

Op tijd bewegen

Eindadvies Expertcommissie Netwerkanalyses
september 2006

Op tijd bewegen

Stationsplein 1
Postbus 907
3800 AX Amersfoort
Telefoon 033 4677777
www.twynstragudde.nl

Eindadvies Expertcommissie Netwerkanalyses

Expertcommissie Netwerkanalyses

Amersfoort, september 2006
434650/JGN/HMU

Voorwoord

Op tijd bewegen. Iedereen wil snel en op tijd op de plaats van bestemming kunnen aankomen. Ook de overheid heeft dit onderkend in de *Nota Mobiliteit* en vertaald in het doel dat 95% van de reizigers in 2020 op tijd op de plaats van bestemming aankomt. Het streven is de betrouwbaarheid van de reistijd te vergroten en de reisduur van deur tot deur te verminderen.

Netwerkanalyses vormen een andere manier van kijken om dit doel te bereiken. Doorgaan op de oude voet is immers steeds minder een alternatief. Lang was het overheidsbeleid erop gericht de mobiliteit, en vooral de automobilititeit, terug te dringen. Dat is niet echt gelukt. En het aanpakken van knelpunten gebaseerd op I/C-waarden of spits/freeflow-verhoudingen leidt tot een versnipperde aanpak en veelal tot nieuwe knelpunten. In de *Nota Mobiliteit* is de balans opgemaakt. De strekking van het overheidsbeleid is ingrijpend veranderd: via mobiliteit mag, naar mobiliteit moet. De vraag is nu hoe diezelfde overheid de groeiende mobiliteit zo goed mogelijk kan organiseren. Dit kan door meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren. Door goed samenspel tussen de betrokken partijen te arrangeren. En door nationale, regionale en lokale netwerken van weg, openbaar vervoer en water beter met elkaar te verbinden. Deze opgaven staan centraal bij het uitvoeren van de netwerkanalyses.

Gelet op het belang van bereikbaarheid voor het economisch en sociaal functioneren van de regio's, is het niet meer dan logisch dat Rijk en regio hebben afgesproken gezamenlijk netwerkanalyses uit te voeren in de 11 stedelijke regio's in Nederland¹⁾. Het overgrote deel van de mobiliteit doet zich immers voor op de korte en middellange afstand. De bereikbaarheidsproblemen zijn het grootst in deze stedelijke regio's; de bereikbaarheidsproblemen zijn als het ware geëxplodeerd, over de gemeentegrenzen heen. Zonder maatregelen slibt het wegennet daar verder dicht, treden er vertragingen op en weten automobilisten, openbaar vervoerreizigers en goederenvervoerdere niet waar zij aan toe zijn.

In de stedelijke regio's zijn daarom maatregelenpakketten nodig. Rijk en regio hebben afgesproken de netwerkanalyses te gebruiken om gezamenlijk keuzen te maken voor deze maatregelenpakketten.

¹⁾ De *Nota Mobiliteit* spreekt over in en rond de stedelijke netwerken en grote steden. Dit zijn: Brabantstad, Leeuwarden/Westergozone/ A7-zone, Noord-Overijssel, Noordvleugel, Regio Groningen-Assen, Regio Twente, Regio Utrecht, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Zuid-Limburg en Zuidvleugel.

Het Nationaal Mobiliteitsberaad heeft de Expertcommissie Netwerkanalyses ingesteld om te ondersteunen bij het uitvoeren van de (regionale) netwerk-analyses. De opdracht aan de Expertcommissie Netwerkanalyses luidde: “Het inhoudelijk adviseren van de regio’s bij het uitvoeren van de netwerkanalyses”.

Wij hebben, als Expertcommissie Netwerkanalyses, gedurende driekwart jaar het voorrecht gehad om bij de netwerkanalyses betrokken partijen te ontmoeten, te bevragen en te adviseren. In twee of soms drie adviessessies per regio zijn wij samen met deze partijen op zoek gegaan naar nieuwe antwoorden. Naar oplossingen die werken. Na afloop van iedere adviessessie hebben wij een uitgewerkt advies aan de regio aangeboden. En de meeste regio’s hebben gebruik gemaakt van ons aanbod om tussentijds of na de tweede adviessessie schriftelijk te reageren op bijvoorbeeld het concept-eindresultaat van de netwerkanalyse.

Wij hebben gezien hoe de betrokken partijen zich de netwerkgedachte eigen hebben gemaakt en in praktijk gebracht. Ook hebben wij gezien dat netwerk-analyses van alle betrokken partijen ook een andere manier van (samen)werken vraagt. En tegelijkertijd hebben wij ervaren hoe moeilijk het is bestaande routines in de omgang tussen partijen in de regio te doorbreken.

Op tijd bewegen. De netwerkanalyses zijn nu klaar, maar eigenlijk begint het nieuwe proces van samenwerken nu pas. Het komt nu aan op afspraken over verdere studie, besluitvorming en uitvoering van de gekozen maatregelen. Het gemakkelijkst is om daarbij terug te vallen op bestaande routines. Wij roepen op deze verleiding te weerstaan en de nieuwe manier van kijken en werken een stevig vervolg te geven. Een nieuwe manier van kijken en werken, die kansen biedt voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheids-opgaven.

Wij hebben met veel plezier een bijdrage geleverd aan het uitvoeren van de netwerkanalyses. In dit eindadvies doen wij verslag van onze bevindingen, zoals gevraagd door het Nationaal Mobiliteitsberaad. Dit eindadvies is niet bedoeld om de uitgevoerde netwerkanalyses systematisch te vergelijken, laat staan te beoordelen. Ook vormt dit eindadvies geen handleiding voor het uitvoeren van netwerkanalyses. Wel doen wij in dit eindadvies aanbevelingen en kijken wij ook vooruit. Daarbij komt het erop aan dat alle betrokken partijen ook in figuurlijke zin op tijd bewegen!

De Expertcommissie Netwerkanalyses,

Bert van Wee (voorzitter)
Jaap Groenendijk (secretaris)
Oedzge Atzema
Jan Bakker
Frank Bruinsma

Hans van der Cammen
Frank le Clercq
Erik Verroen
Wim Wessels

Samenvatting

Een nieuwe manier van kijken en werken

Netwerkenanalyses vragen van alle betrokken partijen een andere manier van kijken en werken. Pas dan is het mogelijk het doel – een betrouwbaarder reistijd en een kortere reisduur van deur tot deur – te bereiken. Op basis van onze ervaringen concluderen wij dat de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkenanalyses is gelegen in drie onderling verbonden essenties:

- een door alle betrokken partijen *gedeelde ruimtelijk-economische visie* als vertrekpunt
- een qua redenering en onderbouwing *consistente strategie* voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven, op basis waarvan projecten en maatregelen in studie, besluitvorming en uitvoering kunnen worden genomen
- de meest (kosten)effectieve oplossingen op netwerkniveau, redenerend vanuit het gezichtspunt van de gebruiker, die altijd *van deur tot deur* reist.

De netwerkgedachte in praktijk gebracht

In relatief korte tijd hebben de betrokken partijen zich de nieuwe manier van kijken en werken, de netwerkgedachte, eigen gemaakt en in praktijk gebracht. Dat is zonder meer opvallend en reden tot optimisme. Gematigd optimisme weliswaar, omdat het ons ook is opgevallen dat de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkenanalyses nog niet altijd en overal goed uit de verf komt. Wij hebben ervaren hoe moeilijk het is bestaande routines in de omgang tussen partijen in de regio te doorbreken.

Nieuwe antwoorden, oplossingen die echt werken

Wij doen op basis van onze ervaringen een aantal aanbevelingen om het uitvoeren van de netwerkenanalyses te verbeteren. Om, met andere woorden, zowel qua inhoud als qua proces een volgende stap vooruit te maken. Verkeer en vervoer staan daarbij niet op zichzelf; het gaat op regionaal niveau om de samenhang met economie en ruimte.

In de netwerkanalyses bestaat de neiging terug te vallen op de traditionele manier van kijken, waarin de meeste aandacht uitgaat naar autobereikbaarheid, het hoofdwegenet en congestie. De *Nota Mobiliteit* heeft daar een nieuwe manier van kijken tegenovergesteld. Deze nieuwe manier van kijken stelt het economisch en sociaal functioneren van de regio's centraal. De ruimtelijk-economische visie en de na te streven kwaliteit van de leefomgeving stellen eisen aan de bereikbaarheid van locaties. De keuze voor maatregelen wordt vanuit dit perspectief gemaakt.

