

Actualisatie Wegencategorisering Gemeente Eemsmond

Wegencategorisering, Snelheidsregiems en Grijze Wegen

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Eemsmond

Grontmij Nederland B.V.
Haren, 18 juni 2013

Verantwoording

Titel : Actualisatie Wegencategorisering Gemeente Eemsmond
Subtitel : Wegencategorisering, Snelheidsregiems en Grijsze Wegen
Projectnummer : 325786
Referentienummer : R130043
Revisie :
Datum : 18 juni 2013

Auteur(s) : ing. E. Bos, ing. B.B. Geerdes
E-mail adres : boud.geerdes@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ing. J.R. Timmer
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : drs. ing. R. Athuisius
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Nieuwe Stationsweg 4
9751 SZ Haren
Postbus 125
9750 AC Haren
T +31 50 533 44 55
F +31 50 534 96 11
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Inhoud	5
1.3	Eindresultaat	5
2	Overzicht wegcategorieën	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Basisprincipe van Wegencategorisering	6
2.3	Basiskkenmerken weginrichtingen	7
2.4	Referentiebeelden weginrichtingen	8
3	Verkeersgegevens	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Intensiteiten en snelheden	10
3.3	Verkeersstromen	10
3.4	Verkeersveiligheid	11
4	Wegencategorisering	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Provinciale wegen	12
4.3	Gemeentelijke wegen	12
4.4	Wegencategorisering 2013	12
5	Snelheidsregiems	14
5.1	Inleiding	14
6	Grijze Wegen	16
6.1	Inleiding	16
6.2	Onderzochte potentiële Grijze Wegen	16
6.3	Warffum	17
6.3.1	A.G. Bellstraat	17
6.3.2	Juffer Marthastraat (N363)	18
6.4	Usquert	18
6.4.1	Wadwerderweg - Boermanjeweg	18
6.4.2	Streeksterweg	19
6.5	Uithuizen	19
6.5.1	Havenweg	19
6.5.2	Snik - Menkemaweg	20
6.5.3	Dingeweg	20
6.5.4	Borgweg - Talmaweg	21
6.5.5	J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan	21
6.5.6	Industrieweg	22
6.6	Doodstil	23
6.6.1	Trekweg	23
6.7	Uithuizerveerden	23
6.7.1	Kerkstraat	23
6.7.2	Havenweg	24

6.8	Roodeschool	24
6.8.1	Hooilandseweg	24
6.9	Oosteinde.....	25
6.9.1	Hooilandseweg	25
6.10	Buitengebied	25
6.10.1	Oude Dijk - Oude Dijksterweg.....	25
6.10.2	Oosternielandsterweg - Maarvlietweg	26
7	Conclusie en aanbevelingen.....	27
7.1	Categorisering.....	27
7.2	Snelheidsregiems	27
7.3	Grijze Wegen	27
7.4	Overig.....	28
7.4.1	Bebordingsplan	28
7.4.2	Realisatie nieuw POP Provincie Groningen	28
7.4.3	Draagvlak bevolking.....	29
7.5	Aanbevelingen	29

Bijlage 1: Mechanische tellingen Gemeente Eemsmond 2008-2012

Bijlage 2: In / uitgaande verkeersstromen Gemeente Eemsmond 2009

Bijlage 3: Doorgaande verkeersstromen Gemeente Eemsmond 2009

Bijlage 4: Verkeersstromen kordon Warffum 2009

Bijlage 5: Verkeersstromen kordon Usquert 2009

Bijlage 6: Verkeersstromen kordon Uithuizen 2009

Bijlage 7: Verkeersstromen kordon Uithuizermeeden 2009

Bijlage 8: Verkeersstromen kordon Roodeschool 2009

Bijlage 9: Verkeersstromen kordon Zandeweer 2009

Bijlage 10: Alle ongevallen Gemeente Eemsmond 2007-2011

Bijlage 11: Letselongevallen Gemeente Eemsmond 2007-2011

Bijlage 12: Wegencategorisering Gemeente Eemsmond 2000

Bijlage 13: Wegencategorisering Gemeente Eemsmond 2013

Bijlage 14: Voorgestelde snelheidsregiems Gemeente Eemsmond

Bijlage 15: Schouwen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het jaar 2000 heeft de Gemeente Eemsmond haar Wegencategorisering vastgesteld. De afgelopen twaalf jaar zijn er diverse ontwikkelingen in de gemeente geweest die (deels) van invloed zijn op (veranderend) gebruik van de wegen binnen de Gemeente Eemsmond. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de invulling van de Eemshaven, maar ook wensen uit de bevolking in de tussen 2005 en 2009 vastgestelde Identiteitstudies voor diverse dorpen.

Gezien de termijn van twaalf jaar is het een mooi moment om in de periode 2013/2014 toe te werken naar een actualisatie van de Wegencategorisering in de gemeente Eemsmond. Deze periode loopt bewust gelijkmatig op met het vaststellen van het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan van de Provincie Groningen. Het huidige plan (POP3) loopt tot en met het jaar 2013. Gezien de belangrijke functie van de provinciale wegen in de gemeente Eemsmond is het verstandig gelijktijdig op te lopen.

1.2 Inhoud

Deze opdracht is drieledig. Hij betreft enerzijds het actualiseren van de Wegencategorisering uit het jaar 2000. Anderzijds wordt ingegaan op de snelheidsregiems op diverse gemeentelijke wegen. In de huidige Wegencategorisering zijn een groot aantal wegen nog bestempeld als 'potentiële Erftoegangswegen'. De inrichting voldoet in veel gevallen wel aan de in Nederland vastgestelde ontwerp-eisen, het snelheidsregiem echter (formeel) niet. Over het snelheidsregiem op deze wegen zal een uitspraak gedaan worden.

Het derde en laatste onderdeel waar in deze opdracht voorstudie aandacht aan gegeven zal worden is de categorie 'Grijze Wegen'. Er zijn diverse wegen binnen de Gemeente Eemsmond waarvan gevonden wordt dat functie en vorm van de weg niet overeen komen. Deze wegen kennen een mix van type weggebruikers, waarvan er vaak geen enkele dominant is, met een combinatie van verblijf- en verkeersfunctie. Vaak wordt er op deze wegen ook te hard gereden. Ook het onderdeel 'Grijze Wegen' zal behandeld worden in deze rapportage.

1.3 Eindresultaat

De gemeente heeft aan Grontmij gevraagd om de huidige Wegencategorisering te actualiseren, afgezet tegen de huidige situatie. De opdracht is zoals gezegd drieledig. Het betreft:

- Actualisatie van de huidige Wegencategorisering (jaar 2000).
- Categorisering van nog niet gecategoriseerde wegen ('potentiële Erftoegangswegen').
- Bepaling, categorisering en advisering over de categorie 'Grijze Wegen'.

2 Overzicht wegcategorieën

2.1 Inleiding

Er wordt in Nederland onderscheid gemaakt in diverse categorieën wegen. Het vaststellen van deze categorieën gebeurt door 'Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (C.R.O.W.)'. Document 315 "Basiskennmerken wegontwerp – Categoriëring en inrichting van wegen", uitgegeven in oktober 2012, is het meest recente document. Grontmij is actief betrokken geweest bij de totstandkoming van dit document.

2.2 Basisprincipe van Wegencategorisering

De definitie van de Wegencategorisering volgens het C.R.O.W. is als volgt:

"Wegencategorisering is het opstellen van een visie op een verkeersveilig wegennet met een voor de weggebruiker herkenbare inrichting – door onderlinge afstemming van de verkeers- en omgevingsinvloeden – waarover personen en goederen vlot, veilig en efficiënt verplaatst kunnen worden, rekening houdend met de leefbaarheid."

Volgens Duurzaam Veilig, waaruit de Wegencategorisering voortkomt, bestaan er drie wegcategorieën, te weten; Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt/knooppunt	Typering
Stroomweg			
Gebiedsontsluitingsweg			Verkeersader
Erftoegangsweg			Wegen in verblijfsgebied
Stromen			
Uitwisselen			

Tabel 1: overzicht categorieën wegen in Nederland

Op Stroomwegen rijdt het verkeer relatief snel, omdat het (meestal) grotere afstanden aflegt. Het stromen van het verkeer is zowel op wegvakken als kruispunten het belangrijkste. Verschillende verkeersstromen zijn van elkaar gescheiden. Dit zijn autosnelwegen en autowegen. Binnen de Gemeente Eemsmond betreft dit de Eemshavenweg (N46) en de weg Weg Spijk-Eemshaven (N33) volgens de huidige provinciale categorisering.

Op Gebiedsontsluitingswegen is op de wegvakken de doorstroming van het verkeer het belangrijkste en op de kruispunten is er uitwisseling van verkeer. Kruisingen zijn hier ook vaak gelijkvloers. Het langzame en snelle verkeer is van elkaar gescheiden. Binnen de Gemeente Eemsmond betreft dit (deels) de provinciale wegen N363 en N999 en de gemeentelijke wegen Maarvlietweg en Kwelderweg onder de huidige gemeentelijke en provinciale categorisering.

Op Erftoegangswegen is sprake van menging van verschillende verkeerssoorten. De uitwisseling gebeurt zowel op de kruispunten als op de wegvakken. In principe staat verblijven op deze wegen centraal. Binnen de Gemeente Eemsmond betreft dit eigenlijk alle overige gemeentelijke wegen binnen en buiten de bebouwde kom, volgens de huidige categorisering.

2.3 Basiskensmerken weginrichtingen

Onderstaand zijn de basiskensmerken Gebiedsontsluitingswegen (GOW) en Erftoegangswegen (ETW) binnen en buiten de bebouwde kom met de belangrijkste kenmerken weergegeven.

Bubeko	GOW	ETW I	ETW II
Snelheid km/u	80	60	60
Fiets	Parallelweg/fietspad	Fietspad/fietsstrook	Mengen
Bromfiets	Parallelweg/fietspad	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Landbouwverkeer	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Markering in lengte	As- en kantmarkering	1-3 kantmarkering	Geen
Verharding	Asfalt of beton	Asfalt of beton	Elementen, asfalt of beton
Verhardingsbreedte	6,4 – 7,5 meter	4,5 -6,2 meter	≤ 4,5 meter
Rijbaanindeling	2x1	1 rijbaan	1 rijbaan
Bushaltes	Niet op rijbaan	Op de rijbaan	Geen OV buslijn
Rijbaanscheiding	Dubbele asmarkering/moeilijk overrijdbaar	Geen	Geen
Oversteken	Ongelijkvloers of bij kruispunten	Gelijkvloers, evt. snelheidsremmers	Gelijkvloers, evt. snelheidsremmers
Snelheidsbeperkende maatregelen	Gepaste maatregelen (op kruisingen)	Mogelijk op kruisingen en wegvakken	Mogelijk op kruisingen en wegvakken
Erfaansluitingen	Geen	Ja	Ja
Obstakelafstand	4,5 tot 6 meter	≥1,5 meter	≥1,5 meter
Overgangen	Bebording	Poortconstructies	Poortconstructies
Kruispuntprincipes			
Met SW	Ongelijkvloers met kruispuntoplossing op weg laagste functie	Ongelijkvloers met kruispuntoplossing op weg laagste functie	Geen uitwisseling
Met GOW	Rotonde of voorrangskruispunt, evt. met snelheidsverlagende voorziening	Rotonde of voorrangskruispunt, evt. met snelheidsverlagende voorziening	Rotonde of voorrangskruispunt, evt. met snelheidsverlagende voorziening
Met ETW I	Rotonde of voorrangskruispunt, evt. met snelheidsverlagende voorziening	In principe gelijkwaardig, evt. met snelheidsverlagende maatregel. Evt. voorrangregeling mogelijk	In principe gelijkwaardig, evt. met snelheidsverlagende maatregel.
Met ETW II	Rotonde of voorrangskruispunt, evt. met snelheidsverlagende voorziening	In principe gelijkwaardig, evt. met snelheidsverlagende maatregel.	Gelijkwaardig, evt. met snelheidsverlagende maatregel
Met solitair fietspad	Ongelijkvloers of ter hoogte van kruispunt	Gelijkvloers, evt. met snelheidsremmende maatregel	Gelijkvloers, evt. met snelheidsremmende maatregel

Tabel 2: Basiskensmerken Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (bron: C.R.O.W.)

Bibeko	GOW	ETW (A)	ETW (B)
Snelheid km/u	50	30	30
Fiets	Fietspad/fietsstrook	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Bromfiets/landbouwverkeer	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Markering in lengte	Aanwezig	Geen	Geen
Verharding (voorkeur)	Asfalt	Elementen of asfalt	Elementenverharding
Rijbaanindeling	2x1	1 rijbaan	1 rijbaan
Bushaltes	Haltekommen	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Parkeren	In vakken	Rijbaan of langsvakken	Op de rijbaan
Rijbaanscheiding	Markering/fysiek	Geen	Geen
Oversteken	VOP (zebrapad), combineren met kruispunt	Evt. accentueren door materiaal, kleur of zebra	Evt. accentueren door materiaal of kleur
Snelheidsbeperkende maatregelen	Eventueel op of voor kruisingen	Mogelijk op kruisingen en wegvakken	Mogelijk op kruisingen en wegvakken
Erfaansluitingen	Beperkt	Ja	Ja
Kruispuntprincipes			
Met GOW	Rotonde of voorrangsknooppunt evt. met VRI en/of snelheidsverlagende maatregelen	Poort, voorrangskruispunt of uitritconstructie	Poort of uitritconstructie
Met ETW (A)	Poort, voorrangskruispunt of uitritconstructie	Plateau hellingen ≤1:20, of geaccentueerd kruisingsvlak	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak
Met ETW (B)	Poort of uitritconstructie	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak
Met hoofdfietsroute	Voorrang GOW, FOP	Voorrang fiets	Voorrang fiets

Tabel 3: Basiskensmerken Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (bron: C.R.O.W.)

2.4 Referentiebeelden weginrichtingen

Afbeeldingen één tot en met drie tonen referentiebeelden voor Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Afbeelding vier tot en met zes tonen hetzelfde, maar dan voor binnen de bebouwde kom. Ondanks dat het slechts referentiebeelden betreft geeft het wel een goed inzicht in de hiërarchische opbouw met bijbehorende kenmerken van de wegen.



Afbeelding 1: Referentiebeelden Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom



Afbeelding 2: Referentiebeelden Erftoegangswegen (type I) buiten de bebouwde kom



Afbeelding 3: Referentiebeelden Erftoegangswegen (type II) buiten de bebouwde kom



Afbeelding 4: Referentiebeelden Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom



Afbeelding 5: Referentiebeelden Erftoegangswegen (type A) binnen de bebouwde kom



Afbeelding 6: Referentiebeelden Erftoegangswegen (type B) binnen de bebouwde kom

3 Verkeersgegevens

3.1 Inleiding

Om een uitspraak te kunnen doen over de actualisatie van de Wegencategorisering, de Snelheidsregiems en de Grijze Wegen, is onderzoek gedaan naar bestaande verkeersgegevens. Dit betreft mechanische verkeerstellingen in de periode 2008 – 2012, de resultaten van een in 2009 gehouden kentekenonderzoek en verkeersongevallen in de periode 2007 – 2011.

3.2 Intensiteiten en snelheden

In bijlage 1 is een opsomming van mechanische verkeerstellingen in de gemeente weergegeven in de periode 2008 – 2012. Zoals te verwachten worden de hoogste intensiteiten gemeten op de wegen N363, N999 en Maarvlietweg. Deze wegen hebben voor het merendeel ontsluitende functies. Binnen de bebouwde kom van Uithuizen is een hogere intensiteit waar te nemen op de Havenweg, Snik / Menkemaweg en J. Cohenstraat / J.F. Kennedylaan. Dit betreft deels ontsluitend verkeer, deels verblijvend verkeer en deels verkeer vanuit de omliggende dorpen van en naar de regionale winkelvoorzieningen in Uithuizen.

