



Verslag

Bijeenkomst: platform FietsFilevrij!

Datum: 20 mei 2010

Aanwezig: Stef Baijense (stadsregio Rotterdam), Cor Bakker (gemeente Amersfoort), Albert Burggraag (gemeente Waalre), Ruud Ditewig (gemeente Utrecht), Sjors van Duren (stadsregio Arnhem Nijmegen), Willem Goedhart (Managementcentrum), Frans Huurman (provincie Zuid-Holland), Tom Jacobs (gemeente Venlo), Linda Janssen (gemeente Waalre), Gijs Knegtel (provincie Utrecht), Frank Kool (gemeente Haarlem), Dick de Korte (Haaglanden), Otto van der Leest (gemeente Amersfoort), Debby Liew-On (gemeente Amsterdam), Gina Lunenburg (Haaglanden), Jeroen Maijers (gemeente Rotterdam), Miranda van Mol (gemeente Waalre), Candy Mulder, Michaela du Pon (gemeente Utrecht), Eveline Scheres (FietsFilevrij), Cocky van Schie (Fietsersbond/afdeling Haarlem), Jeroen Smink (Grontmij/Papendrecht-Sliedrecht), Hugo van der Steenhoven (Fietsersbond), Max Timp (gemeente Venlo), Freerk Veldkamp (FietsFilevrij, voorzitter)

Verslag door: Mieke Kassing - (Kassing Notuleerservice, Odijk)

1. Welkom door Hugo van der Steenhoven

Freerk Veldkamp opent de vergadering. Freerk licht het programma van de ochtend toe. Het ministerie heeft inmiddels bekend gemaakt welke routes in aanmerking komen voor een subsidie. De routes die afgefallen zijn, zijn niet meer vertegenwoordigd in dit overleg.

Hugo van der Steenhoven vertelt dat er naast FietsFilevrij ook andere initiatieven zijn om de fiets te promoten. Hij licht toe dat er in het bidbook voor het WK 2018 staat beschreven dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is wanneer het WK in Nederland en België wordt gehouden. Er zullen 2 miljoen fietsen ter beschikking worden gesteld. De fietsers kunnen gebruik maken van snelfietsroutes. Johan Cruijff en Ruud Gullit staan op posters afgedrukt op de fiets om dit te ondersteunen.

Verder is er stevig gelobbyd om de fiets op de politieke agenda te krijgen. In de programma's van het CDA, PvdA en GroenLinks worden de snelfietsroutes genoemd. Zij willen dit initiatief oppakken en doorzetten. Dat betekent dat de routes waarvan de aanvragen niet zijn gehonoreerd mogelijk in een volgende ronde alsnog kunnen meedoen.

Dick de Korte vult aan dat investeren in fietsmobiliteit goedkoper is dan in andere vormen van mobiliteit. Door te investeren in fietsinfrastructuur kan er dus feitelijk bespaard worden. Hugo van der Steenhoven vult aan dat uit onderzoek van de gemeente Alkmaar is gebleken dat wanneer het fietsgebruik met een aantal procenten verhoogd wordt, de autocongestie afneemt.

De aanwezigen stellen zich voor.



2. Communicatievraag bij de routes op proces-, omgevings-, gebruikersniveau

Eveline Scheres vertelt dat de ervaringen die zijn opgedaan in de pilotfase betreffende communicatie, handvaten kunnen bieden voor de komende projecten. De communicatiemedewerkers zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst omdat het belangrijk is hen vroegtijdig aan te haken bij het project.

Eveline Scheres presenteert het doel, niveaus communicatie, communicatie over de route, voorbeelden promotie (briefkaart, Leontien van Moorsel, beloningsproef, wedstrijd fiets/auto, e-bike, executive award) toe. Tot slot legt zij uit wat de campagne gericht op gedragsverandering/campagne rij2op5.nl inhoud (uitleg campagne, waarom, je weet niet wat je ziet, bijzondere indrukken posters/maatwerk zoals spiegelstickers, weegschaal, salarisstrook, slagboomkoker, zonneschermen voor auto, met en door bedrijven zoals meerjarige gedragscampagne en fietsservice, fietsambassadeurs).

