RAPPORT

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Deelonderzoek 1: Fijnmazig Vervoer

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BI2917-MI-RP-220201-1358

Status: S1/P01

Datum: 29 november 2022

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040
Sub titel:	Deelonderzoek 1: Fijnmazig Vervoer
Referentie:	BI2917-MI-RP-220201-1358
Status:	P01/S1
Datum:	29 november 2022
Projectnaam:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040
Projectnummer:	BI2917
Auteur(s):	Wilco Bos, Sylvia Korpershoek

Opgesteld door:	Wilco Bos
Gecontroleerd door:	Lieke Hüsslage
Datum:	7 juli 2022
Goedgekeurd door:	Jos Hengeveld
Datum:	29 november 2022

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1 Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040 1

2 Deelonderzoek 1: Fijnmazig vervoer 2

2.1 Vergezicht 2

2.2 Routekaart naar 2040 2

2.3 Keuzedilemma's 3

2.4 Twee mogelijke uitgangspunten 3

2.4.1 Uitgangspunt 1 – Aansluiten op het doelgroepenvervoer 3

2.4.2 Uitgangspunt 2 – Aansluiten op het Openbaar vervoer netwerk 4

2.4.3 Inzicht in de kosten 4

2.5 Stappenplan naar een nieuw vervoerssysteem 5

2.6 Vooruitblik op de pilot 6

2.7 Integrale aanpak 7

1 Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040

Hilversum staat voor grote uitdagingen op gebied van klimaat, energie, zowel voor in het verkeer alsmede ook voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen. Deze uitdagingen vragen om een structurele visie. Uit het opstellen van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is gebleken dat iedereen (ongeacht politieke voorkeur) streeft naar een groen, duurzaam, gezond en schoon Hilversum waar het fijn wonen is. Een stad waar iedereen makkelijk en veilig op zijn bestemming kan komen, op een manier die bij hen past. En waar vernieuwing een belangrijke rol speelt, zowel bij de economische ontwikkeling van de stad als bij het verbeteren van de leefbaarheid.

De “Mobiliteitsvisie 2040” heeft Hilversum inmiddels vastgesteld. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”, met daarbij behorend een breed pallet aan te nemen maatregelen. Een van de nader uit te werken maatregelen betreft fijnmazig vervoer, waarmee een gemakkelijke deur-tot-deur reis voor alle inwoners van Hilversum toegankelijk is. Dit deelrapport gaat in op de mogelijkheden om dit te realiseren.

2 Deelonderzoek 1: Fijnmazig vervoer

2.1 Vergezicht

In 2040 heeft Hilversum een vervoerssysteem met het comfort van een taxi voor de prijs van het openbaar vervoer. Zorgeloos kunnen inwoners op maat reizen, van deur tot deur. Alle wijken en voorzieningen zijn hiermee goed ontsloten, waardoor inwoners steeds minder een eigen auto nodig hebben. Hilversum loopt hiermee voorop in Nederland als het gaat om duurzame mobiliteit en het realiseren van een autoluwe stad.

