

Praatstuk Kasteeltraverse

Datum: 10-2-2025

Auteur: stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Punt Kerkstraat	4
Punt Zuid Koninginnewal - Stationsstraat	5
Punt Kruising Stationsstraat	6
Punt Kruising Smalstraat	8
Snelheidsbeperkende maatregelen	9
Bushalte	11
Buffering	12
Flitspalen	12
Traverse brug	12
Bijlagen	13
<i>Model Turbo rotonde</i>	<i>13</i>
<i>Scheidingsbandjes</i>	<i>14</i>

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Inleiding

De Kasteel traverse wordt van een nieuwe deklaag voorzien. Dat is van het kruispunt Prins Hendriklaan tot en met het kruispunt Churchilllaan.

We zouden graag zien dat het deel vanaf het Prins Hendriklaan tot en met het kruispunt Stationsstraat 2x1 rijstrook wordt. Echter indien dat niet kan dan hebben wij gekeken naar een alternatief. Het is een aanzet tot bespreekstuk.

De volgende uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd:

- Snelheid handhavende maatregelen
- Verbod op vrachtverkeer (m.u.v. leveringen in het centrum)
- Ruime oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers
- Bushalte functie
- Ruimte voor meer groen zowel links als rechts van de wegen om zo een beter gevoel te krijgen dat het stationskwartier en het centrum een zijn.
- Eikendreef enkel bestemmingsverkeer
- Prins Hendriklaan geen doorgang naar president Rooseveltlaan en Wesselmanlaan
- Zuid Koninginnewal - Stationskwartier enkel uitrit voor normaal verkeer
- Zuid Koninginnewal richting Ameideplein afgesloten van Kasteel traverse
- Aansluiting Kerkstraat Zuid op Kasteel traverse wordt "opgeruimd"
- De verkeerslichten hebben de wachtstand rood

Er zijn ruwe schetsen opgenomen. Hopelijk geven ze een goed beeld van wat de bedoeling is.

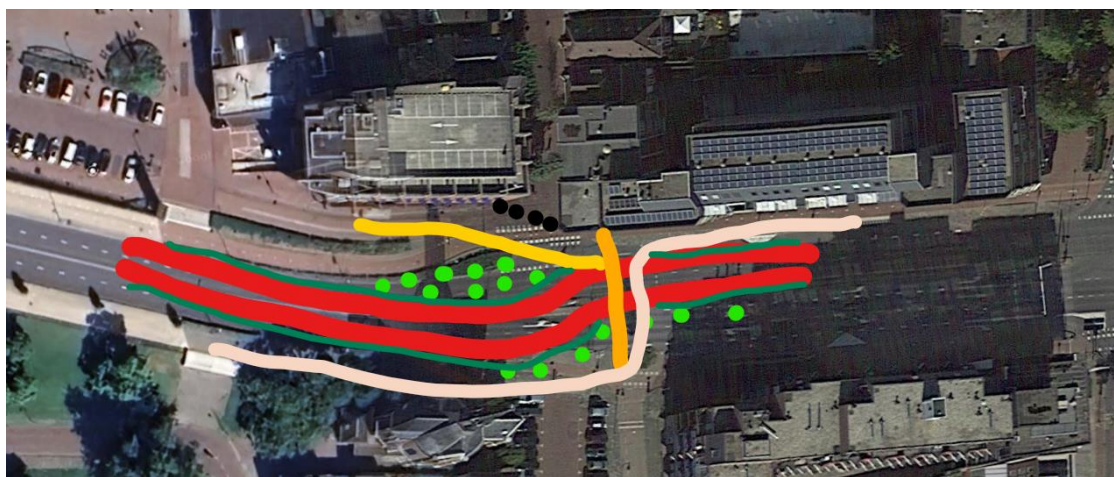
Graag wordt de stichting uitgenodigd om op basis van dit document van gedachte te wisselen hoe we de inrichting van het centrum meer leefbaar kunnen maken en gelijktijdig ook stappen zetten waarmee de autoweg door ons centrum zichtbaar en merkbaar wordt afgeschaald.

We behandelen het vanaf Kerkstraat richting Churchilllaan.

Punt Kerkstraat

De Kerkstraat wordt weer met elkaar verbonden voor voetgangers en fietsers

De Kerkstraat is een voetgangers oversteek plaats die zeer veelvuldig gebruikt wordt. Deze wordt behouden en ingericht als een echte oversteekplaats direct van Stationskwartier naar het centrum. Daarmee wordt ook het centrum weer gekoppeld met het Kasteelkwartier en de Kerkstraat enigszins in ere hersteld als straat in het centrum.



