

Rapport verkeersveiligheidsplan ten behoeve van boorlocatie Hempens

documentnr. 11191-250557-VP
projectnr. 11191-250557
revisie 03
04 februari 2013

auteur(s)

R.J.H. Schoorstra
L.R.H. Pluim

Opdrachtgever

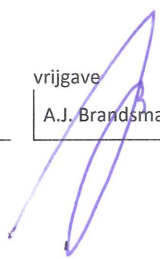
Vermilion Oil & Gas Netherlands B.V.
Zuidwalweg 2
8861 NV Harlingen

datum vrijgave
4 februari 2013

beschrijving revisie 03
Definitief Verkeersveiligheidsplan met
aanvullende maatregelen

goedkeuring

R.G. Raap

vrijgave

A.J. Brandsma

Colofon

Projectgroep bestaande uit:

A. Brandsma
T. Jorritsma
R.S. Raap
R.J.H. Schoorstra

Tekstbijdragen:

R.J.H. Schoorstra
L.R.H. Pluim

Fotografie:

Vormgeving:

Datum van uitgave:

5 februari 2013

Contactadres:

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen

Inhoud

	blz.
1	
1	Inleiding2
1.1	Algemeen2
1.2	Locatie specifiek.....3
2	
2	Verplichte aan- en afrij routes4
2.1	Algemeen4
2.2	Aanrij route(s) locatie Hempens.....4
2.3	Wachtlocatie.....7
3	
3	Doortrekken fietspad Stûkenwei8
4	
4	Aansluiting in- uitrit op Stûkloane9
5	
5	Conclusie10
5.1	Algemeen 10
5.2	Locatie Hempens..... 10
	Bijlage 1: Situatietekening met bebording.....1
	Bijlage 2: Routekaart voor chauffeurs2

Bijlagen

1	Situatietekening met bebording
2	Routekaart voor chauffeurs

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In opdracht van de Vermilion Oil & Gas Netherlands B.V. heeft Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. voorliggend verkeersveiligheidsplan opgesteld. In deze rapportage wordt aangegeven hoe het werk- en bouwverkeer ten behoeve van de activiteiten op de boorlocatie veilig en met minimale hinder wordt afgewikkeld. Dit document wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de betreffende wegbeheerder(s). Na goedkeuring van de wegbeheerder(s) wordt het bij de contractdocumenten gevoegd van alle partijen die bij transporten naar en van de boorlocatie betrokken zijn.

Bij een nieuwe boorlocatie of uitbreiding van een bestaande worden een aantal fasen onderscheiden:

- 1) Aanleg of aanpassing locatie, grondwerk en realisatie boorplaat;
- 2) Aanvoer en opbouw boortoren, aanvoer onderdelen boortoren en machines;
- 3) Boorwerkzaamheden;
- 4) Testen installatie;
- 5) Demontage en afvoer boortoren en machines;
- 6) Beheer en onderhoud, in gebruikstelling locatie (bij succes volle boring);
- 7) Ontmanteling locatie, verwijdering installatie en opruimen boorlocatie.

Er wordt ingegaan op de verplichte aan- en afrij routes die de chauffeurs dienen te volgen. Verder wordt er ingegaan op of er bij de inrit gebruik wordt gemaakt van verkeersregelaars op de boorlocatie. Indien dit het geval is wordt er ook gebruik gemaakt van een wachtlocatie voor vrachtverkeer. Door verbinding tussen de verkeersregelaars op de boorlocatie en chauffeurs op de wachtlocatie wordt, indien noodzakelijk, vrachtverkeer verzameld en afgeroepen voordat naar de boorlocatie gereden mag worden. Dit alles om de benodigde transporten zo veilig mogelijk te laten verlopen en de eventuele overlast tot een minimum te beperken.

Bij het bepalen van de aan- en afrij routes worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd, met betrekking tot werkverkeer wordt onderscheid gemaakt in:

- A) Werk- en bouwverkeer t.b.v. activiteiten op de locatie in de fasen 1, en 7; dit betreft normaal vrachtverkeer en bestelbusjes;
- B) Het transport van de boortoren in de fasen 2 en 5; dit betreft zwaar transport;
- C) Werk- en bouwverkeer tijdens en na de boring in de fasen 3, 4 en 6; dit betreft normaal vrachtverkeer en bestelbusjes.

In de fasen 1 en 7 als de locatie aangelegd of uitgebreid wordt en later bij de ontmanteling zijn er extra verkeersbewegingen voor de aan en afvoer van materialen. Tijdens de opbouw en demontage van de boortoren zijn er ook extra verkeersbewegingen gedurende een korte periode. Tijdens de boor en beheer en onderhoud fase zijn de verkeersbewegingen beperkt.

