

Visie Duurzaam Openbaar Vervoer Fryslân

Vastgesteld door GS op 1 februari 2011

1. Inleiding

Deze visie is het resultaat van twee brainstorm-/werkbijeenkomsten in juli en september 2010 met deelnemers vanuit verschillende afdelingen binnen de provincie en enkele externen. Deze brainstorm-/werkbijeenkomsten waren georganiseerd om een aantal ontwikkelingen en amendementen (zie § 2) die het OV raken met elkaar in verband te brengen en stappenplannen op te stellen om duurzaamheid vorm te geven en tevens bij te dragen aan *leefomgevingskwaliteit*. Investerings in OV worden bezien in het licht van het creëren van maatschappelijk meerwaarde.

2. Aanleiding

De aanleiding voor de brainstormbijeenkomsten en deze visie is driedelig:

1. Een tweetal amendementen

In de vergadering van Provinciale Staten van 16 december 2009 is een amendement aangenomen dat het college opdracht geeft ervoor te zorgen dat busstations in overheidshanden komen. Daarnaast is in de Statenvergadering van 10 februari 2010 een amendement aangenomen betreffende het ontwikkelen van een nieuw en duurzaam openbaar vervoer systeem in Fryslân. Hiervoor is 15 miljoen euro gereserveerd. Voor de tekst van beide amendementen: zie bijlage 1.

2. Ontwikkelingen in (de omgeving van) het openbaar vervoer

In het Rapport van de Noordelijke Rekenkamer zijn zorgen geuit over de toekomst van het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Het rapport Krimp en Groei schetst een beeld vna ontgroening, vergrijzing en krimp in het landelijk gebied. Uit de evaluatie van het PVVP blijkt dat de huidige beschikbare middelen onvoldoende zijn om het openbaar vervoer op peil te houden en dat er in de nabije toekomst sprake zal zijn van verder afnemende middelen. Hieruit ontstaat het beeld dat de leefbaarheid in het landelijk gebied onder druk staat. Voor een nadere toelichting op de trends: zie bijlage 2

3. Beleidsnotities over duurzame toekomstbeelden voor Fryslân

In de koepelnota *Fryslân Duurzaam* wordt een integrale visie op duurzame ontwikkeling geschetst: een duurzame(re) samenleving waarin op duurzame(re) wijze duurzame(re) producten gemaakt worden, vereist een proces van duurzaam ontwikkelen.¹

Het programma duurzame energie 'Fryslân geeft energie' schetst de ambitie om als provincie onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en de 'oerstap' te maken naar een duurzame samenleving met hernieuwbare energie.² Duurzaamheid is ook toonzetend in de context van milieubeleid. De beleidlijnen voor de komende jaren zijn: 'slim milieubeheer' (lees maatwerk), 'ruim baan voor duurzame innovaties' en 'bouwen aan een duurzame samenleving'.³ Voor een nadere toelichting hierop: zie bijlage 3

Deze drie zaken hebben tot de volgende vraag geleid:

Wat is, rekening houdend met huidige trends, een toekomstvisie voor het openbaar vervoer die bijdraagt aan het realiseren van de toekomstbeelden voor een leefbaar en duurzaam Fryslân en waarbij met behulp van de €15 mln. (deels) uitvoering gegeven kan worden aan het realiseren van die visie.

Een vervolgvraag is wat op korte termijn de eerste stappen zijn om deze visie te realiseren.

¹ Maart 2009, Koepelnota en tevens nadere uitwerking van het Koersdocument

² Zie Programmaplan Duurzame Energie, maart 2009.

³ Zie Frysk Miljeuplan 2010-2013, december 2009

3 Toekomstvisie openbaar vervoer

De context van het OV en de perspectieven veranderen momenteel snel en ingrijpend. Het financiële perspectief is de komende jaren slecht. Voor het eerst is er sprake van krimp. Economische groei als gevolg van stijgende inwoneraantallen is daarmee geen vanzelfsprekendheid meer. Deze nieuwe ontwikkelingen vragen om een nieuwe kijk en nieuwe antwoorden.

3.1 De noodzaak tot veranderen

Gezien de korting op het provinciefonds, de slechte economische situatie en de verwachte korting op de BDU zal er waarschijnlijk op kortere of langere termijn substantieel minder geld voor OV beschikbaar zijn. Dit zal leiden tot een navenant lager voorzieningenniveau, op de eerste plaats in het landelijk gebied. Daarnaast is er door toedoen van de vergrijzing een complexer wordende vraag naar mobiliteit.

Door de slechtere economische situatie, bezuinigingen, korting op het provinciefonds en de demografische ontwikkelingen komen er meer voorzieningen in het landelijk gebied onder druk te staan. Tot nu toe boden beschikbare instrumenten en benaderingen steeds een passend antwoord op de vraagstukken. Dat is met deze nieuwe vraagstukken niet meer het geval. Dit vraagt om een andere, integrale benadering die uitgaat van leefbaarheid.

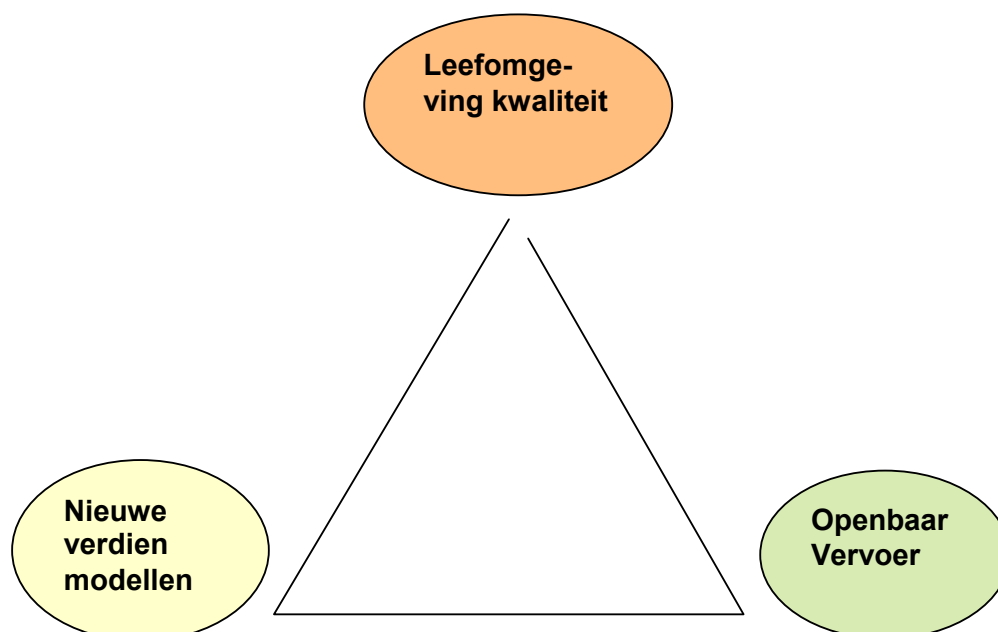
Daarnaast vraagt de toekomst ook om meer duurzaamheid: een duurzame(re) samenleving, duurzame(re) productiewijzen, duurzame(re) producten en duurzaam ontwikkelen. Dit alles vraagt niet alleen om een integrale benadering die uitgaat van leefbaarheid, maar van leefomgevingkwaliteit.

3.2 Nieuwe wegen bewandelen

Er is dus een noodzaak tot 'omdenken' en 'anders leren kijken'. Vanuit een perspectief van leefomgevingkwaliteit en duurzaamheid gaat het bij mobiliteit niet primair om kosten maar (ook) om waarden. Mobiliteit heeft een maatschappelijke meerwaarde, zowel economisch als sociaal en draagt bij aan leefomgevingkwaliteit in Fryslân.

Er zijn middelen beschikbaar voor de verduurzaming van het OV. De vraag is: laten die middelen zich inzetten op een manier die én leidt tot duurzamer OV én *maatschappelijk meerwaarde creëert*? Op welke wijze kan OV bijdragen aan leefomgevingkwaliteit en hoe moet dat openbaar vervoer er dan uit zien?

Dit vraagt een nieuwe manier van kijken die hieronder in een schema is weergegeven:



3.3 Het “omdenken” in schema gezet:

Daar waar we nu staan is het resultaat van grote en minder grote veranderingen in de afgelopen 10-15 jaar: de provincie is verantwoordelijk geworden voor het openbaar vervoer, er is een concessiesystematiek ingevoerd, er heeft een forse bezuinigingsslag in het openbaar vervoer plaatsgevonden en het beleid is fors gewijzigd. Tot nu toe boden beschikbare instrumenten en benaderingen steeds een passend antwoord. Zoals hiervoor aangegeven zijn nieuwe antwoorden noodzakelijk. Hieronder wordt een beeld geschetst van deze nieuwe antwoorden en benadering. Zie ook bijlage 4 voor meer ideeën over de toekomstvisie OV.

