

Wanneer zijn HERE-snelheidsdata betrouwbaar genoeg voor analyse?

Hugo Coppen · 24 maart 2026

Snelheidsdata zijn pas bruikbaar voor verkeersveiligheidsanalyses als duidelijk is wat er wordt gemeten, hoe de gegevens worden verwerkt en welke metingen uiteindelijk in een analyse terechtkomen.

Van afzonderlijke voertuigen naar analyseerbare snelheidsdata

VIA gebruikt Floating Car Data (FCD) van HERE. Deze data zijn afkomstig uit onder andere navigatiesystemen, smartphone-apps, fleetmanagementsystemen en in toenemende mate connected vehicles. Via GPS worden daadwerkelijk gereden snelheden vastgelegd over het wegennet, gedurende de hele dag en het hele jaar. Het gaat dus niet om vooraf berekende snelheidsprofielen.

HERE ontvangt verkeersgegevens uit meer dan honderd verschillende partners en databronnen. Daarbij ligt de focus op nauwkeurige GNSS- en GPS-bronnen. HERE beoordeelt deze bronnen en filtert probe-data die niet aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen.

De ruwe gegevens worden verzameld in HERE Real-Time Traffic. In die vorm zijn ze nog niet bedoeld voor historische verkeersanalyses. HERE verwerkt ze daarom verder tot Traffic Analytics: de dataset die VIA gebruikt voor snelheidsanalyses.

Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat HERE de daadwerkelijk gemeten snelheid wil behouden. De gegevens worden daarom niet afgetopt of genormaliseerd en er wordt volgens HERE geen datamodellering toegepast om bijvoorbeeld snelheden boven de snelheidslimiet te corrigeren. Voor verkeersveiligheid is dat relevant: als je wilt onderzoeken hoe hard verkeer daadwerkelijk rijdt, moet een overschrijding van de limiet zichtbaar blijven.

Niet iedere meting komt in de VIA Software terecht

HERE kent aan iedere meting een confidence-beoordeling toe. Die confidence geeft aan hoe betrouwbaar de gemeten waarde wordt geacht. Gemeten waarden binnen een tijdsblok van vijftien minuten worden daarvoor vergeleken met eerdere vergelijkbare metingen. Hiermee kunnen onder andere afwijkende uitschieters worden herkend, ook wanneer het aantal waarnemingen beperkt is.

HERE onderscheidt vier niveaus: 10 is indicatief, 20 plausibel, 30 solide en 40 zeer solide. HERE adviseert voor betrouwbare analyses alleen waarden met een confidence van 30 of hoger te gebruiken.

VIA volgt die grens in de software. Waarden met confidence 10 en 20 worden niet gebruikt voor analyses en kaarten. Alleen metingen met confidence 30 of 40 worden verwerkt. De betrouwbaarheid van de snelheidsdata in VIA wordt dus niet achteraf door de gebruiker ingeschat op basis van bijvoorbeeld een willekeurig minimumaantal voertuigen. De kwaliteitsbeoordeling vindt al plaats in het verwerkingsproces van HERE en VIA past vervolgens de aanbevolen confidencegrens toe.

Betrouwbaarheid is niet hetzelfde als dekking

Een andere vraag die regelmatig bij Floating Car Data wordt gesteld, is welk percentage van al het verkeer daadwerkelijk wordt gemeten. Daar is geen exact percentage aan te koppelen. Daarvoor zou je namelijk eerst precies moeten weten hoeveel voertuigen op ieder moment over ieder wegvak rijden. Een volledige objectieve telling van al het verkeer op het volledige wegennet bestaat niet.

Dat betekent niet dat er niets over de datadichtheid kan worden gezegd. De kaart 'Aantal metingen' laat per wegvak zien voor hoeveel kwartieren een betrouwbare snelheidsmeting beschikbaar is. Eén meting betekent hierbij dat binnen dat kwartier minimaal één voertuig is waargenomen. Dat kunnen er één zijn, maar ook tientallen of honderden.

Daarnaast toont de kaart 'Aantal voertuigen' hoeveel voertuigen daadwerkelijk in de Floating Car Data zijn waargenomen. Dat aantal is geen schatting, maar gebaseerd op geregistreerde waarnemingen. Ook in de detailgrafiek 'Snelheidsverdeling over de dag' zijn zowel het aantal metingen als het aantal voertuigen per tijdvak terug te vinden. Daarmee kunnen gebruikers naast de betrouwbaarheid van de meting ook beter beoordelen hoeveel data er voor een bepaald wegvak en tijdvak beschikbaar zijn.

Representativiteit vraagt om verschillende typen verkeer

Datadichtheid is weer iets anders dan representativiteit. Wanneer snelheidsdata bijvoorbeeld vrijwel uitsluitend uit één type voertuig of één type rit zouden bestaan, kan dat het verkeersbeeld beïnvloeden.

HERE combineert daarom gegevens uit een grote variatie aan bronnen. Volgens de documentatie gaat het onder andere om consumenten- en zakelijke ritten, vrachtverkeer, woon-werkverkeer en recreatieve ritten. De data worden bovendien continu verzameld, 24 uur per dag en zeven dagen per week. De database groeit doordat nieuwe voertuigen en nieuwe databronnen worden toegevoegd. Het doel daarvan is een representatieve dwarsdoorsnede te krijgen van het verkeer dat daadwerkelijk over het wegennet rijdt.

Van betrouwbare data naar een bruikbaar snelheidsbeeld

Ook wanneer de onderliggende gegevens betrouwbaar zijn, blijft de manier waarop je ze analyseert belangrijk. Een voorbeeld daarvan is de V85: de snelheid waar 85% van het gemeten verkeer onder blijft. Bij een gewone snelheidsberekening kunnen voertuigen die afremmen om af te slaan of in te parkeren het beeld beïnvloeden.

VIA gebruikt daarom onder andere een V85 zonder vertraging. Daarbij worden dergelijke vertragingssituaties uitgesloten om te voorkomen dat zij het snelheidsbeeld vertekenen.

Betrouwbaarheid bestaat daarmee uit meerdere stappen. Het begint bij de bronnen waarmee voertuigen worden waargenomen. Daarna volgen de verwerking en kwaliteitscontrole door HERE. Vervolgens worden in VIA alleen waarden met voldoende confidence gebruikt. En ten slotte bepaalt de gekozen analysemethode hoe die betrouwbare waarnemingen worden vertaald naar een verkeerskundig bruikbaar beeld.

Floating Car Data zijn dus niet simpelweg heel veel GPS-punten. De waarde zit in de combinatie van bronkwaliteit, verwerking, confidence, representativiteit, datadichtheid en verkeerskundige analyse. Pas wanneer die onderdelen duidelijk zijn, kun je de snelheidsdata verantwoord gebruiken om ontwikkelingen te volgen, locaties te vergelijken en verkeersveiligheidsbeleid te onderbouwen.