

Fiets aan de hand

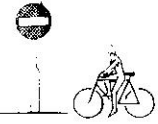
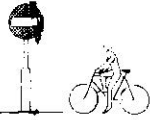


ENFB-Eindhoven juni 1983

Dit boekje werd samengesteld door:
Martien Houët
Adri Zagers
Jan Coolen.

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

ENFB afdeling Eindhoven
Bergstraat 10
Eindhoven.



VOORWOORD

Deze nota is een vervolg op de nota "Stilstaan bij Stoplichten" die in april 1982 is uitgegeven door de afdeling Eindhoven van de Echte Nederlandse Fietzersbond, de ENFB. Die nota was samengesteld aan de hand van gegevens uit een enquête en behandelde de problemen die fietzers hebben met betrekking tot verkeerslichten.

In deze nota worden de moeilijkheden behandeld die fietzers ondervinden omdat ze ergens niet in of door kunnen of mogen fietsen. Bedoeld worden éénrichtingsstraten, ononderbroken middenbermen, afwezige stukjes fietspad (fiets-"doorsteekjes"), een verbod om links-af te slaan enz. Ook deze nota is weer gebaseerd op de resultaten van de door de ENFB gehouden enquête en daarmee op de ervaringen van een groot aantal fietzers.



EENRICHTINGSVERKEER

Zo'n 20 jaar geleden (en daarvóór) was een éénrichtingsstraat in Eindhoven een uitzondering. Zowel in het centrum als erbuiten kon de fietser zich min of meer vrij bewegen, niet gehinderd door de bekende rode borden met de witte balk erop. Ook was er toen nog geen winkel-"paradijs" in het centrum zodat er voor de fietser in iedere richting door het centrum een doorgaande roete was. Datzelfde gold toen trouwens ook voor de automobilist.

Sinds die tijd (en tot voor kort) nam het autobezit en -gebruik echter sterk toe. Vooral in de binnenstad was dit te merken: een sterk toegenomen verkeersstroom en straten overvol met geparkeerde auto's. De relatief smalle straten in de binnenstad waren hier bepaald niet op berekend. Om de ontstane problemen het hoofd te bieden ging de gemeente er steeds meer toe over om éénrichtingverkeer in te voeren. De druk van een te grote verkeersstroom werd zo wat verminderd en toch bleef de bereikbaarheid en de parkeercapaciteit van de staten grotendeels gehandhaafd.

Jammer genoeg werden fietser en automobilist over één kam geschoren: het éénrichtingverkeer gold voor al het rijdend verkeer. Alleen kwam het voor de fietzers veel harder aan dan voor de automobilisten die het probleem veroorzaakt hadden. Een fietser rijdt nu eenmaal minder gemakkelijk een blokje om dan een automobilist. Met de komst van het voetgangersdomein raakte de fietser helemaal in de verdrukking. De oost-westverbinding werd regelrecht afgesneden en in de andere richtingen werd het stevig omrijden.

Veel jaren heeft het geduurd voordat hier enige verbetering in kwam. Eerst in

de vorm van grootschalige oplossingen zoals fietskuilen en tunnels (denk bijvoorbeeld aan de Nieuwe Fellenoord en de Berekuil), die in de praktijk echter nauwelijks soelaas bieden. De laatste jaren wordt gelukkig ook het éénrichtingverkeer voor fietzers hier en daar opgeheven (met behulp van de onderbordjes "fietzers uitgezonderd") of een fietspad in tegenrichting aangelegd (zoals in de Kerkstraat).

Toch zijn er nog steeds veel teveel straten waar dit niet is gebeurd. Het 18-Septemberplein is een belangrijke verbinding voor fietzers, jammer genoeg slechts in een richting. De Grote Berg is éénrichtingverkeer; het fietspad in de Kerkstraat loopt hier dood.

De ENFB gaat ervan uit dat alle wegen in beide richtingen toegankelijk moeten zijn voor fietzers. De fiets en het openbaar vervoer moeten gestimuleerd worden als het (stads)vervoermiddel van de toekomst. Ze zijn veilig, milieuvriendelijk en leggen slechts in geringe mate beslag op de schaarse ruimte in de stad. Politiek wordt dit wel min of meer erkend, maar zo'n erkenning heeft ook consequenties. En dat is o.a. dat er een fijnmazig netwerk van fiets- en busroetes moet komen. Éénrichtingverkeer voor fietzers past daar best niet in. Uit onze enquête is gebleken dat een enkel onderbordje en een enkel "rood tegelpad" beslist niet voldoende zijn om het gestelde doel te bereiken. Eén zwaluw maakt nog geen lente.

