



## 10-punten Fietsplan voor Geel

(versie persconferentie 7-9-2015)

“Fietsen als uitgangspunt, niet als aandachtspunt !”

Website: [www.fietsersbond.be/geel](http://www.fietsersbond.be/geel)  
E-mail en nieuwsbrief: [fietsersbondgeel@gmail.com](mailto:fietsersbondgeel@gmail.com)  
Facebook: [www.facebook.com/fietsersbondgeel](http://www.facebook.com/fietsersbondgeel)  
Mobiel: 0478 80 22 69 (voorzitter Johan Alen)

## Inhoud 10-punten Fietsplan voor Geel

1. Er wordt een **Fietsbeleidsplan** voor Geel opgesteld
2. **Fietspaden** worden (her)aangelegd volgens op te volgen noden
3. Geel is een **aangename** plek om te fietsen
4. Er wordt een **Fietsparkeerplan** opgemaakt
5. **Fietsdiefstal** wordt zowel preventief als repressief aangepakt
6. Er wordt regelmatig **overleg en evaluatie** gepleegd rond fietsen met betrokken partners
7. Een uitgebreid **functioneel en recreatief Fietsnetwerk** wordt in kaart gebracht
8. Bij **stadsvernieuwing en wegenwerken** vormt de fietser een uitgangspunt
9. Er wordt permanent gewaakt over het **fietscomfort/veiligheid** en gehandhaafd
10. Er wordt regelmatig **gecommuniceerd en gesensibiliseerd** rond fietsen

## 1. Er wordt een Fietsbeleidsplan voor Geel opgesteld

- Om meer mensen op de fiets te krijgen, is een beleidsmatige aanpak nodig.
- De fiets wordt hierin gezien als uitgangspunt, niet als aandachtspunt. De fiets vormt de **basisschakel** voor duurzame mobiliteit.
- Doelstelling is om zoveel mogelijk een **modal-shift** naar de fiets te krijgen: de lokale (korte) fietsverplaatsing is korter dan de lokale (korte) autoverplaatsing rekening houdend met oponthoud en omrijfactor (max. 25%) voor de fietser.
- Een **fietsmobiliteitsbeleidsplan** wordt toegevoegd als volwaardig deel in het huidige mobiliteitsplan en bevat een meerjarenplanning met concrete meetbare doelstellingen en een duidelijke timing. Het wordt gekoppeld aan de herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het Energie- en Klimaatactieplan Kempen 2020.
- De politieke eindverantwoordelijkheid hiervan ligt bij de “**Schepen van mobiliteit en fietsbeleid**”; de **mobiliteitsambtenaar** (en/of fietsambtenaar) is verantwoordelijk voor de implementatie over de verschillende beleidsdomeinen heen (transversale werking).
- Het Fietsbeleidsplan wordt ook voldoende bekend gemaakt en regelmatig gepromoot bij de beleidsmensen en ambtenaren zodat zij zich dit eigen kunnen maken.
- Met een goede lange termijnvisie wordt er rekening gehouden met **nieuwe vervoersvormen** zoals elektrische fietsen, bakfietsen en fietskarren.
- Het **STOP-principe** wordt toegepast in de ganse stad, dus ook in de wijken en deeldorpen.
- Het **Fietsbeleidsplan** zorgt voor **snelle, veilige en duidelijk herkenbare fietsverbindingen** met waar nodig, een scheiding tussen zacht en zwaar verkeer en waar aangewezen **auto ondergeschikt** aan de zwakke weggebruiker. Het **woon-school, woon-werk en woon-winkel** fietsverkeer wordt hierdoor gestimuleerd. Hieruit moet volgen dat het centrum van de stad gemakkelijk én veilig met de fiets bereikt kan worden vanuit de rand en omgekeerd.
- Een succesvol fietsbeleid vraagt een langetermijnvisie en is legislatuur overschrijdend om electorale belangen te vermijden.