Voor de gereden snelheden is op enkele locaties de V85 snelheid gemeten. Dit is de snelheid dat 85% van het verkeer rijdt en daarmee als maatgevend kan worden aangenomen. Ondanks dat op enkele locaties structureel iets te hard wordt gereden, bijvoorbeeld 40 km/uur in de bebouwde kom van Uithuizen waar 30 km/uur is toegestaan, worden er geen extreem grote excessen gemeten. Desondanks moet dit wel in de gaten worden gehouden. Een specifiek aandachtspunt met betrekking tot de V85 snelheid is de Trekweg in Doodstil en de Maarvlietweg van en naar Uithuizermeeden.

3.3 Verkeersstromen

In het jaar 2009 is een kentekenonderzoek uitgevoerd in de gemeente. Interne, externe en doorgaande verkeersstromen zijn daarmee in de gehele gemeente en voor een zestal kordons inzichtelijk. In bijlage 2 tot en met 9 zijn hiervan de resultaten visueel weergegeven. In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten puntsgewijs weergegeven.

Gemeente Eemsmond

- Het meeste verkeer arriveert/verlaat de gemeente via de N999 ten zuiden van Uithuizen.
- Daarna is de N363 bij Warffum en Roodeschool het drukst.
- Relatief weinig verkeer arriveert/verlaat de gemeente via de Usquenderweg en de Onderdendamsterweg.
- Het meeste verkeer komt van/gaat naar Uithuizen.
- Het verkeer van/naar Uithuizen gaat voornamelijk via de N999 naar de N46.

Kordon Warffum

- Grootste verkeersstromen over de N363.
- Relatief weinig verkeer over de Onderdendamsterweg in de noord-zuid richting.
- Relatief veel doorgaand verkeer over de N363 door Warffum.

Kordon Usquert

- Grootste verkeersstromen over de N363.
- Relatief veel doorgaand verkeer over de N363 door Usquert.
- Relatief weinig verkeer over de Usquerderweg in noord-zuid richting.

Kordon Uithuizen

- Relatief weinig doorgaand verkeer door Uithuizen (dus Uithuizen is of de herkomst of de bestemming van het verkeer).
- Het verkeer komt zowel vanaf het oosten (N363), het westen (N363) als vanaf het zuiden (N999).
- Geringe doorgaande verkeersstroom over Dingeweg – Menkemaweg.

Kordon Uithuizermeeden

- Relatief veel doorgaand verkeer door Uithuizermeeden.
- Het meeste verkeer van/naar Uithuizermeeden gaat via de N363.
- De verkeersstroom via de Maarvlietweg naar de N46 is iets kleiner.

Kordon Roodeschool

- Veel doorgaand verkeer door Roodeschool.

Kordon Zandeweer

- Relatief veel doorgaand verkeer door het kordon (verkeer van en naar Uithuizen).

3.4 Verkeersveiligheid

In bijlagen 10 en 11 zijn de ongevallocaties in Gemeente Eemsmond weergegeven, onderverdeeld in alle ongevallen (bijlage 10) en alleen letselongevallen (bijlage 11). Hierbij moet vermeld worden dat vanaf 2010 de verplichte registratie van ongevallen is komen te vervallen. De ongevalgegevens geven een indicatie, maar helaas ook niet meer dan dat.

De meeste ongevallen komen voor op de wegen waar logischerwijs ook het meeste verkeer rijdt, namelijk de N363, de N999, de Maarvlietweg en de Usquerderweg. Ook in de dorpen komen hogere aantallen ongevallen voor.

Op de wegen ten noorden van de N363 komen weinig ongevallen voor. Op de bochtige wegen ten zuiden van de N363 lijken meer ongevallen voor te komen. Een nadere ongevallenanalyse kan de oorzaken van deze ongevallen achterhalen.

Er zijn verder geen grote excessen waar te nemen.

4 Wegencategorisering

4.1 Inleiding

In het jaar 2000 heeft de Gemeente Eemsmond haar Wegencategorisering vastgesteld. Zij is visueel weergegeven in bijlage 12 en in dit hoofdstuk omschreven.

4.2 Provinciale wegen

De Provincie Groningen heeft haar wegen in het Provinciaal Omgevingsplan 2009 – 2013 (POP3) gecategoriseerd. Op relatief korte termijn zal zij een nieuwe POP moeten maken waarbij zij automatisch een actualisatie voor de categorisering van haar eigen wegen zal maken. Het is handig als de Gemeente Eemsmond zich daar actief bij aansluit gezien de provinciale wegen een belangrijke rol hebben in de verkeersafwikkeling binnen de gemeente.

De provinciale wegen N46 en N33 zijn gecategoriseerd als Stroomwegen en hebben een belangrijke verkeersfunctie voor de gemeenten Eemsmond, Loppersum en Delfzijl.

Binnen de Gemeente Eemsmond is de N363 de belangrijkste verkeersader als oost-west verbinding. Zij is grotendeels als Gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. Daarnaast is ook de N999 tussen Uithuizen en de Eemshavenweg N46 als Gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd.

De N998 tussen Usquert en Middelstum is als Erftoegangsweg gecategoriseerd.

4.3 Gemeentelijke wegen

Van de gemeentelijke wegen zijn de Maarvlietweg en Kwelderweg als Gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd. Op de Kwelderweg geldt een 60 km per uur regiem. Alle andere gemeentelijke wegen zijn Erftoegangswegen. Voor enkele wegen geldt dat zij zijn aangemerkt als potentiële 'Erftoegangswegen'. Op deze wegen geldt een snelheidsregiem van 50 of 80 km per uur waar dit (volgens de categorisering) 30 of 60 km per uur zou moeten zijn.

4.4 Wegencategorisering 2013

De Wegencategorisering uit 2000 en het POP3 van de Provincie Groningen zijn als uitgangspunt genomen voor de actualisatie van de Wegencategorisering. Daarnaast is uitvoerig gekeken naar alle beschikbare verkeersinformatie, is een interview met de gemeente gehouden en is gebruik gemaakt van eigen lokale en verkeerskundige expertise. Dit heeft geresulteerd in de Wegencategorisering 2013 die in bijlage 13 is weergegeven.

Onderstaand is een opsomming van de belangrijkste wegen en wijzigingen ten opzichte van de huidige Wegencategorisering. Met betrekking tot de provinciale wegen is nadrukkelijk door de gemeente aangegeven de huidige categorisering (POP3) aan te houden, gezien de provincie zelf op korte termijn een actualisatie moet maken. Daarbij kan de gemeente dan mogelijk aansluiten.

Gebiedsontsluitingsweg N363

- N363 is en blijft grotendeels een Gebiedsontsluitingsweg.
- Het gedeelte door/langs Warffum en Usquert is ook een Gebiedsontsluitingsweg. Dit is voor deze dorpen de aangewezen route van en naar Groningen.
- Het gedeelte door Uithuizen is ook een Gebiedsontsluitingsweg. Hierop zit wel veel verkeer, echter betreft dit met name verkeer vanuit oostelijke en westelijke van en naar Uithuizen, mogelijk door de diverse voorzieningen. Het percentage doorgaand verkeer in oost- west richting (en omgekeerd) is laag.
- N363 in Uithuizerveen is deels gemeentelijk eigendom. Daarvan is en blijft het centrum-deel gecategoriseerd als Erftoegangsweg. Verblijven staat hier centraal. Toch is er relatief gezien wel een hoog percentage doorgaand verkeer. Mogelijk ook vanwege de regionale aantrekkingskracht van Uithuizen. Exact kan dit echter niet gezegd worden.
- N363 in Roodeschool en Oosteinde is eveneens gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg. Zij heeft een belangrijke functie voor de verbinding naar de Stroomwegen N46 en N33.

Overige Gebiedsontsluitingswegen

- De N999, Maarvlietweg en Kwelderweg zijn en blijven gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingswegen. De N999 is de belangrijkste weg van Uithuizen richting de Stroomweg N46 en daarmee de verbinding met de rest van het land.

Erftoegangswegen

- Voor alle overige geldt dat zij al waren gecategoriseerd als Erftoegangswegen. Dit blijft in principe onveranderd. De wegen aangeduid in het blauw, bijlage 13, hebben een hogere hiërarchische functie. Verschillen in richting en snelheidsregiems blijven ook in de toekomst bestaan. Hier wordt later op terug gekomen.

5 Snelheidsregiems

5.1 Inleiding

Elke categorie weg heeft, volgens het boekje, een eigen snelheidsregiem. Voor een Gebiedsontsluitingsweg is dit respectievelijk 50 of 80 km per uur. Voor een Erftoegangsweg respectievelijk 30 of 60 km per uur.

Wegcategorie	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/uur	80 km/uur
Erftoegangsweg (type I/A)	30 km/uur	60 km/uur
Erftoegangsweg (type II/B)	30 km/uur	60 km/uur

Na analysering van alle beschikbare verkeersinformatie, een interview met de gemeente, schouw ter plekken en op basis van eigen lokale kennis en expertise worden de onderstaande snelheidsregiems voorgesteld. Deze zijn eveneens visueel in bijlage 14 weergegeven.

Ook hierbij dient weer nadrukkelijk te worden aangegeven dat het snelheidsregiem in het POP3 onaangetast is gebleven, gezien de provincie voor haar eigen wegen op korte termijn een actualisatie zal uitvoeren.

Gebiedsontsluitingswegen

- De N363, N999 en Maarvlietweg blijven 80 km/uur buiten de bebouwde kom. De Kwelderweg blijft 60 km/uur.
- De N363 blijft 50 km/uur binnen de bebouwde kom met uitzondering van het centrumdeel van Uithuizermeeden waar 30 km/uur blijft gelden.

Erftoegangswegen

- Alle wegen 'ten noorden' van de N363 en buiten de bebouwde kommen blijven 80 km/uur. De lage intensiteit, grote afstanden en rechtstanden en nagenoeg geen verkeersongevallen maakt een snelheidsregiem van 60 km/uur praktisch niet realistisch. Gezien de gevoeligheid van deze discussie is echter draagvlak onder lokale bevolking en politiek wel noodzakelijk. Dorpsbelangen en bewoners uit gehuchten als Valom, e.d. dienen actief betrokken te worden.
- Als uitzondering (van de wegen 'ten noorden' van de N363) wordt er wel een snelheidsregiem van 60 km per uur toegepast op de Oude Dijk – Oudedijksterweg. Hier is meer (dicht op de weg gelegen) bebouwing en een overgang naar de bebouwde kommen van Uithuizen en Uithuizermeeden.
- Alle wegen 'ten zuiden' van de N363 en buiten de bebouwde kommen, met uitzondering van de N998 en N999, geldt een snelheidsregiem van 60 km/uur. In principe zijn hierop geen wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie op een enkel wegvak na. Uniformiteit in een gebied is belangrijk. Aanbevolen wordt om op de laatste paar wegvakken ook een 60 km/uur regiem te laten gelden. Dit snelheidsregiem is in dit gebied logisch omdat de wegen drukker, bochtiger en deels onoverzichtelijker zijn en het verkeer vanuit de Wegencategorisering juist naar de provinciale wegen N363, N998 en N999 geleidt dienen te worden. Dit brengt duidelijkheid en uniformiteit voor de automobilist.

- Een discussiepunt met betrekking tot het snelheidsregiem van 80 km/uur kan de N998 zijn. Zij is door de provincie gecategoriseerd als Erftoegangsweg. Ook heeft zij de inrichting van een Erftoegangsweg. Daarnaast maken relatief weinig voertuigen dagelijks gebruik van deze weg van en naar Usquert. Echter blijft het wel een relatief lang en recht traject. In overleg met de Provincie Groningen kan gekeken worden of aanpassingen in het nieuwe POP gewenst zijn.
- De Onderdendamsterweg tussen Warffum en Onderdendam blijft 60 km/uur. Op zich functioneert dit goed. Het merendeel van het verkeer reist van en naar Groningen via de N363 en N361.
- Binnen het systeem van het snelheidsregiem (buiten de bebouwde kom) is heel duidelijk de T-structuur naar Uithuizen te zien. Dat is en blijft het centrum van de gemeente en directe regio vanwege haar inwoners en regionale voorzieningen. Op de T-structuur is doorstroming en daarmee een snelheidsregiem van 80 km/uur en bijpassende inrichting gewenst. De overige wegen zijn ondergeschikt.
- Binnen de bebouwde kom van Uithuizen zelf wordt het 50 km/uur regiem gehandhaafd op de Dingeweg. Voorgesteld wordt om dit snelheidsregiem in de richting van het centrum uit te breiden tot de kruising met de Borgweg – Menkemaweg. De Dingeweg blijft wel een Erftoegangsweg. Automobilisten van rechts blijven voorrang genieten. Dit functioneert hier goed.
- Voor de Havenweg, Snik – Menkemaweg, Borgweg – Talmaweg en J. Cohenstraat – J.F. Kennedylaan blijft het 30 km/uur regiem bestaan. Gezien de dichte en directe bebouwing en het kruisende verkeer (van zwakke verkeersdeelnemers) is verhoging van het snelheidsregiem ongewenst. Toch dient de doorstroming wel bevorderd te worden gezien deze wegen in de kern van Uithuizen een hogere hiërarchische functie kennen. De gemeente is recentelijk gestart met de hernieuwde inrichting van een deel van de J. Cohenstraat. Geadviseerd wordt deze inrichting verder uit te breiden op de J. Cohenstraat, J.F. Kennedylaan, Snik en Menkemaweg. Vanwege haar karakter en situatie behoort een parkeerverbod op de Borgweg tot de mogelijkheden. Aanbevolen wordt hier verdere studie naar uit te voeren.

6 Grijze Wegen

6.1 Inleiding

De definitie van Grijze Wegen is volgens het C.R.O.W.:

“Een grijze weg is een wegvak en/of kruispunt die niet in een van de drie Duurzaam Veilig Wegcategorieën kan worden geplaatst en/of die niet als zodanig kan worden ingericht. De functie van de weg is eenduidig zolang er sprake is van alleen stromen (Stroomweg) of alleen uitwisselen (Erftoegangsweg). De belangrijkste knelpunten treden op wanneer zowel stromen als uitwisselen gelijktijdig optreden.”

“Een grijze weg is een weg waar het voor de weggebruiker onduidelijk is welk gedrag van hem wordt verwacht en welk gedrag hij mag verwachten van andere weggebruikers.”

Binnen de Gemeente Eemsmond voldoen enkele wegen vermoedelijk aan de bovenstaande criteria. Dit hoofdstuk beschrijft de (potentiële) Grijze Wegen binnen de Gemeente Eemsmond en, waar nodig, geadviseerde aanpassingen.

6.2 Onderzochte potentiële Grijze Wegen

Gemeente Eemsmond heeft een aantal wegen aangeduid wat volgens haar vermoedelijk Grijze Wegen zijn. Grontmij heeft hier specifiek onderzoek naar gepleegd. Het betreft de wegen:

Uithuizen:

- Havenweg
- Snik/Menkemaweg/Dingeweg
- Borgweg/Borgstraat/Talmaweg
- J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan
- Oude Dijk/Oude Dijksterweg
- Industrierweg

Uithuizermeeden:

- Kerkstraat
- Havenweg

Warffum:

- A.G. Bellstraat

Usquert:

- Wadwerderweg
- Boermanjeweg

Doodstil:

- Trekweg

Naast de door de gemeente benoemde wegen heeft Grontmij ook onderzoek gepleegd naar de onderstaande wegen:

Roodeschool

- Hooilandseweg

Oosteinde

- Hooilandseweg

Warffum

- Juffer Marthastraat

Usquert

- Streeksterweg

Buitengebied

- Maarvlietweg

In zijn algemeenheid dient te worden aangegeven dat excessieve problematiek op de betreffende wegen niet voorkomt, waarbij in deze voorstudie op enkele wegen ook geen problematiek gesignaleerd wordt. Dit wil echter niet zeggen dat bepaalde problematiek niet als zodanig ervaren wordt. Om daar een goed beeld van te krijgen is overleg met aanwonenden, overige inwoners en Dorpsbelangen nodig.

