

**ENFB**

AFDELING EINDHOVEN

# Profietslat

ENFB-Eindhoven mei 1985

Dit boekje werd samengesteld door:  
Lou-Fé Feiner  
met medewerking van:  
Martien Houët  
Jan de Hoogh

Alles uit deze uitgave mag worden  
overgenomen onder vermelding van  
de bron.

ENFB afdeling Eindhoven  
Bergstraat 10  
Postbus 7645  
Eindhoven

## Profietslat



### INLEIDING

Op 18 oktober bestaat de Fietzersbond ENFB 10 jaar. Aanleiding om een beetje feest te vieren, maar ook om eens even stil te staan bij de gebeurtenissen van de afgelopen jaren. Wat heeft de ENFB gedaan, wat is er bereikt, maar vooral: wat is er nog niet bereikt en wat moet er dus nog gebeuren? Evaluatie dus. Op landelijk niveau, maar ook plaatselijk. Vandaar dit boekje, waarin de afdeling Eindhoven na 10 jaar de balans opmaakt.

De oprichtingsvergadering van de afdeling Eindhoven van de (toen nog) E.N.W.B., de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond, vond plaats op 27 april 1976. (Inderdaad, wij zijn als afdeling een beetje vroeg met het vieren van onze verjaardag!). Wat waren de zaken waar de fietzersbond zich toen sterk voor maakte? Laten we daarvoor eens kijken naar een informatiestencil van oktober 1976:

"Er is een beter verkeersbeleid nodig, dat de fiets als een volwaardig vervoermiddel beschouwt en dat van al die fietsbezitters fietsgebruikers maakt. Daarom is er de E.N.W.B. . . . De plaatselijke afdelingen richten zich meer op het gemeentebestuur, en proberen plaatselijk de situatie voor de fiets te verbeteren: het voorstellen van doorgaande vrije fietsroutes, het opheffen van voor de fiets onnodig éénrichtingsverkeer, het pleiten voor meer en betere fietsenstallingen op goed bereikbare plaatsen, het veranderen van ten gunste van de auto ingestelde stoplichten e.d."

Eigenlijk staat hier het hele activiteitenprogramma voor de daarop volgende en nu achter ons liggende jaren. Er is nog wel wat bijgekomen, accenten zijn wat anders gelegd, maar dit waren toch wel de hoofdzaken.

In de komende bladzijden een verslag van die activiteiten. Hoe zijn die doelen door de afdeling nagestreefd en welke actiemiddelen zijn daarbij effectief gebleken? Wat is er in Eindhoven voor de fietser bereikt en wat mankeert er nog aan? Kortom, waarmee en hoe moet de ENFB afdeling Eindhoven de komende 10 jaar verdergaan?



PUBLICITEIT

Activiteiten hebben alleen zin als "men" er wat van merkt. Wie is "men"? Allereerst de eigen leden, dan de onbekende mogelijk in de ENFB geïnteresseerde fietser, en tenslotte het publiek, iedere willekeurige verkeersdeelnemer, die als staatsburger en kiezer het verkeersbeleid een heel klein beetje meebepaalt.

Voor de leden is er het inmiddels al vertrouwde afdelingsblad, het Ventiel. Daarin wordt verslag gedaan van de door de afdeling ontplooidde activiteiten, er wordt bericht over ontwikkelingen op verkeersgebied, en af en toe worden de leden opgeroepen om aan een actie deel te nemen of met ideeën en opmerkingen over een bepaalde kwestie te komen. Een groot succes was in dit verband de knelpunten-enquête in 1981. Er kwamen veel en bovendien goed uitgewerkte reacties, die een schat aan fietserservaringen opleverden: ze vormden het uitgangsmateriaal voor de ENFB-afdelingsnota's "Stilstaan bij stoplichten" en "(F)iets aan de hand". De leden lieten hun betrokkenheid ook blijken bij de demonstratieve fietstochten, die (met één uitzondering) steeds op een behoorlijke opkomst konden rekenen.