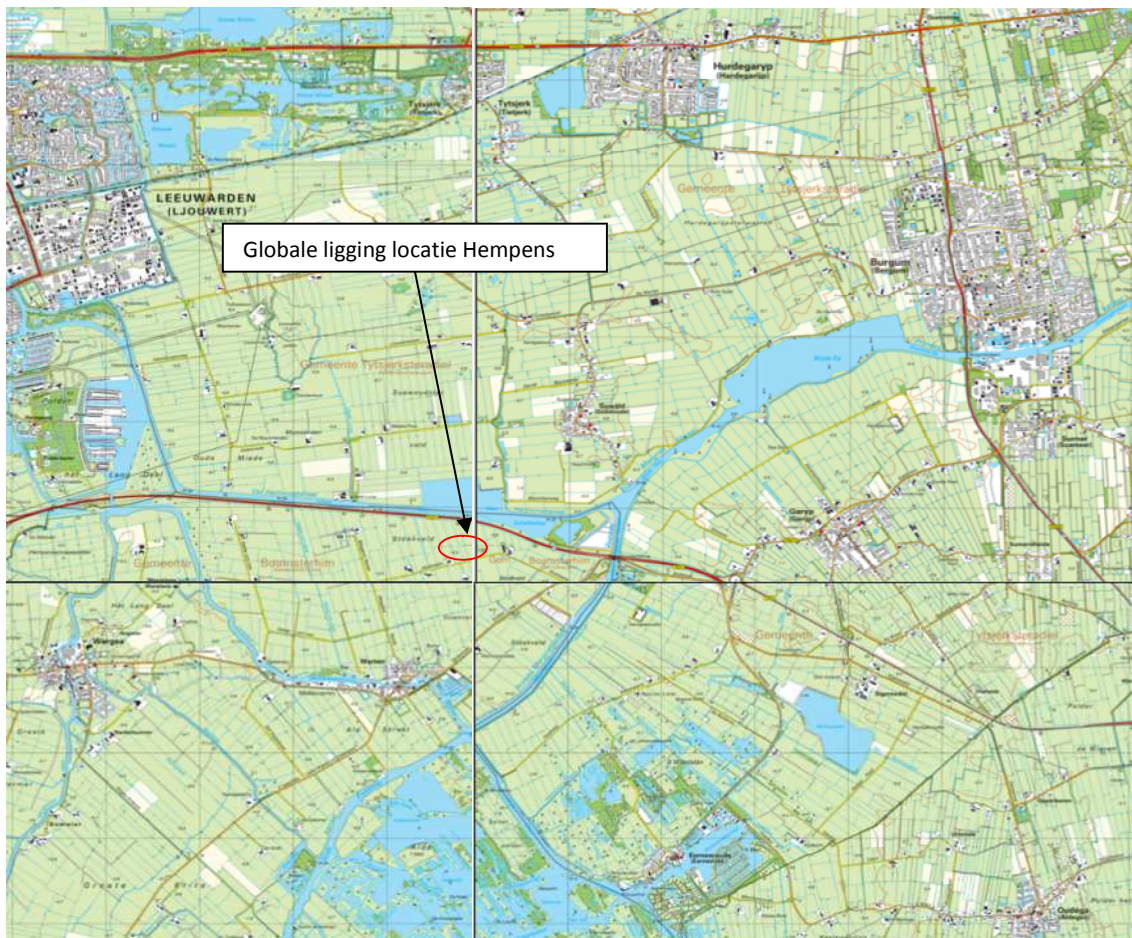
Al dit werkverkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld op daarvoor geschikte wegen; overlast voor het overige verkeer en hinder voor de omgeving wordt zoveel mogelijk beperkt. Maar bovenal staat de verkeersveiligheid voorop. Als leidraad voor de verkeersveiligheid wordt uitgegaan van Duurzaam Veilig zoals dat verwerkt is in de richtlijnen van de CROW die op dit gebied gepubliceerd zijn.

1.2 Locatie specifiek

In deze rapportage betreft het een verkeersveiligheidsplan voor de aanleg en boring van een nieuwe locatie en wel:

Locatie Hempens
Stútkloane tussen de nrs 4 en 6
9003 XR te Wartena

In onderstaande afbeelding 1-1 is de globale ligging van de locatie aangegeven.



afbeelding 1-1: Globale ligging Locatie Hempens

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de aanrij routes vanaf het hoofdwegennet waarnodig met onderscheid naar de genoemde fasen. Hoofdstuk 3 gaat over de directe ontsluiting van de boorlocatie zelf. In hoofdstuk 4 tenslotte wordt de conclusie verwoord of de voorgestelde routing vanuit verkeerskundig oogpunt acceptabel is. De bijlagen bevatten een situatietekening met bebording en een korte samenvatting op een A4 van de te hanteren rijroutes en waar nodig de eventuele eisen voor de chauffeurs.

2 Verplichte aan- en afrij routes

2.1 Algemeen

Bij het bepalen van de aan- en afrij routes zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals deze in hoofdstuk 1 zijn opgenomen.

