



Vlaanderen
is veilig onderweg



Evaluatie spitsstrook E314

Aarschot - Wilsele

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

COLOFON

Titel	Evaluatie spitsstrook E314 Aarschot - Wilsele		
Dossiernummer	24022		
Dossierbeheerder	Michaëla Smit		
Opgesteld door	Michaëla Smit Bart Van Dessel		
Gereviseerd door	Patrick Deknudt		
Versie	v0.1	Ontwerpversie	20/12/2024
	v1.0	Eerste versie	21/01/2025
	v2.0	Tweede versie	31/01/2025
	v3.0	Finale versie	7/02/2025

Vlaams Verkeerscentrum
Lange Kievitstraat 111-113 bus 40
2018 Antwerpen
verkeerscentrum@vlaanderen.be
www.verkeerscentrum.be

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	4
2. GLOBALE AANPAK	5
2.1 Analyseperiode	5
2.2 Brongegevens	5
2.3 Studiegebied	6
3. Wegconfiguratie	7
4. Verkeersvolumes	8
4.1 Verkeersvolumes & snelheid hoofdrijbaan	8
4.2 Verkeersvolumes op- en afritten	12
4.2.1 Intensiteiten per op- en afrit	12
4.2.2 Totale intensiteiten op- en afritten	14
4.3 Capaciteitsbenutting (I/C)	15
5. Files en vertragingen	16
5.1 Fileduur	16
5.2 reistijd	17
5.3 Voertuigverliesuren	19
5.3.1 Resultaat zone spitsstrook	19
5.3.2 Resultaat VVU globaal	20
6. Verkeersveiligheid	21
6.1 Bevindingen	21
6.1.1 Ruimtelijke spreiding van de ongevallen	22
7. Conclusie	23

1 INLEIDING

In 2021 werd op de E314 tussen Wilsele en Aarschot een spitsstrook aangelegd richting Limburg. Toen werd de snelweg ook al klaargemaakt voor de komst van een spitsstrook in de andere richting (richting Leuven / Brussel). Deze spitsstrook loopt van de oprit Aarschot tot de afrit van complex Wilsele-De Vunt.

Om de spitsstrook aan te leggen, moest er ruimte gecreëerd worden op de snelweg. In plaats van ruimte in te nemen naast de weg, werd de snelweg zelf herschikt. Door een vernieuwd type middenberm werd hier plaats bespaard dat aan de zijkant gebruikt kon worden voor de spitsstrook.

De spitsstrook richting Lummen is telkens geopend in de namiddag, maar omdat het capaciteitsprobleem richting Brussel een probleem vormt in de ochtendspits, is de spitsstrook richting Brussel geopend van 5u30 tot 11u00 en dit op alle werkdagen. Na het voorzien van de dynamische signalisatie en het aanbrengen van de markeringen is de spitsstrook op de E314 richting Brussel in gebruik genomen op 9/02/2024.

Na de aanleg van een spitsstrook wordt er vanuit het verkeerscentrum altijd een evaluatie gemaakt om na te gaan of de infrastructurele aanpassingen daadwerkelijk hebben geleid tot verkeer dat vlotter verloopt. Voor de aanleg van deze spitsstrook waren er echter al studies en onderzoeken die erop wezen dat de reistijd op dit wegstuk niet significant zou verbeteren na de aanleg, maar eerder een verplaatsing van het knelpunt zou betekenen. Het knelpunt zou verplaatsen naar complex Wilsele en daar voor een compactere file terugslag zorgen. In plaats van een milde file tussen Aarschot en Wilsele zou, volgens het onderzoek, de aanleg van de spitsstrook zorgen voor een kortere maar ernstigere file ter hoogte van het complex Wilsele..

In wat volgt, bekijken we in welke mate deze voorspellingen kloppen.

2. GLOBALE AANPAK

2.1 ANALYSEPERIODE

We vergelijken een periode van 5 maanden met spitsstrook (de ‘naperiode’) met een gelijkaardige periode voordien, zonder spitsstrook (de ‘voorperiode’).

- voorperiode: april - mei - juni - september - oktober 2023
- naperiode: april - mei - juni - september - oktober 2024

De spitsstrook werd begin februari 2024 in gebruik genomen. Aangezien we rekening houden met een inlooperperiode waarbij de bestuurder gewend moeten raken aan de nieuwe situatie en de zomermaanden geen representatieve periode zijn door de vakantie, kiezen we voor 5 maanden vanaf april met uitzondering van de zomermaanden. Om de vergelijking representatief te houden, nemen we voor de voorperiode dezelfde maanden van 2023. Het beschouwen van dezelfde maanden in de twee periodes heeft als voordeel dat andere effecten zoals seizoenseffecten of effecten van schoolvakanties kunnen worden uitgesloten.

Belangrijke kanttekening voor de analyseperiode is dat in het MER voor deze spitsstrook werd opgenomen dat de snelheid tijdens de opening van de spitsstrook beperkt moest worden tot 100 km/u. Deze beperking is pas later doorgevoerd in de toepassing van de rijstrooksignalisatie (sinds 30/10/2024) dus in deze studie werd hier geen rekening mee gehouden.

2.2 BRONGEGEVENS

Voor deze studie gebruiken we voornamelijk data die we halen uit de dubbele detectielussen ‘Meten in Vlaanderen’. Hiervoor worden verschillende meetpunten gebruikt die verspreid zijn over het traject.

Betrokken meetlussen:

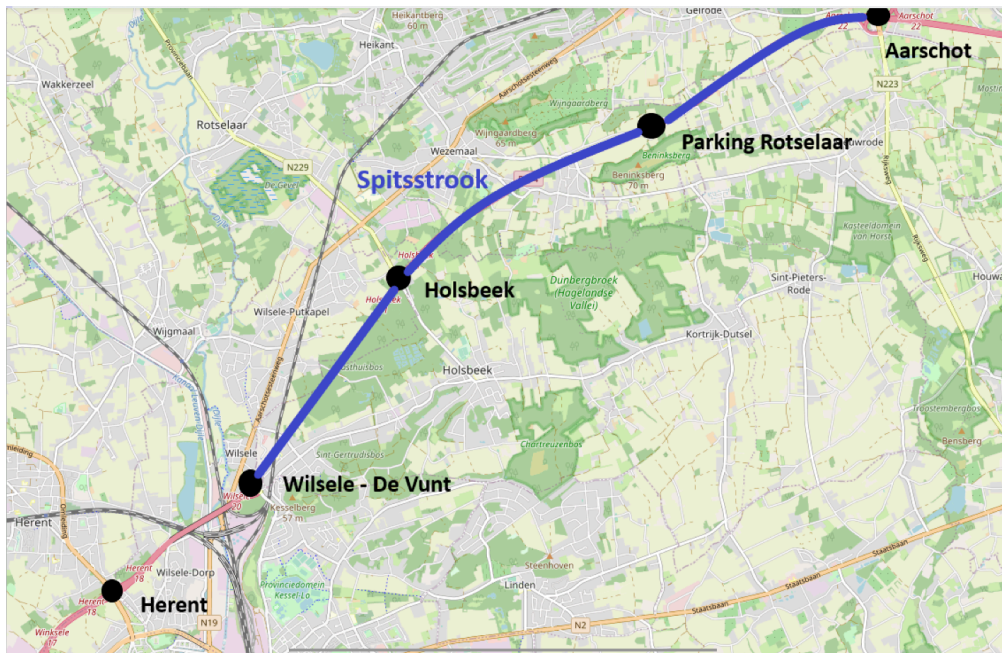
- Complex Tielt-Winge: meetlus 127901
- Complex Aarschot: meetlus 104792
- Hoofdrijbaan tussen complex Aarschot en Parking Rotselaar: meetlus 171101
- Hoofdrijbaan tussen parking Rotselaar en complex Holsbeek: meetlus 132801
- Complex Holsbeek: meetlus 170401
- Hoofdrijbaan tussen complex Holsbeek en complex Wilsele: meetlus 170201
- Complex Wilsele: meetlus 120802
- Complex Herent: meetlus 122501

Naast de detectielussen, maken we ook gebruik van registraties van de verkeersleiders in de controlezaal van het verkeerscentrum.



