

Netwerkanalyse:
op weg naar regionale bereikbaarheid

J.C. (Jaap) van der Zwart, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. A.M. (Marianne) Betten, ministerie van Verkeer en Waterstaat

Den Haag, augustus 2005

Paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005
24 en 25 november, Antwerpen

Samenvatting

Netwerkanalyse: op weg naar regionale bereikbaarheid

Rijk en regio gaan het komende jaar gezamenlijk netwerkanalyses uitvoeren in acht stedelijke netwerken. Een gemeenschappelijk probleembesef en consensus over kosten-effectieve oplossingen om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren zijn belangrijke doelen. De netwerkanalyses worden uitgevoerd in de stedelijke netwerken Randstad Holland (opgedeeld in de Noordvleugel, de Zuidvleugel en Utrecht), Groningen-Assen, Twente, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven en Maastricht. De netwerkanalyses zullen in augustus 2005 van start gaan en moeten medio 2006 gereed zijn. Op het colloquium vervoersplanologisch speurwerk op 24 en 25 november 2005 in Antwerpen zullen de opzet van het project, de eerste tussenresultaten en een vooruitblik worden gepresenteerd.

Summary

Netwerkanalyse: op weg naar regionale bereikbaarheid

In an unprecedented, joint effort to improve the accessibility of urban areas the central government, provinces and municipalities will carry out comprehensive analyses on transportation networks. The main objectives are a better, mutual understanding of the problems on the national, regional and local networks and consensus on cost-effective solutions to improve door to door accessibility. The project covers the urban areas of Randstad Holland (including Amsterdam, Rotterdam, the Hague and Utrecht), Groningen-Assen, Twente (including Enschede and Hengelo), Arnhem-Nijmegen, Eindhoven and Maastricht. The analyses are to be completed by the mid of 2006. The features of the project, the first results and the perspectives will be outlined at the "Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk" in Antwerp on November 24th and 25th, 2005.

Bereikbaarheid van deur tot deur

“Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid” is het centrale thema van de Nota Mobiliteit. Consumenten en bedrijven redeneren in hun verplaatsing van deur tot deur. Daarvoor is een goede, integrale visie nodig op het gebruik van de verschillende verkeers- en vervoersnetwerken. Verbetering van één afzonderlijk netwerk is suboptimaal, als dit niet gebeurt in samenhang met andere netwerken.

Samenhang tussen netwerken

De toenemende samenhang tussen de infranetwerken levert niet alleen inhoudelijke vragen op, maar heeft ook consequenties voor het proces van samenwerking tussen betrokken partijen. Voor de wegbeheerders (politiek/bestuurlijk) vraagt zo'n benadering een andere manier van kijken en werken: niet de oplossing van de eigen knelpunten staat centraal, maar netwerkoptimalisatie vanuit gebruikersperspectief.

Netwerkanalyses

De Nota Mobiliteit heeft het startschot gegeven. Rijk, provincies en WGR-plusgebieden hebben de uitdaging opgepakt. Ze hebben afgesproken om gezamenlijk netwerkanalyses te maken voor een gebiedsgerichte aanpak. De basis daarvoor vormt de notitie die in het Nationaal Mobiliteitsberaad van 26 mei 2005 is vastgesteld (bijlage A).

De netwerkanalyses worden uitgevoerd in de stedelijke netwerken Randstad Holland (opgedeeld in de Noordvleugel, de Zuidvleugel en Utrecht), Groningen-Assen, Twente, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven en Maastricht.

De netwerkanalyses stimuleren het proces in de regio's om te komen tot samenhangende pakketten van maatregelen op het regionale schaalniveau, die goed op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Om goed zicht te krijgen op de vraagstukken die op het regionale schaalniveau spelen is het nodig om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in beeld te brengen met daarin de afspraken rond woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Uit deze ruimtelijke beelden kunnen de relevante vervoerstromen van personen en goederen gedifferentieerd naar afstandsklassen worden afgeleid voor zowel weg, spoor als regionaal openbaar vervoer. Ook zal er een gezamenlijk beeld moeten worden ontwikkeld over welke

functie de verschillende vervoersnetwerken (weg, spoor, openbaar vervoer) moeten vervullen, welke knelpunten daarin optreden en welke oplossingen mogelijk zijn.

