



Publieksrapportage Rijkswegennet

1^e periode 2014
1 januari – 30 april

Datum 23 mei 2014
Status definitief

Publieksrapportage Rijkswegennet

1^e periode 2014
1 januari – 30 april

Datum 23 mei 2014
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	23 mei 2014
Status	definitief
Versienummer	5

Inhoud

1	Gebruik van het Rijkswegennet 8
2	Jaarfilezwaarte 9
3	Filetop-10 10
4	Reistijdverlies 11
5	Openstellingen 13
5.1	Openstellingen 13
5.2	Reistijdfactor 13
6	Werkzaamheden 14
6.1	Hinder door werkzaamheden 15
7	Komende periode 16
7.1	Openstellingen 16
7.2	Werkzaamheden 16
8	Verkeersveiligheid 17
9	Beleving door weggebruikers 20
10	Aanduiding maximumsnelheden 22
11	Nuclear Security Summit 23
12	Aanpassing inhaalverbod voor vrachtverkeer 25
13	Versoberingsmaatregel verlichting 27
Bijlage A	Meerjarenreeks aantal afgelegde kilometers 28
Bijlage B	Meerjarenreeks filezwaarte 29
Bijlage C	Grafische weergave van het reistijdverlies tot en met april 2014 30
Bijlage D	Ontwikkeling reistijdverlies 31
D.1	Ontwikkeling reistijdverlies in Noord Nederland 31
D.2	Ontwikkeling reistijdverlies in West Nederland 32
D.3	Ontwikkeling reistijdverlies in Zuid/Oost Nederland 33
Bijlage E	Openstellingshistorie 34
Bijlage F	Werkzaamheden afgelopen periode 35
Bijlage G	Werkzaamheden komende periode 36

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. Aanvullend daarop wordt in deze versie ingegaan op onder andere de Nuclear Security Summit (NSS), de verkeersveiligheid, en de publieksbeleving.

De publieksrapportage wordt gemaakt om de burgers, 2^e kamer en Minister te laten zien wat de ontwikkelingen zijn op het Rijkswegennet en wat Rijkswaterstaat doet om de prestatie van het Rijkswegennet te beïnvloeden.

De publieksrapportage behandelt voor de onderstaande onderwerpen de ontwikkeling over de maanden januari tot en met april 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 uitgelicht:

- Verkeersveiligheid;
- Beleving door weggebruikers;
- Aanduiding van de maximumsnelheid;
- Nuclear Security Summit (NSS);
- Aanpassing van het inhaalverbod vrachtverkeer;
- Versoberingsmaatregel verlichting.

Belangrijkste bevindingen

De belangrijkste bevindingen van de afgelopen vier maanden zijn:

Doorstroming

Ten opzichte van 4 maanden geleden:

- is het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis licht gestegen met 0,4 procent. Het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis komt op 65,3 miljard kilometers;
- is de filezwaarte met 5,9 procent gedaald tot 7,7 miljoen kilometerminuten op jaarbasis;
- is de hoeveelheid uren die alle weggebruikers gezamenlijk extra¹ hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, gedaald met 2,9 procent. Hiermee komt het totale reistijdverlies op 41,7 miljoen uur op jaarbasis.

Openstellingen

- Er zijn deze periode twee nieuwe weggedelen opengesteld. Op de N2, de randweg bij Eindhoven, is een nieuwe aansluiting opengesteld aan de westzijde van de stad. Op de A10, de ring rond Amsterdam, is een extra rijstrook in gebruik genomen tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Amstel.

Werkzaamheden

- De afgelopen vier maanden is de hinder door werkzaamheden licht gestegen, het aandeel is nu 5,1 procent van de totale filezwaarte.

Verkeersveiligheid

- In 2013 zijn 58 mensen omgekomen door verkeersongevallen op het Rijkswegennet. Dat zijn er 32 minder dan het jaar ervoor, een daling van ruim 36 procent.

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.

Beleving door weggebruikers

- Automobilisten zijn -net als voorgaande jaren- zeer tevreden over Rijkswaterstaat: acht van de tien automobilisten is tevreden over Rijkswaterstaat als beheerder van het rijkswegennet.

Aanduiding van de maximumsnelheid

- Om de tevredenheid van de weggebruiker over de aanduiding van de maximumsnelheid te vergroten worden de maximumsnelheden geharmoniseerd, ondersteunende borden en extra communicatie ingezet, waarmee de weggebruiker beter duidelijk wordt gemaakt wat de maximumsnelheid is.

Nuclear Security Summit (NSS)

- Vanwege de Nucleair Security Summit op 24 en 25 maart 2014 heeft Rijkswaterstaat delen van het wegennet geheel of gedeeltelijk afgesloten. Voornamelijk door de communicatie campagne is hierdoor verwachte hinder uitgebleven. In delen van de Randstad is in de middag tot 65% minder verkeer waargenomen dan tijdens vergelijkbare dagen.

Aanpassing van het 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.

Versoberingsmaatregel verlichting

- Sinds september 2013 is de verlichting 's nachts tussen elf uur 's avonds en vijf uur 's ochtends uit. De huidige monitoringsperiode laat geen stijging van het aantal incidenten zien.

