



RWS Oost Nederland

**Rijkswaterstaat Water,  
Verkeer en Leefomgeving**

Schoemakerstraat 97  
2628 VK Delft  
Postbus 5044  
2600 GA Delft  
T 088 7982222  
F 088 7982999  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**  
Manon Kruiskamp

T 088 - 798 24 48  
manon.kruiskamp@rws.nl

# memo

Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de ViA15

**Datum**

21 augustus 2014

**Bijlage(n)**

-

Ten gevolge van het nieuwe (aankomende) basisnet beleid voor externe veiligheid en het gekozen tracé van de ViA15 (waarin geen tunnel meer is opgenomen) is op uw verzoek in deze memo een update gemaakt van de op 21 december 2010 gemaakte Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de VIA A15 (doortrekken huidige A15 naar de A12); de huidige toedeling vervangt derhalve de eerder gemaakte toedeling. Conform het nieuwe beleid (paragraaf 2.2 van de Beleidsregels EV "aanleg of wijziging van wegen die geen deel uit maken van het basisnet") is deze toedeling uitgewerkt conform bijlage I in de Regeling basisnet én bijlage I bij de Beleidsregels EV.

Het gekozen tracé van de ViA15 betreft een autosnelweg met 2 maal 2 rijstroken van knooppunt Ressen langs de zuidkant van de Betuweroute tot bij Boerenhoek, waar de weg bovenlangs over het spoor naar de noordkant van de Betuweroute gaat en vervolgens met een met brug over het Pannerdensch Kanaal. Bij Groessen loopt de weg (half)verdiept met een bocht om de wijk Diesfeldt tot een nieuw aan te leggen knooppunt met de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Op dit nieuwe tracé gaat tol geheven worden in de orde van grootte van €2,= per personenauto en €8,= per vrachtoerwagen<sup>1</sup>.

Daarnaast worden in het project ViA15 ook de bestaande A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen en de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed naar een weg met 2\*3 rijstroken.

Doordat het transport van gevaarlijke stoffen dat nu over de A50 en A12 rijdt na de aanleg van de ViA15 een nieuwe verbinding naar het oosten krijgt zal een deel van dat transport in de toekomst van deze wegen naar de ViA15 verschuiven. (Hierbij is er net als in de vorige toedeling vanuit gegaan dat er geen sluipverkeer via de A325/N325 door Arnhem van de A15 naar de A12 rijdt; de A325/N325 wordt alleen gebruikt door bestemmingsverkeer in Arnhem) De voor de toedeling van belang zijnde wegen zijn opgenomen in Figuur 1 (Google Earth weergave):

- G9 is de A12 tussen afrit 24 (N781) en knooppunt Grijsoord,
- G10 is de A12 tussen knooppunt Grijsoord en knooppunt Waterberg,
- G11 is de A12 tussen knooppunt Waterberg en knooppunt Velperbroek,
- G12 is de A12 tussen knooppunt Velperbroek en knooppunt Oud-Dijk,
- G13 is de A12 tussen knooppunt Oud-Dijk en de grens met Duitsland,
- G16 is de A15 tussen afrit 34 (N323) en knooppunt Valburg,
- G17 is de A15 van knooppunt Valburg tot knooppunt Ressen,

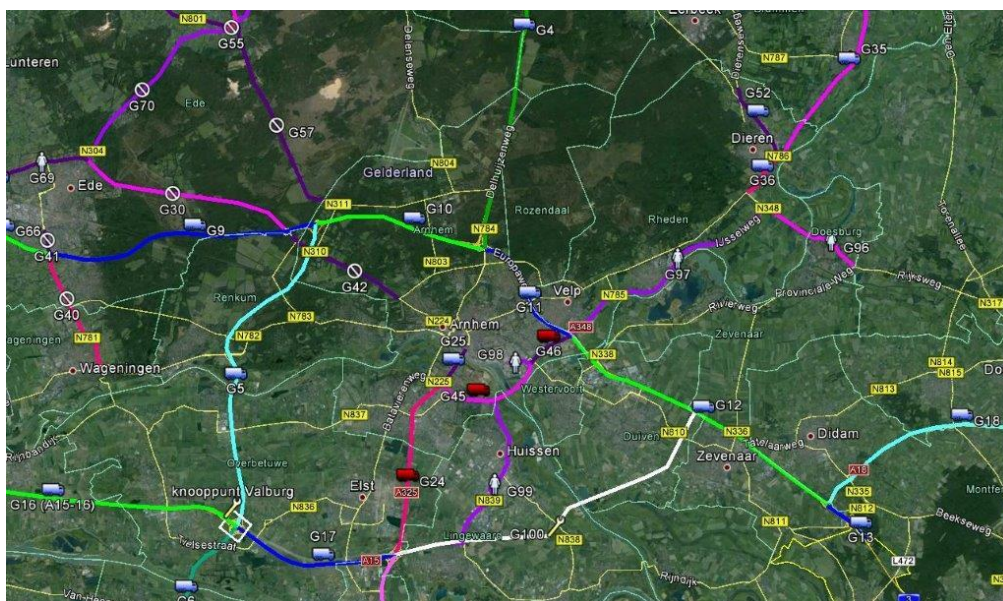
<sup>1</sup> Brief van M.H. Schultz van Haegen, Besluitvorming tol NWO, A13/16 en ViA15, ons kenmerk IENM/BSK-2013/257221, ministerie I&M, Den Haag, 4 november 2013.

