

4 VERKEERSMODELLEN

4.1 4-fasenmodel

- a)
- Productie/attractie
 - distributie/bestemmingskeuze
 - modal split/vervoerwijzekeuze
 - routekeuze/toedeling
- zie verder H6
- b) Bestemmingskeuze: nut en disnut: inwoners, arbeidsplaatsen, centrumfunctie, reistijd, reiskosten
 Vervoerwijzekeuze: disnut: reistijd, reiskosten, overstap, wachttijd, betrouwbaarheid, preferentie
 Routekeuze: disnut: reistijd, congestie, overstap, loopafstanden van-naar halte, frequentie
- c) Beïnvloeding vervoerwijzekeuze: extra nut bij vervoerwijzen niet auto (OV of fiets)
 Introductie vertrektijdstipmodel: Extra nut bij buiten de spits reizen, disnut bij ander aankomsttijdstip (te vroeg of (erger?) te laat).

4.2 Een verkeersmodel toegepast

- a) Matrix 3. Het gaat om een etmaal. In dat geval wordt in een zwaartekrachtmodel aangenomen dat de matrix symmetrisch is (het verkeer dat heen gaat, gaat ook weer terug). Matrices 2 en 4 zijn niet symmetrisch. Zones 5 en 6 zijn sneden op een weg. Er kan dus geen verkeer binnen deze zones blijven. Dus van 5 naar 5 en van 6 naar 6 moet gelijk zijn aan nul. Dit geldt niet voor matrix 1.
- b) Het verkeer wat over deze schakel rijdt in de genoemde richting heeft een van de volgende combinaties van herkomst en bestemming: Van 1 naar 4, van 1 naar 6, van 5 naar 4 en van 5 naar 6. Het aantal voertuigen waar het om gaat kan worden afgelezen uit de juiste matrix.
- $$\text{Voertuigen} = (1 \rightarrow 4) + (1 \rightarrow 6) + (5 \rightarrow 4) + (5 \rightarrow 6) = 20 + 91 + 89 + 811 = 1011$$