



Publieksrapportage Rijkswegennet

3^e periode 2014
1 september – 31 december
Inclusief jaaroverzicht 2014

Datum 30 januari 2015
Status definitief

Publieksrapportage Rijkswegennet

3^e periode 2014
1 september – 31 december
Inclusief jaaroverzicht 2014

Datum 30 januari 2015
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door informatie telefoon	Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving WVL – loket 088 - 7982 555
Fax	
Uitgevoerd door Opmaak	Arnold van Veluwen (VWM) / Ydo de Vries (WVL)
Datum	30 januari 2015
Status	definitief
Versienummer	3

Inhoud

1	Gebruik van het Rijkswegennet 8
1.1	Ontwikkeling van het aantal afgelegde kilometers over de dag 9
2	Jaarfilezwaarte 10
2.1	Fileoorzaken 12
2.2	Drukke dagen 12
2.3	Spitsen 13
3	Filetop-10 14
4	Reistijd 15
4.1	Reistijd in de spits 15
4.2	Reistijdbetrouwbaarheid 17
4.3	Reistijdverlies 17
4.4	Reistijdverlies en filezwaarte 18
4.5	Reistijdverlies en het aantal afgelegde kilometers 18
5	Openstellingen 20
5.1	Openstellingen 20
5.2	Reistijdfactor 20
6	Werkzaamheden 22
6.1	Hinder door werkzaamheden 23
7	Komende periode 24
7.1	Openstellingen 24
7.2	Werkzaamheden 24
7.3	Campagne van AnaarBeter 24
8	Versoberingsmaatregel verlichting 25
9	Verhoging snelheidslimiet 26
10	Aanpassing Inhaalverbod Vrachtverkeer 27
Bijlage A	Meerjarenreeks aantal afgelegde kilometers 28
Bijlage B	Meerjarenreeks filezwaarte 29
Bijlage C	Filetop 50 30
Bijlage D	Grafische weergave van het reistijdverlies tot en met december 2014 31
Bijlage E	Ontwikkeling reistijdverlies 32
E.1	Ontwikkeling reistijdverlies in Noord Nederland 32
E.2	Ontwikkeling reistijdverlies in West Nederland 33
E.3	Ontwikkeling reistijdverlies in Zuid/Oost Nederland 34
Bijlage F	Openstellingshistorie 35
Bijlage G	Werkzaamheden afgelopen periode 36
Bijlage H	Werkzaamheden komende periode 37
Bijlage I	Reistijd per traject 38

Samenvatting

Algemeen

Deze rapportage geeft elke vier maanden de ontwikkeling weer van de doorstroming, en verkeershinder door werkzaamheden in Nederland en wat Rijkswaterstaat hieraan doet.

De publieksrapportage wordt gemaakt om burgers, Tweede kamer en Minister te laten zien wat de ontwikkelingen zijn op het Rijkswegennet en wat Rijkswaterstaat doet om de prestatie van het Rijkswegennet te verbeteren.

De publieksrapportage behandelt voor de onderstaande onderwerpen de ontwikkeling over de maanden september tot en met december van 2014:

- de verandering in het aantal afgelegde kilometers;
- de filezwaarte en filetop-10, inclusief plannen voor het oplossen van die knelpunten;
- openstellingen van wegen en hun bijdrage aan een betere doorstroming;
- (geplande) wegwerkzaamheden en de hinder die de weggebruiker daarvan ondervindt.

In elke rapportage komen ook speciale thema's aan bod. In deze rapportage wordt aandacht geven aan:

- Versoberingsmaatregel verlichting
- Verhoging van de snelheidslimiet
- Inhaalverbod vrachtverkeer

In deze rapportage worden voortschrijdende jaarcijfers vergeleken met de situatie vier maanden eerder. Hiermee worden seizoenseffecten uitgemiddeld en kunnen de uitkomsten over een lange periode met elkaar worden vergeleken.

Jaaroverzicht 2014

Naast een viermaandelijks terugblik wordt in deze 3^e rapportage over 2014 ook op hoofdlijnen teruggekeken naar het hele jaar 2014 ten opzichte van 2013:

- Ten opzichte van 2013 is het aantal afgelegde kilometers in 2014 met 2,0 procent gestegen. Van 65,0 tot 66,3 miljard kilometers.
- Er werden in 2014 wederom meer kilometers afgelegd tijdens de spits.
- De jaarfilezwaarte is in 2014 met minder dan 1 procent gedaald en bedraagt 8,1 miljoen kilometerminuten.
- Over heel 2014 gezien zijn de files door werkzaamheden in absolute zin met 15,3 procent afgenomen tot 340 duizend kilometerminuten. Het percentage files veroorzaakt door werkzaamheden ten opzichte van het totaal is afgenomen van 4,9 procent in 2013 naar 4,3 procent in 2014.
- Daarentegen is het aandeel files door ongevallen toegenomen van 16,4 procent in 2013 tot 18,2 procent in 2014.
- Het totale reisduurverlies over 2014 komt op 45,4 miljoen voertuigverliesuren. Ten opzichte van 2013 is het reisduurverlies gestegen met 5,9 procent. De helft van de stijging (1,2 miljoen uur) komt door lagere snelheden tussen de 50 en 100 kilometer per uur. De andere helft (1,3 miljoen uur) door extra reisduurverlies in files.
- Het reisduurverlies in files is toegenomen met 4,8 procent. Mogelijk komt dit door een hoger percentage files door ongevallen, waarbij de snelheid in de file lager ligt.
- Er zijn dit jaar iets meer trajecten (13 in 2014 tegenover 10 in 2013) waarbij de reisduur in de spits meer bedraagt dan de streefwaarde van anderhalf maal de reisduur bij 100 kilometer per uur. Op het hoogtepunt in 2008 waren dit er 31.
- Landelijk gezien is de betrouwbaarheid van de reistijd in de spits 94 procent in 2014. Dit is gelijk aan 2013. In 2008 was dit 80%.

Viermaandelijks overzicht

De belangrijkste bevindingen van de afgelopen vier maanden zijn:

Doorstroming

Ten opzichte van vier maanden geleden:

- is het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis licht gegroeid met 1,0 procent ten opzichte van 4 maanden geleden. Het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis komt op 66,3 miljard kilometers;
- is de filezwaarte met 3,0 procent gestegen tot 8,1 miljoen kilometerminuten op jaarbasis;
- is de hoeveelheid uren die alle weggebruikers gezamenlijk extra¹ hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, gestegen met 5,4 procent. Hiermee komt het totale reisduurverlies op 45,4 miljoen uur op jaarbasis.

Openstellingen

- Er zijn deze periode zijn acht nieuwe weggedeelten opengesteld. De deelopenstelling op de A15 bij Rotterdam zorgt voor een verbetering van de reistijd van 11 minuten tussen de Maasvlakte en knooppunt Ridderkerk.

Werkzaamheden

- De afgelopen vier maanden is de hinder veroorzaakt door werkzaamheden gelijk gebleven en bedraagt 4,3 procent van de totale filezwaarte.

Komende periode

- Om weggebruikers te informeren over de verkeershinder in 2015 wordt onder het label van AnaarBeter een publiekscampagne gevoerd.

Versoberingsmaatregel verlichting

- Sinds september 2013 is de verlichting op een groot aantal wegen 's nachts tussen elf uur 's avonds en vijf uur 's ochtends uit. De huidige monitoringsperiode laat geen stijging van het aantal incidenten zien. Als er afwijkingen zijn, wordt het opnieuw gemeld in de Publieksrapportage.

Verhoging snelheidslimiet

- Vlak voor het eind van het jaar is de landelijke uitrol afgerond waarbij langs alle rijkswegen op de hele kilometer hectometerbordjes geplaatst zijn met daarop aangegeven de daar geldende maximumsnelheid.

Aanpassing Inhaalverbod Vrachtverkeer

- Vanaf 15 september is er een nieuw inhaalverbod voor vrachtauto's. De aanpassing van het inhaalverbod is begeleid met een gerichte communicatiecampagne voor de doelgroep.

Als achtergrondinformatie is bijgevoegd in de bijlagen:

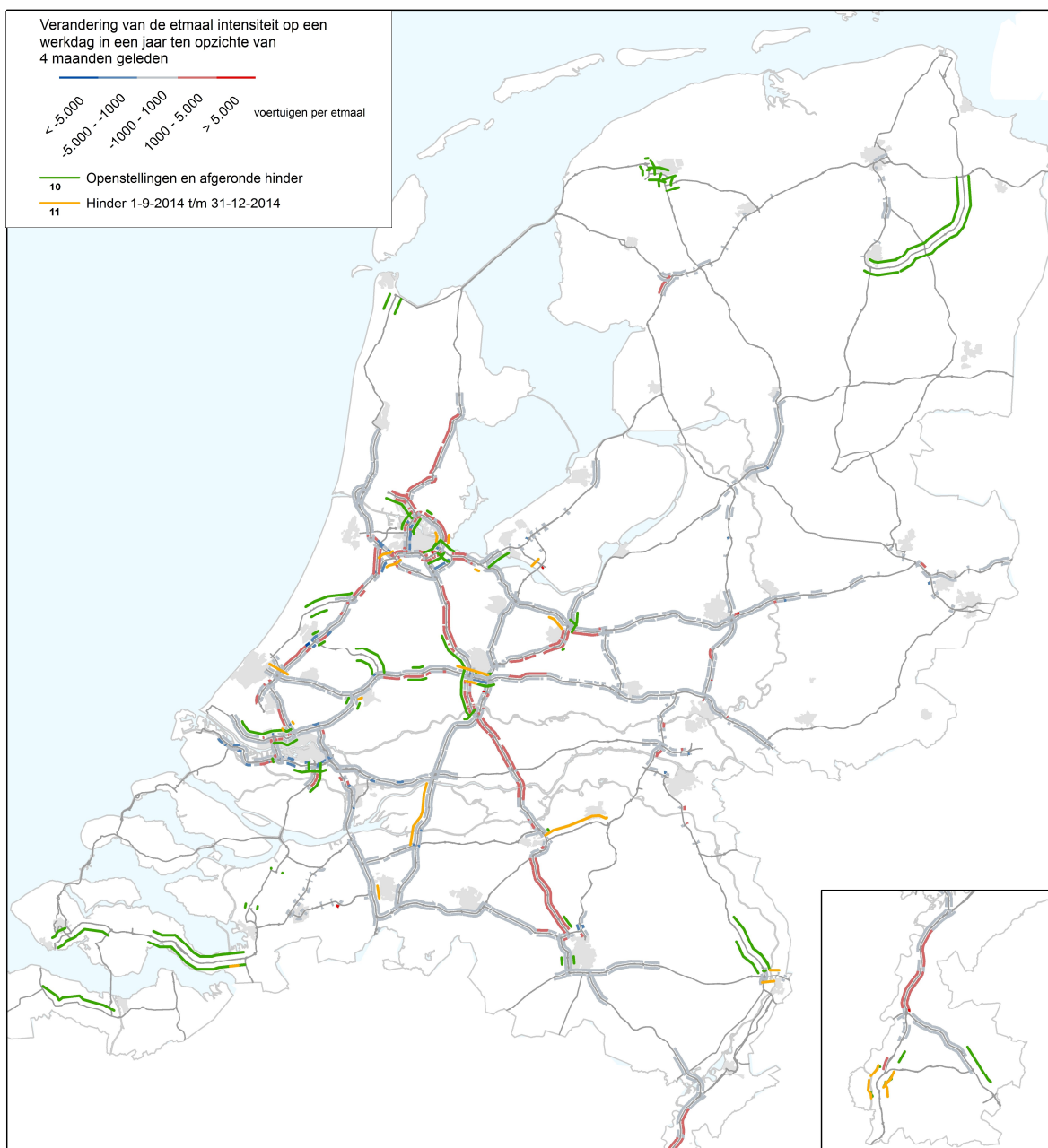
- meerjarenreeksen van het aantal afgelegde kilometers en de filezwaarte vanaf 2000;
- een kaart van Nederland met de locaties met het meeste reistijdverlies, in combinatie met de filetop-10;
- uitgebreide informatie over openstellingen van wegen en wegwerkzaamheden in relatie tot de verandering in reistijdverlies in kaart- en tabelvorm.

¹ De *extra* reistijd is het verschil tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij 100 km/uur. Wanneer bijvoorbeeld zes weggebruikers 10 minuten extra reistijd hebben, is dit gelijk aan één uur reistijdverlies.

1 Gebruik van het Rijkswegennet

Ten opzichte van vier maanden geleden is het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis licht gestegen met 1,0 procent. Het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis komt op 66,3 miljard kilometers. Er werden in 2014 wederom meer kilometers afgelegd tijdens spits.

In onderstaande kaart is voor verschillende locaties in Nederland de verandering in het aantal afgelegde kilometers aangegeven ten opzichte van vier maanden terug. Blauw geeft een daling aan, rood betekent een stijging. In groen zijn vernieuwde wegvakken aangegeven en wegvakken waar werkzaamheden zijn afgerond. De trajecten waarop de afgelopen vier maanden is gewerkt, zijn weergegeven in oranje. Ten opzichte van 2013 is het aantal afgelegde kilometers in 2014 met 2,0 procent gegroeid tot 66,3 miljard kilometers. Een overzicht van het aantal afgelegde kilometers vanaf 2000 is opgenomen in Bijlage A.

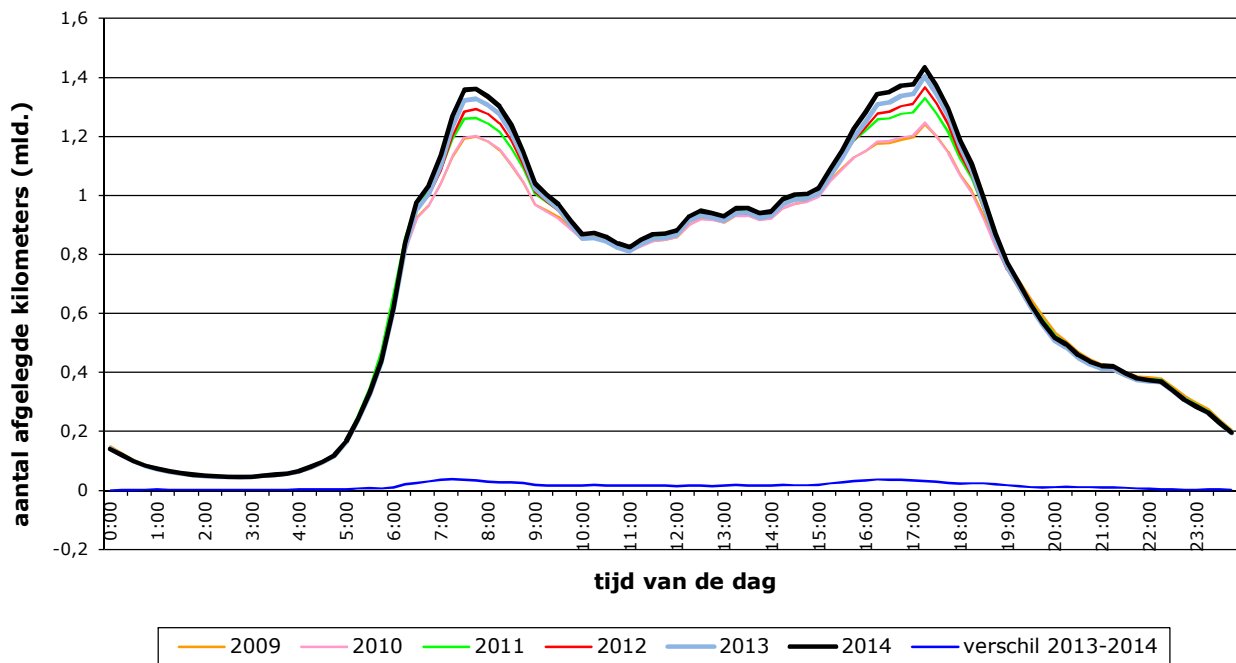


Figuur 1.1 Verschil in het aantal afgelegde kilometers. In de kaart betekent blauw een daling van de hoeveelheid verkeer en rood een stijging van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van 4 maanden terug.