- Aanbeveling 1 *Rijk en regio, ontwikkel het planningskader voor deze nieuwe manier van kijken verder in de regio's. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de operationalisatie van een ruimtelijk-economische visie in gedifferentieerde bereikbaarheidseisen. Duurzame bereikbaarheid, gericht op blijvende bevordering van leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteiten van een regio, dient daarbij een vanzelfsprekendheid te zijn.*
- Aanbeveling 2 *Rijk en regio, investeer in het verlengde van aanbeveling 1 in methoden en praktische handreikingen die het mogelijk maken om binnen regio's gedifferentieerde bereikbaarheidseisen uit te drukken in termen van een grotere betrouwbaarheid en een kortere reisduur van deur tot deur.*
- Aanbeveling 3 *Rijk en regio, neem de lacunes die in de netwerkanalyses zijn waar te nemen, als gevolg van de neiging om in de netwerkanalyses terug te vallen op de traditionele manier van kijken, weg. Dit kan door:*
- *als Rijk het initiatief te nemen voor een kritische beoordeling van het spoorwegnet op de mogelijkheden voor het organiseren van hoogfrequent regionaal openbaar vervoer*
 - *als Rijk en regio af te spreken hoe in de netwerkanalyses alsnog een toetsing wordt uitgevoerd op leefbaarheid (onder andere luchtkwaliteit en geluid) en veiligheid*
 - *als Rijk en regio af te spreken hoe de maatregelenpakketten alsnog getoetst kunnen worden op de gevoeligheid voor het hanteren van een kilometerprijs. De extra kilometerprijs – bovenop de landelijke kilometerprijs op het totale wegennet – dient daarbij te worden bepaald op basis van gedifferentieerde bereikbaarheidseisen, en niet op een I/C-waarde groter dan 0,8.*

Niet alles kan overal en tegelijkertijd; dat hoeft ook niet, want niet alles is even belangrijk en urgent. Wij hebben daarom steeds gepleit voor een nieuwe manier van kijken. Deze nieuwe manier van kijken stelt dat een gemeenschappelijke basis nodig is: een qua redenering en onderbouwing consistente strategie. Waar de ruimtelijk-economische visie helderheid geeft over wat men wil bereiken, geeft de strategie aan hoe men dat wil doen en wat de kritische factoren zijn. Op basis van een dergelijke strategie kunnen de projecten en maatregelen worden geprioriteerd die de regio als stedelijk netwerk belangrijk vindt om in studie, besluitvorming en uitvoering te nemen.

Aanbeveling 4 *Rijk en regio, maak afspraken om in alle regio's samen zo'n duidelijke, gemeenschappelijke strategie te ontwikkelen, waarlangs de maatregelenpakketten kunnen worden samengesteld. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de verantwoording van de keuze voor bepaalde maatregelen, die verder gaat dan alleen het aanpakken van knelpunten.*

In de traditionele manier van werken worden, enigszins gechargeerd weergegeven, de verkeersmodellen direct gestart. Dit zou namelijk de enige manier zijn om tot een goede analyse van problemen te kunnen komen. In de advies-sessies hebben wij daar een nieuwe manier van werken tegenovergesteld. Deze nieuwe manier van werken laat zich samenvatten als 'eerst denken, dan rekenen'.

Aanbeveling 5 *Ontwikkel de werkwijze voor deze nieuwe, multidisciplinaire manier van werken verder in de regio's. De regio moet hierin het voortouw te nemen, en het Rijk moet de ontwikkeling faciliteren.*

Als je het de Expertcommissie Netwerkanalyses vraagt...

De uitgevoerde netwerkanalyses rechtvaardigen dat Rijk en regio de nieuwe manier van kijken en werken een stevig vervolg geven. De netwerkgedachte is in praktijk gebracht, mensen zijn gemotiveerd. Netwerkanalyses bieden kansen voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. De belangrijke stap, die zowel qua inhoud als proces bij het uitvoeren van de netwerkanalyses is gemaakt, mag niet teniet worden gedaan. Anders staan niet alleen de automobilisten, openbaar vervoerreizigers en goederenvervoerders in de kou, maar ook de partners in de regio die zich de netwerkgedachte eigen hebben gemaakt. Om dit te voorkomen is, als je het de Expertcommissie Netwerkanalyses vraagt, op drie fronten een ingrijpend veranderingsproces nodig.

Rijk doe mee en accepteer verschillen, regio's wees zelfbewust

De eerste verandering is samen te vatten als 'Rijk doe mee en accepteer verschillen, regio's wees zelfbewust'. Wij vinden het belangrijk dat het Rijk zijn positie tegenover en binnen de regio opnieuw bepaalt. Net zo belangrijk vinden wij het dat regio's, dat wil zeggen de provincies, stadsregio's en gemeenten, een meer zelfbewuste positie gaan innemen.

Wens 1 *In het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses zou door Rijk en regio gezamenlijk een inschatting moeten worden gemaakt van hoever men in de regio is gekomen met het ontwikkelen van een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. Voor de toekomst werpt dit meer vruchten af dan de beoordeling, op basis van een gestandaardiseerde checklist, of nu al is voldaan aan de 'technische vereisten' voor een netwerkanalyse.*

Introduceer een samenwerkingsagenda

De tweede verandering is samen te vatten als ‘introduceer een samenwerkingsagenda’. Wij constateren dat er in toenemende mate projecten en maatregelen zijn waarvoor Rijk en regio gezamenlijk verantwoordelijk zijn. Maar een goed samenspel arrangeren tussen de betrokken partijen is moeilijk. Daarom introduceren wij de *samenwerkingsagenda*.

Wens 2 *In het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses zou deze samenwerkingsagenda centraal moeten staan. De samenwerkingsagenda tekent zich nog onvoldoende af in de resultaten van de netwerkanalyses. Het zou een belangrijke volgende stap vooruit betekenen als het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses resulteert in een samenwerkingsagenda per regio.*

Neem vernieuwing als maatstaf

De derde verandering is samen te vatten als ‘neem vernieuwing als maatstaf’. Wij vinden het belangrijk dat de eerder genoemde drie essenties van de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkanalyses de maatstaf worden in de aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. Dit kan alleen als deze nieuwe manier van kijken en werken wordt ondersteund door een proces van nieuwe kennisontwikkeling en kennisdeling. Wij vragen daarbij speciale aandacht voor het ontwikkelen van planningskaders om bereikbaarheidseisen vast te kunnen stellen, en voor nieuwe methoden voor het analyseren van deur tot deur reistijden en betrouwbaarheid, en voor het afwegen van pakketten van maatregelen.

Wens 3 *De regio zou, vanuit een zelfbewuste houding, vraaggericht sturing moeten geven aan het proces van nieuwe kennisontwikkeling en kennisdeling. Het Rijk zou dit proces moeten stimuleren en optimaal faciliteren door bijvoorbeeld strategische samenwerkingsverbanden te realiseren, het Nationaal Mobiliteitsberaad als aanjager te continueren en de bewustwording te versterken.*

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Een nieuwe manier van kijken en werken | 1 |
| 1.1 | Zo oud als de weg naar Rome? | 1 |
| 1.2 | Stedelijke netwerken | 2 |
| 1.3 | Vernieuwing in drie onderling verbonden essenties | 3 |
| 2 | De netwerkgedachte in praktijk gebracht | 5 |
| 2.1 | De basis | 5 |
| 2.2 | Het resultaat | 7 |
| 2.3 | Het proces | 10 |
| 3 | Nieuwe antwoorden, oplossingen die werken | 13 |
| 3.1 | Inhoud: een andere manier van kijken | 13 |
| 3.2 | Proces: een andere manier van werken | 16 |
| 4 | Als je het de Expertcommissie Netwerkanalyses vraagt... | 19 |
| 4.1 | Verandering 1: Rijk doe mee en accepteer verschillen, regio's wees zelfbewust | 19 |
| 4.2 | Verandering 2: introduceer een samenwerkingsagenda | 20 |
| 4.3 | Verandering 3: neem vernieuwing als maatstaf | 22 |
| | 1. Samenstelling, opdracht en werkwijze Expertcommissie Netwerkanalyses | |

1 Een nieuwe manier van kijken en werken

Meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer creëren. Goed samenspel tussen de betrokken partijen arrangeren. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, openbaar vervoer en water beter met elkaar verbinden. Dit zijn cruciale opgaven bij het uitvoeren van de netwerkanalyses in de 11 stedelijke regio's. Maar ga er maar eens aanstaan!

Uiteraard is er niet één pasklare aanpak om de netwerkanalyses uit te voeren; dat zou zelfs in tegenspraak met de netwerkgedachte zijn. De Expertcommissie Netwerkanalyses heeft de betrokken partijen geholpen bij het uitvoeren van de netwerkanalyses. In twee of soms drie adviessessies per regio zijn wij samen met deze partijen op zoek gegaan naar nieuwe antwoorden. Naar oplossingen die werken.

In dit hoofdstuk lichten wij de nieuwe manier van kijken en werken verder toe.

1.1 Zo oud als de weg naar Rome?

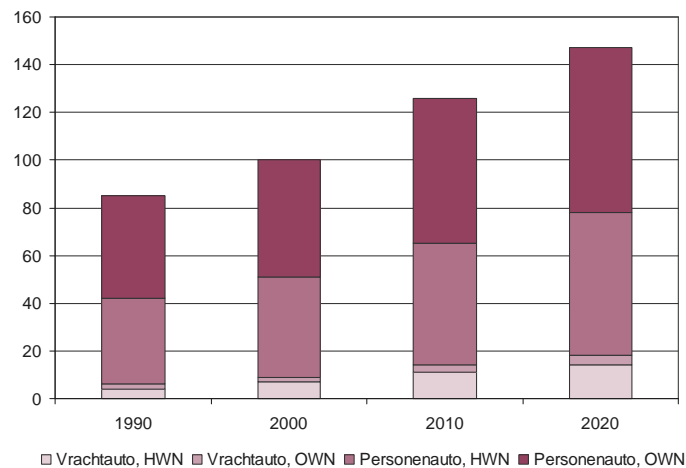
Netwerken zijn zo oud als de weg naar Rome. Immers ook toen al werden centrale steden via wegen verbonden met alle mogelijke delen van het rijk. Een belangrijk verschil is dat nu veel meer wegen naar Rome leiden. De reiziger kan kiezen uit verschillende vervoerswijzen en via verschillende routes naar Rome reizen. En dat geldt niet alleen voor Rome, maar ook voor alle stedelijke regio's in Nederland. Steeds meer mensen maken gebruik van de verschillende mogelijkheden. Maar meer mobiliteit leidt gemakkelijk tot minder bereikbaarheid. Dat wil de overheid niet, vandaar de dubbeldoelstelling: de groei van de mobiliteit geen beperkingen opleggen én de bereikbaarheid verbeteren. Het doel van de *Nota Mobiliteit* is dat 95% van de reizigers in 2020 op tijd op de plaats van bestemming aankomt. Het streven is de betrouwbaarheid van de reistijd te vergroten en de reisduur van deur tot deur te verminderen.

