

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Verkeersmodel V-MRDH 2.6

Een addendum op de technische documentatie van V-MRDH2.0 en 2.4

Datum 18 februari 2020
Kenmerk 005556.20200218.N1.01
Auteur Sander Schoorlemmer

1 Inleiding

Jaarlijks maakt de MRDH minimaal een kleine update van de modeljaren die in het V-MRDH zijn opgenomen. Goudappel Coffeng BV heeft de kleine update naar V-MRDH2.6 uitgevoerd tussen november 2019 en januari 2020. Met het model worden verkeersintensiteiten voor verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets) en scenario's (2016, 2020, 2023, 2030Laag, 2030Hoog en 2040Hoog) in beeld gebracht, met als doel beleidsondersteunende informatie te genereren op het gebied van verkeer en aanpalende terreinen.

Concreet zijn binnen dit proces de hiernavolgende werkzaamheden uitgevoerd:

- een aanpassing van de netwerken (en in beperkte mate ook de SEG's) voor alle bestaande modeljaren, mede op basis van een communicatietraject met gemeenten;
- het aanpassen van de SEG's voor 2023;
- toevoeging van het tussenjaar 2020;
- het opnieuw doorrekenen van alle modeljaren;
- een nieuwe modeluitlevering.

Dit document kan gelezen worden als een addendum op de technische documentatie van het V-MRDH2.0 en 2.4 en bevat de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 2: Procesverantwoording.
- Hoofdstuk 3: Totstandkoming tussenjaar 2020.
- Hoofdstuk 4: Resultaten.
- Hoofdstuk 5: Toepassing verkeersmodel.
- Bijlage 1: Intensiteitentabel.
- Bijlage 2: Netwerkaanpassingen.
- Bijlage 3: Projectenlijst infrastructuur.
- Bijlage 4: Notitie Plan van Aanpak aanpassing SEG's 2023.
- Bijlage 5: Kaart met locaties nieuwe tellingen en gekalibreerde tellingen herkalibratie.

Voor een gedetailleerde beschouwing van het modelsysteem verwijzen wij naar de technische documentatie van het V-MRDH2.0.

2 Procesverantwoording

Het proces van de totstandkoming V-MRDH 2.6 ziet er schematisch als volgt uit:

Fase 1: Netwerk en SEG-aanpassingen voor alle modeljaren

- Vanuit de MRDH zijn opmerkingen uit een interne foutendatabase en de projecten auto, OV en fiets voor het netwerk 2020 aangeleverd.
- Alle 27 stakeholders (23 gemeenten, provincie, Rijk, Havenbedrijf en Waterschap) zijn in de gelegenheid gesteld om verbeterpunten aan te leveren. Hiervoor zijn de opmerkingen via de online tool OmniTRANS Next Analytics of per e-mail aangeleverd. Van de 27 stakeholders hebben er 16 aanpassingen aangeleverd. Deze zijn allemaal gedocumenteerd en voor zover mogelijk allemaal binnen de opdracht verwerkt. Een overzicht van de netwerkaanpassingen is in bijlage 2 opgenomen.

Fase 2: SEG-bestanden aanpassen

- Naast het doorvoeren van de netwerkaanpassingen zijn voor 2023 ook de SEG's op voorhand wat gecorrigeerd. Bij het maken van V-MRDH 2.4. is namelijk een nieuwe set voor 2030Laag en 2030Hoog gemaakt. Het jaar 2023 is echter voor het laatst gemaakt in V-MRDH 2.2. Hierdoor zijn inconsequenties in de SEG's ontstaan tussen 2023 (uit V-MRDH 2.2) en 2030 (uit V-MRDH 2.4). Het gaat hierbij om zones waarbij in 2023 meer woningen of arbeidsplaatsen zitten dan in 2030. Door middel van een slimme rekenexercitie is daarom een aangepaste set aan SEG's voor 2023 bepaald op basis waarvan vervolgens weer het tussenjaar 2020 is bepaald. In bijlage 4 is de notitie opgenomen, waarin is beschreven hoe de SEG's zijn aangepast.

Fase 3: Nieuwe doorrekening alle modeljaren

- Lokale herkalibratie van de bestaande gekalibreerde basisjaarmatrices 2016 voor het gemotoriseerde verkeer. De aanleiding hiervoor zijn extra tellingen op de uitgangen van het gebied Merwe4Havens, enkele nieuwe of meer recente tellingen rond de N211 bij Den Haag, nieuwe tellingen rondom de aansluiting Afrikaweg - A12 in Zoetermeer en een locatie in Capelle aan den IJssel.
- Nieuwe reproduceerbare zuivere matrixschatting voor de bestaande prognosejaren 2023, 2030Laag, 2030Hoog en 2040Hoog. Deze verschillen slechts een beetje ten opzichte van V-MRDH2.4 (ten gevolge van de netwerkaanpassingen).
- Reproduceerbare zuivere matrixschatting voor het tussenjaar 2020.

Fase 4: Uitvoer, rapportage en oplevering

- Plots, matrixcompressies, thermopunten, en voertuigprestatie inclusief de vergelijking met V-MRDH2.4.
- Oplevering verkeersmodel.
- Addendum op de technische documentatie van 2.0 en 2.4.

Tijdens het traject zijn de volgende twee overleggen geweest met een afvaardiging vanuit de MRDH (werkgroep) en vanuit Goudappel Coffeng:

- startoverleg op dinsdag 19 november 2019;
- overleg resultaten op woensdag 22 januari 2020.

2.1 Omschrijving van de verwerkte mutaties

Tijdens de fase waarin de stakeholders opmerkingen hebben doorgegeven, is er intensief contact geweest met de verschillende partijen. De opmerkingen zijn zowel via OmniTRANS Next Analytics als per e-mail aangeleverd. Voor iedere stakeholder zijn de opmerkingen gedocumenteerd, daarbij is een categorisering naar type opmerking gemaakt en is de status bijgehouden. De verwerkte opmerkingen zijn in het verkeersmodel getypeerd. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de aangeleverde opmerkingen.

Om het netwerk voor 2020 op te stellen, is de bestaande projectenlijst van het V-MRDH uitgebreid door de MRDH bekeken. In de projectenlijst is per project aangegeven vanaf welk prognosejaar het project is opengesteld. Projecten die vanaf 2020 zijn opengesteld, zijn hierin aangegeven.

2.2 Voorbeelden verwerkte opmerkingen

Lokale her-kalibratie

De bestaande gekalibreerde basisjaarmatrices 2016 zijn deels opnieuw gekalibreerd voor het gemotoriseerde verkeer. De aanleiding hiervan zijn extra tellingen op de uitgangen van het gebied Merwe4Havens, enkele nieuwe of meer recente tellingen rond de N211 bij Den Haag, nieuwe tellingen rondom de aansluiting Afrikaweg - A12 in Zoetermeer en een locatie in Capelle aan den IJssel.

Werkwijze: De nieuwe tellingen zijn tezamen met een schil van bestaande tellingen daaromheen gekalibreerd. Hiermee is voorkomen dat de intensiteiten in de nabijheid van de nieuwe tellingen door het kalibratieproces niet meer overeenkomen met de bestaande telcijfers. De opnieuw gekalibreerde tellingen en de schil van bestaande gekalibreerde tellingen zijn weergegeven in bijlage 5.

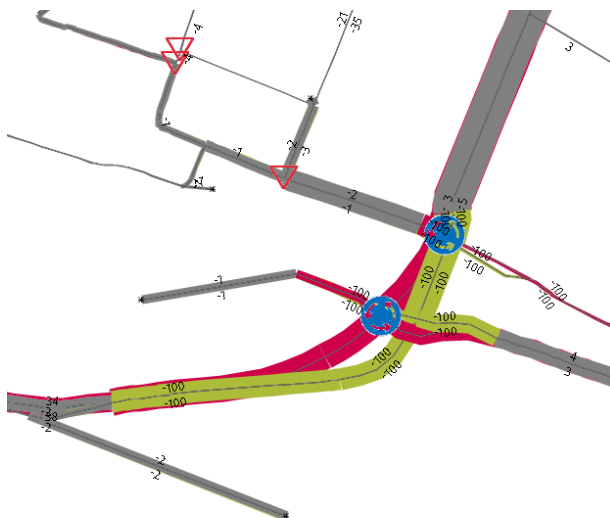
In figuur 2.1 zijn de effecten van de lokale herkalibratie bij Merwe4havens weergegeven. Hieruit is duidelijk af te leiden dat dit gebied in V-MRDH2.4 te weinig vertrekken en aankomsten had.



Figuur 2.1: Effecten lokale herkalibratie bij Merwe4havens (in oranje de nieuwe tellingen)

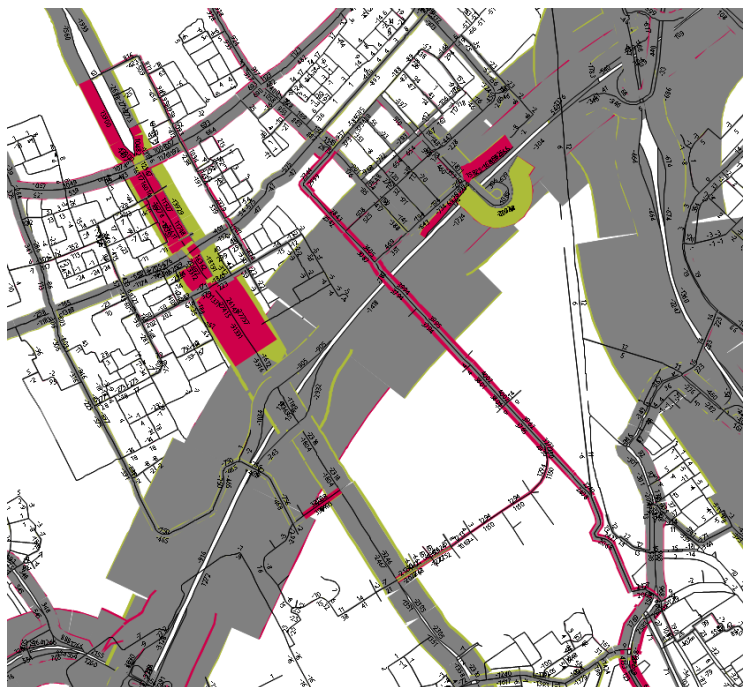
Wettelijke snelheden en kruispunttyperingen

De Marathonweg in Vlaardingen is na 2016 gereconstrueerd. Ten opzichte van vorige modelversies is deze visueel op de juiste locatie neergelegd. De effecten hiervan zijn terug te zien in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Aangepaste ligging Marathonweg gemeente Vlaardingen

De planvorming rondom de Beatrixlaan is gewijzigd ten opzichte van het V-MRDH 2.4. De rijbanen zijn verschoven tussen de Brederodelaan en de Generaal Spoorlaan en de tussenliggende kruispunten zijn samengevoegd. Daarnaast geldt een aangepast snelheidsregime voor 't Haantje (50 km/h in plaats van 30 km/h). De effecten hiervan zijn te zien in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Route-effecten rondom de Beatrixlaan en 't Haantje

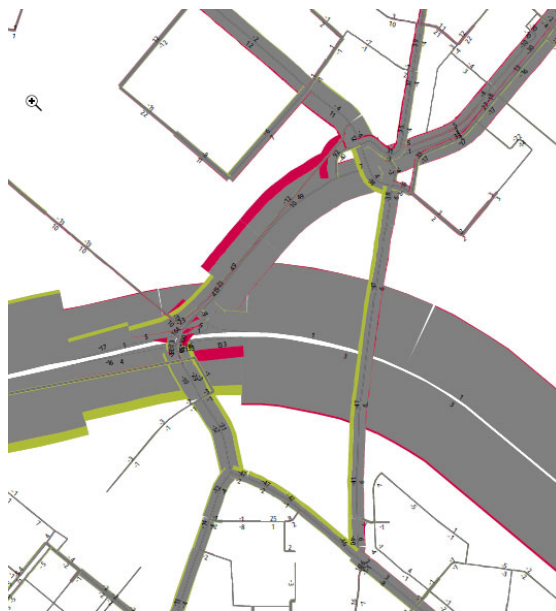
Routes

Naast de aanpassingen van de wettelijke snelheden en kruispunten zijn ook opmerkingen geplaatst over verkeerde routes in het autonetwerk. Deze hebben we zo veel mogelijk getracht mee te nemen. De Oranjestraat in Ridderkerk kent in het model vrij lage intensiteiten. Besloten is om het traject tussen de Benedenrijweg en de Kievitsweg te verhogen. In figuur 2.4 is het effect te zien. In het groen is de afname ten opzichte van het V-MRDH 2.4 te zien, rood is een toename.