De routes van en naar de boorlocatie worden beschreven vanaf het hoofdwegennet. Verondersteld wordt dat het transport over het hoofdwegennet geen specifieke toelichting en/of voorzieningen behoeft omdat deze wegen een verkeersfunctie hebben en ingericht zijn voor het afwikkelen van (vracht)autoverkeer met een hoge verkeersintensiteit.

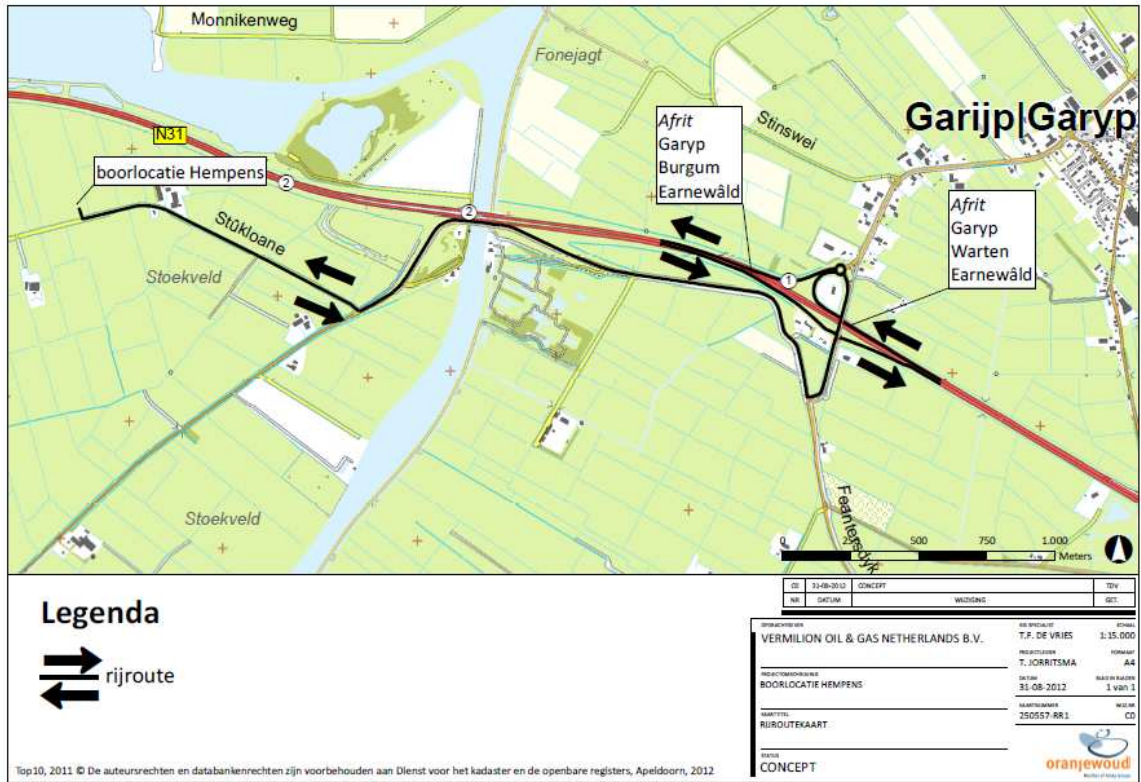
Afhankelijk van de mogelijke routes naar de boorlocatie kan het zijn dat er per fase onderscheid gemaakt wordt naar de routes. Tijdens de opbouw en demontage (fase 2 en 5) is bijvoorbeeld maar één specifiek route voor het zwaar transport beschikbaar terwijl in de andere fasen het verkeer mogelijk, via twee of meer routes naar de boorlocatie kan rijden. Als dit onderscheid gemaakt wordt dan wordt dat specifiek beschreven in dit hoofdstuk.

Getracht wordt het verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen via routes waarvoor geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Echter veelal gaan de laatste meters over lokale (landbouw)wegen met een smal profiel. Vooral in de fasen met intensief verkeer zoals de fasen 1, 2, 5 en 7 kan voorgesteld worden om met verkeersregelaars te werken om zo een goede doorstroming en een veilige situatie te garanderen. In dit soort situaties wordt dan een wachtlocatie ingericht waar vrachtauto's moeten wachten totdat ze door de verkeersregelaar opgeroepen worden. Als dit van toepassing is wordt in de contractdocumenten opgenomen dat het verkeer in die specifieke fase gebruik moet maken van de wachtlocatie. Bij aankomst op deze locatie meldt de chauffeur zich bij de verkeersregelaar die vervolgens de chauffeur oproept als de verkeerssituatie dat toelaat.