Netwerkanalyses 'nieuwe stijl' vormen een andere manier van kijken en werken om dit doel te bereiken. Het gaat dan vooral om de netwerkgedachte. Want hoewel een netwerk in letterlijke zin niet meer is dan een stelsel van onderling verbonden knooppunten, staat het in figuurlijke zin voor een manier van organiseren. Een manier van organiseren waarbij flexibiliteit cruciaal is om duurzame oplossingen te bereiken. Netwerken als werkwoord vereist samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Netwerkanalyses betekenen zo gezien een ingrijpende verandering. Het uitvoeren van netwerkanalyses gaat verder dan het per regio op een rij zetten van de verwachte knelpunten, het beoordelen van de effectiviteit van mogelijke oplossingsrichtingen en het prioriteren van projecten en maatregelen.

1.2 Stedelijke netwerken

De mobiliteit groeit. Het scenario 'European Coordination' van het Centraal Planbureau¹⁾ laat zien dat het personenvervoer tussen 2000 en 2020 met circa 20% toeneemt. Het goederenvervoer neemt in dezelfde periode toe met circa 60% (zie figuur 1).



Figuur 1. Ontwikkeling automobilititeit in voertuigkilometers (index 2000 = 100) [bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2004]

De groei van de mobiliteit is het grootst in de stedelijke regio's. Daar liggen de belangrijkste locaties van wonen, werken en voorzieningen. En op de randen van deze stedelijke regio's concentreren zich meer en meer de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Het sterk groeiende regionale en doorgaande verkeer verplaatst zich hier snel van de ene bestemming naar de andere; het nationale, regionale en lokale wegennet zijn hier immers met elkaar verbonden..., althans dat laatste zou zo moeten zijn. Echter het wegennet in de stedelijke regio's slibt dicht, er treden vertragingen op en automobilisten, openbaar vervoerreizigers en goederenvervoerders weten niet waar zij aan toe zijn. Met name de automobilisten in de stedelijke regio's (reizen tot 30 kilometer) hebben last van de bereikbaarheidsproblemen: 50 à 75% van de totale bereikbaarheidsproblemen uitgedrukt in verliestijden, 50 à 80% van het totaal uitgedrukt in verlieskosten [bron: Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2003; Twynstra Guddé, 2004]. (Zie box 1 voor een schets van de regionale bereikbaarheidsopgaven).

¹⁾ De *Nota Mobiliteit* en ook de netwerkanalyses hanteren dit scenario als referentie.

Box 1. Regionale bereikbaarheidsopgaven

- Hoe houden we de economische kerngebieden en de voorzieningen in de centra van de grote steden bereikbaar voor alle inwoners in de regio?
- Hoe zorgen we ervoor dat de zakenreiziger op tijd op zijn afspraak komt, en niet de ene dag een half uur te laat en de andere dag een half uur te vroeg? En hoe zorgen we ervoor dat werknemers 's ochtends gemakkelijk op hun werk komen en 's avonds weer thuis?
- Hoe voorkomen we dat het wegennet nog verder dichtslibt? Moeten we het aantal afslagen op het hoofdwegennet beperken, en voor reizen over kortere afstanden het onderliggend wegennet opwaarderen?
- Welke rol vervult het openbaar vervoer bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen? Hoe laten we bus, tram, metro en trein goed op elkaar aansluiten? En hoe zorgen we ervoor dat de automobilist wordt verleid (een deel van) de reis per openbaar vervoer of fiets te maken?
- Hoe stimuleren we het gebruik van de fiets voor de korte afstanden? En hoe kan de fiets zijn belangrijke rol in het voor- en natransport bij het reizen per openbaar vervoer behouden en versterken?
- Hoe zorgen we voor een gezonde en prettige leefomgeving bij een groeiende mobiliteit? En hoe kunnen we het aantal verkeersslachtoffers verder terugdringen?
- Hoe regelen wat goed is voor de regio als een duidelijk aansturende overheid ontbreekt, en hoe zorgen we voor uitvoering van de gekozen maatregelen?

In de stedelijke regio's zijn maatregelenpakketten nodig, die een optimale bijdrage leveren aan een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur. Dit is de inzet van de *Nota Mobiliteit*. Naast aanleg van nieuwe infrastructuur zijn ook de benutting van de bestaande infrastructuur en een betere organisatie van de mobiliteit belangrijk.

1.3 Vernieuwing in drie onderling verbonden essenties

Netwerkanalyses vragen van alle betrokken partijen een andere manier van kijken en werken. Op voorhand was het echter niet duidelijk hoe die nieuwe manier van kijken en werken er precies uitziet. Wel was duidelijk dat doorgaan op de oude voet steeds minder een alternatief is.

Op basis van onze ervaringen concluderen wij dat de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkanalyses is gelegen in drie onderling verbonden essenties:

Gedeelde ruimtelijk-economische visie

In de eerste plaats gaat het erom een door alle betrokken partijen gedeelde ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor de netwerkanalyse te hanteren. In deze visie moet duidelijk zijn aangegeven welke locaties van wonen, werken en voorzieningen het belangrijkste zijn en met welke kwaliteit ze bereikbaar moeten zijn.

Consistente strategie

In de tweede plaats gaat het erom een qua redenering en onderbouwing consistente strategie te ontwikkelen voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. Op basis van deze strategie kunnen de projecten en maatregelen die de regio als stedelijk netwerk belangrijk vindt, in studie, besluitvorming en uitvoering worden genomen.

Van deur tot deur

In de derde plaats gaat het erom de meest (kosten)effectieve oplossingen op netwerkniveau – nationale, regionale en lokale netwerken van weg, openbaar vervoer en water – te vinden, redenerend vanuit het gezichtspunt van de gebruiker, die altijd van deur tot deur reist. Niet de beheerder en de problemen op zijn netwerken of in zijn systemen staan centraal, maar de reiziger die op tijd op de plaats van bestemming moet kunnen aankomen.

Deze drie essenties vragen ook om een andere manier van samenwerken. Tussen Rijk en regio, tussen provincies, stadsregio's en gemeenten in de regio, en met vervoerders en het bedrijfsleven. De roep om samenwerking klinkt al lang en luid. Dat betekent nog niet dat er veel van terecht komt. Toch moet in de stedelijke netwerken wel worden samengewerkt, omdat op dat niveau een duidelijk aansturende overheid ontbreekt, het aantal partijen legio en de diversiteit groot is; de bereikbaarheidsproblemen zijn immers niet alleen een overheidsprobleem. Niet voor niets hebben stedelijke netwerken volgens de *Nota Ruimte* ook een organisatorische betekenis; zij vormen niet slechts een ruimtelijk concept.

Rijk en regio hebben afgesproken om de uitgevoerde netwerkanalyses (zie tabel 1) te gebruiken om gezamenlijk keuzen te maken voor maatregelenpakketten. Om zo de bereikbaarheidsproblemen in de 11 stedelijke regio's aan te pakken. Een gedeelde analyse van problemen en oplossingsrichtingen moet zorgen voor besluitvorming over en uitvoering van de gekozen maatregelen.

Tabel 1. Uitgevoerde netwerkanalyses

| Voortouw bij Rijk | Voortouw bij provincie of stadsregio |
|-------------------|--------------------------------------|
| - Noordvleugel | - Brabantstad |
| - Regio Utrecht | - Leeuwarden/Westergozone/A7-zone |
| - Zuidvleugel | - Noord-Overijssel |
| | - Regio Groningen-Assen |
| | - Regio Twente |
| | - Stadsregio Arnhem Nijmegen |
| | - Stedendriehoek |
| | - Zuid-Limburg |

2 De netwerkgedachte in praktijk gebracht

In relatief korte tijd hebben de betrokken partijen zich de nieuwe manier van kijken en werken, de netwerkgedachte, eigen gemaakt en in praktijk gebracht. Dat is reden tot optimisme. Gematigd optimisme weliswaar, omdat het de Expertcommissie Netwerkanalyses ook is opgevallen dat de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkanalyses nog niet altijd en overal goed uit de verf komt.

In dit hoofdstuk doen wij verslag van onze belangrijkste bevindingen.

2.1 De basis

2.1.1 *11 netwerkanalyses uitgevoerd: een belangrijke stap vooruit*

Rijk en regio hadden afgesproken netwerkanalyses uit te voeren in 11 stedelijke regio's én er zijn ook 11 netwerkanalyses afgerond. In onze ogen is dat zonder meer opvallend, gelet op al die initiatieven in de afgelopen decennia om de bereikbaarheidsproblemen op regionaal niveau aan te pakken die grotendeels zijn mislukt. Enkele voorbeelden hiervan zijn de introductie van de vervoerregio en het opstellen van regionale bereikbaarheidsprofielen.

Netwerkanalyses geven voorsnog reden tot optimisme. Wij hebben in alle regio's de bereidheid aangetroffen om de bereikbaarheidsproblemen in samenwerking tussen de verschillende partijen en de verschillende netwerken en systemen aan te pakken. Zowel qua inhoud als qua proces is er een belangrijke stap vooruit gemaakt.

Daarmee is de organisatie van de groeiende mobiliteit in de context geplaatst waar deze thuishoort: de stedelijke netwerken, waar Rijk, regio, vervoerders en bedrijfsleven samenwerken.

