



Helmond
Centrum 2030

***Helm** op
schouders
eronder*



**Verkeersonderzoeken n.a.v.
verkeersluwe Kanaaldijk N.W.**



Helmond
Centrum 2030



Kanaaldijk N.W.

- Vanaf Julianalaan tot aan Havenweg krijgen fietsers en wandelaars steeds meer ruimte op de weg
- Vanaf de Havenweg tot aan Kasteelbrug bestemmingsverkeer
- Er komt een fietsbrug vlakbij de Kasteel-Traversal op straatniveau. Zodat ze niet meer over de terrassen fietsen

Waarom? En wat is precies onderzocht?



Helmond
Centrum 2030

In de mobiliteitsvisie en het centrumperspectief is het al benoemd: de Kanaaldijk N.W. wordt verkeersluw. Zo krijgen fietsers en wandelaars meer ruimte en wordt het winkelgebied uitgebreid. Wat bijdraagt aan een aantrekkelijker stad.

Maar voordat we dat doen, wilden we wel goed onderzoeken wat de impact van deze maatregel is. Plus wilden we recht doen aan de zorgen van de omgeving.



- Circa 60 gesprekken gevoerd met belanghebbenden
- Ruim 200 suggesties vanuit deze gesprekken
- Uiteenlopende reacties, maar ook veel dezelfde geluiden

Verkeersluwe Kanaaldijk



Helmond
Centrum 2030

- Er rijden in 2040 +/- 12.000 motorvoertuigen per etmaal op de Kanaaldijk N.W.
- Na de maatregel blijft dit verkeer grotendeels binnen het centrum van Helmond
- 25% heeft geen bestemming centrum



Verkeersluwe Kanaaldijk



Straat	Huidige situatie	Huidig incl. verkeersluwe Kanaaldijk NW	2040 incl. verkeersluwe Kanaaldijk
Julianalaan	12.100	16.000	18.100
Boerhaavelaan	9.000	10.800	10.000
Wesselmanlaan	4.300	7.300	6.600
Eikendreef	7.400	8.100	8.000
Oostende	13.300	14.500	16.100
Zuidende	6.200	9.000	13.000

Straat		Knelpunten
Julianalaan		Oversteekbaarheid + in- en uitritten kruisend aan fietsverkeer
Boerhaavelaan		Verbetering mogelijk door fietsoversteek in 2 fasen
Wesselmanlaan		Langsparkeren
Eikendreef		Fietsvoorzieningen en langsparkeren
Oostende		Wegvak kan toename verkeer aan.
Zuidende		fietsvoorzieningen