Al in 1979 onderschreef de gemeente de noodzaak van tweerichtingverkeer voor fietzers (Structuurschets Centrumgebied). Verder constateerde men dat de invoering ervan niet tot onoverkomelijke problemen zou leiden. Helaas zijn er sinds die tijd slechts 3 (moeizame) verbeteringen van belang tot stand gekomen. Dit zijn de fietsroete door de Jan van Lieshoutstraat en de Smalle Haven, het fietspad door de Kerkstraat en het fietspad door

de Vestdijktunnel. Misschien moeten we dit laatste meer zien als een bijproduct van de aanleg van een vrije busbaan dan als uiting van een vooruitstrevend fietsbeleid. En misschien is het "rode tegelpad" in de Nieuwstraat en Jan van Lieshoutstraat wel voornamelijk te danken aan de herinrichting van de markt.

Het eenvoudigweg plaatsen van "onderbordjes" is men helaas bijna geheel uit het oog verloren. Het is de meest simpele (en goedkope!) oplossing die er is. De veiligheid hoeft niet in het gedrang te komen als de weggebruikers er duidelijk op attent gemaakt worden.

Samengevat stellen we dat, wat het éénrichtingverkeer betreft, de gemeente weliswaar redelijk goede uitgangspunten hanteert, maar dat zij wat de uitvoering daarvan betreft tekort schiet. Het aantal éénrichtingsstraten is nog steeds te groot en met name een goede oost-westverbinding ontbreekt nog steeds. Het is de hoogste tijd dat het éénrichtingverkeer voor fietzers verdwijnt!



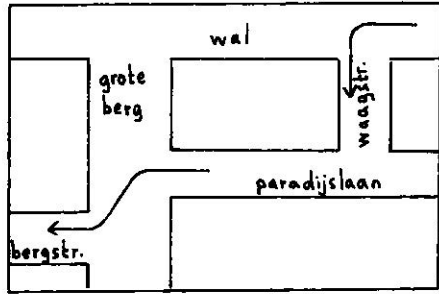
AFSLAAN VERBODEN

Op een aantal punten in Eindhoven komen situaties voor waarbij het de fietser wel erg lastig is gemaakt om zich aan de verkeersregels te houden. Hij wordt min of meer gedwongen deze regels te overtreden.

We bedoelen hier vooral de (T-)kruisingen waar het verboden is om linksaf te slaan, terwijl het wel is toegestaan om, komende vanuit de andere richting, rechtsaf te slaan (zie figuur). Dit is gedaan om te voorkomen dat auto's die linksaf willen slaan het achterop komende autoverkeer hinderen of in gevaar brengen. Het verbod geldt echter ook weer voor fietsers. Die zijn dus weer eens de dupe van een maatregel die voor de auto is genomen.

Een fietser die zich aan de regels houdt zou het volgende moeten doen: afstappen en te voet oversteken. Het absurde hiervan is dat oversteken op deze manier langer duurt dan wanneer het fietsen gebeurt en zodoende meer hinder voor het overige verkeer kan veroorzaken.

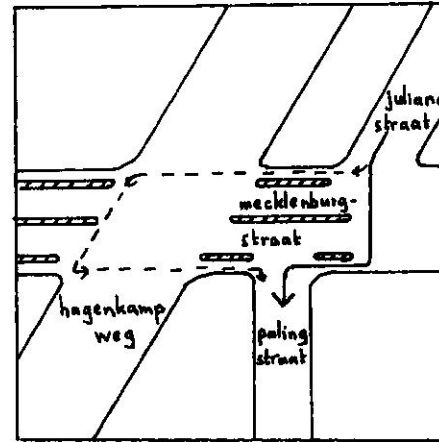
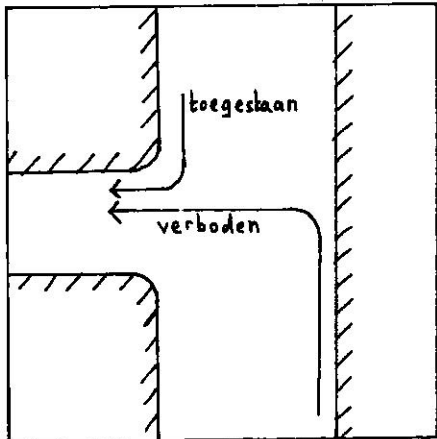
Een sprekend voorbeeld van zo'n situatie vinden we bij de Waagstraat. Hier mag je, komende vanaf de Wal, niet in als je daarbij linksaf moet slaan (zie figuur). Dit is juist zo hinderlijk omdat dit stuk



