

Resultaten enquête verkeersmodellen

9 april 2024

Traffic Effects (traffic-effects.com) is een onlangs door het team van Fileradar gelanceerd platform, met als doel is betere beslissingen mogelijk te maken door datagedreven rapportages waarin u slim kunt samenwerken met andere gemeenten.

Om trends en wensen op dit gebied in beeld te brengen, hebben wij gemeenten benaderd met een enquête over de rol van verkeersmodellen in de publieke besluitvorming. 48 gemeenten hebben hierop gereageerd. 38 van de respondenten zijn bekend met het gebruik van verkeersmodellen in zijn/haar gemeente en hebben de enquête daadwerkelijk ingevuld.

Het verkeersmodel in het beleidsproces

Bijna alle gemeenten gebruiken verkeersmodellen om **effecten op bereikbaarheid** door te rekenen. Ruim driekwart hiervan berekent effecten van aanpassingen van wegen, bijna driekwart berekent effecten van bevolkingsgroei en ruim eenderde berekent effecten van beleidsveranderingen. Daarnaast gebruikt ruim de helft van de gemeenten verkeersmodellen voor onderzoek naar emissies en verkeersveiligheid. Er is veel interesse om rijksnelheden te verlagen.

Vrijwel alle verkeersmodellen simuleren het gebruik van **personenauto's en vrachtauto's**. Ruim de helft simuleert daarnaast ook het gebruik van openbaar vervoer (meestal exclusief trein) en fietsen.

Het beslissingsondersteunende modelresultaat is meestal binnen enkele **weken** na het formuleren van de beleidsvraag beschikbaar. De meerderheid is het er mee eens dat een dergelijke korte doorlooptijd van belang is. Een groot deel van de gemeenten zet het verkeersmodel meerdere keren per jaar in, de helft zelfs om de paar maanden.

Inzicht in het verkeer wordt vaak genoemd als doorslaggevende reden om de resultaten van verkeersmodellen te gebruiken, gevolgd door de overtuigingskracht van een cijfermatige onderbouwing van verkeersbeleid. Een grote meerderheid wil verkeersmodellen graag inzetten volgens een **gestructureerd proces**

“Datagedreven werken. Sommige vraagstukken zijn te complex of liggen juridisch te gevoelig om ‘uit de hand’ te doen.”

met menselijke afstemmingsmoment en online feedback. Driekwart van de gemeenten zegt de resultaten liever in een interactieve online omgeving te zien dan in een statische rapportage. De tegenovergestelde voorkeur voor ouderwetse PDF-documenten komt vrijwel niet voor.

Het platform van Traffic Effects kan goed voldoen aan deze behoeften. Traffic Effects beschikt over een online omgeving om resultaten te bekijken. Wij kunnen geheel automatisch interactieve rapporten produceren, met tekst, grafieken, tabellen en kaarten waarin vanzelf steeds de laatste modelresultaten te lezen en te bekijken zijn. Hiermee heeft u goed inzicht in de verkeerssituatie en een duidelijke onderbouwing voor uw beleid. Door de hoge mate van **automatisering** heeft u deze resultaten binnen een korte doorlooptijd.

Wie zorgt er voor uw model?

De meeste gemeenten hebben een **eigen verkeersmodel**, al wordt dit meestal extern beheerd. Modellen van externe adviesbureaus worden ook veelvuldig gebruikt. Sommige gemeenten gebruiken een regionaal model, bijvoorbeeld van de provincie of omgevingsdienst.

Hoewel het voor driekwart duidelijk is hoe de modelresultaten tot stand komen, wijst het laatste kwart er voornamelijk op dat ze het **specialisme** ontberen om verkeersmodellen te doorgronden. Gemeenten noemen laagdrempeligheid in gebruik en kwaliteitscontrole als voordelen van een eigen model, maar daar staan ook nadelen tegenover: het beheer van het model kost tijd en geld. Het Fileradar-team achter Traffic Effects bestaat uit hoogopgeleide specialisten die u kostenefficiënt ontzorgen.

De kalibratie van verkeersmodellen geschiedt meestal op basis van verkeerstellingen. Vaak betreft het hier automatische tellingen van lusdetectoren en verkeersregelinstallaties. Floating Car Data en enquêtes worden nog relatief weinig gebruikt. Het Fileradar-team heeft ervaring met al deze databronnen, en kan de soorten databronnen inzetten die het beste passen bij uw doel. Wist u bijvoorbeeld dat u telkosten kunt besparen door **verkeersintensiteiten** te schatten uit Floating Car Data?

De meerderheid van de gemeenten is positief over de mate waarin verkeersmodellen de werkelijkheid representeren, maar actualisering van het model wordt herhaaldelijk genoemd als mogelijk verbeterpunt. Traffic Effects kan goed

“Onderhouden, dat hoort er ook bij. En is noodzakelijk, anders is het na een jaar verouderd.”

voorzien in deze behoefte aan actualiteit. Door het gebruik van **open bronnen** als OpenStreetMap kan binnen Traffic Effects snel en efficiënt een actueel model op maat worden gemaakt.

Gratis demo

Geïnteresseerd in wat **Traffic Effects** voor uw organisatie kan betekenen? Op onze website traffic-effects.com kunt u vrijblijvend een gratis demonstratie van ons platform aanvragen, waarin u direct kunt zien hoe uw gemeente er in onze modellen uitziet.

Neem gerust contact met ons op voor vragen en ideeën.

Website: traffic-effects.com

E-mail: vv@traffic-effects.com

Telefoon: 085-0470411

Alleen intensiteiten?

Rekent u verkeerseffecten liever zelf door, maar heeft u wel behoefte aan onze schattingen van **verkeersintensiteiten**, bijvoorbeeld als invoer voor uw eigen model? Op onze website intensiteiten.nl kunt u een aanvraag indienen voor verkeersintensiteiten op maat, waarmee u zelf verder kunt werken.

Website: intensiteiten.nl

Over ons

Fileradar is opgericht met de visie om verkeersdata toegankelijker en nauwkeuriger te maken voor iedereen, van lokale gemeenschappen tot nationale organisaties. Sinds 2010 maken wij software op maat om verkeerskundige data op te werken naar informatie voor gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en adviesbureaus. Kwaliteit is voor ons het allerbelangrijkst.

Onze missie is om door middel van innovatieve technologieën en diepgaande analyses de meest betrouwbare en gedetailleerde verkeersinformatie te leveren. We streven ernaar de standaard te zetten in verkeersdata-analyse en een sleutelrol te spelen in hoe steden en bedrijven mobiliteit benaderen en optimaliseren.



dr. Frank Zuurbier



dr. Chris van Hinsbergen



dr. Jeroen van der Gun