

Fietzers

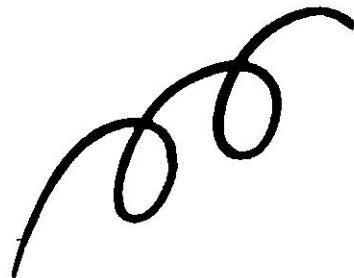
en de rondweg

in Eindhoven

**f**ietzers**b**ond enfb

afdeling Eindhoven

maart 1988



Fietsersbond ENFB

Afdeling Eindhoven:

Postbus 7645

5601 JP Eindhoven

Tel. 040-524733

Landelijk sekretariaat:

Postbus 2150,

3440 DD Woerden

Tel. 03480-16250

De ENFB wil:

voorrang voor vormen van vervoer die veilig zijn, weinig energie verbruiken en het milieu sparen; meer mogelijkheden voor fietsers (maar ook voor voetgangers en het openbaar vervoer).

Want de fiets:

kun je niet missen. In het verkeer tussen waar je woont en waar je werkt, op school gaat of winkelt; voor het verkeer van en naar de binnensteden; als aanvulling op het openbaar vervoer en voor een gezonde manier van recreëren.

## Inleiding

Hoewel de rondweg om Eindhoven specifiek aangelegd is voor het autoverkeer, maken ook fietsers er druk gebruik van. Dat gaat gepaard met de nodige problemen, reden waarom de Eindhovense afdeling van de fietsersbond ENFB in deze nota ingaat op de rondweg.

Er blijken twee soorten knelpunten te bestaan. De eerste soort betreft het oversteken van de rondweg, de tweede het fietsen op de rondweg. Van beide zullen we twee voorbeelden bespreken. De oplossingen die we in deze nota aandragen, laten de functie van de rondweg als grote autoverkeersader intact en sluiten aan bij de doelstellingen van het nieuwe Verkeers Circulatie Plan (V.C.P.)<sup>1</sup>).

In de paragrafen 1 en 2 zullen we ingaan op de betekenis van de rondweg voor het gemotoriseerde verkeer en voor de fietsers. Paragrafen 3 en 4 analyseren de problemen die fietsers ondervinden bij het oversteken van de rondweg respectievelijk het fietsen op de rondweg.

Tenslotte zullen we in hoofdstuk 5 onze visie op de rondweg kort samenvatten.

### 1. De betekenis van de rondweg voor het autoverkeer

Eindhoven kent een stervormige structuur die is ontstaan bij de sterke groei in het begin van deze eeuw. Het gevolg van deze structuur is, dat veel verkeer via het centrum loopt. Om het centrum te ontlasten en wijken onderling te ver-

---

<sup>1</sup> Doelstellingsnota Verkeers Circulatie Plan 1987: doelstellingen voor veranderingen in de verkeersinfrastructuur van Eindhoven.

binden is de rondweg aangelegd. Zowel het oude V.C.P. (uit 1976) als de doelstellingennota voor het nieuwe V.C.P. stellen dat het autoverkeer binnen de rondweg geweerd moet worden ten gunste van het langzame verkeer en het openbaar vervoer. De ENFB onderschrijft deze zienswijze.

Als ontlasting van het centrum funktioneert de rondweg echter maar matig<sup>2)</sup>. Het blijkt, dat zeer veel automobilisten toch de voorkeur geven aan een route dwars door het centrum. Ook routes parallel aan de rondweg worden zwaar belast.

## 2. Fietsroutes en de rondweg

De verwachte groei van het autoverkeer en het voornemen van de gemeente om dit verkeer uit het centrum te weren, zullen tot gevolg hebben, dat de rondweg nog intensiever belast gaat worden dan al het geval is. Wil dat niet ten koste gaan van fietsers, die toch 25% van het totale verkeer in Eindhoven uitmaken, dan zullen de nodige maatregelen genomen moeten worden.

Het is echter weinig zinvol dit te doen in de vorm van ad hoc maatregelen. Veel beter is een systematische aanpak, zoals bijvoorbeeld in Delft gebeurt<sup>3)</sup>. Centraal staat daar de ontwikkeling van een volledig fietsrouten netwerk.

Als het netwerk op een bepaalde plaats niet voldoet, wordt het totale netwerk beschouwd om tot een geschikte oplossing te komen.