Daarnaast dient vermeld te worden dat, in de meeste gevallen wanneer er maatregelen voorgesteld worden, deze van dergelijke aard zijn dat zij gecombineerd kunnen worden met (groot) onderhoud. Op deze wijze blijven de kosten beheersbaar in relatie tot de hoogte van de problematiek. Om daar echter een gedetailleerder beeld van te krijgen is zoals gezegd overleg met aanwonenden, overige inwoners en Dorpsbelangen noodzakelijk.

6.3 Warffum

6.3.1 A.G. Bellstraat

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

Het zuidelijk deel van de A.G. Bellstraat voldoet aan de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg en hier zijn geen aanpassingen aan de weg nodig. Het noordelijk deel is anders ingericht en heeft meer een verkeersfunctie dan het zuidelijk deel. Tegelijk zijn aan het noordelijk deel ook maar liefst drie scholen gevestigd. Het noordelijk deel van de A.G. Bellstraat kenmerkt zich door de asfaltverharding en de lange rechtstand. Doordat de rijbaan is voorzien van asfaltverharding en de zijwegen van klinkerverharding, lijkt de A.G. Bellstraat een hoofdroute. De kruisingen stralen geen gelijkwaardigheid uit. Door de kruisingsvlakken te accentueren (bijvoorbeeld d.m.v. plateaus zoals op de kruising met de Lamerisstraat), wordt de rechtstand onderbroken en de gelijkwaardigheid van de wegen vergroot. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Accentueren van de kruisingen A.G. Bellstraat (gelijkwaardigheid)

6.3.2 Juffer Marthastraat (N363)

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Juffer Marthastraat is grotendeels ingericht conform de inrichtingscriteria van een Gebieds-ontsluitingsweg. Een punt van aandacht is dat, omdat de fietssuggestiestroken in het rood zijn uitgevoerd, zij kunnen worden verward met fietsstroken. Bij fietssuggestiestroken is er geen sprake van een juridische status en mag langs de weg geparkeerd worden. Zebrapaden ontbreken en bij de bushaltes zouden bushavens aangelegd moeten worden. Voor het nieuwe POP wordt aanbevolen samen met de provincie te kijken naar gewenste verbeteringen.

Mogelijke verbeteringen

- Gewenste verbeteringen met de provincie doornemen voor het komende POP.

6.4 Usquert

6.4.1 Wadwerderweg - Boermanjeweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Boermanjeweg en Wadwerderweg voldoen grotendeels aan de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg. Langs de Boermanjeweg en het oostelijk deel van de Wadwerderweg ligt een trottoir met een verhoogde band. Daardoor wordt de rijbaan visueel versmald.

Langs het westelijk deel van de Wadwerderweg ligt geen (verhoogd) trottoir, maar een parkeerstrook op hetzelfde niveau als de rijbaan wat daardoor verbreed wordt. Door op dit deel de rijbaan (visueel) te versmallen, zal de snelheid van het verkeer worden afgeremd. Ophogen van het trottoir is hier technisch zeer kostbaar en mogelijk niet in proportie tot de problematiek. Er kan meer gedacht worden aan visuele versmalling zoals molgoten in afwijkende kleur (zoals op de J. Cohenstraat in Uithuizen).

De Wadwerderweg kenmerkt zich ook door een lange rechtstand. Ook hier kunnen visuele maatregelen worden aangebracht. Als laatste wordt aanbevolen te parkeren op straat, mogelijk slechts aan één zijde van de weg (afhankelijk van de uitvoering) als extra afremmende maatregel. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Onderbreken van de lange rechtstand
- (Visueel) versmallen van de rijbaan (aanbrengen van een verhoogde band / visuele versmalling)
- Parkeren op straat, eventueel éézijdig, i.p.v. de strook langs de rijbaan

6.4.2 Streeksterweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Streeksterweg voldoet grotendeels aan de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg. Langs de Streeksterweg is aan slechts één zijde bebouwing aanwezig. Daardoor lijkt het alsof men het dorp al deels uitgereden is. Daarnaast kenmerkt de weg zich door de lange rechtstand en zijn de kruisingen niet opvallend in het wegbeeld. Door de kruisingen extra te accentueren wordt de gelijkwaardigheid van de wegen verhoogd en wordt de lange rechtstand onderbroken. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Onderbreken van de lange rechtstand
- Accentueren van de kruisingen (gelijkwaardigheid)

6.5 Uithuizen

6.5.1 Havenweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Havenweg voldoet grotendeels aan de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg. Echter de kantmarkering hoort niet bij een Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het benadrukt een (te) duidelijke verkeersfunctie. Er kan gekeken worden of de parkeervakken op een andere wijze geaccentueerd kunnen worden, mogelijk in een andere kleurstelling. Dit zou de weg ook visueel versmallen. Toepassingen als een rode molgoot kunnen ook worden overwogen. Daarnaast wordt aanbevolen om de huidige 30 km poort extra te accentueren. Daarmee wordt de weggebruiker extra geattendeerd op het 30 km regiem en het feit dat hij/zij zich in een verblijfsgebied bevindt. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Kantmarkering verwijderen
- Parkeervakken (visueel) accentueren
- 30 km poort accentueren

6.5.2 Snik - Menkemaweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

Snik - Menkemaweg voldoet grotendeels aan de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg. Kleine visuele aanpassingen kunnen gedaan worden, zoals reeds op de J. Cohenstraat. Op de route "J.F. Kennedylaan – J. Cohenstraat – Snik – Menkemaweg" zijn er op een beperkt aantal locaties zebrapaden als oversteekvoorziening aangelegd. Formeel hoort dit niet bij de inrichting van een Erftoegangsweg maar deze wegen hebben een grootschaliger (regionaal) karakter, rondom het centrum, dat op deze route zebrapaden wel in een duidelijke behoefte voorzien. Op de kruising met de Heerdweg ontbreekt een oversteeklocatie voor langzaam verkeer. Aanbevo-
len wordt om uit te zoeken of de behoefte en de noodzaak daartoe bestaat.

Mogelijke verbeteringen

- Geen bijzonderheden
- Behoeft / noodzaak onderzoeken voor oversteekvoorziening bij kruising Heerdweg

6.5.3 Dingeweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Dingeweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg, maar heeft een snelheidsregiem van 50 km/uur en een gescheiden fietsvoorziening. Zij is daarmee deels ingericht als Gebiedsontsluitingsweg, een functie die zij ook deels heeft. Toch wordt geadviseerd om de categorie Erftoegangsweg te handhaven alsmede het 50 km/uur regiem te handhaven. Dit houdt tevens in dat op de kruisingen nog steeds rechts de voorrang geniet, wat tevens een acceptabele onderbreking is van de lange rechtstanden. In de praktijk functioneert de huidige inrichting, categorisering en snelheidsregiem voor de Dingeweg voornamelijk goed. Monitoring lijkt echter wenselijk om te kijken of er eventueel nog kleine aanpassingen gedaan moeten worden.

De huidige overgang van 50 naar 30 km/uur op de Dingeweg ligt ter hoogte van de kruising met de Moeshornweg. Verkeerskundig zou het een optie zijn de 30 km poort op te schuiven naar de kruising met de Borgweg – Menkemaweg in combinatie met het verhogen van de kruising met een plateau. De kruising zelf wordt daarmee iets overzichtelijker en de overgang in snelheidsregiem wordt iets duidelijker. Ook het vrijliggend fietspad sluit mooi aan op deze locatie. Het betreft echter slechts een aanbeveling waarbij de huidige situatie ook functioneert.

Mogelijke verbeteringen

- Gelijkwaardigheid kruising Borgweg accentueren (plateau)
- Mogelijk onderzoek naar verplaatsen 30 km poort op de Dingeweg

6.5.4 Borgweg - Talmaweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

Zowel de Borgweg als de Talmaweg zijn gecategoriseerd als Erftoegangsweg. De Borgweg is conform de inrichtingscriteria ingericht. De Talmaweg is te ruim ingericht. De rijbaan is te breed uitgevoerd, mogelijk vanuit de gemeentewerf (draaicirkels). Ook is de kruising met de Borgweg te ruim ingericht. Minimaal wordt aanbevolen om de kruising Borgweg – Talmaweg kleinschaliger en gelijkwaardig in te richten. De Talmaweg kan met molgoten of andere visuele toepassingen versmald worden. De 30 km poort op de Talmaweg valt in de huidige vorm onvoldoende op. Dit is mogelijk enerzijds het geval omdat het 'slechts' een bordje betreft en anderzijds omdat de aandacht (van de automobilist) ter plekke terecht uitgaat naar de spoorwegovergang. Toch wordt extra accentueren van de 30 km poort aanbevolen. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Aanpak kruising Borgweg - Talmaweg (kleinschalig en gelijkwaardige kruising)
- Talmaweg visueel versmallen (bijvoorbeeld molgoot)
- 30 km poort Talmaweg accentueren

6.5.5 J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De J. Cohenstraat wordt op dit moment qua inrichting door de gemeente aangepast. Geadviseerd wordt dit door te trekken over de gehele J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan, daar waar 30 km/uur geldt. De J. Cohenstraat is een Erftoegangsweg, wat betekent dat de kruisingen gelijkwaardig zijn. Door deze weg dusdanig in te richten is het duidelijk voor de weggebruiker wat van hem wordt verwacht. Maar de weg is ook dusdanig ingericht dat het verkeer op goede wijze naar het centrum van Uithuizen kan rijden vanuit haar rol als regiofunctie, zonder dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp onacceptabel in het geding komt. De mogelijke verbeteringen kunnen als meerpost worden meegenomen bij (groot) onderhoud.

Mogelijke verbeteringen

- Huidige aanpassingen J. Cohenstraat doorvoeren op gehele J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan (tot de 30 km poort bij de Maarweg)
- 30 km grens accentueren

6.5.6 Industriereweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Industriereweg (N363) in Uithuizen is, zoals ook volgens de Wegencategorisering, ingericht volgens de inrichtingscriteria van een Gebiedsontsluitingsweg. Er zijn twee zaken die echter wellicht geen problematiek veroorzaken maar wel even de aandacht verdienen.

Geconstateerd is dat de Industriereweg een zeer lage doorgaande functie heeft (kentekenonderzoek 2009). Bekeken vanuit een doorgaande functie hoeft zij, in ieder geval in het hart tussen de Departementsstraat en de Talmaweg, niet gecategoriseerd en ingericht te worden als Gebiedsontsluitingsweg. Vanuit de bereikbaarheid van de bedrijven is de huidige inrichting echter wel (nagenoeg) optimaal. Vanuit de bereikbaarheid van het centrum van Uithuizen, vanuit de richtingen Uithuizerveen en Usquert, wordt het verkeer verleid gebruik te maken van de Dingeweg en de J.F. Kennedylaan. Als er echter geen verkeersproblematiek ervaren wordt, is de noodzaak tot mogelijke aanpassing logischerwijs ook niet aanwezig.

Een ander punt is de plaats van de huidige westelijke komgrens. Deze ligt dermate westelijk dat automobilisten de neiging (kunnen) hebben om op het traject tussen J.F. Kennedylaan en de Departementstraat, waaronder de kruising met de Startstraat, niet substantieel vanuit 80 km/uur tot 50 km/uur te verlagen. Het wegbeeld ter plekke (met de vangrail) bevordert dat gedrag. Er zijn op dit traject geen snelheidsgegevens bekend waardoor niet beoordeeld kan worden of mogelijk te hard rijden inderdaad een probleem is. Er wordt wel geconstateerd dat de huidige weginrichting niet automatisch aanmoedigt tot een snelheidsverlaging. Voor het nieuwe POP wordt aanbevolen samen met de provincie te kijken naar gewenste verbeteringen.

Mogelijke verbeteringen

- Gewenste verbeteringen met de provincie doornemen voor het komende POP.

6.6 Doodstil

6.6.1 Trekweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

In principe voldoet de Trekweg aan alle inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg. De weg is goed ingericht, maar door de lange rechtstand is de snelheid op de Trekweg te hoog. Mogelijke verbeteringen zijn asverspringingen of wegversmallingen. Deze maatregelen zullen waarschijnlijk maar beperkt (en plaatselijk) nut hebben. Er rijdt weinig verkeer, waardoor de werking van de maatregelen vermoedelijk klein is. Daarnaast is het punt dat het (nagenoeg zeker) lokaal verkeer betreft dat te hard rijdt. Een gedragsverandering is nodig. Daarom dienen in overleg met Dorpsbelangen en inwoners de diverse mogelijkheden besproken te worden om draagvlak en gedragsverandering te bewerkstelligen.

Mogelijke verbeteringen

- In overleg met Dorpsbelangen en inwoners diverse kleine aanpassingen voorstellen.

6.7 Uithuizermeeden

6.7.1 Kerkstraat

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Kerkstraat is conform de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg ingericht. Er zijn geen extra maatregelen nodig om gedrag en inrichting op elkaar af te stemmen. Mogelijk dat de snelheid wat hoger ligt (dan 30 km/uur ter plekke) vanwege onder andere de voorrangssituatie met de Burgemeester Bronsstraat, met name voor verkeer richting het centrum. Het gelijkwaardig maken van deze kruising is mogelijk, maar niet echt aanbevolen gezien de nabijheid van de spoorwegovergang. Deze dient te allen tijde vrij te zijn van verkeer.

Mogelijke verbeteringen

- In eerste instantie niet noodzakelijk.

6.7.2 Havenweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De kruisingen op de Havenweg zijn voorrangskruisingen. Hier is bewust voor gekozen, in relatie tot het instellen van een snelheidsregiem van 50 km per uur. Een ander kenmerk van de Havenweg is lange rechtstanden en (bij de bebouwing) een parkeerstrook in lengterichting aan één zijde waardoor de weg ter plekke visueel behoorlijk verbreed wordt. Dit kan snelheidsverhogend werken.

Mogelijke aanpassingen zijn, ter hoogte van de bebouwing, visuele versmallingen aanbrengen of de parkeerstrook op bepaalde punten te onderbreken.

Mogelijke verbeteringen

- Ter hoogte van de bebouwing (noord-zuid richting) aanpassingen doen waardoor de wegbreedte (visueel) smaller wordt

6.8 Roodeschool

6.8.1 Hooilandseweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De Hooilandseweg is, voor zover mogelijk met de beperkt beschikbare ruimte, ingericht conform de inrichtingscriteria van een Gebiedsontsluitingsweg. Een punt van aandacht is dat de Hooilandseweg niet is voorzien van oversteekvoorzieningen (zebrapaden) voor voetgangers. Aanbevolen wordt op kruisingen of andere locaties waar veel wordt overgestoken, oversteekvoorzieningen aan te brengen.

De Hooilandseweg door Roodeschool heeft een typische verkeerskundige uitstraling. Er mag echter niet vergeten worden dat de weg ook het verblijfsgebied van het dorp Roodeschool precies doorkruist. De uitstraling van de weg kan vriendelijker waarbij ook het verblijven een wat prominentere rol kan krijgen. De afscheiding tussen weg en fietspad door middel van de 'broodjes' en het zigzag effect over het hele traject maakt de weg tevens wat onrustig. Aanbevolen wordt om voor het nieuwe POP samen met de provincie te kijken naar gewenste verbeteringen.