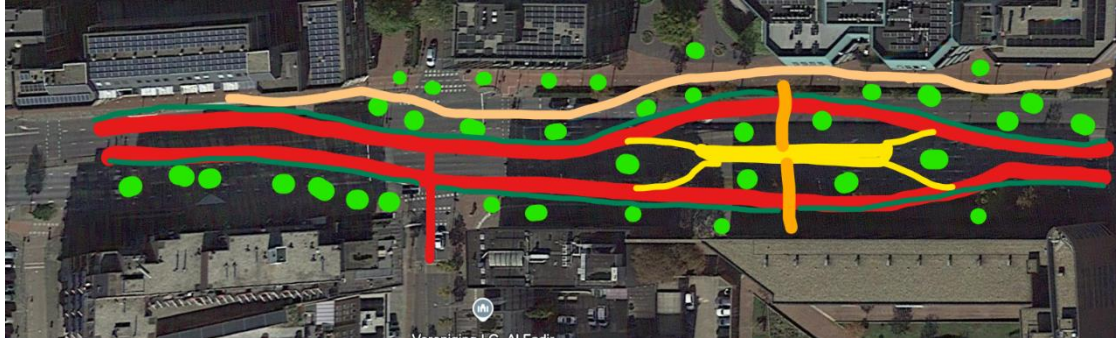
We zien aan de Rabobank zijde een fietspad en de weg naar de Kegelbaan parkeerplaats. De Kasteel traverse gaat hier een s bocht maken tot tegen het fietspad. Er komt een duidelijke oversteek. De inrit naar de Kegelbaan vanaf de Kasteel traverse wordt ingekort en om te voorkomen dat de auto's niet door kunnen rijden omdat er auto's geparkeerd staan voor de geldautomaat wordt de digitale poort verplaatst tot aan de rand van de weg. De eigenaren die in de parkeergarage mogen parkeren kunnen ook geregisterd worden. Eventueel het plaatsen van een tweede camera zodat deze dan niet door kunnen rijden naar de markt. Ook wordt de stoep verhoogd voor de Rabobank zodat daar niet makkelijk een auto op kan rijden. Wat bovendien zeer irritant is voor de klanten van Belloni. Misschien het plaatsen van camera's voor het kunnen bekeuren of als "afschrikmiddel" met een duidelijk bord verboden. De uitrit vanuit de Kerkstraat Zuid naar de Kasteel traverse wordt opgeruimd.

Het voetgangersoversteek pad moet goed aangegeven worden. Dit wordt iets verhoogd. Deze overgang is tevens geschikt om met de fiets over te steken.

De ruimte die vrijkomt door de weg te verleggen dient gebruikt te worden voor groen zodat er geen vrij zicht meer is voor het verkeer dat de brug oprijdt. Dus tussen het fietspad en de weg. De weg is aan de buitenzijde voorzien van een 80cm hoge heg waarin een geluidsabsorberende wand is geplaatst. (donkergroene streep in tekening.)

Punt Zuid Koninginnewal - Stationsstraat

Vervolgens gaat de weg zich splitsen om in het midden ruimte te maken voor de bushalte.



De Zuid Koninginnewal is enkel een uitrit vanuit het Huis voor de Stad voor het normale verkeer. Ambulance en Politie / Brandweer mogen ook de straat inrijden vanuit de Kasteel traverse. De Zuid Koninginnewal aan de overzijde is afgesloten voor verkeer. Zowel in als uitrijdend (gunstig voor doorstroming). Enkel als er aanbod is vanuit de Zuid Koninginnewal zullen de verkeerslichten daarop reageren.