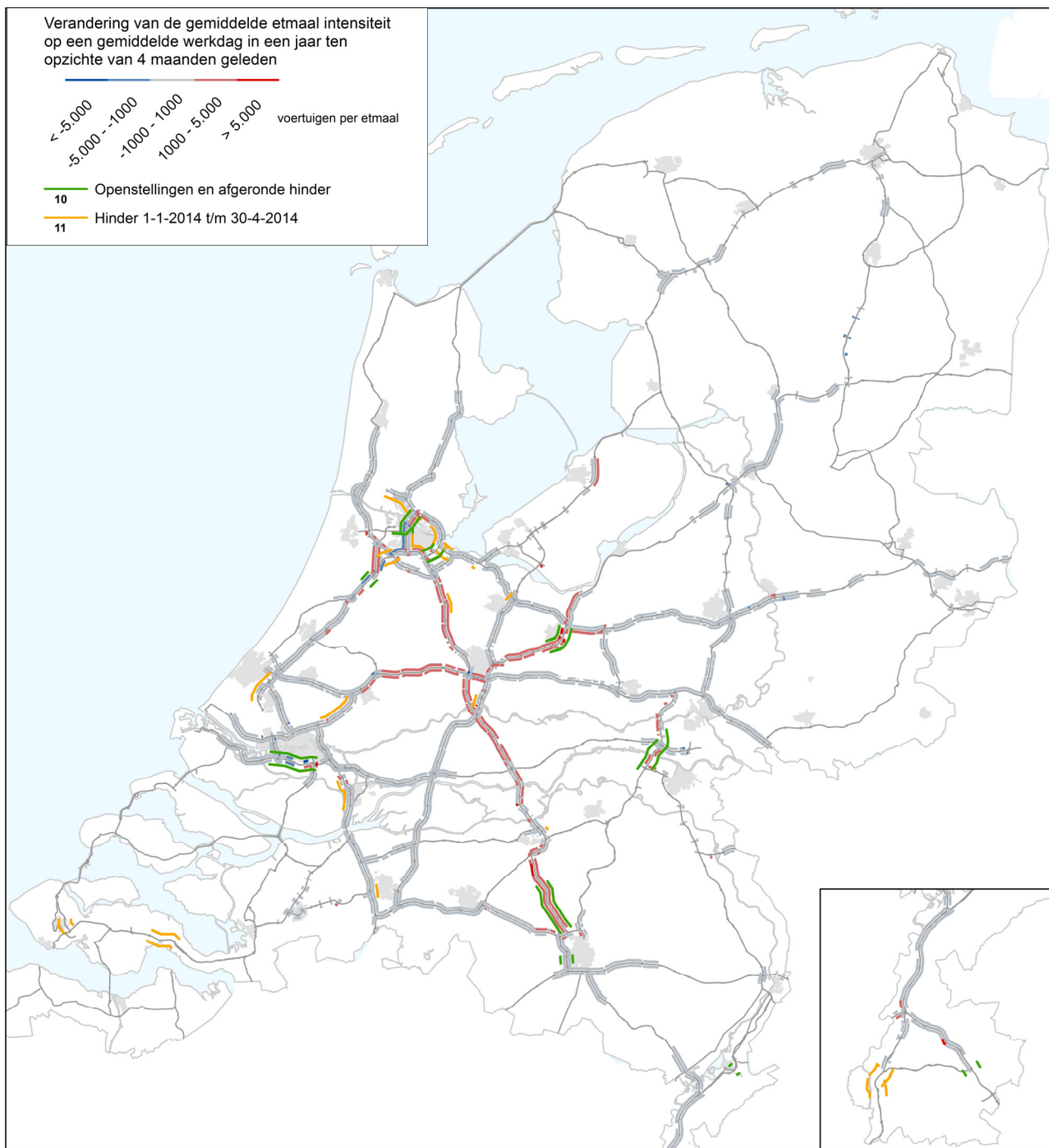
Als achtergrondinformatie is bijgevoegd in de bijlagen:

- 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 Gebruik van het Rijkswegennet

Ten opzichte van de vorige periode is het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis licht gestegen met 0,4 procent. Het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis komt op 65,3 miljard kilometers.

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. 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.

2 Jaarfilezwaarte

De hoeveelheid files neemt nog steeds af. Ten opzichte van de vorige periode is de jaarfilezwaarte met 5,9 procent gedaald. Voor een groot deel wordt dit veroorzaakt door het uitblijven van winters weer, dat in 2013 gedurende een groot deel van de maanden januari t/m maart wel voor veel filezwaarte heeft gezorgd.

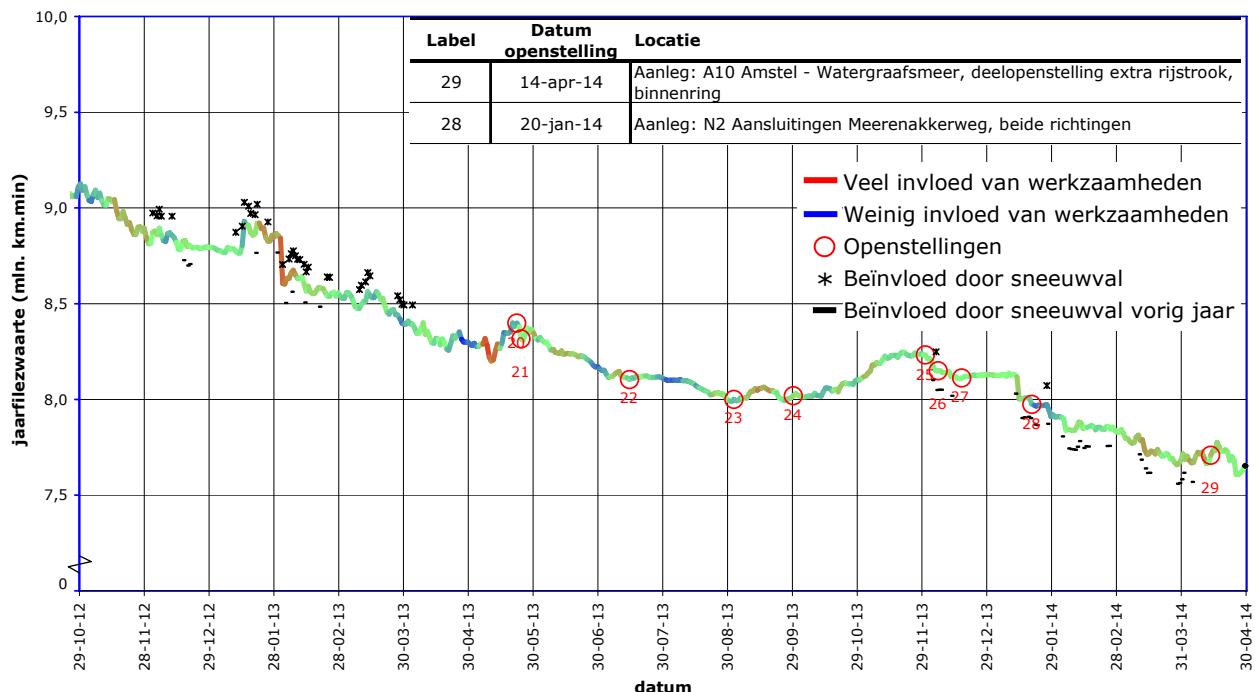
Tot eind april 2014 is de filezwaarte gedaald tot 7,7 miljoen kilometerminuten (de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file). Vier maanden terug bedroeg de filezwaarte 8,1 miljoen kilometerminuten. Om files van verschillende lengte en duur te kunnen vergelijken, gebruiken we het 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) heeft geleid tot een daling van de jaarfilezwaarte met 5,9 procent, ten opzichte van 4 maanden geleden.

In deze rapportage wordt jaarfilezwaarte gepresenteerd. Dit is de som van alle files in 12 maanden. Tot en met december 2013 zaten daarin de files van januari 2013 tot en met december 2013. In januari tot en met maart van dat jaar viel er veel sneeuw. Voor deze periode wordt de jaarfilezwaarte voortschrijdend berekend over de periode mei 2013 tot en met april 2014. De sneeuwmaanden zijn daarmee uit de filezwaarteberekening gevallen en de zachte maanden van 2014 zijn toegevoegd. De filezwaarte is dus onder meer gedaald, doordat vorig jaar in deze periode sneeuw viel, die de hoogte van de jaarfilezwaarte in de vorige periode mede bepaalde.

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

Jaarfilezwaarte



Figuur 2.1 De grafiek toont de ontwikkeling van de jaarfilezwaarte. Sneeuw (aangeven 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 (spoed)herstelwerkzaamheden veel invloed hebben gehad, is dit aangegeven in rood. Blauw geeft aan dat er minder invloed is van werkzaamheden.