Mogelijke verbeteringen

- Gewenste verbeteringen met de provincie doornemen voor het komende POP.

6.9 Oosteinde

6.9.1 Hooilandseweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

Voor de Hooilandseweg in Oosteinde geldt hetzelfde als voor de Hooilandseweg in Roodeschool. De weg is in principe ingericht conform de inrichtingscriteria van een Gebiedsontsluitingsweg. Ook hier is een punt van aandacht dat de Hooilandseweg niet is voorzien van oversteekvoorzieningen (zebrapaden) voor voetgangers. Aanbevolen wordt op kruisingen of andere locaties waar veel wordt overgestoken, oversteekvoorzieningen aan te brengen.

De Hooilandseweg door Oosteinde heeft een typische verkeerskundige uitstraling. De uitstraling van de weg kan vriendelijker waarbij ook het verblijven binnen het dorp een wat prominentere rol kan krijgen. De afscheiding tussen weg en fietspad door middel van de 'broodjes' en het zigzag effect over het hele traject maakt de weg, hoewel minder als in Roodeschool, ook hier wat onrustig. Aanbevolen wordt om voor het nieuwe POP samen met de provincie te kijken naar gewenste verbeteringen.

Mogelijke verbeteringen

- Gewenste verbeteringen met de provincie doornemen voor het komende POP.

6.10 Buitengebied

6.10.1 Oude Dijk - Oude Dijksterweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De inrichting van de Oude Dijk - Oude Dijksterweg is conform de inrichtingscriteria van een Erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom. Het huidige snelheidsregiem is 80 km/uur, hoewel de inrichting van de weg 60 km/uur is. De gemeten V85 snelheid ligt niet ver boven de 60 km/uur. Aanbevolen wordt om hier dan ook een snelheidsregiem van 60 km/uur in te stellen, mede ook vanwege de hogere en dichter op de weg aangesloten bebouwing. Het vormt ook een nuttige overgangszone van het 80 km/uur regiem 'ten noorden' van de N363 en de bebouwde kommen van Uithuizen en Uithuizermeeden.

Mogelijke verbeteringen

- Instellen 60 km/uur regiem (als uitvoering van een Erftoegangsweg)

6.10.2 Oosternielandsterweg - Maarvlietweg

Schouw

Op 16 januari 2013 heeft Grontmij op deze weg een schouw gehouden. De resultaten hiervan vindt u in bijlage 15. Op basis van de schouw, een interview met de gemeente, beschikbare verkeersinformatie en eigen lokale kennis en expertise wordt voor deze weg de onderstaande aanbeveling gedaan.

Aanbeveling

De gemeente heeft er voor gekozen om de Oosternielandsterweg te categoriseren als Erftoegangsweg type I en de Maarvlietweg als Gebiedsontsluitingsweg. Zij maakt daarin op deze route bewust onderscheid tussen een 60 km en 80 km per uur regiem. Wat echter opvalt is dat de Maarvlietweg qua belijning is ingericht als Erftoegangsweg type I. Geadviseerd wordt om dit te veranderen overeenkomstig de functie van de weg met mede de nadruk op asmarkering.

Mogelijke verbeteringen

- Aanpassen belijning Maarvlietweg volgens richtlijnen van een Gebiedsontsluitingsweg

7 Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen genoemd.

7.1 Categorisering

De wegencategorisering, zoals vastgesteld door de Gemeente Eemsmond in het jaar 2000, blijft onveranderd van kracht. De huidige inventarisatie biedt geen aanleiding wijzigingen te treffen in de verkeersstructuur. De indeling in Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen blijft onveranderd. Wel zal de provincie vanaf 2014 een nieuw Provinciaal Omgevings-Plan (POP) vast stellen waarin ook categorisering van de provinciale wegen een onderdeel is. Gezien de belangrijke functie van de provinciale wegen binnen de Gemeente Eemsmond verdient het de aanbeveling hierbij betrokken te zijn.

7.2 Snelheidsregiems

In de wegencategorisering uit 2000 is onderscheid gemaakt in Erftoegangswegen met een 30 of 50 km per uur regiem binnen de bebouwde kom en een 60 of 80 km per uur regiem buiten de bebouwde kom. De categorisering is in alle gevallen hetzelfde, namelijk Erftoegangsweg.

Buiten de bebouwde kom geldt voor de gemeentelijke wegen ten noorden van de N363 een 80 km per uur regiem. Hierbij is bewust afgeweken van de landelijke richtlijn van 60 km per uur. Vanuit de inventarisatie, het karakter, functie en functioneren van de betreffende wegen wordt aanbevolen het 80 km per uur regiem te handhaven. Wel wordt aanbevolen een 60 km per uur regiem in te stellen op de Oude Dijk / Oudedijksterweg als overgang richting de bebouwde kommen van Uithuizen en Uithuizermeeden en vanwege de relatief dichte en directe bebouwing.

Ten zuiden van de provinciale weg N363 hebben de meeste gemeentelijke Erftoegangswegen, een 60 km per uur regiem, een enkele weg uitgezonderd. Het verdient aanbeveling om op alle gemeentelijke Erftoegangswegen in dit gebied een 60 km per uur regiem in te stellen. In de praktijk betekent dit dat het snelheidsregiem van een enkele weg nog dient te worden aangepast. Voor de weggebruiker ontstaat uniformiteit en een heldere ontsluiting van het gebied.

Binnen de bebouwde kom worden de huidige snelheidsregiems op de gemeentelijke wegen gehandhaafd. Dit houdt in dat de op de J.F. Kennedylaan, Dingeweg en Havenweg de trajecten met een 50 km per uur regiem gehandhaafd blijven. Voor de overige gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom blijft een 30 km per uur regiem gelden. Het huidige functioneren van de gemeentelijke wegen en de gehouden inventarisatie biedt geen aanleiding de snelheden op enkele trajecten te verhogen of juist te verlagen.

7.3 Grijze Wegen

Er is door de gemeente geconstateerd dat er enkele gemeentelijke wegen zijn die zowel een ontsluitende functie (Gebiedsontsluitingsweg) als een verblijfsfunctie (Erftoegangsweg) hebben en daarmee niet vanzelfsprekend tot één wegcategorie kunnen worden ingedeeld. Op deze wegen is het vaak voor de weggebruiker onduidelijk welk gedrag van hem wordt verwacht en welk gedrag hij van de andere weggebruikers mag verwachten. Dit zijn Grijze Wegen.

De onderstaande wegen zijn, deels op aangeven van de gemeente en deels op verzoek van Grontmij, op verschillende onderdelen van Grijze Wegen geïnventariseerd.

Uithuizen:

- Havenweg
- Snik/Menkemaweg/Dingeweg
- Borgweg/Borgstraat/Talmaweg
- J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan
- Oude Dijk/Oude Dijksterweg
- Industrierweg

Uithuizermeeden:

- Kerkstraat
- Havenweg

Warffum:

- A.G. Bellstraat
- Juffer Marthastraat

Usquert:

- Wadwerderweg
- Boermanjeweg
- Streeksterweg

Doodstil:

- Trekweg

Roodeschool

- Hooilandseweg

Oosteinde

- Hooilandseweg

Buitengebied

- Maarvlietweg

Voor alle bovenstaande wegen geldt dat er, soms in meerdere mate, sprake is van 'dubbel' gebruik van de betreffende weg, maar dat dit nergens dermate groot is dat de categorisering van de weg zou moeten worden aangepast. Alle wegen zijn reeds gecategoriseerd op basis van de grootst aanwezige gebruikersgroep.

Wel wordt aanbevolen voor enkele wegen aanpassingen in inrichting uit te voeren. Hierbij moet gedacht worden aan relatief kleine maatregelen zoals het aanbrengen van molgoten, accentueren van kruispuntvlakken of een (plaatselijke) versmalling. Voor alle maatregelen geldt echter dat zij niet dermate urgent zijn dat zij per direct dienen te worden uitgevoerd. In nagenoeg alle gevallen kan zij naar waarschijnlijkheid meeliften met (groot) onderhoud dat in de komende jaren mogelijk dient te worden uitgevoerd.

7.4 Overig

7.4.1 *Bebordingsplan*

Tijdens de schouw is geconstateerd dat in de huidige situatie in de 60 km per uur zones enkele borden (juridisch) niet juist geplaatst zijn. Het verdient de aanbeveling om het huidige bebordingsplan van de gemeente mogelijk nog even na te lopen. Daarin kan mogelijk ook gecheckt worden of verder saneren van bebording mogelijk is.

7.4.2 *Realisatie nieuw POP Provincie Groningen*

Met betrekking tot de provinciale wegen zijn geen harde maatregelen benoemd. Enerzijds omdat de verantwoordelijk wegbeheerder hier de Provincie Groningen is. Anderzijds omdat dezelfde Provincie Groningen vanaf 2014 een nieuw Provinciaal OmgevingsPlan (POP) dient te hebben, met daarin een geactualiseerde Wegencategorisering voor haar provinciale wegennet.

Gezien de belangrijke functie die de diverse provinciale wegen in de Gemeente Eemsmond innemen, wordt aanbevolen om als gemeente gelijktijdig met de Wegencategorisering op te lopen (realisatie en vaststelling in 2013/2014) zodat ook op elkaar geanticipeerd kan worden en zodat mogelijk ook gemeentelijke verzoeken in het nieuwe POP kunnen worden overwogen.

7.4.3 *Draagvlak bevolking*

De Wegencategorisering uit 2000 van de Gemeente Eemsmond blijft ongewijzigd. Hetzelfde geldt voor alle snelheidsregiems op de gemeentelijke wegen, met uitzondering van de Oude Dijk / Oudedijksterweg waar de snelheid wordt verlaagd. Voor beide onderdelen geldt derhalve dat er geen directe aanleiding is voor contact met Dorpsbelangen of direct met inwoners.

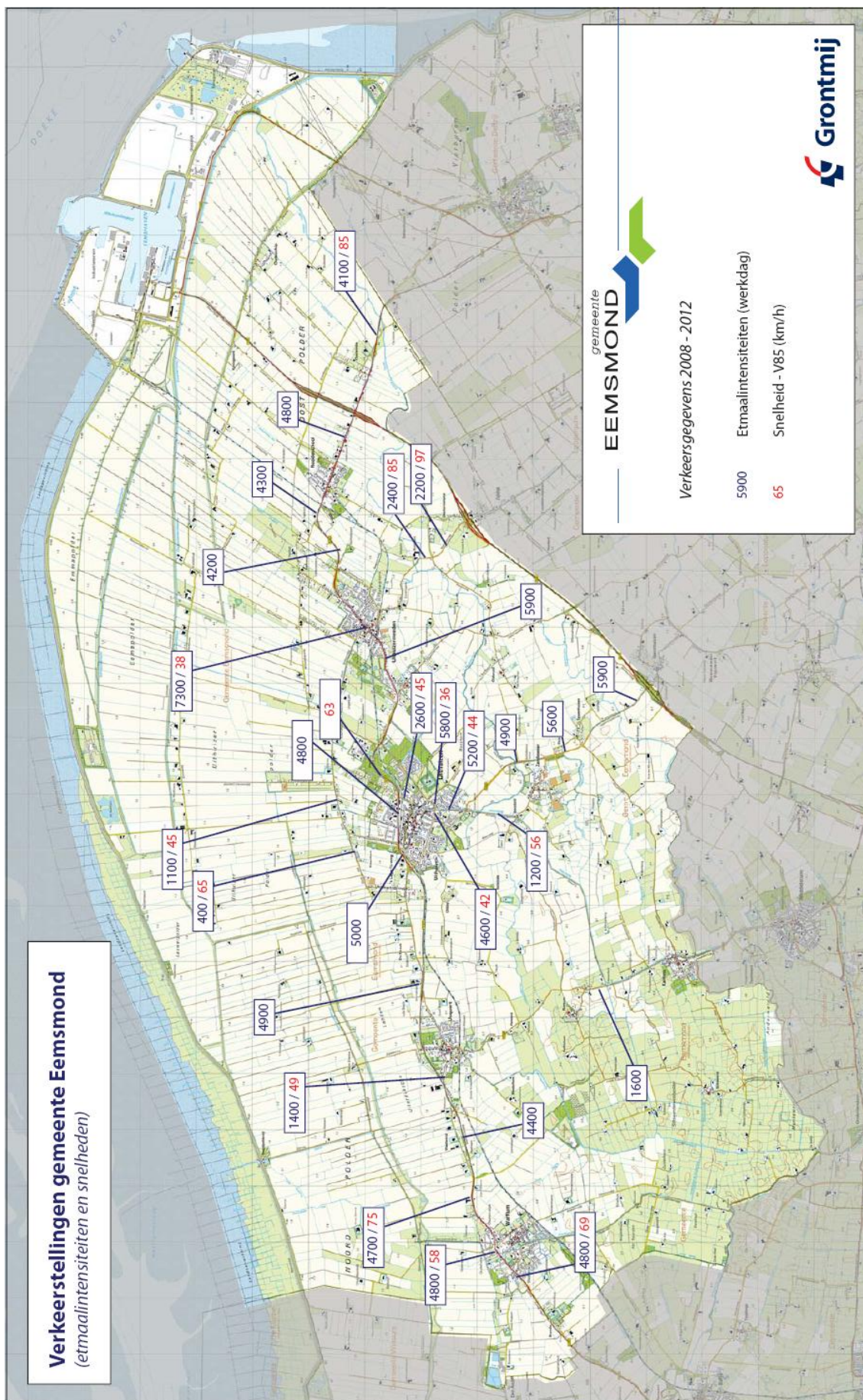
Wel geldt dat er enkele adviezen gedaan zijn met betrekking tot de inrichting van enkele gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kommen. Geadviseerd wordt om bij verdere uitwerking van de inrichtingsplannen omwonenden en/of Dorpsbelangen te betrekken.

7.5 **Aanbevelingen**

- Continuering van de huidige Wegencategorisering (vastgesteld in 2000).
- Aanhaken bij POP 2014 van de Provincie Groningen m.b.t. categorisering N-wegen.
- Continueren 80 km/uur regiem op gemeentelijke wegen ten noorden van de N363 m.u.v. instellen 60 km/uur regiem op de Oude Dijk / Oudedijksterweg.
- Completeren 60 km/uur regiem op gemeentelijke wegen ten zuiden van de N363 m.u.v. de Maarvlietweg.
- Huidige categorisering 'Grijze Wegen' handhaven, maar (in combinatie met groot onderhoud) op enkele wegen wel kleine infrastructurele maatregelen plegen.
- Opstellen bebordingsplan voor in ieder geval de 60 km per uur zones, waarbij saneren van het aantal verkeersborden mogelijk aan de orde is.
- Betrekken omwonenden en/of Dorpsbelangen bij (toekomstige) uitwerking van inrichtingsplannen voor de in dit rapport genoemde gemeentelijke wegen.