Bij aankomst op de boorlocatie moet de chauffeur zich melden bij de portier en/of coördinator. Voor vertrek dienen chauffeurs zich af te melden bij de portier of coördinator. Hierdoor blijft inzichtelijk hoeveel voertuigen zich op de boorlocatie bevinden en of andere vrachtwagens toegang tot de boorlocatie verleend kan worden.

2.2 Aanrij route(s) locatie Hempens

Transport naar de boorlocatie komt via de N31 de provinciale weg tussen Leeuwarden en Drachten en neemt afslag Garyp. De route wordt vanaf dit punt beschreven en loopt via de Stûkenwei, parallel aan de N31, en de Stûkloane. De boorlocatie ligt aan de rechter (noord) kant van deze weg (zie **afbeelding 2-1**). Deze route wordt hierna verder in detail toegelicht.



afbeelding 2-1: aan- en afrij route

Het verkeer neemt onderaan de op- en afritten van de N31 de Stûkenwei richting Wartena (zie foto's afbeelding 2-2). Dit is een 80 km/h weg met een vrijliggend twee richtingen fietspad. Conflicten tussen het vrachtverkeer en fietsverkeer zal zich beperken tot oversteeklocaties bij kruispunten. Aanvullende maatregelen zijn op dit wegvak niet noodzakelijk. Het bord met maximaal 30 ton geldt voor de brug in Wartena, het verkeer naar en van de boorlocatie komt niet in Wartena en hoeft hier dan ook geen rekening mee te houden.



afbeelding 2-2: weginrichting Stûkenwei

Dit wegprofiel loopt door tot ca. 500 meter voor de Fonejachtbrug over het Prinses Margrietkanaal. Ter hoogte van een doodlopende zijweg eindigt de as-markering (zie afbeelding 2-3). Het weglaten van de as-markering wordt toegepast bij erfontsluitingswegen (60 km/h). Hier zijn echter geen borden geplaatst die deze overgang aangeven, de snelheid blijft hier 80 km/h.



wijziging markering Stûkenwei (Google)



wijziging markering Stûkenwei (Google)

afbeelding 2-3: weginrichting Stûkenwei

Circa 400 meter na het Prinses Margrietkanaal net voorbij de eerste zijweg aan de linkerhand eindigt het fietspad. (zie **afbeelding 2-4**).



einde fietspad Stûkenwei (Google)



einde fietspad Stûkenwei (Google)

afbeelding 2-4: einde fietspad Stûkenwei

Tussen dit punt en Wartena moet er op de weg gefietst worden. Hier dient het werkverkeer naar en van de boorlocatie dan ook alert te zijn op fietsers op de weg. Het betreft echter een korte afstand waar dit het geval is aangezien na ca. 160 meter het werkverkeer de Stûkloane op moet rijden om bij de boorlocatie te komen (afbeelding 2-5). Dit houdt in dat het verkeer afremt of optrekt en dus een lage snelheid heeft.

De gemeente Boarnsterhim heeft een sterke voorkeur voor het doortrekken van het fietspad tot iets voorbij de aansluiting van de Stûkloane omdat het werkverkeer en de fietsers dan gescheiden worden. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.



einde fietspad Stûkenwei (Google)



afslag naar Stûkloane (Google)

afbeelding 2-5: Stûkenwei thv aansluiting Stûkloane

De Stûkloane moet gevolgd worden over ca 1000 meter tot de oprit naar de boorlocatie. De Stûkloane heeft een smal profiel van ca 3.20 meter (zie afbeelding 2-6). Er zijn enkele woningen/bedrijven gelegen aan de Stûkloane, dat betekent dat er ook fietsers op de weg kunnen fietsen. Het profiel is te smal voor 2 vrachtauto's om elkaar te passeren. Een fietser en een vrachtauto met zeer lage snelheid kunnen elkaar wel passeren.



afbeelding 2-6: Stûkloane

Geadviseerd wordt om voor de fasen 2 en 5 een wachtlocatie in te richten. In principe komt het verkeer van en naar de locatie elkaar dan niet tegen. Toch adviseren we vanwege het smalle profiel om een aantal passeerplaatsen te creëren, zie voorbeeld in afbeelding 2-7 zodat lokaal verkeer gepasseerd kan worden.



afbeelding 2-7: voorbeeld passeerplaats

2.3 Wachtlocatie

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven dient tijdens opbouw en demontage van de boortoren in de fasen 2 en 5 gewerkt te worden met een wachtlocatie en verkeersregelaars op de boor en wachtlocatie om de aanvoer van het vrachtverkeer te reguleren.

Er zijn op voorhand geen logische openbare locaties beschikbaar. De exacte locatie van de wachtlocatie dient in overleg met de gemeente Boarnsterhiem en/of Tytsjerksteradiel nader onderzocht en vastgesteld te worden.