3 Filetop-10

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

In de onderstaande tabel is de filetop-10 van twaalf maanden tot en met 30 april 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. In geel zijn locaties weergegeven die nieuw zijn in de top 10 sinds de vorige rapportage.

De kaart in Bijlage C 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>	196,463	2022
2	A16	Breda	Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein <i>A13 /A16 Rotterdam, nieuwe verbinding</i>	140,635	2022
3	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Cortlandt-Aquaduct en Nieuwerkerk Aan Den IJssel <i>aanpassing afrit moordrecht</i>	125,751	2016
4	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein <i>A4 Delft - Schiedam, nieuwe verbinding</i>	124,276	sep 2011 - dec 2015 2015
5	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten <i>Verruimen capaciteit A27/A1 Utrecht-Eemnes-Amersfoort</i>	115,881	2018
6	A8	Zaandam	Amsterdam	tussen Zaandam en Zaanstad-Zuid <i>aanleg 2e Coentunnel</i>	107,914	sep 2009 - 2014 2014
7	A27	Gorinchem	Breda	tussen Industrierrein Avelingen en Merwedebrug <i>uitbreiding traject Houten - Hooipolder</i>	91,397	2019-2024 2020-2025
8	A9	Alkmaar	Amstelveen	tussen Raasdorp en Badhoevedorp <i>omlegging A9 Badhoevedorp</i>	88,865	2018
9	A28	Zwolle	Utrecht	tussen De Uithof en Rijsweerd <i>Verbreiding ring Utrecht (deel A27)</i>	85,043	2019-2023 2023
10	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge <i>Verruimen capaciteit A27/A1 Utrecht-Eemnes-Amersfoort</i>	80,137	2020

Tabel 3.1 Filetop-10 over de periode 1 mei 2013 – 30 april 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 A50 nabij de Waalbrug is nu geheel verdwenen uit de filetop, het is nu nagenoeg een jaar geleden dat het verkeer daar gebruik kan maken van de nieuwe brug met 3 rijstroken in beide richtingen. De A9 (nummer 8) en de A28 (nummer 9) zijn nieuw in de top-10.

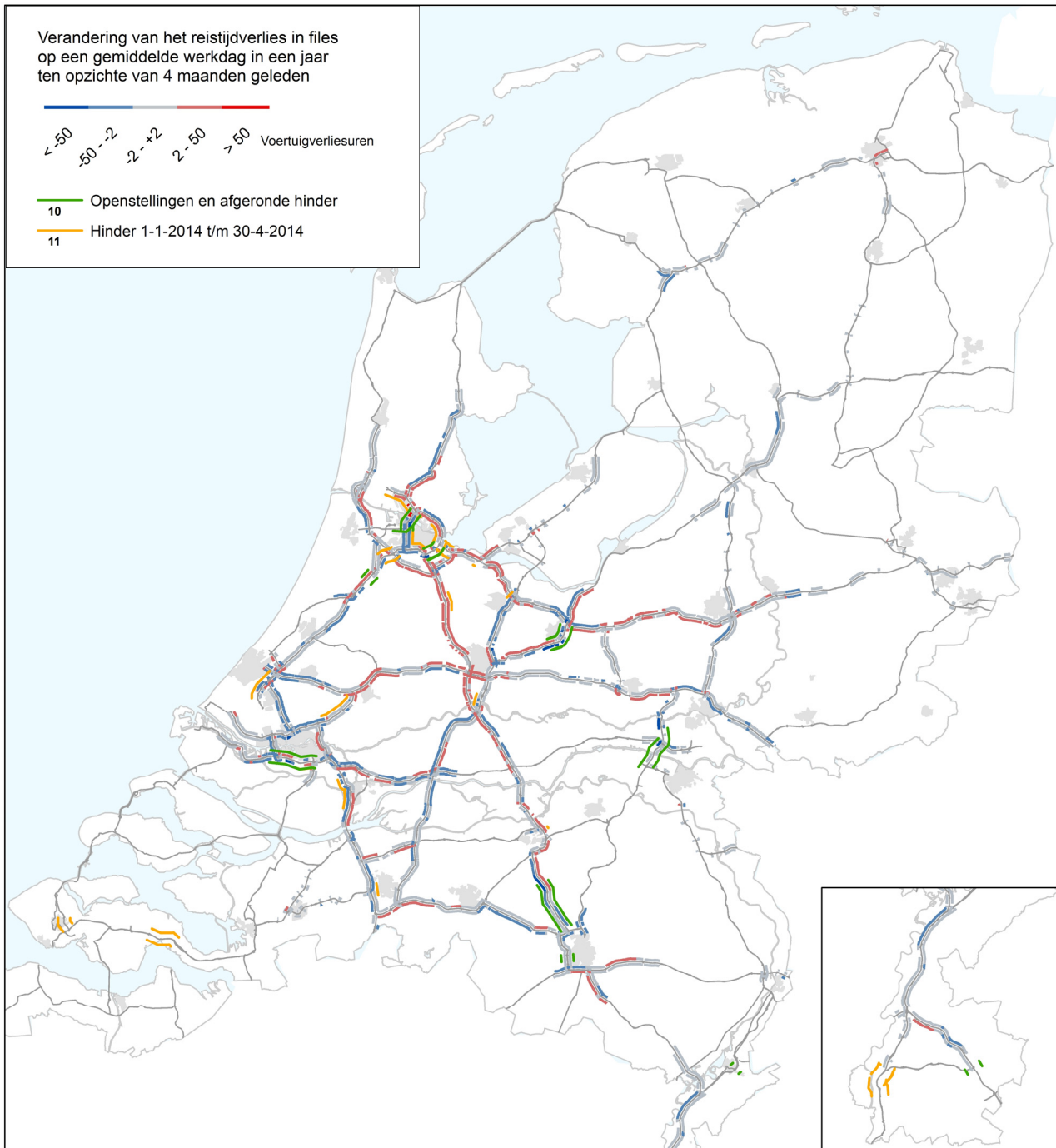
4 Reistijdverlies

Ten opzichte van de vorige periode is de hoeveelheid uren die alle weggebruikers gezamenlijk *extra*² hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, gedaald met 2,9 procent. Hiermee komt het reistijdverlies over de afgelopen 12 maanden (van mei 2013 tot en met april 2014) op 41,7 miljoen uur.

De kaart op de volgende pagina toont hoeveel uren alle weggebruikers gezamenlijk meer of minder *extra* hebben moeten reizen ten opzichte van de vorige vier maanden, doordat ze in de file hebben gestaan. 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 D zijn regionale kaarten opgenomen met meer details.

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.



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 C is een kaart van het reistijdverlies over de afgelopen twaalf maanden opgenomen.

5 Openstellingen

Er zijn deze periode twee nieuwe wegdelen opengesteld. Op de N2, de randweg bij Eindhoven, is een nieuwe aansluiting opengesteld aan de westzijde van de stad. Op de A10, de ring rond Amsterdam, is een extra rijstrook in gebruik genomen tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Amstel.

