

Naamgeving (snel)fietsroutes



Advies van de adviesraad fietsroutes provincie Utrecht over de naamgeving van de fietsroutes binnen de provincie, tot nu toe bekend stand als snelfietsroutes.

Dit advies wordt aangeboden aan het bestuur van de provincie Utrecht.

Aanleiding

Om de provincie Utrecht bereikbaar, groen en gezond te houden, terwijl er sprake is van demografische en economische groei, stimuleert het college van GS het gebruik van de fiets en spant ze zich in het regionaal fietsnetwerk te verbeteren. Een belangrijk onderdeel daarvan is het realiseren van routes waarop de fietser vaker voorrang krijgt op autoverkeer, eerder groen bij verkeerslichten en waarop comfortabel, ongehinderd en veilig gefietst kan worden. Zo kunnen fietsers snel, comfortabel en veilig doorfietsen en zijn scholen, woonwijken, werklocaties en knooppunten ook per fiets goed bereikbaar. Dit maakt het aantrekkelijker om ook voor langere afstanden en voor woon-werkverkeer de fiets te nemen.

Deze routes heten momenteel snelfietsroutes. En hoewel de snelfietsroute voor alle fietsers bestemd zijn en er niet per se snel hoeft te worden gefietst, roept de naamgeving in de praktijk veel weerstand op bij om- en aanwonenden.

Die weerstand leidt tot vertraging van de aanleg en het kost moeite om draagvlak voor de verbeterde fietsroute te creëren. Om de weerstand vanwege de naamgeving te verminderen worden ook andere termen gebruikt zoals doorfietsroute, doortraproute, doorrijroute, doorgaande fietsroutes en anderszins. Dit leidt tot begripsverwarring bij professioneel betrokkenen en bewoners.

In dit advies beschouwen we de huidige naamgeving, kijken naar de belangen van verschillende betrokkenen, naar vergelijkbare discussies in het land en we komen met een voorstel hoe om te gaan met de naamgeving en wat dit betekent voor de communicatie.

Voorstel nieuwe naam: Doorfietsroutes.

De terminologie van de routes

Er worden verschillende termen gehanteerd bij de uitvoering: *snelfietsroutes, doortraproutes, snelle fietsroutes, doorgaande fietsroutes, doorfietsroutes, etc.* Dit maakt het lastig om aan bewoners uit te leggen wat nu precies de kenmerken zijn die horen bij een hoogwaardige regionale fietsroute. Denk hierbij aan verlichting, de breedte en de aard en kleur de ondergrond (zoals asfalt) van het fietspad.

Ook het feit dat er sprake is van een nieuwe term draagt bij aan een meer argwanende houding van bewoners. Bewoners die zelf informatie op internet gaan zoeken, komen verschillende definities en vormen van uitwerking tegen. Deze onduidelijkheid zorgt ervoor dat minder gewenste varianten naar voren komen, zoals *fietssnelweg*, wat een duidelijk negatieve indruk veroorzaakt bij aan- en omwonenden.

Belanghebbenden en weerstand

Bij de realisatie van snelfietsroutes zijn meerdere belanghebbenden betrokken: om- en aanwonenden, belangenorganisaties, gebruikers van de routes, bestuurders en ambtenaren. Ieder voor zich hebben ze belangen en doelstellingen waarbij de één enthousiast is om meer mensen comfortabel te laten fietsen naar werk, school of voor recreatieve doelen, terwijl de ander juist bezwaren ziet opdoemen - de realisatie van een voor fietsers aan te leggen pad leidt regelmatig tot veel discussie en verzet.

Want wat betekent de komst van dit nieuwe fietspad? Hoe druk wordt het? Wordt het gevaarlijk? Wat betekent de komst van het fietspad voor het bestaande karakter van de straat of wijk? Welke impact heeft het op de natuur? Met welke overlast krijgen wij te maken, want komen er nu allemaal e-bikes, groepen wielrenners en speed pedelecs door onze straat? Maar ook leeft er een angst voor het verlies van parkeerplaatsen of bereikbaarheid voor bezoekers.

Veelal komen deze vragen en bezwaren naar voren als gevolg van onduidelijkheid over en ervaring met wat tot nu toe snelfietsroutes heten. Overheden kunnen hierover vaak ook nog weinig melden en referenties laten zien. Het gaat veel over het proces en de eindsituatie, maar de voordelen of de 'winst' is veelal (nog) maar moeilijk te duiden.

Advies van de adviesraad snelfietsroutes

Dit is van invloed op het draagvlak voor een te realiseren (snel)fietsroute, kan het proces vertragen of er zelfs voor zorgen dat belangrijke schakels in het hoogwaardige fietsnetwerk niet of niet voldoende kunnen worden ontwikkeld.

Niet alleen in Utrecht en niet alleen een naamswijziging de voor- en nadelen

Hét voordeel van een andere naam is dat deze beter duidt wat het beoogde doel van de verbeterde fietspaden inhoudt en dat de naamgeving eerder op draagvlak dan wel minder bezwaar kan rekenen.

Er zijn echter ook andere afwegingen te maken. Door andere provincies en op landelijk niveau wordt eveneens nagedacht over de naamgeving met het gevaar dreigt dat per provincie een andere benaming gehanteerd wordt. De verschillende fases van besluitvorming over tracés, de beschikbare budgetten, de lokaal gekleurde politiek en verschil in prioritering maken het communicatieproces niet eenvoudig. Dit kan leiden tot onduidelijkheid en nodigt uit tot shoppen in de naamgeving.