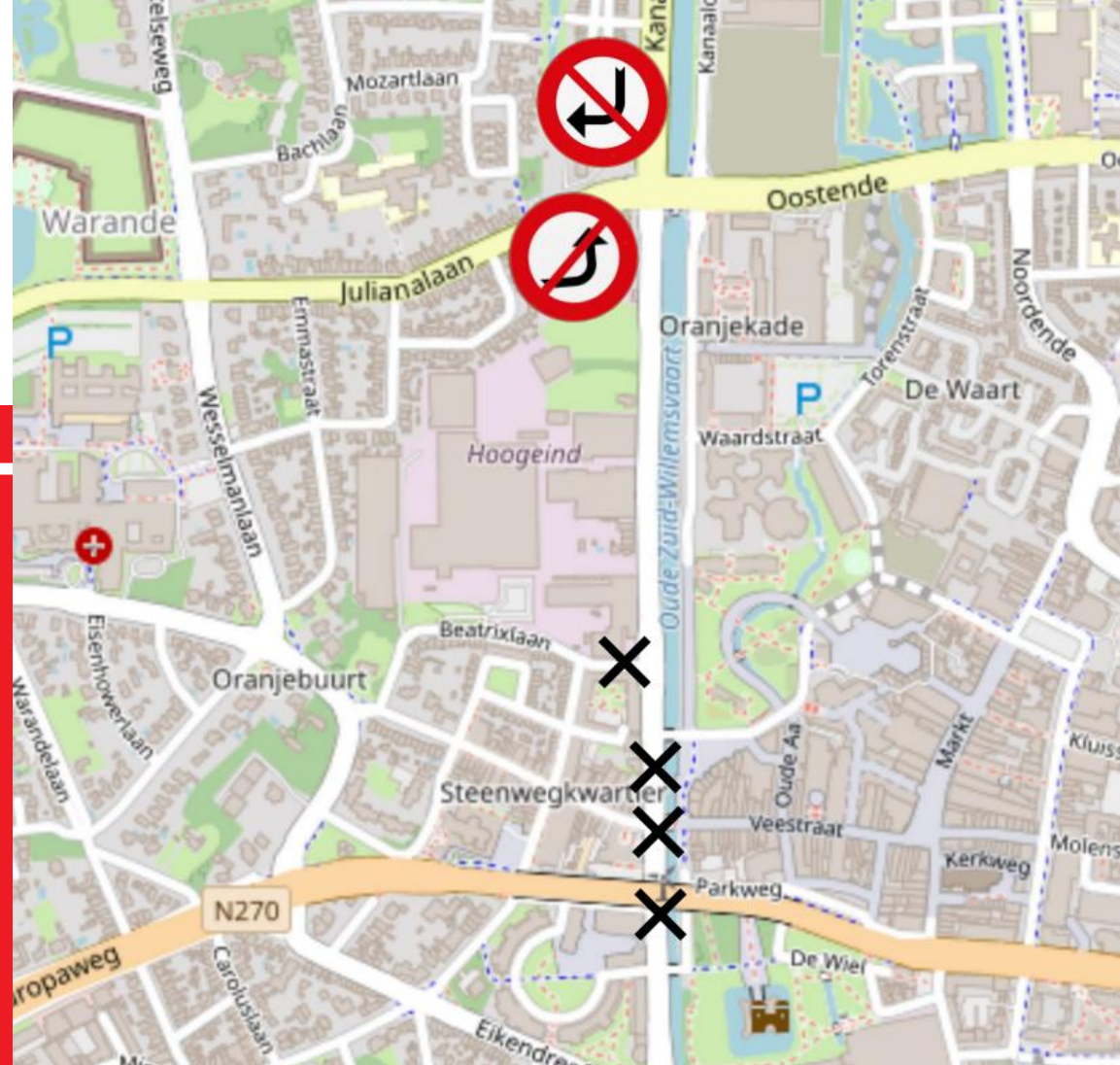


- Variant 1: Het onmogelijk maken van de rechtsafbeweging vanaf de Kanaaldijk NW (noord) naar de Julianalaan en vice versa (linksaffer)
- Variant 2: Knip Kanaaldijk zuidelijker (Beatrixlaan nog verbonden met Kanaaldijk NW)
- Variant 3: Knip op de Zuidende
- Variant 4: Eenrichtingsverkeer op de binnenring (kleine ring)
 - 4a: Rijrichting met de klok mee
 - 4b: Rijrichting tegen de klok in
- Variant 5: Kanaaldijk NW niet geknipt, maar éénrichtingsverkeer
 - 5a: Noordelijke rijrichting
 - 5b: Zuidelijke rijrichting
- Variant 6: Vrachtverbod binnenring en daar binnen (kleine ring)

Variant 1: niet meer rechtsaf vanaf Kanaaldijk N.W. naar de Julianalaan en vice versa

- De verkeersintensiteit op de Julianalaan neemt af met ongeveer 2.800 mtv/etm.
- Op het drukste deel blijven er ongeveer 15.700 mtv/etm rijden (situatie 2040 incl. Verkeersluwe Kanaaldijk N.W.)
- Knelpunt niet opgelost