deel uitmaakt van een natuurlijke en drukgebruikte fietsroete van de Wal naar de Kleine Berg. Iets verder op deze roete komen we een bijna gelijke situatie tegen. Komende uit de Paradijslaan (zie figuur) is het verboden om de Grote Berg over te steken om de Bergstraat in te rijden. De Grote Berg is immers een éénrichtingsstraat. Uiteraard wordt dit verbod, zowel door fietsers als door automobilisten, regelmatig overtreden.

Wij pleiten er dan ook voor dat fietsers van dergelijke "linksaf verboden"-bepalingen worden uitgezonderd (behalve daar waar dat duidelijk tot gevaarlijke situaties aanleiding kan geven).

Als laatste voorbeeld geven we de situatie op het kruispunt Mecklenburgstraat-Palingstraat. Probeer maar eens de Palingstraat in te fietsen als je van de Julianastraat komt! Doe je dit volgens de regels dan moet je het kruispunt Hagenkampweg-Mecklenburgstraat voor $\frac{1}{2}$ rond fietsen. Met een beetje "geluk" moet je 3x voor een stoplicht wachten. Geen fietser die zo gek is natuurlijk! De meesten steken de Mecklenburgstraat gewoon recht over en rijden een eindje over het fietspad in de verkeerde richting. Om het probleem uit de wereld te helpen kan of de middenberm plaatselijk worden verwijderd of het fietspad ter plaatse voor tweerichtingverkeer geschikt worden gemaakt. Dit laatste brengt ons op het volgende hoofdstukje dat gaat over "dikke wegen".



DIKKE WEGEN

Met "dikke wegen" bedoelen we brede wegen met gescheiden weghelften en aan beide zijden van de weg vrijliggende fietspaden of ventwegen.

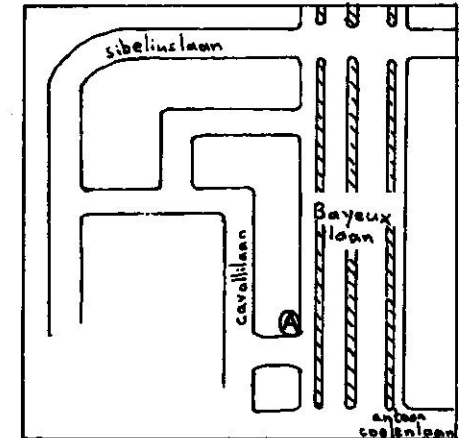
Het vervelende van zulke wegen is dat de bijbehorende fietspaden of ventwegen vaak éénrichtingverkeer zijn, terwijl de "dikke weg" zelf maar op enkele plaatsen oversteekbaar is. Dat dit kan leiden tot onnodig omfietsen en onnodig oversteken blijkt wel uit het volgende voorbeeld (zie figuur). De getekende situatie treffen we aan bij de Bayeuxlaan. Als je nu van punt A naar bijv. de Sibeliuslaan wilt fietsen, dan kan dit niet over de Bayeuxlaan, tenzij je eerst een stuk in tegen-gestelde richting fietst en bij de Antoon Coolenlaan oversteeft. Een alternatief is nog omrijden via de Cavallilaan, of te voet de Bayeuxlaan oversteken bij punt A. De laatste mogelijkheid is vaak lastig of onmogelijk en zeker niet zonder gevaren vanwege het voorbijrazende verkeer.