Dick de Korte merkt op dat het uitgangspunt van FietsFilevrij is de automobilist op de fiets te krijgen. Hij stelt dat ook de bestaande fietser moet blijven fietsen.

Eveline Scheres antwoordt dat de ervaring leert dat door een verbetering van de bestaande routes de huidige fietsers meer gaan fietsen.

Willem Goedhart vult aan dat er op de route Zaandam – Amsterdam een proef is gedaan met een financiële tegemoetkoming. Daaruit bleek dat 10% van de deelnemers eerder de route aflegde met de auto. Er is niet gemonitord of zij na de proef nog steeds fietsen. Er is wel sprake van een stijging van het aantal fietsers op deze route.

Hugo van der Steenhoven stelt dat na afloop van zo'n proef het de bedoeling is dat er in overleg met werkgevers gezocht wordt naar financiële tegemoetkomingen voor fietsende werknemers zoals het vergoeden van iedere kilometer á 0.19 eurocent.

Gina Lunenburg vraagt of er aan de executive award kwalificaties zitten zoals minimaal aantal kilometers.

Eveline Scheres antwoordt dat de directeur zich zakelijk bezig moet houden met fietsstimulering, dat hij/zij ook met de fiets naar het werk gaat, etc. De directeur krijgt voor een bepaalde periode een elektrische fiets ter beschikking en deze fiets gaat, na een onderhoudsbeurt te hebben gekregen, door naar de volgende directeur.

Hugo van der Steenhoven vertelt dat vanuit de task force mobiliteitsmanagement de samenwerking is gezocht met de mobiliteitsmakelaars. Zij hebben de contacten met het bedrijfsleven.

Gevraagd wordt tot wanneer de campagne rij2op5 loopt.

Eveline Scheres antwoordt dat de campagne in ieder geval tot eind 2012 loopt en mogelijk nog langer. Zij hoopt dat over een aantal jaar rij2op5 een begrip is geworden. 2010 is een pilotjaar rond Amersfoort en Utrecht en met de ervaringen die worden opgedaan zal de campagne in 2011 worden uitgebreid (extern en actiematiger).



Freerk Veldkamp vult dan dat met de provincie Utrecht is afgesproken dat de pilot binnen de provincie met stapsgewijs naar alle werkkernen wordt uitgebreid. In Amersfoort doen inmiddels 16 bedrijven mee en de e-bikes rouleren binnen en tussen de bedrijven. De werknemers die meedoen worden achteraf gevraagd vragenlijsten in te vullen om te kunnen monitoren of er sprake is van een gedragsverandering. Hugo van der Steenhoven merkt op dat lokale fietsmakers gevraagd worden om mee te werken.

Cor Bakker merkt op dat het geld dat nodig is volgens de presentatie voor communicatiedoelinden afgaat van het subsidiebedrag. Het subsidiebedrag is ook voor andere doeleinden bestemd. Eveline Scheres antwoordt dat de communicatie vaak de sluitpost is. Zij stelt dat er wel voldoende budget gereserveerd moet worden voor communicatie omdat het belangrijk is FietsFilevrij en de routes goed onder de aandacht te brengen.

Willem Goedhart vult aan dat het budget dat door het ministerie is vrijgegeven ingezet moet worden om een gedragsverandering te bewerkstelligen. Daar is een aanzienlijk budget voor nodig en 4 tot 5% van de totale investeringkosten is dan een goed percentage. In het verleden besteedde het ministerie alleen gelden aan infrastructurele maatregelen (het oude BDU).

3. Opzet communicatieplan

Eveline licht toe hoe het plan vormgegeven moet worden, geeft een inschatting van de kosten, etc.

De presentatie, de opdrachten, het communicatieplan, etc. waar de groepjes mee aan de slag kunnen, worden uitgereikt. Deze zijn ook te vinden op de website www.fietsfilevrij.nl onder het kopje: Platform Fiets filevrij.

4. Aan de slag met het communicatieplan in regionale groepen

De aanwezigen gaan uiteen in vier groepen.