## 2. Fietspaden worden (her)aangelegd en onderhouden volgens op te volgen noden

- De bestaande fietspaden moeten aaneensluiten om aldus een continue route te vormen. Zwakke schakels moeten weggewerkt worden:
  - Het lokaal bestuur houdt rekening met de meldingen via het **meldpunt fietspaden en meldpunt wegen**.
  - Op regelmatige basis wordt er een **fietspadenaudit** uitgevoerd met de meetfiets. Hieruit zal blijken waar de problemen zich voordoen (ontbreken van oversteekplaatsen, oneffenheden en onnodige hoogteverschillen, materiaalkeuze van het fietspad, kleine bochtstralen,...).
  - Deze worden opgelijst en krijgen een timing om ze weg te werken.
- Bij **straatherinrichting** of **nieuwe straten**, wordt ervoor gezorgd dat het fietspad aangelegd wordt conform het “**Vademecum Fietsvoorzieningen**”. Deze normen zijn echter minimaal, want er dient immers rekening gehouden te worden met de nieuwe evoluties zoals transportfietsen en de snellere fietsen met elektrische trapondersteuning (wat in de huidige versie van het Vademecum nog niet altijd het geval is).
- Het lokaal bestuur stelt een **lijst** op van de geplande (**aanpassings**)werken en houdt deze actueel. Deze lijst omvat minimaal de omschrijving van de geplande werken, de datum wanneer de plannen klaar zijn en de datum wanneer de werken voorzien worden. Bij elke wijziging wordt de lijst doorgestuurd naar FBG.
- Fietsinfrastructuur en wegbermen worden grondig en preventief **onderhouden**. Om dit te verwezenlijken wordt er een **onderhoudsplan** opgesteld met aankoop van specifiek onderhoudsmateriaal (o.a. voor de begroeiing langs de zijkant, glasvrij, putten en verzakkingen). Sneeuw- en ijsbestrijding op fietspaden moet de hoogste prioriteit krijgen via een consequente uitvoer van een **strooiplan**.
- Er wordt gestreefd naar **conflictarme en conflictvrije kruispunten**: door ongelijkgrondse kruisingen, verhoogde en in rood gemarkeerde doorlopende fietspaden, fietsopstelstroken, aangepaste lichtenregeling bv. **conflictvrije verkeerslichten voor fietsers** (fietsers enkel oversteken wanneer auto's rechtdoor groen hebben of alle fietsers groen en alle ander verkeer stil). Gevaarlijke kruispunten met veel fietsers moeten **conflictvrij** gemaakt worden met fietstunnel of brug (bv. rondpunt Antwerpse weg, oversteek Ring Thomas More). Waar mogelijk wordt een inrichting voorzien zodat fietsers naar rechts kunnen zonder voor het licht te hoeven wachten (= bypass voor fietsers). Na zorgvuldig onderzoek van de situatie op het kruispunt kan ook een regeling getroffen worden met 'rechtsaf door rood' door middel van het verkeersbord B22.
- Er worden voldoende verlichte **oversteekplaatsen** voorzien, niet alleen aan de scholen (waar de verlichting kan aangestoken worden bij aanvang en einde van de school, los van de gewone straatverlichting), maar ook aan andere (gevaarlijke) kruispunten en plaatsen waar veel fietsers oversteken aan bv. grotere winkels. Zwaar verkeer wordt geweerd bij het schoolbegin en schooleinde. Waar dit niet voldoende is, worden **schoolstraten** georganiseerd.

- De **trage wegen** worden opgewaardeerd en verder uitgebouwd. Het wordt aantrekkelijk en duidelijk gemaakt om deze te nemen door o.a. bewegwijzering, in alle weersomstandigheden bruikbaar en voldoende verlicht worden in het donker. Dit gebeurt uiteraard in overleg met de buurtbewoners- en grondeigenaars.