Een dergelijke aanpak lijkt ook in het geval van de rondweg om Eindhoven de beste. We gaan uit van het bestaande fietsrouten netwerk in Eindhoven, dat ge-

---

<sup>2</sup> Rondwegonderzoek. Deel I en II: 1981, deel III 1988; Gemeente Eindhoven

<sup>3</sup> Fietsen in Delft ,1987. Uitgave Gemeente Delft

schetst is in kaart 1. Tevens zijn barrières (zoals bijvoorbeeld stoplichten) aangegeven. De kaart geeft een vrij grillig netwerk van mazen te zien: kleine mazen in het centrum en grote mazen buiten de rondweg. Het blokje linksbovenaan de kaart geeft een maat voor de gewenste maaswijdte van het fietsroutenetwerk (500 bij 500 meter <sup>4</sup> ).

Uit de kaart blijkt, dat de rondweg niet alleen een belangrijk element van het netwerk is, maar tevens een barrière vormt. Het belang van de rondweg als verbindingsweg voor fietsers blijkt duidelijk als we hem wegdenken (kaart 2). Rondom het centrum ontstaan mazen met een gemiddelde afmeting van ruim een kilometer bij 500 meter. Vooral in de richting van de rondweg (tangentieel) zijn er weinig alternatieve routes.

In de volgende twee paragrafen behandelen we de problemen die fietsers onder vinden bij het oversteken van de rondweg en bij het fietsen op de rondweg.

### 3. Radiale fietsroutes

In de verkeersstructuur voor het autoverkeer sluit de rondweg vrijwel naadloos aan op de radiale wegen vanuit het centrum en de uitvalswegen naar buiten toe. In het fietsroutenetwerk is een verbinding van de radiale fietsroutes met de rondweg er slechts als deze samenvalt met zo'n uitvalsweg (kaart 1). Op deze kruispunten bepalen de verkeerslichtafstellingen hoe comfortabel de rondweg over te steken is. De verkeerslichten vormen een belangrijk middel om het centrum te onlasten van gemotoriseerd verkeer, maar het mag niet zo zijn dat dit doel bereikt wordt door zeer korte groentijden voor overstekende fietsers. Dit

---

<sup>4</sup> Uitgangspunt bij het fietsroutenetwerk van Delft. (Fietsen in Delft, 1987)

is bijvoorbeeld het geval bij de kruising van de rondweg met de Geldropseweg met groentijden voor fietsers van enkele seconden. Een gelijke behandeling van fietsers en het gemotoriseerde verkeer zal over het algemeen niet leiden tot conflicten bij de regulering van de verkeersstromen.

Fietsroutes die niet samenvallen met uitvalswegen, houden op bij de rondweg. In feite zijn het slechts potentiële routes. De rondweg vormt een enorme barrière, fietsers moeten soms grote stukken omrijden. Er zijn drie potentiële routes in radiale richting die zowel buiten als binnen de rondweg zeer zinvol en geschikt zijn (routes A, B en C op kaart 3) en die eenvoudig tot volwaardige fietsroute kunnen worden uitgebreid.

Route A bestaat uit het Genderfietspad (1,5 km zonder stoplichten), dat loopt van de Genderbeemdbrug tot aan de rondweg. Binnen de rondweg zet het fietspad zich voort met goede toegang tot het centrum. In een klein gebied liggen maar liefst zeven scholen en een bejaardentehuis. Dit geeft aanleiding tot het veelvuldig illegaal oversteken van de rondweg. Kortgeleden is hierbij een scholier dodelijk aangereden.

Een al aanwezig tunneltje (zie kaart 3) kan met weinig middelen worden aangepast tot een aantrekkelijke fietstunnel en zo omfietsen of illegaal oversteken overbodig maken.

Route B loopt vanaf de Bayeuxlaan over de Claralaan naar de Jacob van Maerlantlaan. Ook hier ligt al een tunneltje, dat met lage kosten tot goede fietstunnel omgebouwd kan worden. Fietsers van of naar Waalre, het Philips Natlab (ongeveer 1000 fietsende medewerkers) en bezoekers van de kunstbaan en het zwembad "De Tongelreep" zullen hiervan dankbaar gebruik maken.