De ruimtelijk-economische verschillen en de verschillen in de reeds aanwezige infrastructuur tussen de regio's legitimeren dat in de regio's naar verschillende oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen is gezocht. Netwerken zijn veelvormig en dat geldt ook in dit geval. De maatregelenpakketten die het resultaat zijn van de netwerkanalyses moeten dan ook op hun eigen merites beoordeeld worden. Wel kan de verscheidenheid aan ideeën, in aanpak en in voorkeuren te zijner tijd nog eens worden geëvalueerd.

2.1.2 *Ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt: consequenties onder ogen durven zien*

In de eerste ronde adviessessies hebben wij in alle regio's de betekenis van de ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor de netwerkanalyse nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. De betrokken partijen is duidelijk gemaakt dat zij zich zelf een spiegel moeten voorhouden: voor welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen kiezen we in onze regio? Dus niet wat vinden anderen, zoals het Rijk in de nota *Pieken in de Delta*, maar wat wil de regio zelf. Johan Cruijff wist het al: "Je ken beter ten ondergaan met je eigen visie als met de visie van een ander".

In onze ogen hoort in een dergelijke visie naar voren te komen wat de ruimtelijk-economische speerpunten in de regio zijn. Het gaat dus verder dan het bestemmen van locaties voor wonen, werken en voorzieningen. Het gaat om de visie erachter. Waar zet de regio (haar middelen) op in en wat levert dit op in termen van in economisch en sociaal opzicht beter functioneren van de regio? Selectiviteit dus, durven kiezen. Als de ruimtelijk-economische visie duidelijk is, dient de vraag te worden beantwoord welke locaties (in de toekomst) met welke kwaliteit bereikbaar moeten zijn. Niet alles is even belangrijk; het gaat dus om gedifferentieerde bereikbaarheidseisen. Deze werkwijze volgt logischerwijs uit één van de opgaven bij het uitvoeren van de netwerkanalyses, namelijk meer samenhang creëren tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer. Deze werkwijze betekent ook dat verschillende disciplines in de regio moeten samenwerken. Niet alleen verkeerskundige expertise, maar multidisciplinaire expertise is nodig om de ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor de netwerkanalyse te kunnen hanteren.

Wij constateren dat bij de start van de netwerkanalyses de ruimtelijk-economische visie in de meeste regio's niet direct of slechts in (sectorale) brokstukken voorhanden was. Dit is tijdens het proces sterk verbeterd. Wij zijn dan ook verheugd dat de meeste regio's uiteindelijk een ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor hun netwerkanalyses hanteren.

Wel is het ons opgevallen dat niet alle regio's de consequenties van de beoogde verbondenheid onder ogen durven te zien. Soms blijft de ruimtelijk-economische visie te veel een afzonderlijk hoofdstuk en werkt onvoldoende door in de analyse, het gemeenschappelijk beoordelingskader en de maatregelenpakketten. De ruimtelijk-economische visie wordt met andere woorden niet gebruikt om gedifferentieerde bereikbaarheidseisen te stellen. Alles lijkt even belangrijk, terwijl dat niet zo is.

Goede voorbeelden die bewijzen dat de aanbevolen werkwijze werkt zijn er ook. Regio's die de stedelijke centra, de mainports en greenports, de hoogwaardige kenniscentra of andere locaties in de regio als ruimtelijk-economische speerpunten benoemen. En die – en daar zit de crux – daaraan gedifferentieerde bereikbaarheidseisen durven te stellen. Deze bereikbaarheidseisen werken door in de analyse van problemen, het gemeenschappelijk beoordelingskader en de keuze van maatregelen.

Ook is het ons opgevallen dat in de meeste regio's de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 als vaststaand beleid worden gezien. Het ligt blijkbaar te gevoelig om in de netwerkanalyses bepaalde geplande ruimtelijke ontwikkelingen opnieuw ter discussie te stellen. Enerzijds is dat begrijpelijk gelet op de vaak kort geleden moeizaam bereikte bestuurlijke compromissen. Anderzijds is daar soms wel aanleiding toe vanuit de opgave om bij het uitvoeren van de netwerkanalyses meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren.

2.2 Het resultaat

2.2.1 Van deur tot deur: reizen lijken alleen over het hoofdwegennet te gaan

In de adviessessies hebben wij in alle regio's de meerwaarde van het leidende principe 'snel en betrouwbaar van deur tot deur' onder de aandacht gebracht. De betrokken partijen is duidelijk gemaakt dat dit een goed, klantgericht principe is, zoals het Rijk in de *Nota Mobiliteit* heeft laten zien. Het stelt namelijk de reiziger centraal die op tijd op de plaats van bestemming moet kunnen aankomen, ongeacht de netwerken en systemen.

Het is ons opgevallen dat 'snel en betrouwbaar van deur tot deur' in de meeste regio's echter niet als leidend principe (of doel) in het gemeenschappelijk beoordelingskader is opgenomen. Als het al is opgenomen, is het één van de toetsingscriteria. De essentie van de vernieuwing wordt hierdoor gemist. Die wordt namelijk pas bereikt als zowel de analyse van problemen als de keuze van maatregelen is gebaseerd op het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur. De vraag wat de analyse van de bereikbaarheid van deur tot deur – dus redenerend vanuit het gezichtspunt van de gebruiker – aan nieuwe inzichten en oplossingsrichtingen heeft opgeleverd, laat zich in de meeste netwerkanalyses dan ook niet goed beantwoorden.

Ook is het ons opgevallen dat de analyse van de bereikbaarheid van deur tot deur zich in de meeste regio's richt op de bereikbaarheid per auto op het hoofdwegennet. Echter, in een netwerk reist een reiziger niet alleen per auto en zeker niet alleen over het hoofdwegennet. Een netwerkanalyse is dan ook altijd multimodaal en maatregelenpakketten kunnen het gehele spectrum omvatten.

Met name het regionale openbaar vervoer, maar ook het onderliggend wegennet en de fiets, krijgen in de analyses onvoldoende aandacht. Ook ideeën om de verschillende modaliteiten te verknopen en vervoersketens te faciliteren komen in de meeste netwerkanalyses onvoldoende uit de verf. Terwijl één van de opgaven bij het uitvoeren van de netwerkanalyses nu juist is om nationale, regionale en lokale netwerken van weg, openbaar vervoer en water beter met elkaar te verbinden.

De oorzaak hiervan is in de eerste plaats dat in de meeste regio's 'snel en betrouwbaar van deur tot deur' niet als leidend principe is gehanteerd. In de tweede plaats hebben wij ook de indruk dat in de meeste regio's te gemakkelijk wordt aanvaard dat wat betreft het openbaar vervoer de markt vanzelfsprekend wel zijn werk zal doen. Op de markt doen zich echter veel imperfecties voor. Zo ondervond een aantal regio's onvoldoende bewegingsvrijheid bij de Nederlandse Spoorwegen en ProRail om hoogfrequent openbaar vervoer met metro-kwaliteit te organiseren op bestaande spoorlijnen. Tegelijkertijd is er wel degelijk behoefte aan kwalitatief goed openbaar vervoer in de stedelijke regio's, naast de auto. De groeicijfers van het openbaar vervoer laten zien dat het gebruik van het openbaar vervoer groeit in en naar de grote steden, waar de bereikbaarheidsproblemen het grootst zijn. Prijsbeleid zal de vraag naar kwalitatief goed openbaar vervoer in de stedelijke regio's verder doen toenemen.

Wij begrijpen dat 'snel en betrouwbaar van deur tot deur' als leidend principe lastig te operationaliseren is. Welke deuren kies je, wat doe je als de gangbare verkeersmodellen reistijden op het onderliggend wegennet en met het openbaar vervoer – laat staan in de vervoersketens – niet of niet goed kunnen voorspellen, etc.? Gegeven deze vragen is het juist geboden om flexibiliteit te tonen, door creatief een redenering op te bouwen zonder direct terug te vallen op de gangbare verkeersmodellen. Wij zijn deze flexibiliteit en creativiteit in de regio's te weinig tegengekomen.

Een uitzondering hierop vormt een aantal regio's dat een werkwijze heeft gevolgd waarbij 'snel en betrouwbaar van deur tot deur' is toegepast voor een aantal typische relaties. Relaties die belangrijk zijn voor de inwoners van de regio voor wie de voorzieningen in de centra van de grote steden bereikbaar moeten zijn, voor de zakenreiziger die op tijd op zijn afspraak wil komen en voor de werknemers die 's ochtends gemakkelijk op hun werk willen komen en 's avonds weer thuis. Deze regio's hebben vanuit de belangrijkste woonlocaties geanalyseerd hoe de economisch belangrijke locaties kunnen worden bereikt, of hebben de verbindingen met een selectie van deur tot deur relaties steekproefsgewijs geanalyseerd. Wij vinden dit een goede oplossing. Niet alleen op pragmatische gronden; het is immers onmogelijk alle deur tot deur reizen te analyseren. Maar ook vanuit de opgave bij het uitvoeren van de netwerkanalyses om meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren.

2.2.2 *Duurzame bereikbaarheid: geen vanzelfsprekendheid*

Wij hadden verwacht dat duurzaamheid een vanzelfsprekend toetsingscriterium zou zijn in de netwerkanalyses. De groei van de mobiliteit mag immers niet ten koste gaan van de leefomgeving. Hoewel algemene trends in de regio misschien als een gegeven worden beschouwd, is het juist op het niveau van de regio mogelijk de positieve en negatieve effecten tegen elkaar af te wegen. (Regionale) netwerkanalyses vormen dan ook een goed planningskader voor duurzame bereikbaarheid.