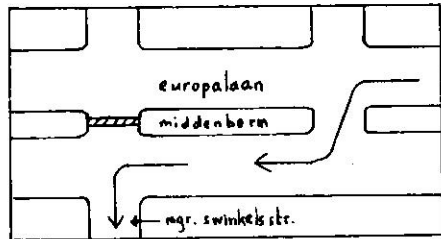
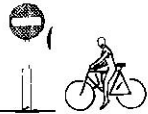
De gemakkelijkste oplossing zou zijn om aan de linkerkant van de weg op het fiets-

pad te fietsen. Dit is echter niet toegestaan en ook gevaarlijk. (Het gevaar zit 'm vooral in het feit dat het verboden is en het normale fietsverkeer er daarom niet op bedacht is. In principe is er ruimte genoeg, zeker als het fietspad iets verbreed wordt.)

Een ander frappant voorbeeld van de problemen die dikke wegen kunnen veroorzaken treffen we aan bij de Europalaan (zie figuur). Komende vanuit de Vinkenbrinkstraat is het niet mogelijk de Mgr. Swinkelstraat op een veilige en gemakkelijke manier te bereiken. De fietser kan hier kiezen uit de volgende mogelijkheden:

- 1) De Europalaan bij de Vinkenbrinkstraat oversteken en een stukje te voet gaan of zoals vaak gebeurt aan de linkerkant van de Europalaan op het fietspad fietspad fietsen. Dit is niet toegestaan.
- 2) De Europalaan bij de Dr. Cuyperlaan oversteken. Dit alternatief zal bij geen mens opkomen omdat hij/zij dan 3x moet wachten voor de stoplichten bij de Dr. Cuyperlaan.
- 3) De Europalaan ter hoogte van de Gregor Coolstraat oversteken. Dit is de meest voor de hand liggende oplossing ware het niet dat deze oplossing juist onmogelijk is gemaakt door op deze plaats een ver-





hoogde stoeprand aan te brengen op het midden van de weg waar er overigens vroeger geen middenberm was. (Waarschijnlijk is dit gedaan om de verkeersveiligheid te verhogen; als er echter geen behoorlijk alternatief wordt geboden, zoals hier, dan zal dit er juist toe leiden dat er veel gevaarlijkere situaties ontstaan zoals bijv. wat wij alternatief 1 hebben genoemd.) Het verwijderen van deze stoeprand zal een bevredigende oplossing zijn.

We constateren dat door de opkomst van de "dikke wegen" in Eindhoven het fietsen er dus niet gemakkelijker op is geworden. *Oplossing van de knelpunten kan o.a. gebeuren met de volgende maatregelen:*

- 1) Vermeederen van het aantal oversteepleplaatsen bijv. door het onderbreken van de middenberm.
- 2) De vrijliggende fietspaden geschikt en toegankelijk maken voor fietser in beide richtingen.

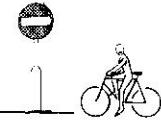


Dit laatste alternatief lijkt in een groot aantal gevallen beslist haalbaar te zijn. Gezien de breedte van de fietspaden c.q. ventwegen levert het in het algemeen geen gevaar op en kan volstaan worden met het aanbrengen van een doorgetrokken streep op het fietspad. Desnoods kunnen fietspaden die daarvoor te smal zijn iets verbreed worden. In de meeste gevallen is daar voldoende ruimte voor.

Een voorbeeld van waar dit al gedaan is, is het stukje fietspad langs de Leenderweg van de Roostenlaan tot aan de Rondweg. Komende van de Roostenlaan kan de fietser aan de linkerkant van de Leenderweg op een veilige manier de rondweg bereiken. Dit voorbeeld van hoe het ook kan verdient navolging.

FIETSDOORSTEEKJES

Op sommige plaatsen hebben fietsers hun eigen weg gebaan in Eindhoven, om te voorkomen dat ze steeds honderden meters moeten omrijden over het gemeentelijke wegennet. Zo zijn er verscheidene handige doorsteekjes ontstaan. Meestal gaat het om stukken braakliggend terrein waardoor een zandpaadje loopt, soms gaat

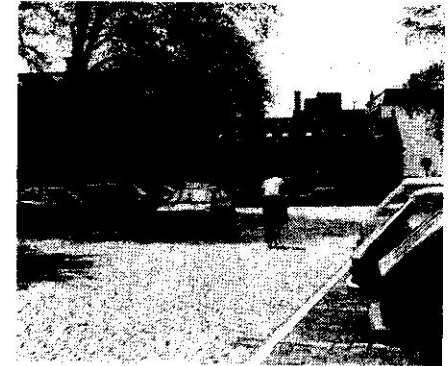


het om korte fietsroetes over parkeerterreinen e.d. (bijv. het parkeerterrein tussen Keizersgracht en Bergstraat).

