

# V-MRDH nieuwsbrief

## V-MRDH nieuwsbrief

Dit is de derde nieuwsbrief over het verkeersmodel van de MRDH (V-MRDH). Met deze nieuwsbrief wordt iedereen die betrokken is bij of gebruik maakt van het V-MRDH op de hoogte gehouden over ontwikkelingen met betrekking tot het V-MRDH.

## Nieuwe versie V-MRDH

Vanaf november 2019 tot en met februari 2020 is door Goudappel Coffeng gewerkt aan de kleine jaarlijkse update. Daarbij hebben gemeenten netwerkfouten doorgegeven en is een nieuw tussenjaar (2020) gebouwd voor geluid/luchtberekeningen. Ook zijn de Sociaal Economische gegevens (SEGS) voor het jaar 2023 consistentier gemaakt zodat het beter aansluit op de overige modeljaren. Het nieuwe model heeft als versienaam V-MRDH 2.6. Hieronder is een overzicht te vinden met wat de kleine update inhoudt:

Modelversie	Modeljaren	Toelichting	Gereed gekomen
V-MRDH 2.6	2016, 2020, 2023, 2030L, 2030H en 2040H	<ul style="list-style-type: none"><li>- nieuw tussenjaar 2020 voor verkeersvragen en geluid/luchtberekeningen.</li><li>- aanpassing SEGS voor 2023.</li><li>- netwerkfouten ontdekt door gemeenten hersteld.</li><li>- Kleine netwerkaanpassingen o.b.v. plannen</li></ul>	Februari 2020

Bij aanvragen om het model te gebruiken die vanaf nu binnenkomen, wordt de laatste versie van het V-MRDH door de helpdesk uitgeleverd, tenzij er goede redenen zijn om een oudere versie te gebruiken. Geef daarom in een aanvraag duidelijk aan welke versie je nodig hebt.

## V-MRDH in Omnitrans Next Analytics: Raadplegen en doorgeven opmerkingen verkeersmodel

Alle MRDH-gemeenten hebben de beschikking over de viewer (Omnitrans Next Analytics) om het verkeersmodel te kunnen bekijken. In deze viewer is ook een aparte 'opmerkingen'-laag aangemaakt. Zo kun je als gemeente opmerkingen maken bij het verkeersmodel. Dit kan gedurende het gehele jaar. Bij een eerstvolgende (kleine) update zullen de opmerkingen worden bekeken en zullen ze, indien mogelijk, worden verwerkt.

## Helpdesk V-MRDH

De helpdesk wordt bemenst door de bij jullie bekende medewerkers van de gemeente Rotterdam (Jeroen Rijdsdijk 06-23952876) en gemeente Den Haag (Joost van Kampen 06-13217102). Ook Igmor Coenen (06-24348390) helpt mee aan het beantwoorden van vragen. De helpdesk heeft als streven om de binnenkomende vragen binnen 3 weken (of zo mogelijk eerder bij spoed) af te handelen. De helpdesk is ook te bereiken via de mail: [verkeersmodel@mrhdh.nl](mailto:verkeersmodel@mrhdh.nl)

## Wanneer is de helpdesk in te schakelen?

Je kunt de helpdesk benaderen voor de volgende vragen en/of werkzaamheden:

- Als je als gemeente/regiopartij of adviesbureau die in opdracht van gemeenten/regiopartijen werkt inhoudelijke ondersteuning over de werking van het model wilt;
- Als je gegevens uit het model wilt hebben;
- Wanneer je als gemeente ondersteuning wilt bij de aanpak van een modelstudie, het formuleren van een uitvraag of het beoordelen van offertes (< 8 uur);
- Indien je als gemeente 'kleine modelklussen' (< 8 uur) wilt uitvoeren;
- Indien je het model wilt gebruiken. Gebruik hiervoor het aanvraagformulier op de website van de MRDH. Zo'n verzoek wordt door de helpdesk aangenomen en beoordeeld. Indien het verzoek wordt goedgekeurd, wordt het verkeersmodel uitgeleverd.

U kunt zich aan/afmelden voor de nieuwsbrief door een mail te sturen naar [verkeersmodel@mrhdh.nl](mailto:verkeersmodel@mrhdh.nl). Ook voor andere vragen over het V-MRDH, kunt u dit mailadres gebruiken. Ook kunt u de website <https://mrhdh.nl/project/verkeersmodel> raadplegen.