➡ Nader onderzoeken

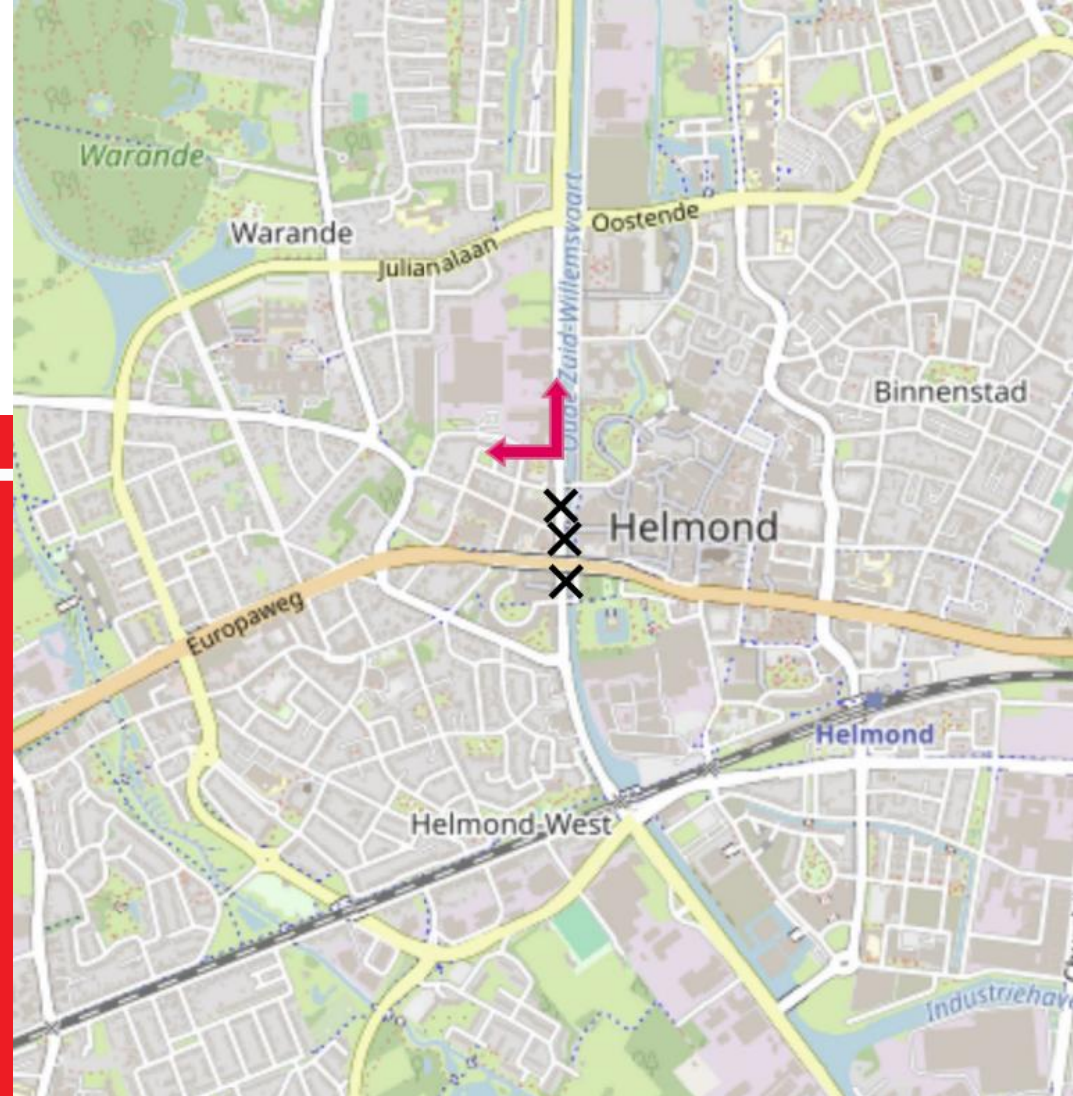


Variant 2: Kanaaldijk N.W. zuidelijker pas verkeersluw

- Verkeersafname bijna gehele binnenring
- Afname verkeer Julianalaan te weinig
- Noord- en Zuidende is afname ook onvoldoende
- Verkeerstoenames op andere wegvakken en met name problemen bij de Kromme Steenweg en Beatrixlaan