5.1 Openstellingen

In de afgelopen vier maanden (januari tot en met april 2013) zijn twee nieuwe wegdelen geopend. In de onderstaande tabel is deze weergegeven:

Label	Datum openstelling	Locatie	Hinder van	Hinder tot
29	14-apr-14	Aanleg: A10 Amstel - Watergraafsmeer, deelopenstelling extra rijstrook, binnenring	01-sep-13	20-jan-14
28	20-jan-14	Aanleg: N2 Aansluitingen Meerenakkerweg, beide richtingen	01-sep-12	14-apr-14

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 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 naast de openstelling van een deel van het traject nog meer werkzaamheden plaatsvinden.

Voor de aansluiting op de N2 is het niet mogelijk om op bovengenoemde methode de reistijdfactor te bepalen. Daarnaast is de veronderstelling dat deze opstelling op het hoofdwegennet geen reistijdwinst oplevert. Voor de openstelling op de A10 geldt dat deze nog te kort open is om effecten te kunnen waarnemen. Wel kunnen ondertussen effecten worden waargenomen op het vorige jaar opgestelde deel van de A10 (23). Daar is in de maatgevende spits een reistijdwinst van een minuut waarneembaar. Deze is opgenomen in de tabel 5.2

Label	beleidstraject	verandering	datum openstelling	reistijdfactor		reistijd (min)	
				voor	na	voor	na
23	A2/10-Holendrecht - Watergraafsmeer	deelopenstelling	02-sep-13	1,5	1,3	7,5	6,5

Tabel 5.2 Eerste indicatie³ van de verandering van de reistijd op beleidstrajecten in de SVIR⁴ 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.

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 januari en april 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 D.

Belangrijke werkzaamheden die werden uitgevoerd om knelpunten op te lossen, zijn:

- Op de A5-A8-A10 (Westrandweg en 2^e Coentunnel) wordt gewerkt om de doorstroming op de ring van Amsterdam te verbeteren. (Label 3)
- Op de A2 bij Maastricht wordt gewerkt aan de ondertunneling van de A2 onder de stad (label 2)
- Op de A1, A6, A9 en A10 aan de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere. (label 4 en 5)
- Op de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein wordt gewerkt aan de verbreding van de weg. (label 1)

De werkzaamheden met relatief veel hinder waren:

- Bij de aanleg van de 2^e Coentunnel (label 3) ondervindt het verkeer hoofdzakelijk in zuidelijk richting hinder.

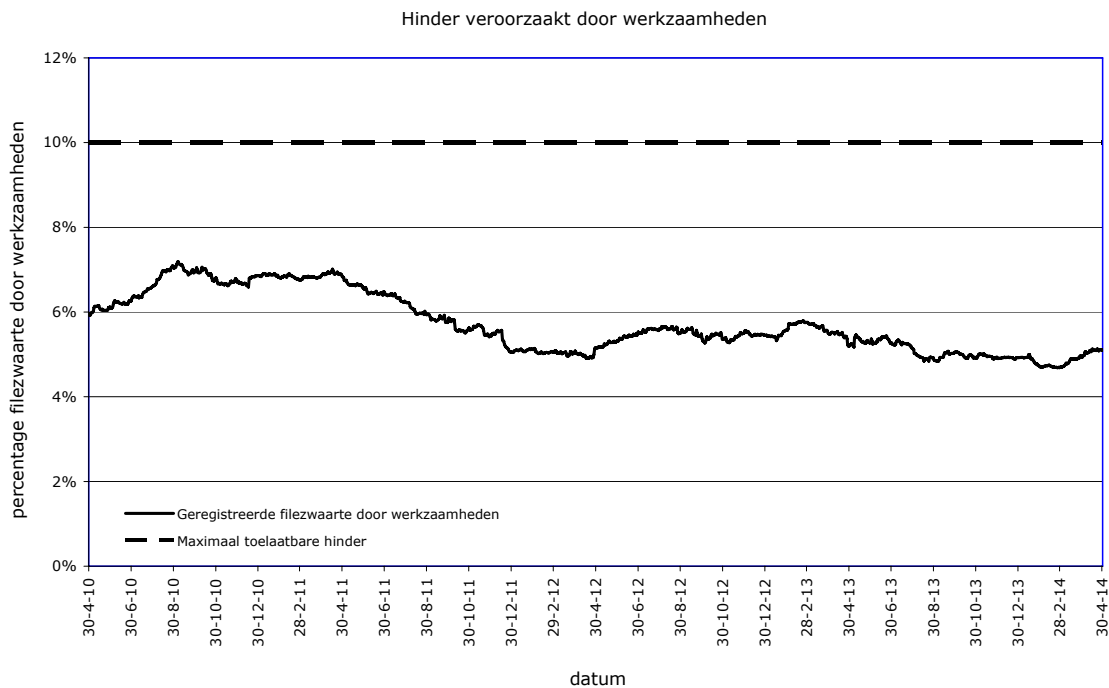
In Bijlage F is een overzicht opgenomen van alle werkzaamheden voor belangrijke verbeteringen aan de weg. Ook zijn de werkzaamheden die hinder voor de weggebruiker veroorzaakten in dit overzicht opgenomen. Voor al deze werkzaamheden is aangegeven in welke mate de weggebruiker er last van had.

6.1 Hinder door werkzaamheden

De afgelopen vier maanden is de hinder door werkzaamheden licht gestegen, het aandeel is nu 5,1 procent van de 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 2009 rond de 5 á 6 procent van de totale filezwaarte.



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.

7 Komende periode

7.1 Openstellingen

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

- Afronding traject Schiphol – Amsterdam – Almere deel 1: A10-Oost en de A1 tussen de knooppunten Amstel, Watergraafsmeer en Diemen. Er komen 2x4 rijstroken beschikbaar.

7.2 Werkzaamheden

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

- A2 tunnel traverse Maastricht
- A10/A8 2e Coentunnel
- A12 Oudenrijn Lunetten (Galecopperbrug)
- A1, A6, A9 en A10, de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere

Daarnaast voert Rijkswaterstaat op een groot aantal locaties groot onderhoud uit tijdens de zomer maanden.

In Bijlage G 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.