1.1 Ontwikkeling van het aantal afgelegde kilometers over de dag

In figuur 1.2 is de verdeling van het over de dag totaal aantal afgelegde kilometers in een jaar weergegeven, voor de jaren 2009 tot en met 2014. Het totaal aantal afgelegde kilometers in 2014 is toegenomen met 2,0 procent ten opzichte van 2013; dit komt voornamelijk omdat er meer is gereden in de spitsperiodes. Net als vorige jaar zijn er meer kilometers afgelegd tijdens de spits dan in het voorgaande jaar, terwijl de gemiddelde lengte van de file in de spits is gedaald (zie hoofdstuk 2). Verder is zichtbaar dat de verdeling over de dag nagenoeg gelijk is voor alle jaren.

Ontwikkeling aantal afgelegde kilometers over de dag



Figuur 1.2 Ontwikkeling van het totaal aantal afgelegde kilometers over de dag voor de jaren 2009 – 2014.

2 Jaarfilezwaarte

De hoeveelheid files is de afgelopen periode licht gestegen. Ten opzichte van de vorige periode is de filezwaarte met 3,0 procent toegenomen. Ten opzicht van 2013 is de filezwaarte min of meer gestabiliseerd. De filezwaarte over 2014 is 0,7% minder dan in 2013.

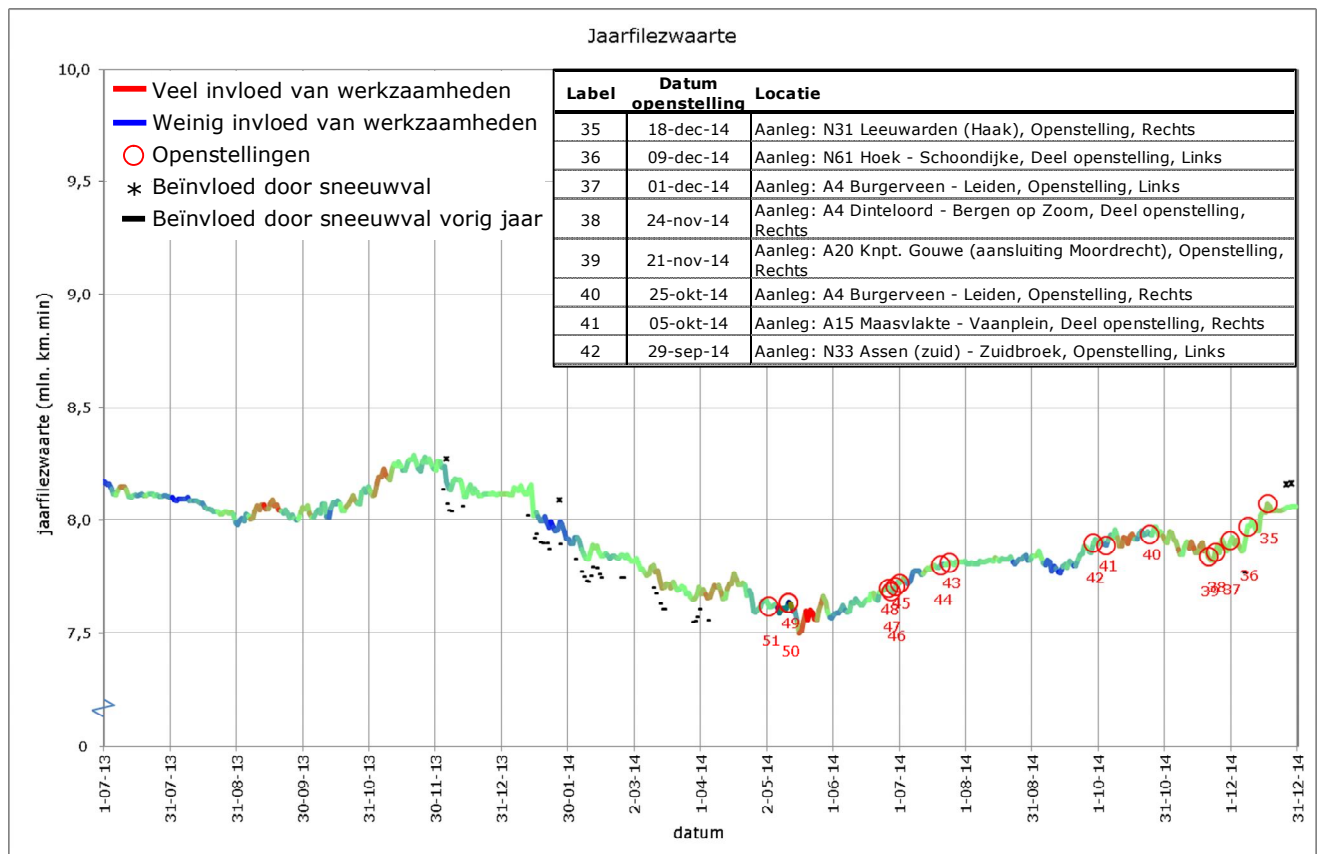
Tot eind december 2014 is de filezwaarte gestegen tot 8,1 miljoen kilometerminuten (de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file). Vier maanden terug bedroeg de filezwaarte 7,8 miljoen kilometerminuten. Om files van verschillende lengte en duur te kunnen vergelijken, gebruiken we het begrip filezwaarte. Een overzicht van de filezwaarte vanaf 2000 is opgenomen in Bijlage B.

De combinatie van openstellingen, werkzaamheden en invloeden van buitenaf (zoals het weer en economische veranderingen) hebben geleid tot een stijging van de jaarfilezwaarte met 3,0 procent ten opzichte van 4 maanden geleden.

De recente openstellingen worden toegelicht in hoofdstuk 5. De effecten van openstellingen zijn een jaar lang zichtbaar in de daling van de jaarfilezwaarte (zie Bijlage F voor de openstellingshistorie). Omdat de files van een heel jaar worden opgeteld, duurt het een jaar voordat de situatie voorafgaand aan een openstelling niet meer in de jaarfilezwaarte wordt meegenomen.

In dit rapport zijn alle werkzaamheden en openstellingen voorzien van een label. Hiermee zijn ze terug te vinden in tabellen en kaarten.

Van alle weertypes heeft sneeuwval het meeste effect op het verkeer, waardoor de filezwaarte stijgt. Een jaar later, zal de jaarfilezwaarte dalen, doordat het effect van die sneeuwval niet meer wordt meegenomen in de berekening van het jaartotaal.

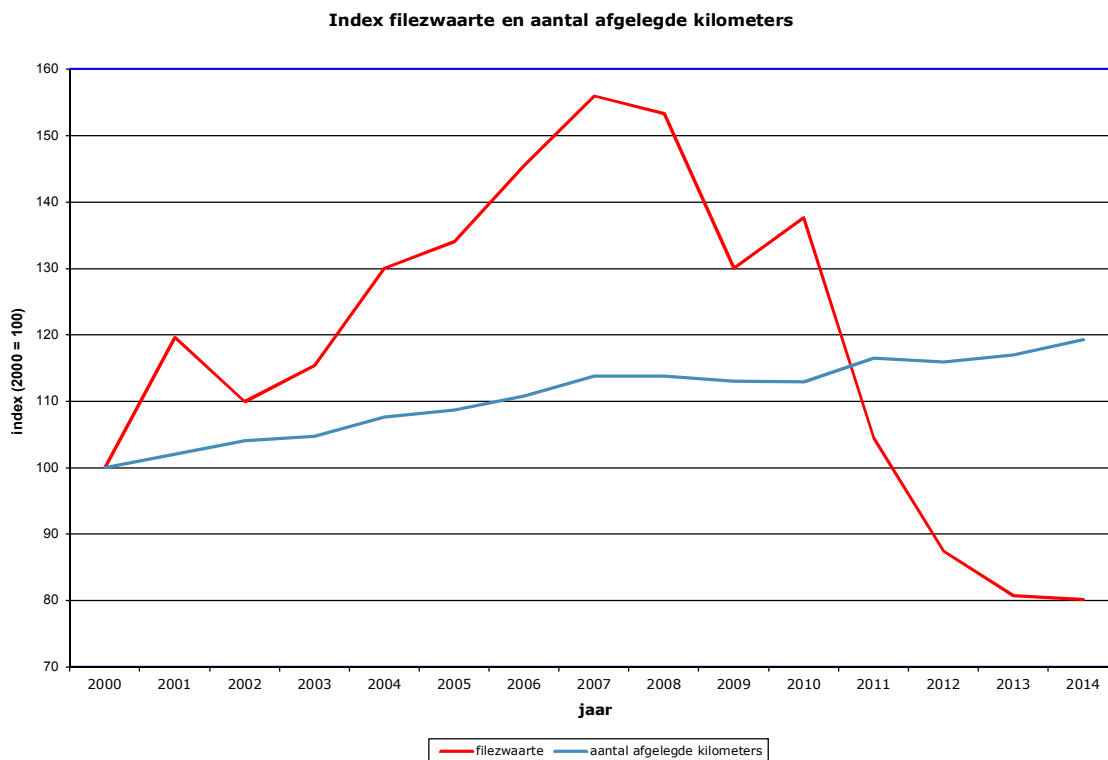


Figuur 2.1 De grafiek toont de ontwikkeling van de jaarfilezwaarte. Sneeuw (aangegeven met *) heeft veel invloed op de totale hoeveelheid file. Een jaar later is dit terug te zien in de daling van de filezwaarte (aangegeven met -). Openstellingen van nieuwe of verbeterde wegen zijn aangegeven met een cirkel. Wanneer werkzaamheden of (snel)herstelwerkzaamheden veel invloed hebben gehad, is dit aangegeven in rood. Blauw geeft aan dat er minder invloed is van werkzaamheden.

De jaarfilezwaarte is in 2014 met 0,7 procent gedaald, maar blijft (door afronding) gelijk aan de jaarfilezwaarte van 2013: 8,1 miljoen kilometerminuten.

Filezwaarte en het aantal afgelegde kilometers

Er is een verband tussen de ontwikkeling van het aantal afgelegde kilometers en de filezwaarte. Wanneer de verkeersvraag toeneemt en het wegeaanbod hetzelfde blijft, zullen er files gaan ontstaan. De onderstaande figuur geeft de ontwikkeling van de filezwaarte en het aantal afgelegde kilometers (geïndexeerd naar het peiljaar 2000) weer. Te zien is dat het aantal afgelegde kilometers licht toeneemt. De filezwaarte daalt echter sinds 2007 tegen deze trend in en zit nu op 80 procent van de waarde in 2000. De daling in 2009 kan grotendeels verklaard worden door de economische crisis, extra rijstroken en verkeersmanagement (KiM, Mobiliteitsbalans, 2010). De daling vanaf 2010 komt voor een groot deel door extra rijstroken (KiM, Mobiliteitsbalans, 2013).



Figuur 2.2 De grafiek toont de ontwikkeling van de filezwaarte en het aantal afgelegde kilometers ten opzichte van 2000.

2.1 Fileoorzaken

In tabel 2.1 zijn de fileoorzaken weergegeven, uitgedrukt in een percentage van de totale filezwaarte. Ongeveer 70 procent van de filezwaarte in 2014 wordt veroorzaakt door een tekort aan wegcapaciteit, gezien de verkeersvraag van dat moment. Het aandeel van de filezwaarte dat wordt veroorzaakt door ongevallen is verder gestegen en bedraagt ruim 18 procent. Ook de files door incidenten (pech, verloren lading, etc.) zijn toegenomen tot bijna 6%. In absolute zin bedraagt deze toename 137 duizend kilometerminuten door ongevallen (+10 procent) en 182 duizend kilometerminuten door incidenten (+60 procent).

Het aandeel van de filezwaarte dat door wegwerkzaamheden wordt veroorzaakt, is licht gedaald naar 4,3 procent. (zie ook paragraaf 6.1).

Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoge intensiteit	79,8%	81,0%	79,0%	76,6%	73,9%	69,7%
Ongeval	10,8%	9,1%	12,4%	13,8%	16,4%	18,2%
Werkzaamheden	6,2%	6,9%	5,1%	5,5%	4,9%	4,3%
Incident	1,9%	1,8%	2,4%	2,9%	3,4%	5,7%
Overige oorzaken	0,6%	0,4%	0,6%	0,6%	0,5%	1,1%
Evenement	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%
Weer	0,2%	0,4%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Capaciteit reductie*)	0,2%	0,1%	0,2%	0,4%	0,5%	0,6%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*) zoals defecte brug, verminderd aantal rijstroken

Tabel 2.1 De fileoorzaken als percentage van het totaal per jaar vanaf 2009.

2.2 Drukke dagen

De top-5 van drukke dagen (tabel 2.2) van 2014 is, net als voorgaande jaren, voornamelijk veroorzaakt door weersomstandigheden. De vijf drukste dagen van 2014 zijn goed voor 4,9 procent van de totale filezwaarte van 2014.

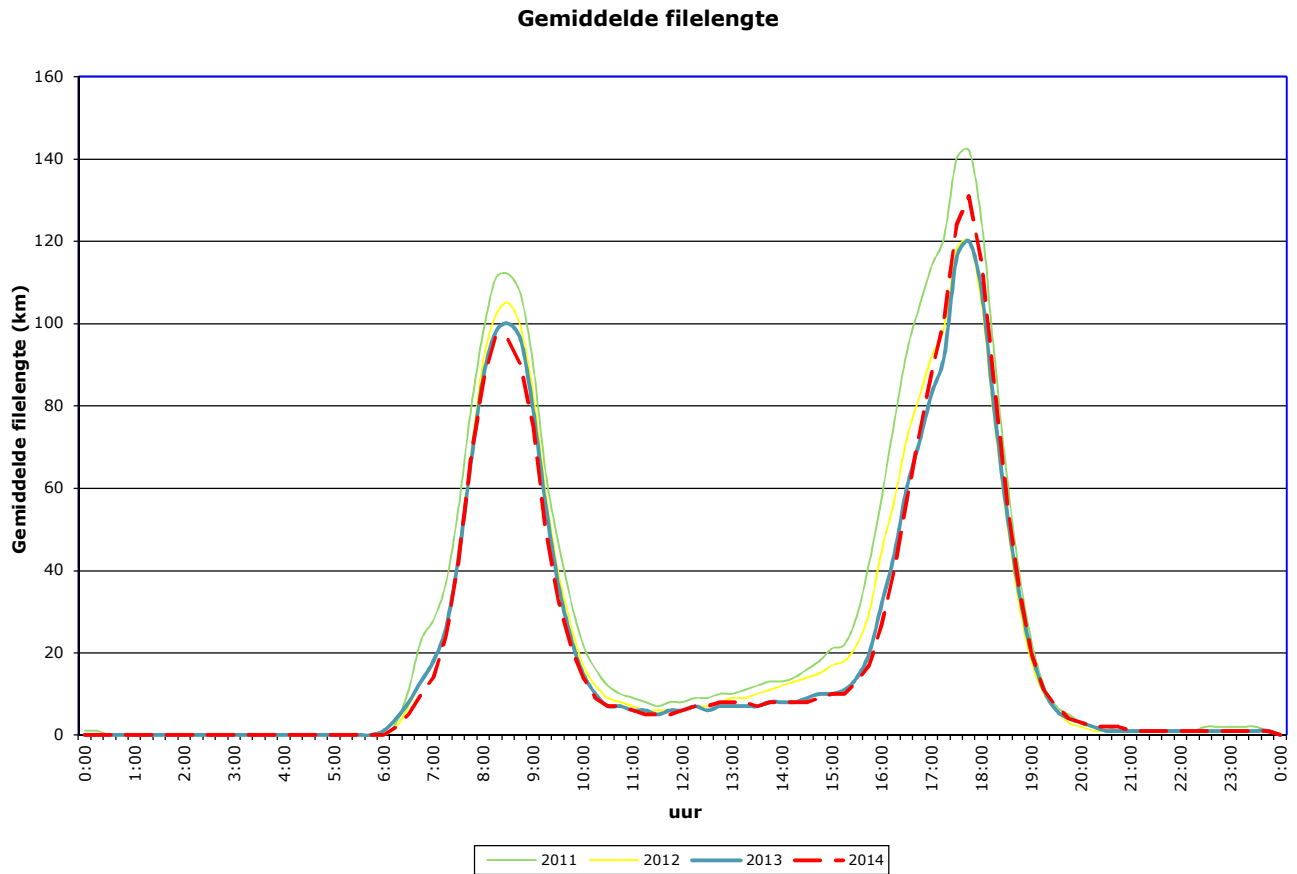
De absolute filezwaarte in kilometerminuten op de drukste dag van 2014, staat "slechts" op plaats 181 in de historische filetop sinds 2000 en is veroorzaakt door regen. De overige drukke dagen in 2014 komen niet terug in de historische filetop 200. In 2014 zijn er dus geen echt extreme filedagen geweest.

plaats	datum	filezwaarte	oorzaak
in 2014			
1	27-nov-14	91.721	regen
2	9-dec-14	80.002	gladheid + mist
3	25-nov-14	74.556	ongevallen
4	11-nov-14	74.439	ongevallen
5	28-mei-14	70.111	hemelvaartsweekend
historisch (sinds 2000)			
1	25-nov-05	382.912	sneeuw
2	17-dec-10	306.097	sneeuw
3	3-feb-12	238.966	sneeuw
4	18-jan-07	174.038	zware stroom
5	25-mrt-08	171.220	sneeuw

Tabel 2.2 De drukste dagen van 2014 en de top-5 vanaf 2000.