Afhankelijk van type gebied, de schaal van de netwerkanalyse en de problemen kan het gaan over het aanpassen van ruimtelijke plannen, verbeteren van het openbaar vervoer, verkeersmanagement, vervoermanagement, fietsmaatregelen tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Bij een netwerkanalyse komt verkeer en vervoer in zijn volle breedte aan de orde.

Andere manier van kijken en werken

De netwerkanalyses vragen van alle partijen een andere manier van kijken en werken. Niet de afzonderlijke knelpunten op de netwerken staan voorop maar naar de kwaliteit van verbindingen van deur tot deur. Vragen die daarbij opdoemen zijn: Welke deuren (locaties) zijn belangrijk? Welke bereikbaarheidseisen gelden er voor die locaties? Maken we daarbij onderscheid naar modaliteiten? Van welk toekomstscenario gaan we uit? Welke randvoorwaarden gelden er voor de kwaliteit van de leefomgeving?

De netwerkanalyses zullen in augustus 2005 van start gaan en moeten medio 2006 gereed zijn. Op het colloquium vervoersplanologisch speurwerk op 24 en 25 november 2005 in Antwerpen zullen de opzet van het project, de eerste tussenresultaten en een vooruitblik worden gepresenteerd.

BIJLAGE A

Regionale bereikbaarheid

“Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid” is het centrale thema van de Nota Mobiliteit.

Daarin speelt regionale bereikbaarheid een belangrijke rol. Vanuit het motto “decentraal wat kan; centraal wat moet” krijgen provincies en kaderwetgebieden meer vrijheid en verantwoordelijkheid. Zij maken de verkeers- en vervoerplannen op basis van de essentiële onderdelen van beleid uit de Nota Mobiliteit. Zij financieren hun plannen uit eigen middelen zoals het provinciefonds of uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer. Een deel van de problemen is lokaal van aard en de overheden kunnen dit zelf oplossen. Het rijk heeft hier in beginsel geen rol.

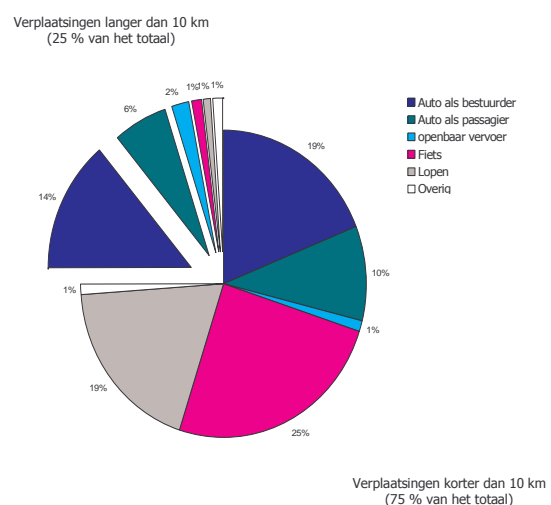
Tegelijkertijd gaat de Nota Mobiliteit wel uit van een grote interdependentie van de verkeers- en vervoervraagstukken die zich op regionaal niveau kunnen voordoen. Consumenten redeneren in hun verplaatsing van deur-tot-deur en zien de infrastructuur als één samenhangend netwerk. De netwerken van de verschillende wegbeheerders en vervoerwijzen moeten daarom een samenhangend en op elkaar afgestemd produkt aanbieden. De noodzaak daartoe neemt toe.

Groeiende problematiek

De Nederlandse economie staat onder druk van onder meer de steeds grotere concurrentie uit het buitenland. Nederland moet weer een sterke en dynamische economie worden. Herstel van de economische groei vraagt om maatregelen, op het terrein van verkeer en vervoer.

De gemiddelde Nederlander verplaatst zich per dag steeds vaker. Het groeiende aantal tweeverdieners, de vergrijzing, de schaal-vergroting van voorzieningen en de toe-nemende flexibiliteit op de arbeidsmarkt leidt tot een (verdere) verlenging van de ver-plaatsingsafstanden en een toename van de ruimtelijke spreiding in het patroon van ver-plaatsingen.

Zeventig procent van alle verplaatsingen zijn korter dan 7,5 kilometer. Het grootste



deel van de verplaatsingen wordt binnen agglomeraties en stadsgewesten afgewikkeld. Voor deze korte afstanden wordt de fiets het meest gebruikt.

