**Aanvraagformulier V-MRDH**

|  |  |
| --- | --- |
| Uw naam |  |
| e-mail en tel.nr. |  |
| Namens (overheids)organisatie |  |
| Naam project |  |
| Gaat u rekenen met het model of slechts raadplegen van bestaande varianten? | Rekenen / Raadplegen |
| Korte beschrijving van het project en de modelwerkzaamheden\* |  |
| Uitvoerend adviesbureau\*\* |  |
| Contactpersoon adviesbureau\*\* |  |
| Beoogde startdatum project |  |
| Beoogde einddatum project |  |
| Benodigde versie, modeljaren, netwerken, Sociaal Economische gegevens en matrices\*\*\* | *Maak met behulp van onderstaande tabel een model + variantenlijst* |

\* Voeg evt. ook plan van aanpak, onderzoeksvoorstel of offerte bij.

\*\* Indien reeds bekend op het moment van indiening verzoek.

\*\*\* Modelversie V-MRDH2.10. (meest recent) of een van de eerdere modellen.

**Versie Verkeersmodel V-MRDH**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Modelversie** | **Modeljaren**  | **Toelichting**  | **Vastgesteld/****gereed** |
| V-MRDH 2.10(huidig) | * 2016
* 2021
* 2022
* 2023
* 2030 WLO Laag
* 2030 WLO Hoog
* 2032
* 2040 WLO Hoog
* Stedelijke referentie 2030
* Stedelijke referentie 2040
 | * Nieuwe tussenjaren 2022 en 2032
* Nieuwe referentie voor de toekomstjaren (herstelde netwerkfouten en nieuwe inzichten Sociaal Economische Gegevens)
* NIEUW: stedelijke referentie 2040
 | Maart 2022  |

Oudere versies zijn V-MRDH 2.8. (gereed maart 2021), V-MRDH 2.6. (gereed februari 2020), V-MRDH 2.4. (gereed juni 2019), V-MRDH 2.2. (gereed februari 2019), V-MRDH 2.0. (gereed November 2018) en V-MRDH 1.0. (gereed december 2017). Voor nog oudere modellen (VMH=verkeersmodel Haaglanden en RVMK regio Rotterdam neem dan contact op.

Een eerdere versie van het V-MRDH wordt alleen uitgeleverd als er goede redenen zijn om met een oudere versie te werken. Geef in dat geval een goede onderbouwing in dit document.

Stuur dit formulier naar de beheerders van V-MRDH, via verkeersmodel@mrdh.nl

**Voorwaarden**

De eisen die de MRDH stelt aan het gebruik van het MRDH-verkeersmodel zijn:

* Het V-MRDH mag alleen gebruikt worden voor het hierboven genoemde project. Voor eventuele andere projecten zal opnieuw toestemming gevraagd moeten worden aan de MRDH.
* De gebruiker van het model dient in de rapportage duidelijk te beschrijven welke versie van het V-MRDH gebruikt is en welke wijzigingen in invoergegevens of modelparameters hebben plaatsgevonden in de studie.
* De resultaten van de studie moeten direct na afronding aan de MRDH ter beschikking worden gesteld. Onder resultaten worden naast de rapportage ook het verkeersmodel met bijbehorende (nieuwe) varianten en invoergegevens bedoeld. In beginsel zijn de verkregen modelresultaten reproduceerbaar met het geleverde model.
* Fouten/onvolkomenheden in het V-MRDH die in het project naar voren zijn gekomen dienen met een toelichting te worden gemeld bij de MRDH, uiterlijk op het moment van afronding van het project. Wanneer dit niet gebeurt zullen fouten/onvolkomenheden niet worden meegenomen bij toekomstige actualisaties.
* De MRDH kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele gevolgen van een omissie / fout in het verkeersmodel. Ook niet voor het gebruik, de resultaten of de consequenties die daaruit voortvloeíen.

De voorwaarden die in dit aanvraagformulier staan moeten worden onderschreven door zowel de overheidsorganisatie die het V-MRDH opvraagt, als het adviesbureau die de studie uitvoert.

**Referentie of Stedelijke Referentie (Beleidsrijker met mobiliteitstransitie)**

Het V-MRDH 2.10. heeft naast 2030/2040 WLO Hoog scenario’s ook stedelijk referentiescenario’s 2030/2040. Dit betekent dat er per toekomstjaar niet 1 maar 2 (hoge) referentiescenario’s zijn.

In de scenario’s 2030 WLO Laag, 2030WLO Hoog en 2040 WLO Hoog is aangesloten bij de WLO uitgangspunten en is alleen bestaand beleid meegenomen. Wel is in deze WLO-scenario’s rekening gehouden met een beperkte verandering van het reisgedrag met name gericht op de binnensteden van de grote (100k+) steden waarbij OV en fiets beperkt aantrekkelijker zijn ten koste van de auto (beperkt verhogen moeite om te parkeren). Dit op basis van onderzoek naar trends van OV/fiets ontwikkeling in de afgelopen jaren

De Stedelijke Referentie 2030/2040 scenario’s zijn beleidsrijker dan de WLO 2030/2040 scenario’s met name in hoogstedelijke gebieden. In de Stedelijke Referentie variant is er beleid in opgenomen dat niet officieel vastgesteld is. In de stedelijk referentie 2030/2040 scenario’s worden nog meer rekening gehouden met verandering van het reisgedrag en reisvoorkeuren waarbij meer met het Openbaar Vervoer en de fiets gereisd wordt en minder met de auto. Ook is in deze scenario rekening gehouden met meer thuiswerken in de toekomst als gevolg van COVID.

Omdat er twee referentiescenario’s zijn voor zowel 2030 als voor 2040, adviseren wij daarom onderstaande stappen voor studies en onderzoeken waarbij gerekend wordt met het prognosejaar 2030/2040 (Hoog):

* Gebruik altijd beide referentiesituaties als uitgangspunt;
* Beperk de onderzoekslast/rekenwerk/aantal alternatieven;
* Onderzoek vanuit één referentie de alternatieven;
* Doe waar nodig een gevoeligheidsanalyse met de andere referentie bij de belangrijkste alternatieven.

-Rekent u voor 2030H of 2040H aan plannen met juridische status gebruik dan in principe de Referentie WLO 2030/2040 Hoog.

-Rekent u voor 2030H of 2040H aan Visie, Ontwikkeling en Verkenning gebruik dan de stedelijk referentie 2030/2040 of WLO 2030/2040 Hoog afhankelijk van de te onderzoeken vraag[[1]](#footnote-1)

In de technische rapportage leest u de verschillen tussen de 2030/2040 WLO Hoog en de Stedelijke Referentie 2030/2040, zie [www.mrdh.nl/verkeersmodel](http://www.mrdh.nl/verkeersmodel)

1. Daarbij ligt het meer voor de hand om in binnensteden van grote steden en/of OV-fietsstudies uit te gaan van de stedelijke referentie 2030H als referentie. Voor landelijk gebied en/of autostudies/rijkswegenprojecten ligt de Referentie WLO 2030 Hoog meer voor de hand om te gebruiken als referentie. [↑](#footnote-ref-1)