Route C loopt van de wijk 'Oude Gracht' via het T.U.-terrein en het Dommeltunneltje naar het centrum. In het verlengde van het Eeuwsel ligt een brede tunnel die een konfliktvrije oversteek vormt met de rondweg. Als deze tunnel ge-

schikt gemaakt wordt voor fiets- en voetgangersverkeer, is hij zeer te prefereren boven de huidige oversteekplaats met stoplichten.

Op termijn zullen meer konfliktvrije oversteekmogelijkheden nodig zijn.

#### 4. Verplaatsingen langs de rondweg




Voor verplaatsingen om het centrum heen is de rondweg veelal ook voor fietsers onmisbaar. Voor de fietser bestaat de rondweg hoofdzakelijk uit slecht onderhouden en drukke ventwegen. Voor de drukte zijn twee oorzaken aan te geven: sluijverkeer en industriële aktiviteit, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan en fietsers verdrongen worden.

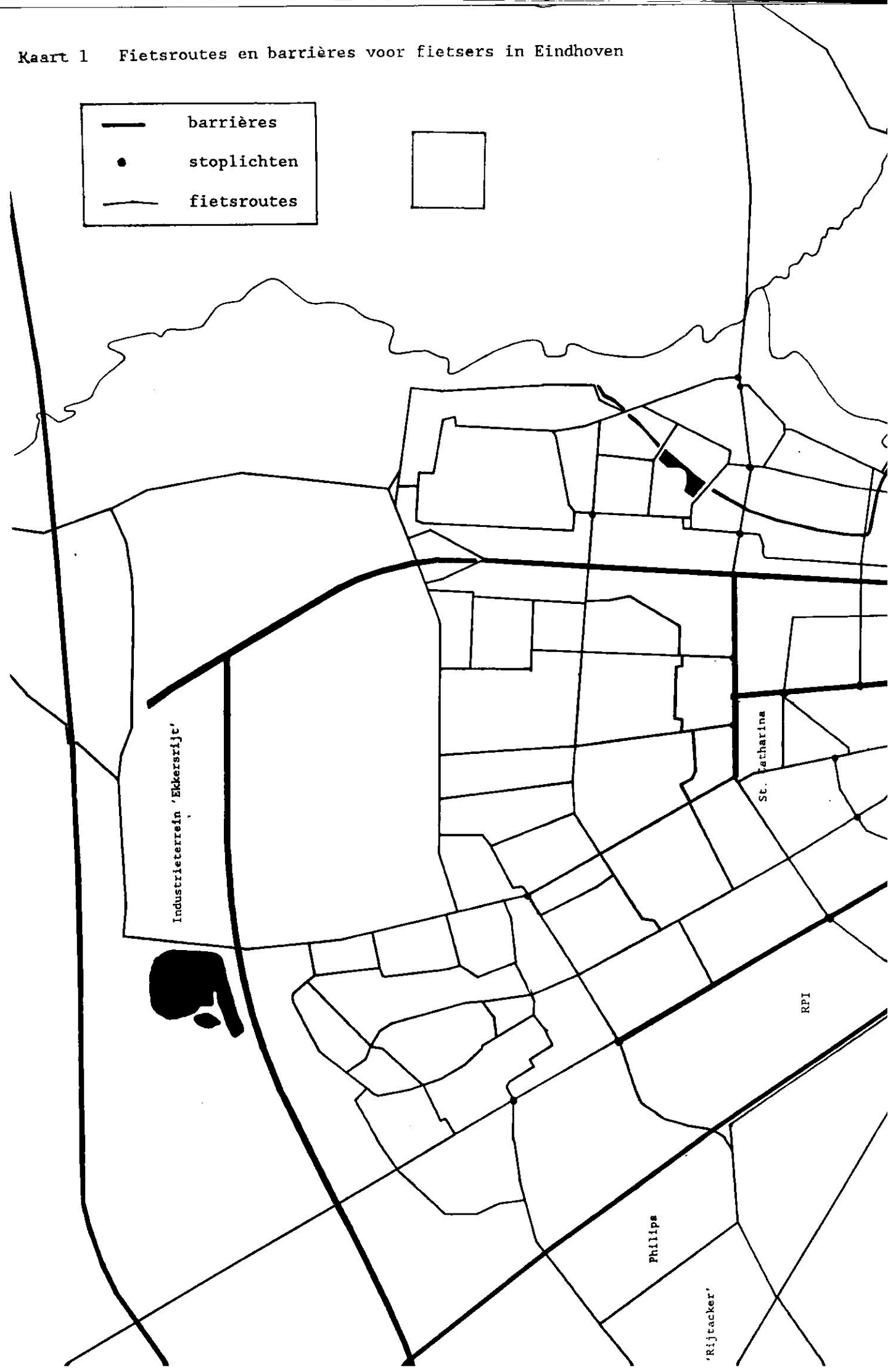
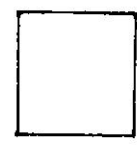
Wij pleiten voor goed onderhoud van de ventwegen, het onmogelijk maken van sluijverkeer en waar dit niet kan een verdere scheiding van verkeerssoorten met voorrang voor fietsers. We zullen twee voorbeelden noemen.