### 3. Geel is een aangename plek om te fietsen

- De omgeving van het centrum wordt een **aangename verblijfplaats** waar geen plaats is voor doorgaand verkeer.
- **Alle delen** van de stad zijn **snel en veilig bereikbaar** met de fiets zowel in het centrum als vanuit en naar de deeldorpen.
- In de centrumstraten worden waar ruimte is **volwaardige fietspaden** voorzien om een snelle en veilige hoofdverbindingen mogelijk te maken tussen de belangrijkste trefpunten en maatschappelijke voorzieningen.
- Het **principe 30/50/70** wordt maximaal toegepast:
  - **Zone 30** kan op plaatsen voor gemengd verkeer waar er een laagfrequente passage is van auto's, bussen en vrachtwagens. Deze zones worden duidelijk aangegeven (grote borden en groot geschilderd op de weg) en zodanig ingericht dat hogere snelheden fysiek onmogelijk worden. Het zijn bovenal echte zones en géén gefragmenteerde opeenvolging van verkeersborden.
  - Bij een snelheidsregime van maximum **50 km/u** hoort minimaal **verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur**. Wegen waar maximum aan **70 km/u** mag gereden worden, vragen **vrijliggende fietsinfrastructuur**. Wanneer het onder die voorwaarden niet lukt, dan moet men de maximumsnelheid op een weg waar men 70 km/u mag, verlagen tot 50 km/u. Een 50 km/u zone moet zonder die voorwaarden een 30 km/u zone worden.
  - De snelheidsbeperkingen worden niet alleen repressief afgedwongen maar ook goed ondersteund met **infrastructurele maatregelen**, zodat het duidelijk is in welke zone men zich bevindt.
- **Fietssuggestiestroken** worden uiteindelijk overbodig.
- **Fiets- en schoolstraten** worden aangelegd waar mogelijk en aangewezen.
- Ook worden **sluiproutes** voor auto's aangepakt, waardoor deze wegen weer veilig en aantrekkelijk worden voor de fietser.
- In kerngebieden waar de woon- en recreatiefunctie aanwezig is, is de verkeersfunctie ondergeschikt en wordt zoveel mogelijk gekozen voor **woon- en winkelerven**.
- Bestaande steegjes en tussenstraten worden maximaal benut om een veilig alternatief aan te bieden voor de fietser.

#### 4. Er wordt een Fietsparkeerplan voor Geel opgemaakt

- De locatie van de fietsstallingen zit vervat in een **Fietsparkeerplan** en sluit aan bij het principe van **co-modaliteit** (vlotte overschakeling van het ene naar het andere vervoersmiddel). Het **Fietsparkeerplan** is een volwaardig onderdeel van het Algemeen Parkeerplan. Net zoals wat de automobilist nu al heeft, heeft de fietser recht op overal parkeermogelijkheid. Een Fietsparkeerplan houdt rekening met kort (een boodschap doen) en lang (voor pendelaars) parkeren voor fietsers met daarbij voor beide verschillende normen qua infrastructuur. Een Fietsparkeerplan houdt ook rekening met het toenemend aantal transportfietsen.
- **Fietsstallingen** zijn comfortabel, kwaliteitsvol, diefstalbestendig en vandaalongevoelig:
  - de afstand tussen de fietsen is voldoende ruim zodat er géén problemen zijn met fietstassen. Ook voor bakfietsen wordt er voldoende (aparte) ruimte voorzien.
  - Fietsenstallingen waar enkel het voorwiel kan bevestigd worden (ook bekend als “velgenplooier”) zijn uit den boze.
  - Goede voorbeelden hiervan zijn te vinden in de brochure “Fietsstallingen, goede praktijkvoorbeelden” van de Fietsersbond.
- Bij de **inplanting** wordt rekening gehouden met slimme spreiding over veel bezochte plaatsen handelszaken, winkelstraten, stadhuis, cultureel centrum, bibliotheek, sporthal, bioscoop, buitensportinfrastructuur, station, carpoolparkings, randparkings, bushaltes, bedrijventerreinen. Hierbij wordt in overleg gegaan met de Lijn en NMBS om voor een goede ontsluiting met de fiets van de haltes te zorgen in een goed mobiliteitsnetwerk.
- **Overdekken** van de fietsstallingen is vooral aanbevolen op plaatsen waar “langdurig” geparkeerd wordt (een dag of langer). Goede verlichting en camera’s komen zowel de objectieve als subjectieve sociale veiligheid ten goede.
- Beter kleine groepen fietsstallingen zo dicht mogelijk bij de voorziening(en) (centraal, goed zichtbaar en dicht bij ingang van het gebouw).
- In woonbuurten met gebrek aan plaats voor gestalde fietsen in de individuele woningen worden gemeenschappelijke fietsenstallingen (**fietskluizen of -trommels, leegstaande panden**) voorzien.
- Op strategische plaatsen bv. horeca worden bij de fietsstalling ook enkele **laadpunten** voorzien voor **elektrische fietsen**.
- Extra **Fietspunten** worden voorzien naar het voorbeeld aan het station. Hieraan wordt een systeem van **huurfietsen** bv. Blue bikes gekoppeld.
- Er wordt bekeken of dit systeem kan uitgebreid worden naar andere strategische plaatsen om de co-modaliteit te versterken en het **fietstoerisme** te stimuleren.
- Er wordt een **fietsparkeernorm** opgelegd voor alle nieuwbouw van de stad of private bouwheren (**particulier woningen en appartementsblokken** 0,75 per kamer, minimaal 2 per woning; kleine **winkels** minimum 2 fietsenstallingsplaatsen, grote winkels minimum 3 per 100m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak; **bedrijven** minimaal 25% van aantal werknemers). **Gelijkvloers**, vlak bij de ingang ter verlaging drempel fietsgebruik !