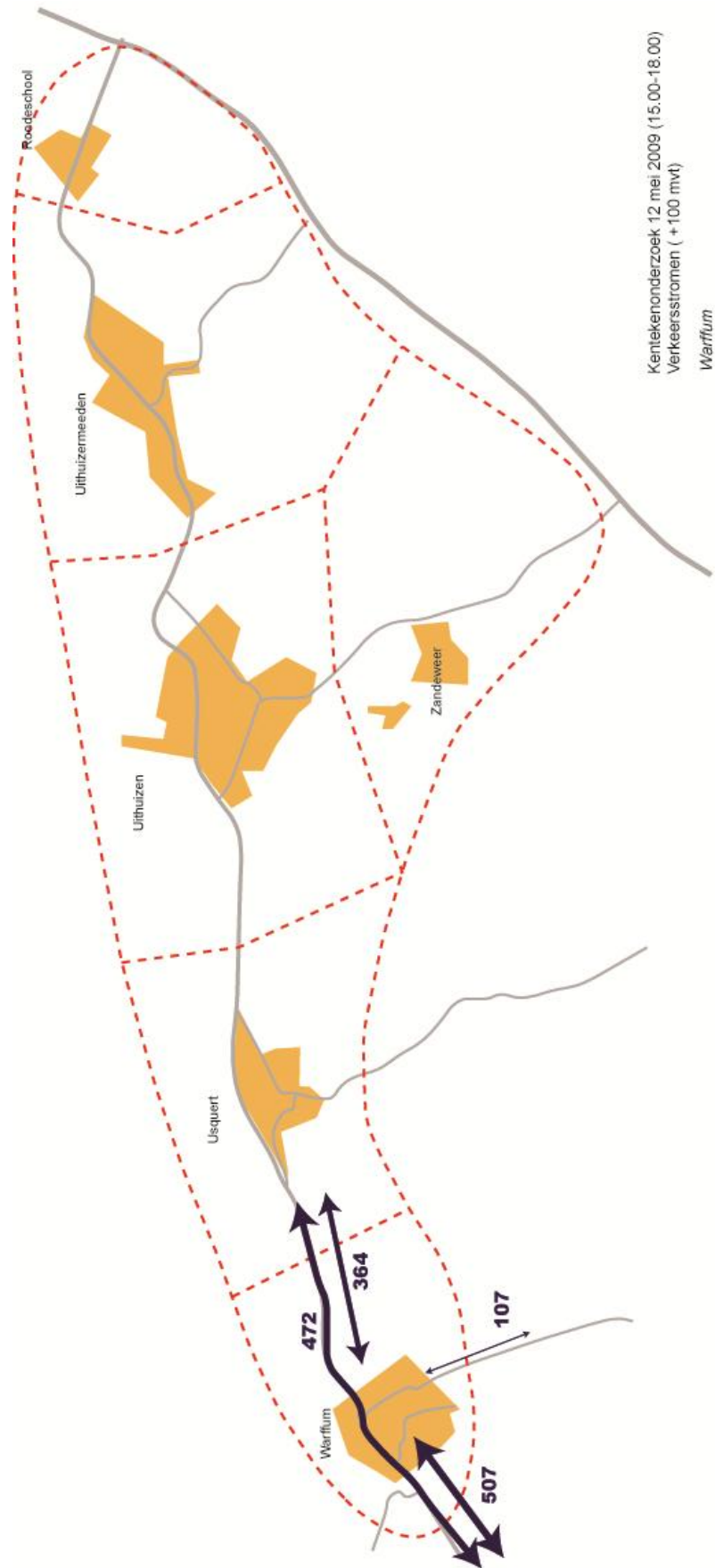
Bijlage 1

Mechanische tellingen Gemeente Eemsmond 2008- 2012



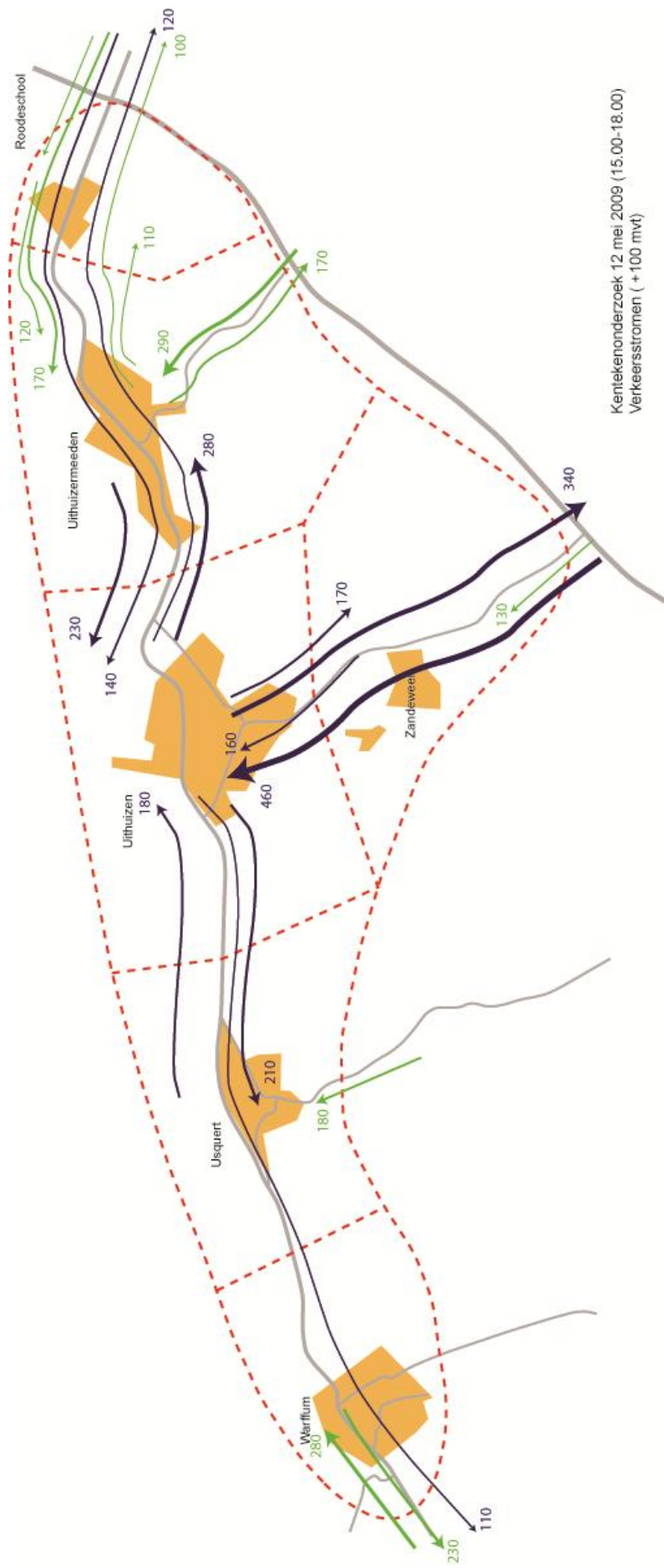
Bijlage 2

In / uitgaande verkeersstromen Gemeente Eem-
smond 2009



Bijlage 3

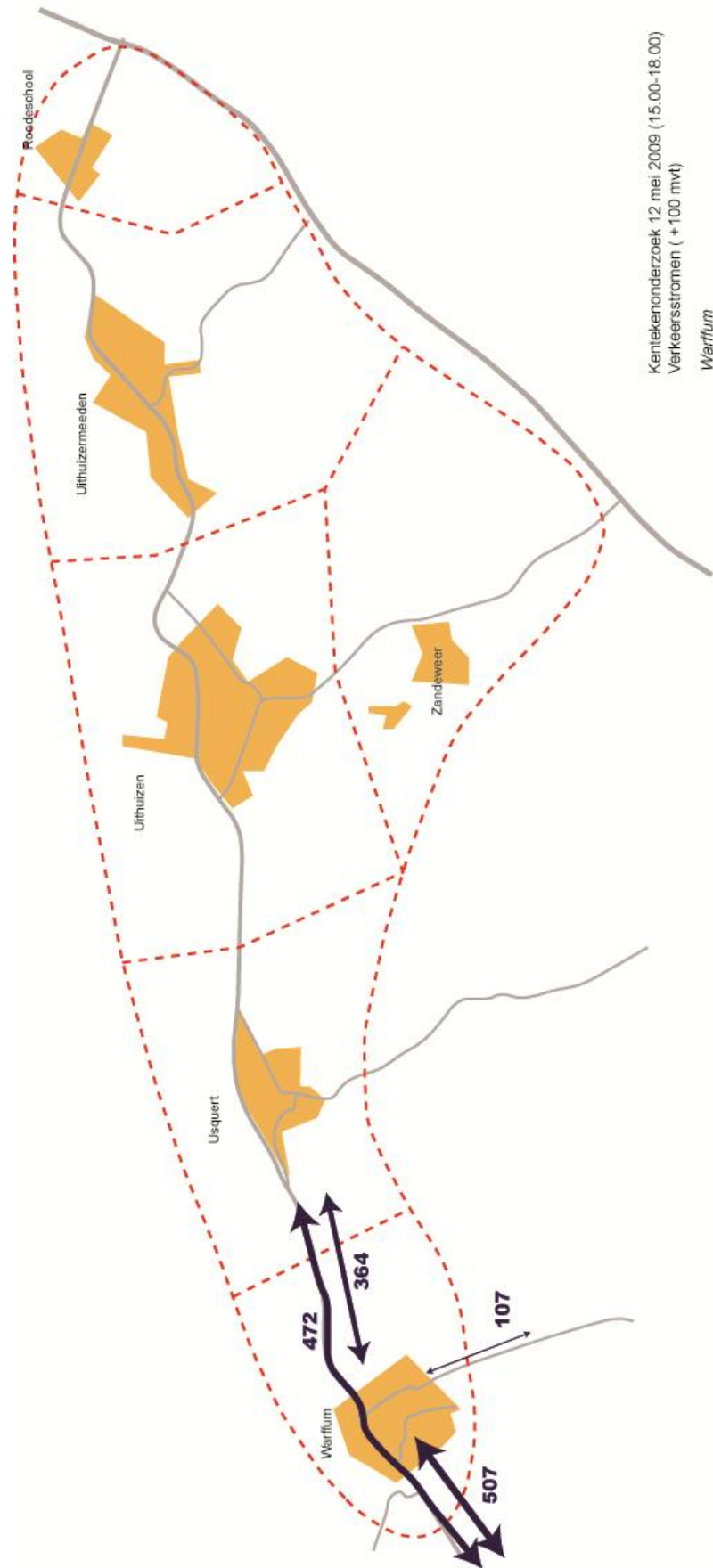
Doorgaande verkeersstromen Gemeente Eemsmond 2009



Kentekenonderzoek 12 mei 2009 (15.00-18.00)
Verkeersstromen (+100 mvt)