2.3 STUDIEGEBIED

Situering spitsstrook en complexen binnen het studiegebied.



Figuur 1: situering spitsstrook en complexen binnen studiegebied

We nemen het stuk weg tussen Tielt Winge en Herent in beschouwing. Hiervoor gebruiken we meetpunten op en tussen de complexen. Zoals hierboven aangeduid, loopt de spitsstrook van Aarschot tot Wilsele. De invoegstrook van de oprit Aarschot gaat namelijk over in de spitsstrook en voor het complex Wilsele gaat de spitsstrook over naar de uitvoegstrook van de afrit.

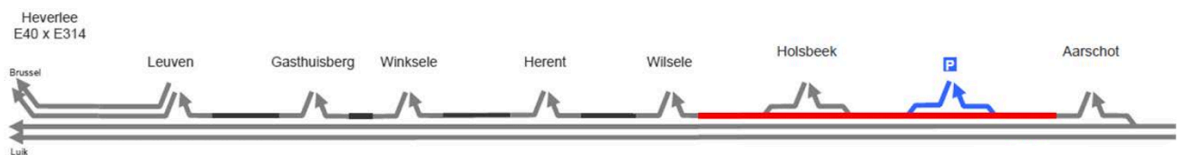
3. WEGCONFIGURATIE

In de afbeeldingen hieronder wordt de wegconfiguratie weergegeven voor en na de indienststelling van de spitsstrook voor de E314 richting Brussel tussen Aarschot en Wilsele.

Sinds 2013 liggen er in beide richtingen weefstroken tussen Leuven en Wilsele. Dit houdt in dat de invoegstrook van iedere oprit doorloopt en zonder onderbreking overgaat in de uitvoegstrook van het volgende op-en afrittencomplex (zie afbeeldingen hieronder). Voor de E314 richting Brussel betekent dit dat de spitsstrook eindigt door over te gaan in de afrit Wilsele, maar dat daarna tussen de verschillende complexen nog weefstroken liggen die de verschillende complexen verbinden.



Figuur 2: Wegconfiguratie voor indienststelling spitsstrook



Figuur 3: Wegconfiguratie na indienststelling spitsstrook

Op figuur 4 zie je de E314 richting Brussel met een gesloten spitsstrook en op figuur 5 die met een geopende spitsstrook.



Figuur 4: E314 richting Brussel met gesloten spitsstrook.



Figuur 5: E314 richting Brussel met geopende spitsstrook



4. VERKEERSVOLUMES

In dit hoofdstuk worden alle analyses over de verkeersvolumes en snelheid gebaseerd op de verkeerstellingen via de dubbele detectielussen van het meetnet 'Meten in Vlaanderen'.

Deze data gaat uit van volgende parameters:

- 15-minuutbasis
- tussen 0 en 24u
- voor een gemiddelde werkdag (exclusief feestdagen en schoolvakanties)
- voor de voor- en naperiode

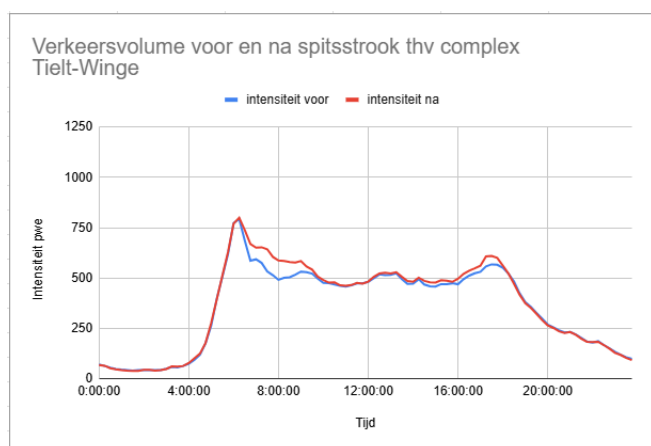
4.1 VERKEERSVOLUMES & SNELHEID HOOFDRIJBAAN

In dit onderdeel willen we bekijken in welke mate de wegsegmenten op de hoofdrijbaan meer of minder verkeer verwerken sinds de ingebruikname van de spitsstrook. Daarnaast bekijken we voor dezelfde locaties hoe snel er in de voor- en naperiode gereden werd op deze locaties.

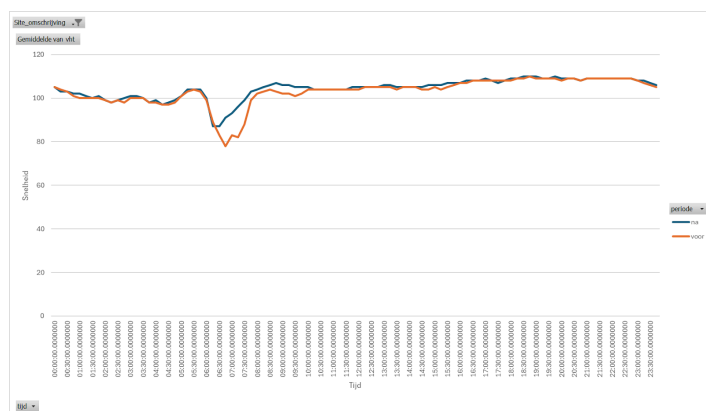
We kijken hierbij niet enkel naar de wegvakken waar de spitsstrook aanwezig is, maar ook naar de complexen stroomopwaarts en stroomafwaarts van de spitsstrook.

Zo zien we op onderstaande grafieken dat het verkeersvolume lichtjes stijgt in complex Tielt-Winge en in complex Aarschot tussen 6u00 en 10u00 terwijl de wegconfiguratie hier niet veranderd is. In Aarschot lijkt de verhoging van het volume wel af te vlakken, wat op het bereiken van de maximale capaciteit kan wijzen.

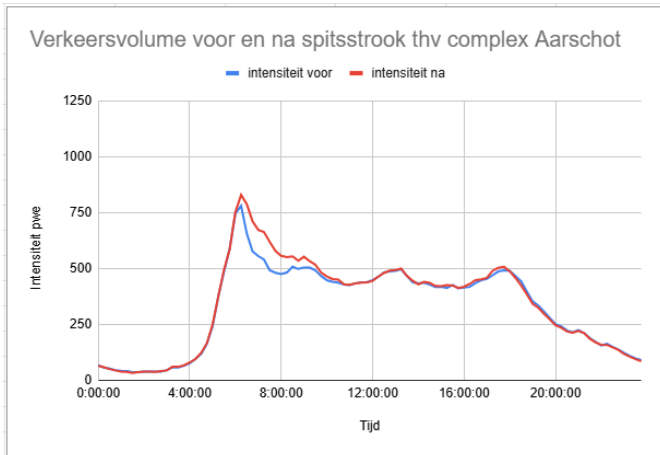
In complex Aarschot zien we ook dat de vertraging (figuur 9) die optrad in de voorperiode (oranje) niet meer voorkomt in de naperiode (blauwe lijn). In Tielt-Winge (figuur 7) is de vertraging verkleind, maar nog niet helemaal opgelost. Hieruit kunnen we afleiden dat er meer voertuigen verwerkt zouden kunnen worden ter hoogte van Aarschot tijdens opening van de spitsstrook, maar dat de aanvoer vanuit Tielt-Winge spropt. De afvlakking van het verkeersvolume in Aarschot ligt dus niet aan een capaciteitsprobleem, maar aan de toevoer uit Tielt-Winge. Deze vertraging zorgt ook voor een afvlakking van het verkeersvolume in Tielt-Winge zelf. De piek van 6u15 kan niet worden aangehouden.