Figuur 2.4: Aangepaste snelheden Oranjestraat gemeente Ridderkerk

In voorgaande modelversies van het V-MRDH was het niet mogelijk om vanuit Bergschenhoek de A16 in zuidoostelijke richting op te rijden. Dit is aangepast, de effecten hiervan zijn in figuur 2.5 terug te zien.



Figuur 2.5: Aangepaste situatie Ankie Verbeek - Ohrlaan

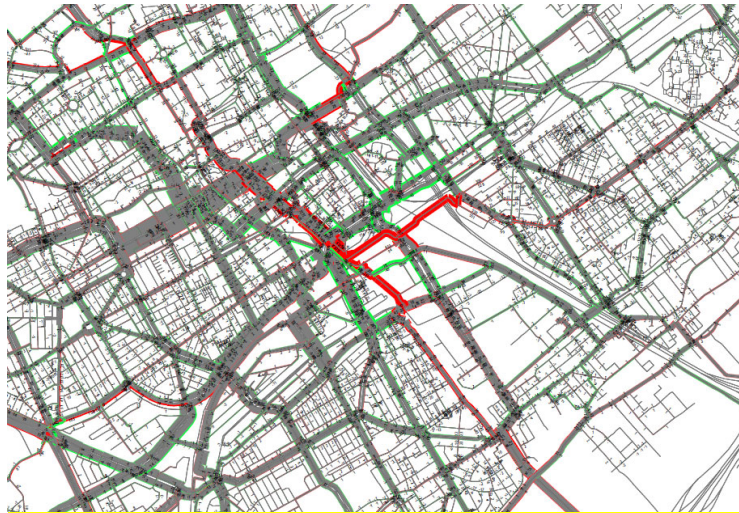
Een ander voorbeeld is de situatie rondom de Phoenixstraat in Delft. Hier zijn enkele netwerkfouten hersteld. Het resultaat hiervan is in figuur 2.6 te zien.



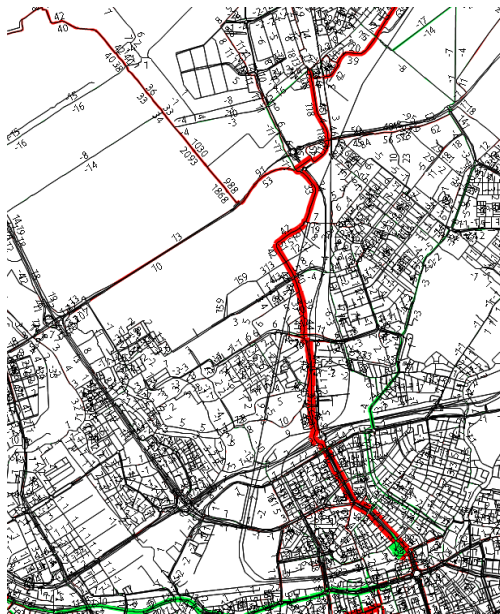
Figuur 2.6: Aangepaste situatie Phoenixstraat Delft

Metropolitane fietsroutes

Vanuit de MRDH is de wens om de Metropolitane fietsroutes op te nemen in de prognoses scenario's van het V-MRDH, kenbaar gemaakt. In de figuren 2.7 en 2.8 zijn voorbeelden van de effecten van de realisatie ervan inzichtelijk gemaakt.



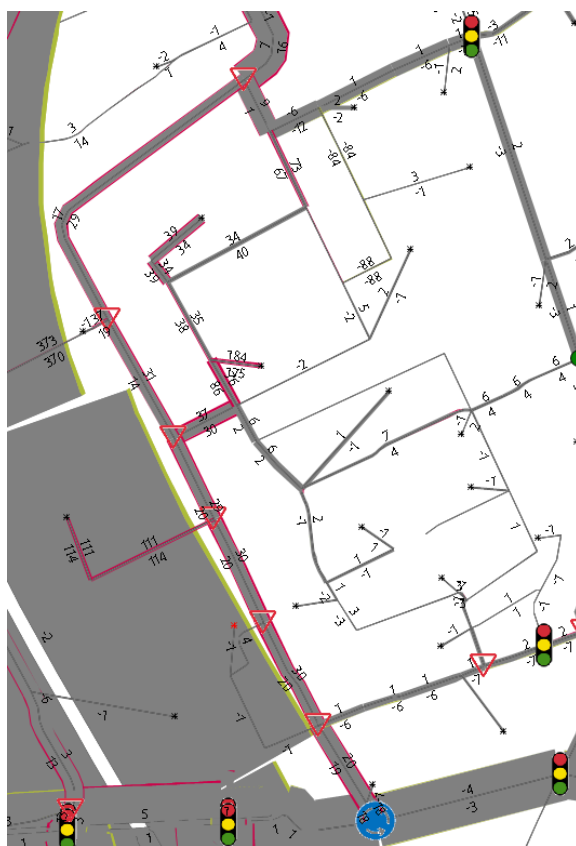
Figuur 2.7: Verschil 2040Hoog V-MRDH 2.6 ten opzichte van V-MRDH 2.4 als gevolg van Metropolitane fietsroutes Den Haag



Figuur 2.8: Verschil 2040Hoog V-MRDH 2.6 ten opzichte van V-MRDH 2.4 als gevolg van Metropolitane fietsroutes tussen Rotterdam en Lansingerland (verschillen uitvergroot)

SEG's

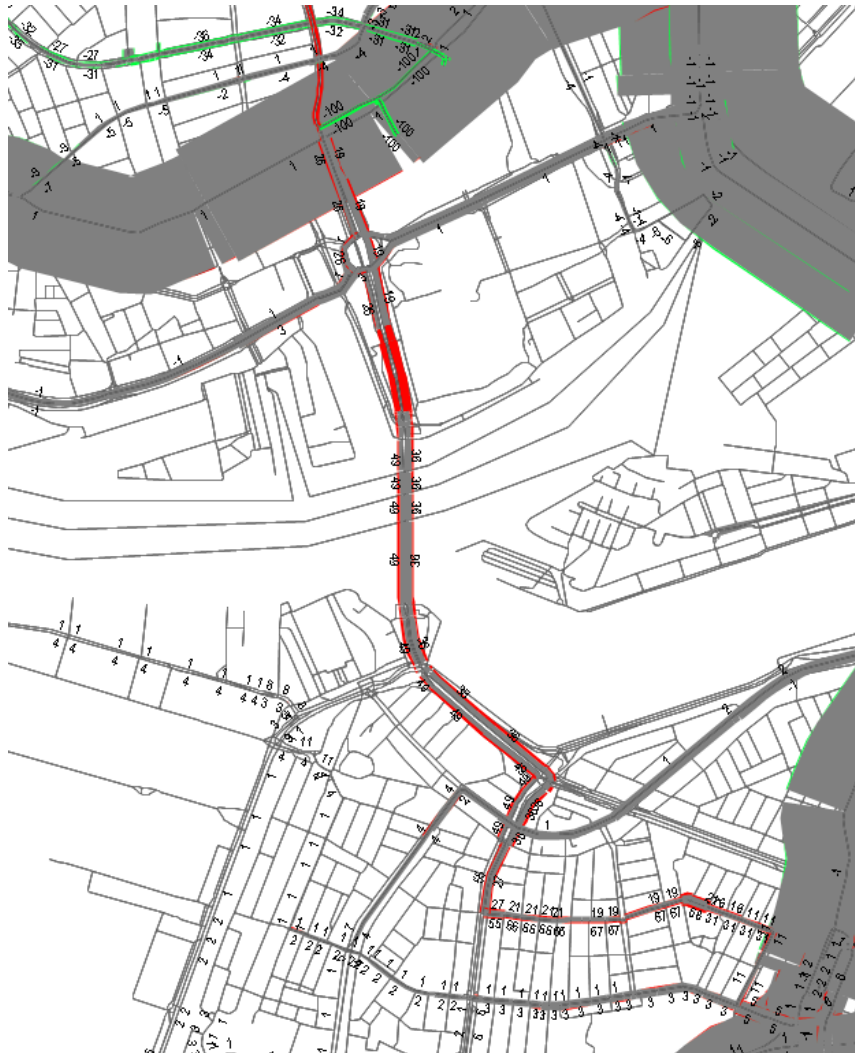
Enkele gemeenten hebben een gewijzigde planopgave doorgestuurd, daar waar de vulling in de prognoses scenario's van het V-MRDH 2.4 niet of foutief was opgenomen. De vulling van Harnaschpolder in Midden-Delfland is gewijzigd. Het verschil in verkeersbewegingen in het scenario 2040Hoog ten opzichte van V-MRDH 2.4 is te zien in figuur 2.9.



Figuur 2.9: Verschil 2040Hoog V-MRDH 2.6 ten opzichte van V-MRDH 2.4 rondom Harnaschpolder

Lijnvoering OV

Daarnaast heeft een aantal stakeholders opmerkingen geplaatst over de lijnvoering van bussen. Hiervan is een aanzienlijk aantal meegenomen binnen deze actualisatie. In figuur 2.10 is een voorbeeld te zien van de OV-verbinding Zuidplein - Dijkzicht - Rotterdam Centraal.



Figuur 2.10: Aangepaste lijnvoering OV-verbinding Zuidplein - Dijkzicht - Rotterdam Centraal

3 Totstandkoming tussenjaar 2020

Voor het tussenjaar 2020 geldt dat de netwerken, de SEG's en de beleidsindices zijn aangepast. De mutaties op de netwerken zijn in het vorige hoofdstuk aan bod gekomen. De mutaties op de SEG's en de beleidsindices zijn hierna beschreven.

3.1 Interpolatie SEG's

De in tabel 3.1 uiteengezette onderdelen van de inputdata zijn lineair geïnterpoleerd. In tabel 3.2 is gepresenteerd wat hiervan de effecten zijn voor het aantal woningen, inwoners en arbeidsplaatsen in het studiegebied. De aangepaste SEG's en de modelinvoerbestanden zijn separaat in Excel opgeleverd.

woningen
woningen
inwoners
inwoners onder 34 jaar
beroepsbevolking
leerlingplaatsen 12 jaar en ouder
arbeidsplaatsen
aantal auto's per huishouden
extra ritten
inwoners onder 12 jaar
leerlingplaatsen onder 12 jaar

Tabel 3.1: Geïnterpoleerde modelinvoer tussenjaren

MRDH	woningen	inwoners	arbeidspl.	groei	groei	groei
				woningen	inwoners	arbeidspl.
				t.o.v. 2016	t.o.v. 2016	t.o.v. 2016
2016	1.099.100	2.308.600	986.300			
2020	1.134.100	2.370.400	1.014.500	3%	3%	3%
2023	1.160.300	2.416.700	1.035.700	6%	5%	5%
2030Laag	1.216.700	2.516.200	1.105.000	11%	9%	12%
2030Hoog	1.264.500	2.592.400	1.160.700	15%	12%	18%
2040Hoog	1.312.700	2.670.500	1.175.200	19%	16%	19%

Tabel 3.2: SEG-totale MRDH voor bestaande modeljaren en nieuw tussenjaar 2020

3.2 Interpolatie beleidsinstellingen

Tussen het basis- en prognosejaar is een aantal elementen van invloed op een gewijzigde verkeersbelasting. De SEG's en de netwerken zijn al behandeld. De derde component betreft wijzigingen in de kosten van het gebruik van auto, OV en fiets. Deze waarden verschillen tussen de verschillende planjaren en reguleren daarmee de distributie en de modal split. Deze zogenoemde beleidsinstellingen zijn afgeleid van de WLO-scenario's¹ die door het CPB/PBL zijn opgesteld en in de meeste andere verkeersmodellen ook worden gebruikt.