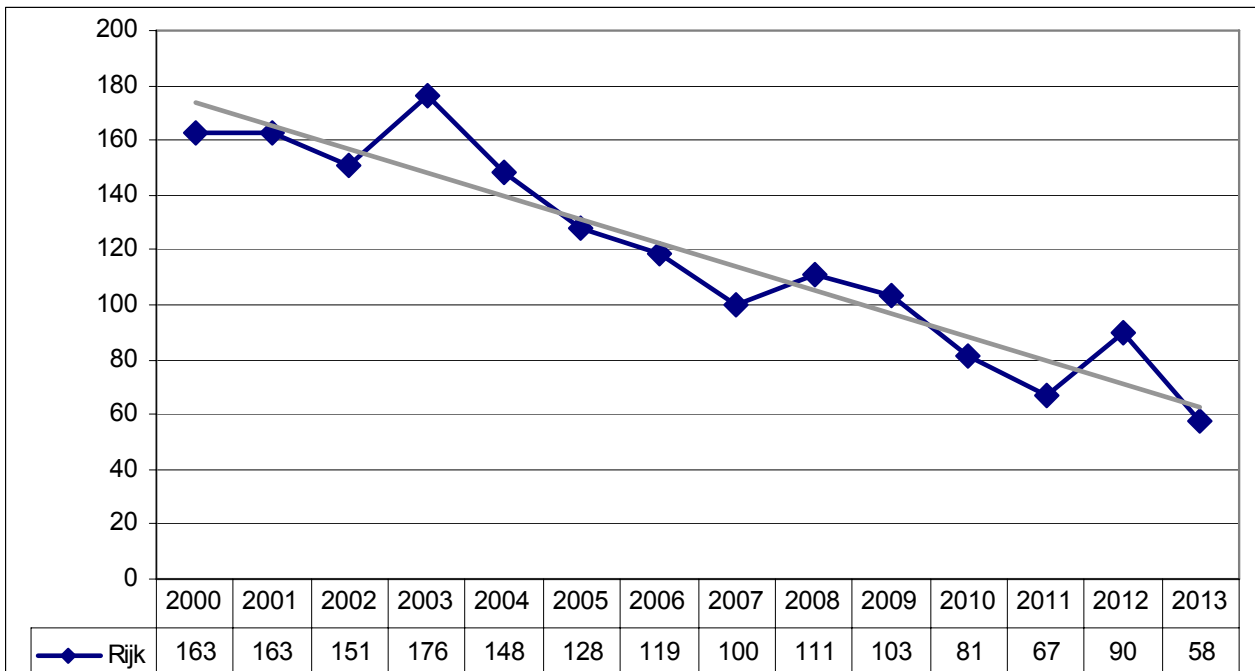
8 Verkeersveiligheid

In 2013 zijn 58 mensen omgekomen door verkeersongevallen op het Rijkswegennet. Dat zijn er 32 minder dan het jaar ervoor, een daling van ruim 36 procent.

Aantal verkeersdoden op Rijkswegen

Op het Rijkswegennet vielen 12 procent van alle geregistreerde verkeersdoden in Nederland (570). Na de stijging van 67 doden in 2011 naar 90 doden in 2012, is het aantal doden op het Rijkswegennet in 2013 weer gedaald naar 58.

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in 2013 valt binnen de betrouwbaarheidsmarges van de al jaren gestaag dalende trend van het aantal verkeersdoden op het rijkswegennet.



Figuur 8.1 Ontwikkeling aantal geregistreerde verkeersdoden op het Nederlandse Rijkswegen in de periode 2000-2013.

Aantal verkeersdoden op Rijkswegen naar maximumsnelheid van de weg

Vanwege de algemene invoering van 130 kilometer per uur in september 2012 is er - logischerwijs - een verschuiving opgetreden van het aantal geregistreerde verkeersdoden op wegen met een limiet van 100 en 120 kilometer per uur naar wegen met een limiet van 130 kilometer per uur. Zoals uit de tabel Ontwikkeling aantal verkeersdoden naar maximum snelheid van de weg (2009 – 2013) blijkt, is het aantal door de politie geregistreerde verkeersdoden op wegen met een maximumsnelheid van 120 en 130 kilometer per uur, gedaald van 41 in 2012 naar 35 in 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
15 km	1	0	1	0	0
30 km	0	0	0	0	0
50 km	4	3	5	4	0
60 km	2	0	0	0	0
70 km	6	4	6	7	1
80 km	14	10	11	14	4
90 km	3	4	0	1	2
100 km	24	21	7	19	13
120 km	48	31	28	39	23
130 km			1	2	12
Onbekende max snelheid	1	8	8	4	3
Totaal aantal geregistreerde doden	103	81	67	90	58

Tabel 8.1 Ontwikkeling aantal verkeersdoden op het Rijkswegennet naar maximumsnelheid (N.B.: Uit de statistiek kan niet worden afgeleid of op de wegen sprake was van een tijdelijk ingestelde limiet of permanent ingestelde limiet).

Ernstig-Risicocijfer op autosnelwegen en niet autosnelwegen

Het ernstig-risicocijfer geeft de kans weer om als verkeersdeelnemer betrokken te raken bij een ernstig slachtofferongeval. De definitie ernstig-risicocijfer is: het aantal geregistreerde ernstige slachtofferongevallen (2010-2012) per miljard gereden voertuigkilometers.

In tabel 8.2 is het ernstig-risicocijfer weergegeven per wegtype en aantal rijstroken. Uit een onderlinge vergelijking van wegtypen blijkt dat het ernstig-risicocijfer op autosnelwegen 3,5 ernstige slachtofferongevallen per miljard gereden voertuigkilometers bedraagt. Dit is lager dan het risicocijfer op de wegtypen autowegen (6,4) en overige wegen (11,1).