Op route A (kaart 4) is veel sluijverkeer: van de Aalsterweg via de Felix Timmermanslaan naar de Alberdingk Thijmlaan. Rond het spitsuur ontstaan hier zelfs files. Het afsluiten van de tunnel onder de rondweg voor autoverkeer is hiervoor een effectieve oplossing. Geen enkele verkeersfunctie wordt wezenlijk gestoord en zowel buurtbewoners als fietsers hebben er veel baat bij.

Route B loopt van de Tongelresestraat via de Poeijersstraat, de Ruysdaelbaan, de ventweg over het kanaal naar de Geldropseweg. Dit is een veelvuldig gebruikte fietsroute; de enige andere mogelijkheid om het kanaal over te steken ligt bijna een kilometer verderop. Vanwege de chaotische verkeerssituatie op de kruisingen van de ventwegen met de Ruysdaelbaan en de Dirk Boutslaan pleiten wij hier voor twee-richtings-fietspaden aan beide zijden van de brug over het kanaal.

Kaart 1 Fietsroutes en barrières voor fietsers in Eindhoven

	barrières
	stoplichten
	fietsroutes







Industrieerrein 'Hork'

Philips

Philips

Philips

Philips

Sporterrein

St. Jozef

Stalspark

Philips

Centrum

Technische  
Universiteit

Diakones

DAF

Een andere sluiproute waar fietsers last van hebben, loopt van de Karel de Grotelaan naar de Beemdstraat. Als de Beemdstraat op de rondweg zal zijn aangesloten, zal dit sluihverkeer waarschijnlijk verminderen.

#### Samenvatting en konklusie

De rondweg is onmisbaar in het Eindhovense fietsroutenetwerk. Gebruik van de ventwegen is echter vaak gevaarlijk in verband met de drukte daar. Bij radiale fietsbewegingen vormt de rondweg een fors obstakel.

Het uitvoeren van de maatregelen in het V.C.P. om het centrum te ontlasten en de verwachte groei van het autogebruik zullen de rondweg nog ontoegankelijk maken voor fietsers. Om dit te voorkomen is het de hoogste tijd de rondweg ook vanuit het oogpunt van fietsers te bezien en daaraan konsekwenties te verbinden.

Eenvoudige verbeteringen zijn momenteel mogelijk door:

1. Fietsers evenveel groentijd bij verkeerslichten te geven als overstekend autoverkeer.
2. Drie belangrijke fietsroutes met konfliktvrije oversteek tot stand te brengen door van al aanwezige tunneltjes goed toegankelijke en sociaal veilige fietstunnels te maken.
3. Sluipverkeer op de Alberdingk Thijmlaan onmogelijk te maken door de tunnel onder de rondweg af te sluiten voor autoverkeer.
4. Daar waar een te grote belasting van de ventwegen optreedt, fietspaden aan te leggen, bijvoorbeeld op de rondwegbrug over het Eindhovens kanaal.

Alle bovenstaande maatregelen zijn te combineren met de zware verkeersfunctie

van de rondweg en in overeenstemming met de doelstellingennota V.C.P.

Tenslotte: de fiets is onmisbaar in het stadsvervoer. Goede fietsvoorzieningen zijn daarom noodzakelijk. In een planmatige aanpak van deze voorzieningen (zoals in het V.C.P.) speelt de rondweg voor fietsers een essentiële rol.

Eindhoven, maart 1988

Theo van Soest

Jan Vleeshouwers

Fietsersbond ENFB

Eindhoven

Kaart 2 Fietsroutes in Eindhoven uitgezonderd de rondweg





Kaart 3 Potentiële routes dwars op de rondweg

Kaart 4 Potentiële routes op de rondweg