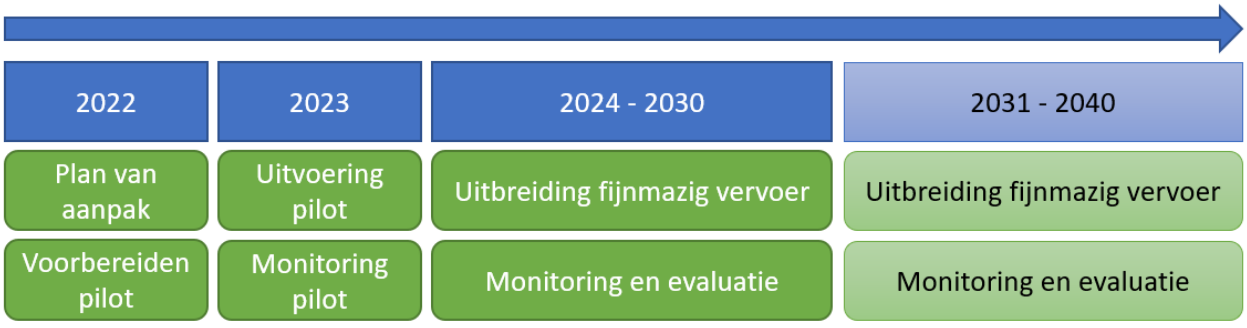
Het vervoerssysteem zal duurzaam zijn (elektrisch of waterstof). Iedereen maakt gebruik van het systeem, maar met name voor de oudere mensen en mensen met een beperking is het nieuwe vervoerssysteem een uitkomst. Zij zijn niet meer afhankelijk van planningssystemen van derden en kunnen op een vrij gemakkelijke manier gebruik maken van deze voorziening. Ook de "grotere lijn-bussen" die rondrijden in de binnenstad zijn daarmee overbodig geworden en alleen de snelbus (buiten de ring) zal worden ingezet om de mensen snel van buiten de stad naar andere gemeenten te vervoeren.

In dit deelonderzoek focussen we op het realiseren van een proefproject op het gebied van fijnmazig vervoer (kleinere busjes die rondrijden en op afroep kunnen worden ingezet en waar mensen "op de stoep", bij hun voordeur kunnen instappen), om dit vergezicht dichterbij te brengen. Door het ontwikkelen van een fijnmazig vervoerssysteem wordt het gemak en comfort van de reiziger vergroot en blijft het OV dichtbij. Voor de reizigersstromen is gekeken naar de reizigers in het openbaar vervoer en de reizigers in het doelgroepen vervoer (Wmo). Het fijnmazig vervoer vormt een aanvulling op het openbaar vervoer. Daarnaast geeft het invulling aan de politieke en bestuurlijke bereikbaarheidsopgave binnen Hilversum.

Parallel aan het voorstel voor een pilot in dit deelonderzoek is er tijdens het opstellen van dit deelonderzoek een coalitieakkoord gesloten. Hierin is het voorstel opgenomen om inwoners, die ouder zijn dan 75 jaar, gratis met de bus te laten reizen, zodat ze makkelijk kunnen blijven meedoen. Met dit voorstel dient het proefproject rekening mee te houden. Tevens zal ook onderzocht moeten worden hoe dit voorstel uit het coalitieakkoord uit te rollen.

2.2 Routekaart naar 2040

In de mobiliteitsvisie en de bijbehorende uitvoeringsagenda wordt vooruitgekeken naar 2040. De gewenste situatie in 2040 dient stap voor stap dichterbij gebracht te worden. Ook voor het fijnmazig vervoer gaan we uit van een groeimodel, waarbij een pilot de eerste concrete stap vormt.



Deze pilot wordt in 2022 voorbereid en in 2023 uitgevoerd. De jaren tot 2030 worden vervolgens gebruikt om uit te breiden en bij te sturen op basis van monitoring en evaluatie. Na elke fase dient een beleidskeuze aangescherpt te worden hoe verder te gaan met de volgende fase.

2.3 Keuzedilemma's

Samen met de gemeente hebben we in dit deelonderzoek de verschillende keuzes en dilemma's uitgewerkt, om zo verschillende mogelijkheden voor ontwikkeling van een fijnmazig vervoerssysteem in Hilversum inzichtelijk te maken. Deze dilemma's helpen om de eigenschappen, waar het nieuwe systeem aan moet voldoen, scherp te krijgen.