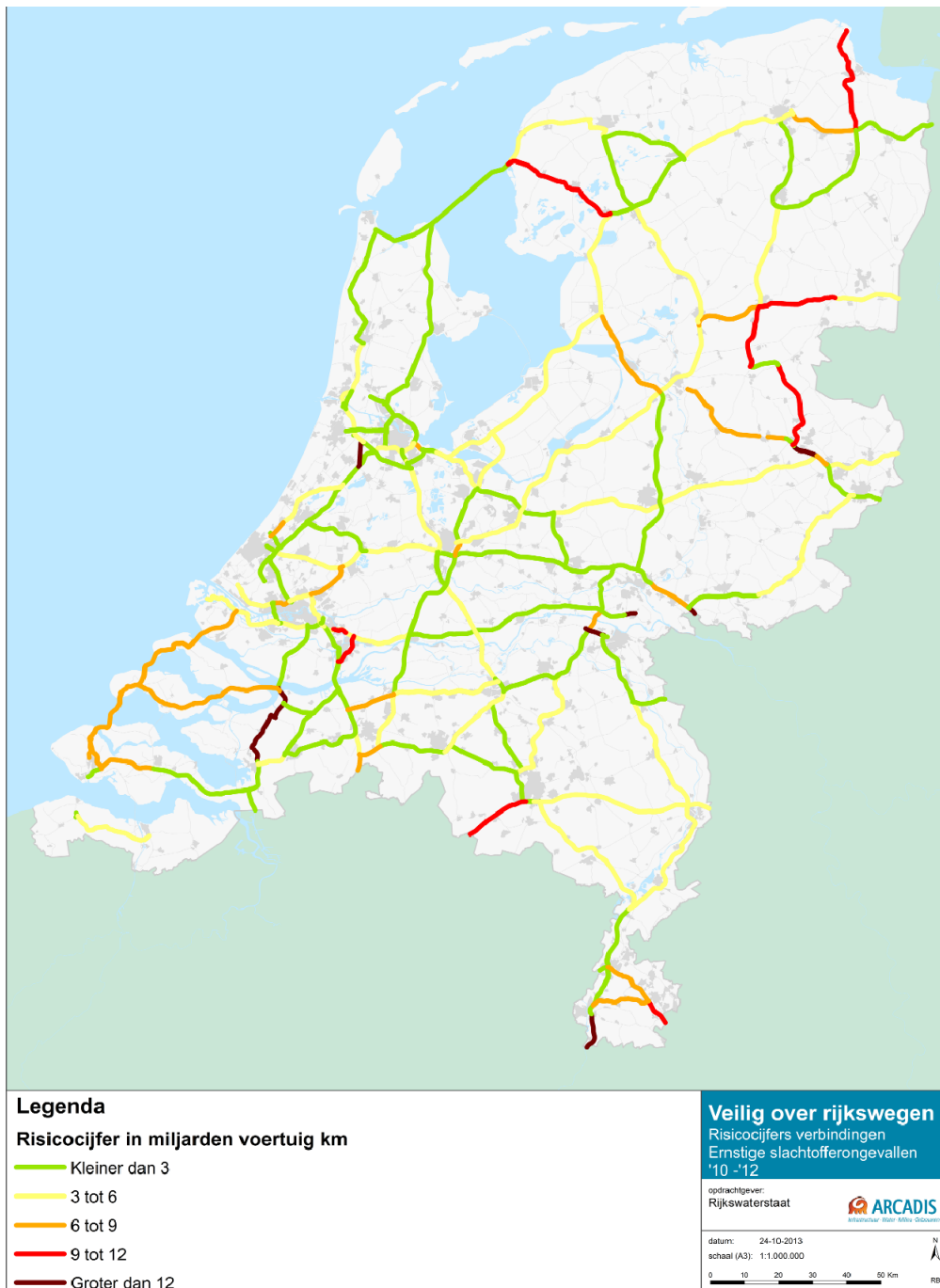
Wegtype	Aantal rijstroken	Verkeersprestatie [%]	Risico [mld.vtg.km]
Autosnelweg	1	0,4%	9,5
	2	65,0%	3,7
	3	19,7%	2,9
	>3	5,1%	3,7
	Totaal	90,2%	3,5
Autoweg (N)	1	3,3%	6,8
	2	2,3%	5,7
	Totaal	5,6%	6,4
Overig (N)	1	3,3%	10,2
	2	0,8%	13,9
	Totaal	4,1%	11,1
Totaal N-wegen		9,8%	8,3
Totaal R-wegen		100,0%	4,0

Tabel 8.2: Ernstig-Risicocijfer (geregistreerde ernstige slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometers) naar wegtype en aantal rijstroken in de periode 2010-2012.

Naast een berekening van het ernstig-risicocijfer per wegtype, is het Rijkswegennet opgedeeld in trajecten die lopen van knooppunt tot knooppunt of tot aan de landsgrens. In figuur 8.2 is een overzicht gegeven van

de ernstig-risicocijfers per traject op het Rijkswegennet. De ernstig-risicocijfers zijn ingedeeld in vijf risicoklassen variërend van groen (minder dan 3 geregistreerde ernstige slachtofferongevallen per miljard gereden voertuigkilometers) tot paars (groter dan 12 geregistreerde ernstige slachtofferongevallen per miljard gereden voertuigkilometers).

Rijkswaterstaat is bezig de paarse wegvakken aan te pakken en te verbeteren waar dat zinvol en kosteneffectief kan gebeuren. Bij een letselongeval op een kort wegvak met weinig verkeer, ontstaat direct een hoog risico wanneer een ongeval plaatsvindt. Dit effect treedt op op de A15 bij Ressen en de A5 bij Hoofddorp, waar absoluut te weinig ernstige ongevallen plaatsvinden om kosteneffectieve maatregelen te treffen. Voor de A12 Duitse grens en de A35 Almelo-Zuid geldt hetzelfde. Op de A2 Maastricht – Eijsden zijn geleiderails aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op de A73 is in de periode 2010-2012 langdurig sprake geweest van werk in uitvoering (nieuw knooppunt Ewijk en een nieuwe brug); naar verwachting zal het aantal ongevallen nu drastisch afnemen. Tot slot wordt in West Brabant bij Steenbergen de nieuwe A4 aangelegd waardoor ernstige ongevallen in de toekomst zoveel mogelijk worden voorkomen.



Figuur 8.2 Overzicht van ernstig-risicocijfers Rijkswegennet op basis van geschat werkelijk aantal ernstige slachtofferongevallen (2010-2012) per miljard gereden voertuigkilometers (Bron: Veilig over Rijkswegen 2012).

9 Beleving door weggebruikers

Automobilisten zijn -net als voorgaande jaren- zeer tevreden over Rijkswaterstaat: acht van de tien automobilisten is tevreden over Rijkswaterstaat als beheerder van het rijkswegennet.

Bij Rijkswaterstaat staat publieksgericht werken centraal. Dit houdt in dat we ons werk zoveel mogelijk afstemmen op de wensen en behoeften van het publiek. Daarom willen we weten hoe de weggebruikers over ons wegennet denken. Hiervoor verzamelt Rijkswaterstaat reacties van het publiek door onderzoek te doen onder gebruikers. Daarnaast verzamelen en analyseren we informatie van weggebruikers die contact zoeken met Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld via de Landelijke Informatielijn of de websites.

Aanleg, kwaliteit van wegen en werkzaamheden

Automobilisten en vrachtwagenchauffeurs vinden de aanleg en kwaliteit van wegen heel belangrijk. Zij vinden dat Rijkswaterstaat dit goed – en zelfs steeds beter- doet. Gemiddeld is meer dan acht op de tien automobilisten en vrachtwagenchauffeurs tevreden over de kwaliteit van de wegen en verschillende aspecten bij werkzaamheden (duidelijkheid van de verkeerssituatie, de verstrekte informatie, het tijdstip van uitvoering en de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden). De tevredenheid met deze aspecten is toegenomen ten opzichte van vorig jaar. Aandachtspunt is de afstemming met andere werkzaamheden. Verbeteringen in informatie-uitwisseling via bijvoorbeeld de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) brengen hier mogelijk verdere verbetering in.

Doorstroming

De filezwaarte blijft afnemen en de tevredenheid met de doorstroming blijft toenemen: was begin 2012 62% (zeer) tevreden over de doorstroming, begin 2014 is dit gestegen naar 66%. Omdat automobilisten verbetering van de doorstroming belangrijk vinden blijft dit een aandachtspunt. Rijkswaterstaat zet zich volop in om de doorstroming op de autosnelwegen te verbeteren. Zeventig procent van de automobilisten is (zeer) tevreden over de maatregelen die worden genomen om de doorstroming te bevorderen (o.a. spitsstroken, inhaalverboden vrachtwagens en aparte rijstroken voor bussen en vrachtverkeer). Daarnaast worden wegen verbreed en knelpunten aangepakt.

