewestwegen in de kustzone, gebaseerd op weekgemiddelden van diverse types voertuigen. Hiertoe wordt de verkeersintensiteit elke dag van 6 tot 22 uur gemeten door detectielussen. Er moet wel rekening worden gehouden met de gemiddelden, die afvlakken over het beperkte aantal meetposten. Om een beter beeld van het wegverkeer te krijgen, zou een uitsplitsing in personenverkeer en vrachtverkeer nuttig zijn. Deze gegevens zijn echter nog niet voorhanden.

De gebruikte steekproef met de meeting van de gewest- en nationale wegen dekt echter niet alle wegen richting kust af. Dit kan een vertekend beeld geven. Vooral sinds de opkomst van GPS-navigatiesystemen gaat men bij grote drukte of file op zoek naar alternatieven via het onderliggend wegennet.

→ WAT ZIJN DE RESULTATEN?

Er is een sterke groei op de autosnelwegen naar de kust (met uitz. Oostkamp-Brugge). Deze groei is gelijklopend met de groei van het autosnelwegengebruik in heel West-Vlaanderen (4,4 % op de autosnelwegen). In Vlaanderen bleef deze stijging beperkt tot gemiddeld 2,8 % (in uitsluiting van de beëindiging van de werken aan de ring rond Antwerpen). Een stijging die kan toegeschreven worden aan de sterke economische omstandigheden in zowel Vlaanderen, België als in de buurlanden en zelfs buiten Europa. Hierdoor gaan bedrijven expanderen en dus ook meer goederen gaan vervoeren. Het aandeel van de havens speelt hierin zeker mee daar zij een van hun beste jaren ooit hebben gekend.

Het gewestwegenverkeer naar de kust kende dit jaar een daling van 1,5 %. Dit in tegenstelling tot de nulgroei die de gehele provincie West-Vlaanderen kende. In Vlaanderen bedroeg deze evolutie +0,2 %, exclusief de regio rond de ring van Antwerpen.

De tegengestelde evolutie van het verkeer op de autosnelwegen en de gewestwegen kent meerdere oorzaken. Er is het verschillende karakter van de wegen. Autosnelwegen bevatten voornamelijk (economisch) noodzakelijke verplaatsingen en langeafstandsverkeer, terwijl op gewestwegen veel meer sociaal en recreatief verkeer aanwezig is. Door de evolutie van de brandstofprijzen zijn verplaatsingen duurder geworden. Dit resulteert in een veranderend bestedingspatroon, maar ook in een aangepast mobiliteitsgedrag. Kleinere verplaatsingen zullen vaker met de fiets of te voet gebeuren en het uitgebouwde, kwaliteitsvolle openbaar vervoer zal een deel van de verplaatsingen opeisen. Ook het combineren van activiteiten in één rit of het carpoolen spelen zeker een rol.

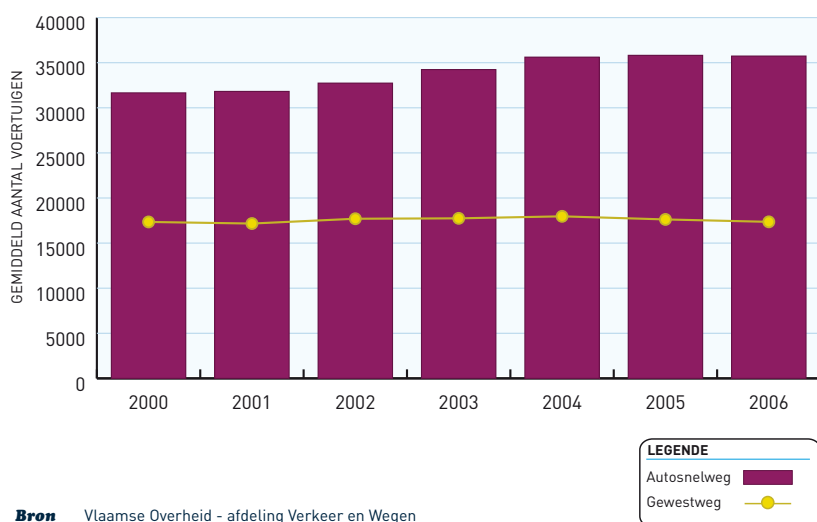
Een belangrijke factor voor de kustregio zijn de havens en het daarmee gerelateerde verkeer, zowel economisch als recreatief. Daar we een sterke stijging zien op de transitassen kunnen we aannemen dat een deel van die stijging ook op de wegen naar de havens terug te vinden is en zodoende eigenlijk een daling van het autoverkeer op gewestwegen heeft gecamoufleerd.

→ WAT VOOR DE TOEKOMST?

Als men de ontwikkeling van de kustzone wil blijven garanderen, is het van belang dat de grote verkeersassen hun verwerkingscapaciteit in de toekomst behouden of zelfs verhogen. Deze groei moet gedeeltelijk worden opgevangen door andere vervoermiddelen (trein, tram en bus) om een totale opstopping van het wegennet in de regio te vermijden. Ook via o.a. een realistisch snelheidsbeleid (snelheidsbeperkingen beïnvloeden de maximale capaciteit van de weg), blokrijden, betere infrastructuur, promoten van carpoolen, verplichten van “ritsen” enz. kan deze groei worden opgevangen. De introductie van de GPS zorgt voor een nieuwe evolutie. De GPS, samen met ingrepen in de capaciteit van een weg, zullen onherroepelijk verschuivingen naar kleinere wegen meebrengen.

Mobiliteit vormt een belangrijke pijler van de economie. Niet alleen het woonwerk- en transitverkeer, maar ook het recreatieverkeer speelt hierin een rol. Er is een sterke groei op de autosnelwegen naar de kust (met uitz. Oostkamp-Brugge). Deze groei is gelijklopend met de groei van het autosnelwegengebruik in heel West-Vlaanderen (4,4 %). In Vlaanderen bleef deze stijging beperkt tot gemiddeld 2,8 %. Het gewestwegenverkeer naar de kust kende dit jaar een daling van 1,5 %. Dit in tegenstelling tot de nultgroei die de gehele provincie West-Vlaanderen kende. In Vlaanderen bedroeg deze evolutie +0,2 %, exclusief de ring rond Antwerpen.

Grafiek 1 Evolutie van het aantal voertuigen op de gewestwegen en de autosnelwegen van en naar de kust op een gemiddelde jaardag, 2000-2006



Bron Vlaamse Overheid - afdeling Verkeer en Wegen