	Huidige denk- en werkwijze	Nieuwe denk- en werkwijzen
Aanbesteding OV	Tenders met focus op geld / laagste kosten en in mindere mate kwaliteit	Tender met focus op mensen, (bijdrage) aan leefbaarheid
Rol overheid	Opdrachtgever. De (rol van de) overheid bepaalt de dynamiek	Medespeler. Dynamiek wordt bepaald door de overheid in combinatie met bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties.
Tijdspectief	De komende aanbestedingen. Voor de aanbestedingen op korte termijn is een oplossing (tot +/- 2015), voor de lange termijn niet.	Lange(re) termijn. Invalshoek: hoe kan (OV)beleid bijdragen aan de leefbaarheid en omgevingskwaliteit van/in Fryslân?
Betekenis duurzaamheid	Vooraf milieu (schone brandstof e.d.)	3P: people, planet, profit
Stationsomgevingen / vastgoed	Aankopen. Beheer ‘erbij’, vanuit OV perspectief.	Aankopen. Beheer en exploitatie vanuit het perspectief van waardecreatie en waarde-toevoeging. Dus: is er een relatie te leggen naar andere vervoerssystemen (fiets, boot, etc.)? Zijn er mogelijkheden tot het creëren van transferpunten? Multimodale voorzieningen? Kunnen er verbindingen worden gemaakt met het ‘nieuwe werken’, bijvoorbeeld in de vorm van voorzieningen?
Waar slaat de (meer)waarde neer?	Elders (bv in hoofdkantoor van concessiehouder in Parijs)	In Fryslân, bijvoorbeeld via de vorming van een koöperasje of een ontwikkelingsmaatschappij
Leidend (denk)beeld	Subsidiëren, blijvend geld steken in de exploitatie. Waarde gaat door het gebied.	Geld maken. Waarde blijft in het gebied: ‘opbrengsten blijven in Fryslân’
Focus	Sectoraal, beperkt integraal (directe omgeving), mono-disciplinair	Integraal, inter/multi-disciplinair. ‘Bundelen van krachten’ en ‘bundelen van stromen’.
Beeld op de horizon	Minder financiële middelen. Dus: vershraling OV. Vershraling mobiliteit en leefbaarheid platteland en provincie. Verbeteringen worden gezocht in OV-oplossingen.	Een aantrekkelijk en leefbaar Fryslân, ‘Fryslân geeft energie’, ‘Koöperasje’. Waarde slaat neer daar waar zij gegeneerd wordt. ‘Smart grids’: slimme afstemming van vraag en aanbod m.b.v. ICT.
Financiering	Iedereen houdt zijn eigen broek op. Sectoraal.	Revolving fund? Als (meer)waarde / opbrengst in Fryslân blijft en aangewend wordt om speerpunten te versterken, ontstaat opwaartse spiraal. Zoeken naar meerwaarde en wederzijdse versterking: kan OV infra (bussen, stations etc.) bijvoorbeeld ook benut worden ten behoeve van energieopwekking?

Aard van OV netwerk	Anoniem (van grote onbekende bedrijven), van niemand	Van de mensen in Fryslân.
Cruciale rol, 'enabler'	Nvt. Gelijk voorgaande jaren.	ICT, in het bijzonder smart phones, ambient technology etc..
Rol OV	Alleen OV	Waardecreator en –vermeerderaar voor andere beleidsdomeinen en private ondernemingen. OV draagt bij aan economische ontwikkeling
Wie heeft baat bij aanbesteding OV?	Niemand buiten OV wereld	Nieuwe Friese business: elektrische bussenbouwers, onbemande veerponten, etc. Focus: bundelen van krachten, wederzijds versterken van duurzame vernieuwing.
Waar wordt op geijkt?	Frequentie & snelheid OV. Kloktijden, Just-in-Time	Leefbaarheid, bereikbaarheid
Beleid	Sectoraal	Over sectoren heen

3.4 Nadere uitwerking toekomstig OV-systeem: dik, dun en overstappunten

Inleiding

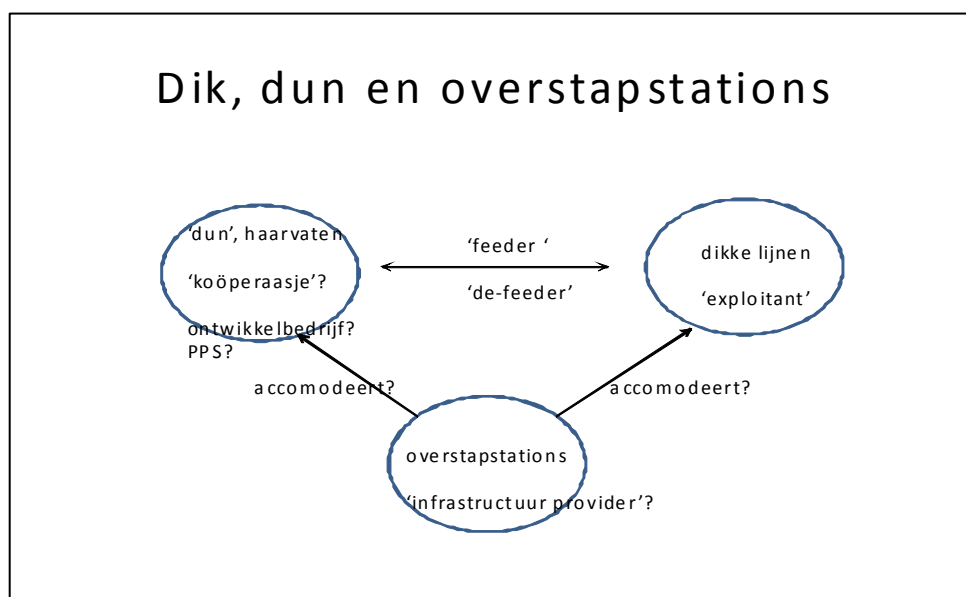
Als de voorgaande visie wordt uitgewerkt zal er een systeem ontstaan dat uit drie elementen bestaat: dik, dun en overstappunten

'Dik' betreft de 'vette lijnen': de trajecten en voorzieningen die intensief en door veel mensen gebruikt worden. Uitgangspunt is dat de dikke lijnen prima door de vervoerbedrijven kunnen worden bediend.

'Dun' betreft de haarvaten: fijnmazig vervoer in minder bevolkte gebieden en platteland. De dunne lijnen dragen bij aan het leefbaar houden van het platteland en vormen de haarvaten van het OV netwerk. Door te feederen op de dikke lijnen hebben ze ook een rol in een bijdrage voor het gehele OV.

Daarnaast is er nog het punt waar de twee typen netwerken samen komen: de knooppunten/busstations.

Deze drie elementen van het vervoersysteem en hun onderlinge relaties kunnen als volgt worden weergegeven:



Dun

Vraagstukken/elementen bij het vervoer in de haarvaten van Fryslân zijn:

- integraal (bundelen van alles wat nu apart rijdt, verdwijnen van onderscheid tussen publiek en privaat vervoer),
- nieuwe geldstromen vinden door wat nu kosten zijn (namelijk lege stoelen) om te zetten in baten (door capaciteit inzichtelijk te maken en te benutten)
- kansen en mogelijkheden van ICT aanwenden
- burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties de ruimte bieden om op het gebied van mobiliteit diensten te ontwikkelen en geld te verdienen.

Dik

Vraagstukken/elementen bij het vervoer op de dikke, sterke lijnen in Fryslân zijn:

- Duurzaam aanbesteden in OV is nieuw. Markt precompetitief consulteren: wat kan de provincie aan marktspelers vragen in termen van duurzaamheid? Als voorbeeld: kennen vervoerders hun eigen Carbon Footprint?
- Duurzaamheid is life cycle denken. Dus niet alleen aanschaf (bv van bussen) maar ook beheer en onderhoud, emissie gedurende levenscyclus etc.
- 3P denken: milieu, mensen en geld (winst)
- Anders aanbesteden, namelijk in vorm van concurrentie gerichte dialoog:
 - Er is géén eenduidige oplossing voor 'duurzaam OV' en dus kun je niet op de 'gewone' manier uitvragen. Het alternatief: een dialoog die leidt tot optimalisatie van vraag en aanbod.
 - Wat is 'dun', wat is 'dik' en hoe worden beide na 2012 op elkaar afgestemd?
 - Wat is het optimum dat marktspelers kunnen bieden m.b.t. duurzaamheid / 3P?
 - Alliantiedenken: kosten en baten delen en innovaties (leidend tot minder kosten) honoreren.

Overstapstations

Vraagstukken/elementen bij de overstapstations zijn:

- voor de korte termijn: eigendomssituaties oplossen. Daarna discussie over hoe provincie invulling wil geven aan bezit van vastgoed.
- op welke wijze kunnen de overstapplaatsen 'dik' en 'dun' verbinden?
- Hoe kan daar meerwaarde worden gecreëerd? Meer bieden dan alleen overstappen! En: als meer mensen van OV gebruik maken, stijgt de waarde daarvan.

