



## Vragen van gemeenteraadsleden

Gemeenteraad

<b>Onderwerp:</b>	Verkeersveiligheid/verkeerslichten
<b>Datum</b>	12 juli 2010
<b>Partij:</b>	HA
<b>Bijlage:</b>	15
<b>Ingekomen brief griffie:</b>	12 juli 2010
<b>Antwoord college:</b>	28 september 2010

### Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

#### 1- Verkeerslichten.

Toenmalig wethouder Ruud van Heugten was de man bij uitstek die de verkeerslichten in de stad zou aanpakken om een goede doorstroming te bevorderen, het zg. tovergroen. Ondanks het vele geld daaraan besteed is de doorstroming met name in het stadscentrum, kasteeltraverse bij tijd en wijle nog steeds ergerniswekkend. Automobilisten vanuit Deurne, Rijpelberg richting Eindhoven en omgekeerd die daarbij zo'n 10 stoplichten tegenkomen ergeren zich geel en blauw omdat er vaak geen spoortje van tovergroen ondervonden wordt. De automobilist en dat zijn er vele duizenden per dag en Helmond Aktief zijn van mening dat er aan het computer systeem wel degelijk iets te verbeteren is. Ook elders in de stad kom je veelvuldig situaties tegen die voor verbetering vatbaar zijn.

#### 2- Verkeersveiligheid.

De Kasteeltraversebrug is nu zo goed als klaar, op de fietspaden en wandelpromenade na. Maar als het zo blijft zoals nu., met die enorm verhoogde rand als afbakening tussen wegdek, wandel/fietspaden, kan Helmond Aktief niet anders concluderen dan dat dit een verkeersonveilige situatie doet ontstaan. Als je die sterk verhoogde rand met je auto raakt is het niet ondenkbeeldig dat je gelanceerd wordt naar de overzijde van de weg. Over voornoemde situatie heeft Helmond Aktief al vele negatieve reacties ontvangen. Waarom zo'n hoge afbakening op zo'n drukke verkeersader door het centrum van Helmond?

Graag uw reacties over beide onderwerpen a.u.b.  
Met vriendelijke groet,

Namens deze,  
Helmond Aktief,  
Theo van Mullekom, fr.vrz

### **Antwoord college van burgemeester en wethouders:**

*Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief, delen wij u het volgende mede.*

*In 2000 werd in De Stadsvisie al de conclusie getrokken dat de mobiliteit, de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Helmond steeds verder in het gedrang kwamen. Hierdoor werd het functioneren alsmede de verdere ontwikkeling van de stad belemmerd. De groei van zowel het aantal inwoners als de werkgelegenheid maakte een nieuwe aanpak van de hoofdwegenstructuur noodzakelijk.*

*Dit project viel in 4 fasen uiteen:*

- 1. Fase 1 bestond uit de probleemverkenning*
- 2. Fase 2 bestond uit het opstellen en beoordelen van een aantal scenario's of oplossingsrichtingen.*
- 3. In fase 3 is de gekozen variant nader uitgewerkt. Op 3 juni 2004 heeft de Raad ervoor gekozen om niet langer uit te gaan van één infrastructuurvariant, maar van een combinatie van bouwen, benutten en doseren.*

### Opdracht Grontmij

De Grontmij heeft in opdracht van de gemeente Helmond deze visie van de gemeenteraad nader uitgewerkt in het rapport Toepassing Verkeersmanagement. De raad heeft dit rapport op 5 april 2005 vastgesteld. In dit rapport wordt de cyclische beleidssystematiek gehanteerd: beleid, bouwen, benutten, monitoren, beleid.

### Uitvoeringsmatrix

In dit rapport is ook een Uitvoeringsmatrix Stedelijk verkeersmanagement opgenomen, waarin in verschillende jaarschijven de maatregelen op het gebied van bouwen, benutten, monitoren en beleid zijn opgenomen. Deze matrix is tevens de basis voor de financiële aspecten (oa Mobiliteitsfonds en de Reserve Strategische Investerings onderdeel Mobiliteit). De matrix wordt jaarlijks geactualiseerd en gebruikt bij de opstelling van het investeringsprogramma. De matrix is opgesteld voor de periode 2005-2015 met inmiddels een doorkijk tot 2020. Met de vaststelling van het rapport is een einde gekomen aan de opdracht zoals verstrekt aan de Grontmij. Uitvoering van de diverse maatregelen wordt gecoördineerd door het Team Verkeer & Vervoer van de Dienst S&B.

### Verkeersregelinstanties

De uitvoeringsmaatregelen zijn erop gericht de bereikbaarheid van en de doorstroming in de stad te verbeteren. Verkeerslichten zijn daarin een belangrijk hulpmiddel. De verschillende verkeerslichten zijn verbonden met een zogenaamd netwerkmanagementsysteem ("Utopia").

In dit netwerk zijn diverse verkeerslichten met elkaar verbonden. Aan de hand van de metingen van het verkeer, gegevens over de verkeersafwikkeling in het verleden berekent Utopia hoe het verkeer het beste verwerkt kan worden. Belangrijk hierbij is dat met het systeem beleidsuitgangspunten vertaald kunnen worden in prioriteiten voor bepaalde richtingen of verkeersdeelnemers.

Het management systeem kijkt breed naar het gehele gebied en alle richtingen op de kruispunten. De Europaweg – Kasteeltraverse - Deurneseweg is de belangrijkste drager van het Helmondse verkeerssysteem. De route heeft primair een functie als ontsluiting van alle wijken naar onder het centrum en naar het regionale wegennet. De weg heeft niet als doel om doorgaand verkeer (van Deurne naar Eindhoven) zo snel mogelijk door de stad te sturen. Omdat op de hoofdroute wel veel verkeer rijdt, krijgt die verkeersstroom wel meer prioriteit dan de zijrichtingen maar geen absolute prioriteit in de vorm van een groene golf. Dat zou het verkeer van de zijwegen (auto's en langzaam verkeer) te veel benadelen.

### Tovergroen

"Tovergroen" is een ander systeem, dat er speciaal op is gericht om vrachtwagens nog "net even door groen" te helpen. Dit systeem wordt niet toegepast op de Europaweg - Kasteeltraverse - Deurneseweg, maar op de Rochadeweg en Wolfsputterbaan.

### **Verkeersveiligheid (met name op de Kasteel Traverse)**

Er zijn een aantal redenen te geven waarom wij besloten hebben om het wegdek van de Kasteeltraverse op het bruggedeelte te begeleiden met 27 cm hoge banden.

- 1.1. De gereden snelheid op de Kasteeltraverse overschrijdt veelvuldig de toegestane snelheid van 50 km/u. Door het toepassen van hoge banden wordt het wegdek visueel versmald, waardoor automobilisten automatisch geneigd zullen zijn om hun snelheid te verlagen. In het ontwerp is overigens rekening gehouden met een profiel van vrije ruimte in de rijbaanbreedte. De buitenste rijbanen zijn breder dan de binnenste.
- 1.2. Een tweede reden is de veiligheid van het langzaam verkeer. Dit verkeer is minder kwetsbaar door de hoge banden. De banden hebben een voertuigkerende werking.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben ingelicht.

Burgemeester en wethouders van Helmond,  
De burgemeester, de secretaris,  
Drs. A.A.M. Jacobs. A.A.M. Marneffe RA.