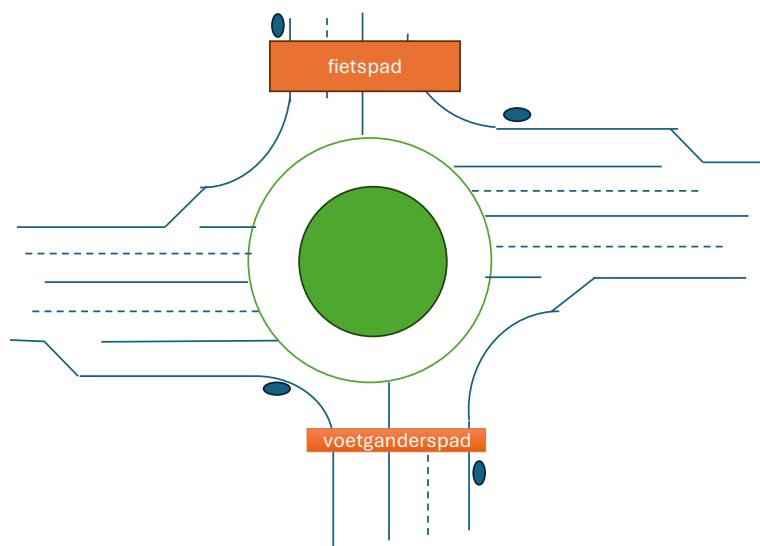
Bij de bushalte is de oversteek voor voetgangers. Daarmee kunnen ze naar de bus opstapplaats en tevens doorsteken naar het centrum.

Het geheel is in een bed van groen en de haag van 80cm hoog met daarin verwerkt een geluidsabsorberende wand is doorgetrokken. Dit zal een gevoel geven van omarming en aansluiting Stationskwartier met het Centrum. Zie ook Bushalte verderop in het document.

De weg wordt op deze wijze een onderdeel van het centrum en geeft veel minder het gevoel van een doorgaande autoweg.

Punt Kruising Stationsstraat

Dit wordt een turborotonde. Een tweestrooks bibeko turbo rotonde heeft de capaciteit van 22.000 tot 35.000 mtv/etm. Met uitvoegstroken ligt dit tussen de 35.000 en 40.000 mtv/etm.



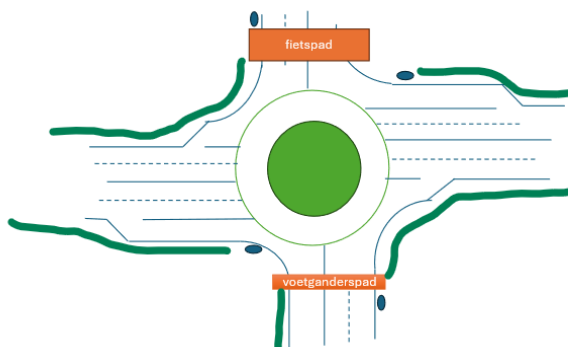
De rotonde heeft een totale doorsnee van 50 meter.

Naar de stationsstraat zijn er drie rijbanen. Rechtsaf een uitvoegstrook naar de Stationsstraat en twee voor rechtdoor waarbij de meest linkse rijstrook ook is voor richting Zuidende. Na de rotonde gaan twee rijstroken naar de kruising Churchillaan. Uit de Stationsstraat sluit de invoeg rijstrook voor rechtsaf aan.

Komende vanuit de richting Churchillaan zijn er ook drie rijstroken. Een uitvoeg strook voor rechtsaf naar Zuidende en twee voor rechtdoor waarvan de meest linkse ook voor richting Stationsstraat. Na de rotonde zijn er twee rijstroken richting de traverse brug. Vanuit Zuidende komt de invoeg rijstrook voor rechtsaf die aansluit op deze twee rijstroken.

De Stationsstraat en Zuidende krijgen drie rijstroken. Een voor rechstaf, een voor rechtdoor, die tevens is voor linksaf de Kasteel traverse op en een inrijstrook.

De wegen voor rechtdoor (Kasteel traverse) liggen verschoven. De rijstroken gezien vanuit de traverse brug liggen uiterst rechts. Deze rijstroken liggen gezien vanuit de Churchillaan ook uiterst rechts. Dit geeft ruimte voor de invoegstroken vanuit de Zuidende en Stationsstraat en het plaatsen van groen.



Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Er is geen voetgangers - en fietsersoversteek over de rotonde. De mensen komende vanaf het station kunnen bij de Stationsstraat oversteken. Daar staat enkel een verkeerslicht voor het oversteken van voetgangers. Vervolgens lopen ze over een voetpad tussen groene heggen naar de oversteekplaats bij de bushalte. Het afbuigend verkeer vanuit de Kasteel traverse heeft een verkeerslicht in de uitvoegstrook.

De voetgangers kunnen bij de bushalte en bij de Kerkstraat oversteken.

De Zuidende wordt gekruist door het fietspad. Ook hier staat een verkeerslicht in de uitvoegstrook. Dit is gesynchroniseerd met het verkeerslicht van de Molenstraat zodat het verkeer doorstroomt vanuit de Kasteel traverse. Ook is er een verkeerslicht op de Zuidende voor het fietspad. Er is geen voetgangersoversteek. Dit is bij de Molenstraat.