In tabel 3.3 zijn de beleidsinstellingen als index ten opzichte van de huidige situatie samengevat. De trend in met name het hoge scenario is dat autorijden relatief goedkoper wordt door zuiniger voertuigen en dat het OV-gebruik duurder wordt. De indexwaarden zijn gecorrigeerd voor reële inkomensstijging, waardoor de indices voor OV en fiets op 100 uitkomen. De indexwaarden zijn afgestemd op het NRM2017, maar gecorrigeerd voor het gebruik in het V-MRDH. Voor 2020 is vier zevende deel van de groei tussen 2016 en 2023 aangehouden.

	2016	2020	2023	2030Laag	2030Hoog	2040Hoog
aantal auto's in Nederland (in miljoen)	8,14	8,16	8,17	8,20	9,10	9,6
index brandstofkosten (2016=100)	100	99,3	98,7	97,5	90,3	87,1
index BTM-tarief (2016=100)	100	100	100	100	100	100
index treintarief woon-werk (2016=100)	100	100	100	100	100	100
index treintarief overig (2016=100)	100	100	100	100	100	100

Tabel 3.3: Beleidsinstellingen auto en OV V-MRDH2.6

Aandeel e-bike

In het Verkeersmodel MRDH is een onderverdeling gewone fiets/e-bike per afstands-klasse opgenomen in het basisjaar. Er wordt verondersteld dat de e-bike 25% sneller rijdt. In de prognoses scenario's kan door de aandelen gewone fiets/e-bike aan te passen, het fietsverkeer aantrekkelijker worden gemaakt. Het NRM hanteert als uitgangspunten 0% e-bike in 2014, 19% in 2030Laag en 25% in 2030Hoog (gecorrigeerd voor het verschil in basisjaar: 0, 16,6 en 21,9%). Door deze getallen te vermenigvuldigen met de aandelen in het MRDH-basisjaar zijn de waarden in tabel 3.4 verkregen.

aandeel e-bike	2016	2020	2023	2030Laag	2030Hoog	2040Hoog
< 2,5 km	5,0%	5,2%	5,4%	5,8%	6,1%	6,8%
2,5-7,5 km	10,0%	10,5%	10,8%	11,7%	12,2%	13,6%
>7,5 km	25,0%	26,2%	27,1%	29,2%	30,5%	34,1%

Tabel 3.4: Aandelen e-bike per modeljaar

¹ Welvaart en leefomgeving: www.WLO2015.nl.

4 Resultaten

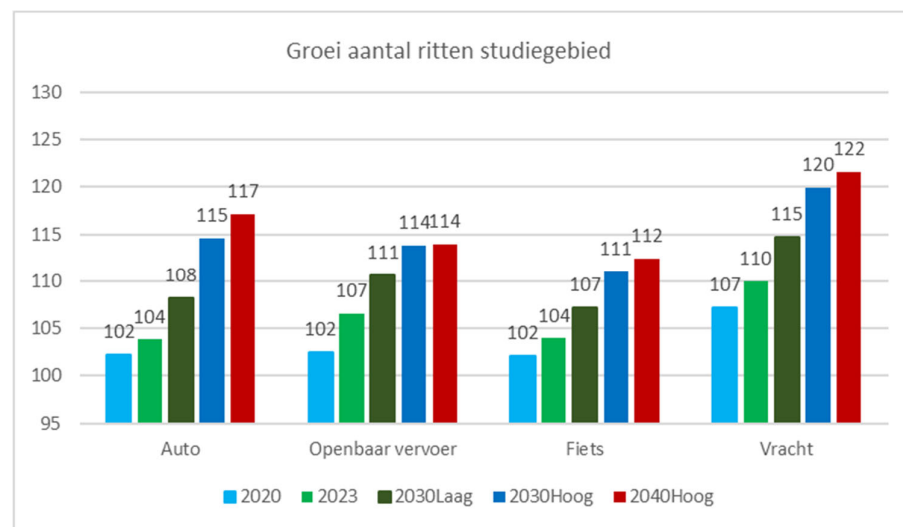
Mobiliteitsniveau

Het mobiliteitsniveau (aantal verplaatsingen per modaliteit per planjaar) is een belangrijke indicator van de ontwikkelingen in een regio. Het model onderscheidt na de kleine update de modeljaren 2016, 2020, 2023, 2030 en 2040. Voor het jaar 2030 wordt met een laag scenario (lage bevolkingsontwikkeling en economische groei) en een hoog scenario gewerkt. Het aantal ritten per modaliteit ligt voor de modeljaren 2016, 2023, 2030Laag, 2030Hoog en 2040Hoog op nagenoeg hetzelfde niveau als het V-MRDH 2.4, waarbij het V-MRDH 2.6 meestal net iets hoger ligt; 2020 ligt in lijn met de geïnterpoleerde invoerdata. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de totale (MRDH-gerelateerde) verplaatsingen per vervoerswijze per planjaar. In figuur 4.1 zijn deze getallen geïndiceerd weergegeven (2016=100). Bij 'auto' wordt het aantal *autoritten* aangeduid en niet het aantal *persoonsverplaatsingen*.

Uit de cijfers zien we het volgende beeld naar voren komen:

	2016	2020	2023	2030Laag	2030Hoog	2040Hoog
auto	3,61	3,69	3,75	3,91	4,14	4,23
openbaar vervoer	0,91	0,93	0,97	1,01	1,03	1,03
fiets	2,11	2,16	2,20	2,27	2,35	2,38
vracht	0,26	0,28	0,28	0,30	0,31	0,31

Tabel 4.1: Aantal ritten studiegebied V-MRDH 2.6 (intern + extern) in miljoenen, gemiddelde werkdag



Figuur 4.1: Geïndiceerde groei aantal ritten studiegebied per planjaar V-MRDH 2.6 (2016=100)

Modal split

Een directe afgeleide van het aantal verplaatsingen is de verdeling van het totaal aan verplaatsingen over de vervoerswijzen. In tabel 4.2 is deze modal split per modeljaar weergegeven (voor alle ritten gerelateerd aan de MRDH).

Omdat de groeipercentages in aantallen verplaatsingen niet erg groot zijn (zie figuur 4.1), en bovendien tussen de modaliteiten niet heel veel verschillen, zijn de effecten op de modal split regionaal gezien beperkt. Deze kent hierdoor een nagenoeg constant beeld tussen het basisjaar en de prognosejaren. Ook in vergelijking met het V-MRDH 2.4 is er nauwelijks verschil op te merken. Het fietsgebruik ligt in 2040 iets hoger als gevolg van de realisatie van de Metropolitane fietsroutes. Let op dat hier gekeken wordt naar alle verplaatsingen binnen en van/naar de gehele MRDH. Wanneer bijvoorbeeld naar de stedelijke centra wordt gekeken, zijn grotere uitslagen zichtbaar.

	2016	2020	2023	2030Laag	2030Hoog	2040Hoog
auto	60,8%	60,8%	60,6%	60,8%	61,4%	61,7%
openbaar vervoer	11,8%	11,8%	12,0%	12,0%	11,8%	11,6%
fiets	27,4%	27,4%	27,3%	27,1%	26,8%	26,7%

Tabel 4.2: Modal split studiegebied gerelateerde ritten per planjaar V-MRDH 2.6

5 Toepassing verkeersmodel

Het verkeersmodel MRDH2.6 beschrijft op basis van de vastgestelde uitgangspunten de mobiliteitssituatie voor de jaren 2016, 2020, 2023, 2030Laag, 2030Hoog en 2040Hoog. Op projectbasis kan in de uitgangspunten gevarieerd worden, door bijvoorbeeld wijzigingen door te voeren in de infrastructuur, ruimtelijke planvorming of beleidsindices. Deze wijzigingen dienen altijd in verhouding tot de overige invoer te worden bekeken en zijn voor de verantwoordelijkheid van de toepasser van het modelsysteem.

Het verkeersmodel MRDH is eigendom van de MRDH. Meer informatie is te vinden op de website <https://mrdh.nl/project/verkeersmodel>. Via de website is ook een aanvraagformulier te verkrijgen.

■ De helpdesk van het verkeersmodel is te bereiken via verkeersmodel@mrdh.nl. Het ingevulde aanvraagformulier kan ook naar vorenstaand e-mailadres worden gestuurd.

Voor toepassing van het verkeersmodel dient te allen tijde toestemming te worden gevraagd:

- Voor toepassing van het verkeersmodel in de gemeente Den Haag kunt u contact opnemen met Hans Lodder (verkeersgegevens@denhaag.nl).
- Voor toepassing van het verkeersmodel in de gemeente Rotterdam kunt u contact opnemen met Jeroen Rijsdijk (verkeersgegevens@rotterdam.nl).
- Voor toepassing binnen een van de overige gemeenten van de MRDH kunt u contact opnemen met Arjan Veurink (a.veurink@mrdh.nl).

De ontwikkelaar van het verkeersmodel is Goudappel Coffeng. Wanneer u contact wilt opnemen met de ontwikkelaar van het verkeersmodel kunt u zich daarvoor wenden tot Sander Schoorlemmer (sschoorlemmer@goudappel.nl).

Bijlage 1 Intensiteitentabel

Bijlage 2 Netwerkaanpassingen

De opmerkingen van de BAR-organisatie zijn beoordeeld op aanpassen van de SEG, concessiewijzigingen OV en gewijzigde/nieuwe telcijfers. Deze onderdelen zijn niet meegenomen tijdens deze actualisatie.

Netwerkwijzigingen of kleine wijzingen in de routekeuze zijn wel meegenomen.

BAR			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Buurtbus Barendrecht ontbreekt	Netwerk OV	Alle	
Buslijn op Boerhaavelaan bestaat niet meer.	Netwerk OV	Alle	Verwerkt
Bussen in Dierenstein-oost zijn niet zichtbaar (ten oosten van station Barendrecht).	Netwerk OV	Alle	Open: buslijnen 187 en 188 conform lijnnetkaart; buurtbus 601 ontbreekt
Lijnbus over Rijksstraatweg via Rijsoord ontbreekt (buurtbus staat er wel in, de lijnbus niet)	Netwerk OV	Alle	
Bussen op de Lohmanstraat ontbreken	Netwerk OV	Alle	
Lijn 79 in Albrandswaard ontbreekt qua nieuwe lijnvoering.	Netwerk OV	Alle	
Buurtbus in Albrandswaard ontbreekt.	Netwerk OV	Alle	
De fietsintensiteiten in het buitengebied van Albrandswaard staan allemaal op 0. Met name voor de Essendijk klopt dit niet.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid Essendijk met 10% verhoogd (ook toevoer richting Johannapolder)
De fietsintensiteiten ten zuiden van Rhoon bij Albrandswaardseweg en Johannapolder liggen te laag. Fucties zoals zwembad en sportvelden lijken te ontbreken.	SEG	Alle	
De sportvelden aan de Carnisserweg ontbreken in de prognose.	SEG	Vanaf 2020	
Over Braassemermeer zit hoge intensiteit met fietsers, maar dat gaat door een voetgangersgebied. Intensiteit lijkt over Carnisserbaan te moeten gaan, die intensiteit is te laag.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid Veersemeer en Braassemeer met 10% verlaagd en Carnisserbaan (op dat tracé) met 10% verhoogd
Fietsverbinding via Augustapolder en Adrianapolder ontbreekt	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: verbinding toegevoegd voor alle modeljaren (Voedingslinks niet aangepast)
Intensiteit op Middeldijk tussen Provinciaal fietspad en Strauslaan is te laag. Hier zit een vrij grote stroom fietsers op richting de scholen aan de Zichtwei	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Snelfietsroute via Binnenlandsebaan, Schaatsbaan, Hoefslag en Dorpsdijk zit niet goed in het model. De intensiteit op dit wegvak is te laag.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid op corridor met 10% verhoogd (conform aanpassingen MF)
Intensiteit fietsers op Buitenlandsebaan is veel te hoog	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid verlaagd met 10% voor Buitenlandse Baan en Kempenaar (t.b.v. routekeuze corridor Buitenlandse Baan en Kempenaar met 15%)
School aan de Botter is weg en verplaatst naar de Dierensteinseweg	SEG	Alle	
Rotonde Dierensteinweg – Barendrechtseweg is vervangen door verkeerslichten.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: voor 2020 omgezet naar Verkeerslichten in autonetwerk (fietsnetwerk geen kruispuntmodellering)
Fietsroute over Spoorlaan ontbreekt.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: voor alle modeljaren gedeelte Spoorlaan-Zuideinde ingevoegd; vanaf 2020 Spoorlaan-Voorweg
Fietsroute over terrein The Greenery (Veilingweg) is niet meer toegestaan. Deze fietsers gebruiken nu route langs het Zuideinde	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: verbinding via Veilingweg verwijderd uit fietsnetwerk (alle jaren)
Fietsroute over Zuideinde klopt niet. Deze heeft nu een kronkel, terwijl de fietsers gewoon rechtdoor rijden.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt
Fietsers op Handelsweg moeten gebruik maken van Tuindersweg, daar ligt de hoofdfietsroute.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: vanaf 2020 Tuinderweg fietstoegankelijk gemaakt (zuidelijke deel)
Aansluiting Voorweg – Rijksstraatweg gaat via een tunnel, aansluiting zit niet goed in het netwerk.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt vanaf 2020
Aantal fietsers op Rijksstraatweg tussen Noldijk en Voorweg is te laag. Wordt door veel scholieren gebruikt richting Rotterdam.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren

BAR			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Intensiteit op Populierenlaan tussen De Zeeuwlaan en Rotterdamseweg is te laag.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Farrelcollege zit niet in het model.	SEG	Alle	
Intensiteit op de spinozastraat is te laag	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Intensiteit op Rotterdamseweg tussen Oudelande en Oostmolendijk is te laag.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Conform het model zitten hier geen fietsers, maar in werkelijkheid wel.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Snelfietsroute over de Ringdijk, vanaf Driehoeksveer naar Reijerweg zit niet in het model.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid op huidige fietslinks met 10% verhoogd
Fietsintensiteit op de De La Reijstraat is erg hoog hoog.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid De La Reijstraat al laag: omwille van routekeuze snelheid Rijsingel verhoogd met 10%
Intensiteit op de Pruimendijk is te laag. Dit is onderdeel van de snelfietsroute, maar deze zit niet in het model.	Netwerk fiets	Alle	Verwerkt: snelheid met 10% verhoogd voor alle modeljaren
Achterzeedijk en 3e Barendrechtseweg tot aan Kilweg hebben een te hoge intensiteit. Recente telling geven een lagere intensiteit.	Netwerk auto	Alle	
Portlandsebaan t.h.v. de Zuider Carnisserweg. Telling 2016 15.943 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Portlandsebaan t.h.v. Wadding. Telling 2016 11476 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Smitshoeksebaan t.h.v. Sportvelden. Telling 2016 9215 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Sweelincklaan ten zuiden van de Voordijk. Telling 2016 8398 mvt	Netwerk auto	Alle	
1e Barendrechtseweg t.h.v. Evertsenstraat. Telling 2016 14.837 mvt.	Netwerk auto	Alle	
3e Barendrechtseweg ten zuiden van de Zichtwei. Telling 2016 14.173 mvt.	Netwerk auto	Alle	
Zijweg De Beurs ontbreekt in netwerk. Telling 2016 is 2625 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Tussen De Beurs en Biezenlaan. Telling 2016 is 6910 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Tussen Onyxlaan en de Reesteijn. Telling 2016 8097 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Dorpsdijk in Rhoon: telling 2016 3686 mvt/etmaal ten noorden van Albrandswaardseweg	Netwerk auto	Alle	
Dorpsdijk in Rhoon ter zuiden van Essendijk: telling 2016 3456 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Dorpsdijk ten noorden van Rijsdijk. Telling 2016 is 3784 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Rijsdijk tussen De Gaarde en Thijsjesdijk. Telling 2016 is 2737 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Thijsjesdijk tussen Rijsdijk en De Gaarde. Telling 2016 is 2259 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Populierenlaan tussen Sportlaan en burg. De Zeeuwstraat. Telling 2017 geeft 7466 mvt/etmaal. Model geeft 9.600 mvt.	Netwerk auto	Alle	
Burgemeester De Zeeuwstraat tussen lagendijk en Rembrandtweg. Telling 2017 geeft 12206 mvt/etmaal. Model geeft 10.900 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Geerlaan ten zuiden van Burgemeester De Zeeuwstraat. Telling 2017 geeft 9281 mvt/etmaal. Model geeft 8.000 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Lagendijk ter hoogte van viaduct A16. Telling 2017 geeft 1417 mvt/etmaal. Model geeft 200 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Vondellaan ten zuiden van Bilderdijklaan. Telling 2017 geeft 8336 mvt/etmaal. Model geeft 7300 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Graag opmerking uit onderzoek voor Koningsplein (uitgevoerd door Lennert Bonnier en Bas Alferink) meenemen in deze update.	Netwerk auto	Alle	
Damweg tussen Pruimendijk en Havenkade. Telling 2017 geeft 2081 mvt/etmaal. Model zit lager en geeft 1.100 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	

BAR			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Ringdijk t.h.v. Boelewerf. Telling 2017 geeft 3873 mvt/etmaal. Model geeft 2200 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Benedenrijweg ten westen van Donckselaan. Telling 2017 geeft 6132 mvt/etmaal. Model geeft 2900 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Benedenrijweg ten oosten van Donckselaan. Telling 2017 geeft 6581 mvt/etmaal. Model geeft 2100 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Randweg ten zuiden van Ringdijk. Telling 2017 geeft 5716 mvt/etmaal. Model geeft 2100 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Benedenrijweg ten oosten van Randweg. Telling 2017 geeft 2399 mvt/etmaal. Model geeft 900	Netwerk auto	Alle	
Randweg tussen Rotterdamseweg richting Kievitsweg. Telling 2017 geeft 11943 mvt/etmaal. Model geeft 14000 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Willemstraat ten zuiden van de Juliana van Stolbergstraat. Telling 2017 geeft 1287 mvt/etmaal. Model geeft 200 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Oranjestraat ten zuiden van de Juliana van Stolbergstraat. Telling 2017 geeft 3519 mvt/etmaal. Model geeft 200 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Bachstraat Tussen Reijerweg en Van Anrooystraat. Telling 2017 geeft 5339 mvt/etmaal. Model geeft 4100 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Industrieweg tussen Ringdijk en Keurmeesterstraat. Telling 2017 geeft 4223 mvt/etmaal. Model geeft 2700 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Industrieweg tussen Dokwerkerstraat en Rotterdamseweg, richting rotterdamseweg. Telling 2017 geeft 4844 mvt/etmaal. Model geeft 2600. Richting Dokwerkerstraat geeft teling 4519 mvt/etmaal. Model geeft 3000 mvt/etmaal	Netwerk auto	Alle	
Dokwerkerstraat nabij Industrieweg. Telling 2017 geeft 4160 mvt/etmaal. Model geeft 1000 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Erasmuslaan ten oosten van Donkerslootweg. Telling 2017 geeft 5549 mvt/etmaal. Model geeft 3400 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Erasmuslaan nabij Christine Mohrlaan. Telling 2017 geeft 3439 mvt/etmaal. Model geeft 1000 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Erasmuslaan nabij Vlietlaan. Telling 2017 geeft 4915 mvt/etmaal. Model geeft 2800 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Vlietlaan ten westen van Erasmuslaan. Telling geeft 8980 mvt/etmaal. Model geeft 7400 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Vogelvliet ter hoogte van Koolmees. Telling geeft hier 1588 mvt/etmaal. Model 200 mvt/etmaal. Komt door twee zone aansluitingen	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: voedingslink 597150 verwijderd (zone 4142)
Oosterparkweg ter hoogte van Zalm. Telling geeft hier 1043 mvt/etmaal. Model 0 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Oosterparkweg nabij Kerkweg. Telling geeft 2508 mvt/etmaal. Model geeft 800 mvt/etmaal.	Netwerk auto	Alle	
Ontwikkeling Driehoek 't Zand, tussen Hugo de Grootlaan en Erasmuslaan en Vlietlaan wordt ontwikkeld tot 2023. Totaal 135 woningen.	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt: Deze is reeds in het project opgenomen.

Capelle aan den IJssel			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Fascinato Boulevard	Netwerk auto		Verwerkt
Sibeliusweg	Netwerk auto		Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1299: 2x2	Netwerk auto	2020	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1308: 30 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30 kpu vanaf 2030
OT-Next Analytics opmerkingID 1290: 30 km/h	Netwerk auto	2016	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1293: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30kpu voor modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1298: 30 km/h	Netwerk auto	2023	Verwerkt: Wettelijke snelheid verlaagd naar 30 kpu
OT-Next Analytics opmerkingID 1305: 30 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: Naar 30kpu gezet voor de jaren 2023 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1287: 30 km/h	Netwerk auto	2016	Verwerkt: Snelheid naar 30 kpu gebracht voor 2016
OT-Next Analytics opmerkingID 1307: 50 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Snelheid + Wegtype verhoogd/aangepast voort 2030 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1306: 30 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 kpu verlaagd; modelsnelheid was reeds correct
OT-Next Analytics opmerkingID 1304: 30 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: Naar 30kpu gezet voor de jaren 2023 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1303: Van rotonde naar kruising omgevormd	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Was niet gemodelleerd als kruising in huidige netwerk
OT-Next Analytics opmerkingID 1302: In de wijk 's-Gravenland hebben wij tellingen laten uitvoeren. U kunt deze krijgen om het model te verbeteren.	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Tellingen nemen wij deels mee in herkalibratie
OT-Next Analytics opmerkingID 1301: Voor Fascinatio geldt dat de wijk verder verdicht wordt. De rand zal nog woningen gaan krijgen en commerciële activiteiten. recentelijk zijn er tellingen geweest voor de intensiteiten en het type verkeer dat er rijdt. Wij kunnen u die gegevens doen toekomen	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Tellingen nemen wij deels mee in herkalibratie
OT-Next Analytics opmerkingID 1300: Voor de wijk Rivium hebben wij onderzoek laten doen en ook een model laten maken voor de ontwikkeling van 5000 tot 6000 woningen. Op verzoek kunnen wij de modelgegevens door RHDHV u doen toekomen. Uit Analyse van het gebied is gebleken dat op een aantal wegen de intensiteiten niet kloppen. Het MRDH model heeft hier wat gaten zitten.	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Tellingen nemen wij deels mee in herkalibratie
OT-Next Analytics opmerkingID 1297: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30kpu voor modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1296: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30kpu voor modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1295: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30 kpu voor modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1294: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30kpu voor modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1292: 30 km/h	Netwerk auto	2016 en 2020	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 30kpu voor zowel 2016 en 2020 (zie opmerking 1291)
OT-Next Analytics opmerkingID 1291: 30 km/h	Netwerk auto	2020	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1289: 30 km/h	Netwerk auto	2016	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1288: 30 km/h	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Snelheid voor alle modeljaren verlaagd naar 30 kpu (conform aanliggende links)