Niet verder onderzoeken

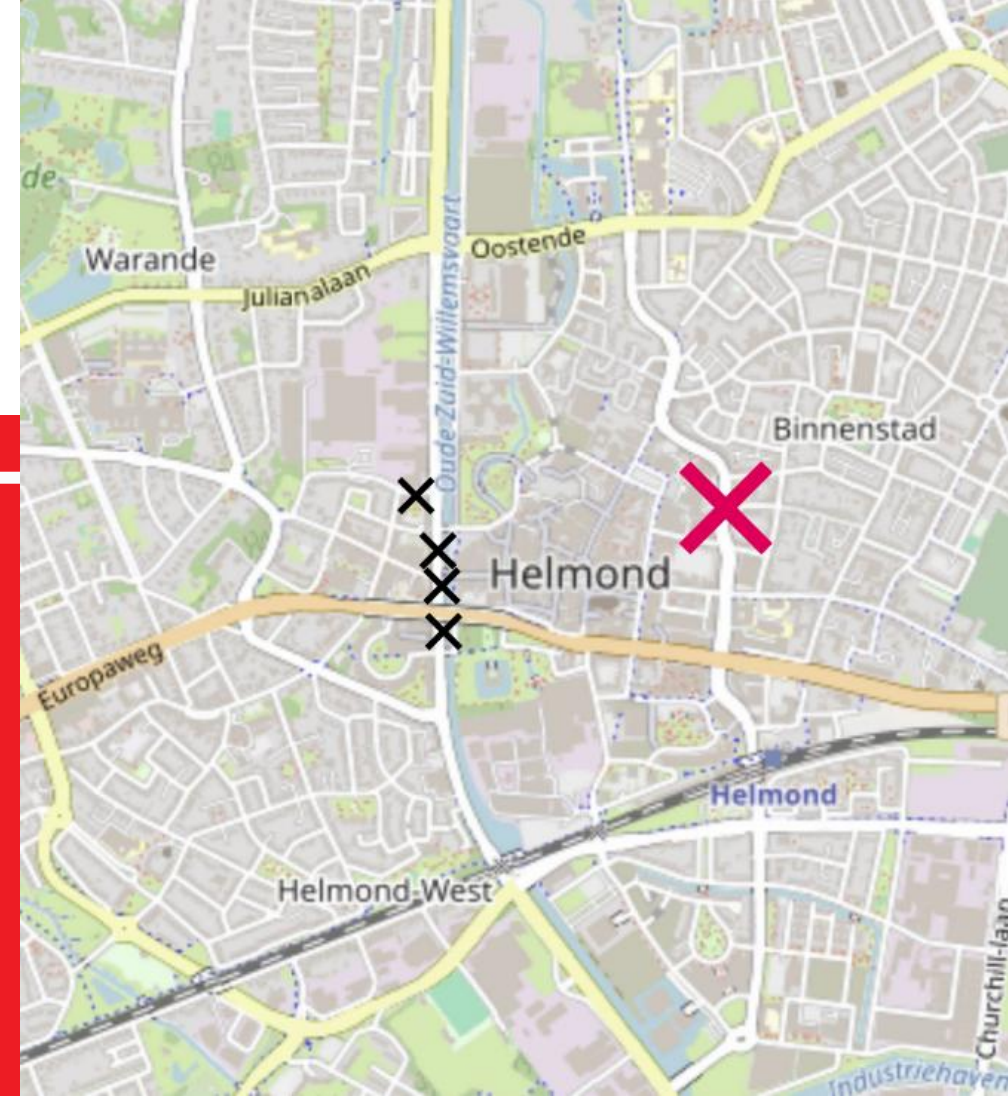


Variant 3: Ook verkeersluwe Zuidende t.h.v. Ameidepark

- Hierdoor worden noord-zuidroutes geknipt, waardoor verkeer naar alternatieve routes zoekt
- Verwachting dat verkeersafname op Noordende groter wordt wanneer de knip noordelijker is. Zodat de route over de Noord-Koninginnewal geen alternatief is.