2.3 Spitsen

Zoals hiervoor vermeld, is de filezwaarte in 2014 met circa 0,7 procent gedaald ten opzichte van 2013. In figuur 2.4 is per kwartier van de dag de totale gemiddelde lengte van de files op een werkdag weergegeven. In de figuur is te zien dat de gemiddelde filelengte in de ochtendspits is afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren, maar in de avondspits is toegenomen (rode gestreepte lijn).



Figuur 2.3 De gemiddelde filelengte over de dag op werkdagen.

3 Filetop-10

Op de eerste plaats in de filetop-10 staat net als de voorgaande periode de A20 bij Rotterdam tussen Crooswijk en het Terbregseplein.

In de onderstaande tabel is de filetop-10 van 1 januari tot en met 31 december 2014 opgenomen. In de tabel is de koplocatie aangegeven, samen met de ernst (uitgedrukt in filezwaarte), de oplossing om hinder op deze locatie te verminderen, de periode waarin gewerkt wordt en wanneer het klaar zal zijn.

De kaart in Bijlage D toont waar deze locaties liggen.

Positie	Weg	Traject van	Traject naar	Koplocatie Oplossing	Zwaarte	hinderperiode geopend
1	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Crooswijk en Terbregseplein <i>A13/A16 Rotterdam, nieuwe verbinding</i>	158.295	2022
2	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Cortlandt-Aquaduct en Nieuwkerk Aan Den IJssel <i>aanpassing afrit moordrecht</i>	129.104	2016
3	A16	Breda	Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein <i>A13/A16 Rotterdam, nieuwe verbinding</i>	123.785	2022
4	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten <i>Verruimen capaciteit A27/A1 Utrecht-Eemnes-Amersfoort</i>	112.980	2018
5	A28	Zwolle	Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd <i>Verbreiding ring Utrecht (deel A27)</i>	101.067	2026
6	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein <i>A4 Delft - Schiedam, nieuwe verbinding</i>	94.620	sep 2011 - dec 2015 2015
7	A9	Alkmaar	Amstelveen	tussen Raasdorp en Badhoevedorp <i>omleggen A9 Badhoevedorp</i>	94.517	2018
8	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge <i>Verruimen capaciteit A27/A1 Utrecht-Eemnes-Amersfoort</i>	83.411	2018
9	A27	Gorinchem	Breda	tussen Industrierrein Avelingen en Merwedebrug <i>uitbreiding traject Houten - Hooipolder</i>	83.290	2025
10	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen <i>corridor Schiphol-Amsterdam-Almere</i>	81.616	2020

Tabel 3.1 Filetop-10 over de periode 1 januari 2014 – 31 december 2014.

De A20 neemt sinds vorige zomer de eerste plaats in binnen de filetop-10. De ernst van de files is hier wel afgenomen ten opzichte van de voorgaande 4 maanden. De huidige top-10 bevat een nieuwe locatie. De A1 tussen de Eembrug en Eembrugge staat nu ook in de top-10. Daarentegen is de filetoplocatie op de A8 voor Zaanstad-Zuid door de Coentunnel nu uit de top-10 verdwenen.

4 Reistijd

Ten opzichte van de vorige periode is de hoeveelheid uren die alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, gestegen met 5,4 procent. Hiermee komt het reistijdverlies over 2014 op 45,4 miljoen uur.

4.1 Reistijd in de spits

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor de reistijd op autosnelwegen in de spits overgenomen. Op stedelijke ringwegen geldt een streefwaarde van 50 km/uur (2x zoveel als buiten de spits) en op verbindingssnelwegen 66 km/uur (1,5x zoveel als buiten de spits bij 100 km/uur). Hiervoor zijn 186 trajecten gedefinieerd. 106 van deze 186 trajecten worden voldoende bemeten om over te rapporteren. Deze 106 trajecten liggen voornamelijk in de Randstad. In de onderstaande tabel is het aantal trajecten weergegeven, waarvan de zwaarste spits niet aan de streefwaarde voldoet. Er zijn dit jaar iets meer trajecten (13 in 2014 tegenover 10 in 2013) waarbij de reisduur in de spits meer bedraagt dan de streefwaarde van anderhalf maal de reisduur bij 100 kilometer per uur. Op het hoogtepunt in 2008 waren dit er 31.

	# trajecten	dagdeel	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
stedelijkringen	30	OS	0	0	0	0	0	0	0	0
		AS	2	6	4	6	4	4	2	0
verbindingswegen	76	OS	9	14	12	12	9	3	3	4
		AS	9	17	14	14	9	8	7	9

Tabel 4.1 Aantal trajecten waarvan de zwaarste spits niet voldoet aan de streefwaarde voor de reistijd.

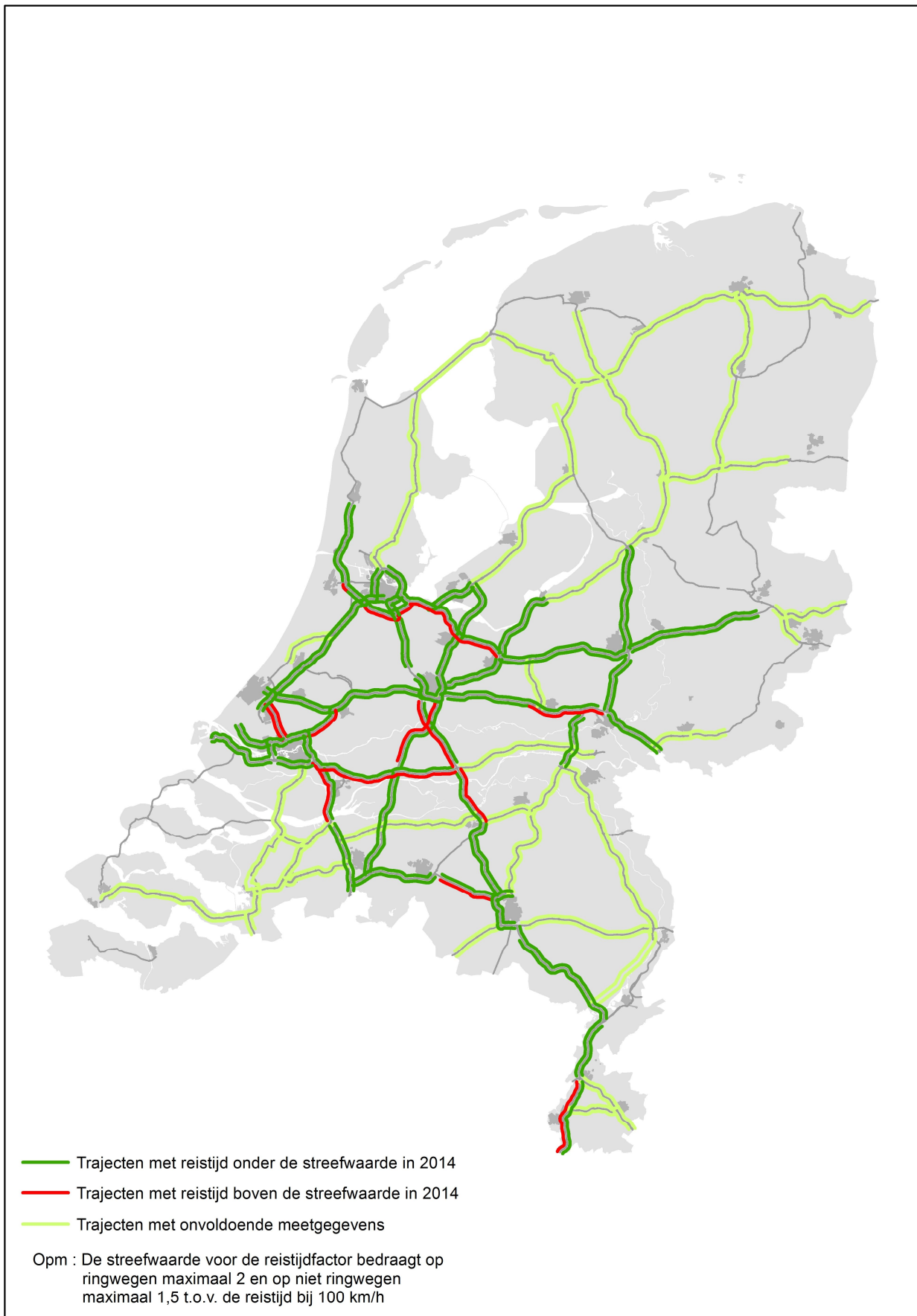
In tabel 4.2 is het percentage trajecten weergegeven, waarbij de reistijd in de zwaarste spits voldoet aan de streefwaarde.

	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
percentage dat voldoet*)	89%	80%	84%	83%	88%	92%	94%	93%

*) Op basis van 186 trajecten. Voor 80 onvoldoende bemeten trajecten wordt verondersteld dat het traject voldoet aan de streefwaarde, gezien de intensiteit / capaciteit verhouding'

Tabel 4.2 Percentage trajecten waarvan de zwaarste spits voldoet aan de streefwaarde voor de reistijd.

Figuur 4.1 geeft voor alle trajecten weer, of in 2014 de reistijd in de zwaarste spits voldoet aan de streefwaarde voor de reistijdfactor uit de Nota Mobiliteit/SVIR. Op de donkergroene trajecten wordt voldaan aan de streefwaarde, op de rode trajecten niet. Op 80 lichtgroene trajecten zijn onvoldoende meetgegevens beschikbaar om de reistijdfactor te bepalen, maar voldoet de reistijd naar verwachting aan de streefwaarde. In bijlage I zijn de reistijden en reistijdfactoren van alle 106 bemeten trajecten opgenomen.



Figuur 4.1 Reistijdfactoren op bemeten trajecten in 2014.

4.2 Reistijdbetrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van de reistijd in de spits is 94 procent in 2014. Een betrouwbare reis houdt in dat de reisduur niet meer dan 10 procent afwijkt van de verwachte reistijd. In tabel 4.3 is de ontwikkeling van de landelijke betrouwbaarheid van de reistijd vanaf 2000 opgenomen. De betrouwbaarheid van de reistijd is berekend op basis van de 106 bemeeten trajecten.

	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Betrouwbaarheid in de spits	94%	90%	92%	91%	92%	93%	94%	94%

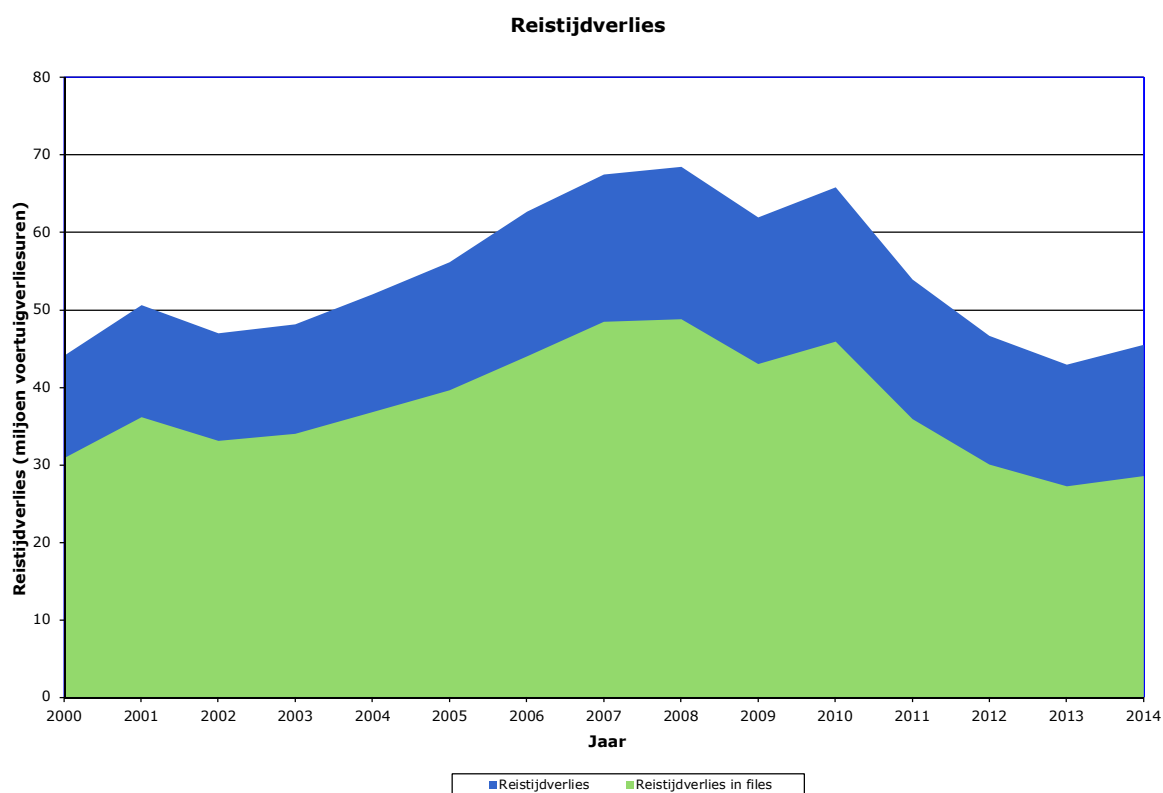
Tabel 4.3 Betrouwbaarheid van de reistijd in de spits vanaf 2000.

4.3 Reistijdverlies

Het totale reistijdverlies over het jaar 2014 komt op 45,4 miljoen voertuigverliesuren. Ten opzichte van 2013 is de hoeveelheid uren die alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, gestegen met 5,9 procent. De helft van de stijging (1,2 miljoen uur) komt door lagere snelheden tussen de 50 en 100 kilometer per uur. De andere helft (1,3 miljoen uur) door extra reisduurverlies in files. Het reisduurverlies in files is toegenomen met 4,8 procent. Mogelijk komt dit door een hoger percentage files door ongevallen, waarbij de snelheid in de file lager ligt.

Ten opzichte van vier maanden geleden is het jaarreistijdverlies toegenomen met 5,4 procent.