Het recht doorgaand verkeer ondervindt op deze manier geen hinder van overstekende voetgangers en fietsers terwijl deze een veel betere doorgang is gegeven.

In de bijlage is het model van de turbo rotonde weergegeven.

De verkeerslichten voor de overstekende voetgangers en fietsers kunnen ook gebruikt worden om bij drukte het verkeer te regelen. Door deze langer op rood te houden kan het doorgaande verkeer en het afslaand verkeer vanaf de Kasteel traverse langer doorrijden zonder hinder van kruisverkeer. Dit zou in tijden van veel verkeer ingezet kunnen worden.

Een rotonde bespaart aan energie en onderhoudskosten op het verkeerslichten systeem. Bovendien heb je bij een rotonde veel minder kans op stilstaand en snel optrekkende verkeer wat geluid en uitstoot vermindert. Daarnaast kan in de rotonde groen en bomen geplaatst worden wat ook het vele asfalt breekt.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Punt Kruising Smalstraat

Dit is een oversteek voor voetgangers en fietsers. Voornamelijk jeugd die naar de school gaat en met de trein komen steken hier over. Als deze verderop gelegd wordt ontstaat daarmee het risico dat er illegaal overgestoken gaat worden. Immers te voet is 100 meter heen en terug een behoorlijk afstand extra. Zeker bij slecht weer. Een voetganger- en fietstunnel kan hier de oplossing bieden.



Als de ventweg verlengd wordt dan is dat ook geen obstakel voor de voetgangers en fietser komende vanaf het station. Langzaam verkeer dient voorrang te hebben boven snelverkeer dat "hoog en droog" zit.

Snelheidsbeperkende maatregelen.

Op de Kasteel traverse wordt met een gemiddelde snelheid van boven de 70km/u gereden. In de nacht worden er ook regelmatig races gehouden waarbij de snelheid oploopt tot tegen de 200km/u. Dit is onverantwoord en zeer onveilig. Bovendien wordt hierdoor meer luchtvervuiling en geluid geproduceerd. Dat slecht is voor de nachtrust en gezondheid.

Het handhaven van de snelheid is voor de politie eigenlijk onbegonnen werk. Het helpt misschien voor een dag. Ook de extra 50km/u borden helpen niet.

Om deze snelheid te beteugelen moeten er infrastructurele maatregelen genomen worden.

Ten eerste dient de weg niet als een kaarsrechte strook asfalt met veel zicht door het centrum te liggen maar zoals aangegeven meanderend en omgeven door een groene heg. Dit belemmert de snelheid al voor een deel.

Daarnaast dienen nog de volgende maatregelen genomen te worden om de snelheid te drukken:

- Inhaalverbod vanaf binnenkomst Helmond (kruising Hortsedijk) tot aan de kruising weg door de Rijpel. Hier moet gelden het principe van “keep your lane”.
- Om het in het centrum verder af te dwingen het plaatsen van scheidingsbanden tussen de rijstroken.
- Het plaatsen van scheidingsbanden tussen de rijbanen op de Kasteel traverse brug en daar waar de rijbanen tegen elkaar aan liggen.
- De rijstroken niet breder maken dan 2,75 mtr. Of bij voorkeur in het centrum deel (Kerkstraat – Stationsstraat) 2,50mtr¹.

Voorbeelden van scheidingsbanden.



Figuur 1 Rijstrook scheiding



Figuur 2 Rijbaan scheiding

¹ Dit is te smal voor vrachtverkeer. Echter we kunnen stellen dat alleen bestelbusjes hier mogen rijden als voorbereiding op de ZeroEmissie zone. Vrachtverkeer wordt via de Binnendongenstraat om het centrum heen gestuurd. Zie ook document Verkeerstromen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

De bedoeling is dat het verkeer in een “corridor” rijdt. Niet van zijn rijstrook af kan. Het wisselen van rijstroken en proberen er “tussendoor te glippen” wat ook een file veroorzaker is. Dus om het verkeer regelmatig en met de toegestane snelheid te laten rijden moet het verkeer in de rijstrook gehouden worden met scheidingsbanden.

