



Op welke databronnen is TraVis gestoeld? Zijn de verkeersintensiteiten in TraVis gebaseerd op de data uit de regionale verkeersmodellen?

Om een TraVis op te bouwen gebruiken we:

- Openstreetmap: zo goed als de gemeenschap het er insteekt, maar samen met u doen we een realitycheck
- Verplaatsingspatronen uit de regionale verkeersmodellen: we baseren ons dus effectief op verplaatsingen met een gekende herkomst en bestemming. Dat is een sterkere onderbouwing dan wanneer je enkel lokale tellingen zou gebruiken
- Bijkomende beschikbare gegevens zoals verkeerstellingen, reistijdgegevens en floating car data. Deze worden gebruikt om de verkeersstromen extra te kalibreren.



Wij beschikken als gemeente over weinige (betrouwbare) verkeerstellingen. Zijn Floating Car Data voldoende performant om in TraVis scenario's te laten doorrekenen?

Floating Car Data (FCD) zijn niet de bron van onze verplaatsingspatronen. Ze kunnen wel gebruikt worden om onze verplaatsingspatronen bij te sturen. We zullen ze echter nooit als teldata gebruiken omdat absolute intensiteiten niet af te leiden zijn uit FCD. Onze verplaatsingspatronen zijn gebaseerd op die van de regionale verkeersmodellen. We zetten wel sterk in op een correcte verfijning van de zonering waarbij we rekening houden met bevolkings- en tewerkstellingsdichtheid en met specifieke attractiepolen. De zonering van de Vlaamse verkeersmodellen (en bijgevolg de verplaatsingspatronen) wordt dus verfijnd tot het niveau van de straatsegmenten (of delen daarvan).



Hoe bepaal je waar en hoeveel tellingen je nodig hebt om TraVis te kalibreren?

Waar en hoeveel er geteld moet worden hangt af van de studie. Als het over een wijkcirculatieplan gaat, tel je bij voorkeur alle in- en uitgangen van een wijk. Als het over een gemeente gaat, tel je best alle invalswegen rond de gemeente (cordon), en op een aantal strategische locaties op de doorgaande assen. Als budget geen beletsel is kan je ook de lokale straten tellen. Bij nog grotere netwerken, met bijvoorbeeld snelwegen, moet je ook focussen op op- en afritten. Belangrijk is in ieder geval dat je voor kalibratie ook al zo goed mogelijk de geobserveerde intensiteiten benadert, en daar zetten we met TraVis ook op in.



Als je zelf kruispunttellingen hebt, moet je die data dan zelf in de tool ingeven om te kalibreren?

Neen, wij verzorgen de inputdata en zorgen ervoor dat alles correct in TraVis komt en gekalibreerd wordt.





Kan ik zelf scenario's intekenen of doorrekenen?

Nee, het intekenen en doorrekenen van scenario's houden we bewust intern (voor redenen van kwaliteitsbewaking). Dat hoeft geen belemmering te zijn, omdat het berekenen van de effecten van scenario's zeer snel gaat. We zetten graag in op de interactie met lokaal bestuur of partner, om samen een oplossing te formuleren op een mobiliteitsvraagstuk. Daarom zetten we TraVis graag live in bij brainstormsessies of vergaderingen. Zo kunnen onmiddellijk de effecten van scenario's berekend en gevisualiseerd worden en kunnen scenario's verder verfijnd worden.



Kunnen toekomstprojecten/nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen toegevoegd worden?

Ja, toekomstige ontwikkelingen zoals een nieuwe woonwijk, een nieuw winkelcentrum,... kunnen toegevoegd worden als een gebied/punt met een bepaalde verkeersgeneratie en -attractie. Zo kan berekend worden wat de verkeerskundige effecten van een mogelijk nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zijn.



Kan TraVis de modal split berekenen?

Standaard berekent TraVis de effecten van scenario's op de routekeuze. Het berekenen van modal split of modal shift effecten wordt op zeer korte termijn mee opgenomen in TraVis. Algemeen geldt wel, bij alle quickscan tools, dat de berekening van de modale split op een vereenvoudigde manier aangepakt wordt. Voor meer gedetailleerd en beter onderbouwd onderzoek naar het effect van bepaalde (fiets- of OV-)maatregelen is een uitgebreider verkeersmodel aangewezen.



Kan het al dan niet voorkomen van verkeerslichten in de belevingsfactor voor de routekeuze van fietsers worden meegenomen?

Sommige fietsers staan niet graag stil en rijden een route met gemiddeld langere reistijd om een VRI te mijden. Verkeerslichten kunnen inderdaad toegevoegd worden aan de belevingsfactor zodat routes met verkeerslichten minder aantrekkelijk zijn. Dit was nog niet het geval bij de fietspotentieelkaart van de Vlaamse Ardennen, maar kan een mogelijke uitbreiding zijn. Bij het in kaart brengen van de verkeersveiligheid in TraVis zijn verkeerslichten wel meegenomen in de berekening. In principe kan elk aspect dat de routekeuze van fietsers beïnvloedt in de belevingsfactor worden opgenomen, zolang er voldoende data beschikbaar is.



Blijven de doorrekeningen even kort als je een volledige vervoerregio in één model zou steken?

Rekentijden blijven steeds beperkt. Enerzijds omdat de detailgraad is verlaagd, anderzijds omdat we het binnen ons eigen platform doorrekenen. Stel dat je toch terug meer detail wilt toevoegen, dan zal de rekestijd wel opnieuw iets hoger zijn, maar nog steeds haalbaar.





Om de huidige verkeersveiligheid in kaart te brengen, gaan jullie ter plaatse de infrastructuur opmeten?

We baseren ons in de eerste plaats op de gegevens in OpenStreetMap (bv of er een vrijliggend fietspad is op een wegsegment,...). Daarnaast integreren we lokale kennis van een gemeente of stad om tot een vollediger beeld te komen voor de verkeersveiligheidskaarten in TraVis. Indien gewenst en noodzakelijk binnen de studie, kan een terreinbezoek zeker een optie zijn.

Kan de kleurcode/legende aangepast of uitgebreid worden?

Binnen TraVis stellen we een standaard kleurenpalet voor, maar indien je een andere indeling, kleurcode of naamgeving wenst, kan dit zeker in het project worden toegepast.

Kunnen er ook GIS-lagen worden toegevoegd? (bijvoorbeeld GIPOD-werken, verkeersborden, BFF,...)

Ja, bij de opmaak van TraVis kunnen we allerlei GIS-lagen (open data of aangeleverd door jullie) toevoegen zodat deze ook gevisualiseerd worden in de webinterface. Dit is uiteraard in functie van het mobiliteitsvraagstuk.

Wat is de kostprijs van TraVis?

De prijs van TraVis is afhankelijk van de voorliggende vraagstukken en gewenste analyses. Daarnaast speelt de grootte en de complexiteit van het studiegebied een rol. De prijs varieert van enkele duizenden euro voor een eenvoudige vraag binnen een kleiner afgebakend gebied tot een veelvoud hiervan voor complexere vragen. Contacteer ons vrijblijvend voor een prijsvoorstel op maat in functie van de vereisten die jullie hebben.

