

## **Kennisvragen DGR (VROM) met als uitgangspunt Startnotitie Randstad 2040**

Uitgangspunt is de Startnotitie Randstad 2040. Verder geldt: De last van mobiliteit voor de kwaliteit van de leefomgeving zal moeten afnemen. M.n. voor geluid het perspectief daarvoor nog erg ongunstig.

Eerste ingang is de toekomstige ontwikkeling van **ruimtegebruiksfuncties** in relatie tot specifieke bereikbaarheidskenmerken.

We denken aan:

1. Recreatie en toerisme, leisure incl. congressen:  
Zijn er scenario's voor specifieke (nieuwe) bereikbaarheidseisen (anders dan nu), zoals nabijheid en bereikbaarheid vliegvelden, OV-stations, aanwezigheid en kwaliteit cruiseterminals, bereikbaarheid van belangrijke andere bestemmingen in de omgeving (afhankelijk van lengte van verblijf)?
2. Glastuinbouw: Er zijn scenario's nodig die ook de kans op hoge groei verkennen (WLO veronderstelt weinig groei), b.v. door klimaatverandering, en transportgevolgen daarvan. Ook benutting restwarmte en CO2 van centrales is aan de orde. M.n. lokale leefbaarheid kan probleem zijn en nopen tot verplaatsen distributieknoten naar andere gebieden. Wanneer is ondergronds transport zinvol?
3. Seaports/airports: Zijn verschuivingen in ladingenstromen in/naar Europa te verwachten die lokale ruimtelijke en milieu-gevolgen hebben, b.v. minder aanvoer kolen of benzine, waardoor oppervlakten met hoge hinder vrijkomen? Is er voortgaande containerisatie en waar (tot in b.v. Ruhrgebied) slaat die neer? Is synergie tussen zee- en luchthavens, en tussen zee- resp. luchthavens onderling te vergroten? Welke scenario's zijn er t.a.v. omvang en situering achterlandverbindingen op lange termijn (richting, modaliteiten)? Zijn er verwachtingen t.a.v. toekomst hub-and-spoke systeem, en welke invloed hebben die op functioneren (noordelijk deel van) de Randstad (vgl. metropolitane strategie Noordvleugel)? Wat kan een samenhangend beleid voor de verschillende zeehavens (nationaal of internationaal) bijdragen aan de ruimtelijk-economische kansen van Nederland?
4. Wonen: Als 'groen wonen' mn. in dorpse milieus toeneemt, welke mobiliteitsvoorwaarden zitten daar aan vast, en andersom, welke omvang van groen wonen wordt door huidige infranet maximaal ondersteund? En dit zowel in het geval de woningen in de (huidige) Randstad terecht komen als wanneer zij daarbuiten (b.v. NW Brabant) terecht komen.
5. Werken (kantoren): Als ingezet wordt op nieuwe toplocaties, welke soorten (typen) zijn dan te onderscheiden en welke bereikbaarheidsvoorwaarden hebben die? Waar zijn die bereikbaarheidsvoorwaarden het meest efficiënt te bereiken? Hoe zijn toplocaties te beïnvloeden?

Tweede ingang is **relatie OV-andere infra-verstedelijking**:

1. Welke reële toekomstkansen heeft OV (in verschillende soorten) in grote regio's als Rotterdam en Amsterdam? Welke dichtheden en knooppunten worden daarbij verondersteld? Welke maatschappelijke kosten en baten treden daarbij op? Welke substitutie-effecten fiets/ov/auto zijn mogelijk, en wat is m.n. nodig om fiets maximaal gunstig te laten scoren?
2. Hoe succesvol is in andere landen de samenhangende ontwikkeling van verstedelijking en infra (b.v. Madrid), en is deze ervaring toepasbaar op de Nederlandse situatie in de

Randstad of onderdelen daarvan?

3. Wanneer is op het schaalniveau boven de stadsgewesten (vleugels of hele Randstad) een samenhangend verstedelijkingspatroon wordt ontworpen (wonen/werken/vrije tijd), welke vervoerssystemen zijn dan op dat schaalniveau gerechtvaardigd?
4. Is de groei van de Randstad als internationaal metropolitaan gebied gediend met verdere uitbreiding van het Europese HST-netwerk, en welke verbindingen (vanuit of buiten NL, incl. Londen) zijn dan prioritair? Hoe concurreert HST op de lange duur met vliegen?

Derde ingang is '**beleidstheorie**':

1. Bundeling van wonen en werken is een bewezen effectieve strategie voor optimalisering van verstedelijking en vervoer, maar er is geen uniform recept. Welke stadsgrootte/regiogrootte in nodig en, toegepast op de Randstad, realistisch? Welke dichtheden horen daar bij? Welk bereikbaarheidspakket hoort daar bij – en andersom?
2. Vergroting van de 'massa' van het stedelijk gebied vergroot agglomeratie-effecten en verbetert de specialisatie. Dat kan door verhoging van dichtheden en door verbetering van het vervoerssysteem. Onder welke condities (en op welke termijn in de toekomst) gaat dat op voor de polynucleaire structuur van de Randstad? Kan de aloude ring-structuur hiervoor dienen, of zijn de flanken (zie startnotitie) een geschikter model? Moet met knooppunten uiterst selectief worden omgegaan? Of is een nieuw type ruimtelijke opbouw noodzakelijk?
3. Wat is een goed schaal-systeem om pakketten verstedelijking+infra samen te stellen die optimale combinaties bieden van leefbaarheid en economie? (traditioneel: wijk- stad – stadsgewest- 'regio'/Randstad; anders: systeem van Taeke de Jong).
4. Ttbv. optimalisering van leefbaarheid en economie moet in beginsel eerst de openbaarvervoersinfrastructuur worden aangelegd en in werking gesteld voordat verstedelijking (woongebied, werkgebied, recreatiegebied) wordt gerealiseerd. Wat voor 'ontwerpregels' zijn daar voor te geven: aard vervoerssysteem, dichtheden, bestemmingen, fasering, financiering, beheer?
5. Met het steeds meer uitbreiden van de verstedelijking komen de snelwegen in Nederland, maar vooral in de Randstad, geleidelijk binnen het stedelijk weefsel te liggen. Wat zijn de mogelijkheden om deze twee werelden optimaal met elkaar te laten verzoenen?

7 november 2007