5. Terugkoppeling van de sessies met het communicatieplan

De subgroepen koppelen terug wat is besproken.

Groep Waalwijk/Venlo

De gemeente Venlo wil de partijen en hun standpunten waar men binnen het project mee te maken krijgt goed in kaart brengen zodat de communicatie hierop afgestemd kan worden. Daarnaast is de procescommunicatie een belangrijk aandachtspunt.

De aanwezigen namens de gemeente Waalwijk vonden het plezierig te vernemen hoe anderen het project aanpakken (knelpunten, andere inzichten). Dit heeft een toegevoegde waarde voor het eigen project.

Haaglanden/Rotterdam/Dordrecht

Deze groep heeft de opdrachten besproken. De bezuinigingen die overal plaatsvinden worden gezien als kansen voor het project. Geconstateerd is dat niet alle betrokken gemeenten een zelfde inbreng (enthousiasme) hebben om het project uit te voeren. Daar is overtuigingskracht voor nodig. Daarnaast lopen delen van de route een verschillen uitvoeringsfase door. Afstemming blijft noodzakelijk om het project goed uit te voeren.

Het is belangrijk om in de periode van de werkzaamheden de huidige fietsers goed te blijven bedienen.



Eén van de belangrijkste dingen is de capaciteit binnen de organisaties. Capaciteit moet worden vrijgemaakt en het project moet goed worden geborgd. Het is belangrijk duwers en trekkers te benoemen want dat versnelt de voortgang van een project.

De task force kan goed ingezet worden om bedrijven te betrekken bij het project. Binnen Haaglanden hebben zij al goede contacten met de bedrijven.

Voor het beantwoorden van de eerste drie vragen uit de communicatieopdracht zal informatie worden overgenomen uit de aanvraag. Het is van belang dat iedereen aangehaakt blijft tijdens het project. Dat de procedures goed gevolgd worden. Voor de externe communicatie zal die media gebruikt worden die door de gemeenten al wordt gebruikt.

Het project heeft tot doel meer bekendheid te geven aan de route en het fietsgebruik te vergroten.

De fiets heeft een goede kans om gebruikt te worden maar in tijden van bezuinigen moet men erop beducht zijn dat er getornd wordt aan het budget dat beschikbaar is gesteld voor de fiets!

Utrecht/Amersfoort

In de regio Utrecht worden diverse routes uitgevoerd (drie rond de stad Utrecht, Veenendaal/Ede en Amersfoort). Samenwerking met bedrijven lijkt logisch omdat routes eindigen op bedrijventerreinen.

De weerstand zal naar verwachting gering zijn omdat delen van routes al aangelegd zijn. Maar er is ook gesteld dat dit punt niet onderschat moet worden.

De groep denkt het e-bike project goed te kunnen inzetten. Met name voor het overbruggen van langere afstanden.

Gesteld wordt dat gemeenten vast willen houden aan hun eigen huisstijl en niet bereid zijn andere logo's te gebruiken.

Eveline Scheres antwoordt dat deze discussie vaker wordt gevoerd. Partijen willen laten zien wie de afzender is. Een optie is om het fietsfilevrij papier te gebruiken met daarop alle logo's van deelnemende partijen. Eveline adviseert in een vroegtijdig stadium dit punt met alle deelnemende partijen te bespreken.

De methode die is ontwikkeld voor FietsFilevrij is op stick beschikbaar. Mochten hierover vragen zijn dan kan contact worden opgenomen met Eveline Scheres.

Freerk Veldkamp oppert dat de wethouders/gedeputeerden zich graag profileren. Hij adviseert hen hun momenten te gunnen bijvoorbeeld door hen te vragen iets te openen, etc. Verschillende communicatie-adviseurs geven aan dat het belang van de fietser voorop moet staan. Landelijke naamgeving en logo zijn dus belangrijk.

Dick de Korte merkt op dat er vorige keer is gesproken over de unanieme vormgeving/naamgeving van de routes. Hij stelt voor aan de routes een bepaald label, SF-route, te geven vergelijkbaar met a- en b-wegen in Nederland.

