

Hieronder vindt u een overzicht van een deel van de uitgevoerde werkzaamheden rondom het invoeren van een 30 km-zone in de Schil.

Fase 1

Bij de introductie van 30 km was sprake van drie doelen:

- A. Het bij de randen van het 30 km/u-gebied duidelijk maken van de overgangen van de maximumsnelheden.
- B. Het verwijderen van verkeersmaatregelen die horen bij een 50 km/u-gebied. Op gelijkwaardige kruisingen hebben bestuurders van rechts (ook fietsers) voorrang. (Zie infoblad 2)
- C. Het treffen van optische maatregelen op verschillende wegvakken en kruisingen. (Zie infoblad 4)

Kort samengevat ging het over het volgende:

1. Bij alle overgangen van 50 km per uur naar 30 km per uur is 30-markering, belijning en bebording aangebracht. Daarnaast is gezorgd voor een fysieke markering. Afhankelijk van de situatie gebeurt dit in de vorm van een uitritconstructie, busdrempel of sinusdrempel.





2. Verwijdering van de verkeersmaatregelen die horen bij een 50 km per uur-gebied. Het gaat bijvoorbeeld om de voorrangssituaties op kruispunten of verkeerslichten. Na een overgangperiode zijn de verkeerslichten verwijderd. Door wijziging van de voorrangssituaties ontstonden gelijkwaardige kruisingen. Hier hebben alle bestuurders van rechts (ook fietsers) voorrang hebben. (zie [infoblad 2](#)).
3. Aanbrengen van optische maatregelen. De aanwezige markering in het midden van de weg is verwijderd. Aan de zijkant van de wegen is nieuwe markering (0,30 cm witte streep en 2,70 cm blank) aangebracht. Hierbij is uitgegaan van een rijbaanbreedte van 4 meter. Dus 2 meter per rijrichting (zie [infoblad 4](#)). Daarnaast is bij alle kruispunten taludmarkering aangebracht.



4. Plaatsen van extra en duidelijke verkeersborden en versmalling van rijbanen. Dit is gebeurd door bijvoorbeeld het verbreden van de stoep en de aanleg van parkeerplaatsen (Singel vlakbij de hoek Spuiweg) of door het weghalen van een parkeerplaats (Singel ter hoogte van Merwesteijnpark).



Fase 2 en 3

In de volgende fasen hebben - evaluerend en adaptief - nieuwe aanpassingen plaatsgevonden.

Voor het gebied Schil zijn drie snelheidsdisplays aangeschaft en opgehangen. Deze verplaatsen we regelmatig langs de belangrijkste wegen. Zo voorkomen we gewenning bij het verkeer.

De snelheidsdisplays geven de snelheid aan tot en met 40 kilometer per uur. Bij snelheden tot 30 km per uur krijgt de weggebruiker een groen en blij gezichtje (smiley) te zien. Bij een hogere snelheid dan 30 km per uur geven droevige en rode smileys met verschillende kleuren aan dat dit niet de gewenste snelheid is (zie [infoblad 3](#) voor meer uitleg).



Daarnaast zijn drie punaises aangebracht op de vierarmige kruisingen in het gebied Schil. Een punaise is een verhoging op de van rood asfalt. Hierin is reliëf aangebracht. (zie [infoblad 5](#)).



Door de punaise:

1. valt het kruispunt meer op (onderbreking van de rechtstand)
2. bevestigen we de gelijkwaardigheid van de armen/wegen
3. moet het rechtdoor gaande verkeer afremmen
4. kan het verkeer door de lage snelheid goed voorrang geven aan bestuurders van rechts (ook fietsers).

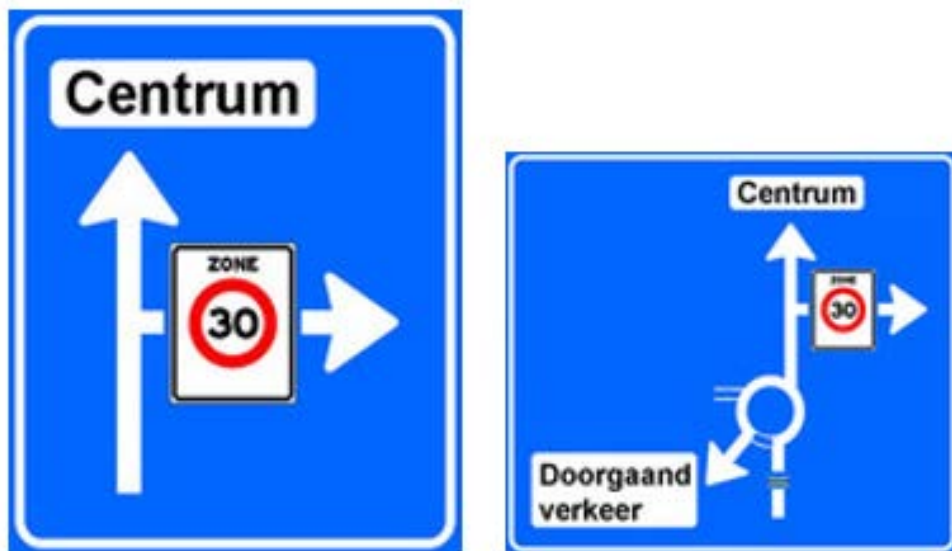
Verskillende tijdelijke maatregelen zijn in het gebied getroffen. Op dit moment is nog sprake van de optische versmallingen op de rijbanen van de verschillende wegvakken. Daarnaast is op enkele wegvakken een tijdelijke rubberen drempel (type busdrempel) aanwezig.