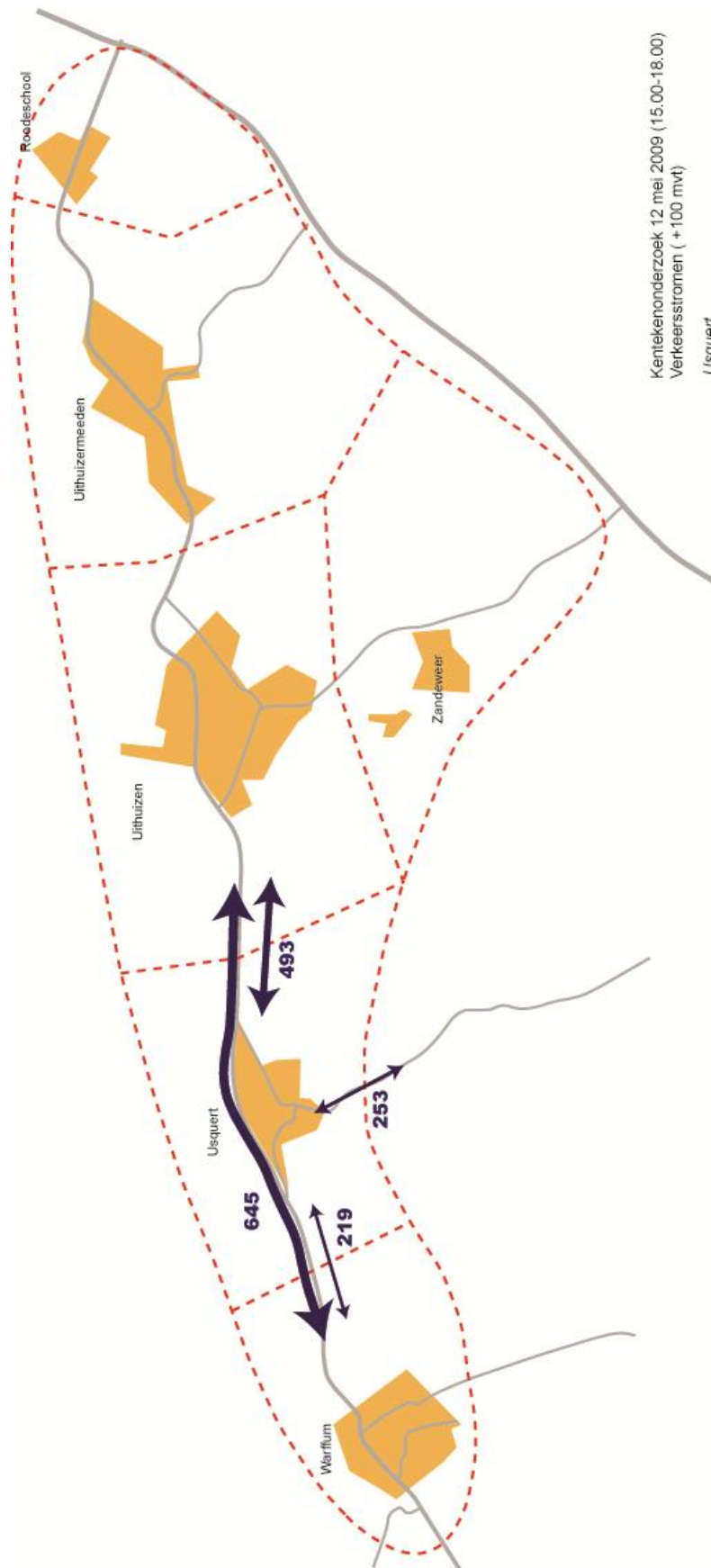
Bijlage 4

Verkeersstromen kordon Warffum 2009



Bijlage 5

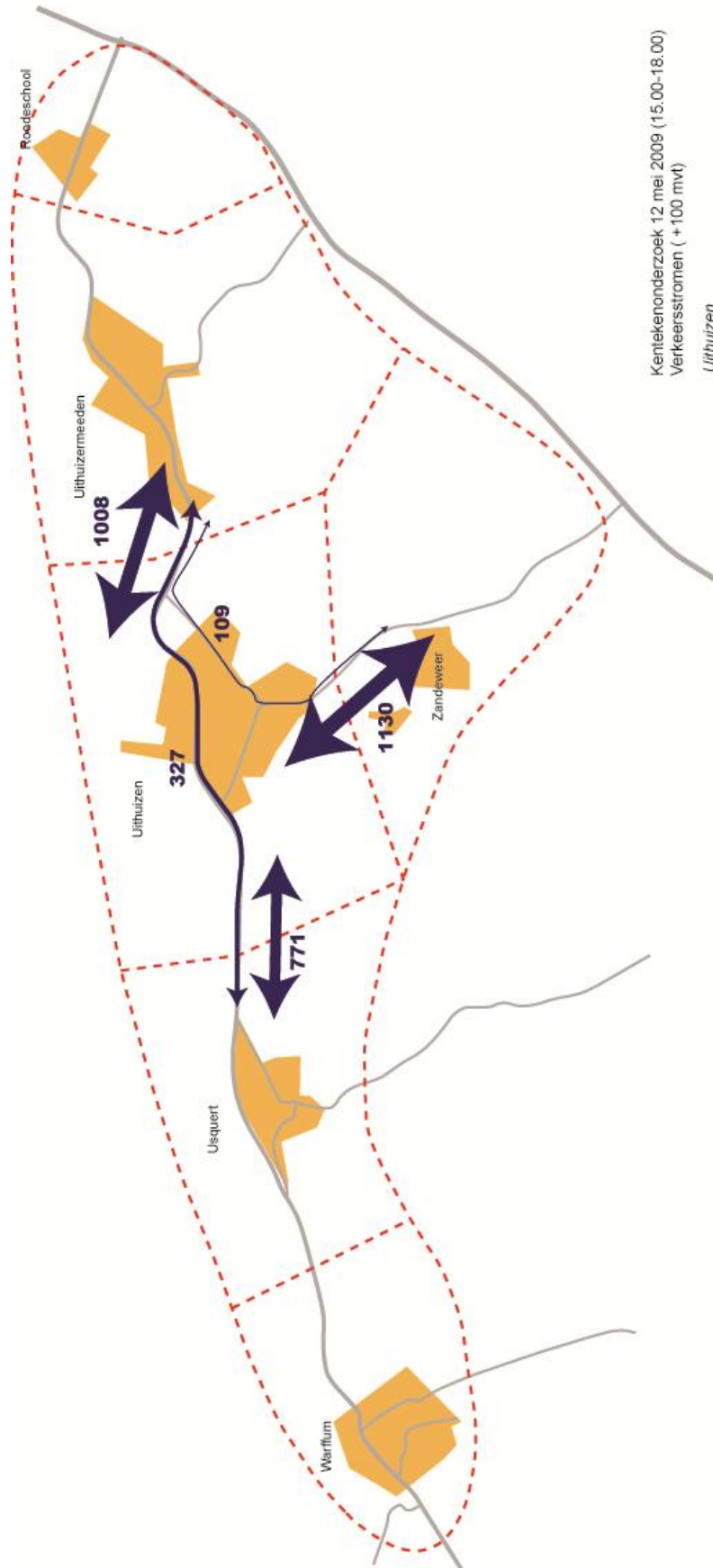
Verkeersstromen kordon Usquert 2009



Kentekenonderzoek 12 mei 2009 (15.00-18.00)
Verkeersstromen (+100 mvt)
Usquert

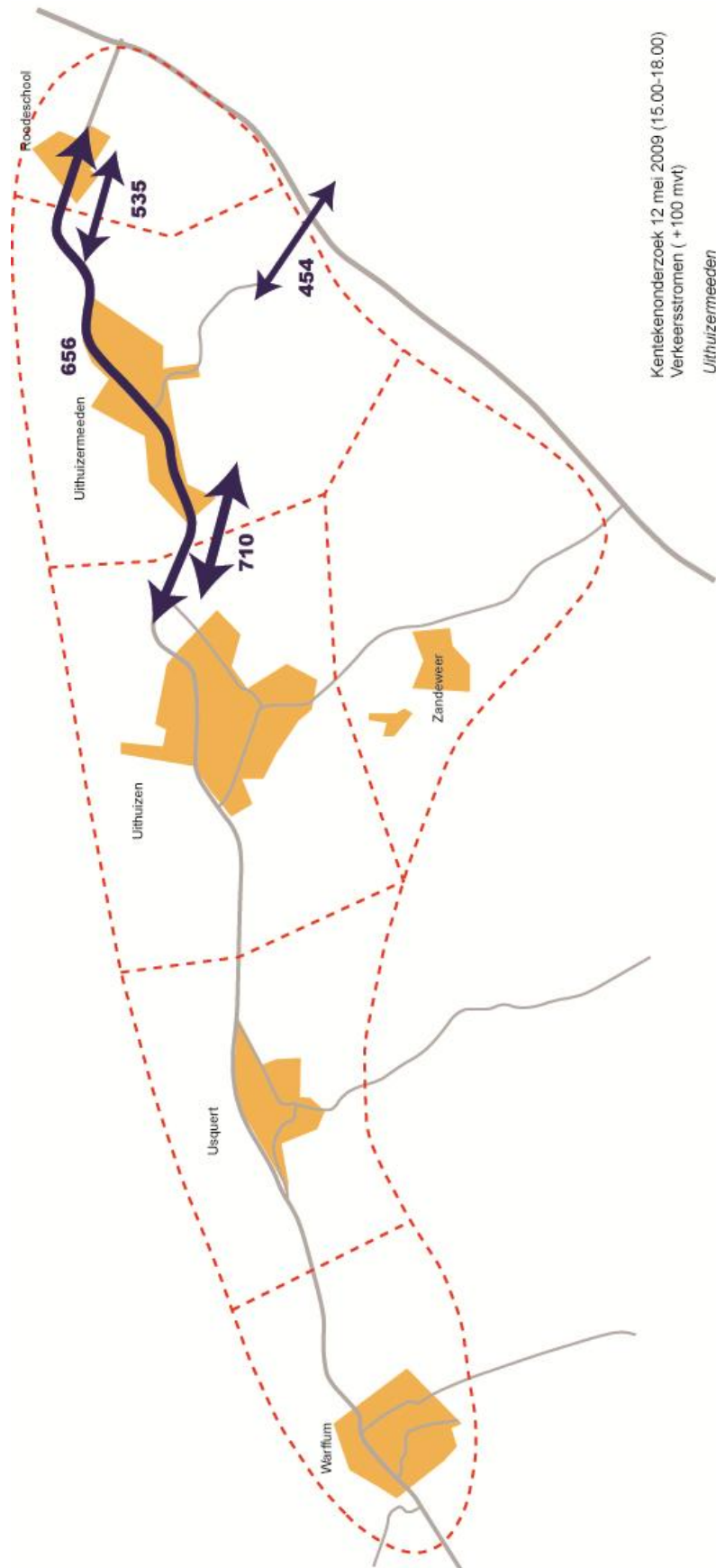
Bijlage 6

Verkeersstromen kordon Uithuizen 2009



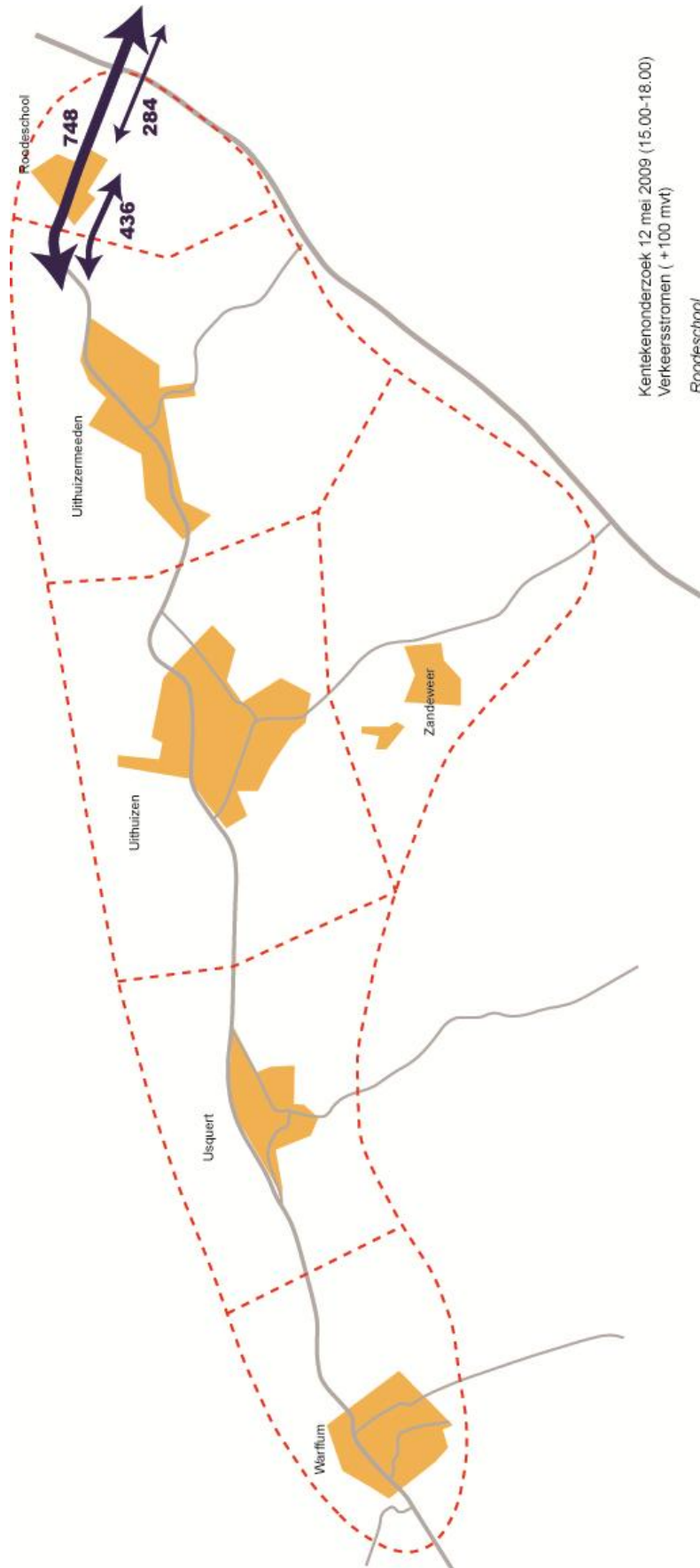
Bijlage 7

Verkeersstromen kordon Uithuizermeeden 2009



Bijlage 8

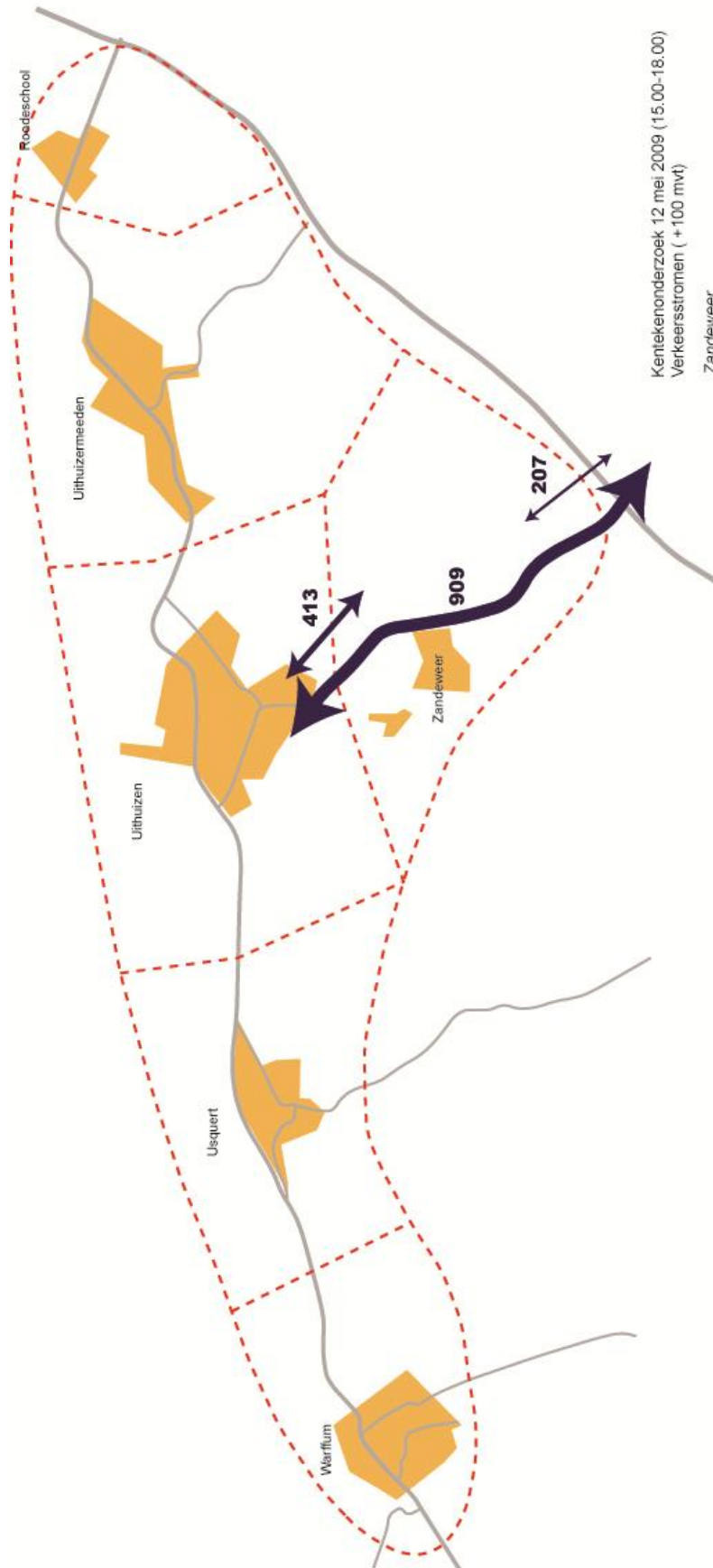
Verkeersstromen kordon Roodeschool 2009



Kentekenonderzoek 12 mei 2009 (15.00-18.00)
Verkeersstromen (+100 mvt)
Roodeschool