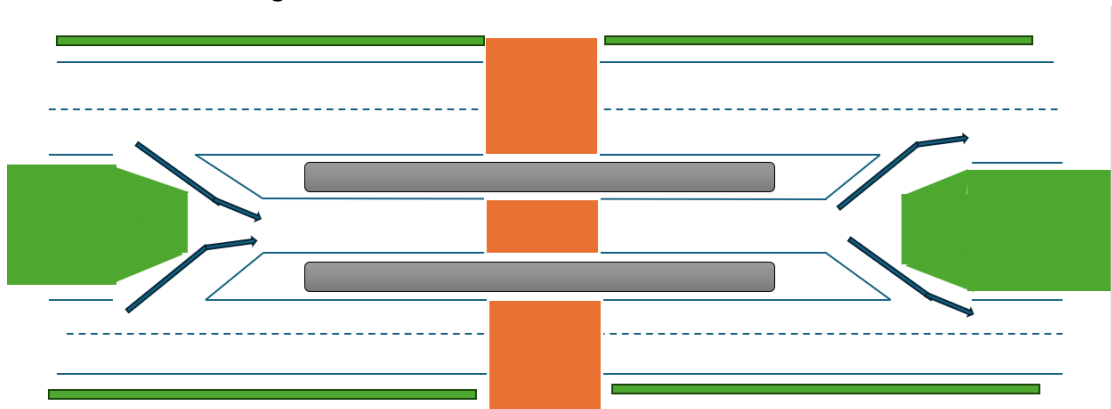
Ook wordt daarmee het inhalen en snel optrekken er uit genomen.

Volgens de verordening van Helmond is het toegestaan om in het centrum scheidingsbanden toe te passen.

Bushalte

Door de bushalte in het midden van de twee rijbanen te positioneren en daar ook meteen en voetgangersoversteek van te maken wordt ook de snelheid gedrukt. De huidige breedte van fietspad tot fietspad is 23 meter. Inclusief het fietspad aan zijde politiebureau is dat ongeveer 28 meter. Met rijbanen van 5,20mtr (2x2,50 plus 10cm scheidingsband) blijft er ongeveer 18 meter over voor de bushalte met oversteek.

Bushalte wordt als volgt.



Enkel in de morgen en in de avond is er ongeveer 1 uur druk verkeer. Besloten zou kunnen worden om vanaf de kruising Boerhaavelaan tot aan de Churchillaan de binnenste baan te gebruiken als Bus en OV rijbaan en deze gedurende deze twee momenten open te stellen voor het overige verkeer. Als het niet nodig is wordt deze niet opengesteld moet de regel dan zijn. Momenteel is hier standaard techniek voor beschikbaar.

Ook hiermee wordt het hard rijden gedrukt en wordt de binnenstad veiliger, schoner en rustiger. De Breyer-wet gaat dan ook zijn werking doen.

Het verkeer dient tussen de Kasteel traverse brug en de rotonde kruisstraat rekening te houden met overstekende voetgangers en fietsers. Zoals we ervaren hebben in andere steden gaan de automobilisten daardoor steeds voorzichtiger rijden. Mits dit maar duidelijk zichtbaar is. Immers bij het aanrijden van een voetganger of fietser is de automobilist altijd schuldig. In het centrum zou moeten gelden dat langzaam verkeer voor snelverkeer gaat.

Middels duidelijke bebording dient aangegeven te worden dat er voetgangers en fietsers kunnen oversteken en dat deze voorrang hebben. De voetgangersoversteken zijn ook iets verhoogd voor de veiligheid van de bezoeker van Helmond en de eigen inwoners.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Buffering

Het bufferen van verkeer kan de doorstroming op de cruciale punten ten goede komen. Zo kan het verkeer vanuit Eindhoven voor de kruising Hortsedijk gebufferd worden. Middels telling mechanisme in de weg voor de kruisingen en rotonde kan bepaald worden hoeveel verkeer door gelaten kan worden.

Buffering vanuit Deurne kan gedaan worden voor de afslag naar de Rivierensingel. Bij buffering bij de Henri Dinant tunnel wordt het verkeer belemmerd om via de Vossenbeemd of Rochadeweg naar de n612 te rijden. Eventueel kan de buffering ingezet worden voor de kruising Churchilllaan.

Met tellingen in de weg en aansturing van de verkeerslichten op basis daarvan kan de buffering geheel geautomatiseerd worden.

Flitspalen

Flitspalen worden door het Rijk geplaatst. Wij hebben gevraagd om flitspalen op het Kasteel traverse traject. Het antwoord was dat eerst infrastructurele maatregelen genomen moeten worden alvorens flitspalen ingezet worden.