Eigenschap	Keuzedilemma's	
Verzorgingsgebied	Lokaal: Het systeem wordt enkel ingezet binnen de gemeentegrenzen van Hilversum	Regionaal: Het systeem heeft een regionale functie en verzorgt ook vervoer naar centra en belangrijke bestemmingen in de regio
Denkrichting	Gebiedsgericht: Het systeem richt zich op de ontsluiting van specifieke wijken of gebieden	Systeemgericht: Het systeem is een aanvulling op een bepaald netwerk (Wmo of openbaar vervoer)
Doelgroep	Huidig: Het systeem faciliteert (gedeeltelijke) een bestaande doelgroep en wordt daar specifiek op ingericht	Nieuw: Het systeem richt zich voornamelijk op nieuwe reizigers[1]
Kosten	Laag: Betaalbaarheid is de belangrijkste drijfveer	Hoog: Kwaliteit/dekkingsgraad is de belangrijkste drijfveer
Regie	Lokaal: De gemeente heeft de regie over het nieuwe vervoerssysteem	Regionaal: Een externe partij, zoals de vervoerder (Wmo/OV) of de provincie heeft de regie over het nieuwe vervoerssysteem.

Tabel 1 - keuzedilemma's

Op basis van de keuzedilemma's worden de randvoorwaarden van het systeem duidelijk en kan er gekozen worden voor de wijze van invulling van het nieuwe vervoerssysteem. Hierdoor wordt ook duidelijk hoe de pilot vormgegeven kan worden.

2.4 Twee mogelijke uitgangspunten

Voor het ontwikkelen van een fijnmazig vervoerssysteem in Hilversum zien we twee onderscheidende uitgangspunten voor ons, die zich beide bewezen hebben in andere regio's in Nederland. De basis van beide uitgangspunten onderscheiden zich van elkaar in eigenaarschap en doelgroep en vragen dus om een beleidsmatige keuze[2]. Het betreft vooral een systeemkeuze vanuit welk basissysteem een nieuw vervoerssysteem wordt opgebouwd. Wordt het nieuwe vervoerssysteem opgebouwd vanuit de gemeente en/of regio, vanuit het WMO systeem (scenario 1) of vanuit het huidige openbaar vervoerssysteem welke door de Provincie wordt gestuurd (scenario 2). Deze systeemkeuze heeft zowel gevolgen voor de sturingsmogelijkheden als voor de kosten.

2.4.1 Uitgangspunt 1 – Aansluiten op het doelgroepenvervoer

Zowel in het openbaar vervoer als in het doelgroepenvervoer ligt er een uitdaging om een kwalitatief goed voorzieningennetwerk in stand te houden tegen acceptabele kosten. In dit scenario wordt een nieuw vraagafhankelijk systeem opgezet, dat een aanvulling vormt op beide systemen en daarmee ook beide systemen versterkt. Het vervoerssysteem werkt als volgt:

- Reizigers kunnen gebruik maken van het systeem voor deur-deur vervoer.
- Een rit kan vooraf worden geboekt (tijd is afhankelijk van hoe uitgebreid het systeem is).

[1] *Met extra aandacht voor het gratis reizen van 75+ inwoners, zie coalitieakkoord.*
[2] *De uitgangspunten zijn als concept uitgewerkt, de kosten en eisen rondom materieel en exploitatie in een latere fase worden uitgewerkt.*

- Vervoer wordt uitgevoerd met kleinere busjes (indien mogelijk inclusief rolstoelplaats).

Het eigenaarschap van het vervoerssysteem ligt bij de gemeente, of bij een organisatie die hiertoe van de gemeente opdracht krijgt. In de gemeente Hilversum kan wellicht, door middel van inbesteding, gebruik gemaakt worden van (taxi)bedrijven. Dit kan echter alleen als het systeem formeel geen onderdeel is van het openbaar vervoer. De doelgroep van het systeem zijn vaak senioren, die behoefte hebben aan deur-deur vervoer. Het systeem kan zowel ingezet worden voor reizigers met Wmo-indicatie als zonder Wmo-indicatie en is daarmee een uitbreiding van het bestaande Wmo systeem. De uitvoerende organisatie zorgt voor het inplannen van chauffeurs en fungeert als loket voor het boeken van ritten.

De financiering en de regie van het systeem ligt bij de gemeente. Het nieuwe vervoersysteem dient als aanvulling op het openbaar vervoer, wat de grote vervoersstromen blijft faciliteren. In andere gemeenten waar dit systeem gebruikt wordt, wordt de organisatie vaak gedaan door de welzijnsorganisatie en worden de ritten gereden door vrijwilligers. Als voor een dergelijke invulling van het systeem wordt gekozen, zijn de kosten lager.