De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leiden tot extra mobiliteit. De grootste groei in aantal verplaatsingen vindt plaats tussen de subcentra van het stadsgewest. Het wegverkeer groeit naar verwachting tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet. De groei doet zich vooral voor op de korte afstand (tot dertig kilometer) en in stedelijke gebieden. In alle regio's worden de meeste kilometers afgelegd op het hoofdwegennet.

De groei op het hoofd- en onderliggend wegennet is binnen een regio vergelijkbaar, maar verschilt wel tussen de regio's. Reistijdverliezen nemen toe en de betrouwbaarheid van reistijden neemt af.

In de diverse stedelijke netwerken en regio's heeft het openbaar vervoer een eigen rol. In grootstedelijke regio's zoals Amsterdam gaat ongeveer 25% van de verplaatsingen van, naar en in Amsterdam via het openbaar vervoer. In de spits ligt het aandeel nog aanzienlijk hoger. Veel reizen in het personenvervoer zijn een combinatie van verschillende vormen van openbaar vervoer (zoals trein en bus), of van openbaar vervoer gecombineerd met lopen, fietsen of autorijden. Dit noopt partijen ertoe het vervoersnetwerk als één geheel te zien.

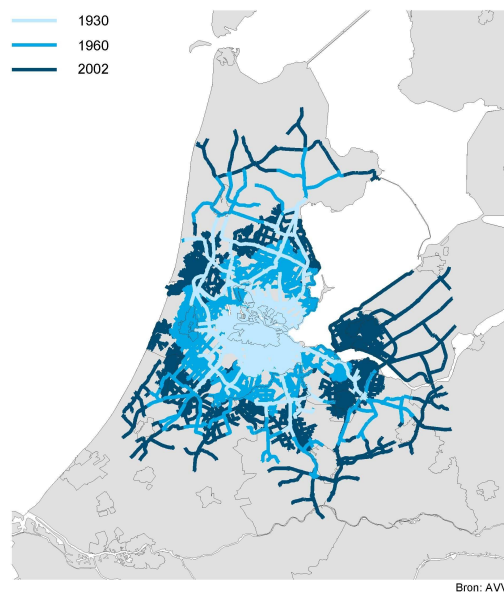
Het groeiende verkeer heeft negatieve gevolgen voor het leven en het welzijn. De kwaliteit van de leefomgeving, de natuur en het landschap en de verkeersveiligheid worden aangetast. Deze problemen drukken op hun beurt weer zwaar op de economie.

Gebiedsgerichte benadering

Voor de aanpak van deze problemen kiest de Nota Mobiliteit een gebiedsgerichte benadering, zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer. Het gaat erom in beeld te brengen wat de ontwikkelingen in de regio zijn voor lange de termijn met betrekking tot verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening en welke knelpunten daarbij optreden.

Partijen werken daartoe samen aan verkeer- en vervoersplannen en de afstemming met de ruimtelijke plannen en zij maken afspraken over financiering en planning. Uitgangspunt is niet de hiërarchische verhouding, maar ieders specifieke verantwoordelijkheden, belangen en mogelijkheden om bij te dragen aan een betere bereikbaarheid, veiligheid of leefomgeving in het gebied.

ÉÉN UUR BEREIKBAARHEIDSGEBIEDEN VANUIT AMSTERDAM



De reiziger staat centraal. De ambitie is een voor burgers en bedrijven merkbare verbetering in de bereikbaarheid van deur tot deur in het personen- en goederenvervoer, die bijdraagt aan versterking van de economie en de kwaliteit van de samenleving. De mensen willen een acceptabele en betrouwbare reis- en bevoorradingstijd van deur tot deur, tegen redelijke kosten en met keuzemogelijkheden (vooraf, maar ook onderweg bij incidenten en vertragingen). Dat vergt het loslaten van denken in afzonderlijke netwerken. Per regio moet naar het totaal van de netwerken worden gekeken. De problemen moeten zo geanalyseerd worden dat voor het totaal de beste oplossing wordt ontwikkeld.

Een belangrijke succesfactor voor het verbeteren van de deur tot deur reistijd is het organiseren van een betere samenwerking tussen de verschillende betrokkenen en de verschillende systemen. De grootste bereikbaarheidsvraagstukken doen zich op het regionale schaalniveau voor. Op regionale schaal moeten de verschillende partijen oplossingen zoeken. Daartoe wordt in deze nota het instrument van de gebiedsgerichte netwerkanalyse geïntroduceerd. De belangrijkste invalshoeken zijn:

Bereikbaarheid van deur-tot-deur

Consumenten redeneren in hun verplaatsing van deur-tot-deur en zien de infrastructuur als één samenhangend netwerk. Alle beschikbare infrastructuur, voorzieningen en kennis moeten daarom samenwerken. Een betere probleemanalyse en een betere samenwerking tussen de verschillende partijen vormen de sleutel tot succes: zoveel mogelijk mobiliteit per euro.