Een aantal gevallen van zelfgemaakte "fietspaden" vinden we in de wijk Genderbeemd, waar de verschillende wijkdelen nogal geïsoleerd van elkaar liggen. Zo is er hier een doorsteekje ontstaan tussen Beemdstraat en Kasteellaan en iets verderop tussen Kasteelweg en Ruwenberg, Kasteelweg en Herlaer en tussen Kasteelweg en Croy.

Door de doorsteekjes is het mogelijk aanzienlijke stukken weg af te snijden. Een probleem is echter dat ze, zeker in natte perioden, slecht befietbaar zijn. Het is verder geen "openbare weg".

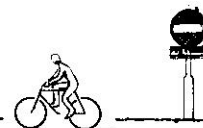
Het feit dat er dergelijke verbindingen ontstaan wijst op een duidelijke behoefte naar een goede verbinding en daarom pleiten we ervoor dat de gemeente op deze plaatsen officiële, verharde fietspaden aanlegt. Dat is al gebeurd tussen Ravensdonk en de Kasteelweg. We hopen echter dat andere voorbeelden zullen volgen. Aangezien het meestal om korte stukjes gaat is het een kleine moeite.



HET VOETGANGERSDOMEIN

We hebben er al op gewezen dat het Eindhovense "winkelparadijs" een grote hinderenis voor fietsers vormt. Eigenlijk in alle richtingen maar het meest vervelende is toch nog steeds de slechte oost-westverbinding. Ook na winkelsluiting mag je er (officieel) niet door, terwijl het daar dan een uitgestorven bedoening is. In verschillende andere steden is het al sinds enige tijd mogelijk om na winkelsluiting door het voetgangersgebied te fietsen, bijv. in Apeldoorn, Zoetermeer, Hilversum, Haarlem, Zutphen, Groningen, Bussum en Breda. Hoogste tijd dat Eindhoven daar ook bij genoemd kan worden. Een eenvoudigere en goedkopere manier om iets voor de fiets te doen is nauwelijks denkbaar!

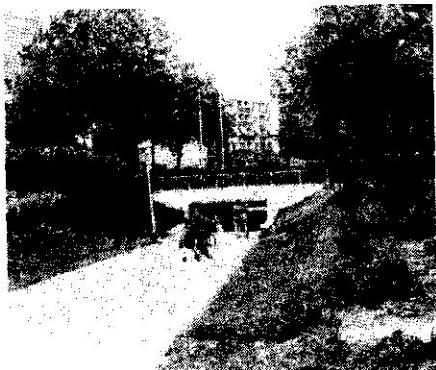




TUNNELTJES

Hierover kunnen we vrij kort zijn. Het gaat om een tweeta- tunneltjes onder de Rondweg door: een onder de Boutenslaan door en de andere bij de Maria van Bourgondiëlaan onder de Limburglaan door.

Het zijn eigenlijk voetgangerstunneltjes (met trappen), waar fietsers hun fiets naar beneden en weer naar boven moeten dragen. Het is een eenvoudige zaak om de weggetjes er naar toe zó in te richten dat men gewoon fietsend door de tunneltjes door kan. Dat is ook in het belang van invaliden voor wie de tunneltjes nu een grote hindernis vormen.



NAWOORD

Het is inmiddels alweer zo'n anderhalf jaar geleden dat de enquête onder onze leden werd afgenomen. In deze anderhalf jaar is er toch wel het een en ander veranderd: zo zijn er een aantal verkeerslichten voor fietsers weggehaald, zijn er een paar fietspaden aangelegd en is er een fietsdoorsteekje verhard. Bovendien staat er wellicht ook nog het een en ander te gebeuren zoals de aanleg van een fietspad langs het 18-Septemberplein.