2.4.2 Uitgangspunt 2 – Aansluiten op het Openbaar vervoer netwerk

Eén van de belangrijkste dilemma's in het openbaar vervoer is de keuze tussen ontsluiting en verbinding. Om het openbaar vervoer concurrerend te laten zijn ten opzichte van de auto, wordt steeds vaker gekozen voor snelle verbindingen. Hierdoor worden niet alle wijken en voorzieningen optimaal ontsloten. Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer toch in de haarvaten van de stad aanwezig blijft, wordt het netwerk aangevuld met een fijnmazig systeem.

Het nieuwe fijnmazige systeem is onderdeel van het OV-netwerk en zal als zodanig ook worden uitgevoerd door dezelfde vervoerder. De provincie heeft hierdoor formeel de regie. In Hilversum worden in de wijken die met dit systeem worden ontsloten nieuwe haltes geplaatst. Ook de belangrijkste bestemmingen, zoals winkelcentra en voorzieningen krijgen een halte. Reizigers kunnen vervolgens via een applicatie een rit boeken van elke willekeurige halte naar elke andere halte.

Het tarief voor deze nieuwe dienst zal samen met de vervoerder en de provincie worden afgestemd. De gemeente kan besluiten om dit systeem mede te financieren, en zo de tarieven laag te houden. Dit systeem is bedoeld om de gaten in het OV-netwerk op te vullen, en dichtbij de inwoners te organiseren.

2.4.3 Inzicht in de kosten

De wijze waarop de kosten ingeschat worden van de systemen is sterk afhankelijk van de beide uitgangspunten. Zoals in de dilemma's is geschetst is de mate van kwaliteit en dekkingsgraad afhankelijk van de investering in het systeem. Voor elk uitgangspunt is een inschatting gemaakt voor zowel de pilotfase als de eindsituatie, zowel met een minimale als een maximale invulling.

Fase	Invulling	Kosteninschatting
Pilot	Systeem door vrijwilligers, toegankelijk voor Wmo indicatie en ouderen. Tarief voor niet geïndiceerden ongeveer gelijk aan regiotaxi.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte), verder kostenneutraal door inzet vrijwilligers. Eenmalige opstartkosten. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar + € 30.000 - € 60.000 eenmalig
Pilot	Uitvoering door Regio GV, toegankelijk voor Wmo indicatie en ouderen. Tarief voor niet geïndiceerden ongeveer gelijk aan regiotaxi.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte), verder extra capaciteit voor regio GV (inschatting)

		Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar (ambtelijk) + € 20.000 - € 30.000 per jaar (exploitatie)
Eindsituatie	Systeem door vrijwilligers, openbaar toegankelijk, OV tarief.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Lager tarief zorgt voor aanzuigende werking en hogere exploitatiekosten. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar (ambtelijk) + € 50.000 - € 100.000 per jaar (exploitatie)
Eindsituatie	Uitvoering door Regio GV, openbaar toegankelijk, OV tarief.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Lager tarief zorgt voor aanzuigende werking en hogere exploitatiekosten. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar (ambtelijk) + € 100.000 - € 250.000 per jaar (exploitatie).