Multimodaal

In de laatste decennia zijn kris-kras-verplaatsingen op een dag sterk toegenomen. En de mobilist kiest veel meer verschillende modaliteiten om zich daarbij te verplaatsen. Bij een netwerkanalyse komt verkeer en vervoer in zijn volle breedte aan de orde. Het gaat om knelpunten en oplossingsrichtingen voor de weginfrastructuur (HWN en OVN), de spoorinfrastructuur (kern- en regionaal net), stads- en streekvervoer (bus, tram, metro, CVV), mobiliteitsmanagement, fietsen en lopen.

Toekomstgericht

Met het oog op de ruimtelijke ontwikkelingen en beslissingen over de realisatie van infrastructuur ligt een tijdshorizon van 2020 voor de hand. Wanneer in de netwerkanalyse

wordt voort geborduurd op plannen die een tijdshorizon hebben van bijvoorbeeld 2010/2015, moet bekeken worden hoe op een praktische wijze een doorkijk naar 2020 geboden kan worden. Het is niet de bedoeling om werk opnieuw te doen.

Prioriteit voor stedelijke netwerken

Netwerkanalyses kunnen op elk gebied betrekking hebben. In de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit zal een selectie worden opgenomen waar de minister van Verkeer en Waterstaat en de decentrale overheden zich op vastleggen. Het gaat om (delen van) de stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte. Met deze gebieden zullen maatwerkafspraken worden gemaakt. Het rijk neemt het voortouw in de stedelijke regio's waar het rijk een grote rol heeft in het hoofdwegennet of het openbaar vervoer. Het gaat om de Noordvleugel, de Zuidvleugel en Utrecht. De initiatiefnemer is de bestuurskern van Verkeer en Waterstaat in Den Haag, de Rijkswaterstaat en ProRail participeren in de rol van netwerkmanager. In de overige gebieden ligt het voortouw bij de provincies of kaderwetgebieden. Ook hier participeren de Rijkswaterstaat en ProRail in de rol van netwerkmanager met mandaat van de bestuurskern van V&W. De netwerkanalyses in deze gebieden zullen medio 2005 van start gaan en maximaal één jaar in beslag nemen. De resultaten zullen daarom medio 2006 beschikbaar zijn.

De netwerkanalyse

Een belangrijke voorwaarde bij de aanpak van de bereikbaarheid is samenwerking tussen de verschillende betrokkenen en verschillende systemen. Een gedeelde analyse van problemen en oplossingsrichtingen zorgt voor besluitvorming en uitvoering van de gekozen maatregelen. Het rijk vindt de gebiedsgerichte netwerkanalyse een geschikt instrument om de samenwerking te bevorderen.

Netwerkanalyses worden uitgewerkt in vier fases. Aan het eind van elke fase zullen de betrokken partijen zich committeren aan de uitkomsten.

fase 1: start

De initiatiefnemer voor de netwerkanalyse zorgt dat alle relevante partijen samen – rijk, provincie, WGR-plusregio's, gemeenten, OV-bedrijven, NS, ProRail – een probleemverkenning voor het gebied verrichten. Belangenorganisaties en overig bedrijfsleven worden waar nodig betrokken. In deze fase wordt onderzocht welke partijen mee willen werken en op welke wijze zij dat willen doen. Er worden afspraken gemaakt over het basismateriaal (plannen, rapporten e.d.) dat in de analyse gebruikt zal worden en hoe omgegaan zal worden met lacunes (extra berekeningen, keuze van modellen e.d.) Bij voorkeur vindt de start plaats in de vorm van een bestuurlijke afspraak.

fase 2: analyse

Binnen het gekozen gebied worden de belangrijkste verkeers- en vervoersstromen voor auto en OV in beeld gebracht, zoveel mogelijk op basis van harde cijfers en prognoses. Hierdoor ontstaat er inzicht in de gemeenschappelijke problemen op de verschillende netwerken en modaliteiten in het gebied met inbegrip van leefbaarheids- en veiligheidsvraagstukken. De analyse wordt gemaakt voor de periode 2010 en 2020, waarbij ook de ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen.