De onderstaande grafiek toont voor de jaren vanaf 2000 hoeveel uren alle weggebruikers gezamenlijk *extra*² hebben moeten reizen ten opzichte van de vorige jaren, onder andere doordat ze in de file hebben gestaan. Dit wordt weergegeven door de indicator reistijdverlies ten opzichte van een reistijd bij 100 kilometer per uur (blauw). Dit reistijdverlies treedt op tijdens files, maar ook bij vertraagde afwikkeling, bijvoorbeeld waar maximaal 80 kilometer per uur mag worden gereden. Voor het reistijdverlies dat wordt veroorzaakt in files, is het reistijdverlies genomen waarbij langzamer wordt gereden dan 50 kilometer per uur (groen).



Figuur 4.2 Reistijdverlies (blauw) en reistijdverlies in files (groen) per jaar.

² De *extra* reistijd is het verschil tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij 100 km/uur. Wanneer bijvoorbeeld zes weggebruikers 10 minuten extra reistijd hebben, is dit gelijk aan één uur reistijdverlies.

Reistijdverlies	2000	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in files							
Index	100	140	149	117	97	88	93
absoluut (mln. uur)	30,8	43,0	45,9	35,9	30,0	27,2	28,5
Jaarlijkse groei		-11,9%	6,7%	-21,8%	-16,4%	-9,4%	4,8%
Totaal							
Index	100	140	149	122	106	97	103
absoluut (mln. uur)	44,1	61,9	65,7	53,9	46,6	42,9	45,4
Jaarlijkse groei		-9,6%	6,3%	-18,0%	-13,5%	-7,9%	5,9%

Tabel 4.3 Reistijdverlies totaal en in files per jaar. Het totale reistijdverlies in 2014 is 45,4 miljoen voertuigverliesuren.

In de kaart op de volgende pagina is de ontwikkeling van het reistijdverlies in files ten opzichte van vier maanden terug weergegeven. In blauw is een daling van het reistijdverlies aangegeven en in rood een stijging. In groen zijn de vernieuwde wegvakken weergegeven en de wegvakken waar werkzaamheden zijn afgerond. Daar is een vermindering van het reistijdverlies te verwachten. De trajecten waar de afgelopen vier maanden is gewerkt, zijn weergegeven in oranje. Daar is meer reistijdverlies te verwachten.

In Bijlage E zijn regionale kaarten opgenomen met meer details.

4.4 Reistijdverlies en filezwaarte

In deze rapportage worden zowel reistijdverliezen als filezwaarte gepresenteerd. Deze twee indicatoren meten allebei aspecten van congestie, maar op een andere manier. De indicator reistijdverlies geeft een completer en beter beeld van de vertraging voor de weggebruiker dan de filezwaarte. Reistijdverlies houdt met meer aspecten rekening en krijgt dan ook de voorkeur van het ministerie van I&M.

Verschillen in definitie tussen reistijdverlies en filezwaarte

Beide indicatoren maken gebruik van meetgegevens afkomstig van meetlocaties op het hoofdwegennet. De daaruit verkregen snelheden en intensiteiten worden op twee verschillende manieren verwerkt.

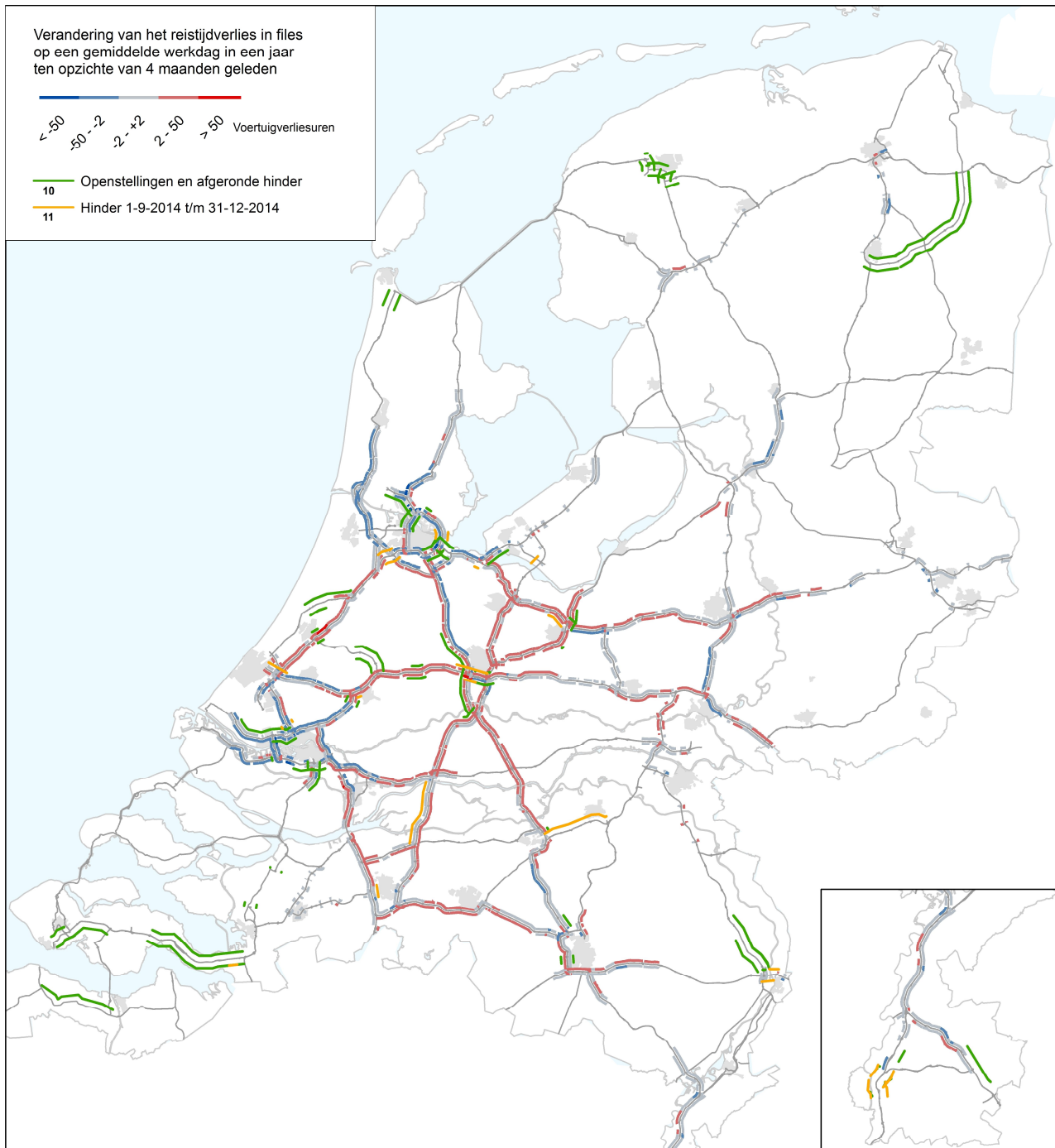
De indicator reistijdverlies, uitgedrukt in voertuigverliesuren, wordt berekend op basis van de gereden snelheid, een referentiesnelheid (meestal 100 kilometer per uur), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de weglengte. Wanneer de snelheid daalt, neemt het reistijdverlies toe. Wanneer de hoeveelheid langzaam rijdend verkeer toeneemt, neemt ook het reistijdverlies toe.

De indicator filezwaarte wordt berekend op basis van de filelengte en fileduur. Een file is hierbij gedefinieerd als verkeer met een snelheid lager dan 50 km/uur over een afstand van tenminste 2 kilometer. Er wordt in deze indicator geen rekening gehouden met de snelheid in de file, het aantal voertuigen, het aantal rijstroken en evenmin met open, dan wel gesloten spitsstroken. Een stilstaande file van vijf kilometer gedurende één uur telt in gelijke mate mee als een file van vijf kilometer gedurende één uur waarin met 49 km/uur wordt gereden. En een file over een lengte van vijf kilometer gedurende één uur op een weg met twee rijstroken telt even waar als een file van vijf kilometer gedurende één uur op een weg met drie rijstroken. Door bovengenoemde verschillen laat filezwaarte een andere ontwikkeling zien dan cijfers over reistijdverliezen.

4.5 Reistijdverlies en het aantal afgelegde kilometers

Er bestaat een relatie tussen reistijdverlies en de hoeveelheid verkeer die over het wegennet rijdt. Hoe meer verkeer hoe meer kans op file en reistijdverlies. Deze relatie is erg locatie afhankelijk en wordt door diverse factoren beïnvloed (incidenten, weer, capaciteit van de weg, werkzaamheden, extra rijstroken, etc.)

In deze rapportage wordt een beeld gegeven van het aantal afgelegde kilometers. Lokaal kan dit verschillen van het landelijke beeld. Hierdoor is het mogelijk dat landelijk het aantal afgelegde kilometers daalt, terwijl het reistijdverlies toeneemt, of andersom.



Figuur 4.3 Verschil van het jaarreistijdverlies in files ten opzichte van vier maanden terug. Het reistijdverlies is aangegeven in aantal uren. Blauw geeft een daling van het reistijdverlies aan en rood een stijging, ten opzichte van vier maanden terug. In Bijlage D is een kaart van het reistijdverlies over de afgelopen twaalf maanden opgenomen.

5 Openstellingen

Er zijn deze periode zijn acht nieuwe weggedeelten opengesteld. De deelopening op A15 bij Rotterdam zorgt voor een verbetering van de reistijd van 11 minuten tussen de Maasvlakte en knooppunt Ridderkerk.

5.1 Openstellingen

In de afgelopen vier maanden (september tot en met december 2014) zijn nieuwe wegen of weggedelen geopend. In de onderstaande tabel zijn deze weergegeven:

Label	Datum openstelling	Locatie	Hinder van	Hinder tot
35	18-dec-14	Aanleg: N31 Leeuwarden (Haak), Openstelling, Rechts	2013	2014
36	09-dec-14	Aanleg: N61 Hoek - Schoondijke, Deel openstelling, Links	dec-14	2015
37	01-dec-14	Aanleg: A4 Burgerveen - Leiden, Openstelling, Links	2009	2014
38	24-nov-14	Aanleg: A4 Dinteloord - Bergen op Zoom, Deel openstelling, Rechts	2012	nov-14
39	21-nov-14	Aanleg: A20 Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht), Openstelling, Rechts	2011	2016
40	25-okt-14	Aanleg: A4 Burgerveen - Leiden, Openstelling, Rechts	2009	2014
41	05-okt-14	Aanleg: A15 Maasvlakte - Vaanplein, Deel openstelling, Rechts	2011	2015
42	29-sep-14	Aanleg: N33 Assen (zuid) - Zuidbroek, Openstelling, Links	2013	2015

Tabel 5.1 Openstellingen

5.2 Reistijdfactor

De reistijdfactor is de verhouding tussen de reistijd in de spits en de reistijd bij 100 km/uur³. De reistijdfactor maakt de reistijd op trajecten die in lengte verschillen, onderling vergelijkbaar. Trajecten met een lage reistijdfactor presteren beter dan trajecten met een hoge reistijdfactor. Bij een reistijdfactor van één, is de gemiddelde snelheid op dat traject 100 kilometer per uur.

In tabel 5.2 zijn de reistijdfactoren en de verandering in reistijd weergegeven van de bovengenoemde wegen waar nieuwe delen zijn geopend⁴ en van wegen die ten tijde van de vorige rapportage te kort waren opengesteld om een uitspraak te doen over de verandering in reistijd. De situatie 'voor' beschrijft de periode voorafgaand aan de werkzaamheden, de situatie 'na' gaat over de eerste volledige maand(en) na de openstelling. Sommige wegen worden op meerdere plekken flink aangepast. Hier wordt de nieuwe situatie vergeleken met de periode voordat alle werkzaamheden begonnen. Het kan ook zo zijn dat de reistijd is verslechterd ten opzichte van de voorgaande situatie, omdat er ondanks de openstelling van een deel van het traject er nog meer werkzaamheden plaatsvinden.

Label	beleidstraject	verandering	datum openstelling	reistijdfactor		reistijd (min)	
				voor	na	voor	na
37	A4-knpt Badhoevedorp (A9) – Zoeterwoude Rijndijk (N11)	openstelling	01-dec-14	2,0	1,1	30	15
40	Zoeterwoude Rijndijk (N11) – knpt Badhoevedorp (A9)	openstelling	25-okt-14	1,9	1,2	28	17
50	A20-knpt Gouwe (A12) – knpt Terbregseplein (A20)	openstelling	12-mei-14	1,8	1,5	12	11
39	A20-knpt Terbregseplein (A20) – knpt Gouwe (A12)	openstelling	21-nov-14	1,8	1,8	12	12
41	A15-Benelux – Ridderkerk	deelopening	05-okt-14	2,0	1,0	13	7
41	A15-Maasvlakte – knpt Benelux (A4)	deelopening	05-okt-14	1,7	1,4	23	18
44	A10/4-Coenplein – Badhoevedorp	openstelling	21-jul-14	1,5	1,3	10	9
44	A4/10-Badhoevedorp – Coenplein	openstelling	21-jul-14	3,5	1,5	23	10

Tabel 5.2 Eerste indicatie⁴ van de verandering van de reistijd op beleidstrajecten na openstelling.

³ In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor de reistijd op autosnelwegen in de spits overgenomen. Op ringwegen geldt een streefwaarde van 50 km/uur (2x zoveel als buiten de spits) en op overige snelwegen 66 km/uur (1,5x zoveel als buiten de spits bij 100 km/uur). Hiervoor zijn 188 trajecten gedefinieerd.

⁴ Dit zijn geen officiële evaluatieresultaten, maar een indicatie van de veranderingen. Reistijden tijdens werkzaamheden zijn niet altijd betrouwbaar door uitval van meetlocaties. Daarnaast kunnen er op ieder traject andere factoren zijn die invloed hebben op de reistijd en reistijdfactor.

Toelichting

Op de A15 heeft de openstelling voor significante verbetering in reistijden gezorgd. De 2 beleidstrajecten die daar gedefinieerd zijn (Maasvlakte --> knp Benelux en knp Benelux --> Ridderkerk) laten een gezamenlijke reistijdwinst zien van 11 minuten waarbij op het 2^e traject de reistijd in de spits is gehalveerd. De openstelling op de A4 heeft in de afgelopen vier maanden geen nieuwe reistijdwinst opgeleverd, maar over het project beschouwd is de winst nog steeds groot. De openstelling van de 2^e Coentunnel (44) is nogmaals meegenomen, omdat deze openstelling net voor de zomervakantie viel en het effect onzeker was. Het effect is echter gelijk. De reistijdfactor lijkt zicht te stabiliseren op 1,5. Het effect van de eerdere openstelling (medio 2013) van de 2^e Coentunnel op de reistijd is goed zichtbaar. Voor beide trajecten (A10 en A4) geldt dat een groot deel van de verbetering al met eerdere deelopenstellingen is behaald. Van de openstelling op de A20 bij Moordrecht zijn nog geen verbeteringen in de reistijd zien, doordat deze pas recent zijn geopend. Van de openstellingen in de overige gebieden zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om op basis van reistijden een uitspraak te doen.

6 Werkzaamheden

In de afgelopen vier maanden is gewerkt aan de verbetering van bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen. Daarnaast is groot onderhoud gepleegd. Rondom de grootste werkzaamheden tussen september en december 2014 ontstonden extra files. In de meeste gevallen heeft Rijkswaterstaat maatregelen genomen om de hinder te beperken. De werkzaamheden hebben een nummer gekregen om ze terug te kunnen vinden in de kaarten in Bijlage E.