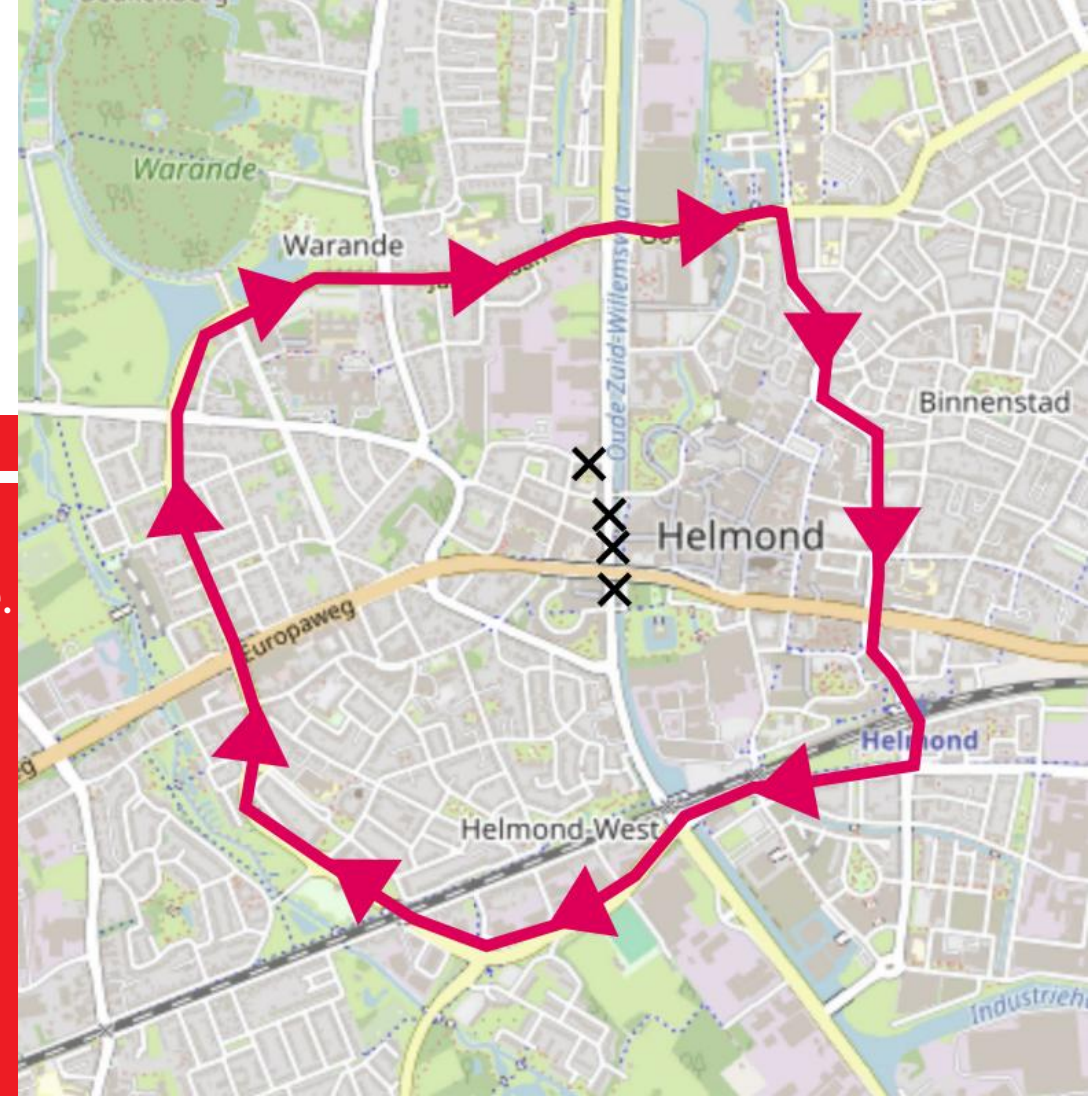
Twijfel of we dit verder onderzoeken



Variant 4a: Eenrichtingsverkeer binnenring, met de klok mee

- Afname verkeer op gehele binnenring, behalve Zuidende.
- Toename Zuidende met ca. +300 mvt/etm.
- Er is vooral een omslag van verkeer 'binnendoor', wat leidt tot toenames