Delft			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Snelheidsregime Delftse Hout en Kerkpolder	Netwerk Auto	Vanaf 2023	Verwerkt: conform Schieoevers project
Reconstructie kruispunten N470/ kruithuisweg	Netwerk Auto	Vanaf 2023	Verwerkt: 9 kruisingen (met verschil) conform Schieoevers overgehaald + verbreding kruishuisweg tussen Schieweg + Schoenmakersstraat
Vrachtverbod Sebastiaansbrug	Netwerk Auto	Vanaf 2023	Verwerkt
Doorgaande route Sebastiaansbrug – Poortlandplein voor autoverkeer in 2 richtingen mogelijk gemaakt	Netwerk Auto	Vanaf 2023	Verwerkt (zie ook OT.Next).
Knip Tanthof oost	Netwerk Auto	Vanaf 2023	Verwerkt (linknr 672628)
Gelatinebrug	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Fietstunnel delft-zuid	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Fietsroutes langs zuidwal en Westlandseweg in 2 richtingen	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Fietsdoorsteek Nieuwe Gracht Vulcanusweg	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Fietspaden langs Martinus Nijhofflaan	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Doorsteek Tanthof oost	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Fietsverbinding langs weerszijde delftse Schie gelijke snelheid	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Niet verwerkt: ene zijde is onderdeel van Metropolaan fietsnetwerk vanaf 2023
Doorgaande fietsroute via Adriaan Pauwstraat- Westplantsoen	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Graag de dienstregelingen overnemen conform: Haaglanden streek	Netwerk OV	Vanaf 2023	Nemen we niet mee
Graag de dienstregelingen overnemen conform: Consessie rail HTM	Netwerk OV	Vanaf 2023	Nemen we niet mee
Graag de dienstregelingen overnemen conform:RET	Netwerk OV	Vanaf 2023	Nemen we niet mee
Graag de dienstregelingen overnemen conform: NS – incl PHS en dus spoorverdubbeling tot aan Delft-zuid	Netwerk OV	Vanaf 2023	Nemen we niet mee
Fietsbrug A13 Lansingerland vanaf 2030	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt; onderdeel van Metropolitane Fietsroute Delft-Rotterdam (zie MRDH)
Capaciteitsuitbreiding A4 Haaglanden	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt; onderdeel van projectenlijst MRDH
Omklappen Schieweg langs spoor (reeds gebeurd), incl zone aantakkingen naar westen	Netwerk auto	2040	Verwerkt voor 2030 en 2040
Nieuwe fietsverbinding Schieweg	Netwerk fiets	2040	Verwerkt: Schieweg langs het spoor conform Schieoevers 2040 overgenomen
Fietsdoorsteek tussen nieuwe verbinding schieweg en Gelatinetunnel. Fietsverbinding naar westen doortrekken tot Vulcanusweg (Gelatinetunnel onder Spoor)	Netwerk fiets	2040	Verwerkt: Verbinding Vulcanusweg - Gelatinetunnel - nieuwe verbinding Schieweg - Oude schieweg - Gelantinebrug overgehaald
OT-Next Analytics opmerkingID 1355: Intensiteit fiets in 2020 veel te hoog in de andere scenarios veel te laag. Uit recente telling blijkt dat hier nu dagelijks 10.000 fietsers passeren	Netwerk fiets	Alle	Niet verwerkt: in OT-Next Analytics 2020 zit een onjuiste vermenigvuldiging in de weergave van de data. Intensiteiten in de nieuwe plots ligt meer in lijn der verwachting.
OT-Next Analytics opmerkingID 1354: Intensiteit fiets in 2020 veel te hoog in de andere scenarios veel te laag. Uit recente telling blijkt dat hier nu dagelijks 11.000 fietsers passeren	Netwerk fiets	Alle	Niet verwerkt: in OT-Next Analytics 2020 zit een onjuiste vermenigvuldiging in de weergave van de data. Intensiteiten in de nieuwe plots ligt meer in lijn der verwachting.
OT-Next Analytics opmerkingID 1353: in scenario 2020 zit een fout met betrekking tot fietsintensiteiten. De waardes zijn veel te hoog op het gehele netwerk, op Abtswoudsebrug zitten bijvoorbeeld 53000 fietsers per dag.	Netwerk fiets	2020	Niet verwerkt: in OT-Next Analytics 2020 zit een onjuiste vermenigvuldiging in de weergave van de data. Intensiteiten in de nieuwe plots ligt meer in lijn der verwachting.
OT-Next Analytics opmerkingID 1350: 30 km/u beide richtingen	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Naar 30kpu gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1349: 30km/u	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Op 30 kpu gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1348: 30km/u	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Op 30 kpu gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1347: 30 km/u	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: 30 kpu (samen met opmerking 1348) 2-richtingen, Voorweg verwijderd conform Schieoevers
OT-Next Analytics opmerkingID 1346: Linksafbeweging mogelijk maken voor verkeer vanaf de Sebastiaansbrug richting Mijnbouwstraat oostzijde	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Situering Mijnbouwstraat/Michiel de Ruyterweg conform Schieoevers overgenomen
OT-Next Analytics opmerkingID 1345: Intensiteit verkeer in noordelijke richting 4x lager dan verkeer in zuidelijke richting. Dit klopt niet. In noordelijke richting zou deze ongeveer gelijk moeten zijn met hoeveelheid verkeer in zuidelijke richting. Netwerkfout?	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: netwerkfout opgelost
OT-Next Analytics opmerkingID 1344: Gemotoriseerd verkeer in zuidelijke richting vanaf Phoenixstraat ri Coendersstraat rijdt massaal via Hugo de Grootstraat en Havenstraat. Dit klopt niet, hier zit een netwerkfout	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: netwerkfout opgelost

Den Haag			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Kruispunt 247 (Ammunitiehaven - Bernhardviaduct) zit niet goed in model. Let ook op parkeergarage.	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Op Waldorpstraat (oostkant) zit een niet bestaande keermogelijkheid. Wel een parkeermogelijk heid, maar bestemming niet apart in model. Voorstel link verwijderen.	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Binckhorstlaan. Toekomstjaar ontbreken keerbewegingen.	netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Verlengde Zonweg zit er nog niet in. Oplossing: klein linkje toevoegen en zoneaantakkingen.	netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Lage intensiteit Zoutmanstraat, modelsnelheid naar 30	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Geen intensiteit Schokkerweg, modelsnelheid naar 30-35? (wettelijk 50)	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Wettelijk en modelsnelheid Noordwal	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Snelheid en links Sophialaan	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Wettelijke snelheid Koninginnegracht - Prinsessegracht	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Vanaf Prinsessegracht alleen rechtsaf	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Vanaf Oranjevuitensingel alleen rechtsaf	netwerk auto	Alle	Verwerkt
Parkeergarage Museumkwartier	netwerk auto	Vanaf 2019	Niet verwerkt: paste niet binnen de planning
Parkeernetwerk centrum Den Haag nalopen	netwerk auto	Alle	Verwerkt; Link Malieveldgarage verwijderd; overig intact gelaten
Modelsnelheid op Waldorpstraat en Neherkade/Mercuriusweg is grotendeels 55 / 50, deel Mercuriusweg zelfs 40. Logischer zou het zijn als de Neherkade een hogere snelheid heeft, en Waldorp lager.	netwerk auto	Alle	Niet verwerkt; omwille van de routekeuze en telcijfers zal dit tot meer tegenstrijdigheid zorgen
Rotonde Schokkerweg - Westduinweg - Dr Lelykade (nieuwe infra)	netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Linksafverbod Rijswijkseweg - Waldorpstraat GAAT NIET DOOR. Blijft huidige situatie (ook rijstrook linksaf). Prognosejaren aanpassen	netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Route langs spoor ri Den Haag Centraal (vanaf Schenktunnel) is opgewaardeerd. Hogere snelheid.	netwerk fiets	Vanaf 2020	Verwerkt
Tegenrichting fietspad / strook ontbreekt op Laan van Meerdervoort thv Vredespaleis.	netwerk fiets	Alle	Verwerkt
Nieuwe fietsinfra: Scheveningseweg tussen Carnegieplein en Javastraat (nu nog 1 richting)	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
fietspad Weteringkade - Maasstraat (Weteringplein) ontbreekt deels, en deels 1 richting (in werkelijkheid 2 richtingen). Volgens Fietstelweek veelgebruikte route	netwerk fiets	Alle	Verwerkt
Veluweplein, herinrichting en tweezijdig fietspad (verbetering Hoefkade - Zuiderpark). Zie toelichting	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Verlengde Velostrada. ontbrekende schakels tussen station Laan van NOI en Rijswijkseweg	netwerk fiets	Vanaf 2030	Verwerkt
Maatregel No-regretpakket: tweerichtingenoversteek Rijswijkseplein	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Maatregel No-regretpakket: ongelijkvloerse aansluiting Mercuriusweg	netwerk fiets	Vanaf 2030	Verwerkt
Koekamp. Verbetering fietspaden, nieuwe links en twee richtingen	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Brasserskade - Dr Bakerslaan. nieuw fietspad over dijklichaam	netwerk fiets	Vanaf 2030	Verwerkt
Elandstraat, aanleg fietspad of strook richting Waldeck Pyrmontkade: kwaliteitsverbetering	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Herinrichting Zeestraat, kwaliteitsverbetering fiets	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt
Herinrichting Madepolderweg. Tweerichtingen fietspad ipv fietstrookjes.	netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt

Havenbedrijf			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
De snelheid op de N15	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kruispunten N15	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Aansluiting van de Markweg op de A15	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Droespolderweg VRI's	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Komgrenzen Botlek	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Shannonweg, als de Oliphantweg, als de Nieuwesluisweg uitgevoerd met 2*2 stroken	Netwerk auto	Alle	Verwerkt

Krimpen aan den IJssel			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
OT-Next Analytics opmerkingID 1361: De (aansluiting van de) Albert Schweitzerlaan op de Nieuwe Tiendweg komt binnen een aantal jaren te vervallen in het kader van de herontwikkeling van het gebied Centrum Zuid	SEG + Netwerk	2023	Verwerkt: SEGS en netwerk aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1360: Alle wegen in de Stormpolder zijn 30 km/u, behalve de Industrieweg; deze is 50 km/u	Netwerk auto	2016	Verwerkt: Snelheid voor alle wegen m.u.v. de industrieweg verlaagd naar 30kpu
OT-Next Analytics opmerkingID 1359: Bedrijventerrein Stormpolder kent anno 2019 ruim 3000 arbeidsplaatsen	SEG	2016	Niet verwerkt: Vanaf 2016 zijn er 3.000 arbeidsplaatsen opgenomen

Maassluis			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
OT-Next Analytics opmerkingID 1368: Er is op deze locatie een bedrijventerrein in ontwikkeling, ik zie deze nergens terugkomen in het model.	SEG	Alle	Niet verwerkt: geen reactie ontvangen over vulling gebied
OT-Next Analytics opmerkingID 1367: De Westlandseweg heeft tussen de Uiverlaan en de Dr. Jan Schoutenlaan maar één rijstrook.	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Aantal rijstroken en bijbehorende capaciteiten aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1366: VRI op kruising is alleen voor OV, is verder een voorrangskruising	Netwerk auto	2016,2020	Verwerkt: VRI in 2020 aangepast conform situatie in 2016
OT-Next Analytics opmerkingID 1365: Verbinding is in 2020 al aanwezig zoals die in 2023 wordt genoemd richting Cornelis van der Lelylaan	Netwerk auto	2020	Reeds verwerkt; zie ook infra-lijst MRDH
OT-Next Analytics opmerkingID 1364: De lijnvoering van de bussen in Maassluis is anders sinds de Hoekse Lijn in gebruik is genomen. Details hiervan staan op de websites van de RET en EBS-OV	Netwerk OV	Vanaf 2020	Reeds verwerkt

Midden-Delfland			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Knip Gantel opgeheven	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2655 (VH2A op bijgevoegde kaart): 16760 m2 bvo bouwmarkt, 45 personen gebruiksfunctie 1375 personen winkel	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2658 (VH1C): 2275 m2 bvo, bijeenkomstfunctie/horeca 1033 personen	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2661 (WH3A): gekocht door zelfde bedrijf als zone 2662, naar schatting ongeveer de helft in omvang van zone 2662 (10280m2 bvo distirbutiecentrum, 5 personen bijeenkomst, 15 industir, 42 kantoor)	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2662 (WH3B): 23260m2 bvo distirbutiecentrum, 10 personen bijeenkomst, 29 industrie en 85 kantoor	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2666 (HH-E): 41885m2 bvo distributiecentrum, 110 personen bijeenkomst, 120 industrie, 150 kantoor (Is direct ontsloten op de Harnaschdreef)	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2666 (WH-1A): 4930 m2 kantoorfunctie/ industriefunctie, 50 personen industrie, 100 personen kantoor	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2667 (HH-D): 16494 m2 distributie, overslag en kantoor, 16 personen kantoor, 16 overig.	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2667 17.037 m2 logistieke dienstverlening, 35 personen industrie, 24 kantoor.	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt
Zone 2667 2874 m2 industrie en kantoorfunctie, 96 personen (hoort eigenlijk in zone 2266, maar wordt ontsloten via Hoog Harnasch en Westernesse evenals de rest van zone 2667)	SEG	Vanaf 2023	Verwerkt