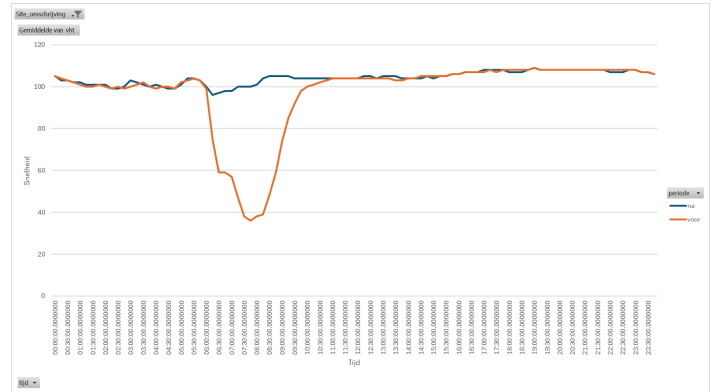
Figuur 6: Verkeersvolume voor en na spitsstrook thv complex Tielt-Winge



Figuur 7: Snelheid voor en na spitsstrook thv complex Tielt-Winge



Figuur 8: Verkeersvolume voor en na spitsstrook thv complex Aarschot

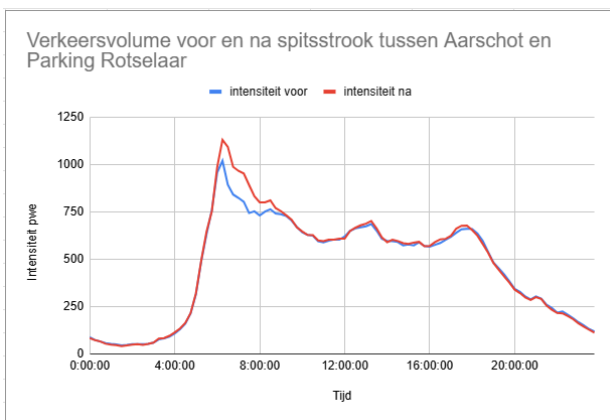


Figuur 9: Snelheid voor en na spitsstrook thv complex Aarschot

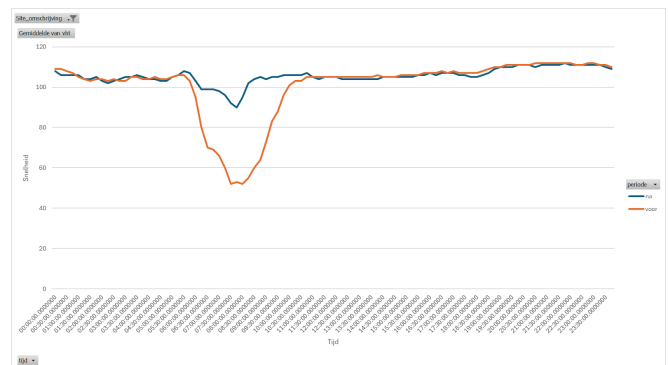
Na complex Aarschot start de spitsstrook die elke werkdag geopend is van 5u30 tot 11u00. Als we kijken naar de meetpunten langs het traject van de spitsstrook, zien we dat er per kwartier meer voertuigen verwerkt kunnen worden (uitgedrukt in personenwagen equivalenten). Wat wel opvalt is, net als hierboven, dat deze verhoging niet voor de gehele duur van de opening van de spitsstrook behouden blijft en dat deze ook niet even hoog blijft. Terwijl de spitsstrook geopend is van 5u30 tot 11u00, zien we enkel een verhoogd verkeersvolume tussen 6u15 en 9u15 tot Holsbeek.

Voor de spitsstrook in de andere richting zagen we voor de gehele openingstijd van de spitsstrook een verhoging van het verkeersvolume.

Tussen Aarschot en Parking Rotselaar verloopt het verkeer vlotter als we kijken naar de evolutie van de snelheid in figuur 11 in combinatie met de verhoging in het verkeersvolume (figuur 10).



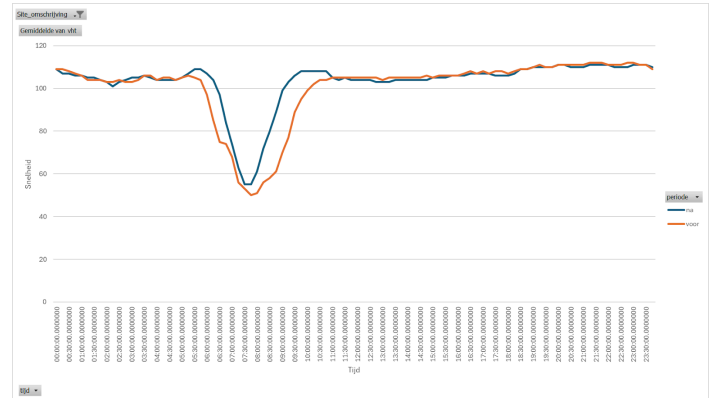
Figuur 10: Verkeersvolume voor en na spitsstrook tussen Aarschot en Parking Rotselaar



Figuur 11: Snelheid voor en na spitsstrook tussen Aarschot en Parking Rotselaar



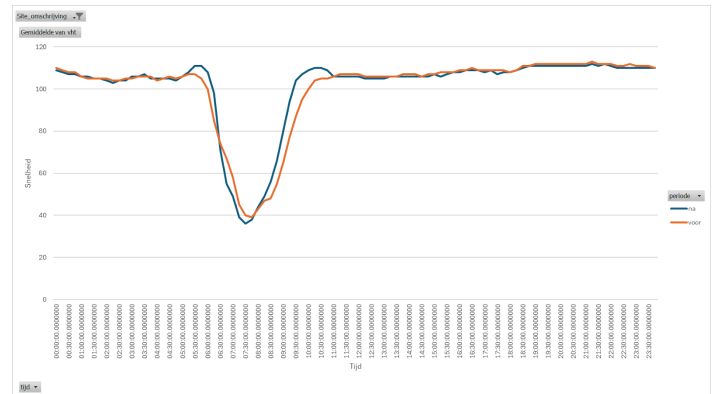
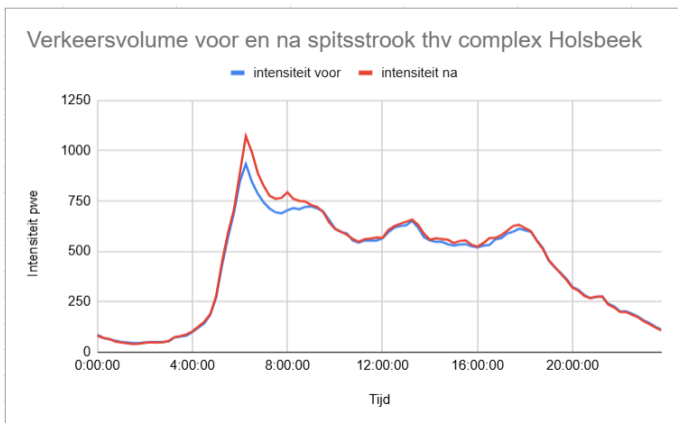
Hoe verder we het traject afgaan hoe verder de snelheid verlaagt in de naperiode. Tussen Parking Rotselaar en complex Holsbeek blijft de snelheid wel nog hoger dan in de voorperiode en er wordt hier ook meer verkeer verwerkt in de naperiode. Tot complex Holsbeek lijkt het verkeer dus vlotter te verlopen na de indienststelling van de spitsstrook.