Voor de eventueel geïnteresseerde fietser is er het informatie- en reclamemateriaal: brochures over de (fiets)verkeersproblematiek, nummers van het landelijk ENFB-blad "De Vogelvrije Fietser", posters, buttons, stickers,... en niet te vergeten aanmeldingsformulieren. Met die spullen op bakfiets of kraampje stonden we op de informatiemarkt van de TH, op kleinschaligheidsmarkten, in het Milieu Educatie Centrum, op ANWB-fietsdagen, of gewoon op zaterdag op de Markt. Even belangrijk als de kwaliteit van het materiaal is het overtuigende verhaal van de enthousiaste ENFB-er die het aan de man/vrouw brengt! Hetzelfde geldt voor de door de afdeling samengestelde diaserie over de Eindhovense verkeersproblemen en de ENFB-denkbeelden daarover.

En tenslotte voor het publiek: de "echte" publiciteit door pers en radio, d.w.z. Eindhovens Dagblad en Omroep Brabant.



Een ingezonden stuk schrijven, je laten interviewen, meewerken aan een locatie- of studio-uitzending, een persbericht uitgeven: allemaal nuttig om de ENFB meer bekendheid te bezorgen. De beste publiciteit wordt echter verkregen door kwalitatief goede activiteiten: een degelijke nota of een goed beargumenteerd standpunt in een brief naar de gemeenteraad, een spectaculaire actie en niet te vergeten de demonstratieve fietstochten, begeleid met duidelijk actiemateriaal waaruit blijkt waar het precies om gaat. Kortom, laten zien waar de ENFB voor staat.

Nota van de Eindhovense ENFB

# Eenrichtingsverkeer fietsers afschaffen



**EINDHOVEN** - Alle wegen in Eindhoven worden voor fietsers over in beide richtingen ongevoelig gemaakt worden en het voorrangsgedrag in het centrum van de stad moet buiten de werkuren ook weer beschikbaar komen voor fietsers. Deze maatregelen levert de afdeling Eindhoven van de Eindhovense Nederlandse Fietsersbond (ENFB) in haar nota 'Fiets aan de hand', die een aantal dagen verschijnt in en later verspreid naar het gemeenteraadslid zal worden aangeleverd.

De nota van de ENFB-Eindhoven bevat nog twee andere denkbeelden met betrekking tot lange afstanden en het verbeteren van lokale omstandigheden. De in de loop der jaren meestal op kwalitatieve wijze ontstaan verkeersproblemen zal worden aangeleverd.

In de ENFB nota worden...

HET VENTIEL



enfb bergstraat 10 eindhoven

BIJ STOPLICHTEN



erlandse fietsersbond



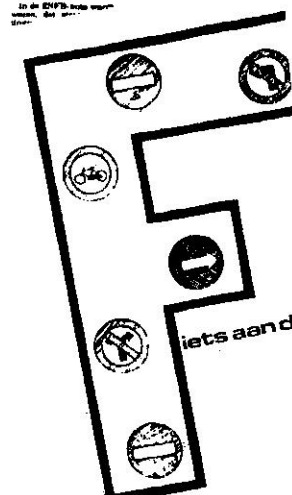
Eindhoven, postbus 7645

nummer 1 1985 jan-feb

PERSBERICHT

Demonstratieve fietstocht

Op zaterdag 15 mei a.s. houdt de ENFB (Eindhovense Nederlandse Fietsersbond) afdeling Eindhoven een demonstratieve fietstocht aanleiding zijn de op handen zijnde gemeenteraadverkiezingen demonstratie wil de ENFB nog eens afdrukkelij... belang van goede fietsvoorzieningen... naar geen...





DE ENFB EN DE GEMEENTE EINDHOVEN

De gemeente, wat is dat eigenlijk? Natuurlijk, het gemeentebestuur, de Gemeenteraad met zijn commissies en het College van Burgemeester en Wethouders, en daarnaast de beleidsvoorbereidende en uitvoerende diensten zoals Stadsontwikkeling en Technische Dienst. Instanties dus, maar instanties bestaan uit mensen: de raadsleden die voor of tegen een beleidsnota zijn, de wethouder die een voorstel indient, de beleidsadviserende ambtenaar en degene die de werktekening maakt. Voor de ENFB betekent dat: aan de ene kant je officieel richten tot de gemeenteraad, aan de andere kant contacten onderhouden met ambtenaren en praten met individuele raadsleden.