Tabel 2 - Kosteninschatting uitgangspunt aansluiten op het doelgroepenvervoer

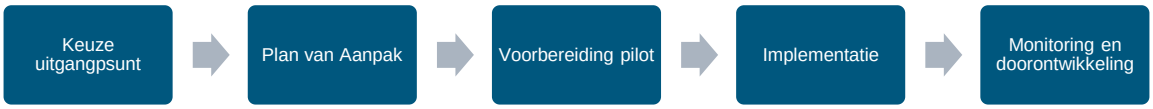
Fase	Invulling	Kosteninschatting
Pilot	Fijnmazig halte-halte netwerk in pilotgebied naast bestaande OV lijnen.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Waarschijnlijk verwacht de provincie/vervoerder daarnaast een bijdrage in de exploitatie. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar (ambtelijk) + € 50.000 - € 100.000 per jaar (exploitatie).
Pilot	In het pilotgebied wordt een deel van het OV netwerk afgeschaald en vervangen door een fijnmazig halte-halte netwerk.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Door het afschalen van het netwerk kan het verder kostenneutraal worden ingevoerd. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar.
Eindsituatie	Fijnmazig halte-halte netwerk in Hilversum als aanvulling op bestaande OV lijnen.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Waarschijnlijk verwacht de provincie/vervoerder daarnaast een bijdrage in de exploitatie. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar (ambtelijk) + € 200.000 - € 500.000 per jaar (exploitatie).
Eindsituatie	In Hilversum wordt een deel van het OV netwerk afgeschaald en vervangen door een fijnmazig halte-halte netwerk.	Ambtelijke capaciteit voor begeleiding (0,5 Fte). Door het afschalen van het netwerk kan het verder kostenneutraal worden ingevoerd. Kosten: € 20.000 - € 30.000 per jaar.

Tabel 3 - Kosteninschatting uitgangspunt aansluiten op het OV-netwerk

2.5 Stappenplan naar een nieuw vervoerssysteem

Om te komen tot een fijnmazig vervoerssysteem zijn onderstaande stappen nodig. Nadat de uitgangspunten duidelijk zijn (om de randvoorwaarden en financiering vast te stellen kan toegewerkt worden naar een fijnmazig vervoersysteem in 2040. De voorbereidingen vinden plaats in 2022, waardoor mogelijk in 2023 de

eerste reizigers vervoerd kunnen worden. Er kan echter ook voor worden gekozen om de eerste pilot later te laten plaatsvinden, zeker als het ingrijpen in de OV concessie vereist.



Stap 1 keuze uitgangspunt
De beleidskeuze voor één van beide uitgangspunten wordt gemaakt door de geschetste dilemma's af te wegen. Ook kan het afwegingskader van de omgevingsvisie worden gebruikt om te toetsen aan de bijbehorende principes. Aan de hand hiervan beslist Hilversum of er wordt gekozen voor een nieuwe gemeentelijke of regionale dienst of voor het aansluiten bij het bestaande OV-netwerk.

Stap 2 Plan van Aanpak
In het plan van aanpak wordt de precieze invulling van de eerste stappen van het fijnmazig vervoerssysteem uitgewerkt. Hierin worden bijvoorbeeld de volgende zaken verder bepaald:

- Regie en eigenaarschap (indien eigen systeem).
- Werkgebied (bijvoorbeeld De Meent en/of het Centrum).
- Nabijheid (deur-deur, of via haltesysteem).
- Te gebruiken techniek/systeem voor ritreservering en planning. Dit kan digitaal zijn, maar ook door middel van een telefonische reservering.
- Kosten en opbrengsten overzicht op basis van expert judgement, geen MKBA/financiële raming).
- Doorontwikkeling, tempo afhankelijk van succes en beleidswensen.
- Mogelijke werving en selectie vrijwilligers.

Stap 3 Voorbereiding, implementatie, monitoring en doorontwikkeling
Samen met de uitvoerende partij en de andere betrokken overheden wordt de implementatie van de eerste stappen van het nieuwe fijnmazig vervoerssysteem verder voorbereid aan de hand van het Plan van Aanpak. Waar nodig worden chauffeurs geworven of vrijwilligers aangetrokken.