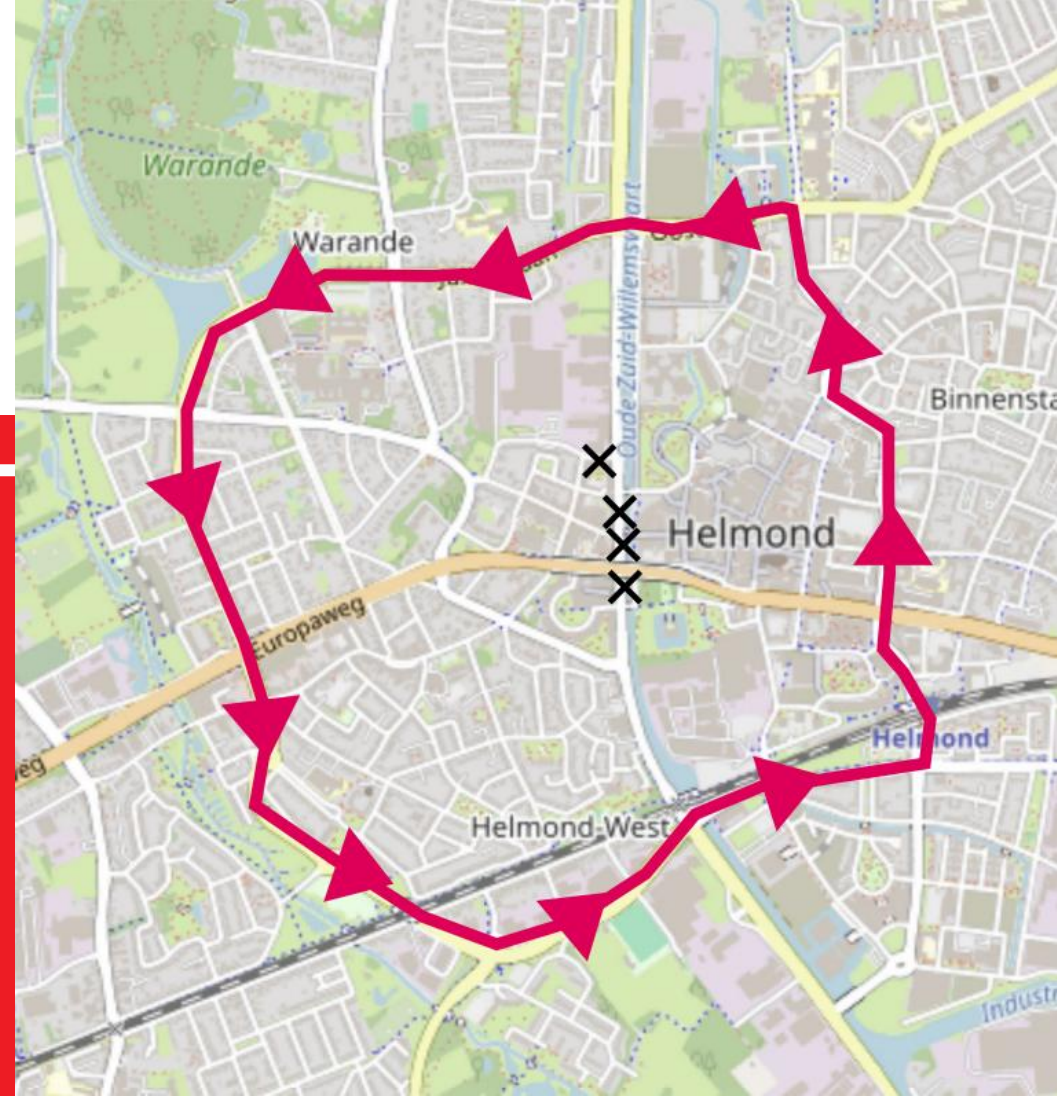
➡ Twijfel of we dit verder onderzoeken



Variant 4b: Eenrichtingsverkeer binnenring, tegen klok in

- In 4a enkel meer verkeer op Zuidende. In 4b is dit op de Noordende.
- De verkeersafnames op de binnenring zijn in variant 4b kleiner dan in variant 4a.
- Verkeerstoenames op de routes 'binnendoor' zijn kleiner in variant 4b dan in variant 4a

