

Evaluatie Fietsbeleidsplan Lier 2017-2023

Fietsersbond Lier heeft een aanzet gegeven aan een evaluatie van het Fietsbeleidsplan Lier dat eind 2017 werd goedgekeurd. Daarin werd eigenlijk een tussentijdse evaluatie en mogelijke bijsturingen voorzien, maar wegens omstandigheden is dat niet doorgegaan. De evaluatie nu zou een aanzet kunnen geven naar een vervolg, waarin een nog sterker fietsbeleid en inzet op duurzame mobiliteit kunnen worden uitgewerkt.

Het [Fietsbeleidsplan Lier](#) werd opgemaakt voor de termijn 2017-2023 en dus legislatuuroverschrijdend goedgekeurd. Dat wil zeggen dat de toenmalige gemeenteraad doelstellingen en acties vooropstelde om in de nieuwe, huidige legislatuur verder te realiseren.

Evaluatie

In het plan werd meteen ook evaluatie voorzien halfweg met mogelijk dan ook bijsturingen, wat dus *in principe eind 2020* had moeten gebeuren. Belangrijkste reden waarom dit niet is doorgegaan, is uiteraard de coronapandemie. Enerzijds maakte die bijeenkomsten moeilijker, maar ze verstoorde uiteraard ook de uitwerking van acties. Aangezien ze ook onze mobiliteitsgewoonten behoorlijk veranderde, was dit ook niet het moment om *betrouwbare nieuwe cijfers* op te maken. Maar tegelijk bleek dat in de opmaak van het fietsbeleidsplan de *'evalueerbaarheid'* wellicht te weinig was meegenomen, iets waar we verder op terugkomen.

Alleszins vinden we het als Fietsersbond Lier belangrijk om nu toch een evaluatie te maken, met het *einde van de termijn in zicht*. We zijn daarbij verder gegaan dan enkel kijken of acties werden uitgevoerd en doelstellingen werden behaald. Omdat een grondige kijk op hoe het huidige plan was opgemaakt, weliswaar met de kennis en in de context van 2017, ons vooral kan helpen om een mogelijk toekomstig plan sterker te maken, om de huidige uitdagingen aan te pakken.

Doelstellingen

Als we kijken naar de opbouw van het huidige plan, bestaat dit uit (algemene) doelstellingen, concrete acties en gewenste meetbare resultaten. Als eerste doelstelling werd geformuleerd *"meer inwoners, bezoekers en werknemers die vandaag de auto gebruiken voor hun verplaatsingen, op de fiets krijgen"*. Dit omwille van mobiliteitsuitdagingen (doorstroming verkeer), een leefbare en veilige stadsomgeving, een gezonde mobiliteitsmix (focus bereikbaarheid) en het comfort van verplaatsingen binnen de stad en tussen Lier en Koningshooikt.

Om dat te bereiken zou inzet nodig zijn op verschillende vlakken, gaande van infrastructuur en voorzieningen tot educatie en sensibilisering. Er werden 5 pijlers gedefinieerd: *comfort, veiligheid, bereikbaarheid, ruimtelijke ordening en economische draagkracht*.

Van deze doelstellingen is enerzijds te bevragen of ze nog volledig en actueel zijn. Vanuit hedendaagse kijk nu vijf jaar later, kunnen we mogelijk iets aangepaste doelstellingen meer

helder formuleren. En ook verbinden met meer domeinen zoals bijvoorbeeld vergroening die nodig zal zijn voor een klimaatrobuuste stad en met andere thema's die onder meer in het Beleidsplan Ruimte naar voor zullen worden gebracht.

Acties

In een volgend deel van het Fietsbeleidsplan worden acties opgelijst. Ruwweg kunnen deze onderverdeeld worden in een aantal types: principieel, infrastructuur (zowel rond concrete knelpunten als algemener, bv. rugdekking waar fietspaden eindigen), faciliteiten en enkele meer globale plannen. Van die laatste werden concreet een fietsparkeerbeleidsplan, een fietsparkeersignalisatieplan en algemene fietsbewegwijzering overigens niet gerealiseerd.