Positief is dat in het Toekomstbeeld Fiets van Tour de Force 'doorfietsroute' al genoemd wordt. Dit vergroot de kans op een landelijke implementatie ervan aanzienlijk, maar niet uitgesloten moet worden dat een landelijke afspraak nog wel enige tijd op zich laten wachten.

Een nadeel is dat de naam snelfietsroutes is geïntroduceerd en sindsdien in communicatie-uitingen wordt gehanteerd. De keuze voor een andere naam heeft daarmee impact op eerdere uitingen. Ook kan een naamswijziging door bezwaarmakers worden geïnterpreteerd als zou de provincie zaken mooier willen voorstellen dan ze zijn. Daar staat tegenover dat bij de meest routes de communicatie nog gestart gaat worden en dat een nieuwe naam direct toegepast kan worden.

Wat is wijsheid?

Wat is nu wijsheid t.a.v. de benaming van de snelfietsroutes? Er zijn voor- en nadelen om een andere benaming te kiezen. De grootste nadelen zijn dat de nu geïntroduceerde benaming snelfietsroute breed bekend is, alle communicatie-uitingen uit het verleden hieraan moeten worden aangepast. En ook bestaat de kans dat een nieuwe naam vooralsnog niet landelijk eenduidig gehanteerd wordt en in de toekomst mogelijk weer moet worden aangepast.

Het voordeel is dat een nieuwe naam toonzettend kan zijn in het landelijk beleid en dat toekomstige (potentiële) bezwaren voorkomen kunnen worden waarmee er minder weerstand is en meer begrip waardoor de realisatie van de fietsroutes sneller kan plaats vinden. Door aan te sluiten bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets neemt de kans tot een nationale implementatie toe.

Leidend bij de afweging is geweest wat direct betrokkenen (aanwonenden, gebruikers) het meest oplevert.

Als we de voor- en nadelen van de diverse namen op een rij zetten ontstaat het volgende beeld.

Naam/criterium	treffend	herkenbaar	Naams-bekendheid	associatie	Bestaande communicatie	Elders gehanteerd
Snelfietsroute	++	+	+/-	--	++	+ (provincies)
Doorfietsroute	++	+	+/-	+	-	+ (NTB)
Doortraproute	+/-	+/-	--	-	-	?
Doorrijroute	+/-	+/-	+/-	+/-	-	?
Doorgaande fietsroute	+	+	+/-	+	-	?
Inter-lokale fietsroute	+	-	--	+/-	-	?

Overall scoort 'doorfietsroute' volgens deze matrix het beste waarbij moet worden opgemerkt dat dit een inschatting is volgens de leden van de adviesraad. Er ligt geen wetenschappelijk onderbouwd onderzoek aan ten grondslag. Wat wel bekend is uit communicatie met omwonenden is dat het woord "snel" tot negatieve associaties leidt. Regelmatig wordt snelfietsroute verbasterd tot fietssnelweg met de negatieve associatie tot gevolg.

Advies van de adviesraad snelfietsroutes

Een nadeel van doortraproute is dat het niet een associatie met de fiets heeft, eerder met door'stappen'. Hetzelfde maar dan met de associatie naar andere voertuigen geldt voor doorrijroute. Een doorgaande fietsroute scoort bijna hetzelfde als doorfietsroute maar is naar onze mening net iets minder treffend. Uit deze beoordeling rolt de voorkeur voor doorfietsroute voort.

Hét grote voordeel van de naam snelfietsroutes is dat in de communicatie-uitingen tot nu toe is gebruikt. Aanpassing van de naam slijpelt door in de haarvaten van de communicatie en vraagt een inspanning om op de juiste plekken aangepast te worden. Daar staat tegenover dat de negatieve associaties waarschijnlijk zullen blijven en dat de nieuwe naam voor in principe de komende decennia bedoeld is.

Conclusie

De adviesraad is van mening dat in de afweging wel of geen andere naam te gaan hanteren, dit wel gedaan kan en moet worden. De adviesraad kiest daarbij voor **doorfietsroutes**.

De raad geeft daarbij als overweging mee om bij de aanpak van nieuwe routes en verbeteringen zeker richting aan- en omwonenden naast doorfietsroutes expliciet te benoemen dat het gaat over bijvoorbeeld '*een opwaardering van het fietsnetwerk*', '*het aanleggen van betere en veiliger fietspaden*', '*het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk*' etc., maar de terminologie snelfietsroute niet meer te hanteren.

Tevens adviseert de raad om in het landelijke debat over de naamgeving expliciet te kiezen voor doorfietsroute en de aansluiting met Tour de Force en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets te zoeken.

De leden van de adviesraad:

Laurens Hitman (Wielersplatform Utrecht, voorzitter), Stefan Westerman (ANWB), Bert Henzen (VVN), Adri Meijdam (a.s.r.), Gerrit van Heusden (Fietzersbond), Jeannine van Bree (NMU), Kees van Luijk (RIVM), Paul de Swart (Van Dom tot Dam), Ronald Löhr (secretaris, Plein13)

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met secretaris Ronald Löhr (plein13@me.com)