Figuur 12: Verkeersvolume voor en na spitsstrook tussen Parking Rotselaar en Holsbeek

Figuur 13: Snelheid voor en na spitsstrook tussen Parking Rotselaar en Holsbeek

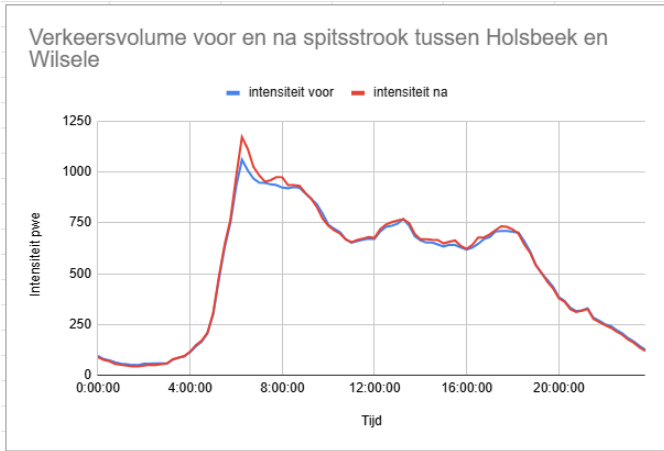
In complex Holsbeek zien we dat de snelheid bijna overeenkomt tussen voor- en naperiode. Hoewel hier dus een extra rijstrook ter beschikking is tussen 5u30 en 11u lopen het verwerkte verkeersvolume en de verlaagde snelheid gelijkaardig tussen de twee periodes.



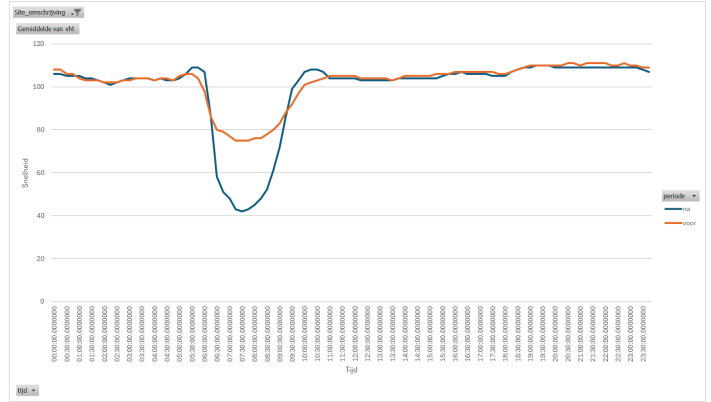
Figuur 14: Verkeersvolume voor en na spitsstrook thv Complex Holsbeek

Figuur 15: Snelheid voor en na spitsstrook thv Complex Holsbeek

Na complex Holsbeek zien we dat de file zwaarder wordt dan in de voorperiode. Er wordt enkel tussen 6u15 en 7u00 nog iets meer voertuigen verwerkt, maar de snelheid diept verder uit.

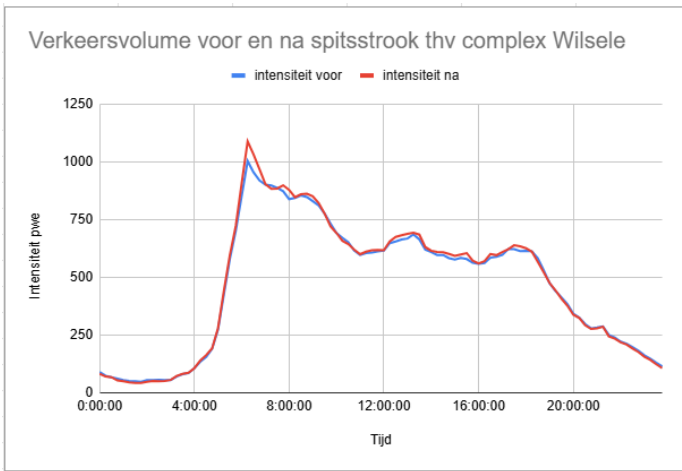


Figuur 16: Verkeersvolume voor en na spitsstrook tussen Holsbeek en Wilsela

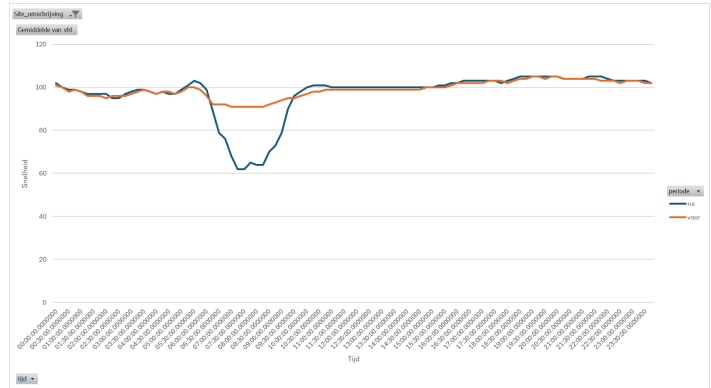


Figuur 17: Snelheid voor en na spitsstrook tussen Holsbeek en Wilsela

In complex Wilsela, waar de spitsstrook net is overgegaan in de afrit Wilsela, zien we dat er ongeveer evenveel verkeer verwerkt wordt als in de voorperiode. De snelheid ter hoogte van complex Wilsela is nog wel verlaagd vergeleken met de voorperiode. In de voorperiode verliep het verkeer namelijk niet trager, maar terwijl hier niets veranderd is aan de wegconfiguratie zien we in de naperiode een vertraging optreden.



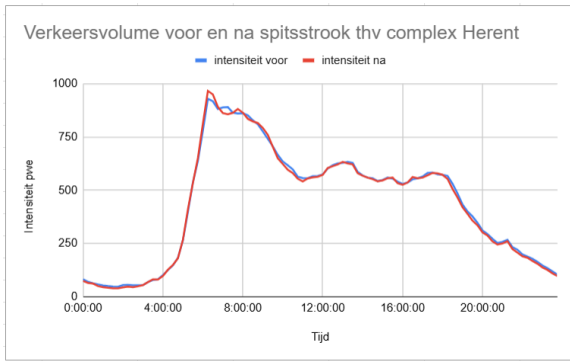
Figuur 18: Verkeersvolume voor en na spitsstrook thv complex Wilsela



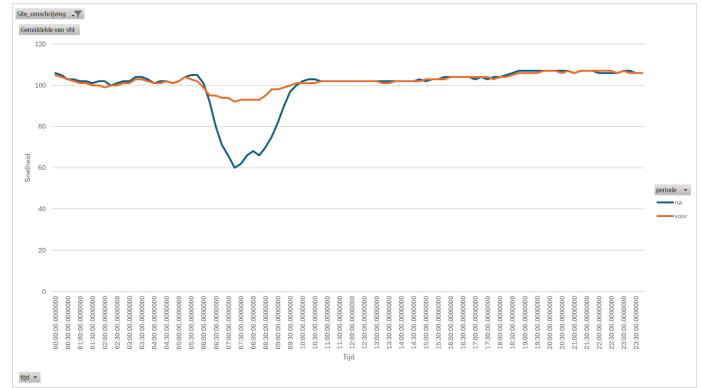
Figuur 19: Snelheid voor en na spitsstrook thv complex Wilsela

Deze cijfers kunnen de voorspelling bevestigen dat de aanleg van de spitsstrook voor het verleggen van de bottleneck heeft gezorgd. De file staat niet meer over het gehele traject, maar start pas ter hoogte van complex Holsbeek. Wat wel opvallend is, is dat er voorheen geen vertraging was aan complex Herent (stroomafwaarts van complex Wilsela), maar dat dit in de naperiode wel het geval is. Hoewel de spitsstrook wel eindigt voor complex Wilsela, heeft deze in Herent dus nog een invloed.