Heeft de ENFB haar doel nu bereikt en kan zij nu langzamerhand eraan gaan denken om zichzelf op te heffen? Het antwoord is duidelijk nee. Delaatste jaren is er een spectaculaire toename van het fietsverkeer en afname van het autoverkeer in de Eindhovenense binnenstad geconstateerd. Een positieve ontwikkeling die nog verder gestimuleerd kan worden door een fietsvriendelijker verkeersbeleid. Dat hieraan nog wel het een en ander mankeert blijkt uit de talloze vermelde en onvermelde knelpunten die uit onze enquête naar voren kwamen. Ook is men op het stadhuis de grootschalige autovoorzieningen zoals de Oosttangent nog niet helemaal vergeten.

Vanuit de invalshoek van deze brochure stellen we de volgende maatregelen voor om het fietsklimaat in Eindhoven wat aangenamer te maken:

- Alle wegen moeten voor fietser weer in beide richtingen toegankelijk gemaakt worden, ook bij het links afslaan.
- Langs de grote wegen moeten de fietspaden ingericht worden voor twee-richtingverkeer.
- Het voetgangersgebied in het centrum moet buiten de winkeltijden toegankelijk zijn voor fietsers.
- De onverharde fietsdoorsteekjes zullen verhard moeten worden.

Ter afsluiting van deze brochure zullen we een greep doen uit de verkeerssituaties die blijkens de enquête problemen opleveren voor fietsers en die betrekking hebben op de hiervoor behandelde onderwerpen.

Enrichtingverkeer: onderstaande éénrichtingstraten werden als problematisch voor fietsers ervaren:

- Boschdijktunnel
- 18-Septemberplein
- Kleine Berg
- Grote Berg
- Kanaaldijk-zuid
- begin Heezerweg
- eerste stuk Willem de Zwijgerstraat
- Odastraat
- Johannastraat
- laatste stuk Tramstraat
- Jan van de Capellelaan
- Ana Bijsweg

Vermelding dienen ook die éénrichtingssituaties die in de periode tussen de enquête en het verschijnen van deze brochure veranderd zijn, bijv. de Vestdijktunnel en de Kerkstraat-Ten Hagestraat, waar fietspaden zijn aangelegd. Dit zijn slechts wankel stappen in de goede richting omdat deze paden geen of onvoldoende aansluiting vinden. Ze worden pas effectief als het fietspad door de Kerkstraat wordt doorgetrokken over de Grote Berg en het fietspad door de Vestdijktunnel zijn vervolg vindt langs het 18-Septemberplein. Een heel vreemde situatie treffen we aan in de Bleekstraat. Onlangs is hier bij het kruispunt met de Vestdijk een fietsersstoplicht (met drukknoppen) geplaatst. Officieel is deze straat echter nog steeds éénrichtingverkeer, zodat fietsers eigenlijk nooit volgens de regels het stoplicht kunnen bereiken. Laten we het er maar op houden dat de gemeente tot nu toe vergeten is om hier een bordje "uitgezonderd (brom)fietsers te plaatsen.

Linksaf verboden: met betrekking hierop zijn de volgende punten genoemd:

- Hoogstraat-Catharinastraat
- Wal-Waagstraat
- St. Jorislaan-Pastoor Dijkmanstraat

Deze laatste situatie is inmiddels verbeterd. Je kunt hier nu linksaf zonder over stoepranden te hobbelen. Verder zijn er een aantal voor fietsers gevaarlijke linksaf-situaties genoemd; voorbeelden:

- Hoogstraat-Gestelsestraat
- Mauritsstraat-Willem de Zwijgerstraat

Op dergelijke gevaarlijke situaties zullen we in een volgend boekje terugkomen.

Fietsdoorsteekjes: We hebben er al een aantal genoemd, andere zijn:
- Lijmbeekstraat-Pastoor Petersstraat
- Woenseielsestraat-Fr.D. Rooseveltlaan
Tenslotte bleek uit de enquête ook een behoefte aan het openstellen van voetpaden bijv. door het Stadswandelpark en het Dommelplantsoen voor fietsers. Wij zijn hier echter beslist geen voorstanders van. Mogelijk kan het in een incidenteel geval geen kwaad, maar in het algemeen vrezem we dat het nogal hinderlijk is voor wandelaars.