In gesprekken met raadsleden/politici is het ons er steeds in de eerste plaats om gegaan hen duidelijk te maken dat de fiets als vervoermiddel serieus moet worden genomen. Bovendien willen we ze ervan doordringen dat de verkeersproblematiek belangrijk is, dat er mensen zijn die dat zo nadrukkelijk vinden dat ze zich in de Fietzersbond ENFB verenigd hebben en zich voor de belangen van het langzaam verkeer inzetten. Daarom organiseerden we bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1978 en 1982 een politieke forumdiscussie over het Eindhovense verkeersbeleid. Daarbij was er van alle politieke partijen die zetels in de gemeenteraad bezetten een vertegenwoordiger. Ook waren in 1982 alle fracties bereid om vooraf een stukje in het Ventiel te schrijven, waarin zij hun visie op "verkeer" gaven en uiteenzetten wat zij voor de fietser gedaan hadden en nog van plan waren te doen. Ons inziens een bewijs dat we er redelijk in zijn geslaagd de politici ervan te overtuigen dat verkeer een politiek belangrijk onderwerp is.

In de officiële contacten met de instanties is het de ENFB er uiteraard om begonnen om beleidslijnen en beslissingen te beïnvloeden ten gunste van het fietsverkeer. Een belangrijk middel daarbij is het leveren van commentaar op gemeentelijke beleidsnota's, meestal schriftelijk, soms mondeling in de raadscommissie. Zo gaven we onze mening over "Waarheen met de fiets", het VerkeersCirculatiePlan, de Structuurschets Centrumgebied, de Verkeerslichtennota en onlangs de plannen voor reconstructie van het busstation Neckerspoel.



Er is de afgelopen jaren een duidelijke verschuiving geweest van het "auto-denken" van de jaren '60 naar een verkeersbeleid waarin alle soorten verkeersdeelnemers aan bod komen. Wij verbeelden ons daaraan ook een bijdrage te hebben geleverd door te blijven hameren op het belang van goede voorzieningen voor de fietser. Daarbij bleek het nodig er steeds weer op aan te dringen ook echt werk te maken van de vele goede voornemens tot bevordering van het langzaam verkeer, zoals die in doelstellingennota's waren neergelegd, vooral in die situaties waar een keuze voor de fiets alleen mogelijk is ten koste van de auto. Een kenmerk van al onze commentaren was steeds om niet alleen te zeggen hoe het volgens ons niet moest, maar ook aan te geven welke kant het dan wel uitmoest en daarvoor ook met concrete voorstellen te komen. Dat gold in nog sterkere mate voor onze eigen ENFB-afdelingsnota's: daarin wijzen we zelf de gemeente op bepaalde problemen, lichten dat toe aan concrete voorbeelden, en dragen ook mogelijke oplossingen aan. De ervaring is dat deze aanpak door de gemeente wordt gewaardeerd en ook tot resultaat leidt.

Ook het leveren van commentaar op de technische uitwerking van plannen of het zelf doen van een uitgewerkt voorstel kan nuttig zijn. De praktijkervaring van fietsers kan dan daarin direct tot zijn recht komen. Zo werd bijvoorbeeld het reconstructieplan voor de splitsing Aalsterweg/Leenderweg zo gewijzigd dat het vrijliggende fietspad behouden kon blijven.

De ENFB afdeling Eindhoven mag zich verheugen in een redelijk goede verstandhouding met de Gemeente: er wordt serieus met elkaar gepraat en ENFB-ideeën worden (soms geruisloos) overgenomen, in de Gemeenteraad en bij de Diensten wordt beslist rekening gehouden met de fiets. Kan de afdeling Eindhoven dus nu wel worden opgeheven? Helaas (of gelukkig?) niet. Het gemeentebestuur is, zoals het officieel heet, volgend ten opzichte van de ontwikkelingen in het verkeer, en slechts zeer met mate beïnvloedend. Dat betekent dat er pas extra fietsvoorzieningen komen nadat het fietsverkeer is toegenomen, zoals bijvoorbeeld de laatste tijd in het centrumgebied. Ook is de technische uitwerking van plannen vaak nog te weinig vanuit de fietser gedacht. Kortom, de ENFB blijft nodig om de Gemeente voortdurend te blijven wijzen op de belangen van de fietsers.