Voorbeeld van feiten en cijfers in Haaglanden [als basis voor analyse per corridor]

- De gemiddelde reisafstand in het woon-werkverkeer in Haaglanden is circa 13,5 kilometer. Bijna 60% van de reizen is korter dan 10 kilometer.
- Circa 80 % van het woon-werkverkeer in Haaglanden reist tijdens de ochtend- en/of avondspits.
- Circa 50% van de werknemers woont op minder dan 5 kilometer afstand van het werk; hiervan gaat ongeveer de helft met de fiets naar het werk, 25% gaat met de auto.
- Tram, bus en bromfiets worden vooral gebruikt bij woon-werkafstanden tussen de 5 en 10 kilometer. Onder de 10 kilometer wordt de trein amper gebruikt.
- Het treingebruik ligt tussen de 5 en 10% bij woon-werkafstanden tussen de 11 en 15 kilometer. Bij afstanden groter dan 15 kilometer reist circa 15% met de trein.
- Ongeveer 50% van alle woon-werkverkeer in Haaglanden gebeurt met de auto.
- In 36% van de gevallen is een ketenverplaatsing in de spits sneller dan een auto-verplaatsing. Slechts 20% van deze groep maakt daadwerkelijk een ketenverplaatsing.
- Gemak en tijd zijn de belangrijkste argumenten bij de keuze voor het vervoermiddel. De auto en de fiets scoren beide hoog op deze items. Bij de keuze voor de fiets spelen gezondheid en sportiviteit ook een belangrijke rol. Mensen kiezen voor openbaar vervoer veelal vanwege de moeilijke bereikbaarheid per auto (files, parkeren) en de reiskostenvergoeding door de werkgever. Tram en bus scoren ook op het gemak; de trein vooral op reistijd en de reiskostenvergoeding.

Uit: concept Regionale Nota mobiliteit Haaglanden

Het resultaat van fase 2 is een door alle partijen gedragen beeld van de verkeers- en vervoersstromen en –problemen in het gebied. Een gedeelde analyse van problemen zorgt voor een gedeeld probleembesef.

fase 3: gemeenschappelijk beoordelingskader ontwikkelen

In deze fase is het belangrijk om de verschillende beleidsuitgangspunten van de partijen naast elkaar te leggen. De opgave is om overeenstemming te bereiken over de wijze waarop de afwegingen worden gemaakt voor de na te streven kwaliteit van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De aandacht moet hierbij vooral uitgaan naar het oplossen van mogelijke tegenstrijdigheden die van belang zijn voor het verbeteren van bereikbaarheid van deur tot deur. Hierbij kan gedacht worden aan de reistijdnormen op alle wegennetten, de na te streven overstapverbindingen en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Differentiatie per gebied is mogelijk en misschien zelfs noodzakelijk. Het resultaat van fase 3 is een gemeenschappelijk beoordelingskader voor de ontwikkeling en prioritering van maatregelen.

fase 4: maatregelpakketten

Het doel is maatregelpakketten ontwikkelen. Het in beeld brengen van de kosteneffectiviteit is hierbij belangrijk. Kern is de samenhang en inzichtelijkheid voor wat betreft doelen en effecten. Een netwerkanalyse is per definitie multimodaal en de maatregelpakketten kunnen het gehele spectrum omvatten. Afhankelijk van type gebied, de schaal van de netwerkanalyse en de problemen kan het gaan over het aanpassen van ruimtelijke plannen, verbeteren van het openbaar vervoer, verkeersmanagement, vervoermanagement, fietsmaatregelen tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Het resultaat is door alle partijen gedragen, uitvoeringsgerichte pakketten van maatregelen, met prioriteitstelling naar urgentie, haalbaarheid, fasering in de tijd en duidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor verdere uitwerking.

Relatie tussen netwerkanalyse en MIT Spelregels

Een netwerkanalyse en een verkenning nieuwe stijl zijn qua intentie en proces vergelijkbaar omdat beide gericht zijn op een gebiedsgerichte verkenning van verkeer- en vervoerproblemen en mogelijke oplossingen, waarbij stakeholders participeren.

Het verschil tussen beide zit in de geografische en inhoudelijke scope. Een netwerkanalyse omvat per definitie het netwerk van wegen (HWN en belangrijke OVN) en openbaar vervoer (spoor en belangrijke regionale OV-verbindingen) in een groot stedelijk gebied. Een verkenning nieuwe stijl zal in de regel een kleinere scope qua gebied en qua netwerk omvatten (bv. alleen HWN-problematiek of alleen een regionale OV-analyse op één verbinding).