Duurzame brandstoffen

- Fryslân wil op termijn onafhankelijk worden van fossiele brandstoffen. De inzet op duurzame brandstoffen en energiebronnen staat daarbij voorop. Provinciale Staten hebben bij het beschikbaar stellen van het investeringskrediet van 15 miljoen euro voor de verduurzaming van het openbaar vervoer, aangegeven dat ingezet moet worden op de toepassing van duurzame brandstoffen.
- Voor het bevorderen van het gebruik van duurzame brandstoffen is onderzoek nodig naar de meest geschikte brandstof voor stads- en streekbussen. Fryslân heeft al eerder in haar beleidsprogramma's (PVVP, Fryslân geeft Energie) de voorkeur uitgesproken voor groen gas en elektrisch.
- Uit onderzoek moet duidelijk worden welk netwerk van vul- of laadpunten hiervoor nodig is, wie dit realiseert en wie het in eigendom heeft. Ook de bijbehorende investering- en exploitatiekosten, die dit met zich meebrengt moeten inzichtelijk worden gemaakt.
- De uitkomsten moeten leiden tot een strategie voor een duurzame aanbesteding voor de eerste volgende concessieperiode (Noord Zuidwest Fryslân en stadsdienst Leeuwarden). Dit moet resulteren in een maximale toepassing van duurzame brandstoffen, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor de kwaliteit van het Fries openbaar vervoer. Op termijn moet het gehele Fries openbaar vervoer rondrijden op duurzame brandstoffen.

4. Denkrichtingen plan van aanpak en acties op korte termijn.

Nadat is ingestemd met deze visie en de drie elementen van het OV-systeem zal er een plan van aanpak opgesteld worden waarin alle drie de elementen dik, dun en overstaplocaties een plaats krijgen. Vervolgens zullen voor deze drie nog nadere uitwerkingen gemaakt worden. Zie bijlage 5 voor de eerste aanzetten tot plannen van aanpak en stappenplannen. Het thema duurzame brandstoffen loopt door alle drie de elementen heen en zal apart aandacht krijgen in het vervolg.

Vooruitlopend de visie en het plan van aanpak zijn er op korte termijn al beslissingen nodig. Er zijn namelijk op korte termijn twee momenten waarop besluiten genomen moeten worden en waarop dus de eerste stappen gezet kunnen worden. Het gaat dan om de aanbesteding van de concessie voor het OV in Noord en Zuidwest Fryslân en de stadsdienst Leeuwarden en de wens en mogelijkheid om iets aan de eigendomssituatie van de busstations te veranderen. Beide stappen dienen ingebed te worden in het bredere perspectief van het toekomstbeeld.

Het plan van aanpak zal zoals gezegd ingaan op de drie elementen: dik, dun en overstaplocaties en de acties die daarin ondernomen kunnen worden om het eindbeeld dichterbij te brengen. Het betreft een langdurig proces waarin nu nog niet alle stappen benoemd kunnen worden. Wel kunnen de stappen onderscheiden die ons op de goede weg zullen helpen.

Op de eerste plaats zal er geld beschikbaar moeten zijn voor de voorbereiding van allerlei projecten en trajecten. Het gaat dan bijvoorbeeld om;

- het proces van de aanbesteding zoals die past binnen dik uit te werken en op te zetten
- het uitvoeren van een goede stakeholder analyse: als we op andere manieren gaan kijken, wie zijn dan onze partners en hoe zouden processen met deze nieuwe partners vorm gegeven kunnen worden?
- Aanscherping van de visie en uitwerken van de procesgang op basis van verkregen informatie uit bijvoorbeeld de stakeholder analyse en de voorbereiding van de aanbesteding.

Noodzakelijke acties op korte termijn: aanpak aanbesteding en busstations

OV duurzaam aanbesteden is een vraag waarvoor (nog) geen eenduidige oplossingen bekend is. Aanbesteden op de gebruikelijke manier, namelijk de provincie formuleert een Plan van Eisen en gunt op prijs/kwaliteit lijkt niet toereikend. Vandaar dat nagedacht wordt over een andere manier van aanbesteden, bijvoorbeeld via een ‘concurrentiegerichte dialoog’: op basis van oplossingen die marktpartijen aandragen voert de aanbestedende partij – lees de provincie - een dialoog met als doel optimalisatie tussen vraag en aanbod.

Dat een concurrentiegerichte dialoog als procedureaantrekkelijk kan zijn, hangt ook samen met het vraagstuk van duurzaamheid zelf. Aandacht voor duurzaamheid betekent ook aandacht voor (kosten over de) levenscyclus en dat is een vraagstuk waar, pasklare antwoorden ontbreken en opdrachtgever opdrachtnemer gezamenlijk naar op zoek moeten gaan. Uiteraard wordt de dialoog niet geïnitieerd zonder voorafgaande bestuurlijke afstemming en goedkeuring.

Ook dient de provincie op korte termijn, in overeenstemming met genoemd amendement, het eigendom van enkele busstations te verwerven. Dit eigendom betreft een “tussenstation” en is geen doel.

Er is reeds een traject gestart, onder andere deze visie, waarin naar een eindbeeld voor busstations gewerkt wordt. Beheer en onderhoud van die stations kunnen puur vanuit een OV perspectief bezien worden of geplaatst worden in de context van waardecreatie – ‘wat kunnen we er nog meer mee doen?’ In het eerste geval gaat het puur om geld (exploitatiekosten), in het tweede geval om geld in combinatie met maatschappelijke meerwaarde. Hoe

vastgoed op termijn ingevuld worden, bijvoorbeeld via een 'koöperasje' of een beheer/ontwikkelmaatschappij wordt daarin ook vastgelegd.

De concessie aanbesteding en het daarbij behorende proces hebben op dit moment prioriteit. Hoe 'dun' en/of 'vastgoed' op termijn ingevuld worden, bijvoorbeeld via een 'koöperasje' of een ontwikkelmaatschappij, kan in een later stadium nader benoemd worden.

Bijlage 1

Amendementen



In te vullen door de griffier

Amendement nr.	1.
Paraaf	
Agendapunt	03B

AMENDEMENT, ex artikel 27 Reglement van Orde

Steategearkomste	16 desimber 2009
Wurklistpunt	3B
De yntsjinner(s) stelt/stelle it folgjende amendemint foar	<p>Nel it lêzen fan it útstel fan Deputearre Steaten fan 25 augustus 2009 nr. 845360.</p> <p>Kennis nimmend fan</p> <ul style="list-style-type: none">- It rapport fan de Noardelijke Rekenkamer: Aanbestedingen Openbaar Vervoer in Fryslân;- De diskusje yn de kommisje LLW fan 2 desimber 2009;- It rapport fan DS: "In grote lijnen". <p>Yn berie nimmend dat</p> <ul style="list-style-type: none">- De evaluaasje fan it PPVP fêstlein is by it beslút fan 15 maart 2006;- Yn beide rapporten oanrekommandaasjes, konklúzjes en aksjepunten beskreaun binne dy't derom freegje om meinaam te wurden yn de evaluaasje fan it PVVP yn 2010;- It belied foar it Iepenbier Ferfier, fêstlein yn it PVVP, derom freget de helberens fan it troch fraach stjoerde belied ûnder de lûp te nimmen. <p>Beslute: It beslút oan te foljen mei de folgjende punten: 2. De Aksjepunten, dy't yn de oanbiedingsbrief by it rapport fan Deputearre Steaten beskreaun binne, mei te nimmen yn de evaluaasje fan it PVVP (dêrûnder ek de effektiviteit fan it saneamde IOV); 3. It Kolleezje soarget der foar dat de (bus)oerstap-</p>



Amendement	2.
Paraaf	EB
Agendapunt	03B

AMENDEMENT, ex artikel 27 Reglement van Orde

Statenvergadering 10 februari 2010

Agendapunt 3 Doorlichting Programma 2.

Provinciale Staten, overwegende dat:

- Dat bij de bespreking van de Evaluatie Openbaar Vervoer en het Rapport van de Noordelijke Rekenkamer in de commissie Lân, Loft en Wetter zorgen zijn geuit over de toekomst van het Openbaar Vervoer in Fryslân;
- De vraag gesteld moet worden dat een OV-systeem dat uitsluitend vraaggestuurd is voldoende toegerust is voor de vraag op ons platteland;
- Er ruimte moet zijn voor experimenten met OV-systemen; teneinde tot nieuwe vervoersystemen te komen;
- Er bovendien dient te worden gewerkt aan gebruik van duurzame brandstoffen in het OV;
- Daarvoor de aanpassing van de bussen van belang is, maar tevens de aanwezigheid van vulpunten voor duurzame brandstoffen.

Besluiten

Het besluit aan te vullen met de volgende alinea:

Er wordt 15 mln. gereserveerd voor de ontwikkeling van een nieuw en duurzaam Openbaar Vervoersysteem in Fryslân. Dit wordt gedekt uit de middelen van de langere afschrijvingstermijnen.

Indiener(s)

PvdA, Henni van Asten



Bijlage 2

1. Demografische veranderingen

Een belangrijke trend in Fryslân in de komende jaren is verandering van de bevolkingssamenstelling. Vier processen spelen een rol: demografische krimp, vergrijzing, de veranderende samenstelling van huishoudens en migratie. Demografische krimp betekent dat de totale bevolking in aantal afneemt: het geboortecijfer ligt beneden het 'reproductiecijfer'. En vergrijzing is in feite 'dubbele vergrijzing': door demografische krimp neemt het percentage 65-plussers in relatieve zin toe en doordat mensen langer leven neemt het aantal 'oudere ouderen' toe. Het gemiddeld aantal personen per huishouden zal de komende jaren afnemen, waardoor er sprake is van een toename van huishoudens. Migratie vindt plaats door uit de provincie vertrekkende jongeren als gevolg van studie motieven en er vindt verschuiving plaats van kleinere kernen naar grotere kernen binnen Fryslân.

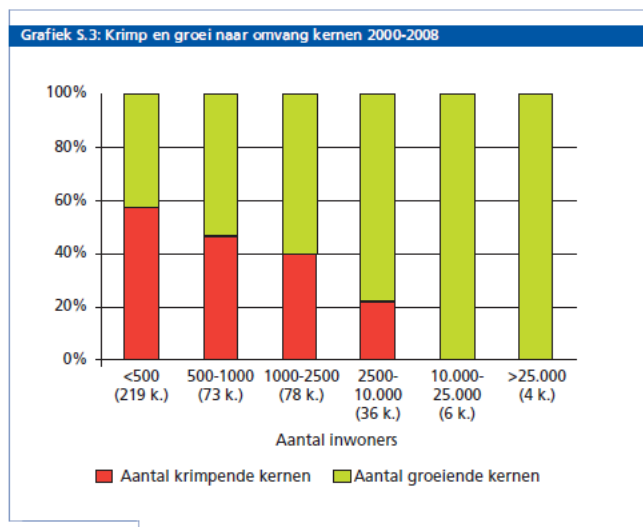
Voor Fryslân is de verwachting dat het inwonertal vanaf 2025 afneemt. Daarnaast ontwikkelen zich grote verschillen tussen gemeenten. De prognose: *vóór 2020 zal in meer dan de helft van alle gemeenten het bevolkingsaantal dalen, vooral in het noorden en het westen van de provincie.*⁴

Deze ontwikkelingen krijgen een enorme impact op de Friese samenleving. Enkele (voor)beelden: de vraag naar onderwijs zal afnemen en de vraag naar zorg en huisvesting voor ouderen zal toenemen. Vergrijzing en afnemende bevolkingsaantallen impliceren bovendien ook een daling in de omvang van de beroepsbevolking (de groep van 15 tot 65(?) jaar) met als consequenties minder 'handjes' (wie gaan voorzien in de toenemende vraag naar zorg?), een lager besteedbaar inkomen en minder consumptieve bestedingen.

Hét gevaar van demografisch krimp is dat er een negatieve spiraal ontstaat: een neerwaartse beweging die zichzelf versterkt en steeds moeilijker teniet gedaan kan worden. Op hoofdlijnen: als de omvang van de bevolking daalt, daalt het besteedbaar inkomen en de vraag naar voorzieningen, gaat de middenstand failliet of trekt naar elders, worden verpaupering en verloedering in de ruimtelijke omgeving zichtbaar, daalt vastgoed in waarde, etc.

In het rapport *Krimp en Groei. Demografische verandering in de provincie Fryslân* wordt aandacht gevraagd van het ontstaan van een negatieve vestigingsspiraal.⁵ Uit regio's die al langer te maken hebben met demografische krimp (bijvoorbeeld Limburg) zijn voorbeelden bekend van ouderen van die vanwege hun leeftijd graag willen verhuizen doch dat niet kunnen – niemand is geïnteresseerd in hun huis...

T.a.v. Fryslân geldt dat bevolkingsdaling het sterkst optreedt in de kleinere kernen en dorpen. Uit nevenstaande tabel (overgenomen uit genoemd rapport) blijkt dat in de afgelopen jaren bijna 60% van kleinste kernen (< 500 inwoners) te maken heeft gekregen met dalende bevolkingsaantallen. De stedelijke centra daarentegen zien hun inwonertal groeien.



⁴ *Krimp en Groei. Demografische verandering in de provincie Fryslân*, Provincie Fryslân: januari 2010.

⁵ *Krimp en Groei*, Provincie Fryslân, 2010, p. 12.

De verwachting is dat door deze ontwikkelingen de leefbaarheid van het platteland in de komende jaren onder druk komt te staan. Extrapolerend is denkbaar dat ook de leefbaarheid van de regionale centra onder druk komt te staan: als regionale ziekenhuizen of scholen moeten sluiten, verschuift de vraag naar zorg en onderwijs –en de bijbehorende mobiliteit(sdruk) - richting stedelijke centra.

Wat betekenen de demografische veranderingen voor het OV? In genoemd rapport wordt gesteld dat er geen reden is om tot 2030 een afname van het OV gebruik te verwachten: de twee groepen die een belangrijke doelgroep van het OV vormen, namelijk jongeren en ouderen, houden elkaar in evenwicht – minder jongeren, meer ouderen. Wél wordt het OV complexer: scholieren maken gebruik van andere trajecten en tijdstippen dan ouderen en dus wordt het aanbod lastiger 'te managen'.

Tot slot: demografische krimp heeft enorme consequenties voor economie en ruimtelijke ordening want het betekent het einde van manier waarop gebiedsontwikkeling altijd heeft plaatsgevonden, namelijk gefinancierd door groei en nieuwbouw.

De uitdaging voor de komende jaren luidt: wat worden de (nieuwe) waardedragers in een krimpscenario? Hoe gaan we verpaupering te lijf als het geld niet meer gevonden kan worden in groei en de verkoop van nieuwe gronden, woningen en bedrijventerreinen?

2. Financiële krimp

Naast demografische krimp tekent zich in de komende jaren ook nog een andere krimp namelijk financiële bezuinigingen en teruglopende middelen. Over de omvang laat zich op dit moment weinig met zekerheid zeggen; dat er minder gelden beschikbaar zullen zijn staat wel vast.

Binnen de provincie is al eerder nagedacht over het toekomstige takenpakket en hoe daaraan invulling te geven. Begrippen die in die context genoemd zijn, zijn 'het nieuwe werken' en 'Koöperasje Fryslân'. De intentie: samen met betrokken organisaties op zoek naar een nieuw model van samenwerken met een andere, financieel geringere rol voor de provincie en meer inzet door en van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

3. Evaluatie PVVP

Recentelijk is het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2006 geëvalueerd. De conclusies luiden als volgt:

- De uitvoering van het PVVP is sinds 2006 een flink stuk opgeschoten.
- De trends die zijn gesignaleerd in het PVVP 2006 zijn nog steeds actueel. Dit geldt ook voor de verwachte groei van de automobilititeit. Deze groei is volgens recentere modellen wel lager dan in 2006 was verwacht.
- De demografische ontwikkeling en de verandering van leefstijl zijn vooral van belang voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer, fiets en ketenmobilititeit.
- Duurzame vormen van mobilititeit winnen aan betekenis.
- Het huidige voorzieningenniveau van het openbaar vervoer is in de toekomst niet meer te financieren op basis van de middelen die er voor beschikbaar zijn.

In het licht van de al genoemde 'financiële krimp' is de laatste conclusie van belang. In de evaluatie wordt het volgende opgemerkt:⁶

- Het aandeel van Fryslân in de BDU (brede doeluitkering) zal teruglopen;

⁶ Evaluatie PVVP 2006, deel 2 Monitoring, trends en ontwikkelingen, versie 31-08-2010 pg. 31

- Bezuinigingen door het Rijk nopen tot forse bezuinigingen op provinciale uitgaven
- Bezuinigingen op de BDU zijn zeer wel denkbaar (de 20% discussie)
- Tegenover dalende inkomsten staan hogere kosten en grote investeringen.
 - Bij de komende aanbesteding van het OV zal *bij het huidige budget minder vervoer worden aangeboden*.
 - Forse provinciale investeringen zijn nodig in de context van RSP projecten.

Kortom: het beeld voor de komende jaren is: *substantieel minder geld voor OV, een navolgend lager voorzieningenniveau en een door toedoen van de vergrijzing complexer wordende vraag*

Bijlage 3: Toekomstbeelden Duurzaam en leefbaar Fryslân

2.1 Duurzaamheid: energetisch, economisch en sociaal

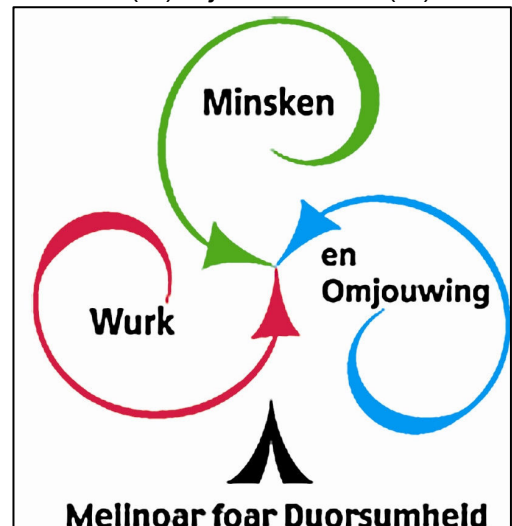
Duurzame ontwikkeling in de brede zin van het woord is hét uitgangspunt van provinciaal beleid. In de koepelnota *Fryslân Duurzaam* wordt een integrale visie op duurzame ontwikkeling geschetst: een duurzame(re) samenleving waarin op duurzame(re) wijze duurzame(re) producten gemaakt worden, vereist een proces van duurzaam ontwikkelen.⁷

Fryslân kiest voor integrale duurzame ontwikkeling: de ambitie is dat provinciaal beleid een gelijktijdige ontwikkeling van 'minsken' / sociale samenhang, 'wurk' / economie en 'omjouwing' / ecologie bewerkstelligt.

In het Engels: 3P – people, planet, profit.

Economische, sociale en ecologische ontwikkelingen moeten hand in hand gaan en daarin gefaciliteerd worden door duurzame innovaties - vernieuwende activiteiten met economisch, ecologisch én maatschappelijk rendement.

'Fryslân geeft energie' – zo luidt de titel van het Programmaplan Duurzame Energie. De ambitie is om als provincie onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en de 'oerstap' te maken naar een duurzame samenleving met hernieuwbare energie. De componenten: energiebesparing in de gebouwde omgeving, opwekking van duurzame energie (groen-gas c.q. vergisting van mest en reststoffen, wind- en zonne-energie en aardwarmte) en duurzame mobiliteit.⁸



Onze droom voor 2020: Stil fan Fryslân

Fryslân is in 2020 hard op weg naar de nieuwe toekomst. Het gebruik van fossiele brandstoffen is in Fryslân sterk afgenomen. De 'ik stap oer'-beweging werkt. De Friezen zijn massaal overgegaan op de aangeboden alternatieven en nieuwe producten.

Alle overstappers op groene stroom krijgen nu hun energie uit eigen provincie. Van de wind, door de zon en uit geothermie.

Uit het groenafval wordt op grote schaal groen gas geproduceerd, voor een vaste prijs voor 20 jaar.

Auto's worden door Friese bedrijven massaal omgebouwd. De bouwers van de elektrische auto's en scooters kunnen de vraag niet bijbenen.[...]

Uit: Fryslân geeft energie. Programmaplan Duurzame Energie.

Doelen die in de context van duurzame mobiliteit geformuleerd zijn:

- Beter leefmilieu: beperking van restemissies, hogere efficiency, schonere energiedragers, etc.
- Een betere ruimtelijke kwaliteit
- De provincie vervult een voorbeeldfunctie in de rol van 'launching customer'.
- Vanaf 2009 worden nieuwe concessies in het OV 100% duurzaam aanbesteed - zonder nadelige consequenties voor de kwaliteit van het OV
- Provincie stimuleert het gebruik van duurzame bussen in lopende concessies.
- Provincie stimuleert samen gemeenten en bedrijfsleven het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen: fietsen, carpoolen en OV.

⁷ Maart 2009, Koepelnota en tevens nadere uitwerking van het Koersdocument

⁸ Zie Programmaplan Duurzame Energie, maart 2009.

Duurzaamheid is ook toonzettend in de context van milieubeleid. De beleidslijnen voor de komende jaren: 'slim milieubeheer' (lees maatwerk), 'ruim baan voor duurzame innovaties' en 'bouwen aan een duurzame samenleving'.⁹ Enkele voorbeelden: duurzaam voorraadbeheer, duurzaam ketenbeheer en denken langs de lijnen van 'Cradle-to-Cradle' - afval is voedsel. Kosten kunnen baten worden, vermits anders gezien.

2.2 ICT

Naast duurzaamheid speelt ICT een belangrijke rol in de toekomstige ontwikkeling van Fryslân. De informatiesamenleving zet zich door en een in de ICT wereld alom bekende trend, namelijk de 'Wet van Moore', snijdt ook hout in de Friese context: chips worden steeds kleiner, kunnen steeds meer en worden daardoor in steeds meer domeinen toegepast.¹⁰

Van belang is onder meer de in 2009 door de provincie geïnitieerde Friese ICT-alliantie: gericht op het versterken van economische en maatschappelijke ontwikkeling. ICT is een 'enabler': het maakt vernieuwing op tal van fronten mogelijk en kan bijdragen aan kwaliteitsverbetering in bijvoorbeeld zorg en onderwijs.

Mei 2010 is door Eurocommissaris Kroes de Digitale Agenda Europa geïntroduceerd. Een citaat:

*'The Digital Society is the future. In the 21st century, information and communication technologies have a crucial role to play in creating sustainable jobs and boosting Europe's economic growth, as outlined in the Europe 2020 Strategy, and so contributing to our economic recovery and long-term prosperity. Digital technologies also have a key role to play in improving people's daily lives, for example in terms of increasing consumer choice, better access to information, entertainment and other services, improving healthcare and tackling environmental challenges like climate change.'*¹¹

Aanhakend bij die ontwikkeling is onlangs de Digitale Agenda Fryslân in concept vorm verschenen. Fryslân wil deel uitmaken van de Europese digitale agenda en in de context van de University Campus Fryslân onder meer een centrum voor Uniquitous Digital Services inrichten: slimme en duurzame technologieën voor de dagelijkse en persoonlijke leefomgeving ('Smart Living', 'i-cology'). Het beeld:

"Fryslân is onconventioneel, kleinschalig, open en groen. En overal tussen dat groen zijn maatschappelijke functies, soms onzichtbaar, maar toegankelijk. [...]"

Fryslân wil een integrale digitale waarde toevoegen aan haar maatschappij en leefomgeving. Niet een laag eronder of er bovenop, maar een evolutie van geïntegreerde digitale functies overal tussen dat groen, onderdeel van elke leefgemeenschap zonder uitsluiting, met inspanningen om het Friese leefomgeving duurzaam te onderhouden en te investeren in een nog sterker genetwerkte kennisgedreven economie.

De Friese processen worden door digitalisering transparant. [...] Er ontstaan tegelijkertijd meer aanknopingspunten voor innovatie, en meer ruimte voor het bewust genereren van een nieuwe kwaliteit van leven op het platteland, in de stad en tussenbeide. Dit is wat we ver-

⁹ Zie Frysk Miljeuplan 2010-2013, december 2009

¹⁰ De 'Wet van Moore' (geformuleerd door Gordon Moore, een van de oprichters van chipfabrikant Intel) stelt dat de rekenkracht van computers exponentieel toeneemt: iedere achttien maanden (later bijgesteld naar 24 maanden) verdubbelt de processorsnelheid van chips (terwijl de kosten ongeveer halveren). De verwachting is dat deze ontwikkeling nog zeker 20 jaar zal gelden en belangrijke effecten zijn miniaturisatie en een toenemende alom aanwezigheid van ICT

¹¹ Digitale Agenda Europa, Eurocommissaris Kroes d.d. 19 mei 2010.

staan onder '**waardetransitie**' van onze regionale maatschappij. Het gaat om meer dan de toegevoegde waarde van technologie of van verandering van op zichzelf staande processen.

De Digitale Agenda Fryslân vat digitalisering breed op en verbindt het met haar maatschappelijke ontwikkelingsprogramma's in een samenhangend programma.

Programmadoel: het programma richt zich op duurzame integrale verandering van maatschappelijke processen door digitalisering, waarbij het begrip 'waarde', waarop digitalisering wordt gericht, verschuift van een voornamelijk economische en normatieve kwaliteit, naar een 'integrale kwaliteit van leven'; het welbevinden van mensen in hun omgeving.'¹²

Concluderend: de ambitie ligt bij het bewerkstelligen van integrale duurzame ontwikkeling en ICT is een weg die daartoe talloze kansen en mogelijkheden biedt.

¹² Digitale Agenda Fryslân 2011-2015, concept 14-9-2010

Bijlage 4: denkrichtingen toekomstig OV

Enkele denklijnen:

- Is het mogelijk om de waarde die gecreëerd wordt met OV in Fryslân te (be)houden en opnieuw aan te wenden, bijvoorbeeld m.b.v. een koöperaasje of ontwikkelingsmaatschappij? Als voorbeeld: de aandelen van de TESO (Texelse Stoombootonderneming) zijn in het bezit van de mensen die baat hebben bij kwalitatief goede dienstverlening, namelijk de 'eilanders'. Het resultaat: een win-win situatie.
- Kan OV aangewend worden als waardecreator en waardevermeerderaar op andere terreinen? Bijvoorbeeld: kunnen OV gelden bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe Friese business, bijvoorbeeld op het gebied van elektrische motoren of elektrisch vervoer (fietsen, bussen, boten, etc)? Daarmee en daardoor ontstaat een opwaartse spiraal.
- Kunnen 'lege stoelen' geld opleveren? De bezettingsgraad van OV is momenteel ongeveer 20% - hetgeen betekent dat 80% van de capaciteit voortdurend leeg én gesubsidieerd heen en weer wordt gereden.
- Is het mogelijk om waarde toe te voegen, bijvoorbeeld door de functionaliteit van OV-overstappunten te vergroten door ze te verbinden met andere voorzieningen (winkels, scholen, zorg etc.)? Of overstappunten te transformeren tot 'transferpunten' door vervoermodaliteiten samen te laten komen (fiets, bus, auto, boot etc.)? Of beide te doen: multimodaal en multifunctioneel?
- Welke beelden ontstaan als gedacht wordt langs de lijnen van 'het nieuwe werken' en de 'koöperaasje'? Kan samen werken leiden tot grotere effectiviteit en efficiency? Meer doen met minder mensen of middelen, bijv. met behulp van ICT? Welke initiatieven van burgers zijn denkbaar? Kan iemand bijvoorbeeld zijn privéauto (deels) financieren door anderen te vervoeren in de context van nieuwe vormen van ÓV en 'samen reizen'?
- De analogie met 'smart grids': intelligente energienetwerken waarin met slimme apparatuur vraag en aanbod (beter) op elkaar worden afgestemd. Laat dit beeld zich ook denken in de context van OV?
- Laten vervoersstromen zich bundelen opdat meer volume ontstaat en exploitatie en aanbod gunstiger worden? OV, post, WMO, apotheek, etc. tezamen? Fijnmazig 'integraal vervoer' door toedoen van bundeling?
- OV staat niet op zichzelf. Cruciale vragen bij het creëren van meerwaarde, zijn: 1) waar verdient Fryslân in de toekomst – bijvoorbeeld in 2030 – zijn geld mee?, en 2) kunnen we die ontwikkelingen faciliteren en versterken met behulp van middelen voor duurzaam OV? Bijvoorbeeld: elektrische fietsen(bouwers), elektrische bussen(bouwers), biogas(installaties), onbemande veerpont(bouwers), etc.

Langs deze lijnen denkend ontstaat een ander perspectief: Fryslân geeft energie..

Via de aanbestedingen kan meerwaarde te gecreëerd worden en daarmee 'dik' en 'dun' vorm te geven. Bijvoorbeeld:

- Denkbaar is om 'rijden op biogas' onderdeel te maken van de uitvraag voor de concessie. De beweging die daarmee in gang gezet wordt, is dat er een markt voor biogas gecreëerd wordt (langjarig en qua omvang te becijferen). Daardoor kunnen boeren besluiten om te investeren in de bouw van biogasinstallaties en groeit de business en de kennis op dat gebied in Fryslân. Voor biogas geldt bovendien 'afval = voedsel' en op grond daarvan zijn wellicht ook nieuwe geldstromen te vinden (nu betalen boeren uit Brabant boeren in Fryslân voor de afname van mest..)
- Wat bepaalt de locaties van bushaltevoorzieningen? Op dit moment is het perspectief van verkeer en vervoer dominant: om reden van dienstregeling e.d. moet haltes snel aangereden kunnen worden en liggen ze dus vaak aan de rand van bebouwd gebied. Denkend vanuit het perspectief van leefbaarheid en omgevingskwaliteit verdie-

nen andere locaties wellicht de voorkeur; multifunctionele centra bijvoorbeeld? En kunnen dergelijke locaties misschien weer extra 'load' genereren?

- Een manier waarop zich fijnmazig (OV)vervoer laat denken, is een 'rondje a,b,c,d': een (bus)voorziening die dorpen aan elkaar rijgt, nu nog gescheiden vormen van vervoer integreert (OV, WMO, post, thuiszorg, schoolvervoer etc.), en (daardoor) spoorboekloos en hoog frequent kan zijn. Door ICT te benutten en punctuele dienstregelingen in te ruilen voor bandbreedtes (1x per half uur bijvoorbeeld) of 'real time' via smart-phone kan de flexibiliteit en doordoor de toestroom vergroot worden (chauffeur mag bijvoorbeeld afwijken van de route (een Q ipv een O rijden) om aan een onverwacht verzoek te voldoen, is oproepbaar via www.vervoerinfryslan.nl etc.)
- Een dergelijk fijnmazig vervoersysteem zou, in combinatie met ICT een 'carrier' van leefbaarheid kunnen worden. Voorzieningen zouden bijvoorbeeld gespreid kunnen worden bijvoorbeeld (school in a, zwembad in b en sportschool in c).
- Demografische krimp initieert een tendens in de richting van centralisatie (bijeenvoegen van zorg- en onderwijsvoorzieningen bijvoorbeeld); een fijnmazig vervoersysteem in combinatie met ICT kan spreiding mogelijk blijven voor zover dat uit oogpunt van leefbaarheid meer gewenst is.
- Analoot aan het voorbeeld van TESO is denkbaar dat de provincie een 'koöperasie' creëert – al dan niet in de vorm van een PPS, en de bereis- en bereikbaarheid van 'dun' daarin onderbrengt. Financieringsmogelijkheden zijn denkbaar langs de lijnen van het benutten van ongebruikte capaciteit (OV buiten spits circa 80%, andere vormen in kaart te brengen), het combineren van vervoersstromen en bijbehorende gelden ('ontschotten', doelgroepenvervoer en OV). Ook vastgoed en mobiliteitsdienstverlening (gekoppeld aan 'dun' én 'dik') zouden bronnen van inkomsten kunnen worden.

Toekomstbeeld [brainstorm] 'dun'

Slim en integraal

'We laten geld liggen': nu rijden allerlei vormen van vervoer (OV, post, thuiszorg, gehandicaptenvervoer (WMO), pakketdiensten, apotheek, bezorgservice etc.) letterlijk langs elkaar heen door de provincie en is er vermoedelijk heel vaak sprake van onbenutte capaciteit. Letterlijk: lege stoelen die heen en weer gaan en capaciteit – lees geld – bieden die onbenut blijft.

Het beeld voor 2030 in trefwoorden:

- slimme afstemming van vraag en aanbod ('smart grid'),
- 'samen reizen': bundelen van *alle vormen van vervoer* die mensen van A naar B helpen.
- Onderscheid OV en PV (privévervoer) verdwijnt. Het nieuwe concept luidt: 'Samen Reizen'
- www.vervoersplaats.fryslan.nl: mobiliteitssysteem á la marktplaats met vraag en aanbod van vervoer.
- Vervoersmanager / mobiliteitsmanagementsysteem
- I-phone app: 'wie gaat op tijd x naar locatie y?'
- Een lege stoel wordt een product: het afval van nu is (een deel van) het geld van morgen (de thuiszorg reist niet meer alleen maar samen met.., x verdient geld door de boodschappen van y me te nemen, etc.)
- Transparante markt van/voor lege stoelen en onbenutte capaciteit (ICT!)
- Kriskrasbewegingen die zich niet laten vangen in een collectief systeem toch faciliteren
- Transferpunten worden ontmoetingspunten, pleintjes waar functies samen komen (matrixbord naast energiebord)
- Combinaties van fysieke en virtuele verplaatsing
- Sociale veiligheid: 'samen reizen' gekoppeld aan lokale gemeenschap(pen) (werkt alleen als mensen elkaar kennen en samen durven reizen, niet anoniem)

Toekomstbeeld [brainstorm] overstapstations ('vastgoed' / infrastructuur)

- Eigendomssituatie oplossen voor 5 busstations
 - Aankopen busstations – evt. via beheersmaatschappij
 - z.s.m. discussie op welke manier je verdere invulling wil geven aan de busstations – mogelijkheden voor verdere exploitatie?
 - Waardecreatie
 - Structuur opzetten
- 3 niveaus van “vastgoed / transferpunten”:
 - 5 busstations
 - +/- 25 transferpunten (gemeentelijke hoofdplaatsen / gemeentelijk eigendom)
 - 800+ bushaltes (provincie / gemeentes)

 - Wat kunnen we met de transferpunten?
 - Gesprek met lokale partijen
 - Inventariseren locaties (andere modaliteiten)
 - Rol vanabri's
- Mogelijkheid nieuwe doelgroep(en)
 - Stel 30% > reizigers op lijn → meer mensen in OV is waarde
 - Transferpunten upgraden
- Planning
 - Proeftuin: 1 voorbeeldregio voor uitvraag
 - Analyse vervoerstromen
 - Analyse busstations / transferpunten / haltes
 - Analyse demografisch (2030 CBS)
 - Wat is de potentie?
- Momenteel busstations geen onderdeel van uitvraag
 - Meenemen ja / nee?
 - Mogelijkheid voor waardecreatie door vervoerder?