Frank Kool denkt dat door een unanieme vormgeving/naamgeving de routes gebruikt kunnen worden in als uniek sellingpoint bijvoorbeeld 'het bedrijventerrein is gelegen aan de SF-route ...'.

Freerk Veldkamp stelt voor af te wachten welk kabinet wordt gevormd. Mocht het nieuwe kabinet de fietsroutes blijven ondersteunen dan is het goed om bij verdere uitbreiding dit verder uit te werken.



Amsterdam/Haarlem

Ook binnen deze groep is gesproken over gemeenten die geen inbreng hebben omdat zij geen toegevoegde waarde zien in het project. Daarnaast zijn er ook procesmatige weerstanden. De tijd die er is om de definitieve aanvraag in te dienen is beperkt. Er zijn nieuwe colleges gevormd, de vakantieperiode komt eraan, etc. Daarnaast zijn er ook vertragingen te verwachten in de voortgang door ambitieniveau ten opzichte van kosten/baten, regelgeving en rechten burgers.

Wanneer een huidig fietspad wordt verbeterd is er een andere overtuigingskracht nodig dan dat er een nieuw fietspad aangelegd moet worden waar gronden voor onteigend moeten worden.

Het project is met name ingegeven vanuit de fiets terwijl ook andere sectoren moeten aanhaken om te komen tot een integraal plan.

De verwachting is dat de bedrijven bij Schiphol en Aalsmeer wel willen meewerken.

Het project fietsmaatje sprak deze groep niet aan.

Deze groep oppert doelstellingen te formuleren waarop gemonitord wordt bijvoorbeeld dat men gemotiveerd is om te gaan fietsen en ook anderen motiveren om te gaan fietsen.

De opdrachten bieden voldoende handreikingen om het communicatieplan uit te werken.

Willem Goedhart merkt op dat FietsFilevrij aan de zijlijn adviseert/stimuleert maar niet stuurt. Het ministerie heeft ervoor gekozen om de lokale overheden de ruimte te geven om de organisatie zo in te richten als zij zelf willen. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor hoe het plan wordt ingediend en uitgevoerd.

Willem Goedhart stelt dat het ontbreken van criteria waaraan een route moet voldoen soms een zegen is voor een route. Wanneer er strikte criteria liggen kan een route afgeblazen worden omdat niet alle criteria ingevuld kunnen worden. Fietsfilevrij is van plan om met een afvaardiging van het ministerie, dit platform, de ANWB en het Fietsberaad een expertmeeting te organiseren om over dit onderwerp door te praten.

Hugo van der Steenhoven vult aan dat wanneer het rijk een half miljard euro ter beschikking stelt de snelfietsroutes volgens strikte criteria aangelegd kunnen worden. Het geld is niet beschikbaar en daarom moet voorkomen worden dat de criteria geen bottlenecks vormen waardoor routes niet aangelegd worden.

Frank Kool merkt op dat een bedreiging voor aanleg van de routes is de aanleg van routes in een stedelijke omgeving. Op enig moment, om de voortgang te bewaren, zouden er tracé achtige besluiten genomen moeten worden.

Willem Goedhart antwoordt dat er bij diverse steden besloten is de snelfietsroute te stoppen bij het bereiken van de stedelijke omgeving. Het doortrekken van de route werkt veel vertraging in de hand en is dusdanig ingewikkeld. Het is beter de regionale aspecten te benadrukken en niet te verzanden in gemeentelijke problemen.

Frans Huurman merkt op dat de voorbereiding van de route Den Haag – Leiden veel tijd heeft gekost. De route is eind 2011 gereed. Besloten is namelijk om de hele route in een keer aan te leggen.

Hugo van der Steenhoven licht toe dat de route Arnhem – Nijmegen is ontworpen met een bestemmingsplanprocedure. Het uitwisselen van ervaringen maakt dat het platform van toegevoegde waarde is voor de aanwezigen.



6. Stand van zaken uitvraag routes

Ruud Ditewig merkt op dat binnen de regio Utrecht drie routes subsidie toegekend hebben gekregen. Voor 15 september moet de definitieve aanvraag worden ingediend. Hij merkt op dat de gemeente Utrecht aansluiting heeft gezocht voor de routes bij bestaand beleid. Hij vraagt wat het BRU voor de gemeente kan betekenen.