In een netwerkanalyse wordt rekening gehouden met (de inhoud en planning van) de al lopende specifieke verkenningen en –planstudies in het desbetreffende gebied.

In voorkomende gevallen kunnen een netwerkanalyse en een verkenning nieuwe stijl overigens prima samenvallen als de scope van de verkenning past op die van een netwerkanalyse (bijv. verkenning Utrecht).

Een netwerkanalyse en verkenning kunnen beide door rijk of regio worden getrokken, waarbij er altijd samenwerking is. Het resultaat van een netwerkanalyse kan leiden tot een vervolg via specifiekere MIT-verkenningen nieuwe stijl, tot MIT-planstudies als er voldoende onderbouwing is om een dergelijke beslissing te nemen, of tot het treffen van maatregelen benutting, verkeersmanagement mits passend binnen programma en budget ('quick wins').

Vervolg op netwerkanalyse

De netwerkanalyses worden medio 2005 gestart en medio 2006 afgerond. Als de netwerkanalyse tot en met fase 4 afgerond is, worden de gedeelde conclusies in een bestuurlijk overleg besproken. Daarmee start op basis van de analyse een fase van overleg. Het doel is waar nodig afspraken maken over een afgestemde uitvoering van de maatregelen, zowel wat inhoud als tijd betreft.

De afspraken kunnen betrekking hebben op het realiseren van *quick wins* voor verbetering van het openbaar vervoer, verkeersmanagement e.d., maar ook op het uitvoeren van specifiekere verkenningen nieuwe stijl en planstudies als er voldoende onderbouwing is om dergelijke beslissingen te nemen.

Dit kan ertoe leiden dat – voorzover van toepassing op basis van de analyse en gelet op de bestuurlijke prioriteitstelling – de resultaten worden betrokken bij de totstandkoming van en

het bestuurlijk overleg over het MIT 2007. Aan regiozijde worden de resultaten betrokken bij de planning en inzet van regionale middelen.

In eerste instantie maken partijen binnen hun eigen kaders een afweging voor het beschikbaar stellen van middelen. Het doel is te komen tot een optimale mix van de inzet van de beschikbare rijks- en regionale middelen. Het gaat daarbij niet alleen om MIT en BDU ook andere financieringsbronnen spelen een rol zoals PPS-constructies en middelen uit het provinciefonds en gemeentefonds.

Zijn de besluiten eenmaal genomen dan mag over en weer een voortvarende en tijdige uitvoering worden gevraagd. Het eindbeeld is dat de bestedingsplannen van rijk en decentrale overheden gebaseerd worden op gemeenschappelijk gedeelde probleemanalyses en – oplossingsrichtingen.

In ieder geval zal in de stedelijke netwerken voor medio 2006 een netwerkanalyse worden verricht. Andere gebieden kunnen indien gewenst vanzelfsprekend ook een netwerkanalyse verrichten. Het rijk heeft in drie gebieden het voortouw, omdat in deze gebieden het zwaartepunt van de deur-tot-deur problematiek op het hoofdwegennet ligt. De aanpak is onafhankelijk van de trekker. In alle gevallen worden de bovenstaande processtappen doorlopen.

De netwerkanalyses voor de Zuidvleugel, Noordvleugel en Utrecht worden getoetst op de bereikbaarheidsverbetering in het specifieke gebied en op bijdrage aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van het nationaal stedelijk netwerk Randstad Holland.

De resultaten van de netwerkanalyses zullen betrokken worden bij de herijking van de BDU in 2007.

Tabel stedelijke netwerken

Netwerkanalyses							
Actie:	Jaar	Kader	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Netwerkanalyses Noordvleugel, Zuidvleugel Regio Utrecht *	2006	Nota Mobiliteit	VROM, EZ, LNV	VENW	Vervoerders	Provincie, WGR-plusregio, gemeenten	VENW
Netwerkanalyses Arnhem-Nijmegen Brabantstad Groningen-Assen Zuid-Limburg Twente	2006	Nota Mobiliteit		VENW	Vervoerders	Provincie, WGR-plusregio, gemeenten	regio

* de resultaten van deze netwerkanalyses zullen door de BCR beoordeeld worden op bijdrage aan versterking van de concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel.