

In gesprek over de ins en outs van floating car data

Tijdens het webinar 'Floating car data in je risicogestuurde aanpak' werden de volgende vragen gesteld en beantwoord.

Meet Google wel of niet ook de snelheid van het verkeer?

Jeffrey Benning van Localyse meldt dat Google wel degelijk snelheid meet.

Levert het extra informatie op als je de V85 uitrekent door voldoende data op een dag te verzamelen?

Marthe legt uit dat dit per locatie verschilt. Sommige locaties leveren gedurende dag eenzelfde snelheidsbeeld. Maar er zijn ook locaties die een ander beeld geven (afhankelijk van seizoen, tijdstip, doordeweeks of weekenden). Een algemeen antwoord op deze vraag is dan ook onmogelijk.

NDW levert rechtstreeks data zonder interface. Verzorgt NDW ook extra tooling om bijvoorbeeld de GIS-applicaties te kunnen laden? Vaak wil je kaarten over elkaar leggen om tot nieuwe informatie te komen en om met elkaar de discussie aan te gaan.

Marthe meldt dat NDW voor de V85 een CSV en een shape biedt die iedere GIS-expert in een kaartlaag kan opnemen. NDW heeft echter wel te maken met de relatie overheid/markt en NDW kan niet de plek van de markt innemen dus teveel doorontwikkelen van applicaties is niet de bedoeling. NDW heeft dan ook bewust gekozen om zich te beperken tot de V85. Deze dataset is openbaar beschikbaar en een derde partij kan worden gevraagd dit verder uit te bouwen.

Heeft het aftoppen van de maximum snelheid consequenties voor de V85 en de gemiddelde snelheid?

Marthe: Voor de gemiddelde snelheid heeft dit geen nadelige consequenties. De snelheid is getoetst of deze de gemiddelde snelheid goed weergeeft. Een weg waarbij gemiddeld harder wordt gereden dan 120% van de maximum snelheid (dus bijvoorbeeld 100 op een 80-weg) zal dan wel een gemiddelde krijgen van 96 in plaats van 100, maar dit komt niet vaak voor.

Voor de V85 hebben we juist een algoritme ontwikkeld om om te gaan met deze afkapping en toch een goede schatting te maken van de V85. Dit algoritme is zo ontwikkeld dat we ook in staat zijn een V85 hoger dan 120% van de maximum snelheid te herkennen.

Hoe is bepaald welke segmenten te definiëren? Is hier een verkeerskundige analyse voor uitgevoerd om te bepalen welke segmenten het meest wenselijk zijn om data over te aggregeren?

Marthe geeft aan dat het netwerk is opgedeeld in stukken van maximaal 50 meter, waarbij bij elke verkeerskundige verandering in het netwerk in ieder geval een begin- en eindpunt van een segment ligt. Dus stel dat er 200 meter tussen zit tussen twee zijstraten dan liggen er vier segmenten tussen.

Wat is de minimale dekking (intensiteit) van wegen voor de S85?

Marthe: Dat is lastig te zeggen omdat we kijken naar minimaal aantal metingen en niet naar intensiteit. En de dekkingsgraad van elke leverancier varieert over de dag en locatie tussen de 2%-20% ongeveer. Maar over het algemeen zien we dat alleen de verblijfsgebieden er buiten vallen. In de presentatie van Hastig werden enkele kaarten getoond met de V85 van NDW, daarop is wel een voorbeeld van de dekking te zien. We kunnen ook altijd een kaartje sturen van de dekking van een bepaald gebied van vorig jaar.

Kan floating car data uitkomst bieden voor meting op 30 km/uur-wegen?

Richard legt uit dat juist door de aggregatie lang te houden, je toch een goed beeld kunt verkrijgen. Ook hier is het wel weer belangrijk wat je beleidsvraag is.

Marthe: Wanneer veel 50-wegen naar 30 zullen gaan, betekent het dat we straks ook 30-wegen hebben die uitgerust zijn met inductielussen. Hierdoor wordt het voor ons mogelijk om ook op een betrouwbare manier een schatting te maken van de V85. Ook nu is het mogelijk om een V85 te leveren over de 30-wegen, maar wij kiezen ervoor dit niet te doen omdat het nu onvoldoende te toetsen is of deze waarde betrouwbaar is, omdat te weinig 30-wegen zijn uitgerust met een inductielus.

Er zijn meerdere leveranciers voor floating car data. Is er een beeld van de verschillende kenmerken van de diverse bronnen en wat de beste bron is voor verkeersveiligheidsdoeleinden?

Charlotte vertelt dat SWOV een aantal jaren geleden heeft gekeken naar hetgeen de data van NDW bevatten en wat je hiermee kon doen en heeft hier een rapport over uitgebracht. Er is nog geen onderzoek gedaan naar de data die de commerciële partijen leveren. Het zou wel goed zijn om deze data nader te onderzoeken.

Marthe geeft aan dat NDW wel onderzoek uitvoert op verschillende leveranciers, maar niet specifiek voor verkeersveiligheid.