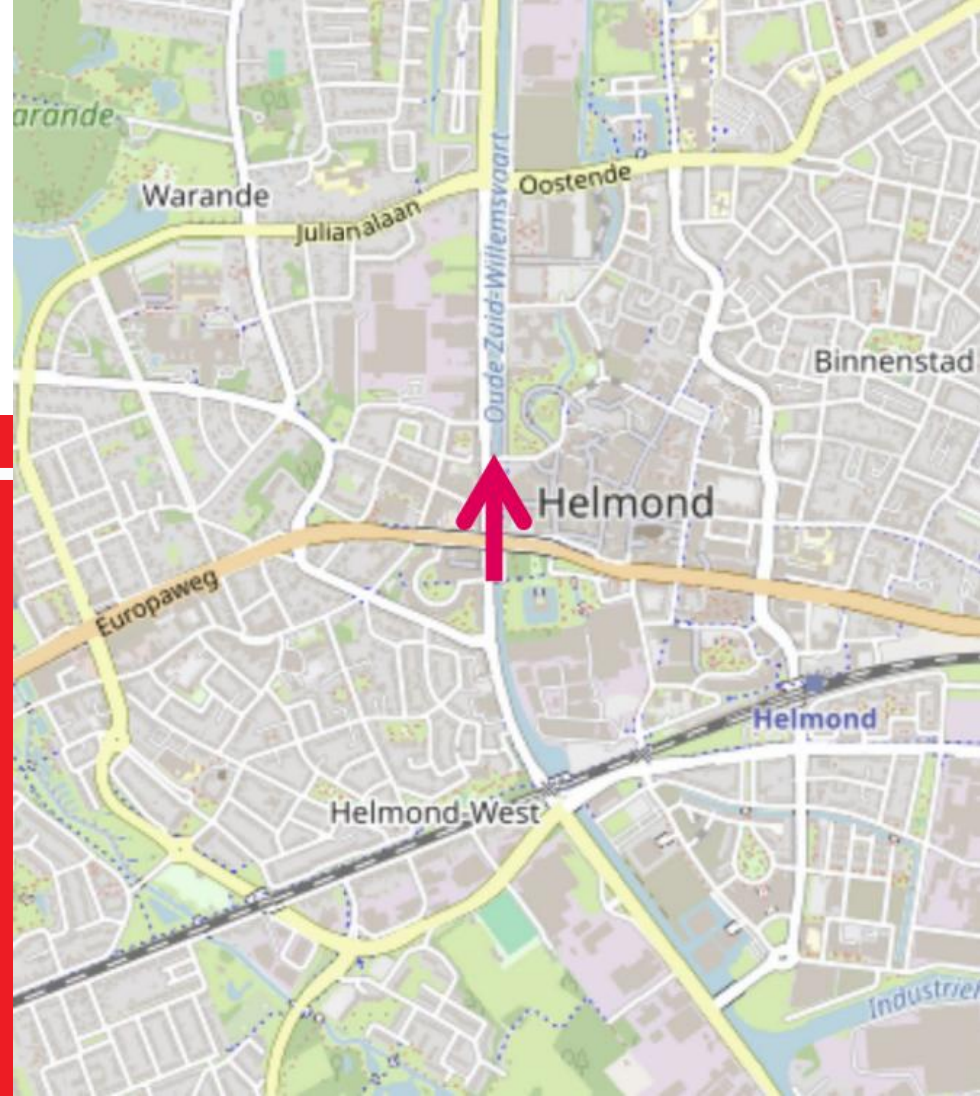
➡ Nader onderzoeken



Variant 5a: Kanaaldijk N.W. éénrichtingsverkeer (Noord)

- Toename op Kanaaldijk N.W. en Eikendreef
- Afname op Julianalaan, Noord- en Zuidende. Echter nog onvoldoende om de knelpunten te voorkomen.