Toekomstbeeld [brainstorm] dikke lijnen

Wat is duurzaam OV?

- OV met maatschappelijk meerwaarde
- 3P – people, planet, profit
- continuïteit: ook in de toekomst nog te betalen
- levenscyclus denken (niet alleen duurzaam in aanschaf, ook duurzaam in termen van beheer en onderhoud!!)
- C2C bussen?
- van input sturing naar output sturing.
- Precompetitieve marktconsultatie:
 - Wat mee in de uitvraag? (infra, reisinfo, voorzieningen?)
 - Gewenst voorzieningenniveau 'dun' na 2012?
- Alliantiemodel: baten en lasten delen. Duurzame relatie! Innovatief zijn (lagere kosten) loont
- Concurrentie gerichte dialoog:
 - Optimum voor de provincie / concessie??
 - Optimum gebied van duurzaamheid? Kun je Carbon Footprint uitvragen?
 - Wat is 'dik', wat is 'dun' en hoe ziet afstemming eruit?
 - Duurzaam is niet gunnen tegen laagste prijs. Duurzaam is gunnen op 3P.
- Nieuw in OV! Kennis andere sectoren!

Bijlage 5a: Stappenplan voor de *dunne lijnen*

Wat is nu ECHT belangrijk?

Dat het besef ontstaat dat het bestaande OV bestaat bij de gratie van *afwentelen*: uitbesteden, schaalvergroting, anderen (lees marktpartijen) moeten het doen, het is een sectorale aanpak: de andere sectoren en spelers kunnen blijven doen wat ze doen en mogelijk exploitatieverlies wordt binnen het domein OV opgelost: eerst met efficiency verbetering en extra subsidie, later met korting op het servicepakket.

Dat de oplossing ligt in het creëren van een nieuwe duurzaam OV waarbij sprake is van *toewentelen* (*dit wel beter definiëren voordat het een eigen leven gaat leiden*).

De term *openbaar vervoer* dekt daarmee eigenlijk niet meer de gehele lading, maar *samen reizen* wel.

Wat zie je DAN gebeuren?

Het sociale systeem neemt zelf verantwoordelijkheid voor het realiseren van de benodigde verbindingen en het project wordt daarmee van alle inwoners van de provincie (van ons allemaal). Andere sectoren dienen hun business case aan te passen: er ontstaan nieuwe combinaties, exploitatieproblemen worden binnen en buiten het OV systeem opgelost, waarbij nieuwe waardecreatie de sleutel vormt.

Het is een slimme manier van afstemmen van *vraag* en *aanbod*, waarbij ICT als ondersteuning essentieel gaat worden. Hierbij heeft iedereen de keus om alleen of gezamenlijk te reizen, waarbij samen reizen aantrekkelijk en persoonlijk gemaakt wordt. Over ca. 10 jaar is het vervoer *just for me*, *just in time* en *just enough* geregeld.

Wat/wie is daar dan voor nodig?

De omslag van *afwentelen* naar *toewentelen* kan nooit in één klap gemaakt worden: dat gebeurt toch gradueel, stapsgewijs. In dit licht is afdeling *Verkeer en Vervoer* succesvol wanneer ze in de nieuwe concessie een aanwijsbaar praktisch begin kunnen maken met *toewentelen*.

Er is bovendien behoefte aan:

- Integrale beleidsvorming binnen de provincie Fryslan (een brede discussie over het belang van deze transitie is cruciaal voor het succes. Als er fragmenten uitgehaald worden en binnen het huidige denkraam worden beoordeeld is de transitie bij voorbaat mislukt.
- Doorvoeren van zoveel mogelijk duurzame milieuvriendelijke vervoersmiddelen met bijbehorende infrastructuur
- Onderzoek naar vervoersbehoefte in landelijk gebied (wordt thans uitgevoerd door MU Consult in opdracht van afdeling Verkeer en Vervoer)
- Een businessplan en zicht op nieuwe verdienmodellen, waardoor lege stoelen geen afval zijn, maar waarde / opbrengsten creëren
- www.vervoersplaats.nl (op basis van gedachte van marktplaats)
- Fysieke transferpunten die aantrekkelijk en persoonlijk zijn
- Nieuwe reiskostenregeling voor de provincie Fryslan zelf
- Sterk marketingconcept
 - o *Incentives* moeten hierin verwerkt zijn
 - o Het moet een product worden dat je koopt

Wat ga je dan nu doen?

- Opstellen strategische relatieanalyse
 - o Gesprekken voeren binnen de provincie voor borging van het integrale karakter van de transitie (binnenlijn)
- Opstellen stakeholdersanalyse

- Beter doordenken welke vervoerssystemen er zijn
- Een regio kiezen en op basis van bijvoorbeeld 5 of 6 criteria daarbinnen een dorp kiezen
 - Criteria: actief, levendig dorp, met actieve buurtvereniging welke ambitie en grote belangen heeft bij een duurzaam OV
 - Hierin meenemen de ervaring van dialoog-bijeenkomsten van Sipke van der Meulen
- Een aantal avonden organiseren met alle stakeholders
- Verhaal maken van de lege stoelen in de vorm van bijvoorbeeld een *You Tube* filmpje. Hierbij wordt één aspect eruit gehaald dat het gehele probleem van het huidige OV verwoord.
- Contacten leggen met vervoerders in de gekozen regio (thuiszorginstellingen, gemeenten (in het kader van Wmo), gehandicaptenvervoerders, enz. Hierbij rekening houden met de aanbevelingen en conclusies van het onderzoek naar de vervoersbehoefte van MU Consult. Belangrijk hierbij is om gesprekken te voeren met mensen die zelf ook inzien dat het anders moet, hieraan tijd willen besteden en durven te veranderen. Uiteindelijke doelstelling is te beoordelen of opschaling mogelijk is door intensiever samen te werken.
- Opzetten internetsite www.vervoersplaats.nl Hierbij kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de kennisinstellingen in het noorden en meer specifiek de studenten. In eerste een analyse naar bestaande initiatieven in dit kader.

Bijlage 5b: Stappenplan voor de *dikke lijnen*

Wat is nu ECHT belangrijk?

Dat ervaring wordt opgedaan met duurzaam aanbesteden om uiteindelijk het openbaar vervoer ook voor de lange termijn betaalbaar te houden voor de provincie, maar ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

Dat het duurzaam aanbesteden echt een andere manier van uitvragen is dan traditioneel. Het vergt een andere manier van werken, waarbij de uitvraag meer gebaseerd is op zogenaamde *outcome* criteria.

Wat zie je DAN gebeuren?

Duurzaam aanbesteden, waarbij wordt gestuurd op *outcome (output)* geeft de vervoerder meer ruimte om zijn eigen aanbieding te maken. Inventiviteit uit de markt wordt daarmee beter mogelijk gemaakt.

Er zullen meer marktpartijen betrokken raken bij dit proces of een belang hebben om mee te doen dan de traditionele vervoerders, waarbij de kans groot is dat er nieuwe kwaliteitsimpulsen / innovaties zullen worden toegepast.

Wat/wie is daar dan voor nodig?

- Bepaling van de duurzaamheidsagenda (CO2 emissie, Carbon Footprint, enz)
- De uitvraag anders organiseren op basis van de precompetatieve dialoog / *competitive dialog*
- een scherp beeld van de leefomgevingskwaliteit voor de provincie Fryslan in 2020
- bepaling van het voorzieningenniveau van de *dunne lijnen* voor de periode na 2012
- bepalen wat mee gaat in de uitvraag
 - o infrastructuur / reisinformatie, stations en voorzieningen
- contacten met organisaties die de provincie kan helpen aan andere partners op het gebied van openbaar vervoer, zoals UTTP
- de ontwikkeling van een alliantiemodel, waarbij de risico's en de baten worden gedeeld
- benadering van TaskForce mobiliteit (VROM)
- Ondersteuning vragen van KPV V en Piano en VROM

Wat ga je dan nu doen?

- Tijdslijn maken voor concessie 2012 maken
- Markt benaderen
 - o De huidige grote 4 vervoerders
 - o Andere vervoerders
 - o Consultants
 - o Andere partijen zoals ICT dienstverleners, JE Deceaux, enz. (vraag hierbij is hoeveel partijen je hier wilt noemen.