Richard vult aan: onderlinge vergelijking is in principe niet toegestaan. In algemene zin kun je wel stellen dat alle partijen snelheid kunnen meten. Belangrijk is om in het vizier te houden wat je met de data wilt doen, of je je beleidsvraag ermee kunt beantwoorden en of je weet wat je ziet. Dit is een kwestie van ervaring opdoen, waarbij de [factsheet](#) een goed hulpmiddel is.

Komen bij de NDW ook data voor snelheden van 30 km/uur in de toekomst? Veel meldingen van bewoners komen namelijk van deze wegen.

Marthe: wanneer we de V85 ook op dit type wegen kunnen toetsen. Wanneer er op meerdere 30-wegen inductielussen liggen, wat te verwachten is als meer wegen naar 30 gaan, weten we wat de daadwerkelijke V85 zijn en kunnen we ons algoritme beter toetsen voor de 30-wegen.

Bij welke beleidsvragen kunnen floating car data uitkomst bieden?

Richard: Belangrijk bij deze vraag is scherp te hebben hoe de bewuste weg in zijn algemeenheid wordt gebruikt (snelheid, hoeveelheid verkeer). Ben je op zoek naar heel specifieke incidentele informatie, dan is floating car data minder geschikt.

Welke ontwikkelingen zijn er geweest in de floating car data de afgelopen jaren?

Erik vertelt dat de floating car data inderdaad al meerder malen geëvalueerd zijn. De TomTom dataset Speed Profiles in het begin van het traject was beperkt. Deze werd over een langere periode verzameld en hier werd met een rekenkundige formule een profiel berekend. De volgende database die werd gebruikt was van HERE, die over een grote database beschikt waardoor het mogelijk werd om met werkelijke metingen te werken voor beleid en vragen van bewoners.

Hoe zou er binnen de VIA-software inzichtelijk gemaakt kunnen worden of een bepaalde trajectmeting over een half jaar, heel jaar voldoende metingen bevat om als accuraat genoeg te worden vastgesteld?

Erik: Dat is een goede vraag! We mogen/kunnen sinds kort het aantal metingen in de software laten zien. Deze functie moet echter nog worden ingebouwd. Probleem is dat de resultaten erg kunnen wisselen door de manier van meten (probs).

Hoe kijken de leveranciers naar het doorgeven van juiste gegevens als het gaat om snelheidslimieten en dergelijke. Waar en hoe is dat het handigste door te voeren?

Erik: HERE levert een GIS-kaart met onder andere de snelheidslimieten. De limieten op de hoofdwegen controleert HERE zelf regulier. In woonstraten en buitengebieden dus niet regulier. Het probleem van de limieten is dat deze vaak veranderen, soms kleine stukken en soms hele trajecten. We zien per jaar dat tussen de 20 en 30% van wegen een mutatie kent, vaak is dit de limiet. De wegbeheerder kan wijzigingen via een speciaal hiervoor ingericht portaal doorgeven. HERE 'herkent' de wegbeheerder en geeft extra waarden aan de wijziging. De GIS-kaart wordt één keer jaar vernieuwd waardoor het soms lang duurt voordat de wijziging ook in de kaart zichtbaar is. Wij hebben bij hiervoor in onze software een work around gemaakt. De gebruiker kan bijvoorbeeld zelf de erftoegangswegen selecteren en de limiet op 30 km/uur instellen.

Richard: Het begint ermee dat de landelijke database met maximumsnelheden klopt. Daarover zijn als het goed is landelijke afspraken gemaakt. In onze tools laten we de laatste versie daarvan zien. Dat maakt het ook makkelijker om tegen de dataleverancier te zeggen die gegevens te gebruiken. Dat gebeurt helaas nog niet. De meting zelf, met uitzondering van de S85 van NDW wordt niet beïnvloed door een verkeerde maximum snelheid. Het maakt alleen de vergelijking wat lastiger.

Marthe: De leverancier van NDW maakt gebruik van OpenStreetMap. Daar kunnen snelheden worden aangepast maar dat is geen structurele oplossing. Er lopen al diverse initiatieven om landelijk snelheidsbestanden te verbeteren.

Wordt er nog gekeken naar floating bicycle data?

Marthe geeft aan dat NDW hiermee bezig is en het onderwerp is volop in ontwikkeling. Het blijft bij fietsdata lastig om een representatieve groep te krijgen en de fietsdata die nu in de floating car data belanden worden er uitgefilterd. Op dit moment is er nog geen pasklare toepassing.

Is het mogelijk om de snelheid van verschillende typen voertuigen te onderscheiden in de data?

Richard geeft aan dat dit van de leverancier afhangt. Bij de data van TomTom is het mogelijk om onderscheid te maken tussen bronnen uit personenverkeer en fleet management verkeer. Voor verkeersveiligheid wordt vooral gekeken naar personenverkeer. Wederom: de beleidsvraag die je beantwoord wilt krijgen is relevant.

Erik vertelt dat VIA de data ook kan uitsplitsen tussen vrachtverkeer en motorvoertuigen, maar maakt hier momenteel geen gebruik van omdat deze uitsplitsing onzeker is.