////////////////////////////////////



Figuur 20: Verkeersvolume voor en na spitsstrook thv complex Herent



Figuur 21: Snelheid voor en na spitsstrook thv complex Herent

4.2 VERKEERSVOLUMES OP- EN AFRITTEN

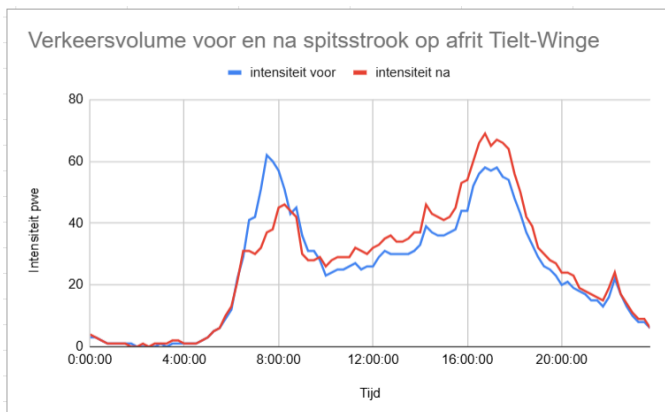
Een spitsstrook is een extra rijstrook die tijdens de opening, op drukke momenten, zorgt voor extra capaciteit. Dit moet zorgen voor een vlottere afwikkeling van het verkeer. Wanneer er file op de rijbaan staat, zullen bepaalde bestuurders kiezen om hun weg verder te zetten via het onderliggend wegennet. Dit is een ongewenste situatie.

Aangezien de E314 richting Leuven in de ochtendspits gekend stond als filegevoelig voor de aanleg van de spitsstrook, zou een positief gevolg van de spitsstrook kunnen zijn dat er minder bestuurders kiezen om de snelweg te verlaten om zo de file te vermijden en / of dat er meer bestuurders kiezen om de snelweg vroeger op te rijden.

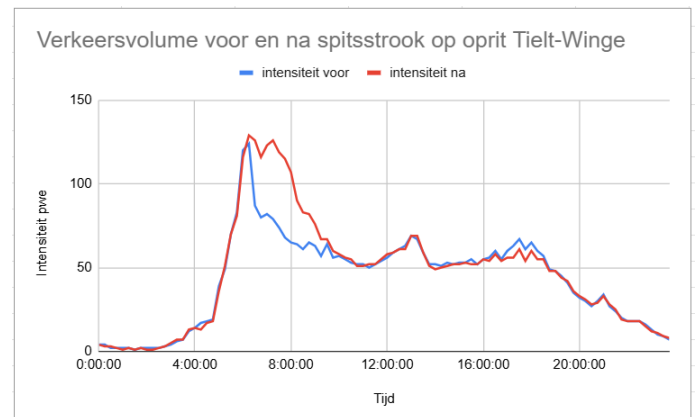
In dit onderdeel bekijken we de intensiteiten op de op- en afritten om dit af te kunnen leiden.

4.2.1 INTENSITEITEN PER OP- EN AFRIT

Wanneer we kijken naar de afrit Tielt-Winge zien we dat er tijdens de opening van de spitsstrook minder bestuurders hier de snelweg verlaten. Daarnaast rijden er tijdens deze uren ook meer voertuigen de snelweg op via oprit Tielt Winge. Hieruit blijkt dat er netto minder volk op het onderliggende wegennet rijdt en dit is een positief effect van de spitsstrook.



Figuur 22: Verkeersvolume afrit Tielt-Winge



Figuur 23: Verkeersvolume oprit Tielt-Winge

Verder stroomafwaarts, ter hoogte van complex Aarschot zien we dat er meer verkeer de afrit neemt. Dit kunnen mogelijk voertuigen zijn die voorheen de afrit verlieten thv Tielt Winge omdat ze anders het laatste stuk van hun traject in file stonden. Met het oplossen van de file in dit onderdeel van het traject rijden deze voertuigen door tot Aarschot.



Figuur 24: Verkeersvolume afrit Aarschot

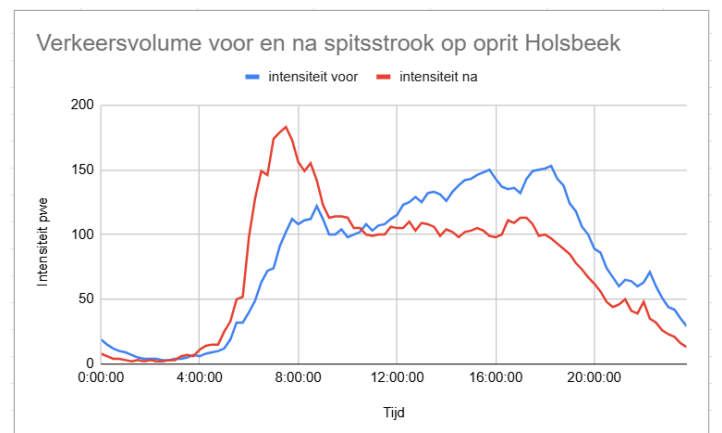


Figuur 25: Verkeersvolume afrit Aarschot

Ter hoogte van Holsbeek zien we een aanzienlijke stijging in het aantal voertuigen (uitgedrukt in personenwagenequivalenten) op zowel de afrit als de oprit. Dit complex is zo uitgerust dat voertuigen relatief eenvoudig file kunnen vermijden door de afrit te nemen, het kruispunt op het onderliggend wegennet over te steken en daarna weer de oprit te nemen. Gedurende zowel de voor- als naperiode rijden er meer dan dubbel zo veel voertuigen het complex op dan dat er afrijden. Zoals beschreven in 5.1, staat in beide analyseperiodes ook een file ter hoogte van Holsbeek. Het is daarom goed mogelijk dat veel bestuurders dit complex gebruiken om een deel van de file te omzeilen door het onderliggend wegennet te benutten. Aangezien we dezelfde trend zien in beide analyseperiodes is dit eerder een vaststelling en geen nieuwe ontwikkeling sinds het openstellen van de spitsstrook.



Figuur 26: Verkeersvolme afrit Holsbeek



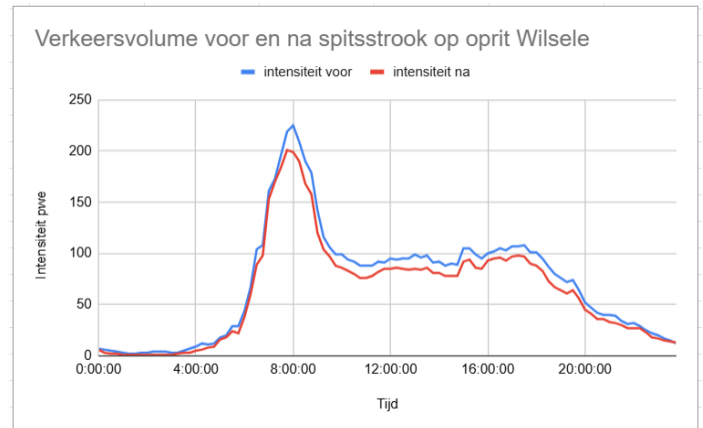
Figuur 27: Verkeersvolume oprit Holsbeek



Ter hoogte van complex Wilsele zien we iets meer voertuigen die de afrit nemen en iets minder die de oprit nemen. In de naperiode staat hier namelijk file (zie 5.1) terwijl dit in de voorperiode niet het geval was.



Figuur 28: Verkeersvolume afrit Wilsele



Figuur 29: Verkeersvolume oprit Wilsele

4.2.2 TOTALE INTENSITEITEN OP- EN AFRITTEN

Een positief gevolg van een spitsstrook zou moeten zijn dat door het verdwijnen van de file op de hoofdrijbaan er minder sluipverkeer tussen de verschillende complexen rijdt en de bestuurders er dus voor kiezen om op de hoofdrijbaan te blijven. Of dat dit het geval is voor de spitsstrook tussen Aarschot en Wilsele kunnen we bekijken door het aantal voertuigen (de totalen van de gemiddelde werkdag in pwe) te nemen die de snelweg op- of afrijden tussen Tielt-Winge en Herent tijdens de opening van de spitsstrook.