In totaal komen we aan een *50-tal acties*, weliswaar soms enigszins overlappend. Bij het afvinken zien we dat *ongeveer de helft zeker werd gerealiseerd*. Daarbij is er wel rekening mee te houden dat in een aantal complexere acties, vooral rond de steenwegen, wel vooruitgang werd geboekt of zelfs werken zullen starten. Volledige realisatie daarvan tegen eind dit jaar was eigenlijk bij voorbaat onhaalbaar. En een belangrijke actie, invoering van de fietszone in november 2021, was nog als dusdanig opgenomen in het plan omdat de regelgeving ervan nog niet bestond. De uitrol van een netwerk van fietsstraten werd wel voorzien.

Naast een kwantitatieve benadering, kunnen we verder ook kijken naar de *kwaliteit* van invulling van de acties, wat uiteraard complexer is. Maar wat vooral ook nuttig had kunnen zijn om ze beter te evalueren, is ze *koppelen aan de beoogde doelstellingen* door deze bijvoorbeeld te taggen. Dit maakt het mogelijk om het belang van de acties en de kwaliteit van uitvoering veel beter op te volgen. Daarnaast kan een duidelijker *opdeling tussen de types acties*, gaande ook van *quick wins tot meer complex*, een aanzet geven naar hoe ze in concreet beleid kunnen worden overgenomen.

Gewenste (meetbare) resultaten

In het Fietsbeleidsplan Lier werden *4 meetbare doelen* geformuleerd, waarvan 3 verder gingen op eerdere gegevens. Een eerste was het *aantal fietsers in tellingen met 20% doen stijgen*. Als basiscijfer werden hiervan de gegevens van de Fietstelweek gebruikt, destijds tweejaarlijks op een ochtend in september, maar deze werd in 2018 een laatste keer georganiseerd. Een gelijkaardige telling zou in principe mogelijk zijn. Intussen zijn er ook andere telgegevens, bijvoorbeeld uit het jaarlijkse [Straatvinken](#) waar een aantal locaties al jaarlijks werden geteld.

Maar een belangrijke vraag is of een dergelijke algemene stijging van dit cijfer wel overal haalbaar is en een juiste weergave. Zo zal er nog een verschil zijn in fietsgebruik en uitdagingen tussen bepaalde delen van Lier en Koningshooikt en ook tussen types gebruikers. Mogelijk kunnen bestaande of nieuwe bronnen daar een meer gedifferentieerd beeld van brengen en kunnen dus meer specifiek gewenste resultaten in worden bepaald.

Een tweede vooropgesteld doel was de *capaciteit van publieke fietsenstallingen met 20% doen stijgen*. De telling van aantal beschikbare plaatsen en bezettingsgraad kan herhaald worden. Alleszins is het aantal fietsenstallingen toegenomen en mogelijk dit resultaat wel

behaald, maar is ook hier van belang waar dit net wel en niet is gebeurd. Het niet opgemaakte fietsparkeerbeleidsplan had dit verder kunnen uitwerken.

Daarnaast werd vooropgesteld dat *minstens 10% van de investeringsmiddelen fietsvriendelijk* diende toegewezen te worden. Uiteraard is het nuttig voldoende middelen in fietsbeleid te investeren, omdat deze ook positief renderen. Maar naast dat moeilijk te bepalen is welke middelen exact aan de fiets toekomen, bijvoorbeeld in de totale kost van heraanleg van een straat, is een dergelijke cijfermatige bepaling wellicht ook weinig nuttig. Een noodzakelijke ingreep met misschien vrij beperkte impact kan vrij kostelijk zijn, terwijl een vrij goedkope ingreep elders misschien wel net een veel groter resultaat kan geven. Een bepaling als deze, ook tegenover een nogal wisselend totaal investeringsbudget, zegt in die zin weinig over de kwaliteit en impact van investeringen voor de fietsers.

Een laatste gewenst resultaat verwijst wel naar een specifieke doelgroep: het *aantal bezoekers per fiets in het kernwinkelgebied naar 20%* krijgen. In de enquête van najaar 2016 was dit 15,5%. De grootste groep toen bleek overigens de voetgangers met 37,8%, terwijl 34,5% van de bezoekers met de auto kwam. Is die 20% fietsers dan een nuttig criterium, of moet eerder worden bekeken dat binnen een hopelijk ruim aantal bezoekers naar het kernwinkelgebied wie dat kan *zoveel mogelijk op een duurzame manier* komt? En kan dergelijke analyse ook voor andere doelgroepen, bijvoorbeeld scholen, sportclubs, horeca, ... worden gemaakt?