Dit is om weggebruikers ook fysiek duidelijk te maken dat sprake is van een 30 km-situatie. De tijdelijke maatregelen verdwijnen zodra de rest van de geplande maatregelen zijn uitgevoerd.

Om de intensiteiten op de routes te veranderen (zie [infoblad 1](#)) zijn op verschillende locaties nieuwe bordes geplaatst. Zo is rond de Krispijntunnel aangegeven dat mensen die naar het centrum willen, niet de 30km-route dwars door de Schil moeten nemen maar via de B. de Raadtsingel of de Spuiboulevard moeten rijden.



Op de Albert Cuypsingel was sprake van een veel te brede rijbaan. Een deel van het asfalt was in slechte staat en moest hersteld worden. Werk-met-werk-makend is de rijbaan aan de zuidzijde versmald. Dat heeft geleid tot herinrichting van het openbare gebied met een smallere rijbaan, een breder trottoir en meer groen. Hierdoor heeft de straat een ander karakter gekregen, namelijk meer gericht op 'wonen'.



De situatie op de Albert Cuypsingel voor de werkzaamheden.



De situatie op de Albert Cuypsingel na de werkzaamheden.

In een 30 km-gebied rijdt alle verkeer op dezelfde rijbaan. Er is bewust voor gekozen om geen aparte (vrij liggende) fietsstroken aan te leggen. Bij situaties waar sprake is van een 50 km-regime is dit wel het geval.

Ter plaatse van het enige bestaande fietspad (Nicolaas Maessingel) zijn beplantingsvakken gemaakt. Voorafgaand aan de aanpassingen eind 2017 is het fietspad vanaf januari 2017 afgesloten. De buurtcomités en de Fietzersbond zijn positief over deze ontwikkeling en tijdens een eerdere inloopbijeenkomst zijn geen negatieve reacties binnengekomen.

Met bewoners is ook gesproken over hun inzet tijdens de aanleg en het toekomstige onderhoud van de groenstrook. Omdat zij willen meewerken is het mogelijk een hogere kwaliteit groen tot stand te brengen. Er is een groenstrook met vaste beplanting gemaakt. In de groenstrook zijn doorsteekjes aangelegd voor de bereikbaarheid van de bestaande parkeerplaatsen langs de Nicolaas Maessingel. Daarnaast zijn fietsnietjes geplaatst voor het stallen van fietsen.

De wijziging van dit stuk openbare ruimte past ook goed in het streven van de gemeente om meer groen in de stad te brengen: een geheel verhard fietspad is omgevormd tot groengebied.



In fase 3 is een ontwerp gemaakt tot aanpassing van de rotonde B. de Raadsingel-Transvaalstraat-Toulonselaan-Oranjepark-Dubbeldamseweg Noord. Het doel was om de Centrumroute te verbeteren, zodat er minder verkeer door de Schil zou rijden. En ook het aanleggen van een directe verbinding vanaf de Centrumroute naar het direct achterliggende Schilgebied. Tegelijk zouden we de fietsoversteken Oranjepark en Transvaalstraat kunnen verbeteren.

Na een inloopbijeenkomst zijn diverse reacties ontvangen. Hiervan was een deel negatief over de voorgestelde autoverbinding tussen rotonde en de Dubbeldamseweg Noord. Besloten is geen nieuwe autoverbinding te maken, omdat de verbinding niet voldoende verkeersveilig kan worden gemaakt (o.a. voor fietsverkeer).

In de plannen voor aanpassing van de rotonde zaten nog andere veranderingen. Het was de bedoeling die tegelijk met de aanleg van de nieuwe afslag uit te voeren. Op deze punten is door de meeste bewoners positief gereageerd. Dat ging onder meer om uitzichtverbetering voor fietsers, in het bijzonder bij de kruising met het Oranjepark. Ook ging het om verbetering van de oversteek voor fietsers en voetgangers bij de Transvaalstraat, door het weghalen van de middelste rijbaan.

Het uitzicht voor fietsers bij de kruising met het Oranjepark is recent flink verbeterd doordat de aparte busbaan op het Oranjepark is vervallen. De andere wijzigingen aan de rotonde worden voorlopig niet uitgevoerd. Hiervoor ontbreken op dit moment de financiële middelen. We hopen dit later –los van het project 30 km Schil- alsnog te kunnen doen, al is op dit moment nog niet duidelijk wanneer.

De Singel en de kruisingen met de Hallincqulaan en de Sint Jorisweg (rond de tuin Kunstmin) zijn aangepast. De rijbanen en aansluitingen zijn versmald, bochten zijn aangepast en trottoirs verbreed.



Net zoals in het Steegoversloot zijn alle inritsituaties van de zijwegen op de Groenedijk en de Sint Jorisweg verwijderd. Daardoor zijn ook de kruisingen van de Groenedijk (met Walsonstraat en Van Slingelandtlaan) en van de Sint Jorisweg (met Matena's pad, Kromhout en Kasperspad) gelijkwaardig gemaakt. Hierdoor moet men aan bestuurders van rechts voorrang geven.