We komen tot onderstaande stijging als we de evoluties nemen van zowel de oprit als de afrit en hiervan het verschil noteren:

Complex	Vershil PWE voor vs naperiode
Tielt-Winge	+494
Aarschot	+148
Holsbeek	+484
Wilsele	-465
Herent	-175
TOTAAL	486

Er kan dus een lichte stijging worden genoteerd van het aantal voertuigen (in pwe) dat op de hoofdrijbaan rijdt tussen 5u30 en 11u00. Als we echter kijken hoeveel voertuigen (in pwe) in totaal tussen Parking Rotselaar en complex Holsbeek rijden op de hoofdrijbaan tijdens de openingsuren, zien we dat dit er 17813 zijn. Een stijging van 486 is dus geen grote evolutie.

Wat we hier wel duidelijk zien is dat de stijging van het aantal voertuigen op de hoofdrijbaan vooral te zien is tussen Tielt-Winge en Holsbeek. Dit kan verklaard worden door de file die verplaatst is (zie 4.1 & 5.1).

4.3 CAPACITEITSBENUTTING (I/C)

De capaciteit is de maximale hoeveelheid verkeer die een wegvak (theoretisch) in ideale omstandigheden kan verwerken. De theoretische capaciteit van een rijstrook is 2200 pwe/uur of 550 pwe/kwartier.

In dit onderdeel over capaciteitsbenutting wordt gekeken hoe de waargenomen verkeersvolumes op de wegvakken zich verhouden tot de beschikbare wegcapaciteit voor en na de aanpassingen aan de infrastructuur. Hiervoor wordt de piek in de gemiddelde verkeersvolumes (kwartierwaarden) gebruikt tussen 5u30 en 11u.

We hebben in onderstaande tabel dus de piek genomen in de gemiddelde verkeersvolumes en wat hierbij opvalt is dat elke piek voor zowel de voor als de naperiode op vlak van capaciteitsbenutting voor alle meetpunten reeds om 6u15 genoteerd kon worden. Op dit moment zien we dus de beste verhouding tussen intensiteit en capaciteit, wat nog voor de echte spitsperiode valt. Met wat we in 4.1 en 4.2 hebben geleerd kan dit wederom verklaard worden door het feit dat er file staat op het traject, wat de intensiteit doet dalen en de i/C verhouding bijgevolg ook.

Wat wel opvalt is dat ter hoogte van complex Wilsele en complex Herent, waar er tijdens de opening van de spitsperiode ook maar twee rijstroken zijn, de capaciteitsbenutting stijgt. De hoge percentages hier kunnen wel verklaren waarom we hier in 4.2 vertraging zagen optreden in de naperiode. De capaciteit is hier namelijk bijna volledig benut.

I/C waarde van de piek in het gemiddeld verkeersvolume tussen 5u30 en 11u Voor en na de aanpassingen aan de weginfrastructuur		
	I/C (%)	
	Voorperiode	Naperiode
Complex Tielt-Winge	72,09%	72,64%
Complex Aarschot	71,09%	75,54%
HRB Aarschot - Parking Rotselaar	92,73%	68,48%
HRB parking Rotselaar - complex Holsbeek	92,54%	70,36%
Complex Holsbeek	84,82%	64,90%
HRB Holsbeek - Wilsele	96,27%	70,90%
Complex Wilsele	90,09%	98,36%
Complex Herent	84,45%	87,72%

////////////////////////////////////

5. FILES EN VERTRAGINGEN

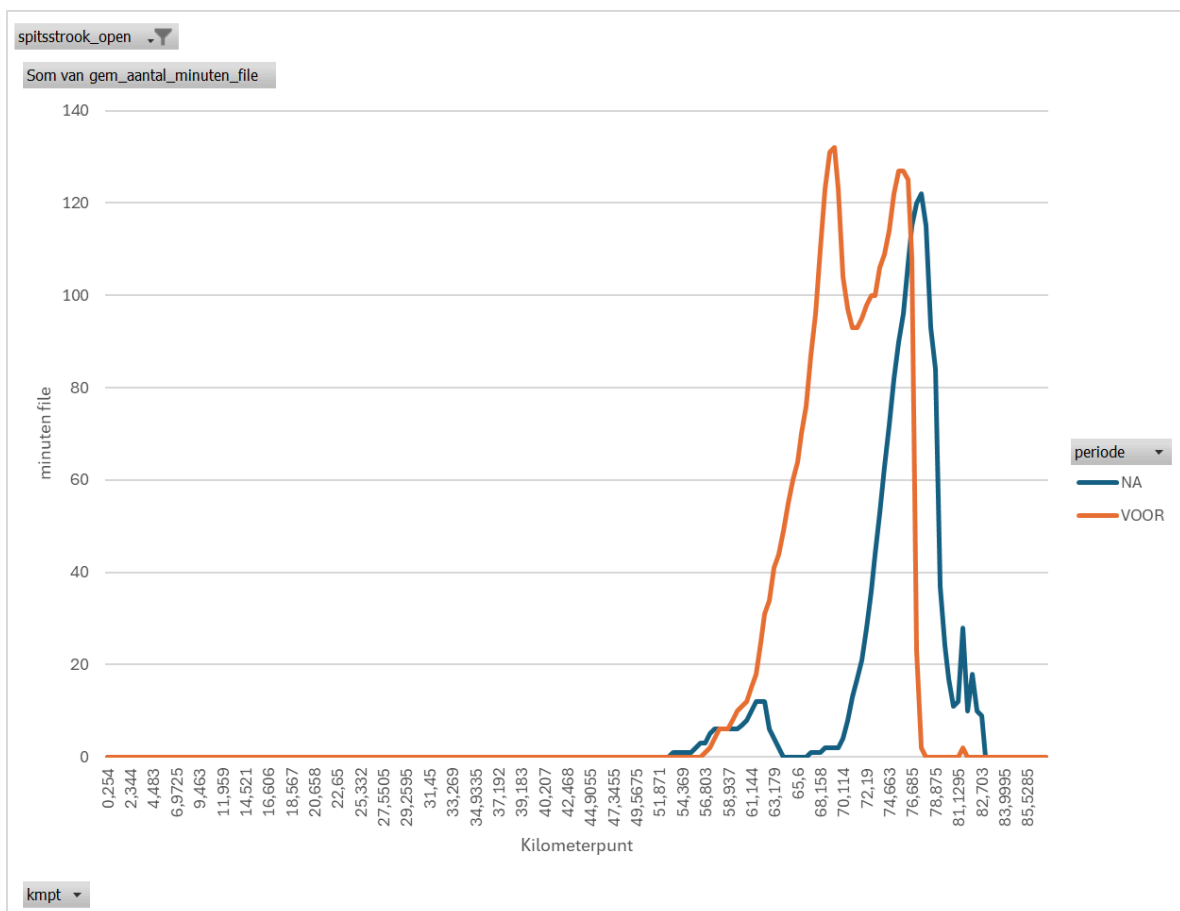
Bij de analyse van voorgaande spitsstroken was het niet nodig om te kijken hoe de file beïnvloed werd aangezien de fileproblematieken opgelost werden met het aanleggen van de spitsstrook. Aangezien dit bij de spitsstrook op de E314 richting Leuven niet helemaal het geval is, bekijken we in dit onderdeel hoe deze parameters gewijzigd zijn.

5.1 FILEDUUR

Bij de indicator fileduur kijken we hoeveel minuten file er gemiddeld staat op specifieke locaties (kilometerpunten). In de onderstaande grafiek doen we dat voor de voor- en naperiode tijdens de uren dat de spitsstrook geopend is. Uit onderstaande figuur blijkt duidelijk dat de file is verplaatst door de indienststelling van de spitsstrook.

Complex Aarschot ligt ter hoogte van kilometerpunt 68. Zoals onderstaande grafiek duidelijk maakt, begon de file in de voorperiode al voor complex Aarschot en liep deze ongeveer tot iets na complex Holsbeek (gelegen ter hoogte van kilometerpunt 76). In de naperiode start de file rond parking Rotselaar (kilometerpunt 72) en loopt tot complex Herent (kilometerpunt 81,5).