2.6 Vooruitblik op de pilot

De gemeente Hilversum heeft als droombeeld om in 2050 een volledig vernieuwd fijnmazig vervoersysteem te hebben wat uit de volgende elementen bestaat:

- Mogelijkheid om zowel in te stappen bij de deur als bij een locale-hub (fijnmazig)
- Koppeling aan WMO vervoer (zodat er 1 systeem is)
- Koppeling aan bestaande OV-systeem (zoals het spoorwegennet)

Zoals beschreven in de eerdere paragrafen past dit nieuwe vervoerssysteem niet binnen de huidige twee systemen (van het WMO vervoer, danwel het OV-systeem). Echter dient de pilot wel plaats te vinden binnen de huidige twee systemen (/uitgangspunten) en zal het ook de grenzen van deze systemen 'onderzoeken'. Doel hierbij is wel dat de pilot zoveel mogelijk van de elementen van de gewenste eindsituatie uittest.

Afhankelijk van de ruimte die er binnen de twee huidige twee uitgangspunten gevonden wordt, kan al wel een mogelijke invulling geschetst worden van een pilot, en wat ervoor nodig is om dit mogelijk te maken. Deze illustraties kunnen de beleidsdiscussie ondersteunen, omdat de gekozen richting hiermee inzichtelijker is geworden. Ook is een inzicht gegeven van de mogelijke onderzoeksvragen welke in de pilot beantwoord kunnen worden.

Pilot: Verbinding met de Meent
Uit eerdere onderzoeken en gesprekken is de wijk De Meent gekomen als mogelijk pilotgebied. De ligging van deze wijk zorgt ervoor dat voorzieningen niet altijd op een logische manier bereikbaar zijn. Een pilot kan plaatsvinden vanuit beide mogelijke uitgangspunten:

1. Vanuit uitgangspunt doelgroepenvervoer De Meent
   In de pilot wordt ervoor gekozen dat in De Meent het Wmo vervoer voortaan ook beschikbaar is voor mensen zonder indicatie. Hiervoor wordt een tarief vastgesteld, wat het aantrekkelijk maakt om gebruik te maken voor deze voorziening. Om het systeem beheersbaar te houden, kan gekozen worden voor een beperkt aantal bestemmingen, zoals een treinstation, het centrum of het ziekenhuis. Het vervoer wordt verzorgd door het taxibedrijf van de regio Gooi- en Vechtstreek.
2. Vanuit uitgangspunt Openbaar vervoersysteem De Meent
   Samen met de huidige vervoerder Connexxion wordt een flexibele dienstregeling met kleine busjes opgezet. Deze rijden vanaf elke buurt naar verschillende bestemmingen in Hilversum en Bussum en zijn op afroep beschikbaar (bijvoorbeeld vanaf de deur, buurt-hub of halte). Deze invulling van de pilot moet ook worden overlegd met de provincie, omdat hiervoor aansluiting wordt gezocht bij de bestaande concessie. Er hebben reeds verkennende gesprekken plaatsgevonden tussen de Gemeente Hilversum met de Provincie, onderdeel smart mobility, om te verkennen met elkaar wat de mogelijkheden zijn. De Provincie staat hier positief tegenover en wil graag verder het gesprek hierover aangaan. Daarnaast vinden ook gesprekken plaat tussen de gemeente Hilversum en Gooi en Vechtstreek met betrekking tot deze ontwikkelingen.

Aandachtspunten
Bovenstaande pilot zal in de praktijk tegen de grenzen aanlopen van de huidige mogelijkheden. Onderstaand wordt een aantal aandachtspunten meegegeven:

- Het doelgroepenvervoer is gefinancierd vanuit de gemeente / regio, daardoor ligt hier ook de beslisbevoegdheid. Ook is dit een ander beleidsveld dat een andere kijk heeft op het verplaatsen van personen.
- De concessie van het openbaar vervoer ligt bij de Provincie. Deze concessies zijn ver van tevoren vastgelegd en gebonden aan allerlei regels (zowel met betrekking tot de financiën als de prestatie eisen voor de vervoerder). Een aanpassing van dit systeem is alleen mogelijk in overleg met de Provincie.
- Een element om rekening mee te houden is het besloten vervoer, de taxi. Deze biedt ook deur tot deur vervoer tegen een vastgestelde tarieven en ook deze is gebonden aan verschillende regels (vanuit het rijk). De pilot zal daarmee onderscheidend moeten zijn van het taxivervoer, om juridische problemen te voorkomen.