Door de weg aan te passen en dusdanig in te richten dat er maatregelen zijn getroffen om het hard rijden tegen te gaan (scheidingsbanden en meanderen) kunnen we opnieuw de plaatsing van flitspalen aanvragen. Dan met name voor de twee oversteken. Kerkstraat en Bushalte. Ook hiermee zal het verkeer meer naar de 50km/u gedrukt worden.

Door het vele groen, zoals dat gepland wordt, zal ook de neiging afnemen om harder te rijden. Bomen maken dat automobilisten voorzichtiger gaan rijden. Allemaal voor een gezonder leefmilieu.

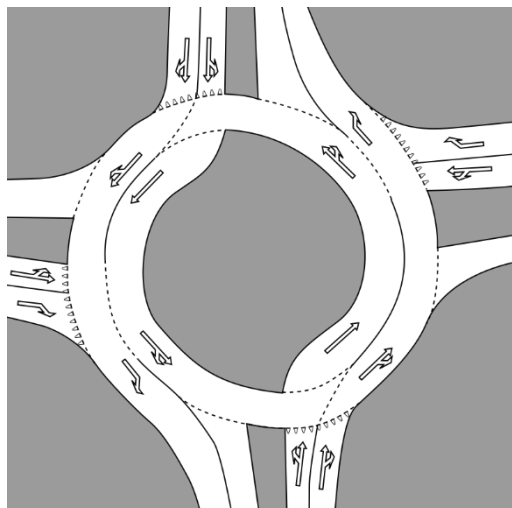
Traverse brug

De traverse brug is een onding. Daar is iedereen het over eens. Nadat de Kanaaldijk N.W. is afgesloten heeft deze brug geen functie meer. Plannen kunnen gemaakt worden om deze te gaan ontmantelen. Mogelijk is het budget technisch beter om te overwegen de brug nu al te ontmantelen i.p.v. eerst helemaal te renoveren. Ook passend voor de nieuwe fietsbrug aldaar. In ieder geval zou het goed zijn om een geluidsabsorberend scherm aan de buitenzijde van de rijbanen te plaatsen en tussen de twee rijbanen op de scheidingsbanden. Het geluid wordt nu de stad in gestuurd en draagt ver vanwege de hoogte. Het plaatsen van deze schermen werkt meerledig. Als eerste wordt het geluid opgevangen en omdat ze dicht tegen de rijbaan geplaatst kunnen worden zullen goed werken. Ten tweede de voetgangers worden afgeschermd van de stroom auto's. En ten derde zal het een remmende werking hebben op de snelheid.

De reden dat het esthetisch niet mooi is mag geen reden zijn. Het is nu een beton vlakke die toch al niet de schoonheidsprijs verdient.

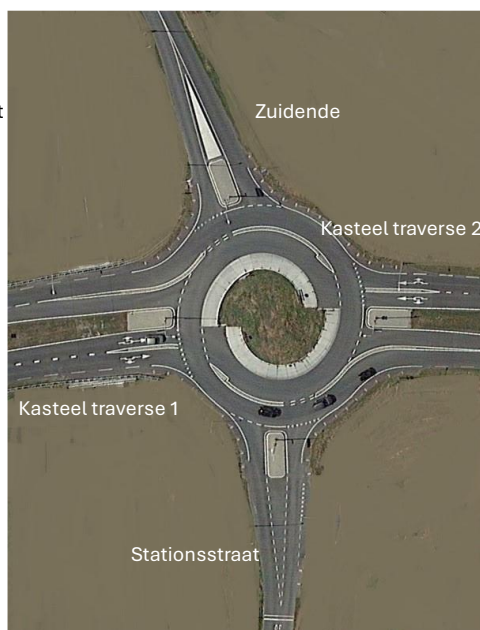
Bijlagen

Model Turbo rotonde



Rotonde
Kasteeltraverse – Stationsstraat

Turbo rotonde doorsnee 50mtr



Ruimte voor rotonde 50mtr
doorsnee.

Zuidende: 2 + 1 rijstroken.
Nu 15 meter breed (gemeten)
(3x2,75 + middenberm)

Stationsstraat: 2 + 1 rijstroken.
Nu 15 meter breed (gemeten)
(3x2,75 + middenberm)

Kasteel traverse 1: 4+1 rijstroken.
Nu 25 meter breed (gemeten)
(5x2,75 = 13,75 mtr)

Kasteel traverse 2: 4+1 rijstroken.
Nu 22 meter breed (gemeten)
(5x2,75 = 13,75 mtr)

Scheidingsbandjes