FIETSRUTES

Doorgaande fietsverbindingen, langs voor de fietser logische en prettige routes: een blijvende wens van de ENFB. En dat is wat anders dan een fietspad langs een autoweg, hoe nuttig op zichzelf. Denkend vanuit de fietser (op de fiets dus) kom je tot heel andere oplossingen. Een mooi voorbeeld is de destijds door de ENFB voorgestelde route Eindhoven - Veldhoven: langs Gender en afwateringskanaal en door Genderbeemd in plaats van langs de Karel de Grotelaan. Het bestaande sluisbruggetje over het afwateringskanaal zou daarvoor aangepast moeten worden. Dat dat kon lieten we zien door bij wijze van actie een geïmproviseerde leuning aan te leggen. De route is er ook gekomen: de gemeente liet een echte fietsersbrug bouwen, kosten f 445.000! Wel mooi, maar bepaald niet in overeenstemming met de ENFB-opvatting dat je beter met eenvoudige en dus goedkope ingrepen veel fietsroutes kunt realiseren dan een enkele met een prestigieus en dus duur bouwwerk.

Op die laatste gedachte berusten ook de voorstellen in onze nota "(F)iets aan de hand", waarvan er enkele ook door de Gemeente zijn overgenomen: fietsdoorsteekjes door de middenberm van "dikke wegen" of over een stuk braakliggend terrein. Maar "linksafslaan voor fietsers verboden" wordt niet opgeheven en ook van tweerichtingsverkeer op brede fietspaden wil de Gemeente geen regel in plaats van uitzondering maken. Voor gewone straten is dat inmiddels wel zo: alleen waar de veiligheid het vereist zal voor fietsers nog een-



Tweerichtingsverkeer voor fietsers: het fietspad in tegenrichting op de Kerkstraat (voorground rechts); inmiddels is ook de Grote Berg (achtergrond) voor fietsers in twee richtingen berijdbaar

richtingsverkeer gelden. Daarmee is aan een belangrijke wens van de ENFB in de afgelopen jaren voldaan: een kleine maaswijdte voor de fietser, zoals dat heet, en niet meer nodeloos omrijden.

Een bijzonder grote maas vormde jarenlang het voetgangersgebied: een ware barrière voor fietsers. Betere oost-west- en noord-zuid-verbindingen was dan ook een prominente ENFB-eis. Hier is veel verbeterd: in oost-west-richting, na vele acties, demonstraties, pamfletten, brieven, commentaren, besprekingen en vooral na vele jaren, tweerichtingverkeer voor fietsers op de Kerkstraat/Ten Hagestraat, en sinds kort ook op de Grote Berg. Noord-zuid kwam er de Vestdijktunnel zuidwaarts en de Boschdijktunnel noordwaarts, en verder de doorsteek Nieuwstraat/Markt/Jan van Lieshoutstraat/Oude Gracht. Hopelijk wordt binnenkort ook aan ons verzoek voldaan om het hele voetgangersgebied buiten de winkeluren voor fietsers open te stellen. Wat dan echter nog ontbreekt is een fietspad in oost-west-richting over het 18 Septemberplein, een pad waarvan ook de gemeente al jaren geleden heeft vastgesteld dat het dringend gewenst is.

Tenslotte: de kwaliteit van de fietsroutes. Wat heb je aan een pad als het vol hobbels en kuilen zit? De ENFB heeft altijd benadrukt dat regelmatig wegonderhoud vooral voor de fietser met zijn directe wegcontact van groot belang is. Onlangs besloot de gemeente vaker en vlugger kleine reparaties uit te voeren ten koste van de grote beurt. Of dit een vooruitgang is moeten we nog afwachten.