- G100 is de nieuw aan te leggen VIA A15,
- G18 is de A18 tussen knooppunt Oud-Dijk en afrit 4 (N317),
- G4 is de A50 tussen knooppunt Beekbergen en knooppunt Waterberg,
- G5 is de A50 tussen knooppunt Grijsoord en knooppunt Valburg.

Rijkswaterstaat Water,  
Verkeer en Leefomgeving

Datum  
21 augustus 2014

In Tabel 1 zijn de vervoersaantallen op deze wegen conform bijlage I in de Regeling basisnet én bijlage I bij de Beleidsregels EV opgenomen (behalve de ViA15 (wegvak G100), welke nog niet in het Basisnet is opgenomen).



**Figuur 1** Ligging van de ViA15 (witgekleurde weg G100) en de wegen waarop het transport van gevaarlijke stoffen nu plaatsvindt.

wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	GF1	GF2	GF3	GT3	GT4
G9	10424	28749	259	477	0	0	4000	0	0
G10	18786	44946	728	3045	0	288	5138	142	288
G11	19871	65359	250	1627	0	195	3428	0	96
G12	14967	27875	259	1188	0	198	4000	0	198
G13	6942	11418	250	1103	0	96	4000	0	96
G16	22213	26142	1773	2070	192	99	10044	28	0
G17	14114	37147	96	501	0	0	4000	0	0
G18	5891	11742	23	0	0	0	4000	0	0
G4	12846	33536	1415	1336	0	96	2309	0	96
G5	11196	19825	905	1479	0	96	4000	0	192

**Tabel 1** De vervoersaantallen op de van belang zijnde wegen rond de ViA15 conform bijlage I van de regeling basisnet en bijlage I van de Beleidsregels EV.

Net als in de vorige toedeling wordt ervan uitgegaan dat vrijwel alle transporten die over de ViA15 zullen gaan rijden van/naar Rotterdam zullen rijden, omdat:

- De ViA15 voor deze transporten een snellere route richting Duitsland zullen opleveren.
- Het niet te verwachten is dat transport van gevaarlijke stoffen op de A12, A15 en A50 van/naar de chemieclusters in Geleen of Groningen rijdt.

- Transport van gevaarlijke stoffen tussen het chemiecluster Amsterdam en Duitsland zal voornamelijk gebruik maken van de A1 en/of A7 (bij bestemmingen in Noord-Duitsland) of de A2 en/of A73 (bij bestemmingen in Zuid-Duitsland).

Hierdoor zal het transport van gevaarlijke stoffen dat via de A18 (wegvak G18) of de A12 (wegvak G13) richting Duitse grens rijdt in de toekomst (voor een groot deel) via de ViA15 kunnen gaan rijden, omdat dit een directere route van/naar de havens van Rotterdam oplevert. Daarnaast zal ten gevolge van de hoogte van de tol voor het vrachtverkeer op de ViA15, ca. €8,=, een deel van het vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen toch nog van de "oude" route (zonder tol) gebruik blijven maken. Er wordt daarom aangenomen dat de helft van het transport op de A18 (wegvak G18) en de A12 (wegvak G13) in de toekomst via de nieuwe ViA15 gaat rijden.

Deze transporten zullen daarom ook via het reeds bestaande deel van de A15 ten oosten van de A50, tussen de knooppunten Valburg en Ressen, gaan rijden (wegvak G17)

Daar de A50 niet de enige mogelijkheid biedt om van de A15 naar de A12 te rijden (dit kan bijvoorbeeld ook via de A27) gaan we ervan uit dat ook in de huidige situatie een deel van de transporten op de A15 vanuit Rotterdam vóór knooppunt Valburg al naar de A12 gereden is. Onder de aanname dat een kwart van de vervoersstroom die over de ViA15 zal gaan rijden nu al eerder (dus vóór de A50) van de A15 naar de A12 rijdt, zal het toekomstige transport:

- op de A12 ten westen van de A50 (wegvak G9) met een kwart van de vervoersstroom die over de ViA15 (wegvak G100) gaat rijden afnemen, dit transport rijdt dan ook niet meer op de A12 tot aan het nieuwe knooppunt met de ViA15 (wegvak G10, G11 en westelijk deel G12 tot nieuwe knooppunt), maar via de A15 (wegvakken G16 en G17)
- het resterende transport dat via de ViA15 gaat rijden (driekwart van wegvak G100), rijdt nu nog via de A50 tussen de A12 en A15 (wegvak G5) en de A12 tussen de A50 en het nieuwe knooppunt met de ViA15 (wegvak G10, G11 en westelijk deel G12 tot nieuwe knooppunt); dit transport zal dus verschuiven naar de nieuwe ViA15 en het reeds bestaande deel van de A15 ten oosten van de A50 (wegvak G17).