Toekomst

Zoals uit voorgaande blijkt, zijn er vanuit een hedendaagse (terug)blik wel wat opmerkingen te maken bij zowel vorm als inhoud van het Fietsbeleidsplan 2017-2023. Er is zeker, mede door dit plan, een meer zichtbaar fietsbeleid gekomen in onze stad en er zijn uiteraard ook een pak zaken gerealiseerd. Maar zoals al eerder aangegeven, hebben we er vooral ook veel uit gehaald om als aanzet mee te nemen naar een toekomstig plan. Waarin we met vooruitblik naar 2030 of misschien wel verder naar 2040, 2050, de uitdagingen voor de komende jaren kunnen vastleggen.

Een belangrijke vraag daarbij is ook of dit nog een specifiek 'fietsbeleidsplan' moet zijn, of een ruimer 'duurzaam mobiliteitsplan' waarin uiteraard doelstellingen en acties voor meer, veilig, vlot en aangenaam fietsen zouden worden opgenomen. Maar waar ook acties voor de nochtans zeer grote en belangrijke, maar te vaak vergeten groep voetgangers kunnen komen. En uiteraard ook voor openbaar vervoer. Waarin ook gekeken wordt hoe bepaalde acties voor verschillende van deze weggebruikers sterker kunnen uitpakken en naar combinatie van vervoermiddelen. En een dergelijk plan kan misschien nog iets belangrijk bevatten: welke plek zien we nog voor de auto?

Belangrijk is dat bij opmaak van een toekomstig plan 2024-2030 ook zoveel mogelijk Lierenaars en Hooikenaars betrokken worden. Het is uiteraard belangrijk dat de mobiliteitsraad en ook de gemeenteraad via de commissie mobiliteit dit kunnen opvolgen en tijdig hun inspraak kunnen hebben. Maar uit onze eigen bevraging naar fietsers in Lier en Koningshooikt, ook eerder al uit behoorlijke deelnamecijfers voor het fietsrapport, merken we dat zij graag hun interessante kijk geven op fietsbeleving in onze stad. En we zien ook

mogelijkheden om met hen samen op die manier te werken aan een pak knelpunten die nog worden aangebracht.

We kijken alleszins uit naar het vervolg.

Samengevat

- Doelstellingen herbekijken en herformuleren volgens hedendaagse uitdagingen. Ook verbinden met andere domeinen en beleidsplannen.
- Samenhang doelstellingen-acties duidelijker maken, bijvoorbeeld door acties te taggen met verbonden doelstellingen.
- Acties duidelijker opdelen in types, ook quick wins t.o.v. complex, zodat een afzonderlijke aanpak en opvolging ervan duidelijker wordt.
- Verder kunnen de acties verbonden worden naar de gewenste resultaten, die op die manier ook weer samenhangen met de doelstellingen.
- Gewenste resultaten en acties meer differentiëren, bv. centrum, wijken, Koningshooikt en ook naar doelgroepen.
- Nieuwe indicatoren te bepalen voor de gewenste resultaten. Ook gebruik maken van eerder kwalitatieve gegevens zoals Fietsrapport, al zal daarbij interpretatie nodig zijn.
- Evaluatie voorzien bij opmaak: vooraf al de te evalueren punten aanduiden en tussentijds opvolgen, mogelijk openbaar toegankelijk. De evaluatie moet verder gaan dan resultaten of opvolging of de acties werden uitgevoerd. Zij moet ook bevragen of de doelstellingen nog volledig en actueel zijn en of de acties het verwachte en gewenste resultaat halen, zodat er mogelijk in bijgestuurd en aangevuld kan worden.
- Participatie: zo ruim mogelijk fietsers uit Lier en Koningshooikt, mogelijk zelfs ruimer, betrekken. Zodat er ruim zicht komt op hun fietsbeleving, maar ook samen een aanpak voor hun knelpunten kan worden uitgewerkt.
- Toekomst: mogelijk eerder 'duurzaam mobiliteitsplan' dat samenhang duurzaam vervoer meeneemt? De auto daarbij ook niet vergeten: welke plek zien we daarvoor in een toekomstvisie?