## 5. *Fietsdiefstal wordt zowel preventief als repressief aangepakt*

- Fietsstallingen dienen voldoende kwalitatief te zijn om diefstal te ontmoedigen (cfr. Punt 4).
- Tijdens markten, festiviteiten en evenementen waar men veel volk verwacht, worden **bewaakte fietsstallingen** voorzien. Dit wordt opgelegd aan de organisatoren. Zo wordt het aangemoedigd om met de fiets te komen en samenwerking met lokale verenigingen bevorderd.
- **Weesfietsen** en **wrakken** worden op regelmatige basis verwijderd, met ruim op voorhand aankondiging.
- Om fietsdiefstal tegen te gaan wordt het **labelen** van fietsen (met rijksregistratienummer) actief aangemoedigd.
- Er wordt de nodige aandacht gevraagd van **politiepatrouilles** voor fietsdiefstallen.
- De **aangifte van fietsdiefstal** wordt aangemoedigd zodat de politie ook accurater kan opvolgen.
- Om gestolen fietsen later sneller terug te vinden wordt gewerkt met **[www.gevondenfietsen.be](http://www.gevondenfietsen.be)** als centraal registratiesysteem. Deze worden ook effectief aan de rechtmatige eigenaar terugbezorgd.



## 6. Er wordt regelmatig overleg en evaluatie gepleegd rond fietsen in Geel met betrokken partners

- Er wordt een **fietscommissie** binnen de stad opgericht met structureel overleg tussen schepen(en) van mobiliteit, openbare werken en ruimtelijke ordening, hoofd technische commissie, politiezone en de Fietsersbond met inspraak bij concrete uitvoeringsplannen vooraleer definitieve beslissing. Ook het betrekken van de handelaars en scholen is belangrijk.
- **Samenwerking** met het Vlaams Gewest, naburige gemeenten, nutsmaatschappijen, aanbieders openbaar vervoer (De Lijn, NMBS) en de Fietsersbond is belangrijk bij de ontwikkeling en evaluatie van een **bovenlokaal** functioneel fietsroutenetwerk (fietsostrades), doch ook voor meer lokale wegen.
- Er wordt een Staten-Generaal van de **verkeersveiligheid** georganiseerd met een **jaarlijkse evaluatie** van de prioriteiten.
- Een **tevredenheidsenquête** rond het gevoerde fietsbeleid wordt periodiek gevoerd.
- Er gebeurt een centrale **verkeersongevallenregistratie**. Op basis van objectieve ongevallenstatistieken worden prioriteiten gesteld.
- Ook regelmatige **fietstellingen** (zowel rijdend als stilstaand) sturen het fietsbeleid bij.
- Op regelmatige tijdstippen (minimum 2x per jaar) wordt het fietsbeleid geëvalueerd en bekend gemaakt.

## ***7. Een uitgebreid functioneel en recreatief Fietsnetwerk wordt in kaart gebracht***

- Het **Fietsnetwerk** is **hiërarchisch opgebouwd** met een duidelijk onderscheid tussen functionele en recreatieve fietsroutenetwerken. Het functionele bestaat uit bovenlokale routes (**fietsostrades**), lokale hoofdroutes (concentrisch en radiaal gestructureerd) en een lokaal fijnmazig fietsnetwerk tot in de wijken, aansluitend hierop. Op deze manier worden de verschillende wijken en belangrijke bestemmingen op een veilige, directe en comfortabele manier met elkaar verbonden. Een goed met fietspaden dooraderd stadsweefsel lokt de mensen immers naar het centrum.
- Op de kaart van Geel worden niet alleen de hoofdwegen voor de auto's apart ingekleurd, maar ook de hoofdroutes voor de fietsers.
- In alle straten wordt tweerichtingsverkeer voor fietsers toegelaten (**beperkt éénrichtingsverkeer met uitzondering van fietsers**). Dit wordt duidelijk aangegeven met borden en bij voorkeur ook met markeringen op de weg.
- Een **autoknip** is soms een oplossing om gemotoriseerd sluipverkeer te onderbreken en de kortste en veiligste route steeds voor de fietser voor te behouden.
- Zowel het functionele als recreatieve netwerk worden samen met andere voorzieningen en publieksfuncties aangeduid met **duidelijk herkenbare uniforme bewegwijzering**.