Dit levert de in Tabel 2 opgenomen jaarintensiteiten van de gevaarlijke stofstromen na de aanleg van de ViA15. In deze tabel zijn de intensiteiten die ten opzichte van Tabel 1 verminderd zijn in rood weergegeven en de intensiteiten die nieuw of toegenomen zijn in groen.

ECHTER: Daar alleen het ministerie I&M vervoersaantallen in de Regeling basisnet kan wijzigen, en dit slechts zal doen wanneer geen andere maatregelen mogelijk zijn om (dreigende) overschrijding van de basisnet risicoplafonds te voorkomen, kan in de studie van een tracébesluit geen gebruik gemaakt worden van lagere vervoersaantallen dan nu opgenomen in het basisnet. Daarom moet ook in de toekomstige situatie (na aanleg van de ViA15) voor de wegvakken op de A12 en A50 waarvan een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de ViA15 verschuift uitgegaan worden van de basisnetaantallen zoals opgenomen in bijlage I van de regeling basisnet en bijlage I van de Beleidsregels EV, deze zijn opgenomen in Tabel 3. Voor de risicoberekeningen van de nieuwe ViA15 (wegvak G100) en de wegen waarop het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt (wegvakken G16 en G17) moet wel van de waarden uit Tabel 2 uitgegaan worden, zie Tabel 3.

wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	GF1	GF2	GF3	GT3	GT4
G9 <sup>2</sup>	8820	25854	225	340	0	0	3000	0	0
G10 <sup>3</sup>	12369	33366	591	2494	0	240	1138	142	240
G11 <sup>3</sup>	13455	53779	114	1076	0	147	0	0	48
G12 west <sup>3</sup> <sub>4</sub>	8550	16295	122	636	0	150	0	0	150
G12 oost <sup>4</sup>	14967	27875	259	1188	0	198	4000	0	198
G13	6942	11418	250	1103	0	96	4000	0	96
G16 <sup>5</sup>	23817	29037	1807	2208	192	111	11044	28	12
G17 <sup>6</sup>	20530	48727	233	1052	0	48	8000	0	48
G100 <sup>7</sup>	6416	11580	137	552	0	48	4000	0	48
G18	5891	11742	23	0	0	0	4000	0	0
G4	12846	33536	1415	1336	0	96	2309	0	96
G5 <sup>8</sup>	6384	11140	803	1065	0	60	1000	0	156

**Tabel 2** De vervoersaantallen op de van belang zijnde wegen na aanleg van de ViA15.

wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	GF1	GF2	GF3	GT3	GT4
G9	10424	28749	259	477	0	0	4000	0	0
G10	18786	44946	728	3045	0	288	5138	142	288
G11	19871	65359	250	1627	0	195	3428	0	96
G12 west <sup>4</sup>	14967	27875	259	1188	0	198	4000	0	198
G12 oost <sup>4</sup>	14967	27875	259	1188	0	198	4000	0	198
G13	6942	11418	250	1103	0	96	4000	0	96
G16	23817	29037	1807	2208	192	111	11044	28	12
G17	20530	48727	233	1052	0	48	8000	0	48
G100	6416	11580	137	552	0	48	4000	0	48
G18	5891	11742	23	0	0	0	4000	0	0
G4	12846	33536	1415	1336	0	96	2309	0	96
G5	11196	19825	905	1479	0	96	4000	0	192

**Tabel 3** De vervoersaantallen op de van belang zijnde wegen na aanleg van de ViA15 conform bijlage I van de regeling basisnet en bijlage I van de Beleidsregels, zoals toe te passen in de (O)TB studie.

<sup>2</sup> Intensiteit van oorspronkelijke wegvak verminderd met een kwart van wegvak G100.

<sup>3</sup> Intensiteit van oorspronkelijke wegvak verminderd met een kwart van wegvak G100 én verminderd met driekwart van wegvak G100.

<sup>4</sup> Wegvak G12 west is de A12 van het knooppunt Velperbroek tot het nieuwe knooppunt met de ViA15 en wegvak A12 oost is de A12 van het nieuwe knooppunt met de ViA15 tot het knooppunt Oud-Dijk

<sup>5</sup> Intensiteit van oorspronkelijke wegvak vermeerderd met een kwart van wegvak G100.

<sup>6</sup> Intensiteit van oorspronkelijke wegvak vermeerderd met een kwart van wegvak G100 én vermeerderd met driekwart van wegvak G100.

<sup>7</sup> De helft van de oorspronkelijke intensiteit van de wegvakken G13 en G18.

<sup>8</sup> Intensiteit van oorspronkelijke wegvak verminderd met driekwart van wegvak G100.