Het is ons opgevallen dat de na te streven kwaliteit van leefomgeving en veiligheid in de meeste regio's niet expliciet tot uitdrukking komt in het gemeenschappelijk beoordelingskader. Het gemeenschappelijk beoordelingskader heeft vooral betrekking op de na te streven kwaliteit van bereikbaarheid. Duurzaamheid wordt meestal wel genoemd als randvoorwaarde, maar wordt niet geoperationaliseerd en vormt geen toetsingscriterium bij de keuze van maatregelen.

Dit wil niet per definitie zeggen dat duurzame bereikbaarheid nooit belangrijk wordt gevonden. In een aantal regio's blijkt met name de kwaliteit van de leefomgeving wel degelijk gewicht in de schaal te leggen bij de afweging van de oplossingsrichtingen. Bepaalde oplossingsrichtingen vallen af, omdat de (impliciet) na te streven kwaliteit van de leefomgeving in het gedrang komt. Een rondweg wordt bijvoorbeeld niet aangelegd, omdat het open houden van de groene ruimte belangrijker is. Het onderliggend wegennet kan niet worden opgewaardeerd gelet op de luchtkwaliteit en veiligheid in steden en dorpen.

2.2.3 *Anders betalen voor mobiliteit: de discussie is nog niet ten einde*

Bij de afspraken over het uitvoeren van netwerkanalyses is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat expliciet meegegeven dat de maatregelenpakketten qua gevoeligheid zullen worden getoetst op het hanteren van een kilometerprijs. De richtlijn daarbij is een kilometerprijs van 3,4 cent per kilometer op het totale wegennet en een extra kilometerprijs van 11 cent per kilometer op drukke plaatsen en tijden (in de spits, bij een I/C-waarde groter dan 0,8). Voor de effecten van prijsbeleid zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer kengetallen bepaald (zie tabel 2).

Tabel 2. Effecten van prijsbeleid [bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2006]

| | Effect op spitsintensiteit | Effect op etmaalintensiteit |
|------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zonder differentiatie | -7% | -8% |
| Met differentiatie (11 cent) | -14% | -10% |

Hoewel deze kengetallen anders doen vermoeden, is het ons opgevallen dat prijsbeleid veel discussie oproept en dat de effecten bovendien zeer verschillend worden ingeschat. Een aantal regio's ziet prijsbeleid als een zeer effectieve oplossingsrichting. Andere, met name de meer perifere regio's, wijzen vooral op de ongewenste neveneffecten van een (extra) kilometerprijs op het realiseren van de ruimtelijk-economische visie. Deze regio's worstelen met heel andere bereikbaarheidsproblemen dan de regio's waarvoor de extra kilometerprijs primair is bedoeld.

De gevoeligheidstoets van de maatregelenpakketten op het hanteren van een kilometerprijs wordt ernstig beïnvloed door het feit dat de regio's de effecten van prijsbeleid zeer verschillend inschatten. Een aantal regio's neemt de kengetallen voor de effecten van prijsbeleid zoals bepaald door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer simpelweg over. Andere regio's stellen de kengetallen voor de effecten van prijsbeleid ter discussie; bij een kosten-neutrale invoering nemen de vaste kosten af en zal het bezit van een tweede auto toenemen. Met als gevolg dat het aantal ritten op de kortere afstanden naar verwachting eerder zal toenemen, zo is hun redenering.

Ook is het ons opgevallen dat maar weinig regio's in een regionale visie op prijsbeleid aangeven wat ze zelf willen. Dit betreft zowel de rol die prijsbeleid zou kunnen spelen bij het realiseren van de ruimtelijk-economische visie, de concrete invulling van prijsbeleid en allerlei uitvoeringskwesaties, als de mogelijkheden om de opbrengsten te benutten voor het (versneld) uitvoeren van maatregelen.

2.3 Het proces

2.3.1 Strategie: scala aan oplossingsrichtingen, weinig concrete maatregelenpakketten

De betrokken partijen hebben de netwerkanalyses in relatief korte tijd uitgevoerd. Veel tijd is gaan zitten in de start en de analyse van problemen. Niet zelden gehinderd door zware modelruns met, en de nodige tekortkomingen in de gangbare verkeersmodellen. De tijd die overbleef voor het samenstellen van maatregelenpakketten, inclusief het beoordelen van de effectiviteit van mogelijke oplossingsrichtingen en het prioriteren van projecten en maatregelen, was daardoor zeer beperkt. De grootste afbreukrisico's bij het uitvoeren van de netwerkanalyses deden zich dan ook voor in de laatste fase en in de afronding van de netwerkanalyses.

Wij constateren dat de meeste regio's er toch in zijn geslaagd de 'zevensprong van Verdaas' (zie box 2) op enigerlei wijze toe te passen. Veelal om het oplossend vermogen van de mogelijke oplossingsrichtingen in te schatten. De vertaalslag in maatregelenpakketten is in de meeste regio's echter weinig concreet: inzicht in de effectiviteit – in termen van het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur – alsmede in de efficiency is onvoldoende, en er is geen indicatie van risico's en onzekerheden. Ook zijn de maatregelenpakketten niet gekoppeld aan een actieprogramma; niet duidelijk is wie wat zal doen. Met andere woorden: de agenda hoe de gekozen maatregelen daadwerkelijk in uitvoering zullen worden genomen tekent zich nog onvoldoende af. De vraag bij welke projecten en maatregelen Rijk en regio nu echt moet samenwerken omdat deze uitstijgen boven de eigen verantwoordelijkheid wordt niet gesteld of slechts in algemene termen geduid.

Box 2. De zevensprong van Verdaas

Netwerkanalyses zijn gebaseerd op:

1. Een ruimtelijke visie en programma.
2. Anders betalen voor mobiliteit.
3. De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.
4. Een optimalisatie van het openbaar vervoer.
5. De mogelijkheden van benutting.
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur.
7. Een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.

In onze ogen is er meer aan de hand dan tijdgebrek. In de meeste regio's ontbreekt het aan een duidelijke strategie voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven waarlangs de maatregelenpakketten kunnen worden samengesteld. In feite zou het (bijna) zo moeten zijn dat aan de hand van alleen de maatregelenpakketten de ruimtelijk-economische speerpunten in de regio zijn af te leiden, alsmede de ontwikkelde oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren.

Door het ontbreken van een strategie is de keuze voor bepaalde maatregelen soms moeilijk te verantwoorden c.q. is soms niet duidelijk of de betrokken partijen los zijn gekomen van wensenlijstjes. In de meeste regio's hebben de betrokken partijen zich onvoldoende houvast gegeven om de maatregelenpakketten en de onderlinge samenhang ervan goed te kunnen onderbouwen, anders dan vanuit het aanpakken van knelpunten. De vraag welke projecten en maatregelen als eerste in uitvoering worden genomen als niet alles kan c.q. als de middelen beperkt(er) zijn, laat zich in de meeste netwerkanalyses dan ook niet goed beantwoorden.

2.3.2 *Partijen: belang komt nog niet altijd tot uitdrukking in commitment*

Bij de afspraken over het uitvoeren van netwerkanalyses is afgesproken dat de netwerkanalyses in vier fasen¹⁾ worden uitgewerkt. Aan het eind van iedere fase zullen betrokken partijen zich committeren aan de uitkomsten.

Wij constateren dat de mate waarin aan deze afspraak gevolg is of kon worden gegeven verschillend is. Door de relatief korte tijd waarin de netwerkanalyses moesten worden uitgevoerd, was eigenlijk op voorhand al duidelijk dat er geen sprake kon zijn van instemming op het niveau van Provinciale Staten, regioraden en gemeenteraden. De gemeenteraadsverkiezingen in maart 2006 bemoeilijkten de instemming alleen maar.

In de meeste regio's is het resultaat van de netwerkanalyse vastgesteld door de stuurgroep, waarin Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat en/of ProRail) en regio (provincie, stadsregio en/of gemeenten) zijn vertegenwoordigd. Instemming op het niveau van Provinciale Staten, regioraden en gemeenteraden volgt na de afgesproken datum van 1 augustus 2006. Van commitment van vervoerders en het bedrijfsleven is ons weinig gebleken.

Ook hier is er in onze ogen meer aan de hand dan tijdgebrek. Wellicht wantrouwig geworden door al de initiatieven in de afgelopen decennia om de bereikbaarheidsproblemen op regionaal niveau aan te pakken en die grotendeels zijn mislukt, lijken de betrokken partijen in een aantal regio's bij de start de kat uit de boom te hebben gekeken: "Wordt het wel wat met die netwerkanalyses?"

In ieder geval is het ons opgevallen dat in de meeste regio's het proces in eerste instantie ondergeschikt is gemaakt aan de inhoud. Met andere woorden: te veel studeerkamer en te weinig bestuurlijk proces om de netwerkanalyses tot besluitvorming te brengen.

Ook is het ons opgevallen dat een aantal regio's zich wel erg afhankelijk heeft opgesteld van de modeloutput en moeite lijkt te hebben om de in de regio aanwezige kennis en opgedane inzichten te mobiliseren. Terwijl het voor de regio gaat om cruciale opgaven. Het gaat erom wat de regio wil bereiken – de ruimtelijk-economische visie – en hoe ze dat wil doen – de strategie. Dit maakt dat wij twijfelen aan de aanwezige kennis(deling) en het bestuurlijk lef in de regio's.

¹⁾ De vier fasen zijn: start (fase 1), analyse (fase 2), gemeenschappelijk beoordelingskader ontwikkelen (fase 3) en maatregelenpakketten (fase 4).