MRDH			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Infra projectenlijst	Netwerk auto		Verwerkt
Infra projectenlijst	Netwerk fiets		Verwerkt
Infra projectenlijst	Netwerk OV		Verwerkt
Capaciteit buitengebied op 0 gezet (selectie buitengebied o.b.v. gemeente)	Netwerk auto	2020 en 2023	Verwerkt
Daarnaast nog capaciteiten van wegvakken in invloeds/buitengebied die onterecht een capaciteit hadden op 0 gezet. Gebied waar de wegvakken een 0-capaciteit hebben is nu overeenkomstig met het 2016-netwerk	Netwerk auto	2020 en 2023	Verwerkt
Check knip nabij Hort campus	Netwerk auto	2020 en 2023	Verwerkt
Check tunnel Beatrixlaan Rijswijk uit netwerk	Netwerk auto	2020 en 2023	Verwerkt
Straatnamen herstellen		Alle	Verwerkt
Metropolitaan fietsnetwerk	Netwerk fiets	Vanaf 2023	Verwerkt; alle wijzigingen vanaf 2023 doorgevoerd
OV verbinding Zuidplein-Dijkzigt-Centraal	Netwerk OV	Vanaf 2023	Verwerkt: lijn gestrekt tussen EMC en Centraal (2 nieuwe halteparen toegevoegd; gem. snelheid naar ong. 25 kpu)
Maatregelen Algeracorridor	Netwerk auto	prognoses	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1332: Hier nog situatie 2016 (zie ook andere opmerking)	Netwerk	Vanaf 2020	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1331: Onderdoorgang spoor is in 2020 nog niet gereed. Deze verbinding weglaten en via 't Haantje	Netwerk	Vanaf 2020	Verwerkt

Pijnacker-Nootdorp			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
OT-Next Analytics opmerkingID 1316: In 2020 en 2023 is deze weg doorverbonden naar de Kleihoogt (Lansingerland). In de tweede helft van 2020 krijgt, na opening van de oostelijke randweg, is de Hoogseweg hier ook op aangesloten. Zie situatie 2030, maar dan zonder knip bij Klapwijk. Het beleid is nu dat pas na 2025 een knip komt in de Hoogseweg bij de woonwijk Klapwijk (dit zit nu al goed in het model 2030 e.v)	Netwerk auto	2020, 2023	Verwerkt: weg aangesloten op Kleihoogt. In de jaren 2020 en 2023 knip verwijderd
OT-Next Analytics opmerkingID 1313: De Komkommerweg tussen Delftsestraatweg en N470 is augustus 2019 geopend. Zie 2023 voor tracé en gegevens.	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Komkommerweg in 2020 opgenomen (vanuit 2023)
OT-Next Analytics opmerkingID 1314: Deze rotonde is in 2019 omgebouwd tot VRI kruispunt.	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Aangepast conform aangeleverde pdf
OT-Next Analytics opmerkingID 1323: Aantal inwoners/woningen in 2040 moet nog omhoog worden gecorrigeerd. Zie bijgevoegde mailwisseling, met name de mail daarin van 28-10-2019 van Jeroen de Wit aan MRDH en het antwoord van Arjan Veurink van 29-10-2019.	SEG	2040	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1322: ETW bibeko 30 km/u	Netwerk OV	Alle	Verwerkt: Wegtype aangepast naar ETW Bibeko 30kpu
OT-Next Analytics opmerkingID 1321: Formeel is de Nieuwkoopseweg buiten de bebouwde kom een ETW smal ipv GOW bibeko 50. Maar de wettelijke snelheid is wel 50 km/u. Die verandert dus niet evenals de modelsnelheid, die vanwege de spitsafsluiting speciaal voor deze weg is ingesteld.	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype aangepast met behoud van huidig ingestelde snelheden
OT-Next Analytics opmerkingID 1320: ETW bibeko 30	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Naar ETW bibeko 30 gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1319: ETW bibeko 30	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Naar ETW Bibeko 30 gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1318: 30 km/u ipv 0	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 gezet (modelsnelheid was al correct)
OT-Next Analytics opmerkingID 1317: 30 km/u ipv 0	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 gezet (modelsnelheid was al correct)
OT-Next Analytics opmerkingID 1315: Deze weg (Van Buijsenlaan) is in 2020 nog niet open. Zie situatie 2016.	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Van Buijsenlaan verwijderd in 2020 (zone-aantakking conform 2016)
OT-Next Analytics opmerkingID 1312: Oostelijke Randweg (officiële naam is Zijdeweg) wordt eind 2019 geopend tussen bedrijventerrein Boezem en Monnikenweg. In de 2e helft van 2020 wordt ook het deel tussen de Monnikenweg en de N470 geopend. Zie 2023 e.v. voor tracé en gegevens.	Netwerk auto	2020	Verwerkt: Oostelijke randweg overgenomen (zie ook infra-lijst MRDH)
OT-Next Analytics opmerkingID 1310: Lange Campen en Monnikenweg snelheid niet 50 maar 30	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 gezet (modelsnelheid was al correct)
OT-Next Analytics opmerkingID 1309: Lange Campen en Monnikenweg snelheid niet 50 maar 30	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 gezet (modelsnelheid was al correct)

Rijswijk			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
OT-Next Analytics opmerkingID 1378: Locatie aansluiting klopt niet, aansluiting ligt meer naar rechts	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: Aansluiting verplaatst naar rechts; conform huidige ligging
OT-Next Analytics opmerkingID 1414: 30 km/h	Netwerkt auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Snelheid en wegtype gewijzigd
OT-Next Analytics opmerkingID 1413: 30 km/h	Netwerkt auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Snelheid en wegtype gewijzigd
OT-Next Analytics opmerkingID 1412: 30 km/h	Netwerkt auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Snelheid en wegtype gewijzigd
OT-Next Analytics opmerkingID 1411: Éénrichtingsverkeer	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: eenrichtingsweg van gemaakt. Verkeer Zuid>Noord niet meer mogelijk
OT-Next Analytics opmerkingID 1410: Éénrichtingsverkeer	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt (conform aanliggende link)
OT-Next Analytics opmerkingID 1409: Komgrens - overgang 60 - 30	Netwerkt auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Wettelijke snelheid aangepast naar 30kpu (modelsnelheden en wegtype reeds correct)
OT-Next Analytics opmerkingID 1408: Eerste deel aansluiting open sinds begin 2019	Netwerkt auto	2020	Reeds verwerkt (zie ook infra-lijst)
OT-Next Analytics opmerkingID 1407: Kruispunttype: VRI	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1406: Kruispunttype: VRI	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: Kruispunt aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1405: 50	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: Wettelijke snelheid aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1404: Geen doorsteek naar parallelweg meer mogelijk voor autoverkeer	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: link verwijderd
OT-Next Analytics opmerkingID 1403: Aansluiting zodanig vormgegeven dat je alleen van Laan Hofrust naar hoofdrijbaan Haagweg kunt	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: tussenstuk één richting gemaakt; geen keerbeweging Haagweg > Laan Hofrust mogelijk
OT-Next Analytics opmerkingID 1402: Vanaf punt vlag tot Resedastraat 2 richtngen	Netwerkt auto	Alle	Niet verwerkt: vanwege locatie aantakking heeft deze wijziging modelmatig geen effect
OT-Next Analytics opmerkingID 1401: Éénrichtingsverkeer	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: Eenrichting van gemaakt
OT-Next Analytics opmerkingID 1400: Voetpad	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: Verbinding verwijderd
OT-Next Analytics opmerkingID 1399: Éénrichtingsverkeer andere kant op	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1398: Éénrichtingsverkeer	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1397: Erf (15 km/h) ipv 30	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: wegtype en snelheden aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1396: Erf (15 km/h) ipv 30	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: wegtype en snelheden aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1395: ETW bibeko 30 (fietsstraat)	Netwerkt auto	Alle	Niet verwerkt: wegtype ingesteld als vrachtverbod: verder zelfde kenmerken als ETW Bibeko 30
OT-Next Analytics opmerkingID 1394: Kruispunttype: VRI, kruising met trambaan voor verkeer richting A4	Netwerkt auto	Alle	Niet verwerkt: trambaan wordt niet apart gemodelleerd; geen kruispuntmodellering mogelijk
OT-Next Analytics opmerkingID 1393: Kruispunttype : VRI	Netwerkt auto	Alle	Verwerkt: In 2016 als 3 taks VRI ingevoerd; vanaf 2019 (opening aansluiting) als 4-taks VRI
OT-Next Analytics opmerkingID 1392: Fietspad	Netwerk fiets	Alle	Niet verwerkt: Fietspad reeds aanwezig: zie ook fiets intensiteiten
OT-Next Analytics opmerkingID 1391: Fietspad	Netwerk fiets	Alle	Niet verwerkt: Is reeds een fietspad (zie fietsintensiteiten)
OT-Next Analytics opmerkingID 1390: Fietspad	Netwerk fiets	Alle	Niet verwerkt: Fietspad reeds aanwezig: zie ook fiets intensiteiten
OT-Next Analytics opmerkingID 1389: 2 richtingen	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: 2-richtingen geïmplementeerd
OT-Next Analytics opmerkingID 1388: ETW bibeko 30	Netwerk auto	Alle	Niet verwerkt: wegtype ingesteld als vrachtverbod: verder zelfde kenmerken als ETW Bibeko 30
OT-Next Analytics opmerkingID 1387: Doorsteek verwijderd bij reconstructie in 2017	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Doorsteek verwijderd vanaf modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1386: Doorsteek verwijderd bij reconstructie in 2017	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Doorsteek verwijderd vanaf modeljaar 2020
OT-Next Analytics opmerkingID 1385: ETW bibeko 30	Netwerk auto	Alle	Niet verwerkt: gemodelleerd als vrachtverbod: verder zelfde kenmerken als ETW bibeko 30
OT-Next Analytics opmerkingID 1384: GOW bibeko 50 tussen Prinses Beatrixlaan en Lange Kleiweg	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: voor alle jaren GOW bibeko 50
OT-Next Analytics opmerkingID 1383: GOW bibeko 50 (tussen A4 en aansluiting Laan van 't Haantje)	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: wegtype en snelheden aangepast conform opmerking voor 2023 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1382: 50 ipv 30 (tussen aansluiting Laan van 't Haantje en A4)	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: wegtype en snelheden aangepast conform opmerking voor 2023 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1381: 50 ipv 30	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: 50kpu ipv 30
OT-Next Analytics opmerkingID 1380: 50 ipv 30	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt: 50kpu ipv 30
OT-Next Analytics opmerkingID 1379: Locatie aansluiting klopt niet, aansluiting ligt meer naar rechts	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Aansluiting verplaatst naar rechts; conform huidige ligging
OT-Next Analytics opmerkingID 1377: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en snelheden aangepast conform opmerking
OT-Next Analytics opmerkingID 1376: Erf (15 km/h) ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en snelheden aangepast conform opmerking
OT-Next Analytics opmerkingID 1375: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en snelheden aangepast conform opmerking
OT-Next Analytics opmerkingID 1374: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype, wettelijke snelheid en modelsnelheid voor alle jaren aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1373: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en snelheden aangepast conform opmerking
OT-Next Analytics opmerkingID 1372: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 kpu gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1371: 30 km/h ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wettelijke snelheid naar 30 kpu gezet
OT-Next Analytics opmerkingID 1370: Erf (15 km/h) ipv 30	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en wettelijke snelheid gecorrigeerd naar Verblijfsgebied_15
OT-Next Analytics opmerkingID 1369: Erf (15 km/h) ipv 50	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Wegtype en snelheden aangepast voor alle modeljaren
OT-Next Analytics opmerkingID 1357: Geen aansluiting meer op Prinses Beatrixlaan	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Aansluiting Hazepad op Prinses Beatrixlaan aangepast vanaf jaar 2020 (nieuwe VRI ingevoerd voor kruising Laan van Sion/Hazepad)
OT-Next Analytics opmerkingID 1356: Hier zit een knip, geen doorgaand verkeer (motorvoertuigen) mogelijk	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: Knip ingebracht vanaf jaar 2020

Rotterdam			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
In de Reeweg, 2016 zit een scheve telling	Netwerk auto	2016	Verwerkt
Job Selected link OV fout in code	Jobs	Divers	Verwerkt
Reeweg Linksaf verwijderen uit model	Netwerk auto	Vanaf 2016	Verwerkt
Oranjestraat Ridderkerk is buiten veel drukker dan in model	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Hoofdweg op- en afrit	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
Waalhavenweg Heijplaat Rotterdam is geknipt, ergens tussen 2016 en 2018	Netwerk auto	Vanaf 2016	Verwerkt
Linksaf Kanaalweg nabij Kickersbloem, alleen 2030	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt
Merwe4haven gebied update	Netwerk auto	Vanaf 2016	Verwerkt
Schieveste fout 2016 -> 2040 (mail 4-10-2019)	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt
Spitsstrook Spijkenissebrug AS niet juist, tevens lengte niet juist	Netwerk auto	Vanaf 2016	Verwerkt
Controle of de Reinier de Graafweg is in 2019 nog niet is opengesteld voor doorgaand verkeer	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
A16 rotterdam x AVOLaan fout in aansluiting	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt
Project parameters overhevelen naar variant parameters	Jobs	Divers	Verwerkt
OV lijn EBS van Spijkenisse naar Maasvlakte toevoegen aan het model	Netwerk OV	Vanaf 2020	Verwerkt
Nog controleren: opmerkingen DCMR nav NSL2018/2019	Netwerk auto	Divers	Verwerkt
Dienstregeling EBS lijn Maasvlakte invoeren	Netwerk OV	vanaf 2020	Verwerkt; lijn 203 en 403 ingevoegd naar Transferium en Distripark
Verplaatsen groei Brainpark	SEG	2040	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1415: Aveling tussen Oude Wal en Oudelandsweg weg is in zomer 2019 verbreed van 1 naar 2 strooks. Alleen in richting ZUId -> Noord. Andere richting is 1-strooks gebleven.	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1358: deze is buiten 1-ri verkeer	Netwerk auto	Alle	Verwerkt: Dorpstraat 1-richting gemaakt voor alle jaren (oost>west niet meer mogelijk)

Schiedam			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Vivaldilaan Snelheid van 15 naar 30 km/uur, voor links 669641 en 669454, zie bijgaande telling van maart 2019: huidige waarden in model komen niet met telling overeen, a.u.b. aanpassen voor alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt; modelsnelheid naar 30kpu
Kethelplein A4 zuid > A20 oost Link 3661 van 1 naar 2 rijstroken: huidige situatie, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt; Capaciteit verdubbeld + Rijstroken
s Gravelandseweg Links 33368, 669460, 669512 naar 1 rijstrook, huidige situatie, alle rijstroken, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt; aangepast voor opgegeven links; eerste deel vanaf A20 blijft 2 stroken
Kp. Mozartlaan - Vivaldilaan - Bachplein Node 12333 aparte linksaffer vanaf Mozartlaan naar Bachplein, vanaf modeljaar 2023	Netwerk auto	Vanaf 2023	Verwerkt
Kp. Mozartlaan - Churchillweg -Zwaluwlaan Node 12337 rijstrookindeling conform huidige situatie, modeljaar 2016 en 2020	Netwerk auto	2016 en 2020	Verwerkt
Kp. Nieuwe Damlaan - Hargalaan Node 11690 rijstrookindeling conform huidige situatie, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kp. Nieuwe Damlaan - v. Haarenlaan Node 12308 rijstrookindeling conform huidige situatie, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt; nu gemodelleerd als turborotonde
Kp. De Brauwweg - v. Heekstraat Node 11697 rijstrookindeling conform huidige situatie, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kp. Matlingeweg - toe-afrit A13 Node 11725 vanaf Matlingeweg 1 linksaffer en 2 rechtdoor, betreft gemeente Rotterdam huidige situatie, modeljaar 2016, ombouw naar A13/A16 per ...?	Netwerk auto	Alle jaren	Verwerkt; rijstrookopstelling aangepast naar huidige situatie
Kp. Matlingeweg - Vareseweg Node 11718 voorrang ipv VRI, betreft gemeente Rotterdam, alle modeljaren? besproken met Rotterdam, daar te checken..	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kp. Matlingeweg - Sevilaweg Node 11716 voorrang ipv VRI, , betreft gemeente Rotterdam, alle modeljaren? besproken met Rotterdam, daar te checken..	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kp. Matlingeweg - Galateestraat Node 11698 VRI ipv voorrang, , betreft gemeente Rotterdam, vanaf model jaar ...? besproken met Rotterdam, daar te checken..	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Kp. 's Gravelandseweg - Polderdwarsweg Node 35818 voorrang, alle modeljaren	Netwerk auto	Alle	Verwerkt
Geen RET bussen (meer) op de route Rotterdamsedijk / Boerhaavelaan	Netwerk OV	Alle	Verwerkt; lijn 126 omgelegd via Broersvest ipv Rotterdamsedijk/Boerhaavelaan
Alle bussen (ook 126) rijden nu over de Broersvest (dus van Oranjestraat => Verboonstraat naar Broersvest en vice versa). Dit voor alle modeljaren doorvoeren	Netwerk OV	Alle	Verwerkt
zone 3458 Bachplein: staat nu op plus 150 woningen. Wordt tenminste plus 300 woningen, plus meer functies (zorgcentrum)	SEG	Vanaf 2030	Verwerkt

Vlaardingen			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Zone 5003: Hier komen 500 woningen en 200 arbeidsplaatsen. Dit zijn appartementen in het middensegment. De arbeidsplaatsen relateren voor de helft in de dienstensector, en de andere helft is industrieel van karakter.	SEG	Vanaf 2030	Verwerkt
Zone 5003: Dit gebied krijgt een ontsluiting op de Beethovensingel – Deltaweg. Hier ontstaat dan een viertaks rotonde.	Netwerk Auto	Vanaf 2030	Verwerkt; aantakking en rotonde aangepast
Zone 5010: Hier komen 300 woningen. Dit zijn maximaal 30 appartementen, en daarnaast voornamelijk duurdere eensgezinswoningen.	SEG	Vanaf 2030	Verwerkt
Zone 5085: Aan de westzijde van de George Stephensonweg komt mogelijk een bedrijventerrein (400m x 300m) te liggen. Gebruik hiervoor vergelijkbare waarden als voor het ten oosten gelegen bedrijventerrein Vergulde Hand.	SEG	Vanaf 2030	Verwerkt

Zoetermeer			
Opmerking	Type	Modeljaren	Status
Entreegebied Zoetermeer	Netwerk OV	alle	Verwerkt
Herkalibratie Entreegebied	Tellingen	alle	Verwerkt
Wijziging tram 4	Netwerk OV	Vanaf 2020	Reeds verwerkt
Wijziging bus 73	Netwerk OV	Vanaf 2020	Verwerkt
Wijziging bus 170	Netwerk OV	Vanaf 2020	Reeds verwerkt
Wijziging bus 173	Netwerk OV	Vanaf 2020	Reeds verwerkt
Wijziging bus 177	Netwerk OV	Vanaf 2020	Reeds verwerkt
Wijzigingen buslijn 382: omleggen via Moerkapelle en inkorten tot Zoetermeer/Lansingerland	Netwerk OV	vanaf 2020	Verwerkt
OT-Next Analytics opmerkingID 1352: Op zuidelijke deel Bredewater (vanaf Meerzichtlaan naar het zuiden toe) vanaf 2030 snelheid omlaag van 50 naar 30 per uur.	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Aangepast naar 30kpu vanaf modeljaar 2030 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1351: Snelheid zuidelijke deel Boerhaavelaan (vanaf Van Stolberglaan naar het zuiden) vanaf 2030 van 50 naar 30 per uur	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Aangepast naar 30kpu vanaf modeljaar 2030 en verder
OT-Next Analytics opmerkingID 1337: in de plot bij de e-mail van Goudappel betreft de lijnvoering ontbreekt station Lansingerland Zoetermeer. Na realisatie van dat station is de lijnvoering van RR lijn 4 en Rnet bus 170 veranderd. Lijn 4 is doorgetrokken naar dat station en bus 170 rijdt via dat station.	Netwerk OV	2020	Verwerkt: Verwerkt conform aangeleverde PDF
OT-Next Analytics opmerkingID 1330: Ronde modellering is niet consesistent doorgevoerd. Ene keer als rotonde andere keer als wegvak rond met voorrangregelingen. ! wijze is duidelijker	Netwerk auto	Alle	Niet verwerkt: Dit kunnen we voor een volgende (grotere) update consistent invoeren
OT-Next Analytics opmerkingID 1329: wijk is nu al open met 30 km/h wegen	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: louter wettelijke snelheden ontbraken: deze toegevoegd
OT-Next Analytics opmerkingID 1328: Deze weg verdwijnt en komt nieuwe interne 30 km.h ring voor nieuw woongebied. Nieuwe wijk hier heeft 260 woningen	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: SEG zijn opgenomen (ongewijzigd), niet verwerkt: nieuwe interne ring
OT-Next Analytics opmerkingID 1327: Aralmeer is met VRI aangesloten op Oostweg en ontsluit nieuwe woonwijk en Miss Etam DC	Netwerk auto	Vanaf 2020	Verwerkt: aansluiting aangepast
OT-Next Analytics opmerkingID 1326: Hier staat bij A12 overal 120km h. we kennen hier 3 snelheden nmlk 100, 120 en 130kmh. wat hier opnemen?	Netwerk auto	Vanaf 2020	Nemen we me niet mee
OT-Next Analytics opmerkingID 1325: verlaging van 70 naar 50 km/h per 2030	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 50 vanaf 2030
OT-Next Analytics opmerkingID 1324: Snelheidsverlaging vanaf 2030 van 70 naar 50 km/h	Netwerk auto	Vanaf 2030	Verwerkt: Snelheid verlaagd naar 50 vanaf 2030

Bijlage 3 Projectenlijst infrastructuur

Gebied	Gemeente	Projectnaam aanpassing fietsnetwerken	Toelichting / omschrijving	Linknr id	Wegbeheerder	2020	2023	2030/2040
Studiegebied	Den Haag	Fietsbrug over de Trekvaart		690839	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Studiegebied	Rijswijk	Fietsbrug over de A4		690840	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Pijnacker-Nootdorp	Fietsverbinding Hoogseweg		690843	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Lansingerland	Fietsverbinding Kleijhoogt	ergens in 2019	250593	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Lansingerland	Fietsverbinding Pieter Bregmanlaan	ergens in 2019	694016	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Den Haag	Viaductweg (blikken tunneltje)	aansluiting Viaductweg / Waldorpstraat is in 2023/2	694021	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Den Haag	Hildebrandplein		690844	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Studiegebied	Rotterdam	Fietspad noordzijde Brielselaan en Doklaan		694023	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Vlaardingen	Fietspad zuidzijde spoor Sluisplein		690838	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Spijkensisse	Brug over sluis		694028	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Schiedam	Fietspad Westfrankelandsedijk		280250	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Zoetermeer	Fietsinfrastructuur Driemanspolder	2020 gereed	696544	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Lansingerland	Fietsverbindingen Berkel en Rodenrijs		696420	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Den Haag	Fiets (en loop) brug Korte Laak thv Aagje Dekenlaan	Toegevoegd, zat nog niet in prognosejaren.		Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	MRDH	Metropolitane fietsroutes			Gemeente	Nee	Ja	Ja