VEILIGHEID: PADEN EN STROKEN

Fietsroutes moeten niet alleen prettig, maar vooral ook veilig zijn. Fietsers zijn maar al te vaak het slachtoffer van een verkeersongeluk, niet omdat de fiets op zichzelf zo'n onveilig vervoermiddel zou zijn, maar door zijn kwetsbaarheid ten opzichte van auto's. Het enige echt afdoende middel daartegen heet "scheiding van verkeerssoorten": vrijliggende fietspaden dus.

Ook bij de gemeente wordt dat wel beseft en zo zijn er de afgelopen jaren toch wel wat kilometers fietspad bijgekomen. Echter, vooral op dit punt laat de gemeente het vaak afweten als het erom gaat ook iets voor het fietsverkeer te doen als dat ten koste van het autoverkeer gaat. Zodra aanleg van een fietspad ruimtelijk niet mogelijk is, en in de ogen van de gemeentelijke plannenmakers is dat nogal gauw, wordt er overgestapt op een fietsstrook. En iedere fietser weet uit ervaring dat zo'n strook, gemarkeerd door een doorgetrokken of een onderbroken streep op het asfalt, al dan niet voorzien van fietsemblemen, beslist onvoldoende bescherming biedt tegen passerende auto's. Bovendien, of parkeren op zo'n strook nu wel of niet is toegestaan, het gebeurt, en de politie kan er niet effectief tegen optreden. De Willemstraat is een overduidelijk voorbeeld van zo'n tot parkeerstrook verworven fietsstrook.

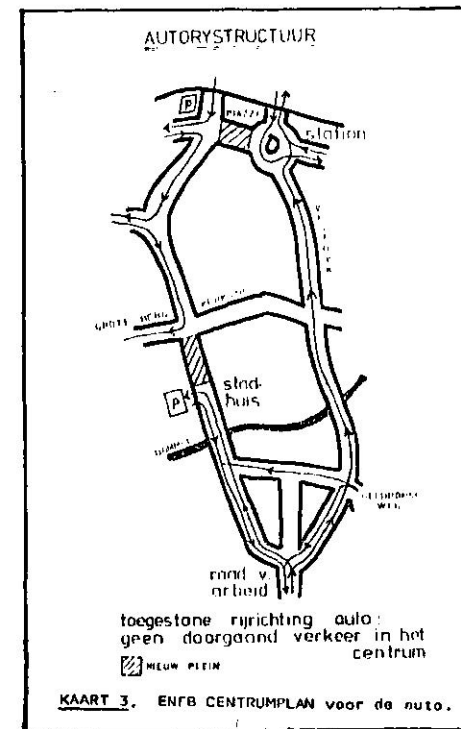
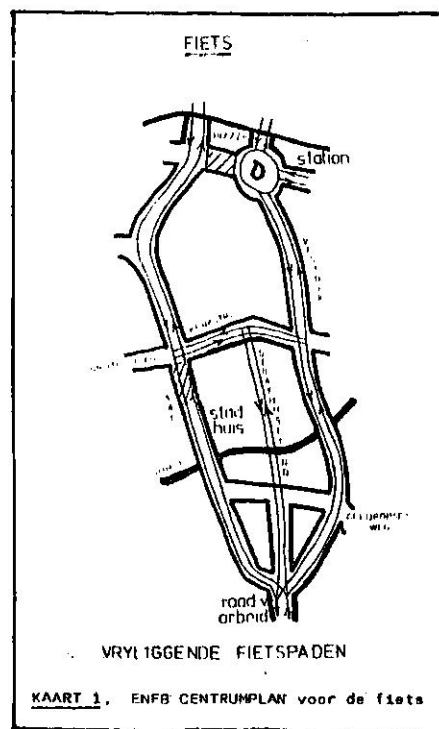
De grootste problemen liggen nog altijd op de binnenring, ook in gemeentelijke nota's is dat al jaren geleden vastgesteld. Juist hier vindt de ENFB vrijliggende fietspaden absoluut noodzakelijk: als logische verbindingroute zal de binnenring altijd een belangrijke functie voor het fietsverkeer houden, en gezien de drukte vereist de veiligheid hier paden en geen stroken. Diezelfde drukte was voor de gemeente steeds reden om paden voor onmogelijk te verklaren: er zou te weinig ruimte overblijven voor een vlotte doorstroming van het autoverkeer: pas na de aanleg van de oosttangente (waar de ENFB altijd tegen is geweest omdat doorgaand verkeer op de rondweg hoort) zouden oplossingen op de binnenring mogelijk worden. Nu de oosttangente voorlopig van de baan is zijn er onlangs toch enkele veranderingen op de binnenring aangebracht: een