Belangrijke werkzaamheden die werden uitgevoerd in de afgelopen periode om knelpunten op te lossen, zijn:

- Op de A2 bij Maastricht wordt gewerkt aan de ondertunneling van de A2 onder de stad. (label 1)
- Op de A1, A6, A9 en A10 aan de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere. (label 2)
- Op de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein wordt gewerkt aan de verbreding van de weg.
- Op de A12 wordt bij Utrecht gewerkt aan de renovatie van de Galecopperbrug. (label 3)

Bij de onderstaande werkzaamheden is meer hinder (file) dan gebruikelijk waargenomen:

- A1 –A6 Schiphol – Amsterdam - Almere (2)
- A12 Galecopperbrug (3)
- A4 bij Badhoevedorp (4)
- A1 Bunschoten – Hoevelaken (10)
- A16/A27 onderhoud (11)

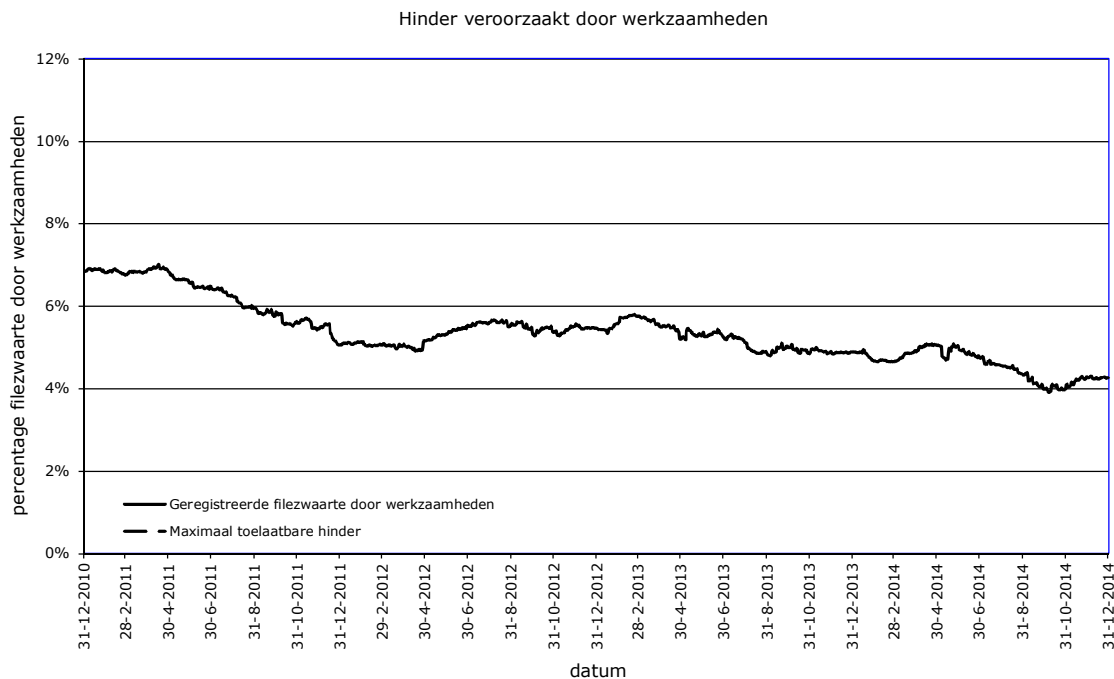
In Bijlage G is een overzicht opgenomen van alle werkzaamheden voor belangrijke verbeteringen aan de weg. Ook zijn de werkzaamheden die hinder voor de weggebruiker veroorzaakten in dit overzicht opgenomen. Voor al deze werkzaamheden is aangegeven in welke mate de weggebruiker er last van had.

6.1 Hinder door werkzaamheden

De afgelopen vier maanden is de hinder veroorzaakt door werkzaamheden gelijk gebleven met 4,3 procent van de totale filezwaarte.

Rijkswaterstaat streeft er naar dat werkzaamheden zo min mogelijk hinder veroorzaken. In 2006 is met de Tweede Kamer afgesproken dat hinder door werkzaamheden maximaal 10 procent van de totale filezwaarte mag zijn.

De onderstaande grafiek laat de ontwikkeling zien van de totale jaarlijkse hinder. Deze schommelt sinds 2012 rond de 5 á 6 procent van de totale filezwaarte, maar is in het laatste jaar verder gedaald naar 4 á 5 procent.



Figuur 6.1 Hinder veroorzaakt door werkzaamheden. In 2006 is afgesproken dat de hinder door werkzaamheden op het rijkswegennet maximaal 10 procent van de totale filezwaarte mag zijn.

Over heel 2014 gezien zijn de files door werkzaamheden in absolute zin met 15,3 procent afgenomen tot 340 duizend kilometerminuten. Het percentage files veroorzaakt door werkzaamheden ten opzichte van het totaal is afgenomen van 4,9 procent in 2013 naar 4,3 procent in 2014.

7 Komende periode

7.1 Openstellingen

In de komende periode worden de volgende delen van het wegennet opengesteld voor verkeer:

- Delen van de A15 Maasvlakte – Vaanplein

7.2 Werkzaamheden

De belangrijkste locaties waar Rijkswaterstaat in de komende periode gaat werken, zijn:

- A2 tunnel traverse Maastricht
- A1, A6, A9 en A10, de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere
- A22 Velsertunnel
- A4 – A9 verleggen A9 Badhoevedorp
- A1 Bunschoten – Hoevelaken
- A58 Vlissingen - Bergen op Zoom

In Bijlage H is een lijst opgenomen met alle projecten voor de komende periode die leiden tot belangrijke verbeteringen aan de weg en met alle projecten voor de komende periode waarvan hinder wordt verwacht.

7.3 Campagne van AnaarBeter

Net als in 2014 staan er voor 2015 veel wegwerkzaamheden gepland. Om weggebruikers te informeren over de verkeershinder die deze werkzaamheden zullen veroorzaken, en om hen te stimuleren goed voorbereid op weg te gaan, wordt onder het label vanAnaarBeter via radio, televisie en online-kanalen in 2015 een publiekscampagne gevoerd.

8 Versoberingsmaatregel verlichting

Sinds september 2013 is de verlichting op een groot aantal wegen 's nachts tussen elf uur 's avonds en vijf uur 's ochtends uit. De huidige monitoringsperiode laat geen stijging van het aantal incidenten zien. Als er afwijkingen zijn, wordt het opnieuw gemeld in de Publieksrapportage.

Besparing

Rijkswaterstaat moet in de periode tot 2020 1,6 miljard euro besparen. Deze besparing wordt voor een groot deel gehaald door efficiëntiemaatregelen bij en versobering van onderhoud aan (vaar)weg en verkeerssystemen. De maatregelen worden zowel genomen op de vaarwegen als op de autowegen. Het doven van de verlichting is één van deze maatregelen.

Evaluatie

De effecten van deze versoberingsmaatregel op de verkeersveiligheid zijn, voor zover we nu kunnen constateren nihil. Uit analyse van de beschikbare ongevalsgegevens blijkt, dat de ontwikkeling van het aantal ongevallen tussen de voor- en na periode op wegvakken met deze versobering vergelijkbaar was met de ontwikkeling op andere wegvakken.

9 Verhoging snelheidslimiet

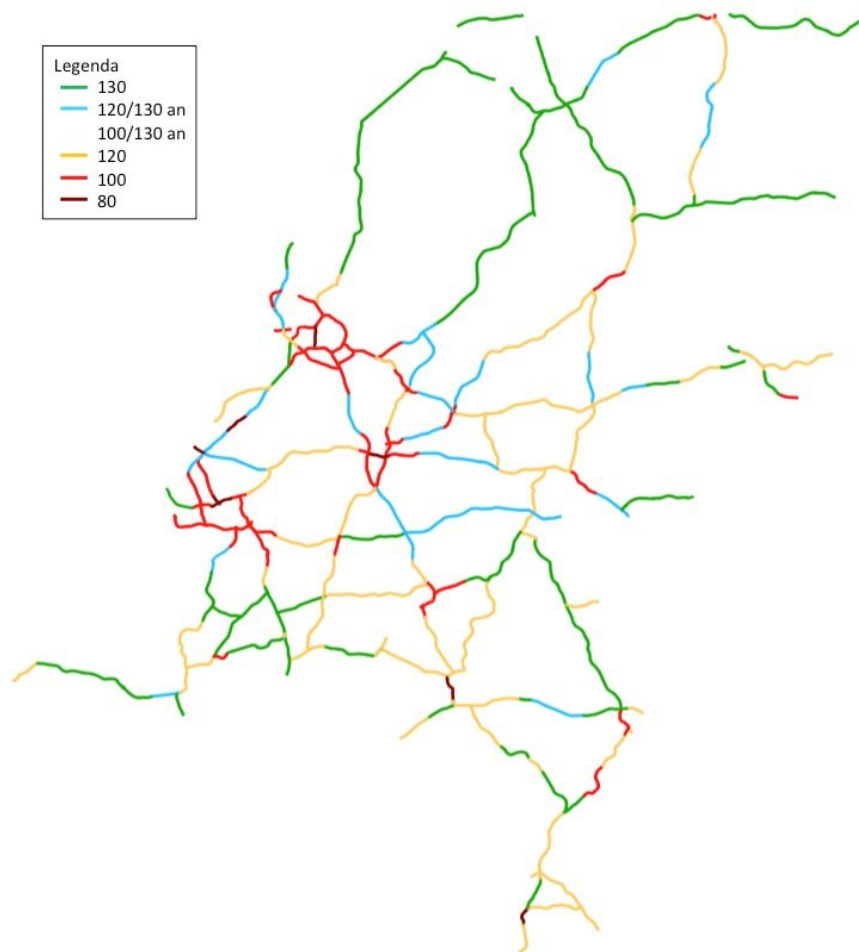
In 2014 is op diverse trajecten de maximumsnelheid verhoogd en dat betekent dat nu op 49% van de Nederlandse snelwegen 130 kilometer per uur gereden mag worden (de hele dag of alleen 's avonds en 's nachts). Op 19 december is de verhoging doorgevoerd op delen van de A4, A20 en A59. Dit zorgt ervoor dat de trajecten waar je 130 kilometer per uur mag rijden langer worden en dat betekent een eenduidiger beeld op de snelwegen.

Het gaat om de volgende trajecten:

Op de A4 tussen Schiphol en knooppunt De Hoek is de snelheid verhoogd van 120 naar 130 kilometer per uur. Op de A20 tussen de N213 en Vlaardingen West is de snelheid verhoogd naar 130 kilometer per uur zowel overdag als 's nachts. En dat geldt eveneens voor de A59 tussen verzorgingsplaats De Lucht en knooppunt Paalgraven. Op deze trajecten zijn veiligheidsmaatregelen genomen waardoor de snelheid kon worden aangepast.

Vlak voor het eind van het jaar is de landelijke uitrol afgerond waarbij langs alle rijkswegen op de hele kilometer hectometerbordjes geplaatst zijn met daarop aangegeven de daar geldende maximumsnelheid. Het effect van deze actie op de tevredenheid van de weggebruiker over de nieuwe snelheidsnorm zal in het eerste kwartaal 2015 worden onderzocht. Een eerste beperkte meting na de eerste uitrol in het voorjaar van 2014 toonde aan dat weggebruikers positief en zekerder zijn over de geldende maximumsnelheid door deze nieuwe hectometerbordjes.

Snelhedenbeeld 31-12-2014



10 Aanpassing Inhaalverbod Vrachtverkeer

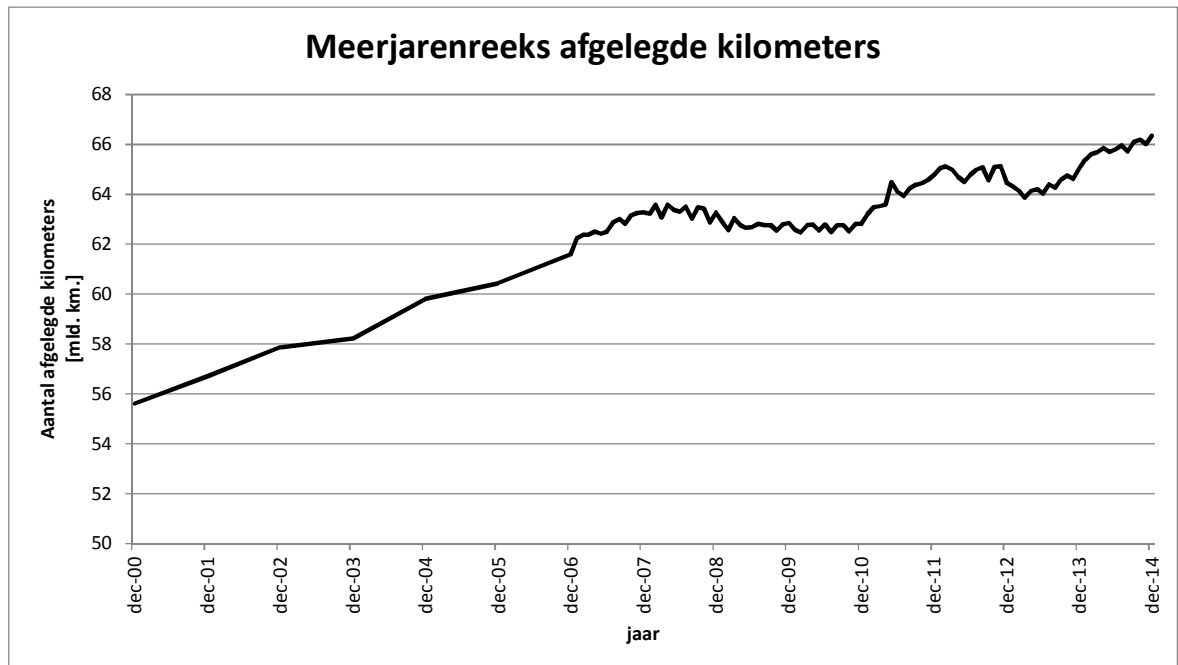
Door toenemend vrachtverkeer en uitbreiding van het wegennet past Rijkswaterstaat het inhaalverbod voor vrachtwagens op verschillende trajecten aan. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer en verbetert de verkeersveiligheid. Deze veranderingen zijn in november en december 2014 langs de weg doorgevoerd. In eerste instantie zijn alleen de wegen zonder spitsstroken aangepast. In de eerste helft 2015 volgen de aanpassingen op wegen met spitsstroken.

De aanpassing van het Inhaalverbod Vrachtauto's (IVV) is begeleid met een gerichte communicatiecampagne. Vrachtwagenchauffeurs, vervoerders en hun belangenorganisaties zijn direct benaderd. In vakbladen zijn artikelen geplaatst en op verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen zijn folders uitgedeeld.



Bijlage A Meerjarenreeks aantal afgelegde kilometers

In de onderstaande grafiek is de ontwikkeling weergegeven van het aantal afgelegde kilometers op het rijkswegennet vanaf 2000.



Figuur A.1 meerjarenreeks aantal afgelegde kilometers

	2000	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Index aantal afgelegde kilometers	100	113	113	116	116	117	119
Aantal afgelegde kilometers (mld.)	55,6	62,9	62,8	64,8	64,5	65,0	66,3
Jaarlijkse groei		0,0%	-0,1%	3,0%	-0,5%	0,9%	2,0%

Tabel A.1 Meerjarenreeks aantal afgelegde kilometers.

Bijlage B Meerjarenreeks filezwaarte

In de onderstaande grafiek is de ontwikkeling van de filezwaarte vanaf 2000 weergegeven.

Er wordt gesproken van een **file**, wanneer het verkeer over een afstand van tenminste 2 kilometer langzamer rijdt dan 50 kilometer per uur. De **filezwaarte** wordt berekend door de lengte van een file te vermenigvuldigen met de duur van de file. De snelheid in de file en het aantal rijstroken waarover de file staat wordt niet meegenomen in de berekening van filezwaarte; dit is het grote verschil met de indicator reistijdverlies.