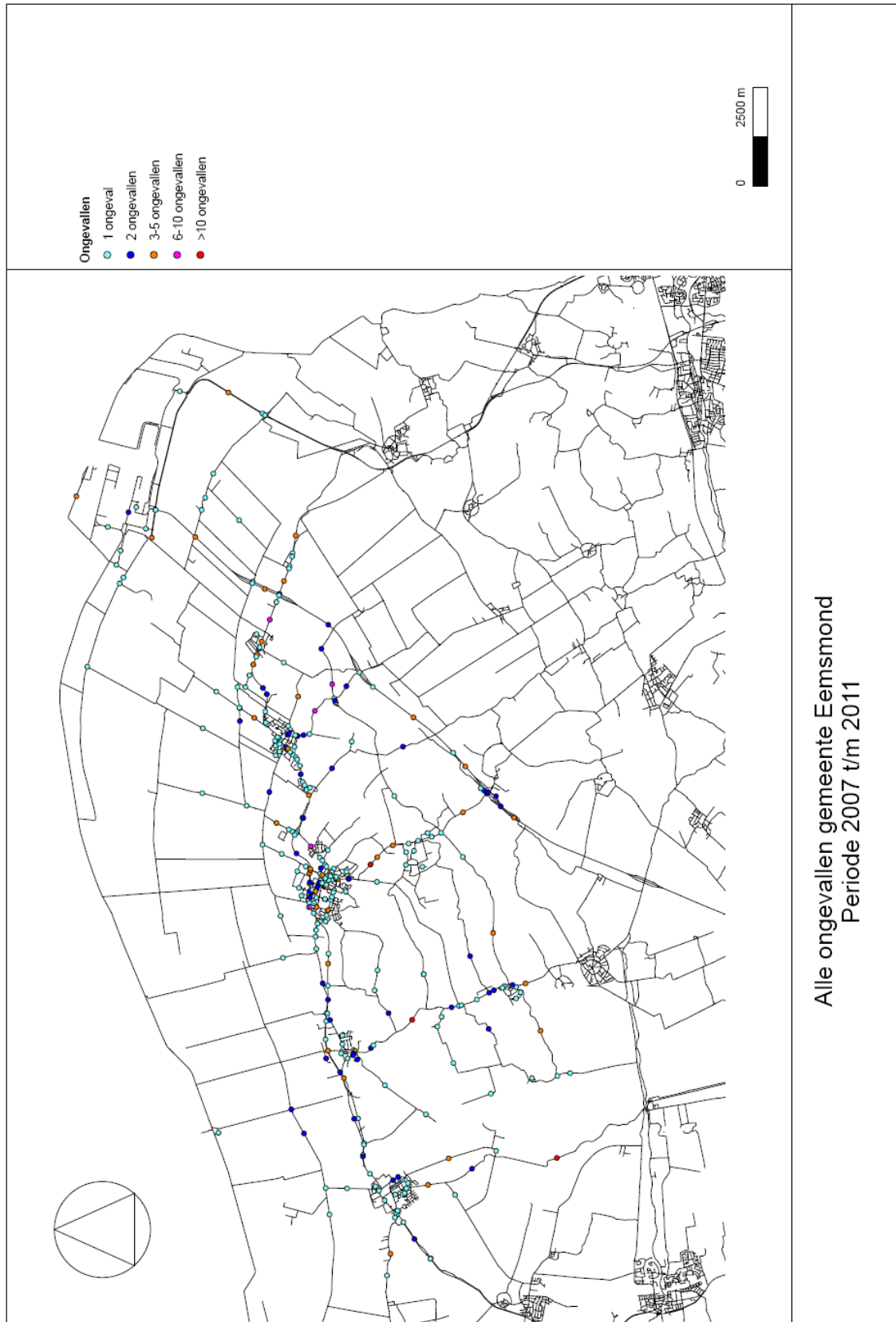
Bijlage 9

Verkeersstromen kordon Zandeweer 2009



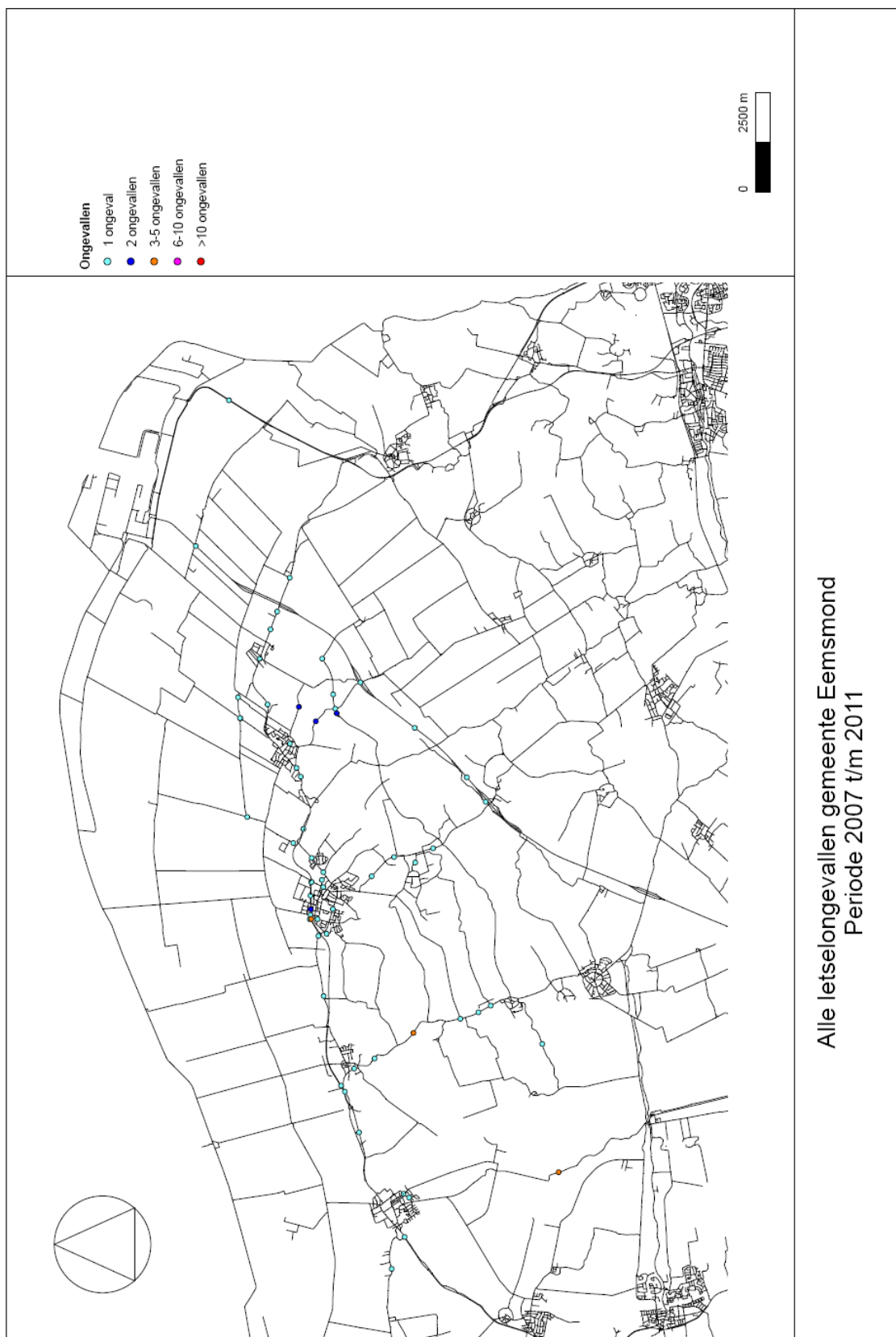
Bijlage 10

Alle ongevallen Gemeente Eemshond 2007-2011



Bijlage 11

Letselongevallen Gemeente Eemsmond 2007-2011

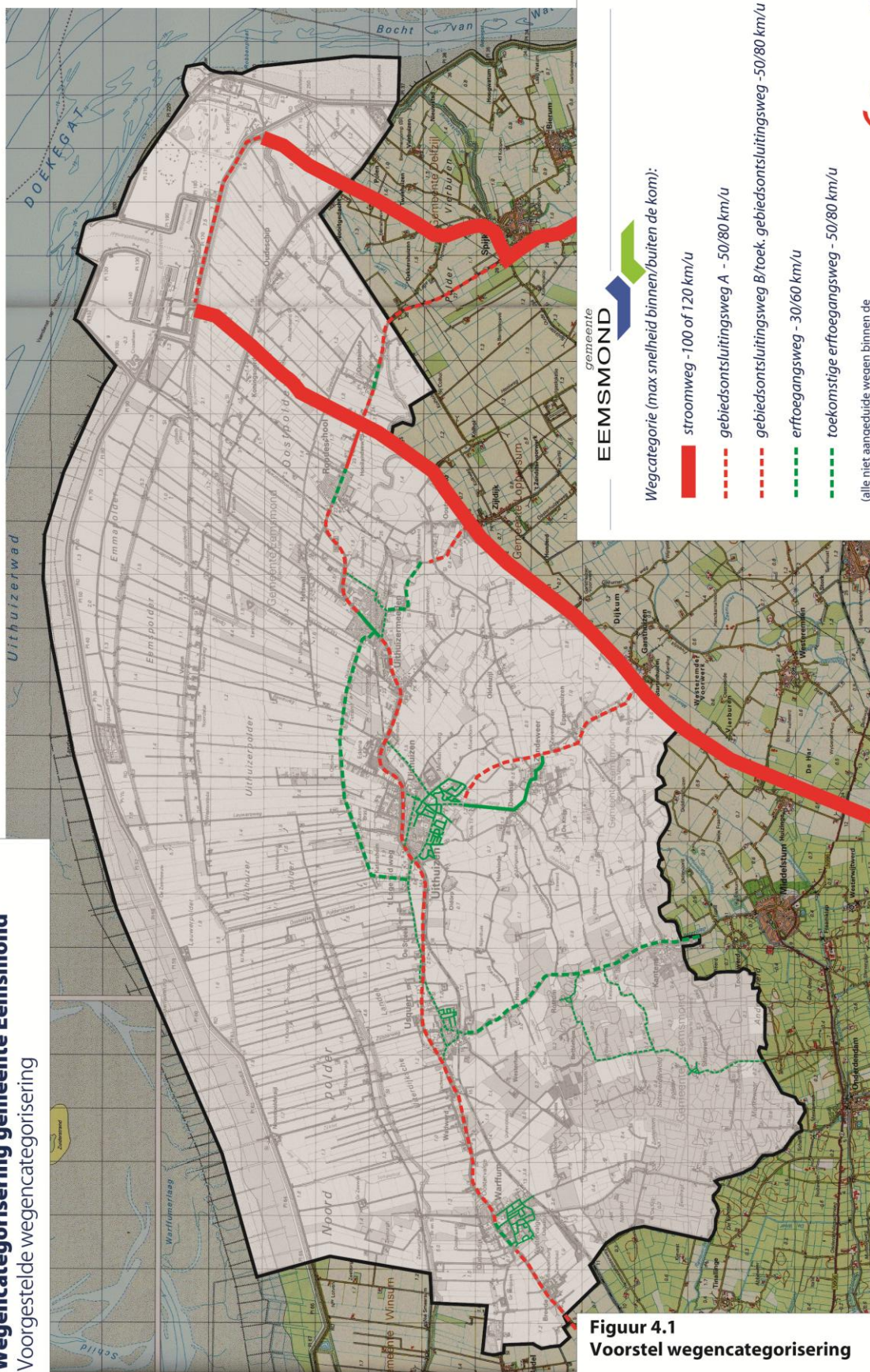


Bijlage 12

Wegencategorisering Gemeente Eemsmond 2000

Wegencategorisering gemeente Eemsmond

Voorgestelde wegcategorisering

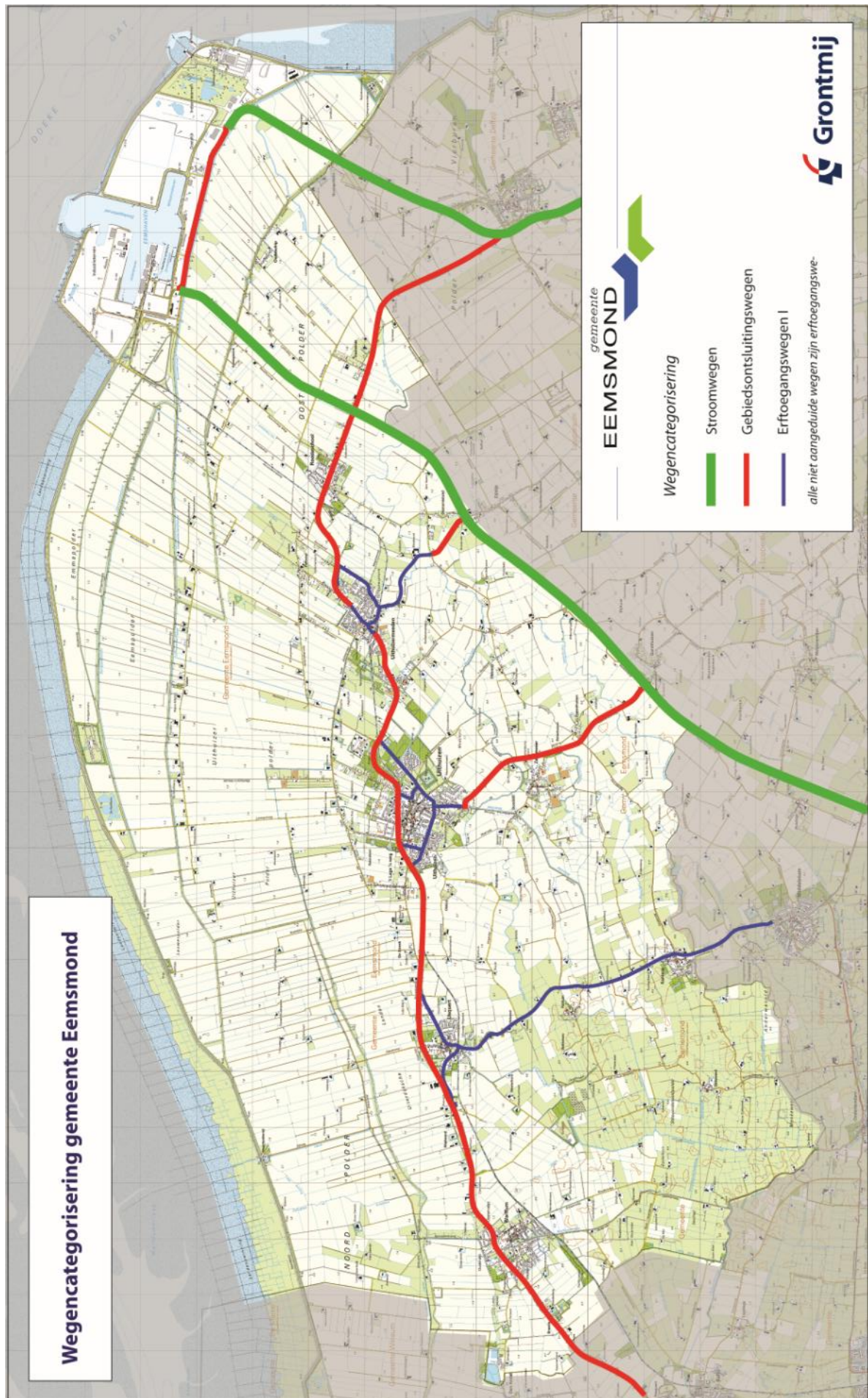


Figuur 4.1
Voorstel wegcategorisering

- EEMSMOND**
- gemeente
- Wegcategorie (max snelheid binnen/buiten de kom):
- stroomweg - 100 of 120 km/u
 - gebiedsontsluitingsweg A - 50/80 km/u
 - gebiedsontsluitingsweg B/toek. gebiedsontsluitingsweg - 50/80 km/u
 - erftoegangsweg - 30/60 km/u
 - toekomstige erftoegangsweg - 50/80 km/u
- (alle niet aangeduide wegen binnen de gemeente zijn toekomstige erftoegangswegen)

Bijlage 13

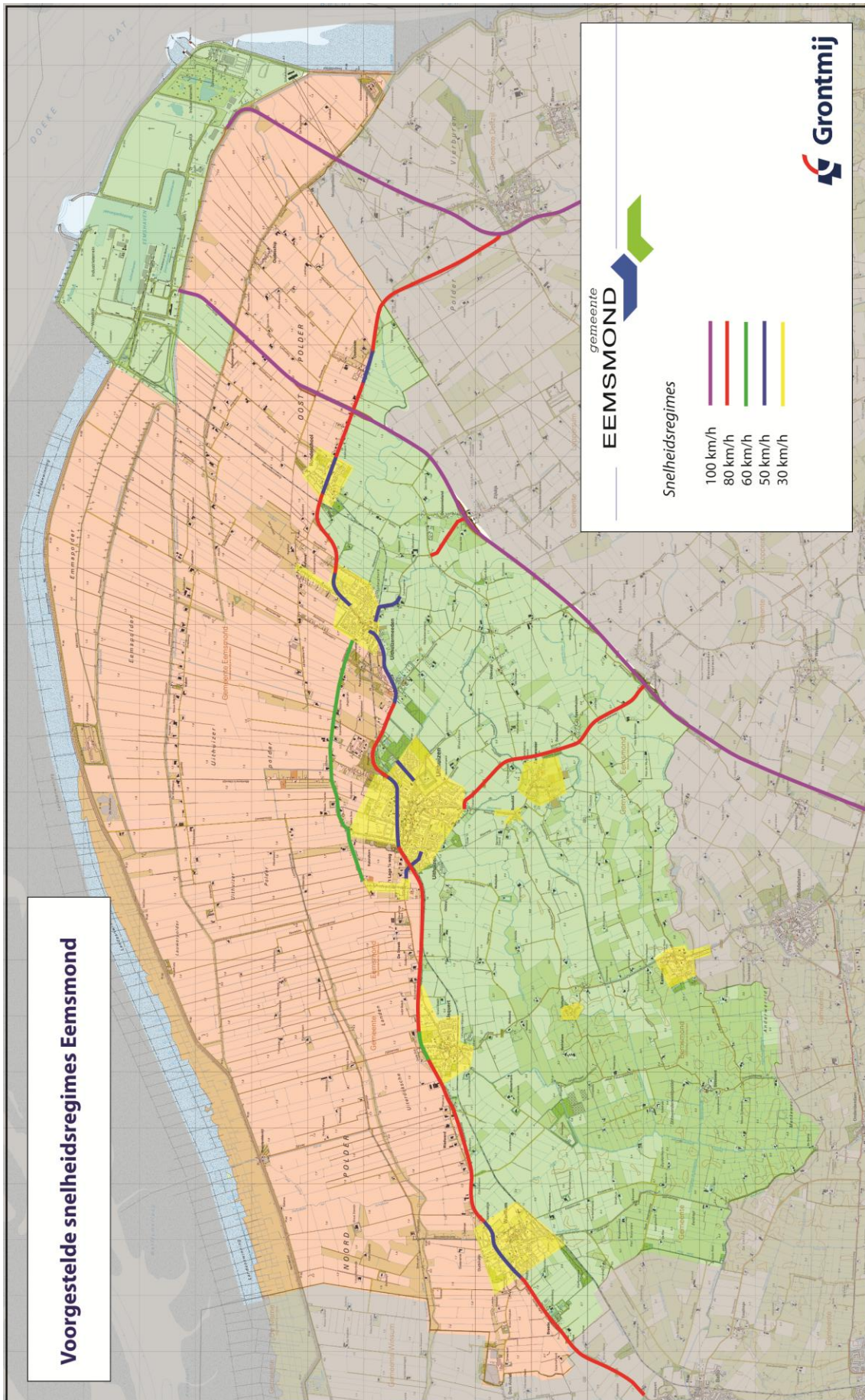
Wegencategorisering Gemeente Eemsmond 2013