3 Doortrekken fietspad Stûkenwei

De gemeente Boarnsterhim heeft een sterke voorkeur om het fietspad langs de Stûkenwei door te trekken tot iets voorbij de aansluiting van de Stûkloane op de Stûkenwei. Hiermee worden conflicten tussen vrachtwagens van en naar de boorlocatie en (recreatieve) fietsers op de Stûkenwei voorkomen en wordt het risico voor het fietsverkeer beperkt.

De gemeente heeft aangegeven dat het doortrekken van het fietspad past binnen het vigerende bestemmingsplan en dat het fysiek mogelijk is dit doorgetrokken fietspad in te passen. Vermilion en de gemeente Boarnsterhim zijn overeengekomen dat het doorgetrokken fietspad voor week 26 2013 is gerealiseerd. De gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het ontwerp, directievoering en realisatie van het fietspad.

Indien aanleg van het fietspad voor week 26 2013 onverhoopt niet mogelijk blijkt te zijn, kan worden teruggevallen op alternatieve, kleinschaliger maatregelen om het risico voor fietsers tijdens de transporten te beperken. Daarbij gaat het om:

- verbeteren van de zichtbaarheid van de huidige oversteeklocatie voor fietsers door middel van het plaatsen van waarschuwingsborden met reflecterende achtergrond;
- het (tijdelijk) verlagen van de maximumsnelheid tot 50 km/h in combinatie met (tijdelijke) snelheidsremmende maatregelen;

Deze aanvullende maatregelen zijn nader beschreven in het memo "Aanvullende beschouwing maatregelen Stûkenwei-Stûkloane" van 7 januari 2013.

4 Aansluiting in- uitrit op Stûkloane

De nieuwe locatie wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen inrit ter hoogte van een bestaande dam (zie afbeelding 4-1). Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven moet voorkomen worden dat er in de verschillende fasen een vrachtauto bij de locatie aankomt en een ander vertrekt, hiervoor dient de nader te bepalen wachtlocatie gebruikt te worden. In geval van nood kunnen de passerlocaties gebruikt worden. Dit soort situaties dient zoveel mogelijk vermeden te worden door goede afspraken te maken met de transporteurs.

De vormgeving van de toegang is duidelijk herkenbaar als uitrit en dient niet specifiek aangeduid te worden met bebording. Tijdens de realisatie van de nieuwe toegang moet gewerkt worden conform de richtlijnen uit de CROW- publicatie 96b "Werken op/naast de rijbaan".

Vervolgens is het tijdens de fasen met extra werkverkeer, de fasen 1, 2, 5 en 7, goed om weggebruikers te wijzen op het intensieve gebruik van de in- uitrit. Dit kan met een geel bord met de tekst: 'uitrit werkverkeer', deze wordt geplaatst op 200 meter van de inrit.

In genoemde fasen is het ook aan te bevelen deze borden bij de aansluiting van de Stûkloane op de Stûkenwei te plaatsen. Dit als extra aandachtspunt voor de weggebruikers om rekening te houden met afremmend en afslaand vrachtverkeer en ook met optrekkend vrachtverkeer. De bebording is weergegeven op de tekening in bijlage 1.



afbeelding 4-1: Stûkloane ter hoogte van boorlocatie Hempens (Google)

5 Conclusie

5.1 Algemeen

Door de route voor het vrachtverkeer vast te leggen wordt voorkomen dat routes worden gekozen die ongewenst zijn en wordt het vrachtverkeer afgewikkeld op wegen die hiertoe het meeste geschikt zijn. In principe is gekozen om het verkeer zolang mogelijk gebiedsontsluitingswegen af te wikkelen. Dit zijn de 80 km/h wegen buiten de bebouwde kom en de 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom. In het kader van Duurzaam Veilig wordt op deze wegen het langzaam verkeer ((brom)fietsers en voetgangers) gescheiden van het autoverkeer. Het laatste deel van de route gaat vaak over erftoegangswegen (30 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom), door dit zo beperkt mogelijk te houden worden de risico's voor de verkeersveiligheid geminimaliseerd en wordt ook overlast voor de omgeving beperkt.

Door tenslotte te werken met wachtlocaties wordt het vrachtverkeer gecontroleerd over de erftoegangswegen geleid waardoor de risico's verder geminimaliseerd worden. Daarnaast wordt waar nodig middels bebording conform CROW-publicatie 96b de weggebruiker gewaarschuwd en geïnformeerd over de verkeerssituatie

5.2 Locatie Hempens

Het grootste deel van de aan- en afvoer route is gesitueerd op een gebiedsontsluitingsweg met een aparte fietsvoorziening, de Stûkenwei. Deze weg is ingericht voor het afwikkelen van (vracht)verkeer en behoeft verder geen aanvullende maatregelen. Aandachtspunt is het laatste deel van de Stûkenwei tot de Stûkloane, waar over een lengte van ca 160 meter er fietsers op de weg kunnen zijn. De gemeente Boarnsterhim heeft een sterke voorkeur voor het verlengen van het fietspad tot iets voorbij de aansluiting van de Stûkloane en heeft aangegeven dat het verlengen van het fietspad past binnen het vigerende bestemmingsplan en fysiek inpasbaar is. Vermilion Oil en de gemeente Boarnsterhim zijn overeengekomen dat het doorgetrokken fietspad voor week 26 2013 is gerealiseerd. Indien doortrekken van het fietspad onverhoopt niet voor week 26 2013 kan worden uitgevoerd, kan worden teruggefallen op alternatieve maatregelen, zoals het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheid in combinatie met tijdelijke snelheidsremmende maatregelen en het plaatsen van waarschuwingborden met een reflecterende achtergrond.