Ook onderneemt Rijkswaterstaat verschillende acties voor het bevorderen van de doorstroming bij incidenten. Er worden weginsecteurs op de motor ingezet die snel ter plaatse kunnen komen en weginsecteurs hebben een mobiele werkplek zodat ze vaker op de autosnelwegen aanwezig kunnen zijn. Sinds vorig jaar is Rijkswaterstaat ook aangesloten op het communicatiesysteem C2000 zodat er nog beter gecommuniceerd en samengewerkt kan worden met hulpverleningsdiensten en incidenten sneller afgehandeld kunnen worden.



Figuur 9.1 Weginspecteur op de motor

Informatie

Ongeveer driekwart van de automobilisten is (zeer) tevreden over de informatievoorziening van Rijkswaterstaat. Het gaat hierbij zowel om de duidelijkheid, vindbaarheid, juistheid en tijdigheid van informatie, als de betrouwbaarheid van het inschatten van de reistijd. Bij wegwerkzaamheden is zelfs ruim acht op de tien automobilisten (zeer) tevreden over de informatie.

Hoewel automobilisten over het algemeen tevreden zijn over verkeersinformatie zouden ze graag beter geïnformeerd willen worden over de reden, vertraging, omleiding en alternatieven bij (onverwachte) files. Er lopen verschillende initiatieven op dit gebied. Zo werken de VID en Rijkswaterstaat samen aan het leveren van actuele reisinformatie over de werkzaamheden van Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). En is afgelopen jaar de nieuwe vanAanarBeterApp gelanceerd.



Figuur 9.2 verkeersinformatie in het voertuig

130 kilometer per uur

Een merendeel van de automobilisten is tevreden over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur. Uit onderzoek blijkt verder dat de automobilist tijdens zijn reis op zoek is naar continue bevestiging van de ter plaatse geldende maximumsnelheid, dat hij of zij te veel snelheidswisselingen ervaart en dat navigatiesystemen vaak niet de juiste snelheidsinformatie aangeven.

In het volgende hoofdstuk (10) wordt aangegeven middels welke stappen RWS de automobilist hierin wil ondersteunen.

10 Aanduiding maximumsnelheden

Om de tevredenheid van de weggebruiker over de aanduiding van de maximumsnelheid te vergroten worden de maximumsnelheden geharmoniseerd, ondersteunende borden en extra communicatie ingezet, waarmee de weggebruiker beter duidelijk wordt gemaakt wat de maximumsnelheid is.

Harmonisering van de snelheden

Wanneer de maximumsnelheid kan worden verhoogd – omdat aan de randvoorwaarden voor veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt voldaan – wordt dit zo gedaan dat er steeds langere trajecten ontstaan met één maximumsnelheid. Naar verwachting kan hierdoor op den duur op circa 70 procent van het autosnelwegennet 130 km/h gereden worden, tegen 48 procent nu.

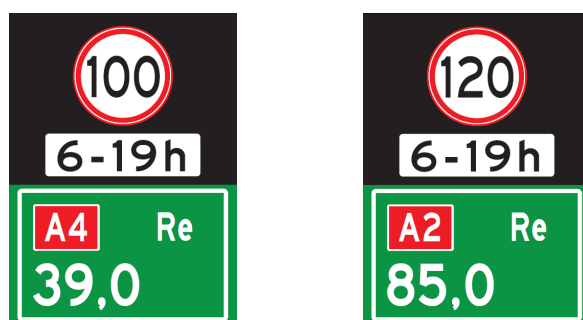
Bebording

Rijkswaterstaat heeft verschillende opties uitgewerkt om de aanduiding van de maximumsnelheid langs de weg te verbeteren. Deze verschillende opties zijn gewogen aan de hand van o.a. de criteria "eenduidigheid voor de weggebruiker" en "gebruik van bewezen techniek". Daarop heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu besloten om de hectometerbordjes op alle autosnelwegen op de hele kilometer te voorzien van een snelheidsaanduiding. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de wens van de weggebruiker om langs de weg meer ondersteuning te krijgen over de geldende maximumsnelheid.

Bij wegen met drie of meer rijstroken komen ook links van de weg op de hele kilometer hectometerbordjes met een snelheidsaanduiding. Bij spitsstroken zullen de hectometerbordjes niet worden aangepast omdat daar de snelheid al frequent wordt aangegeven (met rotatiepanelen die ook het gebruik van de spitsstrook aangeven). Vanaf 19 mei worden de A1, A2, A4, A12 en A15 (24 procent van het snelwegennet) voorzien van hectometerbordjes met een snelheidsaanduiding. Vanaf september tot het einde van dit jaar volgen de overige autosnelwegen.



Figuur 10.1 Nieuwe hectometerbordjes voor de permanente snelheidslimieten 100, 120 en 130



Figuur 10.2 Nieuwe hectometerbordjes voor de variabele snelheidslimieten 100/130 en 120/130

Communicatie

In communicatieboodschappen over de maximumsnelheden wordt o.a. aandacht besteed aan de verschillende maximumsnelheden op de snelwegen, de aanduiding ervan langs de weg. De communicatie vindt plaats door het verspreiden van factsheets bij tankstations, billboards op verzorgingsplaatsen en publicaties in print en online media.

11 Nuclear Security Summit

Vanwege de Nucleair Security Summit op 24 en 25 maart 2014 heeft Rijkswaterstaat delen van het wegennet geheel of gedeeltelijk afgesloten. Voornamelijk door de communicatie campagne is de hierdoor verwachte hinder uitgebleven. In delen van de Randstad is in de middag tot 65% minder verkeer waargenomen dan tijdens vergelijkbare dagen.

Op 24 en 25 maart 2014 kwamen in het World Forum in Den Haag ruim 50 wereldleiders bijeen in het kader van de Nucleair Security Summit (NSS). De concentratie van zoveel wereldleiders op een plek was voor het ministerie van Veiligheid en Justitie aanleiding om het risicoprofiel van deze top erg hoog in te schatten. Daarom werden er zeer strenge veiligheidmaatregelen getroffen om de delegaties te beveiligen. Dit had tot gevolg dat delen van het wegennet geheel of gedeeltelijk afgesloten werden met als gevolg een zeer grote capaciteitsvermindering van het wegennet voor het overige verkeer.

Maatregelen:

Op het hoofdwegennet werden de A5 tussen de knooppunten Raasdorp en de Hoek in beide richtingen en de A44/N44 in zuidelijke richting tussen zondagmiddag 16:00 uur en maandagmiddag 16:00 uur en tussen dinsdagmiddag 13:00 uur en woensdagochtend 05:00 uur afgesloten. Gedurende deze perioden waren er op de A4 tussen de knooppunten de Hoek en Burgerveen aanzienlijk minder rijstroken beschikbaar voor het verkeer. Door de inzet van de Quick movable barrier konden de rijstroken echter zeer snel weer vrij gegeven worden voor het verkeer. Ook de N206 tussen Noordwijk en Leiden is in deze perioden een aantal keren gedurende korte perioden afgesloten.



Om de hinder van deze afsluitingen voor het verkeer zoveel mogelijk te beperken zijn er in het gebied tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam met behulp van ruim 3000 borden in totaal 38 omleidingen geplaatst. Daarnaast zijn er vele omleidingsscenario's voorbereid om het verkeer afhankelijk van de actuele verkeerssituatie zo goed mogelijk te begeleiden.