paar stukjes vrijliggend fietspad (uitstekend), maar vooral veel stroken. Ook de uitwerking laat te wensen over: veel strepen op het asfalt die de duidelijkheid niet bevorderen.

Dat het wel degelijk anders kan liet de ENFB zien door bij de Structuurschets Centrumgebied met een alternatief verkeersplan te komen. Daarin werd de noodzaak van fietspaden (en een vrije busbaan) als uitgangspunt genomen. De benodigde ruimte werd verkregen door overal op de binnenring eenrichtingsverkeer voor auto's in te voeren. Een verdeling in sectoren zou bovendien doorgaand noord-zuid-autoverkeer onmogelijk maken. Een plan dat volgens ons nooit echt weerlegd is!

Eindelijk worden nu op de Kruisstraat, de onveiligste straat van Eindhoven, de hoogstnoodzakelijke verkeersmaatregelen dan toch genomen. Deze kwestie, die zich gedurende al die jaren dat de ENFB nu bestaat heeft voortgesleept, en waaraan zo veel tijd, moeite en papier is besteed, kan nu hopelijk afgesloten worden.

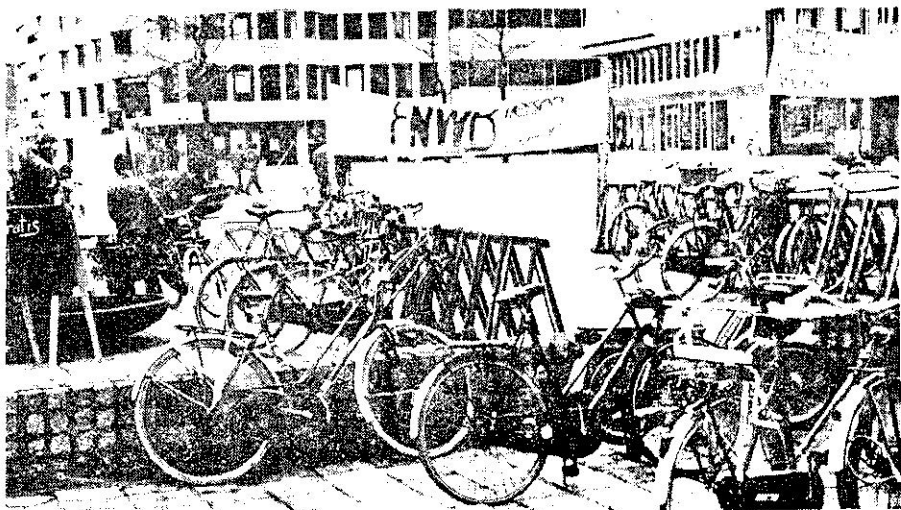




FIETSENSTALLINGEN

Bij het bereiken van je bestemming moet je je fiets ook ergens kunnen laten, en wel graag zo dat je hem daar een tijdje later ook weer in ongeschonden toestand aantreft. Nodig zijn dus: voldoende stallingsmogelijkheden dicht in de buurt van drukbezochte plaatsen (winkels, bioscopen, schouwburg, station, bibliotheek en niet te vergeten het stadhuis); geen fietstegels, maar klemmen of beugels, zodat er niet bij het minste of geringste duwtje een slag in het wiel zit; en ten slotte ook bewaking om de betere exemplaren tegen "meenemen" te beschermen.

