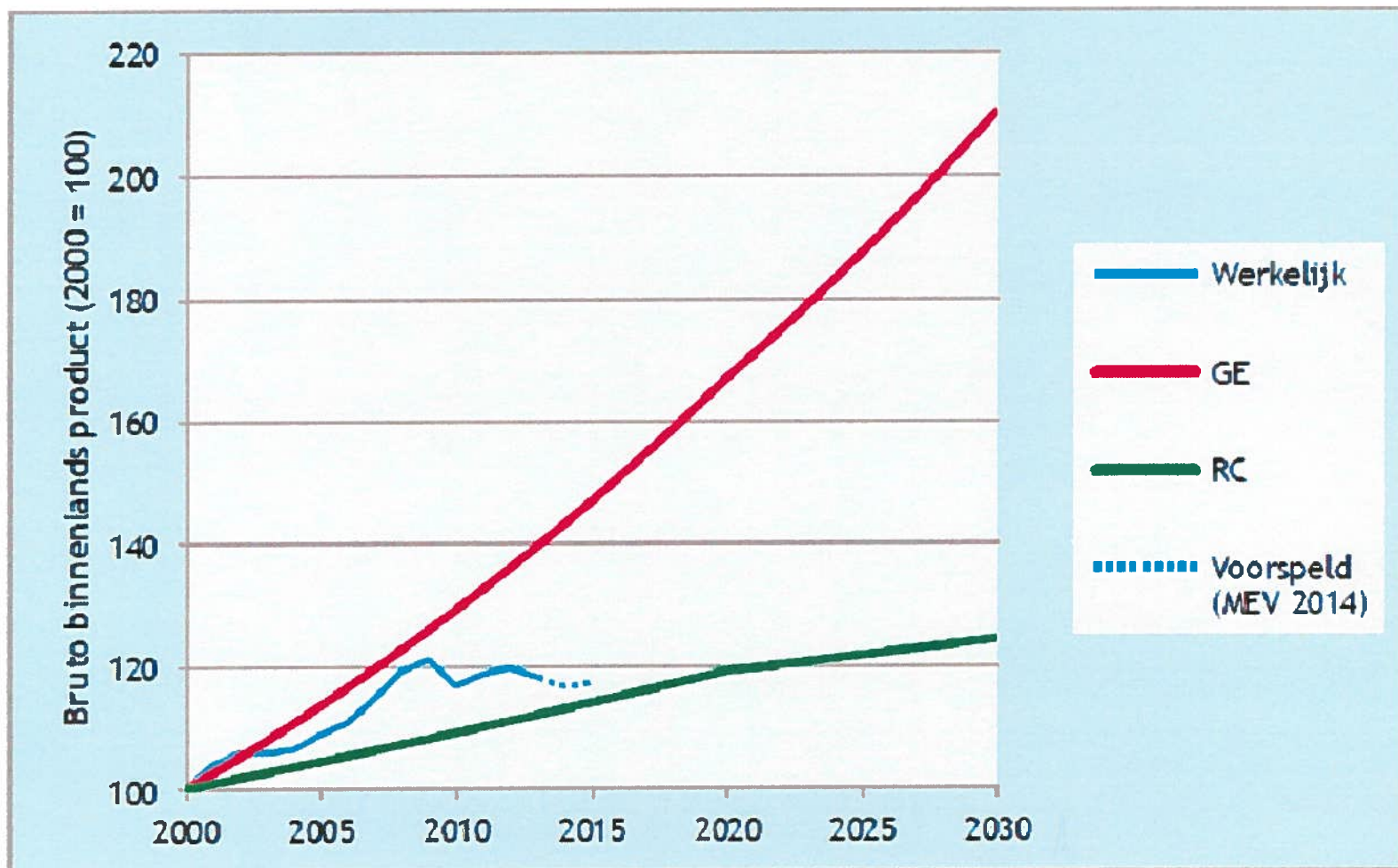


Scenario's: de oude scenario's van voor de crisis: GE en RC  
GE: uitbundige economische groei zoals in 2004 maximaal haalbaar geacht

Figuur 4 BBP van Nederland tussen 2000 en 2030



Bron: WLO, Macro Economische Verkenning 2014 (CPB).