Tot 2007 is de filezwaarte sterk gegroeid door een toename van het verkeer. Alleen 2002 was hierop een uitzondering, door slechtere economische omstandigheden. In 2008 is de filezwaarte licht gedaald, met name in de daluren. Het reistijdverlies is in dat jaar nog wel gestegen. De daling van de filezwaarte in 2008 wordt gedeeltelijk verklaard door de opening van spitsstroken en kortere files aan het eind van een spitsstrook, omdat het verkeer van meer rijstroken gebruik maakt. Dit levert een kortere file op en dus een lagere filezwaarte. Dit heeft geen invloed op het totale reistijdverlies.

In 2009 heeft de economische crisis mede geleid tot een daling van de filezwaarte. Minder verkeer betekent minder filevorming. In 2010 hebben sneeuw en extra werkzaamheden in december voor de grootste stijging gezorgd. Over heel 2010 heeft er iets meer verkeer gereden. In 2011 zorgden de opening van nieuwe rijstroken en spitsstroken voor meer ruimte en daarmee minder files.

Eind april 2012 is de filezwaarte onder het niveau van 2000 gedoken. In 2014 heeft de hoeveelheid filezwaarte zich redelijk gestabiliseerd rond de 8 miljoen kilometerminuten.



Figuur B.1 Meerjarenreeks filezwaarte

Bijlage C

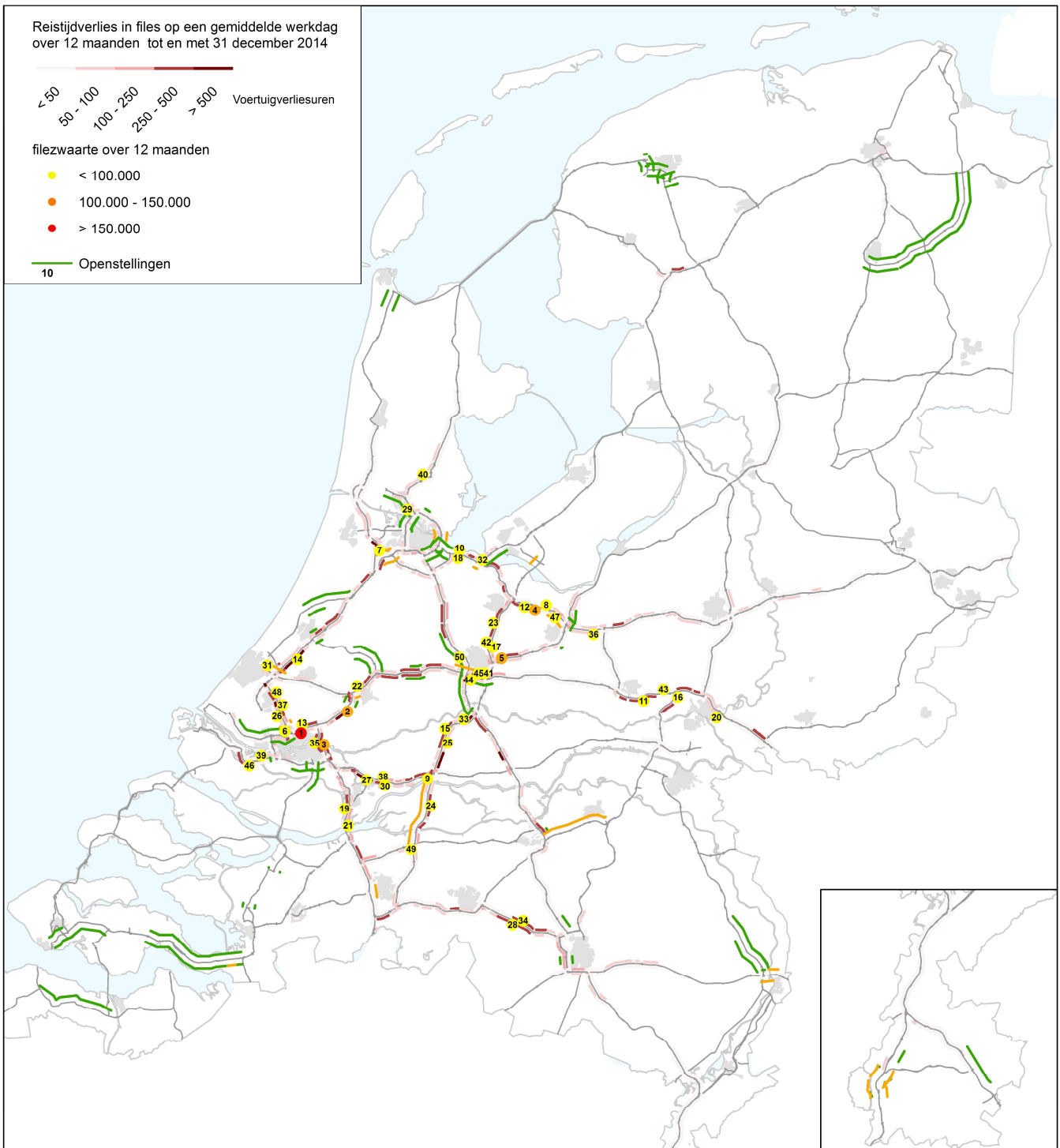
Filetop 50

Positie	Weg	Traject van	Traject naar	Koplocatie	zwaarte
1	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Crooswijk en Terbregseplein	158.295
2	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Cortlandt-Aquaduct en Nieuwkerk Aan Den IJssel	129.104
3	A16	Breda	Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein	123.785
4	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten	112.980
5	A28	Zwolle	Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd	101.067
6	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein	94.620
7	A9	Alkmaar	Amstelveen	tussen Raasdorp en Badhoevedorp	94.517
8	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge	83.411
9	A27	Gorinchem	Breda	tussen Industrierrein Avelingen en Merwedebrug	83.290
10	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen	81.616
11	A12	Den Haag	Arnhem	tussen Wageningen en Oosterbeek	80.235
12	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eemnes en Soest	79.954
13	A20	Gouda	Hoek van Holland	tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum	79.826
14	A4	Delft	Amsterdam	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp	75.690
15	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeloos	75.437
16	A50	Eindhoven	Arnhem	tussen Renkum en Grijsoord	73.464
17	A27	Utrecht	Almere	tussen Utrecht-Noord en Bilthoven	69.613
18	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Diemen en Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal	67.445
19	A16	Rotterdam	Breda	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder	62.457
20	N325	Arnhem	Arnhem Velperbroek	tussen Westervoort en Presikhaaf	59.616
21	A16	Breda	Rotterdam	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel	58.484
22	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Gouwe en Zevenhuizen	56.624
23	A27	Almere	Utrecht	tussen Hilversum en Bilthoven	56.605
24	A27	Breda	Gorinchem	tussen Hank en Nieuwendijk	56.252
25	A27	Gorinchem	Utrecht	tussen Noordeloos en Lexmond	55.999
26	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Tu Delft en Berkel En Rodenrijs	55.308
27	A15	Ridderkerk	Gorinchem	tussen Alblasserdam en Papendrecht	55.188
28	A58	Breda	Eindhoven	tussen Moergestel en Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7	54.571
29	A8	Zaandam	Amsterdam	tussen Zaandam en Zaanstad-Zuid	53.793
30	A15	Ridderkerk	Gorinchem	tussen Papendrecht en Sliedrecht-West	49.689
31	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Den Haag-Centrum en Malieveld	49.660
32	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Naarden-West en Muiderberg	48.316
33	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Everdingen en Lexmond	48.248
34	A58	Eindhoven	Breda	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel	47.968
35	A16	Rotterdam	Breda	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord	46.285
36	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Hoevelaken en Barneveld	45.867
37	A13	Rotterdam	Rijswijk	tussen Berkel En Rodenrijs en Tu Delft	45.601
38	A15	Gorinchem	Ridderkerk	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West	44.910
39	A15	Ridderkerk	Rozenburg	tussen Botlekunnel en Spijkenisse	44.489
40	A7	Zurich	Amsterdam	tussen Purmerend-Zuid en Wijdewormer	43.370
41	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Rijnsweerd en Lunetten	42.509
42	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Oosterbeek en Wageningen	41.460
43	A12	Den Haag	Arnhem	tussen Hoograven en Lunetten	40.875
44	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Nieuwegein en Oudenrijn	40.515
45	A15	Rozenburg	Ridderkerk	tussen Rozenburg-Centrum en Havens 4000-5200	39.252
46	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Amersfoort-Noord en Hoevelaken	39.014
47	A13	Rotterdam	Rijswijk	tussen Tu Delft en Delft	38.265
48	A59	Zonzeel	Oss	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal en Oosterhout	38.248
49	A2	Amsterdam	's-Hertogenbosch	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn	37.329
50	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Bilthoven en Utrecht-Noord	37.298

Bijlage D

Grafische weergave van het reistijdverlies tot en met december 2014

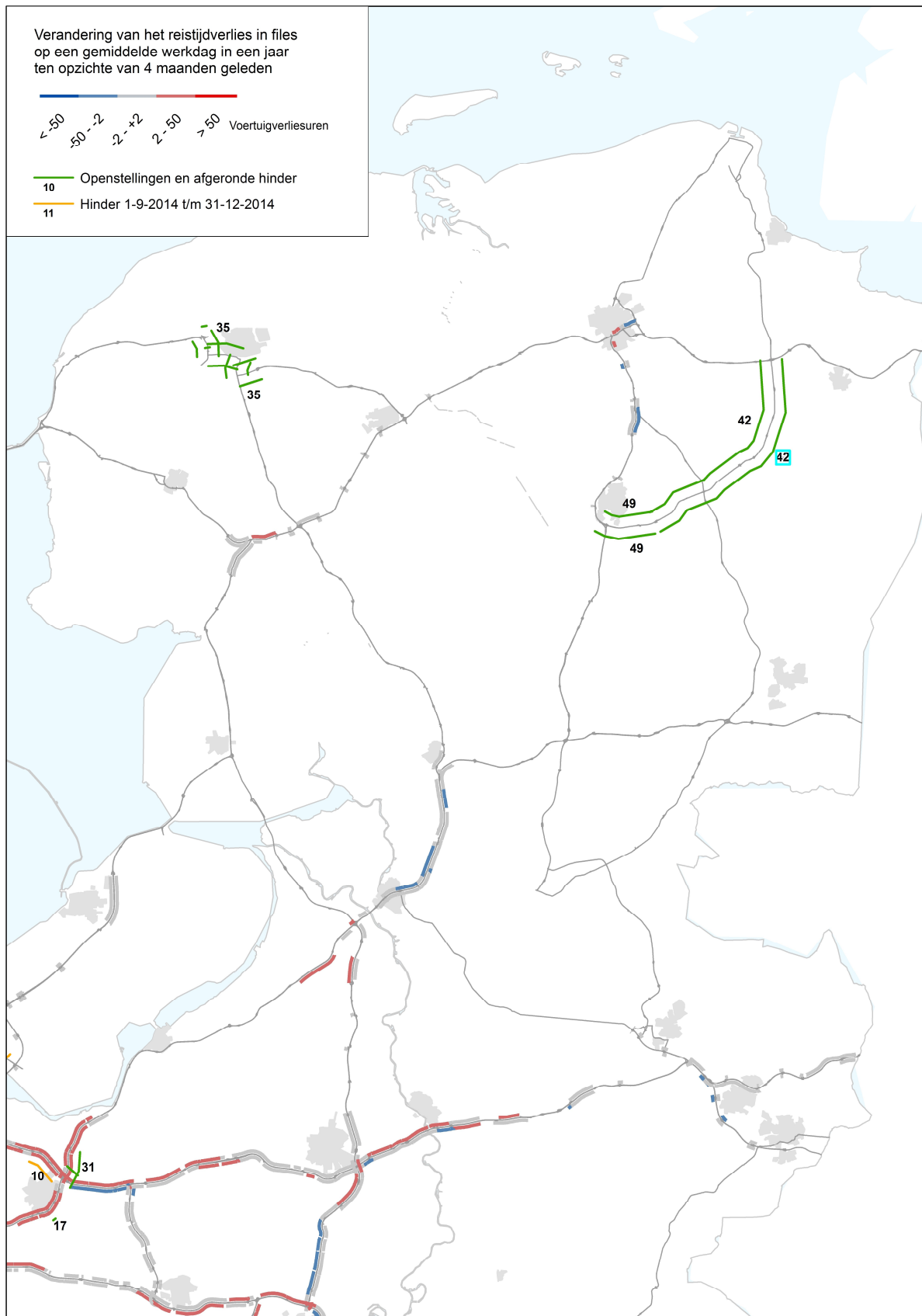
Donkerrode locaties leveren de grootste bijdrage aan het jaarlijkse reistijdverlies – uitgedrukt in voertuigverliesuren. In de kaart staat het gemiddelde aantal voertuigverliesuren per kilometer weglengte over het afgelopen jaar. Het nummer op de kaart correspondeert met het nummer uit de file top.