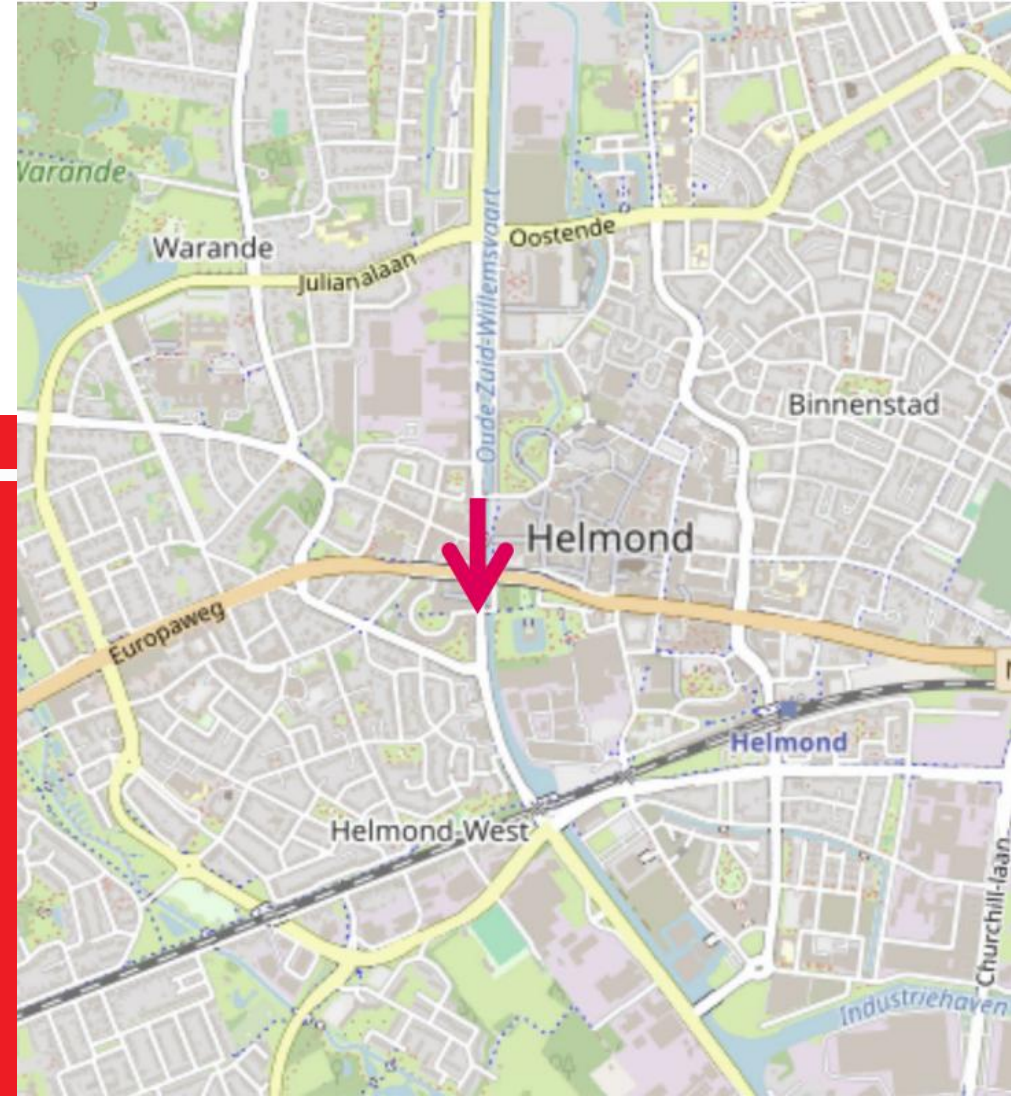
➡ Nader onderzoeken



Variant 5b: Kanaaldijk N.W. éénrichtingsverkeer (Zuid)

- Vergelijkbaar met 5a.
- Kanaaldijk N.W. heeft wel een minder grote toename dan bij 5a
- Minder afname van verkeer in binnenring (dan variant 5a)
- Hogere toename op Eikendreef (dan variant 5a)

➡ Nader onderzoeken



Variant 6: vrachtverbod binnen de binnenring

- Vrachtverkeer (bestemming buiten ring) gaat op zoek naar alternatieve routes.
- Hoewel klein effect kan het wel overlast omwonenden verminderen

➡ Nader onderzoeken



Conclusie



Helmond
Centrum 2030

- Nog niet dé oplossing in de variantenstudie
- Wél: kansrijke bouwstenen
- Daarom meer tijd nodig
- Belangrijk om alles in samenhang te gaan bekijken. Dus de hele bereikbaarheid en verkeersstructuur van Helmond, en specifiek het centrum, gezamenlijk aan te pakken.
- Met als doel een groene stadsring

De groene stadsring



Helmond
Centrum 2030



Meer bomen, schaduw en
beplanting in het straatbeeld

Ruimte voor fietsers en voetgangers
met veilige oversteekplaatsen

Woningen voor jongere mensen
met ruimte voor ontmoeten

Meer sociale veiligheid
door 'ogen op straat'

Buurttuin als plek voor
ontmoeting en spelen



Helmond
Centrum 2030

Vervolg



Helmond
Centrum 2030

We gaan van 2 naar 3 fasen:

Fase 1: nu afgerond. De effecten in kaart gebracht en met belanghebbenden gesproken

Fase 2: Met de opgedane kennis gaan we in een integrale centrumstudie alles bij elkaar brengen. Dat koppelen we periodiek terug aan de belangengroepen.

We willen eind 2025 duidelijkheid te hebben over de oplossingsrichting/het pakket aan maatregelen.

Fase 3: Uitwerking en implementatie



HELMOND**CENTRUM**2030



Volg de projecten
via de Helmond
Bouwt app