Vooraf de eerste jaren heeft de ENFB zich hiervoor ingezet. En met succes! Tegels zijn veelal vervangen door klemmen, er is stallingscapaciteit verplaatst naar gunstiger gelegen plaatsen en er is capaciteit bijgekomen. Op ons aandringen nam de Gemeente in 1979 een proef met een bewaakte fietsenstalling aan de Kerkstraat. Dit was zo'n enorm succes, dat al na ruim een half jaar werd besloten deze definitief te maken. Inmiddels zijn er ook bewaakte fietsenstallingen gekomen aan de Jan van Lieshoutstraat en op het parkeerterrein ten noorden van de Piazza. Ook die zijn nu regelmatig overvol!



De aandacht van onze ENFB-afdeling is zich daarna meer op andere zaken gaan richten. Immers, het was duidelijk dat men bij de gemeente de behoefte aan goede stallingsmogelijkheden had ingezien en daar ook naar handelde. Toch blijft er hier en daar nog wel wat te wensen. Destijds is de fietsenstalling op de Markt, die uitermate gunstig in de loop lag, opgeheven. Ervoor in de plaats kwam de duidelijk slechter gelegen stalling aan de Jan van Lieshoutstraat. Een actie daartegen van de ENFB, waarbij een middag lang weer een (gratis) stalling op de Markt werd geïnstalleerd, mocht niet baten. Omdat mogelijk ook fietsgewoonten intussen veranderd zijn door (overigens door de ENFB toegejuichte) verkeersmaatregelen zoals tweerichtingsverkeer voor fietsers, wordt het tijd om de ligging van de stallingen eens opnieuw te bekijken. Verder lijkt het alsof de tariefsverhogingen van de bewaakte stallingen elkaar steeds sneller opvolgen en steeds groter worden. Een belangrijke voorziening dreigt zo voor veel fietsers feitelijk onbruikbaar te worden. De ENFB is vast van plan hiertegen binnenkort in actie te komen.

KRUISPUNTEN EN STOPLICHTEN

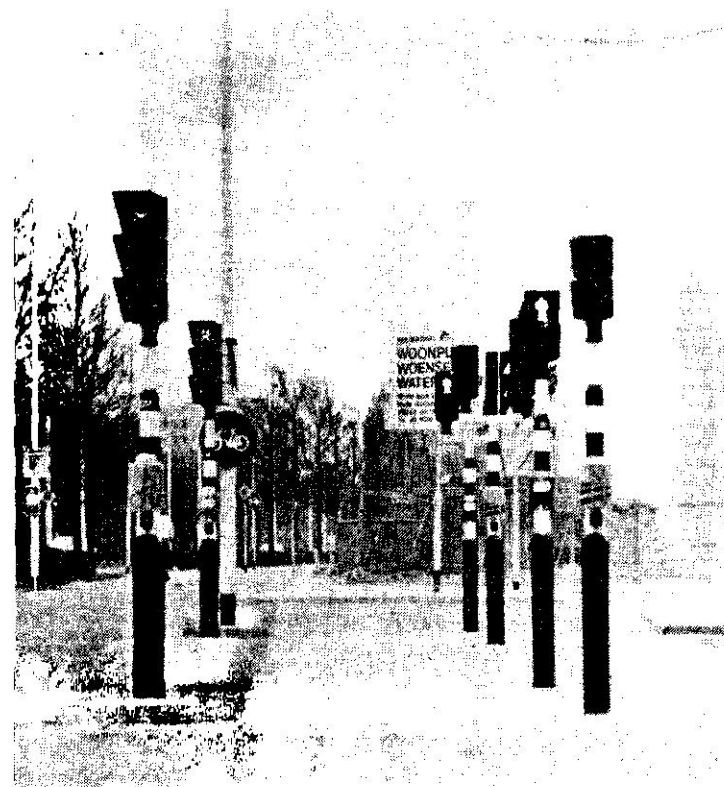
Maak van het langzaam verkeer geen stilstaand verkeer! Dat was het motto van de demonstratieve fietstocht in 1982, en helaas heeft het sindsdien maar weinig aan geldigheid verloren. Het gaat dan om de situaties op en rond kruispunten. Vooral daar krijgt de fietser in Eindhoven alle tijd en gelegenheid te overdenken wat het betekent dat een vlotte doorstroming van het autoverkeer bij de gemeente nog altijd de hoogste prioriteit heeft. Twee nota's heeft de ENFB afdeling Eindhoven over dit onderwerp uitgebracht: "Kruispunten: een kruis voor fietsers" en "Stilstaan bij stoplichten". De titels spreken voor zichzelf.