# In 2015 eindelijk aangepaste WLO-scenario's: Hoog en Laag

Tabel 5.16 Kernindicatoren volgens WLO-scenario's Hoog en Laag en oude WLO-scenario's GE en RC voor 2030 (2010=100)

	GE 2030	Hoog 2030	Laag 2030	RC 2030
<b>Afgelegde reizigerskilometers</b>				
- <b>Autobestuurder</b>	157	132	113	118
- <b>Autopassagier</b>	99	111	110	105
- <b>Trein</b>	136	131	125	111
- <b>Bus/tram/metro</b>	115	112	105	92
- <b>Lopen/fietsen</b>	102	112	105	91
- <b>Totaal</b>	132	123	112	110
<b>Voertuigkilometers hoofdwegennet</b>	153	128	112	117
<b>Voertuigverliesuren hoofdwegennet</b>	234	111	72	81

# Nieuwe scenario's: veel minder mobiliteitsgroei 2030 tov 2010

## OUD

GE scenario: 57%

RC scenario: 18%

## NIEUW

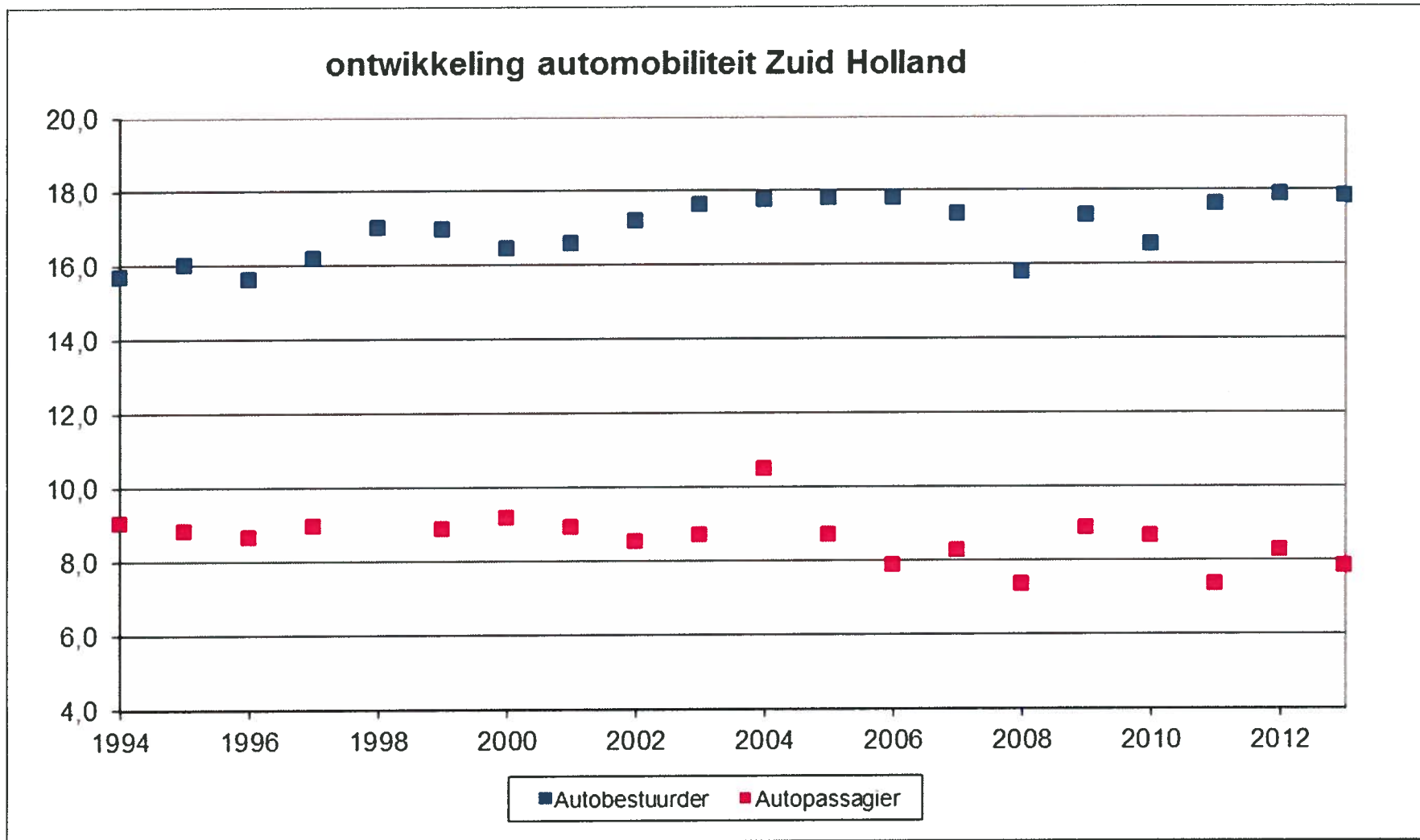
Hoog: 32%

Laag: 13%



het oude RC scenario is nu een realistische schatting tussen het nieuwe Hoog en Laag in  
GE scenario is dus 40% te hoog

# In Zuid-Holland groeit het verkeer al 13 jaar niet meer, sinds 2003



# Haskoning rekent augustus 2016 nog steeds met het GE scenario

Tabel 2. Verkeersintensiteiten 2-uurs avondspits 2030 GE opgave 2 (geïndexeerd met autonome situatie 2030 GE = 100, donker gearceerd is verschil groter dan 10%, licht gearceerd is verschil groter dan 5%. Arcering is gebaseerd op niet-afgeronde getallen).