3 Nieuwe antwoorden, oplossingen die werken

De Expertcommissie Netwerkanalyses heeft gezien hoe de betrokken partijen de netwerkgedachte in praktijk hebben gebracht. En tegelijkertijd hebben wij ervaren hoe moeilijk het is bestaande routines in de omgang tussen partijen in de regio te doorbreken.

In dit hoofdstuk doen wij op basis van onze ervaringen een aantal aanbevelingen om de uitvoering van netwerkanalyses te verbeteren. Om, met andere woorden, zowel qua inhoud als qua proces een volgende stap vooruit te maken. Verkeer en vervoer staan daarbij niet op zichzelf; het gaat op regionaal niveau om de samenhang met economie en ruimte.

3.1 Inhoud: een andere manier van kijken

3.1.1 *Maak locaties goed bereikbaar; dat is meer dan congestie oplossen*

In de traditionele manier van kijken gaat de meeste aandacht uit naar autobereikbaarheid, daarbinnen vooral naar het hoofdwegennet, en vervolgens ook nog eens alleen naar congestie. Afhankelijk van het type weg en het aantal rijstroken wordt een bepaald niveau van verkeersafwikkeling (I/C-waarde of spits/freeflow-verhouding) nagestreefd. Als dat niveau niet meer wordt bereikt is er sprake van een knelpunt op een schakel van het (hoofd)wegennet en moeten er maatregelen worden genomen. Uitgangspunt is het kennelijke geloof dat met het stapsgewijs aanpakken van knelpunten de congestie wordt opgelost.

In de netwerkanalyses bestaat de neiging terug te vallen op deze traditionele manier van kijken. De *Nota Mobiliteit* heeft daar een nieuwe manier van kijken tegenovergesteld. Deze nieuwe manier van kijken stelt het economisch en sociaal functioneren van de regio's centraal. De ruimtelijk-economische visie en de na te streven kwaliteit van de leefomgeving stellen eisen aan de bereikbaarheid van locaties. De keuze van maatregelen wordt vanuit dit perspectief gemaakt. Uitgangspunten zijn dan ook:

- de bereikbaarheid van de economisch belangrijke locaties moet goed zijn
- inwoners en werknemers moeten vanuit hun woning zonder al te veel moeite hun (dagelijkse) activiteiten binnen het stedelijk netwerk kunnen bereiken, om dit stedelijk netwerk ook als zodanig te kunnen laten functioneren.

Dit vraagt om een ruimtelijk-economische visie waarin naar voren komt wat de ruimtelijk-economische speerpunten in de regio zijn: welke locaties moeten goed bereikbaar zijn, voor wie en waarom? Dit vraagt ook om het gericht verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur, waarbij vanuit het gezichtspunt van de gebruiker steeds gekozen wordt voor de meest geëigende (combinaties van) vervoersmodaliteiten en netwerken (zie box 3).

Aanbeveling 1

Rijk en regio, ontwikkel het planningskader voor deze nieuwe manier van kijken verder in de regio's. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de operationalisatie van een ruimtelijk-economische visie in gedifferentieerde bereikbaarheidseisen. Duurzame bereikbaarheid, gericht op blijvende bevordering van leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteiten van een regio, dient daarbij een vanzelfsprekendheid te zijn.

Box 3. Planningskader voor goed bereikbare locaties

- Welke locaties van wonen, werken en voorzieningen zijn belangrijk, voor wie en waarom?
- Welke gedifferentieerde bereikbaarheidseisen worden aan deze locaties gesteld?
- Welke verbindingen en vervoersmodaliteiten zijn nodig om aan deze bereikbaarheidseisen te voldoen?

Aanbeveling 2

Rijk en regio, investeer in het verlengde van aanbeveling 1 in methoden en praktische handreikingen die het mogelijk maken om binnen regio's gedifferentieerde bereikbaarheidseisen uit te drukken in termen van een grotere betrouwbaarheid en een kortere reisduur van deur tot deur.

Erkend moet namelijk worden dat het leidende principe 'snel en betrouwbaar van deur tot deur', met al zijn merites, door het Rijk zeer voortvarend in de regio's is neergelegd. De praktijk leert echter dat het met de huidige methoden lastig is de analyse van problemen te baseren op het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur, laat staan de keuze van maatregelen. Met name het verknopen van de verschillende vervoersmodaliteiten en netwerken, en het faciliteren van vervoersketens is daarbij een probleem.

Dit vraagt nieuwe, slimme quick-scan methoden en praktische handreikingen voor zowel het operationaliseren van beleidsdoelen (strategische deuren, relaties en doelgroepen) als het ontwikkelen van oplossingsrichtingen op basis van verkeerskundig onderzoek (analyse en afweging).

De neiging om in de netwerkanalyses terug te vallen op de traditionele manier van kijken, heeft ertoe geleid dat er – naast de constatering dat de vernieuwing in het uitvoeren van de netwerkanalyses niet altijd goed uit de verf is gekomen (zie de overige aanbevelingen) – in de netwerkanalyses enkele lacunes zijn waar te nemen. Samengevat zijn dit:

- het regionale openbaar vervoer krijgt onvoldoende aandacht, veelal omdat de exploitatie-eisen die het landelijk spoornetwerk stelt weinig ruimte laten voor regionale wensen
- duurzaamheid is niet geoperationaliseerd en vormt geen toetsingscriterium bij de keuze van maatregelen
- de gevoeligheidsstoets van de maatregelenpakketten op het hanteren van een kilometersprijs wordt ernstig beïnvloed door het feit dat regio's de effecten van prijsbeleid zeer verschillend inschatten.

Aanbeveling 3

Rijk en regio, neem de lacunes die in de netwerkanalyses zijn waar te nemen, als gevolg van de neiging om in de netwerkanalyses terug te vallen op de traditionele manier van kijken, weg. Dit kan door:

- *als Rijk het initiatief te nemen voor een kritische beoordeling van het spoorwagennet op de mogelijkheden voor het organiseren van hoogfrequent regionaal openbaar vervoer*
- *als Rijk en regio af te spreken hoe in de netwerkanalyses alsnog een toetsing wordt uitgevoerd op leefbaarheid (onder andere luchtkwaliteit en geluid) en veiligheid*
- *als Rijk en regio af te spreken hoe de maatregelenpakketten alsnog getoetst kunnen worden op de gevoeligheid voor het hanteren van een kilometerprijs. De extra kilometerprijs – bovenop de landelijke kilometerprijs op het totale wegennet – dient daarbij te worden bepaald op basis van gedifferentieerde bereikbaarheidseisen, en niet op een I/C-waarde groter dan 0,8.*

3.1.2 *Ontwikkel een strategie, omdat niet alles kan en even belangrijk is*

Een niet ongebruikelijke manier van kijken is dat in de regio's de verwachte knelpunten op een rij worden gezet en dat vervolgens, veelal lange, wensenlijstjes worden opgesteld op basis van de belangrijkste knelpunten die moeten worden aangepakt. Aan een ruimtelijk-economische visie wordt alleen in algemene zin gerefereerd als het past in de argumentatie van een gewenst project of een gewenste maatregel. Het maakt een samenhangende discussie tussen Rijk en regio over de aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven (bijna) onmogelijk en leidt tot versnipperde discussie over budgetten voor individuele projecten of maatregelen.

Niet alles kan echter overal en tegelijkertijd; dat hoeft ook niet, want niet alles is even belangrijk en urgent. Wij hebben daarom steeds gepleit voor een nieuwe manier van kijken. Deze nieuwe manier van kijken stelt dat een gemeenschappelijke basis nodig is: een qua redenering en onderbouwing consistente strategie. Deze strategie moet bij wijze van spreken op één A4'tje kunnen worden opgeschreven. Waar de ruimtelijk-economische visie helderheid geeft over wat men wil bereiken, geeft de strategie aan hoe men dat wil doen en wat de kritische factoren zijn (zie box 4). Op basis van een dergelijke strategie kunnen de projecten en maatregelen worden geprioriteerd die de regio als stedelijk netwerk belangrijk vindt om in studie, besluitvorming en uitvoering te nemen.

Aanbeveling 4

Rijk en regio, maak afspraken om in alle regio's samen zo'n duidelijke, gemeenschappelijke strategie te ontwikkelen, waarlangs de maatregelenpakketten kunnen worden samengesteld. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de verantwoording van de keuze voor bepaalde maatregelen, die verder gaat dan alleen het aanpakken van knelpunten.

Box 4. Strategie: het 'hoe' en de kritische factoren

De gemeenschappelijke strategie dient, voortbouwend op de ruimtelijk-economische visie, uitspraken te bevatten over onder andere:

- de locaties van wonen, werken en voorzieningen in de regio, die vanuit de ruimtelijk-economische visie het belangrijkste worden gevonden
- de functie van het hoofdwegenet, het onderliggend wegennet en het stedelijk wegennet, en de (on)mogelijkheden van benutting
- de rol die het openbaar vervoer speelt op de verschillende schaalniveaus bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen
- de wijze waarop de vervoersmodaliteiten en netwerken worden verknoot en de vervoersketen gefaciliteerd
- de visie op vraagbeïnvloeding via onder andere prijsbeleid en mobiliteitsmanagement
- de gekozen oplossingsprincipes en de wijze waarop afwegingen worden gemaakt.

3.2 **Proces: een andere manier van werken**

3.2.1 *Denk eerst, rekenen dan*

In de traditionele manier van werken worden de verkeersmodellen direct gestart. Dat zou namelijk de enige manier zijn om tot een goede analyse van problemen te kunnen komen. De modeloutput bestaat uit een kaart waarin met rood is aangegeven waar de I/C-waarde groter is dan 0,8. Dan blijkt ook dat met de gangbare verkeersmodellen de reistijden op het onderliggend wegennet en met het openbaar vervoer – laat staan in de vervoersketens – niet of niet goed kunnen worden voorspeld.

Natuurlijk is deze traditionele manier van werken enigszins gechargeerd weergegeven. Toch zijn wij deze manier van werken in de eerste ronde advies-sessies meerdere keren tegengekomen. In de advies-sessies is daar een nieuwe manier van werken tegenovergesteld. Deze nieuwe manier van werken laat zich samenvatten als 'eerst denken, dan rekenen'. Wij hebben de regio's uitgedaagd om, ondanks de relatief korte tijd waarin de netwerkanalyses moesten worden uitgevoerd, er een leerproces omheen te organiseren:

- organiseer de samenwerking tussen verschillende disciplines in de regio; niet alleen verkeerskundige expertise, maar multidisciplinaire expertise
- benut de in de regio aanwezige kennis en opgedane inzichten, maak gebruik van quick-scan methoden gebaseerd op kengetallen
- zet verkeersmodellen vraaggestuurd in, dat wil zeggen:
 - . formuleer eerst de op te lossen vraagstukken
 - . beantwoord vervolgens de vraag welke kennis hiervoor nodig is
 - . bedenk dan hoe deze kennis situatie- en resultaatgericht kan worden georganiseerd en welke 'rekenpartijen' hierbij kunnen helpen
- richt het werkproces zo in dat er ruimte is om kwesties te doordenken in bijvoorbeeld expert judgements en houdt de mogelijkheid open om terug te komen op geformuleerde ambities en gestelde doelen.

Aanbeveling 5 *Ontwikkel de werkwijze voor deze nieuwe, multidisciplinaire manier van werken verder in de regio's. De regio moet hierin het voortouw te nemen, en het Rijk moet de ontwikkeling faciliteren.*

Overigens is het zo bezien niet logisch dat het voortouw van de netwerk-analyses in de Randstad bij het Rijk lag.

3.2.2 *Integrale netwerkbenadering, dus ook netwerksturing*

Een niet ongebruikelijke manier van werken is dat alleen de overheid het bereikbaarheidsprobleem aanpakt. Daarbij is het Rijk eraan gewend via 'financiële koorden' de touwtjes in de regio in handen te hebben¹⁾. Het Rijk heeft het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) met een vaststaand spelregelkader, de regio's hebben sinds 2005 de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) waarvan tot 80% wordt uitgegeven aan de exploitatie van openbaar vervoer. Geld dat bijvoorbeeld is bestemd voor het hoofdwegennet kan in principe niet worden besteed aan het onderliggend wegennet. Hoewel de uitwerking grotendeels decentraal en gebiedsgericht plaatsvindt, staat niet samenwerking centraal, maar de vraag hoe het Rijk de regio kan voeren. Claim- en controlgedrag is het gevolg.

¹⁾ Dit heeft er (ten onrechte) nogal eens toe geleid dat de regio de financiering van haar wensen probeerde af te wentelen op 'Den Haag' en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich gedwongen voelde de regio 'kort' te houden of, omgekeerd voor Sinterklaas te spelen.

Bij netwerkanalyses hoort, volgens ons ook een nieuwe manier van werken; een vorm van netwerksturing. De opkomst van de netwerksamenleving met toenemende interdependentie tussen overheden onderling en tussen de overheid, de markt en de samenleving vraagt om nieuwe vormen van sturing. Een belangrijk kenmerk van deze nieuwe vormen van sturing is het minder hiërarchisch en ‘overheidscentrisch’ denken.

Netwerkanalyses zijn een gezamenlijk product van Rijk en regio. In de nieuwe manier van werken is het dan ook niet zo dat het Rijk de netwerkanalyses beoordeelt. Rijk en regio zijn gelijkwaardig en wederzijds van elkaar afhankelijk. Vanuit die gemeenschappelijkheid kan het nieuwe proces van samenwerking beginnen. Een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven is meer dan instemmen met een maatregelenpakket, of een maatregelenpakket accorderen. Daarbij is nog een proces van kennisdeling over en weer nodig voordat men mee durft en kan kijken bij de aansturing van ‘andermans’ deel van de netwerken en systemen.

Netwerkanalyses zijn ook een gezamenlijk product van overheid en markt. In de nieuwe manier van werken is dan ook een actievere betrokkenheid van vervoerders en bedrijfsleven gewenst; actiever dan tot nu toe in de netwerkanalyses het geval is geweest.

Deze nieuwe vorm van sturing dient in de (bestuurlijke) uitvoeringspraktijk uitgewerkt te worden. Op drie fronten is hierbij een ingrijpend veranderingsproces nodig. In het volgende hoofdstuk gaan wij nader op dit veranderingsproces in.

4 Als je het de Expertcommissie Netwerkanalyses vraagt...

Netwerkanalyses vormen een andere manier van kijken en werken die kansen biedt voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. De uitgevoerde netwerkanalyses in de 11 stedelijke regio's geven reden tot gematigd optimisme. De netwerkgedachte is in praktijk gebracht, mensen zijn gemotiveerd. Dit rechtvaardigt dat Rijk en regio deze nieuwe manier van kijken en werken een stevig vervolg geven.

Het gemakkelijkst is om daarbij terug te vallen op bestaande routines, ook in het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses dat plaatsvindt. Dit zou de belangrijke stap die zowel qua inhoud als proces bij het uitvoeren van de netwerkanalyses is gemaakt, echter in één keer teniet doen. De Expertcommissie Netwerkanalyses roept dan ook op deze verleiding te weerstaan. Anders staan niet alleen de automobilisten, openbaar vervoerreizigers en goederenvervoerders in de kou, maar ook de partners in de regio die zich de netwerkgedachte eigen hebben gemaakt. Op dit te voorkomen is, als je het de Expertcommissie Netwerkanalyses vraagt, op drie fronten een ingrijpend veranderingsproces nodig:

- Rijk doe mee en accepteer verschillen, regio's wees zelfbewust
- introduceer een samenwerkingsagenda
- neem vernieuwing als maatstaf.

In dit hoofdstuk werken wij dit veranderingsproces op drie fronten uit.

4.1 Verandering 1: Rijk doe mee en accepteer verschillen, regio's wees zelfbewust

De nieuwe sturingsfilosofie van de *Nota Mobiliteit* 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is goed in die zin dat de decentrale overheden belangrijke partijen zijn om de regionale bereikbaarheidsopgaven vast te stellen en aan te pakken. Tegelijkertijd laat de nieuwe sturingsfilosofie onvoldoende tot uiting komen dat er bij de uitvoering van beleid sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij het Rijk één van de partners is.

Wij vinden het belangrijk dat het Rijk zijn positie tegenover en binnen de regio opnieuw bepaalt. In de eerste plaats betekent dit meedoen; netwerkanalyses moeten echt een gezamenlijk product zijn en kunnen het Rijk helpen de doelen van de *Nota Mobiliteit* te bereiken. Zie dat en speel hierop in. Doorbreek bestaande routines van claim- en controlgedrag.

In de tweede plaats betekent decentralisatie dat de verschillen tussen de regio's pregnanter naar voren zullen komen. Accepteer dat in redelijkheid, gegeven de ruimtelijk-economische verschillen en de verschillen in de reeds aanwezige infrastructuur tussen de regio's. De maatregelenpakketten die het resultaat zijn van de netwerkanalyses moeten op hun eigen merites beoordeeld worden. Een gestandaardiseerde checklist die uitgaat van overal toepasbare toetsingscriteria om de netwerkanalyses te beoordelen en onderling te vergelijken is in onze ogen niet bruikbaar. Het heeft immers geen zin om appels met peren te vergelijken.

Wij vinden het net zo belangrijk dat regio's, dat wil zeggen de provincies, stadsregio's en gemeenten, een meer zelfbewuste positie gaan innemen. In de eerste plaats betekent dit het hebben van een duidelijke ruimtelijk-economische visie en het doen uitspraken over de na te streven kwaliteit van de leef-omgeving. Vanuit het zo gewenste economische en sociaal functioneren van de regio worden eisen gesteld aan verkeer en vervoer.

In de tweede plaats laat deze verandering zich samenvatten als 'verantwoordelijkheid hebben, betekent ook verantwoordelijkheid nemen'. De financiering van regionale wensen kan niet meer 'automatisch' worden afgewenteld op 'Den Haag'.

Wens 1 *In het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses zou door Rijk en regio gezamenlijk een inschatting moeten worden gemaakt van hoever men in de regio is gekomen met het ontwikkelen van een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. Voor de toekomst werpt dit meer vruchten af dan de beoordeling, op basis van een gestandaardiseerde checklist, of nu al is voldaan aan de 'technische vereisten' voor een netwerkanalyse.*

Om uitdrukking te geven aan de verandering 1 zou om te beginnen het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses in de regio (en niet in Den Haag) moeten worden gehouden.

4.2 Verandering 2: introduceer een samenwerkingsagenda



De Wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betekent niet dat Rijk en regio ieder hun eigen weg kunnen gaan. Integendeel, de inzet van middelen om de regionale bereikbaarheidsopgaven samenhangend aan te pakken dient juist expliciet afgestemd te worden.

Een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven houdt niet in dat samenwerken altijd nodig is. Er zijn projecten waarvoor het Rijk verantwoordelijk is (gefinancierd uit het MIT) en er zijn projecten waarvoor de regio's verantwoordelijk zijn (gefinancierd uit de BDU en andere eigen middelen).

