

Wannear binne HERE-snelheidsdata betrouber genôch foar analyze?

Hugo Coppen · 24 maart 2026

Snelheidsdata binne pas brûkber foar ferkearsfeiligensanalyses as dúdlik is wat der metten wurdt, hoe't de gegevens ferwurke wurde en hokker mjittingen úteinlik yn in analyze telâne komme.

Fan yndividuele fiertugen nei analysearbere snelheidsdata

VIA brûkt Floating Car Data (FCD) fan HERE. Dizze data komme ûnder oare út navigaasjesystemen, smartphone-apps, fleetmanagementsystemen en yn tanimmende mjitte connected vehicles. Fia gps wurde wier riden snelheden fêstlein oer it wegennet, de hiele dei en it hiele jier troch. It giet dus net om foarôf berekkene snelheidsprofilen.

HERE krijt ferkearsgegevens fan mear as hûndert ferskillende partners en databoarnen. Dêrby leit de fokus op krekte GNSS- en GPS-boarnen. HERE beoardielet dizze boarnen en filtert probe-data dy't net oan de stelde kwaliteitseasken foldogge.

De rûge gegevens wurde sammele yn HERE Real-Time Traffic. Yn dy foarm binne se noch net bedoeld foar histoaryske ferkearsanalyses. HERE ferwurket se dêrom fierder ta Traffic Analytics: de dataset dy't VIA brûkt foar snelheidsanalyses.

In wichtich útgangspunt dêrby is dat HERE de wier metten snelheid behâlde wol. De gegevens wurde dêrom net ôftopt of normalisearre en der wurdt neffens HERE gjin datamodellearring tapast om bygelyks snelheden boppe de snelheidslimyt te korrigearjen. Foar ferkearsfeiligens is dat relevant: as jo ûndersykje wolle hoe hurd ferkear wier rydt, moat in oerskriding fan de limyt sichtber bliuwe.

Net elke mjitting komt yn de VIA Software telâne

HERE kent oan elke mjitting in confidence-beoordieling ta. Dy confidence jout oan hoe betrouber de metten wearde achte wurdt. Metten wearde binnen in tiidsblok fan fyftjin minuten wurde dêrfoar fergelyke mei eardere ferlykbere mjittingen. Hjirmei kinne ûnder oare ôfwikende útsjitters werkend wurde, ek as it tal waarnimmings beheind is.

HERE ûnderskiedt fjouwer nivo's: 10 is yndikatyf, 20 plausibel, 30 solide en 40 tige solide. HERE advisearret foar betroubere analyzes allinnich wearden mei in confidence fan 30 of heger te brûken.

VIA folget dy grins yn de software. Wearden mei confidence 10 en 20 wurde net brûkt foar analyzes en kaarten. Allinnich mjittingen mei confidence 30 of 40 wurde ferwurke. De betrouberens fan de snelheidsdata yn VIA wurdt dus net efterôf troch de brûker ynskat op basis fan bygelyks in willekeurich minimumoantal fiertugen. De kwaliteitsbeoardieling fynt al plak yn it ferwurkingsproses fan HERE en VIA past dêrnei de oanrekommandearre confidencegrins ta.

Betrouberens is net itselde as dekking

In oare fraach dy't geregeld by Floating Car Data steld wurdt, is hokker persintaazje fan al it ferkear wier metten wurdt. Dêr is gjin eksakt persintaazje oan te keppeljen. Dêrfoar soene jo nammentlik earst presys witte moatte hoefolle fiertugen op elk stuit oer elk wegfak ride. In folsleine objektive telling fan al it ferkear op it folsleine wegennet bestiet net.

Dat betsjut net dat der neat oer de datadichtens sein wurde kin. De kaart 'Aantal metingen' lit per wegfak sjen foar hoefolle kertieren in betroubere snelheidsmjitting beskikber is. Ien mjitting betsjut hjirby dat binnen dat kertier minimaal ien fiertúch waarnommen is. Dat kin der ien wêze, mar ek tsientallen of hûnderten.

Dêrneist toant de kaart 'Aantal voertuigen' hoefolle fiertugen wier yn de Floating Car Data waarnommen binne. Dat oantal is gjin skatting, mar basearre op registrearre waarnimmings. Ek yn de detailgrafyk 'Snelheidsverdeling over de dag' binne sawol it tal mjittingen as it tal fiertugen per tiidrek werom te finen. Dêrmei kinne brûkers neist de betrouberens fan de mjitting ek better beoardiele hoefolle data der foar in bepaald wegfak en tiidrek beskikber binne.

Represintativiteit freget om ferskillende typen ferkear

Datadichtens is wer wat oars as represintativiteit. As snelheidsdata bygelyks hast allinnich út ien type fiertúch of ien type rit bestean soene, kin dat it ferkearsbyld beynfloedzje.

HERE kombinearret dêrom gegevens út in grutte ferskaat oan boarnen. Neffens de dokumintaasje giet it ûnder oare om konsuminte- en saaklike ritten, frachtferkear, wenwurkferkear en rekreative ritten. De data wurde boppedat kontinu sammele, 24 oere deis en sân dagen yn 'e wike. De database groeit trochdat nije fiertugen en nije databoarnen tafoege wurde. It doel dêrfan is in represintative trochsneed te krijen fan it ferkear dat wier oer it wegennet rydt.

Fan betroubere data nei in brûkber snelheidsbyld

Ek as de ûnderlizzende gegevens betrouber binne, bliuwt de wize wêrop't jo se analysearje wichtich. In

foarbyld dêrfan is de V85: de snelheid dêr't 85% fan it metten ferkear ûnder bliuwt. By in gewoane snelheidsberekening kinne fiertugen dy't ôfremje om ôf te slaan of yn te parkearjen it byld beynfloedzje.

VIA brûkt dêrom ûnder oare in V85 sûnder fertraging. Dêrby wurde sokke fertragingssituaasjes útsletten om foar te kommen dat se it snelheidsbyld ferfoarmje.

Betrouberens bestiet dêrmei út meardere stappen. It begjint by de boarnen wêrmei't fiertugen waarnommen wurde. Dêrnei folgje de ferwurking en kwaliteitskontrôle troch HERE. Dan wurde yn VIA allinnich wearden mei genôch confidence brûkt. En op it lêst bepaalt de keazen analyzemetoade hoe't dy betroubere waarnimmings oerset wurde nei in ferkearskundich brûkber byld.

Floating Car Data binne dus net samar hiel wat GPS-punten. De wearde sit yn de kombinaasje fan boarne kwaliteit, ferwurking, confidence, represintativiteit, datadichtens en ferkearskundige analyse. Pas as dy ûnderdielen dúdlik binne, kinne jo de snelheidsdata ferantwurde brûke om ûntwikkelings te folgjen, lokaasjes te fergelykjen en ferkearsfeiligensbelied te ûnderbouwen.