Gebied	Gemeente	Projectnaam aanpassing openbaar vervoer-netwerken	Toelichting / omschrijving	Linknr id	Wegbeheerder	2020	2023	2030/2040
Studiegebied	Zoetermeer	Realisatie station Bleizo (Sprinter-station);			Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Zoetermeer	RandstadRail doortrekken naar station Bleizo;			Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Pijnacker-Nootdorp	Frequentieverhoging Randstadrail Pijnacker-Zuid	2021 gereed		Gemeente	Nee	Ja	Ja
Studiegebied	Rotterdam	Hoekse Lijn ombouw naar metro;			Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied		Spoordienstregeling conform PHS eindbeeld.			Gemeente	Nee	Ja	Ja
Studiegebied	Delft	Tramlijn 19	Eind 2020 gereed		Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Zoetermeer	Omlegging buslijnen nabij station Bleizo			Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Westland	Flankerende OV-maatregelen na ombouw Hoekse Lijn			Gemeente	Ja	Ja	Ja
Studiegebied	Rotterdam	strekken buslijn tussen Zuidplein en Centraal			Gemeente	Nee	Ja	Ja

Bijlage 4 Notitie Plan van Aanpak aanpassing SEG's 2023

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Plan van Aanpak SEG 2023

V-MRDH 2.6

Datum 13 januari 2020
Kenmerk 005556.20191121.N1.03
Auteur Frans de Vries

1 Inleiding

Wij zijn gevraagd de modelactualisatie van het V-MRDH 2.6 uit te voeren. Hierbij worden de jaren 2016, 2020, 2023, 2030 (hoog en laag) en 2040 opgesteld. Tijdens de actualisatie van het V-MRDH 2.4 zijn 2016, 2030 (hoog en laag) en 2040 herzien. De 2023-situatie is tijdens de actualisatie van het V-MRDH 2.2 voor het laatst geüpdatet. Gevolg hiervan is dat inconsequenties tussen de sociaal-economische gegevens (SEG's) zijn ontstaan. Het kan voorkomen dat gewijzigde ruimtelijke plannen ervoor zorgen dat het aantal woningen of arbeidsplaatsen in 2023 hoger uitkomt dan in 2030, terwijl dit logischerwijs niet te verwachten is. Een herziening van de 2023 SEG's is noodzakelijk aangezien de nieuw op te stellen 2020-situatie hier direct van afgeleid wordt.

Bij de uitvraag van de actualisatie is een spreadsheet meegestuurd met de vergelijking 2023 V-MRDH 2.2 ten opzichte van 2030Hoog V-MRDH2.4. Tijdens het startoverleg van 19 november 2019 is beslist dat 2023 niet hoger zou mogen zijn dan 2030Laag. Voor het opstellen van 2023 V-MRDH 2.6 maken we daarom een andere vergelijking.

Hierna volgt een uiteenzetting van het plan van aanpak om de sociaal-economische gegevens voor 2023 op te stellen.

2 Plan van aanpak

1. Actualiseren 2030Hoog, 2030Laag en 2040 met opmerkingen van stakeholders.
2. Terugrekenen SEG's 2040 conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1).
3. Bepalen 2023 met de realisatiepercentages 2040 – 2016 per planzone, met uitzondering van gemeenten Rotterdam en Den Haag (bron: 'Projectenlijst V-MRDH 2.4_oplever_concept_04072019.xlsx'). Het voordeel hiervan is dat de groei

van de ontwikkellocaties binnen het studiegebied voor 2023 wordt afgestemd op het V-MRDH 2.4. Het percentage kan voor modelzones met slechts een ontwikkeling worden overgenomen. Nadeel is dat het exacte groeipcentage niet kan worden bepaald indien er binnen een zone meerdere plannen zijn opgenomen. In deze gevallen wordt per modelzone een gemiddeld percentage van de ontwikkelingen bepaald.

a. In 279 planzones zitten meerdere ontwikkelingen opgenomen.

b. In 656 planzones zit een ontwikkeling opgenomen.

4. Corrigeren vulling zones gemeenten Rotterdam en Den Haag 2023 waarbij 2023 nooit hoger mag zijn dan 2030Laag.
5. Doorvoeren groeipercents 2040 – 2016 per planzone, afkomstig uit stap 3, over het verschil 2040 (ongecorrigeerd) – 2016.
6. Doorvoeren correctie dalende trend woningbezetting binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4, voor 2030Laag is -2,0% gehanteerd¹. Net als de beleidsparameters wordt deze correctiefactor door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor van -1,0. Deze correctie geldt niet voor de gemeente Den Haag.
7. Doorvoeren correctie beroepsbevolking binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1). De correctiefactor 2030L – 2016 = +0,8% wordt door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor +0,4%.
8. Doorvoeren correctie inwoners 0034 binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1). De correctiefactor 2030L – 2016 = -1,0% wordt door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor -0,5%.
9. Doorvoeren correctie inwoners 0011 binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1). De correctiefactor 2030L – 2016 = -0,3% wordt door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor -0,15%.
10. Doorvoeren correctie leerlingplaatsen 0011 binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1). De correctiefactor 2030L – 2016 = -2,6% wordt door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor -1,3%.
11. Doorvoeren correctie leerlingplaatsen 12eo binnen studiegebied conform methodiek V-MRDH 2.4 (zie bijlage 1). De correctiefactor 2030L – 2016 = -5,2% wordt door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030 aangepast (7/14 groei). Dit resulteert in een nieuwe correctiefactor -2,6%.
12. Aanpassen SEG's invloeds- en buitengebied door middel van een lineaire interpolatie tussen 2016 en 2030L V-MRDH 2.6 (7/14 groei):
 - a. Tijdens de actualisatie van het V-MRDH 2.4 heeft er afstemming met het NRM 2018 plaatsgevonden, door de interpolatie wordt ook 2023 afgestemd op NRM 2018.

¹ Conform technische rapportage V-MRDH 2.4 is de correctiefactor 2030L – 2016 = -0,2% vertaald naar -2,0%.

Bijlage 1 Methodiek V-MRDH 2.4

Voor de volledigheid is hierna de methodiek V-MRDH 2.4 toegevoegd. De factoren zijn wel aangepast naar bovenstaande inzichten.

2.1 Correctie aantallen inwoners

Om de dalende trend in de woningbezetting naar de toekomst toe in de SEG's te verwerken is een correctie op aantallen woningen uitgevoerd.

1. Berekening woningbezetting in V-MRDH 2016 per gemeente.
2. Berekening trend woningbezetting in NRM-2018 in MRDH-regio:
 - a. $2030L - 2016 = -2,0\%$.
3. 1 en 2 gecombineerd levert per gemeente voor 2030Laag, 2030Hoog en 2040 een gemiddelde woningbezetting. Deze berekende woningbezetting is leidend voor het betreffende scenario in het V-MRDH 2.4.
4. Het aantal inwoners wordt op gemeenteniveau gecorrigeerd om tot de berekende woningbezettingsgraad uit stap 3 te komen. Hiervoor is voor elke gemeente 1 factor bepaald en toegepast op alle zones binnen deze gemeente ter correctie van het aantal inwoners.

2.2 Correctie beroepsbevolking en arbeidsplaatsen

Omdat het aantal door de gemeenten opgegeven arbeidsplaatsen laag is, is er een correctie uitgevoerd op het aantal arbeidsplaatsen. In overleg met de werkgroep is hiervoor als uitgangspunt gehanteerd dat de absolute groei van de beroepsbevolking in de MRDH-regio gelijk is aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen in de MRDH-regio. De volgende stappen zijn gevolgd voor de correctie van de aantallen arbeidsplaatsen en de bepaling van de beroepsbevolking:

1. Berekening verhouding beroepsbevolking/inwoners in V-MRDH 2016 per gemeente.
2. Berekening trend beroepsbevolking/inwoners in NRM-2018 in MRDH-regio.
3. $2030L - 2016 = +0,8\%$.
4. Door 1 en 2 te combineren is de verhouding beroepsbevolking/inwoners per gemeente voor 2030Laag, 2030Hoog en 2040 bepaald. Deze verhouding is leidend voor het betreffende scenario in het V-MRDH 2.4.
5. De beroepsbevolking is op gemeenteniveau gecorrigeerd om tot de berekende verhouding uit stap 3 te komen.
6. De totale omvang van de beroepsbevolking is hiermee bekend en zo ook de ontwikkeling ten opzichte van 2016. Voor de gehele MRDH-regio is 1 factor bepaald om de arbeidsplaatsen (alle typen) te corrigeren zodat de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen gelijkopgaand is aan de ontwikkeling van de beroepsbevolking.

Bijlage 5 Kaart met locaties nieuwe tellingen en gekalibreerde tellingen herkalibratie

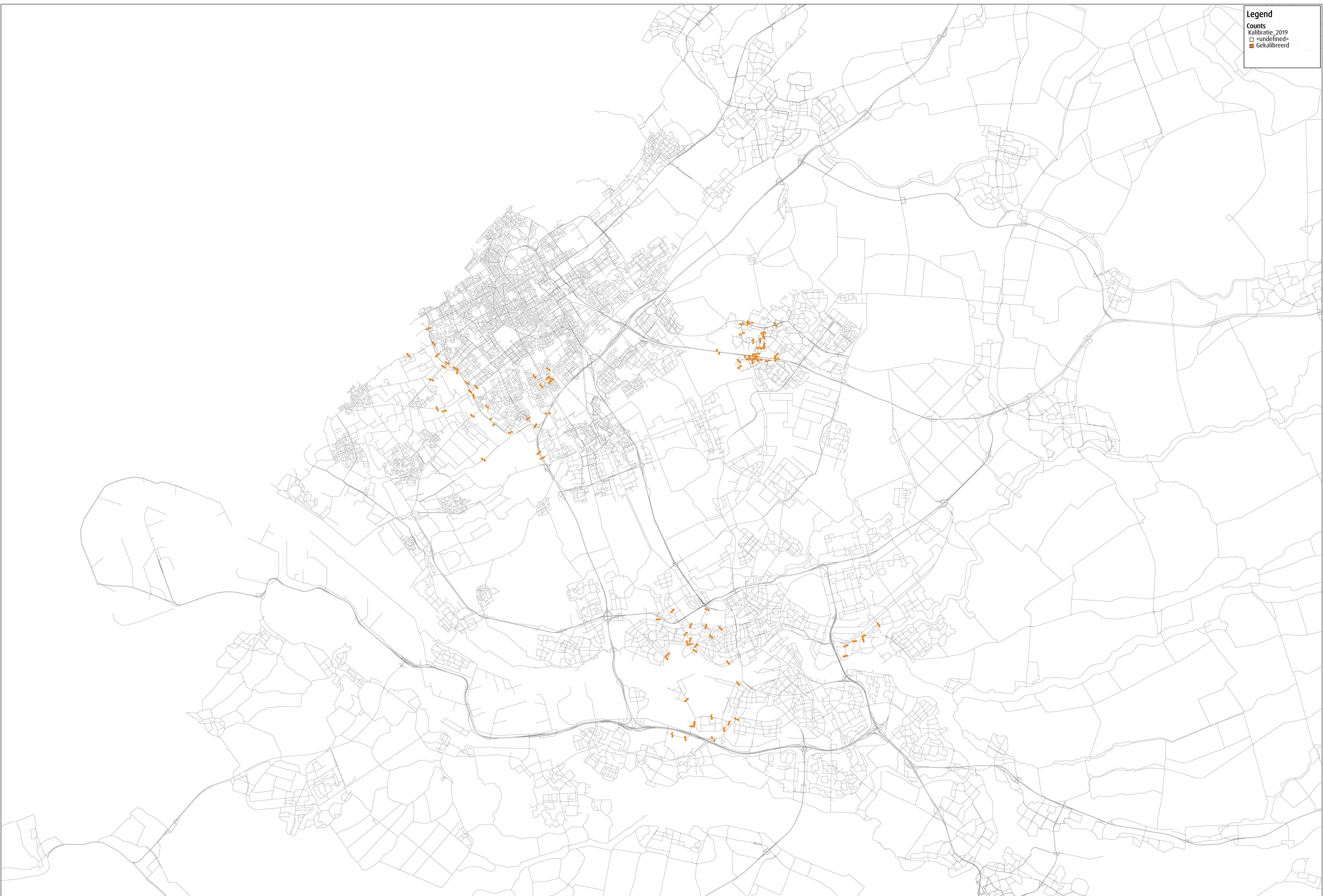
Legend

Counts

Kalibratie_2019

□ <undefined>

■ Gekalibreerd



Legend

Counts

KleineUpdate

<undefined>

Gewijzigd