# V-MRDH nieuwsbrief

## Studie: Waterval- en gevoeligheidsanalyse

Om het V-MRDH beter te leren kennen is er afgelopen jaar een watervalanalyse en gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Het bureau 4Cast heeft deze studie uitgevoerd. Hierbij zijn de volgende vragen onderzocht:

- Watervalanalyse: hoe komt de groei van het verkeer in het verkeersmodel tussen 2016 en 2030 tot stand? Welke factoren (ruimtelijke ontwikkeling, aanpassing infrastructuur, veranderingen kosten etc.) dragen daar het meest aan bij?
- Gevoeligheidsanalyse: hoe reageert het model bij veranderingen in reistijd of kosten? Is dat vergelijkbaar met andere verkeersmodellen?

## Samenvatting uitkomsten watervalanalyse/gevoeligheidsanalyse

- Uit de watervalstudie blijkt dat ruimtelijke ontwikkelingen de zwaarste component (80%) is die de mobiliteitsgroei verklaart. Ook de gewijzigde (lagere) autokosten voor het jaar 2030 is een belangrijke component (12%) die zorgt voor de mobiliteitsgroei. De invloed van gewijzigde netwerken op de mobiliteitsgroei is beperkt. Deze resultaten zijn plausibel en vergelijkbaar met andere verkeersmodellen in Nederland;
- Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt de kostengevoeligheid van de auto en het OV wat aan de hoge kant ligt ten opzichte van bandbreedtes uit literatuur. De reistijdgevoeligheid van de auto en het OV sluit beter aan bij literatuur. De elasticiteit van de OV-reistijd bevindt zich hierbij wel aan de bovenkant van de bandbreedte. De reistijdgevoeligheid van de fiets lijkt hoog, maar hierover zijn weinig literatuurbronnen beschikbaar waaraan gespiegeld zou kunnen worden. Bij de gevoeligheidsanalyse is ook de gevoeligheid van verandering van reistijd en kosten van de auto en het OV op het gebruik van de andere modaliteit (kruiselasticiteit) bepaald. Hieruit komt dat de kruiselasticiteiten van kosten aan de hoge kant zijn, terwijl de kruiselasticiteiten van reistijd vergelijkbaar zijn met uitkomsten uit literatuur.

## Verdere verbeteringen verkeersmodel:

- **Verbetering OV (en fiets):** De MRDH krijgt vaak vragen over de groei van het OV en de fiets. Het gebruik hiervan lijkt in metingen (veel) sneller te stijgen dan in het verkeersmodel. Het is belangrijk om te weten waar deze groei vandaan komt. Met meer kennis over het mechanisme achter de groei, zouden we betere handvaten hebben om het model te kunnen verbeteren. Daarom zijn (als eerste stap) interviews gehouden met OV-specialisten bij vervoerbedrijven en overheidspartijen;
- **Trend/transitievariant:** Mobiliteitstransitie is een steeds belangrijker begrip binnen de MRDH aan het worden, zeker in de grote steden. Het is daarnaast voor de MRDH, als opdrachtgever van het OV, belangrijk om te beschikken over een model dat goed aansluit bij de feitelijke ontwikkeling van o.a. openbaar vervoer. Daarom is de MRDH aan het nadenken op welke wijze een trend en/of mobiliteitstransitievariant kan worden ontwikkeld naast de standaard referentievariant. In diverse verkeersprojecten binnen de gemeente Rotterdam, Den Haag en de MRDH is al ervaring voor het ontwikkelen van zo'n variant opgedaan;
- **Nieuw verkeersmodel:** De komende twee jaar staan geen grootschalige aanpassingen aan het V-MRDH gepland en werkt de MRDH met de huidige modelsystematiek (of een afgeleide daarvan). In 2021 staat het werken aan een echt compleet nieuw verkeersmodel gepland. In het komende half jaar zal binnen de MRDH worden nagedacht over de eisen waaraan dit nieuwe verkeersmodel moet voldoen (o.a. welke modelsystematiek, welk netwerk etc);
- **Kleine update:** Eind 2020 zal de MRDH weer een jaarlijkse (kleine) update uitvoeren. Dan worden netwerkfouten die zijn doorgegeven door gemeenten, indien mogelijk, hersteld.

U kunt zich aan/afmelden voor de nieuwsbrief door een mail te sturen naar [verkeersmodel@mrdh.nl](mailto:verkeersmodel@mrdh.nl). Ook voor andere vragen over het V-MRDH, kunt u dit mailadres gebruiken. Ook kunt u de website <https://mrdh.nl/project/verkeersmodel> raadplegen.