De afstelling van de verkeerslichten is de voornaamste bron van ellende. Het wachten duurt veel te lang en is vaak nog overbodig ook. De kans om net een groen licht te treffen als je aan komt fietsen is vrijwel nul, en ieder verkeerslicht is dus in de praktijk een stoplicht. Aan de ene kant komt dat



doordat de "groenperiode" voor fietsers, zeker in vergelijking met die voor auto's, vaak belachelijk kort is. Soms is het amper mogelijk om op je fiets te stappen voor het licht al weer op rood springt. Aan de andere kant is de "roodperiode" juist erg lang, vooral ook door het de laatste jaren opgekomen streven om iedere verkeersstroom zijn eigen groenperiode te geven: exclusieve regeling heet dat. Meestal betekent dat voor fietsers ook nog dat linksafslaan in twee stappen gaat: wachten, dan het kruispunt recht oversteken, daar weer wachten voor rood licht en dan pas naar links. Het is trouwens nog maar de vraag of met deze manier van regelen het loffelijke doel, bevordering van de veiligheid, wel echt gediend wordt. Er ontstaat zoveel irritatie over overbodig wachten, dat men door rood licht gaat rijden als men meent dat dat geen kwaad kan, en als dat eenmaal een gewoonte is geworden doe je het ook op kruispunten waar het heus veiliger is je aan de regels te houden. Iets dergelijks geldt voor de beruchte drukknoppen: ze wekken de valse verwachting dat je na indrukken snel groen krijgt, terwijl het er alleen voor zorgt dat jouw groen niet wordt overgeslagen; ze zijn bovendien voor fietsers onhandig en bevorderen de doorstroming nauwelijks. Tenslotte is er nog de groene golf voor het autoverkeer, die in de praktijk als een rode golf voor fietsers uitpakt.

Ondanks jarenlang aandringen van de ENFB is pas onlangs, en nog maar op enkele kruispunten, de afstelling van de verkeerslichten iets verbeterd. Ons idee om op kruispunten een groenperiode voor alle fietsers tegelijk in te stellen vond geen gehoor, evenmin het voorstel voor een groene golf voor fietsers op de binnenring, die tevens doorgaand autoverkeer daar zou ontmoedigen. Van een kritische beoordeling van het exclusief regelen merken we nog weinig: vlakbij een van de frappantste voorbeelden, het kruispunt Stratumsedijk/Hertogstraat, is er net weer zo'n regeling bijgekomen, namelijk Stratumsedijk/Sint Jorislaan/Elzentlaan. Alleen wat de drukknoppen betreft heeft de gemeente ons min of meer gelijk gegeven: er komen er geen meer bij, maar de bestaande worden niet weggehaald. Al met al: voor de ENFB een zaak om op terug te komen.



Wel is er veel verbeterd op het punt "voor fietsers rechtsaf vrij vóór rood". Bij kruisingen tussen wegen met vrijliggende fietspaden, zoals de rondweg en de uitvalswegen, is van elk tweetal fietserslichten het overbodige eerste licht weggehaald. Verder zijn er, vooral in de binnenstad, een groot aantal "vrije rechtsaffers" aangelegd, zijpaadjes vóór de verkeerslichten. Enkele overbodige verkeerslichten zijn echter tot nu toe de dans ontsprongen, bij de splitsing Elisabethlaan/Vonderweg bijvoorbeeld. Ook wat de opstelruimte betreft is het nog niet altijd best gesteld: we wachten nog steeds op de eerste OFOS, de opgeblazen-fiets-opstelstrook, waar fietsers vóór de auto's kunnen staan.