Voor het laatste deel over de Stûkloane dient gebruik gemaakt te worden van een wachtlocatie tijdens de drukke fasen en wordt het overige verkeer ter hoogte van de toegang van de locatie gewaarschuwd met borden.

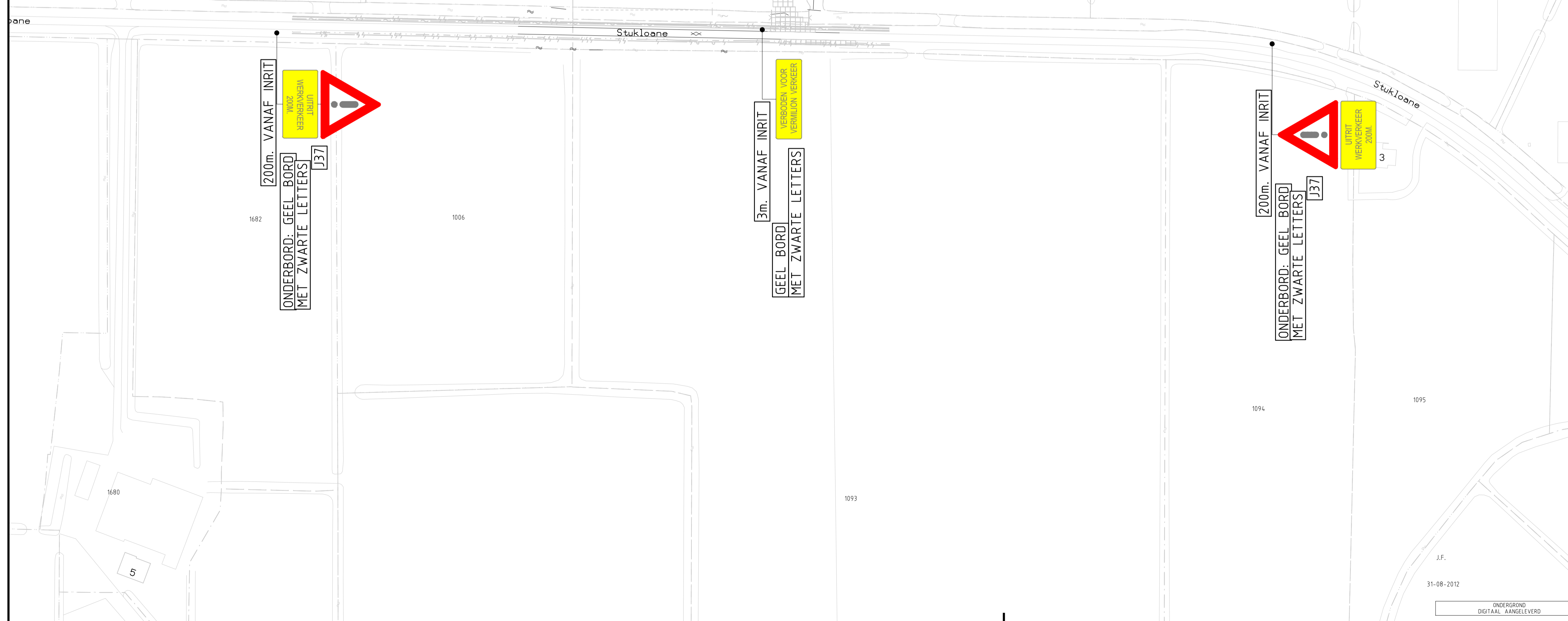