2.7 Integrale aanpak

Een goed fijnmazig systeem biedt inwoners door heel Hilversum de garantie op mobiliteit. Daarnaast kan het ook andere onderdelen van het mobiliteitssysteem in Hilversum versterken. De functie van OV-knooppunten (en daarmee het bieden van ketenmobiliteit) wordt versterkt door het goed organiseren van voor- en natransport. Naast het langzaam verkeer kan een fijnmazig vervoersysteem hier een belangrijke rol in spelen. Daarnaast biedt het inwoners alternatieven, waardoor de binnenstad gemakkelijker autoluw gemaakt kan worden, en de parkeerdruk wordt verlicht. Concreet zien we de volgende effecten.

Thema	Effect
Modal shift	Positief/neutraal: Enkel positief indien gecombineerd met parkeermaatregelen / autoluwe binnenstad, waardoor een nieuwe doelgroep ontstaat. Hoe verstrekkender het systeem, hoe positiever het effect. Investeren in een fijnmazig OV systeem kan daarmee zorgen voor een modal shift van de auto, maar ook vanuit langzaam verkeer, naar het OV. Hiervoor is het wel

	belangrijk dat er gekozen wordt voor een versterking van het OV systeem, niet voor een verschuiving.
Leefbaarheid	Positief: Fijnmazig vervoer zelf heeft weinig effect op de leefomgeving, het effect komt door de maatregelen die kunnen worden uitgevoerd als er een alternatief is. Kleinere voertuigen zorgen wel voor minder geluids- en trillingshinder dan grotere voertuigen en kunnen makkelijker de woonstraten bedienen. Ook hoeft hierdoor het OV niet altijd met 50 km/u gefaciliteerd te worden en kunnen wellicht meer wegen worden afgeschaald naar 30 km/u, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.
Doorstroming	Positief/neutraal: Als het fijnmazig vervoersysteem zo wordt opgezet dat het een alternatief voor de auto biedt, is er een positief effect op doorstroming. Als vooral de bestaande OV/Wmo doelgroep wordt bediend is het effect ongeveer 0.
Kosten	Uitbreiden systeem gericht op Wmo en sociale ontsluiting: kosten relatief laag. Uitbreiden ov-systeem naar fijnmazig halte-halte systeem: kosten relatief hoog. In paragraaf 2.4.3 zijn de kosten verder uitgewerkt.

Het inzetten op fijnmazig vervoer en de daarbij behorende maatregelen heeft de volgende raakvlakken met de andere deelprogramma's

- *Langzaam verkeer*: goede op- en afritten voor mensen me teen beperking om gebruik te maken van het fijnmazig vervoer maakt onderdeel uit van het langzaam verkeer netwerk.
- *Autoluw: F*ijnmazig vervoer biedt alternatieven waardoor dit bijdraagt aan het gemakkelijkere invoeren van autoluwe binnenstad. Zo is vanaf meer plekken mogelijk om comfortabel naar de binnenstad te reizen. De auto wordt dan steeds minder nodig. Als de verbindingen niet goed zijn, werkt deze integrale aanpak niet goed.
- *Parkeren:* Fijnmazig vervoer biedt alternatieven waardoor dit bijdraagt aan het verlagen van de parkeerdruk. Een strenger parkeerbeleid kan het gebruik van andere modaliteiten versterken, waaronder dus ook het gebruik van fijnmazig vervoer.
- *Ketenmobiliteit en ov*-knooppunten: Fijnmazig vervoer verbreedt reismogelijkheden in keten én het aansluiten op ov-knopen als herkomst/bestemming is noodzakelijk. Dit is afhankelijk van de invulling fijnmazig vervoer, indien als aanvulling op OV[3] logischer koppeling dan als aanvulling op WMO-vervoer.

[3] *Waarbij van belang is dat wordt aangesloten op de OV-concessie welke vanuit de Provincie wordt beheerd.*