Als we kijken tussen welke kilometerpunten fileduur wordt opgebouwd, zien we dat de file (in kilometer) wel korter is geworden. De figuur geeft echter enkel weer of er file staat, niet hoe snel men rijdt in deze file of hoe vlot de doorstroming verloopt. Of dat bestuurders nu langer of korter rijden over dit traject wordt in 5.2 en 5.3 beschreven.

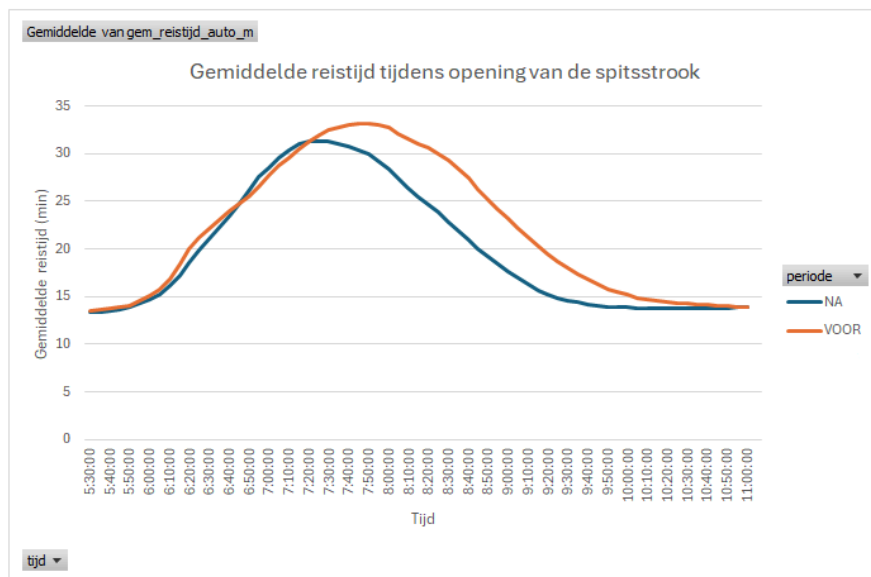


Figuur 30: Evolutie fileduur tijdens opening spitsstrook

5.2 REISTIJD

Als we kijken naar de indicator 'reistijd' kunnen we het gemiddelde verloop (van een gemiddelde dag) van de reistijd voor een bepaald traject over het verloop van de dag in kaart brengen. Er wordt gekeken naar hoe lang er gemiddeld gereden wordt over het traject op dat moment van de dag.

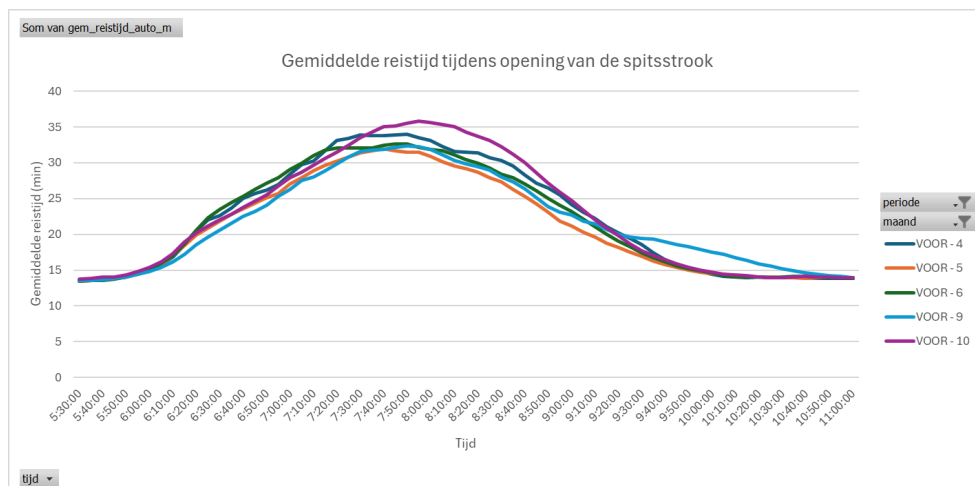
In de grafiek hieronder wordt de reistijd, tijdens de opening van de spitsstrook, voor het traject Tielt-Winge tot Heverlee voor de personenwagens weergegeven. Wat hierbij voornamelijk opvalt is dat er geen grote verschillen zijn in de gemiddelde reistijd op dit traject, maar dat we wel een verschuiving zien. De gemiddelde reistijd blijft een langere tijd verhoogd in de voorperiode. De piek van meer dan 30 min voor het gehele traject is iets lager in de naperiode, maar de cijfers spreken niet van een grote vooruitgang in teken van reistijden.



Figuur 31: Evolutie reistijd voorperiode versus naperiode

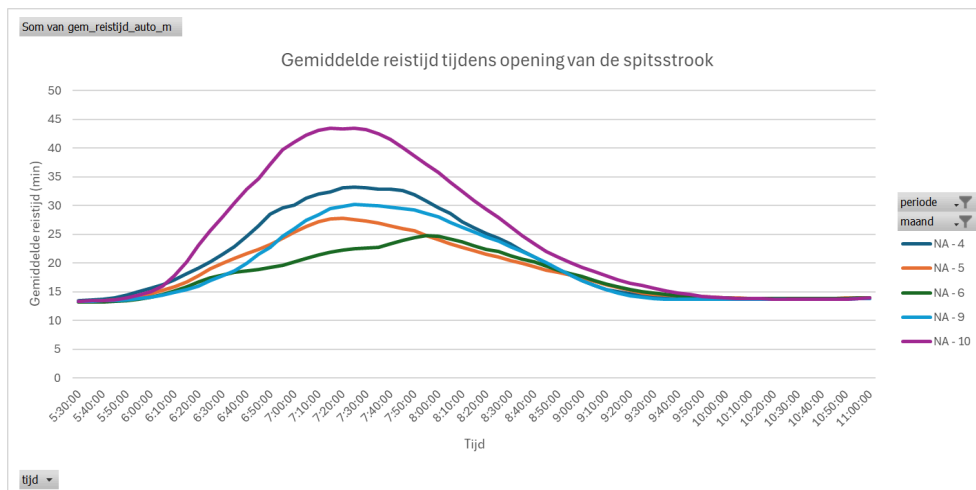
Belangrijke nuance is wel dat terwijl er voor de voorperiode een constant beeld over de maanden heen wordt gevormd, zien we dit voor de naperiode (nog) niet.

In onderstaande grafieken worden de maanden weergegeven aan de hand van hun nummer.



Figuur 32: Evolutie reistijd elke maand voorperiode





Figuur 33: Evolutie reistijd elke maand naperiode

Wanneer we dit cijfermatig bekijken en we de gemiddelde reistijd voor alle werkdagen per maand nemen voor het traject Tielt-Winge en Heverlee, komen we tot onderstaande. Dit zijn de gemiddelde reistijden tijdens opening van de spitsstrook op werkdagen, maar de reistijden lopen op de drukste momenten dus wel op tot boven de 30 min.

	2023	2024
April	16,92 min	16,73 min
Mei	18,47 min	16,67 min
Juni	19,63 min	16,75 min
September	19,25 min	17,32 min
Oktober	19,85 min	20,57 min

5.3 VOERTUIGVERLIESUREN

Voertuigverliestijd is een krachtige indicator die meerdere aspecten combineert. Deze houdt immers rekening met de fileduur, de filenlengte, het aantal betrokken voertuigen en de snelheid van het verkeer in de file. Hierdoor kan de evolutie van het aantal voertuigverliesuren worden beschouwd als een soort van samenvatting van de gecumuleerde effecten van de infrastructurele aanpassingen op de verkeersafwikkeling op de E314.

De voertuigverliesuren worden bepaald op basis van de combinatie van de tellingen en de snelheidsmetingen van de dubbele detectielussen ‘Meten in Vlaanderen’. Het komt overeen met het aantal uur dat alle voertuigen samen verliezen door vertraagd verkeer of fileverkeer. Voor deze evaluatiestudie vindt per periode (voor en na) een sommatie plaats van de voertuigverliesuren.