Opgave 2: Slechten Ringvaart als barrière	Autonoom		Noord	Midden	Hillegoms alternatief
2.1 Bennebroek - Zwaanshoek	1,500	100	67	99	72
2.2 Hillegom - Beinsdorp	1,900	100	62	98	54
2.3 Lisse - Lisserbroek	1,900	100	95	95	96
2.4 N201	5,700	100	99	100	99
2.5 N207	4,100	100	75	111	90
2.6 A44	13,900	100	96	99	100
2.7 Nieuwe oeververbinding (verschilt per bouwsteen)	nvt	nvt	4,300	nvt	2,700
Totaal kwetsbaar	5,300	100	75	97	74
Totaal robuust	23,700	100	112	102	109

26% afname van een 40% te hoog scenario

# Dezelfde analyse, maar nu met realistisch scenario (17% groei ipv 57%) en nulalternatief

*Tabel 2. Verkeersintensiteiten 2-uurs avondspits 2030 GE opgave 2 (geïndexeerd met autonome situatie 2030 GE = 100, donker gearceerd is verschil groter dan 10%, licht gearceerd is verschil groter dan 5%. Arcering is gebaseerd op niet-afgeronde getallen).*

Opgave 2: Slechten Ringvaart als barrière	Autonoom		Noord	Midden	Hillegoms alternatief	Realistisch scenario en nulalternatief
2.1 Bennebroek - Zwaanshoek	1,500	100	67	99	72	60
2.2 Hillegom - Beinsdorp	1,900	100	62	98	54	60
2.3 Lisse - Lisserbroek	1,900	100	95	95	96	60
2.4 N201	5,700	100	99	100	99	60
2.5 N207	4,100	100	75	111	90	60
2.6 A44	13,900	100	96	99	100	60
2.7 <i>Nieuwe oeververbinding (verschilt per bouwsteen)</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>4,300</i>	<i>nvt</i>	<i>2,700</i>	0
<b>Totaal kwetsbaar</b>	<b>5,300</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>97</b>	<b>74</b>	<b>60</b>
<b>Totaal robuust</b>	<b>23,700</b>	<b>100</b>	<b>112</b>	<b>102</b>	<b>109</b>	<b>60</b>

# Probleemanalyse blz 29: Het verkeer gaat afnemen.

Tabel 9. Etmaalintensiteiten op wegen met kenmerken erftoegangsweg (bron VENOM)

Nr	Wegen	Etmaalintensiteiten VENOM			Index 2010 = 100	
		2010	2030GE	2030RC	2030GE	2030RC
1	Parklaan (Sassenheim)	5.300	6.400	4.300	121	81
2	Lisserbroekerweg (Lisserbroek)	7.000	8.600	6.400	123	91
3	Kanaalstraat (Lisse)	9.600	12.000	8.000	125	83
4	Venneperweg (Beinsdorp)	6.300	8.900	6.600	141	105
5	Meerlaan (Hillegom)	9.400	10.800	8.300	115	88
6	Wilhelminalaan (Hillegom)	4.200	4.900	3.500	117	83
7	Bennebroekerweg (Zwaanshoek)	8.700	11.100	8.100	128	93
8	Meerweg (Bennebroek)	7.300	8.800	6.700	121	92
9	Glipperdreef (Heemstede)	5.800	10.800	8.900	186	153
10	Zwarteweg (Bennebroek)	5.500	6.200	5.400	113	98
11	Vogelenzangseweg (Vogelenzang) <sup>21</sup>	8.600	10.200	11.700	123	119

# Conclusie

Het GE scenario is veel te hoog en achterhaald. Gebruik ervan in modellen is misleidend en leidt tot vernietiging van natuur en kapitaal.

De MER moet worden uitgevoerd (Haskoning weer!) met een realistisch scenario. Het nulalternatief zal dan blijken voldoende oplossend te zijn, zoals blijkt uit de PA (de modeluitkomsten voor het RC scenario).



# Welke doelstelling wordt aangelegd bij de MER?

Doelstelling in NRD:

De hoofddoelstelling van het project is de verbetering van de verkeersafwikkeling op de oost-westverbinding tussen de N206 en A4

Antwoord GS aan adviesgroep:

Samen vormen NRD en PA een compleet toetsingskader

Enkele alternatieven voldoen niet  
aan dat toetsingskader

Nulalternatief, NOG2.0 en Parel alternatief  
voldoen niet aan de doelstelling NRD

Maken zij dan wel kans? NRD is basis  
voor het onderzoek. NRD aanpassen?

MER-onderzoekers ruimer toetsingskader  
meegeven