## 8. Bij stadsvernieuwing en wegenwerken vormt de fietser een uitgangspunt

- Bij herverdeling van de openbare ruimte wordt de voorkeur gegeven aan **inbreiding** binnen de bestaande bebouwing (boven de steeds uitdijende lintbebouwing en boven een exclusief autovriendelijke delocatie van diensten, winkelcentra en bedrijven); m.a.w. functies als wonen, werken en school dienen op **fietsafstand** van elkaar te worden ingeplant.
- Het **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan** wordt afgestemd op het **Mobiliteitsplan**.
- In **bouwvergunningen en nieuwe woonprojecten en straten** wordt uitgegaan van voldoende fietsenstallingen en veilige bereikbaarheid voor de fiets met verhoogde fietspaden waar mogelijk voorzien: elke bouwvergunning wordt dus aan een MOBER (mobiliteitseffectenrapport), mobiliteitstoets of **Fietstoets** onderworpen zowel voor de gemeentelijke als private projecten.
- Ook wegenwerken worden aan een **Fietstoets** onderworpen om te kijken of er verbeteringen voor de fietser kunnen aangebracht worden.
- Strikte opvolging en controle bij de uitvoering is hierbij belangrijke: cfr. Fietspadencontroleur (punt 9).
- Jaarlijks oplist van **fietsknelpunten** met permanente evaluatie van zwarte punten in het bijzonder, is aangewezen met een realistische timing om ze weg te werken zowel op korte als lange termijn met prioriteitsstelling.
- **Trage wegen** worden maximaal benut om alternatieve fietsroutes aan te bieden, ook in het centrum.

## 9. Er wordt permanent gewaakt over het fietscomfort/veiligheid en gehandhaafd in Geel

- **Comfortverbetering** verhoogt de aantrekkelijkheid en nodigt uit tot meer gebruik van de fiets.
- **Statusverhogende investeringen** bv. langs eenzame trajecten in het donker (verlichting) moet de **sociale veiligheid** van fietser garanderen.
- Er wordt zoveel mogelijk gezorgd voor **zachte overgangen** op het fietspad. Verhoogde fietspaden worden doorgetrokken zodat het afslaan of kruisende gemotoriseerd verkeer het hoogteverschil moet overwinnen.
- Steile hellingen, kleine bochtstralen en onnodige hoogteverschillen worden vermeden.
- De zichtbaarheid van het fietspad wordt verbeterd door een andere kleur (voorkeur **rood**) tov de rijbaan en reflecterende wegmarkeringen te gebruiken.
- Het **comfortverschil** tussen wegdek van fietsers en voetpad wordt zo klein mogelijk gehouden om het oneigenlijk gebruik van fietspad en/of voetpad te vermijden.
- Voorkeur wordt gegeven aan een monolithische verharding in **asfalt** (en in mindere mate cementbeton). Bij herasfaltering van de rijweg worden betegelde fietspaden mee geasfalteerd.
- Beschadiging door **wortels van bomen** wordt vermeden door juiste fundering door aanbrengen van wortelwerende doeken en door keuze van de geschikte bomen (diepwortelend).
- **Handhaving zone 30** wordt waar mogelijke via infrastructurele ingrepen afgedwongen en regelmatige controles zowel aangekondigd als onaangekondigd.
- Bij openbare werken wordt er gezorgd voor een “**Minder hinder-plan**” met duidelijke, veilige en toegankelijke wegomleiding op maat van de fietser conform de politiecode.
- **Nutsvoorzieningen** zijn dan ook zoveel mogelijk te vermijden onder fietspaden.
- Via **meldpunt fietspaden** worden onregelmatigheden op en rond fietspaden aangekaart: [www.meldpuntfietspaden.be](http://www.meldpuntfietspaden.be)  
Via **meldpunt wegen** worden gevaarlijke situaties voor de fietser op gewone weg gemeld: [www.meldpuntwegen.be](http://www.meldpuntwegen.be).  
Deze meldpunten worden op regelmatige plaatsen gecommuniceerd met een bord (ook telefonisch mogelijk maken van een melding).
- Deze meldingen dienen duidelijk gekoppeld te zijn aan de verantwoordelijke wegbeheerder (stad, provincie, gewest,...) en omgekeerd, en worden op regelmatige basis (minimaal 2x per jaar) opgelijst en bekend gemaakt
- Een **fietspadencontroleur** volgt dit verder op. Er wordt een lokaal systeem opgezet waarbij een meer preventieve controle kan gebeuren: gemeenschapswachten en/of vrijwilligers kunnen hierbij ingeschakeld worden.
- Voor de recreatieve routes is er reeds het controle systeem van routedokters van de Provincie Antwerpen: [www.routedokter.be](http://www.routedokter.be).