Omdat de voor- en naperiode dezelfde maanden bevat, kunnen de cijfers makkelijk met elkaar worden vergeleken.

5.3.1 RESULTAAT ZONE SPITSSTROOK

Gecumuleerde voertuigverliesuren per analyseperiode				
Werkdagen bij opening van de spitsstrook				
Meetpunt	Voertuigverliesuren		Verschil	
	Voorperiode	Naperiode	Absoluut	Procentueel
Complex Tielt-Winge	567	88	-479	-84,48%
Complex Aarschot	10001	714	-9287	-92,86%
Aarschot - Parking Rotselaar	28543	5230	-23313	-81,68%
parking Rotselaar - complex Holsbeek	28484	40097	+11613	+40,77%
Complex Holsbeek	4494	9105	+4611	+102,6%
Holsbeek - Wilsele	13349	50191	+36842	+275,99%
Complex Wilsele	486	2520	+2034	+418,52%
Complex Herent	380	2832	+2452	+645,26%

We zien dat de voertuigverliesuren dalen van Complex Tielt-Winge tot en met Parking Rotselaar. Op de meetpunten hierna zien we echter het aantal voertuigverliesuren stijgen. Deze cijfers geven dus ook aan dat de bottleneck verplaatst is waardoor er tussen parking Rotselaar en complex Holsbeek en tussen complex Holsbeek en complex Wilsele het aantal voertuigverliesuren sterk is gestegen.

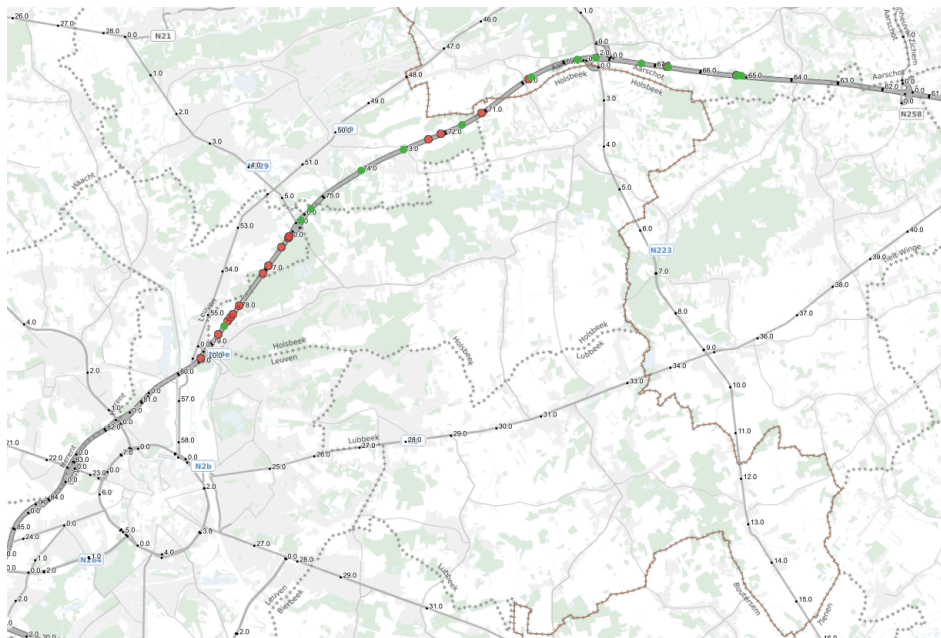
6.1.1 RUIMTELIJKE SPREIDING VAN DE ONGEVALLEN

Op onderstaande kaart worden de ongevallen ruimtelijk gesitueerd waarbij de ongevallen van de voorperiode in het groen worden weergegeven en de ongevallen van de naperiode in het rood.

Hoewel we geen daling zien in het aantal ongevallen, zien we wel een verschuiving in de ruimtelijke spreiding. Waar in de voorperiode de helft van de incidenten voorkwamen rond Aarschot (tussen kilometerpunt 65,1 en 69,7) zien we dat in de naperiode de meeste incidenten op het einde van de spitsstrook plaatsvonden.

De voorspelling door de SSAM module gaf aan dat het aantal conflicten tussen Aarschot en Holsbeek zou verminderen en deze tussen Holsbeek en Wilsele zouden stijgen. Dit kunnen we aan de hand van de cijfers uit deze analyseperiode dus wel bevestigen. Dit is een logisch gevolg van de verplaatsing van de file, waar vroeger een file stond van Aarschot tot Holsbeek, staat deze nu van iets voor Holsbeek tot na Wilsele. Het zwaartepunt van het aantal ongevallen gaat zo gepaard met de locatie van de filestaart.

Aantal ongevallen zoals geregistreerd door de controlezaal verkeer van het verkeerscentrum		
	Voorperiode	Naperiode
Ter hoogte van Aarschot	7	4
Ter hoogte van Parking Rotselaar	2	2
Ter hoogte van Holsbeek	3	5
Ter hoogte van Wilsele	1	6



Figuur 35: Ongevallen voor en naperiode

7. CONCLUSIE

Bij de aanleg van een spitsstrook wordt er achteraf gekeken of de verstoringen in de doorstroming die voorheen een probleem waren, door de aanleg van een spitsstrook opgelost werden. Zo zagen we dat het fileprobleem op de E314 van Wilsele tot Aarschot in de namiddag, door de opening van de spitsstrook in 2022, werd opgelost.

Voor de spitsstrook op hetzelfde traject in de andere richting, die we in dit rapport in beschouwing namen, stelde het probleem met de doorstroming zich in de ochtendspits. In de verschillende onderdelen van deze evaluatie hebben we gezien dat de wijziging in de doorstroming door de opening van de spitsstrook een genuanceerder beeld oplevert.

We zien een vooruitgang op vlak van gereden snelheid en verwerkt verkeersvolume tussen Tielt-Winge en Parking Rotselaar. Een nuance die hierbij gemaakt kan worden is dat de verlaging in snelheid ter hoogte van Tielt-Winge tijdens de ochtendspits nog niet helemaal is opgelost. Dit komt waarschijnlijk door een capaciteitsprobleem, waardoor we kunnen vermoeden dat het eventueel gunstig was geweest om de spitsstrook hier te laten beginnen in plaats van pas in Aarschot. Daarnaast stijgt het verwerkte verkeersvolume dan wel, dit is voornamelijk tijdens het begin van de opening en niet voor de gehele openingstijd van de spitsstrook (wat we bij andere spitsstroken wel zagen).

Vanaf Holsbeek zien we dat het snelheidsbeeld minder goed is als voor de indienststelling van de spitsstrook en voor de meetlussen verder stroomafwaarts zien we het verkeer steeds meer vertragen. Het verkeersvolume zakt nooit onder het niveau van de voorperiode, maar er is natuurlijk wel een extra rijstrook beschikbaar.

Bij de minieme vooruitgang van het aantal voertuigen dat meer wordt verwerkt op de hoofdrijbaan (4.3.2) en de kleine winst in reistijd op het traject (5.2), is de 'opbrengst' van deze spitsstrook eerder matig.

Een belangrijk gevolg van de indienstname van de spitsstrook op de E314 richting Leuven is dat de dagelijkse file verplaatst is, wat ook een verplaatsing van de incidentlocaties met zich meebrengt. Belangrijk om vast te stellen is ook dat er nu file staat in complex Herent, waar niets is gewijzigd aan de wegconfiguratie, waar voorheen geen vertraging optrad.

Het kan zijn dat de situatie voor individuele bestuurders vooruit is gegaan als ze bijvoorbeeld alleen maar gebruik maken van het eerste deel van het traject, maar als we naar de globale voertuigverliesuren kijken zien we een stijging. Er wordt dus, sinds de indienststelling van de spitsstrook, door alle bestuurders samen meer tijd verloren op het traject Tielt-Winge tot Herent tussen 6u30 en 11u00 dan voorheen.