Bijlage 14

Voorgestelde snelheidsregiems Gemeente Eem- smond

Voorgestelde snelheidsregimes Eemsmond



Bijlage 15

Schouwen

Schouw A.G. Bellstraat, Warffum

Wegencategorisering

De A.G. Bellstraat is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type B)
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

Er zijn geen gegevens van verkeerstellingen beschikbaar. Uit het kentekenonderzoek van 2009 blijkt dat het meeste verkeer via de N363 gaat en in mindere mate via de Onderdendamsterweg (verlengde van de A.G. Bellstraat). Het wegvak heeft dus ook een beperkte verkeersfunctie. Op de A.G. Bellstraat is slechts één ongeval geregistreerd in de afgelopen vijf jaren, dus verkeers-onveiligheid is hier niet aan de orde.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- noordelijk deel asfaltverharding, ten zuiden van Kalverstraat open verharding
- geen markering op rijbaan
- wegbreedte ca. 5,5 à 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen (voornamelijk aan één zijde)
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren in parkeervakken en op de rijbaan

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Juffer Marthastraat, Warffum

Wegencategorisering

De Juffer Marthastraat is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg (provinciale weg)
Het huidige snelheidsregiem is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit bedraagt ca 4.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is binnen de bebouwde kom ca. 58 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat er relatief veel doorgaand verkeer op de Juffer Marthastraat rijdt. Ondanks de relatief hoge etmaalintensiteiten, gebeuren er weinig ongevallen. Qua verkeersveiligheid is de Juffer Marthastraat geen knelpunt.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen asmarkering, lengtemarkering fietssuggestiestrook
- wegbreedte ca. 9 à 10 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op fietssuggestiestrook, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- voorrangskruisingen (inritconstructies naar 30 km zones)

Parkeren

- geen parkeervakken, op de fietssuggestiestroken mag geparkeerd worden
- parkeren op eigen erf

Openbaar vervoer

- aanwezig, halteren op de rijbaan/fietssuggestiestrook (geen havens)

Schouw Wadwerderweg – Boermanjeweg, Usquert

Wegencategorisering

De Wadwerderweg/Boermanjeweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de Wadwerderweg bedraagt ca. 1.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 op de Wadwerderweg is ca. 49 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Wadwerderweg / Boermanjeweg voornamelijk door verkeer van / naar Usquert wordt gebruikt; er is dus geen (grote) doorgaande relatie aanwezig. Qua ongevallen gebeurt er niet heel veel, maar wel is opvallend dat op dit wegvak de meeste ongevallen in Usquert gebeuren.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markeringen
- wegbreedte ca. 5.5 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeerhavens langs rijbaan
- ook parkeren op eigen erf

Openbaar vervoer

- niet aanwezig, aan de Boermanjeweg ligt het station

Schouw Streeksterweg, Usquert

Wegencategorisering

De Streeksterweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

Er zijn geen gegevens van verkeerstellingen beschikbaar. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Streeksterweg voornamelijk door verkeer van / naar Usquert wordt gebruikt; er is dus weinig doorgaand verkeer. Qua ongevallen gebeurt er op de Streeksterweg weinig.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering op rijbaan
- wegbreedte ca. 5,5 à 6 m
- lange rechtstanden

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen (in het centrum aan beide zijden, aan de oostzijde voornamelijk aan één zijde)
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren in parkeervakken, op eigen terrein (en beperkt) op de rijbaan

Openbaar vervoer

- halteren op straat

Schouw Havenweg, Uithuizen

Wegencategorisering

De Havenweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I)
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit bedraagt ca 5.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is 44 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Havenweg voornamelijk door verkeer van / naar Uithuizen wordt gebruikt; er zit slechts een beperkte doorgaande relatie op de weg. De Havenweg is een van de drukste wegen in Uithuizen, vandaar dat de ongevallendichtheid op de Havenweg relatief groot is. Toch gaat het slechts om enkele ongevallen per jaar, waarbij geen letsel tot gevolg is geweest.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- kantmarkering op rijbaan
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen (aan één zijde)
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren op (smalle) parkeerstrook

Openbaar vervoer

- halteren op rijbaan

Schouw Snik - Menkemaweg, Uithuizen

Wegencategorisering De Snik en Menkemaweg zijn gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).

Het huidige snelheidsregiem op de Snik en Menkemaweg is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de Snik bedraagt ca. 5.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 op de Snik is 36 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Snik / Menkemaweg voornamelijk door verkeer van / naar Uithuizen wordt gebruikt; er zit slechts een beperkte doorgaande relatie op de weg. Qua verkeersveiligheid is er op Snik / Menkemaweg weinig aan de hand, er gebeuren enkele ongevallen per jaar, waarbij geen letsel tot gevolg is geweest.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering op rijbaan
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan (ten oosten van de Borgweg ligt een verplicht fietspad)
- oversteekvoorzieningen / zebrapaden voor langzaam verkeer m.u.v. kruising met de Heerdweg

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren op parkeerstrook

Openbaar vervoer

- halteren op rijbaan

Schouw Dingeweg, Uithuizen

Wegencategorisering

De Dingeweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem op de Dingeweg is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

Er geen gegevens van verkeerstellingen beschikbaar. Uit het kentekenonderzoek van 2009 blijkt dat de Dingeweg slechts beperkt door doorgaand verkeer wordt gebruikt. Op de Dingeweg gebeuren enkele ongevallen per jaar.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering op rijbaan
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op verplicht fietspad, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan zonder directe erfaansluitingen (aan één zijde)
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren gebeurt niet op of langs de rijbaan

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Borgweg – Talmaweg, Uithuizen

Wegencategorisering

De Borgweg/Talmaweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de Talmaweg bedraagt ca 2.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is 45 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Borgweg / Talmaweg voornamelijk door verkeer naar Uithuizen wordt gebruikt; er zit slechts een beperkte doorgaande relatie op de weg. Qua verkeersveiligheid is er op de Borgweg / Talmaweg weinig aan de hand, er gebeuren weinig ongevallen.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding op de Talmaweg en open verharding op de Borgweg
- geen markering op rijbaan
- wegbreedte Borgweg ca. 6 m, wegbreedte Talmaweg ca. 7 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- voorrangskruising (grootschalige kruising)

Parkeren

- parkeren op rijbaan, echter wegprofiel Borgweg is daarvoor redelijk smal

Openbaar vervoer

- halteren op rijbaan

Schouw J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan, Uithuizen

Wegencategorisering

De J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I)
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur en ten westen van de Maarweg is het 50 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de J. Cohenstraat bedraagt ca 4.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is 42 km/uur. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan voornamelijk door verkeer van / naar Uithuizen wordt gebruikt; er zit slechts een beperkte doorgaande relatie op de weg. Qua verkeersveiligheid is er op J. Cohenstraat - J.F. Kennedylaan ook weinig aan de hand, er gebeuren enkele ongevallen per jaar.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering op de rijbaan
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir langs rijbaan
- oversteekvoorzieningen / zebrapaden voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- parkeren op rijbaan en in parkeervakken
- parkeren op eigen erf

Openbaar vervoer

- aanwezig, halteren op de rijbaan

Schouw Industrieweg, Uithuizen

Wegencategorisering

De Industrieweg is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg (provinciale weg). Het huidige snelheidsregiem is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit bedraagt ca 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is buiten de bebouwde kom ca. 63 km/uur. Binnen de bebouwde kom zijn geen snelheidsgegevens van bekend. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de Industrieweg voornamelijk door verkeer van / naar Uithuizen wordt gebruikt; er zit slechts een relatief beperkte doorgaande relatie op de weg. Qua verkeersveiligheid gebeuren de meeste ongevallen op de kruisingen.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- asmarkering
- wegbreedte ca. 8 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op verplicht fietspad of parallelweg, geen trottoir langs rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer, bij de kruisingen oversteken via middenberm

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan zonder erfaansluitingen (slechts enkele bedrijven)
- tussen de kruisingen met de J.F. Kennedylaan en de Startstraat is nauwelijks bebouwing. Dit traject lijkt op een weg buiten de bebouwde kom.
- voorrangskruisingen

Parkeren

- geen parkeervakken
- parkeren gebeurt niet langs Industrieweg

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Trekweg, Doodstil

Wegencategorisering

De Trekweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type B).
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit bedraagt ca. 1.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De V85 is ca. 56 km/uur. De Trekweg wordt nauwelijks gebruikt door doorgaand verkeer, het verkeer dat er rijdt heeft dus de herkomst of bestemming in Doodstil. Qua verkeersveiligheid zijn er op de Trekweg geen knelpunten.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding + molgoot van klinkers
- geen markering
- wegbreedte ca. 5 à 6 m
- lange rechtstand

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir aan één zijde
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- geen parkeervakken
- parkeren op rijbaan en op eigen erf

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Kerkstraat, Uithuizermeeden

Wegencategorisering

De Kerkstraat is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem is 30 km/uur.

Verkeersgegevens

Er zijn geen gegevens van verkeerstellingen beschikbaar. Op basis van het kentekenonderzoek in 2009 kan echter geconcludeerd worden dat het verkeer op de Kerkstraat voor een redelijk deel herkomst- of bestemmingsverkeer betreft (binnen Uithuizermeeden). Er zit geen grote doorgaande relatie op de Kerkstraat. Ook is er geen knelpunt m.b.t. de verkeersveiligheid.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding + molgoot van klinkers
- geen markering
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir aan beide zijden
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- geen voorrangskruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- geen parkeervakken
- parkeren op rijbaan en op eigen erf

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Havenweg, Uithuizermeeden

Wegencategorisering

De Havenweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type I).
Het huidige snelheidsregiem is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

Er zijn geen gegevens van verkeerstellingen beschikbaar. Op basis van het kentekenonderzoek in 2009 kan echter geconcludeerd worden dat het verkeer op de Havenweg voor een redelijk deel herkomst- of bestemmingsverkeer betreft (binnen Uithuizermeeden). Er zit een beperkte doorgaande relatie op de Havenweg. Er is geen knelpunt m.b.t. de verkeersveiligheid.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering
- wegbreedte ca. 6 m
- lange rechtstanden

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op rijbaan, trottoir aan één zijde
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen, voornamelijk aan één zijde
- gedeeltes met weinig bebouwing, inrichting lijkt buiten de bebouwde kom
- voorrangskruisingen (inritconstructies naar 30 km zones)

Parkeren

- parkeren op parkeerstroken
- parkeren op eigen erf

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Schouw Hooilandseweg, Roodeschool

Wegencategorisering

De Hooilandseweg is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg (provinciale weg N361). Het huidige snelheidsregiem is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de Hooilandseweg buiten de bebouwde kom bedraagt ca. 4.300 tot 4.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er zijn geen snelheidsgegevens beschikbaar. Op de Hooilandseweg rijdt relatief veel doorgaand verkeer, dus verkeer dat geen herkomst of bestemming in Roodeschool heeft. In Roodeschool zijn de afgelopen vijf jaren ca. tien ongevallen geregistreerd. De meeste ongevallen hadden uitsluitend blikshade tot gevolg.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering
- wegbreedte ca. 6 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op fietsstrook / fietspad, trottoir langs beide zijden rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- voorrangskruisingen

Parkeren

- parkeren op (smalle) parkeerstroken
- parkeren op eigen erf

Openbaar vervoer

- aanwezig, halteren op de rijbaan (geen havens)

Hooilandseweg, Oosteinde

Wegencategorisering

De Hooilandseweg is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg (provinciale weg N361). Het huidige snelheidsregiem is 50 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit op de Hooilandseweg buiten de bebouwde kom bedraagt ca. 4.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er zijn geen snelheidsgegevens beschikbaar van binnen de bebouwde kom. Op de Hooilandseweg rijdt relatief veel doorgaand verkeer, dus verkeer dat geen herkomst of bestemming in Oosteinde heeft. In Oosteinde zijn de afgelopen jaren enkele ongevallen geregistreerd. De meeste ongevallen hadden uitsluitend blikshade tot gevolg.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering
- wegbreedte ca. 6 à 7 m (smalle en bredere delen)

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op fietsstrook, trottoir langs beide zijden rijbaan
- geen oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- voorrangskruisingen

Parkeren

- parkeren op eigen erf (enkele (smalle) parkeerstroken)

Openbaar vervoer

- aanwezig, halteren op de rijbaan (geen havens)

Oude Dijk – Oude Dijksterweg

Wegencategorisering

De Oude Dijk/Oude Dijksterweg is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (type II). Het huidige snelheidsregiem is 80 km/uur.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit varieert van ca. 400 tot 1.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De snelheid is op verschillende plaatsen gemeten; ten oosten van kruising met De Laan is de V85 45 km/uur, ten westen van de kruising met De Laan is de V85 65 km/uur. Qua verkeersveiligheid zijn op de Oude Dijk / Oude Dijksterweg geen knelpunten.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- geen markering
- wegbreedte ca. 5 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding
- fietsers op de rijbaan

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met erfaansluitingen
- gelijkwaardige kruisingen (voorrang voor verkeer van rechts)

Parkeren

- n.v.t.

Openbaar vervoer

- niet aanwezig

Oosternielandsterweg - Maarvlietweg

Wegencategorisering

De Oosternielandsterweg / Maarvlietweg is gecategoriseerd als respectievelijk Erftoegangsweg en Gebiedsontsluitingsweg. Het huidige snelheidsregiem is 80 km/uur op het zuidelijk deel en 60 km/uur op het noordelijk deel.

Verkeersgegevens

De etmaalintensiteit is ca 2.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De snelheid is op het weggedeelte hoog; de V85 bedraagt 85 - 97 km/uur. De meeste ongevallen gebeuren op het noordelijk deel (Oosternielandsterweg), het gedeelte met het bochtige wegverloop.

Schouw wegbeeld



Verharding en markering

- asfaltverharding
- kantmarkering (hoort bij Erftoegangsweg / 60 km/uur)
- wegbreedte ca. 6,5 à 7 m

Scheiding verkeer

- één rijbaan zonder rijrichtingscheiding

Erfaansluitingen en kruisingen

- rijbaan met enkele perceelaansluitingen
- voorrangskruisingen

Parkeren

- n.v.t.

Openbaar vervoer

- niet aanwezig