## 10. Er wordt regelmatig gecommuniceerd en gesensibiliseerd rond fietsen

- Er gebeurt een duidelijke en actieve communicatie van het **Fiets(beleids)plan** naar bewoners met publicatie via de geijkte kanalen.
- Het **Fietscirculatieplan** wordt uitgegeven in aantrekkelijke papieren en digitale versie en bevat de fietspaden zowel de functionele als recreatieve, fietslogo's gemarkeerd op de weg in zones met gemengd verkeer, fietsstraten, fietsbare trage wegen, autoluwe of autovrije zones. Ook de wandelwegen en lijnen van het openbaar vervoer worden mee in kaart gebracht om het toeristische product "Geel" maximaal te benutten.
- **Schoolroutekaarten** met maximale visualisatie en veiligste afgescheiden weg naar school, kaarten voor **woon-werkverkeer en woon-winkelverkeer** met fietssnelwegen en oplaadpunten worden voorzien.
- Er wordt een jaarlijks **fietsrapport** gepubliceerd naar aanleiding van een jaarlijkse **tevredenheidsenquête** over fietsbeleid, met regelmatige **fietstellingen** (o.a. via de "fietsbarometer") en **ongevallenstatistieken**.
- **Sensibilisatiecampagnes** worden opgezet (toekenning fietslogo's en promotiecampagnes) i.s.m. bedrijven bv. *Bike-to-Work* en met de scholen bv. *10 op 10, Sam de Verkeersslang, Helm-Op-Fluo-Top*
- In overleg met horeca-uitbaters, handelaren of handelaarsverenigingen promoot het lokaal bestuur het gebruik van de **fiets voor woon-winkelverkeer** bv. *Met Belgerinkel naar de Winkel*.
- **Oversteekhulp** wordt zoveel mogelijk aan de scholen voorzien (agenten, stadswachters, gemachtigde opzichters).
- Er is **verkeerseducatie** op alle niveaus (verkeersdagen en sensibiliseringsacties) alsook ondersteuning van scholen met **verkeer educatief materiaal**. O.a. de verschillende rechten en plichten als fietser op de weg met de betekenis van de verschillende infrastructurele inrichtingen en borden worden duidelijk uitgelegd en in de praktijk gedemonstreerd.
- **Verkeersovertredingen** die veiligheid fietsers in gevaar brengt, worden strenger aangepakt.
- Jaarlijks zijn er een preventieve (aangekondigde) en repressieve **fiets(verlichting)controles**.
- De **publicaties van de Fietsersbond** worden volgens doelgroep verspreid.
- Er wordt op het einde van de lagere school een **fietsexamen** afgenomen welke recht geeft op een **fietsbrevet**.
- Om **vervoersarmoede** bij specifieke doelgroepen (ouderen, mensen met handicap, allochtone vrouwen en kinderen) te bestrijden worden er **fietslessen** georganiseerd. Ook voor **elektrisch fietsen** worden aparte **workshops** aangeboden.
- **Fietspoolen** wordt gepromoot.
- Combinaties van fietsverbindingen met drukke stromen autoverkeer worden zoveel mogelijk vermeden o.w.v. gezondheidsredenen (**luchtkwaliteit**).

- Er komt een **fietsongevallenregistratiesysteem** waarmee kritisch bv. parkeerstroken, fietsoversteekplaatsen, fietspaden bebouwde kom kunnen geëvalueerd worden.
- Het lokaal bestuur heeft een **voorbeeldfunctie** en zorgt voor zijn personeel voor een aantrekkelijke **fietsvergoeding**, omkleedruimte, oplaadpunten, kwalitatieve fietsenstalling, betalend parkeren voor de auto's.
- Gebruik van **transportfietsen** wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld het organiseren van groepsaankopen, een systeem van 'deelbakfietsen' en het aanbieden van comfortabele parkings en stallingsruimte.
- Het lokaal bestuur voert zijn kandidatuur in voor **Fietsstad van het Jaar** en probeert zich te profileren met een aantal fietsvriendelijke ingrepen. Subsidies of andere winsten worden uiteraard terug geïnvesteerd in het Fietsbeleid.