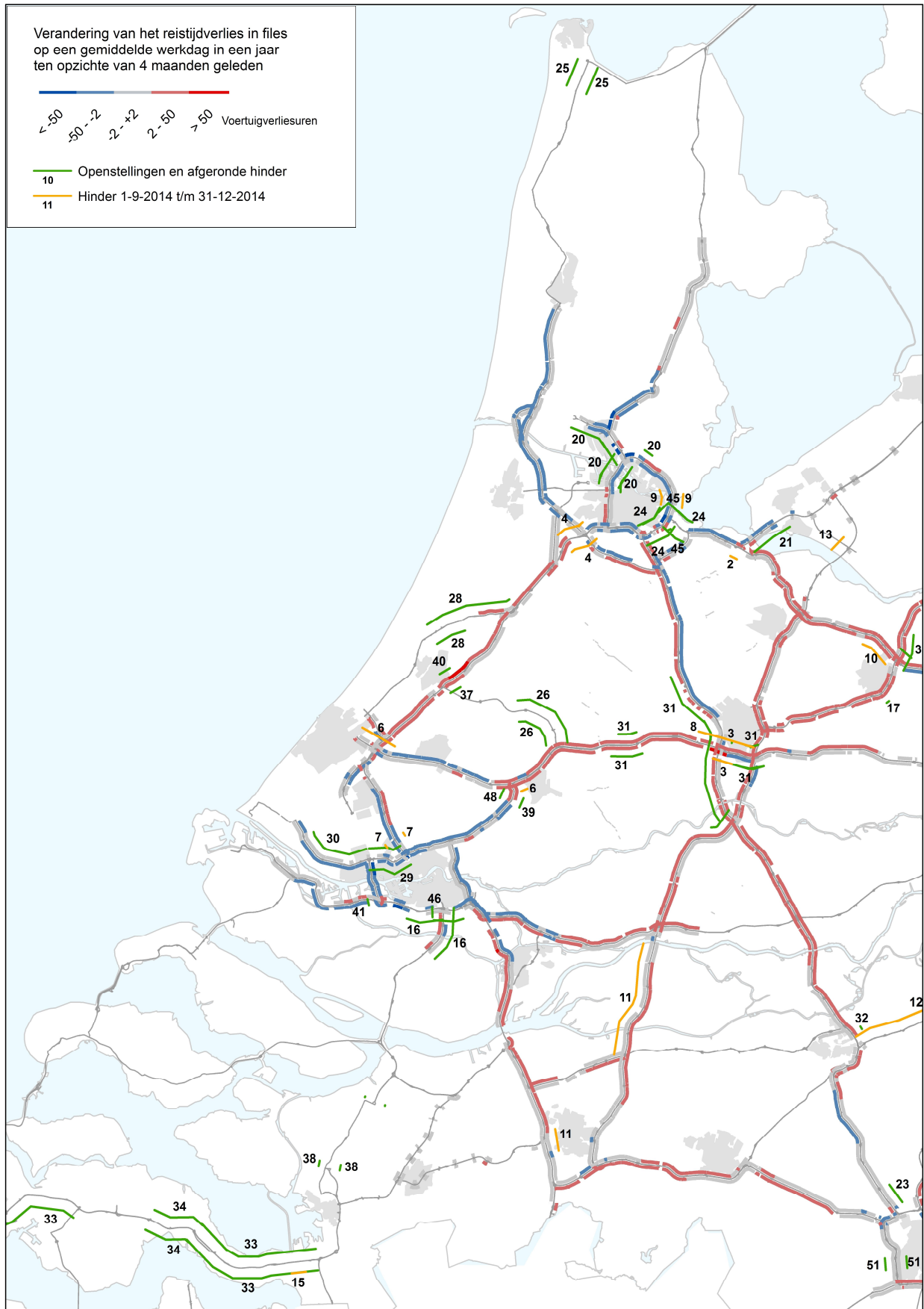
Bijlage E

Ontwikkeling reistijdverlies

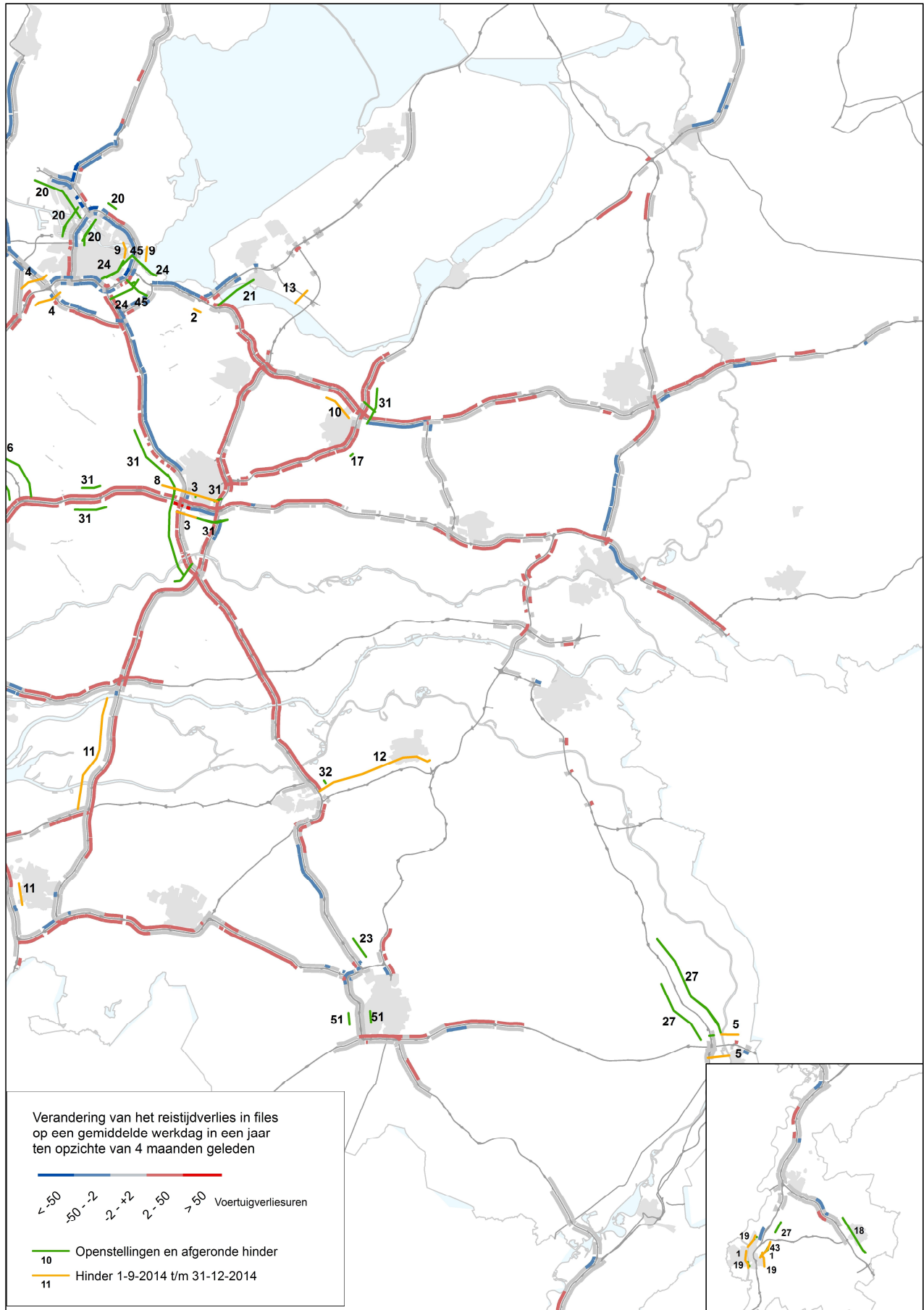
E.1 Ontwikkeling reistijdverlies in Noord Nederland



E.2 Ontwikkeling reistijdverlies in West Nederland



E.3 Ontwikkeling reistijdverlies in Zuid/Oost Nederland



Bijlage F Openstellingshistorie

In de onderstaande tabel zijn de openstellingen in de afgelopen 12 maanden opgenomen.

Label	Datum openstelling	Locatie
35	18-dec-14	Aanleg: N31 Leeuwarden (Haak), Openstelling, Rechts
36	09-dec-14	Aanleg: N61 Hoek - Schoondijke, Deel openstelling, Links
37	01-dec-14	Aanleg: A4 Burgerveen - Leiden, Openstelling, Links
38	24-nov-14	Aanleg: A4 Dinteloord - Bergen op Zoom, Deel openstelling, Rechts
39	21-nov-14	Aanleg: A20 Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht), Openstelling, Rechts
40	25-okt-14	Aanleg: A4 Burgerveen - Leiden, Openstelling, Rechts
41	05-okt-14	Aanleg: A15 Maasvlakte - Vaanplein, Deel openstelling, Rechts
42	29-sep-14	Aanleg: N33 Assen (zuid) - Zuidbroek, Openstelling, Links
43	25-jul-14	Aanleg: A2 Passage Maastricht, Openstelling, Links
44	21-jul-14	Aanleg: A10/A5/N200 Tweede Coentunnel - Westrandweg - Halfweg, Openstelling, Rechts
45	02-jul-14	Aanleg: SAA-1 A10-Oost / A1 Diemen, Openstelling, Rechts
46	30-jun-14	Aanleg: A15 Maasvlakte - Vaanplein, Deel openstelling, Rechts
47	28-jun-14	Aanleg: A2 Afrit Papendorp, Openstelling, Links
48	27-jun-14	Aanleg: A20 Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht), Openstelling, Links
49	12-mei-14	Aanleg: N33 Assen (zuid) - Zuidbroek, Openstelling, Links
50	12-mei-14	Aanleg: A20 Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht), Openstelling, Links
51	03-mei-14	Aanleg: N2 Aansluitingen Meerenakkerweg, Openstelling, Links

Bijlage G Werkzaamheden afgelopen periode

Label	Locatie	Type werkzaamheden	Doel	Hinder periode	Werkelijke hinder
1	A2: Eindhoven-Luik, tussen Meerssen en Gronsveld in beide richtingen	Aanleg tunnel(2x)	Creëren van betere doorstroming van verkeer door groene zone te vervangen door tunnel en bijbehorende aansluitingen realiseren. Tussen Bunde en Geusselt nieuwe aansluiting Beatrixhaven, Creëren van betere doorstroming van verkeer door groene zone te verv	van 01-aug-11 tot 31-dec-16	-
2	A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Muiderberg en Naarden-West A6: Lelystad-Muiden, tussen Almere-Haven en Almere-Stad-West	Complete nachtafsluiting(en)(2x)	Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A1/A6, Diemen-Almere)	van 03-apr-12 tot 31-dec-20	++
3	A12: Den Haag-Utrecht, tussen De Meern en Lunetten in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de brug(2x)	Werkzaamheden Galecopperbrug (brug over het Amsterdam-Rijnkanaal). Aanbrengen van nieuwe verharding.	van 14-jun-14 tot 31-dec-15	++
4	A4: Amsterdam-Delft, tussen De Nieuwe Meer en Schiphol in beide richtingen	Aanleg aansluiting, Aanleg extra rijstroken(2x)	Er wordt een nieuw viaduct gebouwd., In verband met aanleg van de nieuwe A9 is de verbindingsboog A4 Schiphol richting A9 Alkmaar langdurig afgesloten.	van 01-jan-14 tot 01-jul-18	++
5	A67: Eindhoven-Venlo, tussen Zaarderheiken en Velden in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de brug(2x)	Vervangen voegovergangen	van 27-mrt-13 tot 31-dec-14	
6	A12: Den Haag-Utrecht, tussen Den Haag-Centrum en Gouda in beide richtingen	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(3x)	Onderhoud asfaltverhardingen en voegovergangen	van 01-jan-14 tot 31-dec-15	
7	A13: Rijswijk-Rotterdam, tussen Berkel en Rodenrijs en Overschie in beide richtingen	Reconstructie van aansluiting(4x)	Sloop viaduct Doenkade over A13, Sloop viaduct Doenkade over A13	van 22-mrt-13 tot 31-dec-15	-
8	A12: Utrecht-Den Haag, tussen Oudenrijn en De Meern	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(2x)	Vernieuwen asfalt van de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en Harmelen (14a).	van 01-feb-13 tot 31-dec-14	+
9	A10: Volendam-Watergraafsmeer, tussen Schellingwoude en Zeeburg in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de tunnel(3x)	Er wordt groot onderhoud aan de tunnel uitgevoerd. Asfalteren en lussen vervangen, Er wordt groot onderhoud aan de tunnel uitgevoerd. Vervangen asfalt en lussen.	van 31-dec-12 tot 31-dec-14	-
10	A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Bunschoten en Hoevelaken	Aanleg extra rijstroken	Verbreding tot 3 rijstroken. Verbeteren verkeersafwikkeling op de A1 richting Apeldoorn.	van 29-sep-14 tot 04-okt-15	++
11	A16: Antwerpen-Rotterdam, tussen Breda en Breda-Noord A27: Gorinchem-Breda, tussen Merwedeburg en Hooipolder	Onttrekken rijstroken buiten wbu(5x)	VOC contract Zuid Nederland West - akkoord poweruser (actief) RK, variabel onderhoud	van 01-jan-14 tot 31-dec-14	++
12	A59: Oss-Zonzeel, tussen Paalgraven en Hintham	Grootschalig onderhoud aan de brug	Omlegging Zuid-Willemsvaart Den Bosch, MIT	van 01-jan-14 tot 31-dec-14	
13	A27: Almere-Utrecht, tussen Almere-Hout en Stichtse Brug	3-1 systeem(2x)	Renovatie A27, Diverse werkzaamheden aan weg en wegwant	van 01-mrt-14 tot 01-mrt-15	+
14	A2: Utrecht-Amsterdam, bij Vinkeveen	Complete nachtafsluiting(en)	Kargo Loenerslootbrug, Aanleg brug	van 01-jan-14 tot 01-dec-14	
15	A58: Vlissingen-Bergen op Zoom, tussen Rilland en Markiezaat	Grootschalig onderhoud aan de brug	Om de levensduur van de brug met 30 jaar te verlengen.	van 01-sep-14 tot 01-sep-15	+

Legenda
verschil in km.min

--	< -40000
-	< 0
	0-5000
+	5000-20000
++	20000-50000
+++	>50000

Bijlage H

Werkzaamheden komende periode

Locatie	Type werkzaamheden	Doel	Hinder periode
A22: Velsen-Beverwijk, tussen IJmuiden en Beverwijk	Complete meerdaagse afsluiting(en)	Renovatie Velsertunnel, Onderhoud aan tunnel	van 02-dec-13 tot 22-dec-16
A2: Eindhoven-Luik, tussen Meerssen en Gronsveld in beide richtingen	Aanleg tunnel(2x)	Creeeren van betere doorstroming van verkeer door groene zone te vervangen door tunnel en bijbehorende aansluitingen realiseren. Tussen Bunde en Geusselt nieuwe aansluiting Beatrixhaven, Creeeren van betere doorstroming van verkeer door groene zone te verv	van 01-aug-11 tot 31-dec-16
A9: Diemen-Amstelveen, tussen Diemen en Holendrecht	Aanleg extra rijstroken	Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A9 Gaasperdammerweg)	van 02-feb-15 tot 31-dec-20
A4: Amsterdam-Delft, tussen De Nieuwe Meer en Schiphol in beide richtingen	Aanleg extra rijstroken(2x)	Er wordt een nieuw viaduct gebouwd., In verband met aanleg van de nieuwe A9 is de verbindingsboog A4 Schiphol richting A9 Alkmaar langdurig afgesloten.	van 01-jan-14 tot 01-jul-18
A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Bunschoten en Hoevelaken	Aanleg extra rijstroken	Verbreding tot 3 rijstroken. Verbeteren verkeersafwikkeling op de A1 richting Apeldoorn.	van 29-sep-14 tot 04-okt-15
A58: Bergen op Zoom-Vlissingen, tussen Markiezaat en Rilland	Grootschalig onderhoud aan de brug(2x)	Om de levensduur van de brug met 30 jaar te verlengen.	van 01-sep-14 tot 01-sep-15