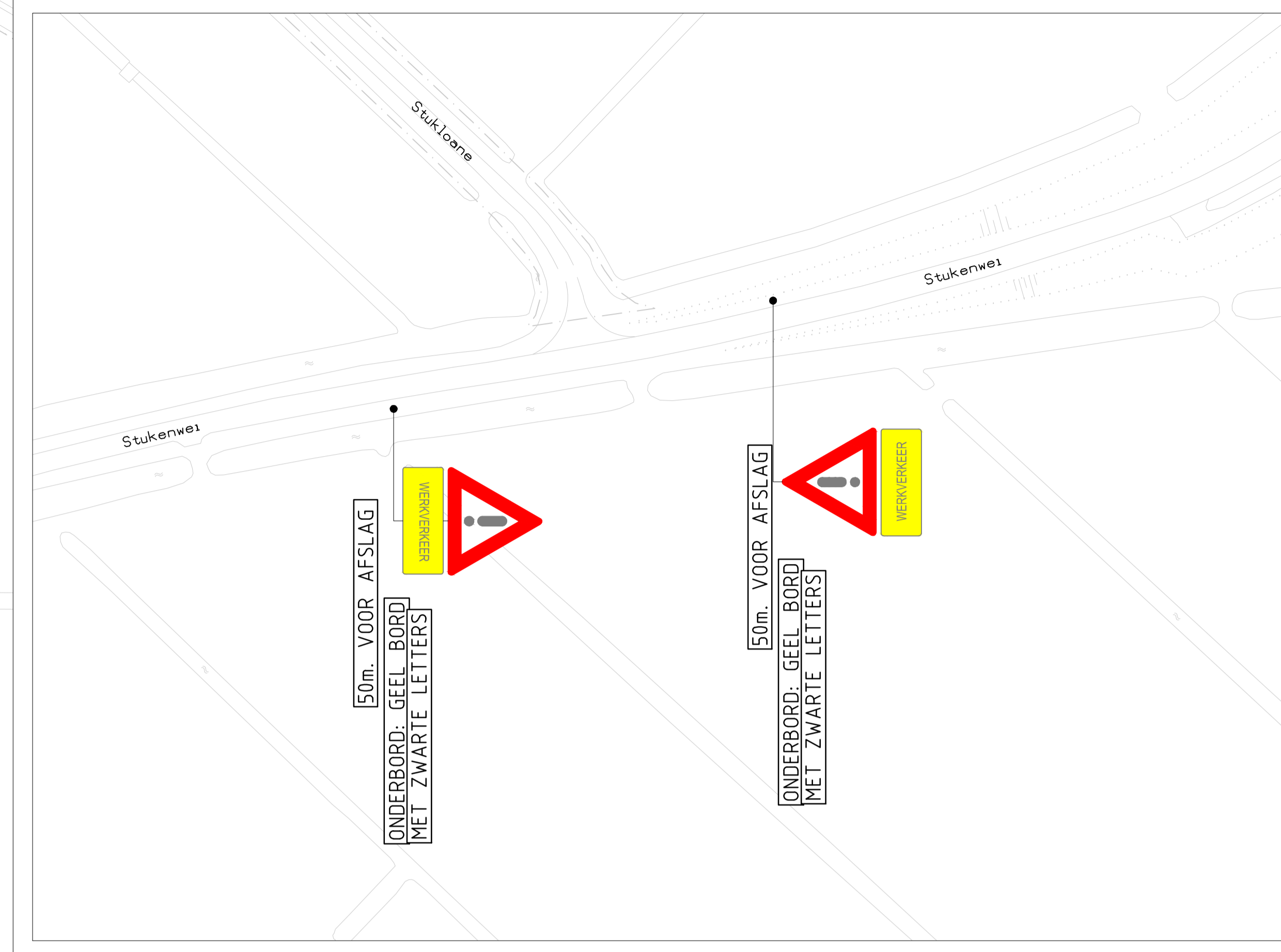
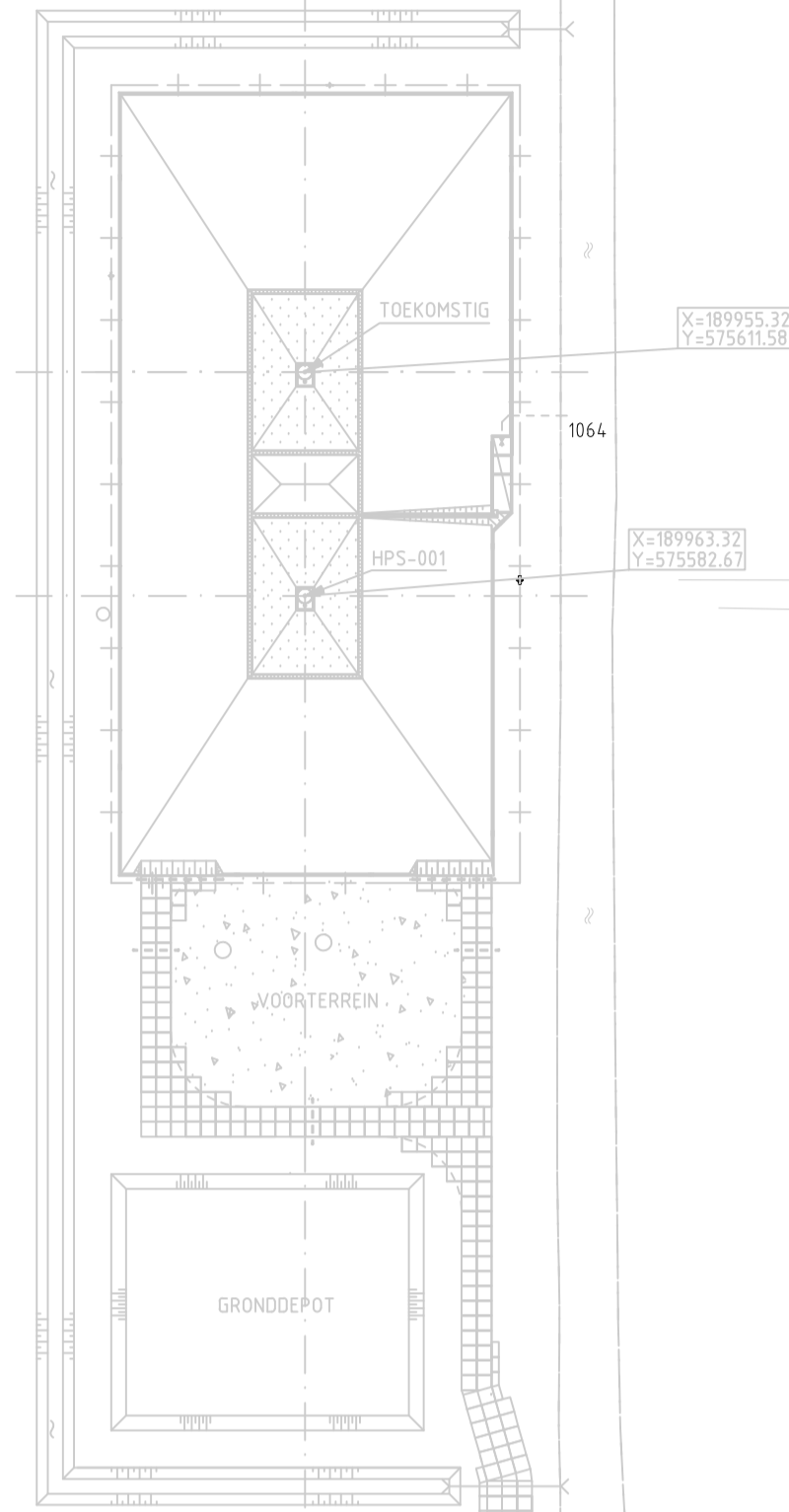
Door een goede coördinatie tussen de wachtlocatie en de boorlocatie wordt voorkomen dat vrachtwagens zich gelijktijdig bij de boorlocatie melden. Hinder op de Stûkloanen wordt hiermee voorkomen.