Willem Goedhart antwoordt dat er faseringsverschillen zijn ontstaan tussen de routes. De ene gemeente heeft gewacht met vervolgacties totdat de subsidietoekenning bekend is gemaakt en de andere gemeente is doorggegaan met de voorbereidingen. Daarnaast maakt het ook een aanzienlijk verschil of er een projectleider is benoemd of niet. Verder worden er door de wisselingen van colleges opnieuw besluiten ter discussie gesteld.

Hugo van der Steenhoven merkt op dat er niet wordt afgeweken van de deadline van 15 september 2010 in verband met het MIRT-overleg. Mocht er behoefte zijn bij gemeenten dat Hugo c.q. de Fietsersbond contact opneemt met wethouders dan kunnen zij hem altijd daarvoor inzetten.

Freerk Veldkamp merkt op dat het belangrijk is dat er trekkers en duwers zijn om voortgang te maken in het project.

Freerk Veldkamp merkt op dat er vanmorgen input is gegeven voor het opzetten van de communicatieparagraaf en communicatieplan. Mochten er nog vragen zijn dan kan contact worden opgenomen met Evelien Scheres. Daarnaast kan er natuurlijk ook regionaal of landelijk overleg plaatsvinden.

Besloten wordt om eind augustus een volgende platformbijeenkomst te houden. Mocht iemand een suggestie hebben voor een bespreekpunt dan kan dit aan Freerk Veldkamp worden doorgegeven.

Geadviseerd wordt aan degene die een voorwaardelijke goedkeuring hebben gekregen op korte termijn Bert Zinn van het Ministerie te contacteren om van hem te vernemen hoe de brief geïnterpreteerd moet worden.

Gevraagd wordt hoe het geld dat beschikbaar wordt gesteld wordt verdeeld.

Hugo van der Steenhoven antwoordt dat het geld toegekend wordt aan het BDU. Onderling moet er afgestemd worden hoe de gelden verdeeld worden.



7. Lunch en afsluiting

Hugo van der Steenhoven sluit de bijeenkomst om 12.30 uur.

NB1

Volgende platformoverleg is donderdag 26 augustus 9.00 – 13.00 uur.

NB2

Fiets filevrij heeft contact gehad met Bert Zinn van het Ministerie V&W. Met hem besproken wat er op 15 september bij het ministerie ingediend moet worden en wat eventueel later mag.

Op 15 september moeten de gevraagde stukken inhoudelijk gereed zijn en ingediend worden, zodat ze kunnen worden ingebracht bij de ambtelijke voorbereiding van het MIRT overleg. Indiening op 15 september mag onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring. Het bestuurlijke goedkeuringstraject bij de lokale - en regionale overheden mag dus nog na 15 september plaatsvinden, maar moet uiterlijk afgerond zijn enkele dagen voordat het bestuurlijke MIRT overleg plaatsvindt. De exacte data van deze overleggen zijn op dit moment nog niet bekend, maar het zal waarschijnlijk plaatsvinden in de periode medio oktober – medio november.

NB 3

Wat betreft het communicatieplan dat aangeleverd dient te worden bij de definitieve aanvraag op 15 september (zie ook NB 2 aan het einde van het verslag) is de gevraagde vorm vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat als volgt:

In uw plan neemt u een communicatieparagraaf op met daarin de volgende zaken:

- Samenwerkende partijen en wie van deze partijeën (eind)verantwoordelijk is voor het maken en uitvoeren van het uiteindelijke communicatieplan (al dan niet gedelegeerd aan een externe partij).
- Omgevingsanalyse met kansen en bedreigingen en verwachte weerstanden.
- Communicatiedoelgroepen (zowel in-als extern).
- Mijlpalen plan met daarin wat bereiken u wilt met communicatie op organisatie en omgevingsniveau en mogelijke bijbehorende communicatieacties.
- Eerste ideeën over communicatie gericht op gedragsverandering.