



ARCHITECTUURCENTRUM
EINDHOVEN

ARCHIEF / DOWNLOADS

ACHTERGRONDARTIKEL: DE RONDWEG VAN EINDHOVEN

De Rondweg van Eindhoven

De oorspronkelijke 'Rondweg' wordt tegenwoordig officieel aangeduid als Ring. Dat komt doordat in het huidige systeem van rijkswegen rond de stad de term 'Randweg' wordt gehanteerd. Dit kan tot verwarring met Rondweg leiden. In deze gids spreken we uitsluitend over de Rondweg, de ringvormige structuur van 12,1 km lengte die alle stadsdelen verbindt en grotendeels gerealiseerd is in de wederopbouwperiode (1945-1965). Maar de oorsprong van de Rondweg gaat terug tot het begin van de twintigste eeuw.



Dan maakt Eindhoven een onstuimige groei door. De industrie in de stad groeit en bij Philips komen er zelfs 1.000 werknemers per maand bij. Er is geen stedelijke overheid die deze groei kan begeleiden en coördineren. Eindhoven is een agglomeratie van dorpen, die zelf beslist over zijn grondgebied. Philips gaat zijn eigen gang en bouwt woningen voor zijn werknemers in Philipsdorp, Woensel en het Drents Dorp. Rond 1910 bestaat er dringend behoefte aan een samenhangende planning voor infrastructuur, bouwlocaties en voorzieningen. Bovendien vereist de Woningwet van 1901 een Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), voor de uitvoering van de stadsontwikkeling.

In 1916 gaven de toen nog zelfstandige gemeenten aan de architecten J. Cuypers en L. Kooken de opdracht om een ontwerp te maken voor de samenvoeging tot één stad. Bij het ontwerp gingen de architecten uit van het model van de Engelse Gardencity. Destijds een revolutionair principe voor een industriestad. Bovendien voldeed Eindhoven, met een kern en daaromheen randdorpen, vrijwel precies aan het model van de Tuinstad.

Het ontwerp werd in 1918 gepresenteerd, de samenvoeging tot één stad Eindhoven vond plaats in 1920; er woonden toen ruim 46.000 mensen. In het ontwerp voor de samenvoeging van de randdorpen kwam voor het eerst een Rondweg in beeld. De geplande Rondweg moest de dorpen, die geografisch gescheiden waren door de beekdalen van Dommel en Gender, onderling verbinden.

Een jaar na de voltooiing van de annexatie wordt het plan Cuypers-Kooken door de directeur Gemeentewerken G.C. Kools omgebouwd tot een officieel AUP. In dat AUP is de Rondweg uitgewerkt als verbinding tussen de dorpen. In het ontwerp ziet men de aanleg van pleintjes op de plaats waar de Rondweg het dorp 'aandoet'.



Kools wordt geconfronteerd met toenemend verkeer door het centrumgebied. Al het doorgaande noord-zuidverkeer rijdt dwars door de stad

naar de Aalster- en Leenderweg, de spoorovergang op de Fellenoord was daarbij de grootste bottleneck. Rond 1925 veroorzaakt het doorgaande verkeer een vrijwel onhoudbare situatie voor de ontwikkeling van de stad. De minister grijpt in en stelt in 1927 J.M. de Casseres voor als planoloog bij de gemeente Eindhoven. Hij krijgt de opdracht om een oplossing te ontwerpen voor het verkeersprobleem van de snel groeiende stad.

In 1930 verschijnt zijn ontwerp voor een Algemeen Uitbreidingsplan Eindhoven, dat grote instemming verwerft bij de provinciale overheid. Het plan toont een aantal ringwegen. De eerste ringweg op het huidige Rondwegtracé en een tweede verder naar buiten, op de plaats van de Floralaan. Het plan wordt in Eindhoven met enige argwaan bekeken. Terwijl de gemeente het doorgaande verkeer via het centrum wil leiden, dringen Provincie en Rijkswaterstaat steeds aan op de afwikkeling via een ringweg. Niettemin heeft het werk van De Casseres een belangrijke bijdrage geleverd aan het inzicht van de verkeersafwikkeling. Het waren de jaren van crisis en er was geen geld om de plannen te realiseren.

Tussen 1920 en 1940 is er weinig gedaan om de verkeerssituatie te verbeteren. Kools presenteert in 1940 het plan voor de bouw van een tunnel onder het spoor. Door de oorlog komt daar niets van terecht. Op 5 december 1942 wordt de Demer getroffen door een voor het Philipscomplex bestemd bombardement. Nog dezelfde maand krijgt architect J. van der Laan de opdracht om een Wederopbouwplan voor de binnenstad te ontwerpen.

In dat plan wordt uitgegaan van de bouw van een hoogspoor en het afwikkelen van het doorgaande verkeer via de binnenstad. De Rondweg is uit het zicht verdwenen, ondanks dat in mei 1940 een overeenkomst met het Rijk werd gesloten om het oostelijk deel van de Rondweg aan te leggen voor het doorgaande noord-zuidverkeer. Het tracé lag al vast, de uitvoering werd in de jaren na de oorlog in fasen gerealiseerd.



In de wederopbouwperiode van de jaren '50 wordt het verkeer het hoofdthema bij de stadsontwikkeling. J. Kuiper, de planoloog van de gemeente, presenteert in 1953 een wegenstructuurplan waarin de Rondweg is opgenomen. In zijn plan wordt de Rondweg van belang voor de ontsluiting van de geplande nieuwbouwwijken en de aansluiting op de uitvalswegen.

In 1953 richt de gemeente een afdeling Verkeer op die in 1956 uitvoerig onderzoek doet naar de verkeersstromen in de stad. Dit resulteert in het opstellen van een Wegenstructuurplan 1955. De Raad is daarmee niet tevreden, want zij zet de aanleg van de E3 op de kaart. Dit is de Europese snelweg van 'Lissabon tot Stockholm' en de stad Eindhoven wil daarop aansluiten. Het verkeer in de stad moet dus nog wat hoger dan provinciaal worden bekeken. Daarvoor wordt de Duitse verkeerskundige Feuchtinger in 1958 als adviseur aangesteld. In zijn plan uit 1962 is de Rondweg bestemd voor het plaatselijke verkeer. Het doorgaande verkeer wordt via zogenaamde 'tangenten' langs het centrumgebied geleid. Om hiervoor ruimte te maken, moet er veel worden gesloopt.

Een paar jaar later ontstaat het plan voor de aanleg van een ruit buiten het stedelijk gebied. Het doorgaande verkeer verdwijnt daarmee uit de stad. Een veel besproken deel daarvan is de zogenaamde Poot van Metz. De Rondweg krijgt een stedelijke functie.

Tekst: Piet Beekman. Foto's: [RHCE](#).

Dit artikel is ook opgenomen in [Architectuurgids Rondweg 2015](#).



[Contact](#)

[Terug naar overzicht](#)

Delen via



Schrijf je in voor onze nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in je inbox

Je naam

Je emailadres *

[Inschrijven voor onze nieuwsbrief](#)

Over ACE

Architectuurcentrum Eindhoven
Kastanjelaan 500
5616 LZ Eindhoven
T 040 2946845
info@architectuurcentrumeindhoven.nl

Zoek je iets?



Bezoek ook onze



[Archief](#) [Disclaimer](#) [Colofon](#)

Partners ↓