De precieze locatie van de wachtlocatie dient in overleg met de gemeente Boarnsterhiem en/of Tytsjerkstradiel bepaald te worden.


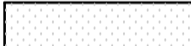







Met de voorgestelde route en de aanvullende maatregelen is redelijkerwijs alles gedaan om de transporten verkeersveilig te laten verlopen en dus de veiligheid van de weggebruiker te garanderen.

Bijlage 1: Situatietekening met bebording

KADASTRALE GEMEENTE WERGEA
SECTIE C (WRG04)



VERKLARING

-  ASFALTVERHARDING (ASPHALT PAVING)
-  BETONVERHARDING (CONCRETE PAVING)
-  PUINVERHARDING (RUBBLE PAVING OF BROKEN BRICKS)
-  INDUSTRIEPLATEN (CONCRETE SLABS)
-  GOOT MET ROOSTER (GUTTER WITH GRATING)
-  KADASTRALE GRENS
-  KADASTRAAL NUMMER
-  BESTAANDE ASFALTVERHARDING
-  WATER

LOCATIE ONTWERPEN VOOR DRILLMASTER-1
(SITE DESIGNED FOR DRILLMASTER-1)



DO	04-02-2013	DEFINITIEF	J.F.
CO	31-08-2012	CONCEPT	J.F.
NR	DATUM		WILZIGING
			GET.

OPDRACHTGEVER VERMILION OIL & GAS NETHERLANDS B.V.	TEKENAAR J.E. FOEKEMA	SCHAAL 1:1000
PROJECTLEIDER T. JORRITSMA	FORMAAT A1	BLAD IN BLADEN 1 IN 1
PROJECTOMSCHRIJVING BOORLOCATIE HEMPENS (DRILLINGSITE HEMPENS)	TEKENINGNUMMER 250557-HPS-001-BB-01	WIJZ.NR DO
TEKENINGOMSCHRIJVING SITUATIE MET BEBORDING (SITUATION WITH TRAFFIC SIGNS)	ORANJEWOUDE HEERENVEEN postbus 24 8460 AA Heerenveen HEERENVEEN DEVENTER ALMERE CAPELLE A/D IJSSSEL OOSTERHOUT	Tel: 0511 834567 fax: 0511 833353
STATUS DEFINITIEF	oranjewoud Member of Arke Group	