- Opstarten Precompetatieve dialoog / *Competitive dialog*
- Markt benaderen
 - o Specs maken voor de uitvraag
 - o Van input uitvraag naar output / outcome uitvraag
- Zoeken van partners
- Onderzoek doen en leren van de ervaringen van de stad Groningen en een aantal Groningse gemeenten
- Samenstellen team
- Invoeren van het nieuwe werken / het nieuwe rijden (OV chipcard)
- Benaderen van werkgevers
 - o Beoordelen wat de wensen van de werkgevers zijn ten aanzien van het aanbieden van Openbaar Vervoer voorzieningen aan medewerkers
 - o Bepalen welke fiscale beperkingen hieraan mogelijkwijs kleven
- Bepalen van de ketenmobiliteit
 - o Carpooling, fiets,
 - o Andere innovatieve toepassingen
- Bepalen in te zetten vervoersmiddelen
 - o Nieuw of gebruikt (met aangepaste duurzame aandrijving)
- Bepalen spitsvervoer
 - o Capaciteit
 - o Andere sectoren
- Ponssector

Bijlage 5c: Stappenplan duurzame stationsomgevingen en haltes

Het huidige openbaar vervoer in Fryslân bestaat uit drie vormen:

- Attractief Collectief Openbaar Vervoer (ACOV) op de lijnen met de grootste vraag
- Collectief Openbaar Vervoer (COV) bij een minder grote, maar wel collectieve vraag
- Individueel Openbaar Vervoer (IOV) op aanvraag, wanneer de vraag niet meer collectief is.

Binnen het openbaar vervoer netwerk vindt uitwisseling plaats tussen de drie vormen onderling. Deze uitwisseling geschiedt op de knooppunten in het netwerk. Dit zijn de op-,af- en overstappunten.

Binnen de provincie Fryslân worden zes niveaus knooppunten gehanteerd:

1. Minimale halte
2. Basishalte
3. Voorzieningenhalte
4. Kleine centrumhalte
5. Grote centrumhalte
6. Busstation

De knooppunten in het netwerk vormen het visitekaartje van het openbaar vervoer. Zij vormen de verbinding tussen de dunne lijnen in het landelijke gebied en de dikke lijnen naar de regiokernen. Fryslân wil hierin graag een kwaliteitssprong maken. Het streven is om de haltevoorzieningen af te stemmen op de specifieke eisen van het gebruik, het netwerk en het vervoermiddel. Hierbij wordt rekening gehouden met sociale en technische kenmerken zoals: veiligheid, toegankelijkheid, herkenbaarheid en comfort.

De knooppunten kunnen echter een grotere meerwaarde hebben dan alleen een opstap en overstapplaats. De visie is dat het op duurzame knooppunten goed verpozen is, schoon overzichtelijk is en de juiste voorzieningen aanwezig zijn. Het duurzame ontwerp is integraal en combineert diverse functies passend bij de wens van de klant:

- Jongeren: flexibiliteit, communicatie en gemak.
- Ouderen: zitten eten drinken, aanwezigheid toiletten.
- Zakenmensen/forenzen: internet, werk-/ruimte)

Naast een functie als OV knooppunt kunnen hier ook niet OV functies geplaatst worden. (pakketdienst, mobiliteitsmakelaar) Als knooppunt van een mobiliteitsnetwerk dient een knooppunt de ketenmobiliteit te faciliteren. (stallingen, huur (brom-)fiets, auto, P&R) Op deze wijze hebben de knooppunten meer waarde dan alleen een OV knooppunt en kunnen er derden worden gezocht die in de knooppunten willen investeren. Dit kunnen partijen zijn die hier functies aanbieden, maar ook partijen die hier reclame uitingen willen plegen. Voorbeelden zijn winkelcentra, sportvoorzieningen, multifunctionele centra, vergaderruimtes, P&R locaties en transferia. De OV-netwerk kan gekoppeld aan functies binnen het recreatieve netwerk in Fryslân, zoals fietsroutes, watersportvoorzieningen en picknicklocaties. Er kunnen nieuwe exploitatiemogelijkheden ontstaan bij en rondom knooppunten of bestaande voorzieningen kunnen behouden blijven voor regio. Het upgraden van knooppunten kan nieuwe reizigers aantrekken voor het OV. Er ontstaat zo (nog) meer levendigheid rondom een knooppunt hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid in Fryslân.

Naast de kansen die OV-knooppunten en haltes kunnen bieden moet er ook gekeken worden naar het gebruik en het beheer van de haltes. Door heel Fryslân staan meer dan duizend haltes. In de gedachte van deur-tot-deur vervoer en ketenmobiliteit, kunnen wellicht de 'haltes in het weiland' verplaatst worden naar de 'halte bij huis'. Hiervan is al deels sprake in gebieden waar Individueel Openbaar Vervoer wordt aangeboden middels regiotaxi's.

Eigendomsituatie

Het eigenaarschap van de knooppunten ligt bij verschillende partijen. De partijen die een rol vervullen bij halteplaatsen zijn de provincie Fryslân, de gemeenten in Fryslân, vervoermaatschappijen, Prorail, Rijkswaterstaat of bv. reclame-exploitant(en).

Op 16-12-2009 is een amendement van het CDA overgenomen met daarin het volgende besluit: "It kolleezje soarget der foar dat de (bus) oerstapstasjons yn oerheidshannen komme of ûnderbrocht wurde by ien bedriuw (gjin konsesjehâlder IF). De huidige busstations zijn momenteel in eigendom van vervoerder Arriva die momenteel geen busconcessies heeft in Fryslân. Hierdoor ontbreekt er belang met als gevolg dat het onderhoud van de busstations achterblijft en verpaupering ontstaat. Op korte termijn dient de eigendomssituatie opgelost te worden voor de busstations. Een mogelijke oplossing is het aankopen van de busstations door de provincie. Dit zou eventueel via een beheersmaatschappij kunnen. Juridische en financieel moet dit verder worden geregeld.

Er dient parallel een discussie opgestart te worden op welke manier een verdere invulling gegeven kan worden aan de busstations en welke kansen er liggen voor verdere exploitatie. Het draait hierbij om waardecreatie op economisch en maatschappelijk vlak. Er zal een solide structuur opgezet moeten worden hoe de busstations in de toekomst verder geëxploiteerd en beheerd kunnen worden.

Stappen

- Onderzoek verbeteringen haltevoorzieningen
 - Resulteren in een visie van waaruit gezamenlijk de kwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling van haltevoorzieningen voor de reiziger kan worden verbeterd. De uitvoering moet leiden tot herkenbare haltevoorzieningen met een bij Fryslân passende uitstraling.
 - Onderzoek zit in afrondende fase
- Onderzoek naar de potentie van (nieuwe) exploitatiemogelijkheden van OV-knooppunten
 - Gesprekken plannen met betrokken en nieuwe partijen
 - Gemeenten, vervoerders, zorginstellingen, middenstand, ...
 - Discussie meenemen van haltevoorzieningen / exploitatiemogelijkheden in de concessie-uitvraag.
- Analyse vervoerstromen en vervoersbehoefte
 - Onderzoek loopt momenteel. Verwachting dat begin oktober de eerste resultaten worden opgeleverd.
- Inventarisatie huidige OV-punten
 - Inventariseren locaties (andere modaliteiten)
 - Hoeveel busstation / haltes zijn er?
 - Eigendomssituatie
 - Ligging
 - Rol vanabri's
 - Gegevens deel aanwezig. Eventueel nog aanvullend onderzoek noodzakelijk.
- Oplossen eigendomssituatie busstations
 - Juridische en financiële afspraken evt. via beheersmaatschappij
 - Structuur opzetten voor toekomstige exploitatie en beheer & onderhoud
 - Uitvoering van Beleidsplan opwaardering Fryske Busstations

Tekst Flip-over

- Eigendomssituatie oplossen voor 5 busstations
 - Aankopen busstations – evt. via beheersmaatschappij
 - Zsm. Discussie op welke manier je verdere invulling wil geven aan de busstations – mogelijkheden voor verdere exploitatie
 - Waardecreatie
 - Structuur opzetten

- 3 niveaus van “vastgoed / transferpunten”:
 - 5 busstations
 - +/- 25 transferpunten (gemeentelijke hoofdplaatsen / gemeentelijk eigendom)
 - 800+ bushaltes (provincie / gemeentes)

 - Wat kunnen we met de transferpunten
 - Gesprek met lokale partijen
 - Inventariseren locaties (andere modaliteiten)
 - Rol vanabri's

- Mogelijkheid nieuwe doelgroep(en)
 - Stel 30% > reizigers op lijn → meer mensen in OV is waarde
 - Transferpunten upgraden

- Planning
 - Proeftuin: 1 voorbeeldregio voor uitvraag
 - Analyse vervoerstromen
 - Analyse busstations / transferpunten / haltes
 - Analyse demografisch (2030 CBS)
 - Wat is de potentie?

- Momenteel busstations geen onderdeel van uitvraag
 - Meenemen ja / nee?
 - Mogelijkheid voor waardecreatie door vervoerder?