Tegelijkertijd signaleren wij dat er in toenemende mate projecten en maatregelen zijn waarvoor Rijk en regio gezamenlijk verantwoordelijk zijn. Het soepel functioneren van de verschillende netwerken op de randen van de stedelijke gebieden is van levensbelang voor Rijk en regio. Het investeren in het onderliggend wegennet kan ook de problematiek op het snelwegennet verminderen; dergelijke investeringen in het onderliggend wegennet kunnen de middelen van de BDU echter wel eens ver te boven gaan. Het organiseren van hoogfrequent openbaar vervoer met metro-kwaliteit op bestaande spoorlijnen kan een effectieve oplossing zijn, maar vraagt wel om voldoende bewegingsvrijheid bij de Nederlandse Spoorwegen en ProRail.

Ook bepaalde kritische factoren die onderdeel van de strategie vormen kunnen een gezamenlijke verantwoordelijkheid zijn, zoals bovenregionale kwaliteitseisen aan en capaciteitsmanagement op het hoofdwegennet en spoornet, concessieeraad openbaar vervoer, duurzaamheid als toetsingscriterium, etc.

Een goed samenspel arrangeren tussen de betrokken partijen is moeilijk. Dat er nog niet lang niet genoeg van terecht komt betekent dat vaker de bestaande routines doorbroken moeten worden. Daarom introduceren wij de *samenwerkingsagenda* (zie figuur 2). Op deze samenwerkingsagenda staan die projecten en maatregelen waar Rijk en regio gezamenlijk verantwoordelijk voor zijn wat betreft het in studie, besluitvorming of uitvoering nemen. Bij het introduceren van de samenwerkingsagenda behoren ook afspraken over de financiering van de projecten en maatregelen waar Rijk en regio gezamenlijk verantwoordelijk voor zijn, bijvoorbeeld via regionale fondsvorming. Inkomsten en uitgaven lopen dan via regionale mobiliteitsfondsen. In regio's waar veel wordt opgebracht via prijsbeleid kan zo ook veel worden geïnvesteerd.

| | Rijk (MIT) | <i>Rijk en regio samen</i> | Regio (BDU) |
|---------------|-------------------------|--|-------------------------|
| Korte termijn | |  | |
| Lange termijn | |  | |

Figuur 2. Samenwerkingsagenda

Wens 2

In het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses zou deze samenwerkingsagenda centraal moeten staan. De samenwerkingsagenda tekent zich nog onvoldoende af in de resultaten van de netwerkanalyses. Het zou een belangrijke volgende stap vooruit betekenen als het bestuurlijke overleg over de netwerkanalyses resulteert in een samenwerkingsagenda per regio.

Verandering 2 per regio kan bovendien de opmaat betekenen voor de opzet van het 'MIT-nieuwe stijl' dat de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer heeft beloofd. Het 'MIT-nieuwe stijl' zou zo een echte lange-termijn-investeringsstrategie zijn, die in regelmatig overleg tussen Rijk, regio, vervoerders en bedrijfsleven wordt besproken, geüpdatet en vernieuwd.

4.3 Verandering 3: neem vernieuwing als maatstaf

De vernieuwing in de netwerkanalyses is, zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, gelegen in drie onderling verbonden essenties:

- een door alle betrokken partijen *gedeelde ruimtelijk-economische visie* als vertrekpunt
- een qua redenering en onderbouwing *consistente strategie* voor een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven, op basis waarvan projecten en maatregelen in studie, besluitvorming en uitvoering kunnen worden genomen
- de meest (kosten)effectieve oplossingen op netwerkniveau, redenerend vanuit het gezichtspunt van de gebruiker, die altijd *van deur tot deur* reist.

Wij vinden het belangrijk dat deze drie essenties de maatstaf worden in de aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven. Dit kan alleen als deze nieuwe manier van kijken en werken wordt ondersteund door een proces van nieuwe kennisontwikkeling en kennisdeling. Een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven vraagt om een betere afstemming met beschikbaar wetenschappelijk en praktisch potentieel. Daarbij gaat het onder andere om:

- het verder ontwikkelen van het planningskader voor de nieuwe manier van kijken, waarin vanuit het gewenste economisch en sociaal functioneren van de regio eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid van locaties
- het investeren in nieuwe, slimme quick-scan methoden en praktische handreikingen die het mogelijk maken bereikbaarheidseisen uit te drukken in termen van een grotere betrouwbaarheid en een kortere reisduur van deur tot deur. En in nieuwe afwegingskaders, waarin niet de individuele beoordeling van de kosteneffectiviteit van projecten en maatregelen voorop staat, maar de synergie van maatregelenpakketten.

Wens 3 *De regio zou, vanuit een zelfbewuste houding, vraaggericht sturing moeten geven aan het proces van nieuwe kennisontwikkeling en kennisdeling. Het Rijk zou dit proces moeten stimuleren en optimaal faciliteren door bijvoorbeeld strategische samenwerkingsverbanden te realiseren, het Nationaal Mobiliteitsberaad als aanjager te continueren en de bewustwording te versterken.*

Om uitdrukking te geven aan verandering 3 zou het Nationaal Mobiliteitsberaad om te beginnen de verscheidenheid aan ideeën, in aanpak en in voorkeuren bij het uitvoeren van de netwerkanalyses moeten evalueren.

Samenstelling, opdracht en werkwijze Expertcommissie Netwerkanalyses

Samenstelling Expertcommissie Netwerkanalyses

De Expertcommissie Netwerkanalyses bestaat uit onafhankelijke deskundigen op het gebied van economie, ruimte, verkeer en vervoer, en de besluitvorming die daarmee samenhangt.

De leden van de Expertcommissie Netwerkanalyses zijn:

- *prof.dr. G.P. (Bert) van Wee, voorzitter*
Hoogleraar faculteit Techniek, Bestuur en Management, Technische Universiteit Delft
- *prof.dr. O.A.L.C. (Oedzge) Atzema*
Hoogleraar faculteit Geowetenschappen, Sociale Geografie en Planologie, Universiteit Utrecht
- *ir. J.P. (Jan) Bakker*
Voormalig hoofd verkeers- en vervoersbeleid provincie Zuid-Holland
- *dr. F.R. (Frank) Bruinsma*
Universitair hoofddocent faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, Vrije Universiteit Amsterdam
- *prof.dr. H. (Hans) van der Cammen*
Hoogleraar faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen, Universiteit van Amsterdam en zelfstandig beleidsadviseur
- *prof.ir. F. (Frank) le Clercq*
Hoogleraar faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen, Universiteit van Amsterdam en partner Twynstra Gudde
- *ir. E.J. (Erik) Verroen, adviseur*
Partner Twynstra Gudde
- *ir. W. (Wim) Wessels*
Strategisch adviseur en voormalig secretaris-directeur Regionaal Orgaan Amsterdam, voormalig directeur verkeer en vervoer gemeente Amsterdam

Het secretariaat van de Expertcommissie Netwerkanalyses wordt gevoerd door Twynstra Gudde:

- *ir. J.M. (Jaap) Groenendijk, secretaris*
Senior adviseur Twynstra Gudde

- *mevrouw B. (Barbara) Groenewoud*
Secretaresse Twynstra Gudde

Opricht Expertcommissie Netwerkanalyses

De Expertcommissie Netwerkanalyses is ingesteld door het Nationaal Mobiliteitsberaad.

De opdracht aan de Expertcommissie Netwerkanalyses luidde:

“Het inhoudelijk adviseren van de regio’s bij het uitvoeren van de netwerk-analyses. De adviezen van de Expertcommissie Netwerkanalyses zijn niet bindend, maar bedoeld om te helpen bij het identificeren en oplossen van discussiepunten in de aanpak van de netwerkanalyses. Daarbij is ruimte voor regionaal maatwerk.”

De op initiatief van het Nationaal Mobiliteitsberaad ingestelde Interbestuurlijke Begeleidingscommissie (IBB) is regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden van de Expertcommissie Netwerkanalyses. De leden van de IBB zijn vertegenwoordigers van Rijk en regio¹).

Werkwijze Expertcommissie Netwerkanalyses

Om de regio’s inhoudelijk goed te kunnen adviseren bij het uitvoeren van de netwerkanalyses zijn per regio twee of soms adviessessies georganiseerd. Tijdens de adviessessies zijn de discussiepunten in de aanpak van de netwerkanalyses besproken en is een advies geformuleerd. Een uitgewerkt advies is na afloop van iedere adviessessie aan de regio aangeboden. De adviessessies zijn in overleg met de regio voorbereid, waarbij ruimte was voor regionaal maatwerk. Ter voorbereiding op de tweede adviessessie heeft de Expertcommissie Netwerkanalyses gevraagd de resultaten van fase 2 en 3 (analyse respectievelijk gemeenschappelijk beoordelingskader) en een doorkijk naar fase 4 (maatregelenpakketten) vooraf beschikbaar te stellen.

¹) De leden van de IBB zijn: de heer Langenberg (voorzitter), de heer Leeuwenburgh, mevrouw Maatman, de heer Meijer, de heer Ploeger, de heer Sleurink, de heer Splithoff, de heer Veelenturf, de heer Volp, de heer Vonk en de heer Van der Zwart.

Daarnaast konden de regio's gebruik maken van het aanbod van de Expertcommissie Netwerkanalyses om tussentijds of na de tweede adviesessie schriftelijk te reageren op bijvoorbeeld het concept-resultaat van netwerk-analyse. De meeste regio's hebben gebruik gemaakt van dit aanbod; in totaal heeft de Expertcommissie Netwerkanalyses tien schriftelijke reacties aan de regio's aangeboden.