Bijlage I Reistijd per traject

Traject	streef- waarde RF	2013						2014					
		vrije reistijd (min)	reistijd (min)		RF		vrije reistijd (min)	reistijd (min)		RF			
			OS	AS	OS	AS		OS	AS	OS	AS		
A1-knpt Azelo (A35)→knpt Beekbergen (A50)	1,5	24,7	26,9	24,0	1,1	0,9	24,6	27,7	24,0	1,2	0,9		
A1-knpt Beekbergen (A50)→knpt Azelo (A35)	1,5	24,8	23,7	28,2	0,9	1,1	24,9	23,7	28,4	0,9	1,1		
A1-knpt Beekbergen (A50)→knpt Hoevelaken (A28)	1,5	23,2	25,3	24,3	1,1	1,0	23,2	29,6	24,6	1,3	1,0		
A1-knpt Diemen (A9)-knpt Hoevelaken (A28)	1,5	20,9	23,7	30,2	1,2	1,5	21,0	24,7	32,7	1,3	1,6		
A1-knpt Hoevelaken (A28)→knpt Beekbergen (A50)	1,5	23,9	23,3	26,2	0,9	1,1	23,9	23,2	27,6	0,9	1,2		
A1-knpt Hoevelaken (A28)-knpt Diemen (A9)	1,5	20,9	28,2	25,9	1,4	1,3	21,0	29,2	28,9	1,5	1,5		
A2/10-Holendrecht-Watergraafsmeer	2,0	5,4	5,8	6,8	1,2	1,4	5,4	5,7	6,2	1,2	1,3		
A2/12-Maarssen-Lunetten	2,0	7,4	7,5	7,8	1,1	1,1	7,5	8,0	8,7	1,2	1,3		
A2/27-Maarssen-Utrecht Nrd.	2,0	12,2	12,4	15,6	1,1	1,4	12,2	13,1	15,8	1,1	1,4		
A2/58-Eindhoven Centrum-De Bokt	2,0	5,5	5,7	6,1	1,1	1,1	5,5	5,7	5,7	1,1	1,0		
A2/67-Eindhoven Centrum-Leenderheide	2,0	5,9	6,2	6,2	1,1	1,1	5,9	6,3	6,3	1,2	1,2		
A2-Belgische Grens-knpt Kerensheide (A76)	1,5	16,8	16,7	18,4	1,1	1,2	17,0	16,5	16,7	1,1	1,1		
A2-knpt Deil (A15)→knpt Hintham (A59 oost)	1,5	10,4	10,5	11,5	1,0	1,0	10,4	10,8	11,6	1,0	1,1		
A2-knpt Deil (A15)-knpt Oudenrijn (A12)	1,5	12,1	12,7	12,0	1,0	0,9	12,1	13,2	12,1	1,1	0,9		
A2-knpt Ekkersweijer (A58)→knpt Hintham (A59 oost)	1,5	15,1	15,7	15,9	1,0	1,0	14,1	14,9	14,3	1,0	0,9		
A2-knpt Hintham (A59 oost)→knpt Deil (A15)	1,5	10,6	13,3	11,0	1,3	1,0	10,6	16,8	11,4	1,6	1,0		
A2-knpt Hintham (A59 oost)→knpt Ekkersweijer (A58)	1,5	15,8	18,3	16,3	1,3	1,0	14,5	14,6	14,5	0,9	0,9		
A2-knpt Holendrecht (A9)→Maarsen (N230)	1,5	9,2	9,1	9,3	1,0	1,1	9,2	9,2	10,0	1,0	1,2		
A2-knpt Kerensheide (A76)-Belgische Grens	1,5	16,4	20,0	19,6	1,4	1,3	16,5	19,6	18,0	1,6	1,4		
A2-knpt Kerensheide (A76)-knpt Sint Joost (A73)	1,5	11,0	10,9	11,1	1,0	1,0	11,1	10,9	11,2	1,0	1,0		
A2-knpt Leenderheide (A67)→knpt Sint Joost (A73)	1,5	21,5	21,3	22,2	0,9	1,0	21,6	21,3	22,3	0,9	1,0		
A2-knpt Oudenrijn (A12)-knpt Deil (A15)	1,5	13,0	12,7	16,3	0,9	1,3	13,1	12,8	19,7	0,9	1,5		
A2-knpt Sint Joost (A73)-knpt Kerensheide (A76)	1,5	11,7	11,8	11,7	1,0	1,0	11,7	11,8	11,7	1,0	1,0		
A2-knpt Sint Joost (A73)→knpt Leenderheide (A67)	1,5	23,9	32,2	23,6	1,3	0,9	23,8	28,2	23,6	1,2	0,9		
A2-Maarsen (N230)→knpt Holendrecht (A9)	1,5	9,3	10,0	9,4	1,1	1,0	9,6	10,3	9,6	1,2	1,0		
A4/10-Badhoevedorp-Coenplein	2,0	8,1	8,3	12,5	1,2	1,8	8,6	8,6	9,7	1,2	1,4		
A4/10-Badhoevedorp-S110	2,0	3,9	4,1	4,5	1,1	1,4	3,9	4,1	4,3	1,1	1,3		
A4/12-Ypenburg-Den Haag Bezuidenhout	2,0	3,7	4,5	4,1	1,6	1,4	3,7	4,4	4,4	1,5	1,4		
A4/20-Benelux-Kleinpolderplein	2,0	5,7	8,1	13,2	1,7	2,7	5,7	8,1	9,6	1,7	2,0		
A4-Aansluiting A10 - Raasdorp (A9)	1,5	4,9	4,9	5,2	1,0	1,1	4,9	4,8	5,2	0,9	1,1		
A4-Den Haag Zd.-Leidschendam	2,0	5,3	5,9	5,9	1,2	1,3	5,3	6,4	6,5	1,4	1,4		
A4-knpt Badhoevedorp (A9)→Zoeterwoude Rijndijk (N11)	1,5	15,2	15,2	15,9	1,0	1,1	15,0	15,6	17,6	1,1	1,2		
A4-Leidschendam (N14)→Zoeterwoude Rijndijk (N11)	1,5	7,3	8,1	8,2	1,3	1,3	7,1	9,0	8,0	1,4	1,2		
A4-Leidschendam-Den Haag Zd.	2,0	5,4	5,4	5,8	1,0	1,1	5,3	5,4	5,8	1,0	1,1		
A4-Zoeterwoude Rijndijk (N11)→knpt Badhoevedorp (A9)	1,5	15,2	17,1	15,1	1,2	1,0	15,0	17,1	14,9	1,2	1,0		
A4-Zoeterwoude Rijndijk (N11)→Leidschendam (N14)	1,5	7,4	7,6	7,7	1,1	1,2	7,4	7,7	7,8	1,2	1,2		
A5-Hoofddorp (A4)-aansluiting A10	1,5	5,2	5,6	5,2	1,1	1,0	5,2	6,4	5,3	1,3	1,0		
A6-knpt Almere (A27)-knpt Diemen (A1)	1,5	12,6	17,1	13,2	1,5	1,0	12,8	16,2	14,0	1,4	1,1		
A6-knpt Diemen (A1)→knpt Almere (A27)	1,5	12,5	12,5	14,0	1,0	1,1	12,6	12,8	14,5	1,0	1,1		
A9/10-Raasdorp-Coenplein	2,0	12,7	20,8	17,3	1,8	1,6	13,2	20,4	14,7	1,8	1,3		
A9-Diemen-Rotterpolderplein	1,5	16,6	17,3	18,3	1,1	1,2	16,5	17,0	18,3	1,1	1,2		
A9-knpt Kooimeer - knpt. Rotterpolderplein (A200)	1,5	14,6	16,4	14,1	1,2	0,9	14,6	15,5	14,2	1,1	0,9		
A9-knpt. Rotterpolderplein (A200) - knpt Kooimeer	1,5	14,7	14,2	15,1	0,9	1,0	14,5	14,1	15,0	0,9	1,0		
A9-Rotterpolderplein-Diemen	1,5	16,9	27,2	19,5	1,7	1,3	16,9	25,4	20,0	1,6	1,3		
A10/2-Watergraafsmeer→Holendrecht	2,0	6,2	6,7	7,1	1,2	1,3	6,1	6,7	7,3	1,2	1,3		
A10/4-Coenplein-Badhoevedorp	2,0	8,1	8,8	8,9	1,3	1,3	8,6	9,1	9,0	1,3	1,3		
A10/4-S110→Badhoevedorp	2,0	3,6	3,7	4,0	1,1	1,3	3,6	3,6	4,0	1,1	1,2		
A10/9-Coenplein-Raasdorp	2,0	12,1	12,7	13,5	1,2	1,3	12,6	13,1	13,9	1,2	1,3		
A10-Coenplein→Diemen	2,0	8,1	9,8	8,4	1,3	1,1	8,1	9,3	9,3	1,2	1,3		
A10-Diemen→Coenplein	2,0	7,9	8,6	9,1	1,1	1,2	7,8	7,9	8,2	1,0	1,1		
A12/2-Lunetten-Maarssen	2,0	6,8	7,0	7,4	1,1	1,2	6,9	7,2	7,7	1,1	1,2		
A12/4-Den Haag Bezuidenhout-Ypenburg	2,0	3,1	3,1	3,5	1,1	1,3	3,0	3,0	3,6	1,1	1,3		
A12-Duitse grens-knpt Waterberg (A50)	1,5	12,4	14,1	12,3	1,3	1,0	12,4	14,5	12,3	1,3	1,0		
A12-knpt Gouwe (A20)→knpt Oudenrijn (A2)	1,5	15,6	18,0	16,0	1,1	0,9	15,7	19,5	16,8	1,3	1,0		
A12-knpt Gouwe (A20)→knpt Pr. Clausplein (A4)	1,5	11,2	13,8	11,5	1,3	1,0	11,2	12,8	11,4	1,2	1,0		

Traject	streef- waarde RF	2013					2014				
		vrije reistijd (min)	reistijd (min)		RF		vrije reistijd (min)	reistijd (min)		RF	
			OS	AS	OS	AS		OS	AS		
A12-knpt Lunetten (A27)→knpt Maanderbroek (A30)	1,5	17,4	17,2	18,2	0,9	1,0	17,4	17,2	18,3	0,9	1,0
A12-knpt Maanderbroek (A30)→knpt Lunetten (A27)	1,5	17,9	18,6	18,3	1,0	1,0	17,9	18,9	18,5	1,0	1,0
A12-knpt Maanderbroek (A30)-knpt Waterberg (A50)	1,5	11,9	12,0	16,1	1,0	1,4	11,9	11,9	17,9	1,0	1,5
A12-knpt Oudenrijn (A2)→knpt Gouwe (A20)	1,5	16,3	17,6	18,8	1,1	1,2	16,3	18,3	20,5	1,1	1,3
A12-knpt Pr. Clausplein (A4)→knpt Gouwe (A20)	1,5	10,7	10,8	12,0	1,0	1,1	10,7	10,8	12,1	1,0	1,1
A12-knpt Waterberg (A50)-Duitse grens	1,5	12,5	12,1	17,6	1,0	1,5	12,4	12,1	17,4	1,0	1,5
A12-knpt Waterberg (A50)-knpt Maanderbroek (A30)	1,5	11,0	14,3	11,3	1,3	1,0	11,0	14,9	11,3	1,3	1,0
A13-knpt Kleinpolderplein (A20)-knpt Ypenburg (A4)	1,5	7,7	8,7	10,0	1,2	1,5	8,0	9,0	10,8	1,3	1,5
A13-knpt Ypenburg (A4)→knpt Kleinpolderplein (A20)	1,5	7,8	10,4	18,3	1,5	2,5	8,0	10,7	17,0	1,5	2,4
A15-Benelux-Ridderkerk	2,0	6,6	6,6	9,5	1,0	1,5	6,3	6,2	6,5	1,0	1,0
A15-Deil-Ridderkerk	1,5	26,9	31,6	32,6	1,2	1,2	27,0	32,2	33,1	1,2	1,2
A15-knpt Benelux (A4)→Maasvlakte	1,5	14,0	13,9	14,4	1,0	1,1	14,1	13,7	14,7	1,0	1,1
A15-Maasvlakte→knpt Benelux (A4)	1,5	14,7	14,6	23,1	1,1	1,8	15,1	14,7	19,1	1,0	1,4
A15-Ridderkerk-Benelux	2,0	6,5	7,7	6,7	1,3	1,1	6,4	6,6	6,4	1,1	1,1
A15-Ridderkerk-Deil	1,5	26,7	28,9	37,5	1,1	1,4	26,8	29,1	41,8	1,1	1,5
A16/20-Ridderkerk→Kleinpolderplein	2,0	9,2	13,2	12,8	1,6	1,6	9,2	12,8	12,8	1,6	1,6
A16-Belgische grens - knpt. Klaverpolder (A17)	1,5	12,4	14,3	12,6	1,2	1,0	12,3	15,1	12,4	1,3	0,9
A16-knpt Ridderkerk (A15) - knpt. Klaverpolder (A17)	1,5	10,3	10,2	14,6	1,0	1,5	10,2	10,1	16,4	1,0	1,7
A16-knpt.Klaverpolder (A17) - Belgische grens	1,5	12,5	12,1	12,6	0,9	1,0	12,4	12,0	12,5	0,9	1,0
A16-knpt.Klaverpolder (A17) - knpt Ridderkerk (A15)	1,5	10,0	11,2	10,3	1,2	1,1	10,0	11,1	10,4	1,1	1,1
A20/16-Kleinpolderplein→Ridderkerk	2,0	8,9	9,9	11,5	1,2	1,5	8,9	9,7	11,4	1,2	1,4
A20/4-Kleinpolderplein→Benelux	2,0	6,0	6,2	6,4	1,2	1,3	6,0	5,9	6,1	1,1	1,1
A20-De Lier-knpt Kethelplein (A4)	1,5	7,7	8,1	7,7	1,1	1,0	7,7	8,0	7,8	1,1	1,1
A20-knpt Gouwe (A12)-knpt Terbregseplein (A20)	1,5	7,4	10,1	10,8	1,4	1,5	7,4	10,2	11,1	1,4	1,5
A20-knpt Kethelplein (A4)→De Lier	1,5	7,5	7,8	7,8	1,1	1,1	7,5	7,7	8,0	1,0	1,1
A20-knpt Terbregseplein (A20)→knpt Gouwe (A12)	1,5	6,9	8,3	12,2	1,2	1,8	6,9	8,7	12,1	1,3	1,8
A27/2-Utrecht Nrd-Maarssen	2,0	11,5	11,9	13,3	1,1	1,3	11,6	12,5	14,6	1,2	1,4
A27-knpt Almere (A6)→Utrecht Nrd (N230)	1,5	18,4	26,5	19,8	1,4	1,0	18,4	25,9	20,5	1,4	1,1
A27-knpt Gorinchem (A15)→knpt Lunetten (A12)	1,5	15,4	18,4	15,6	1,3	1,0	15,4	20,0	15,8	1,4	1,0
A27-knpt Gorinchem (A15)→knpt St Annabosch (A58)	1,5	19,7	20,3	20,9	1,0	1,1	19,7	20,3	21,0	1,0	1,1
A27-knpt Lunetten (A12)→knpt Gorinchem (A15)	1,5	14,6	14,4	23,6	1,0	1,7	14,7	14,6	25,0	1,0	1,8
A27-knpt St Annabosch (A58)→knpt Gorinchem (A15)	1,5	19,7	24,2	21,2	1,3	1,1	19,6	26,5	22,0	1,5	1,1
A27-Lunetten-Utrecht Nrd	2,0	3,0	3,1	5,7	1,1	2,2	2,9	3,1	4,6	1,1	1,8
A27-Utrecht Nrd (N230)→knpt Almere (A6)	1,5	23,8	22,8	23,7	1,1	1,2	18,2	18,3	19,3	0,9	1,0
A27-Utrecht Nrd-Lunetten	2,0	3,4	3,7	4,4	1,2	1,4	3,4	3,9	5,1	1,2	1,7
A28-Harderwijk(afrit 13/Lelystad) - knpt Hoevelaken (A1)	1,5	13,6	15,6	13,7	1,2	1,0	13,6	16,6	13,6	1,3	0,9
A28-knpt Hoevelaken (A1) - Harderwijk (afrit 13/Lelystad)	1,5	13,4	13,0	14,2	0,9	1,0	13,4	13,0	15,6	0,9	1,1
A28-knpt Hoevelaken (A1)-knpt Rijsweerd (A28)	1,5	11,9	13,5	15,8	1,2	1,4	11,5	13,3	16,4	1,2	1,5
A28-knpt Rijsweerd (A28)-knpt Hoevelaken (A1)	1,5	12,0	12,6	17,4	1,1	1,5	11,7	11,5	13,7	0,9	1,2
A50-knpt Beekbergen (A1)→knpt Hattermerbroek	1,5	18,1	18,2	19,3	0,9	1,0	18,1	18,1	19,3	0,9	1,0
A50-knpt Beekbergen (A1)→knpt Waterberg (A12)	1,5	11,0	11,1	11,3	1,0	1,1	11,0	11,1	11,4	1,0	1,1
A50-knpt Ewijk (A73)→knpt Grijsoord (A12)	1,5	11,1	12,3	11,1	1,2	1,0	11,1	12,7	11,1	1,3	1,0
A50-knpt Grijsoord (A12)→knpt Ewijk (A73)	1,5	11,1	13,0	14,4	1,4	1,6	11,0	10,8	11,2	1,0	1,1
A50-knpt Hattermerbroek→knpt Beekbergen (A1)	1,5	20,3	20,7	20,1	1,1	1,0	20,4	20,9	20,4	1,1	1,1
A50-knpt Waterberg (A12)→knpt Beekbergen (A1)	1,5	10,8	10,9	11,1	1,0	1,0	10,8	10,9	11,1	1,0	1,1
A58/2-De Boks-Eindhoven Centrum	2,0	5,6	5,9	5,8	1,1	1,1	5,6	5,9	5,7	1,1	1,0
A58-knpt Batadorp (A2)-knpt De Baars (A65)	1,5	10,3	10,6	14,3	1,0	1,4	10,3	10,9	14,8	1,1	1,5
A58-knpt De Baars (A65)-knpt Batadorp (A2)	1,5	10,4	15,5	12,3	1,6	1,2	10,4	15,3	12,6	1,5	1,3
A58-knpt De Baars (A65)-knpt Galder (A16)	1,5	15,9	16,7	17,6	1,1	1,1	15,9	16,9	18,7	1,1	1,2
A58-knpt Galder (A16)-knpt De Baars (A65)	1,5	16,0	17,3	18,3	1,1	1,2	16,0	17,9	19,4	1,2	1,2
A67/2-Leenderheide-Eindhoven Centrum	2,0	5,9	6,4	6,1	1,2	1,1	6,0	6,4	6,1	1,2	1,1