Verwachtingen

Indien elke weggebruiker in deze situatie zijn normale gedrag zou gaan vertonen (in de spits met de auto naar de Randstad) werd op basis van verkeersmodellen verwacht dat er in de Randstad rond de 500 kilometer file zou ontstaan. Daarom werd naast de verkeersmaatregelen ook ingezet op alternatief vervoer en een sterke communicatieboodschap. Zo zette de NS extra lange treinen in in de Randstad en werd de weggebruiker geadviseerd om thuis te werken of met het openbaar vervoer te reizen.

Effecten

De door de verkeersmodellen verwachte verkeershinder bleef gedurende de dagen van de NSS nagenoeg uit. De communicatie campagne bleek enorm succesvol te zijn. De weggebruikers hebben de adviezen massaal opgevolgd waardoor het verkeersbeeld op de maandag en de dinsdag veel rustiger was dan normaal op die dagen. De ervaringen bij werk in uitvoering leert dat bij een sterke communicatiecampagne een verkeersvermindering van maximaal ongeveer 30% te bereiken is. Uit metingen blijkt dat op de A4 tussen De Hoek en Burgerveen op de dinsdagmiddag 65% minder verkeer reed dan op een normale dinsdagmiddag. Op de A12 tussen Gouda en Den Haag is een vermindering van ruim 40% gemeten. Als gevolg van deze verkeersvermindering konden veel van de voorbereide omleidingsscenario's in de kast blijven liggen. Figuur 11.1 geeft een beeld van de verkeersvermindering tijdens de NSS.

Het feit dat er erg weinig files zijn ontstaan als gevolg van de veiligheidsmaatregelen is dan ook voor het grootste deel te danken aan de weggebruiker die de adviezen rond de top erg goed heeft opgevolgd.



Figuur 11.1 verandering van de hoeveelheid verkeer tijdens de NSS.

12 Aanpassing inhaalverbod voor 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.

In 2003 is op een deel van het Nederlandse autosnelwegennet een inhaalverbod voor vrachtverkeer ingesteld. De afgelopen jaren zijn veel snelwegen verbreed tot drie of meer rijstroken. Op deze wegen, circa 300 km, geldt in de nieuwe situatie géén inhaalverbod meer voor vrachtwagens.

Op dit moment geldt ongeveer op de helft van het aantal snelwegen met twee rijstroken een inhaalverbod voor vrachtwagens. Dit aantal blijft nagenoeg gelijk, wel betreft het soms andere trajecten:

- Op een aantal trajecten waar vrachtwagens nu mogen inhalen, wordt vanwege sterk toegenomen drukte, een inhaalverbod ingevoerd.
- Op wegen met veel vrachtverkeer waar het inhaalverbod tot colonnevorming leidt en ander verkeer moeilijk kan in- en uitvoegen, wordt het inhaalverbod opgeheven.
- Op sommige trajecten is het vrachtverkeer ook buiten de spitsperioden toegenomen. Daar wordt het inhaalverbod uitgebreid van de spitsperiode naar de hele dag.
- Op trajecten langer dan 30 kilometer wordt het inhaalverbod voor vrachtverkeer vijf kilometer onderbroken. Vrachtwagens kunnen dan inhalen, dat voorkomt colonnevorming.

Het inhaalverbod voor vrachtverkeer is vooraf afgestemd met de brancheorganisaties. Van 24 april tot en met 5 juni kan iedereen zijn zienswijze geven. Later dit jaar wordt het definitieve verkeersbesluit genomen. De veranderingen worden tussen 15 september en 15 december 2014 doorgevoerd. Het inhaalverbod voor vrachtverkeer op de spitsstroken wordt in 2015 opnieuw bepaald. De kaart op de volgende pagina toont het inhaalverbod.

Communicatie

De weggebruiker wordt geïnformeerd over de aanpassing via de brancheverenigingen en er worden factsheets verspreid bij grotere truckstops.



Figuur 12.1 Inhaalverbod vrachtwagenverkeer vanaf september 2014

13 Versoberingsmaatregel verlichting

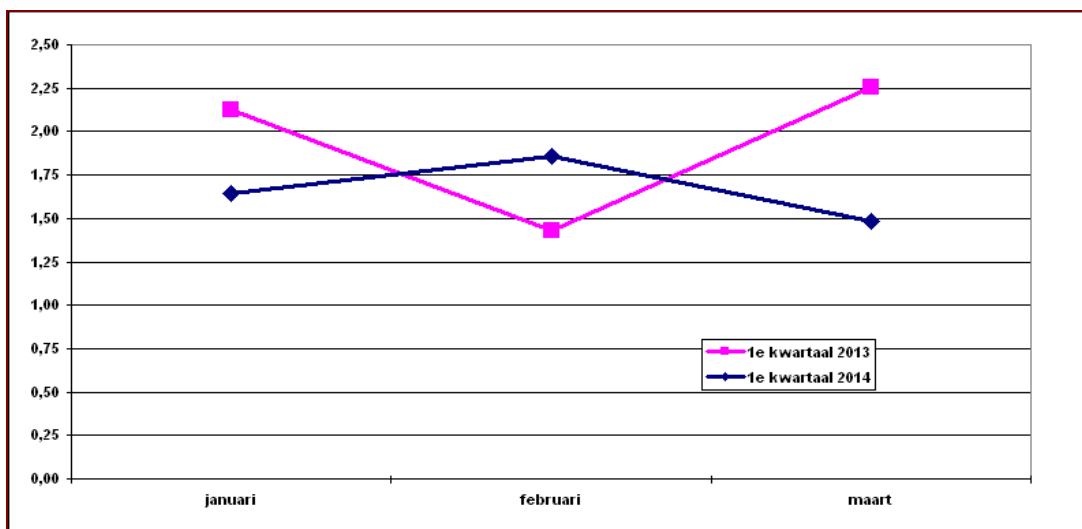
Sinds september 2013 is de verlichting 's nachts tussen elf uur 's avonds en vijf uur 's ochtends uit. De bevindingen van deze versoberingsmaatregel worden gemeld in deze publieksrapportage. De huidige monitoringsperiode laat geen stijging van het aantal incidenten zien.

Besparing

Rijkswaterstaat moet in de periode tot 2020 1,6 miljard euro besparen. Deze besparing wordt voor een groot deel gehaald door efficiëntie maatregelen 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.

Verkeersveiligheid

In onderstaande grafiek is het gemiddeld aantal incidenten per dag weer gegeven voor de maanden januari, februari en maart.



Figuur 13.1 Gemiddeld aantal incidenten per dag tussen 21:00 – 5:00 uur, per maand.

In de grafiek is geen stijging van het aantal incidenten te zien in de periode dat de verlichting is uitgezet. De tijdsduur sinds de invoering van de maatregelen is te kort om definitieve conclusies aan het gevolg op verkeersveiligheid te verbinden. Aan het eind van dit jaar is een betere inschatting te maken van de effecten.

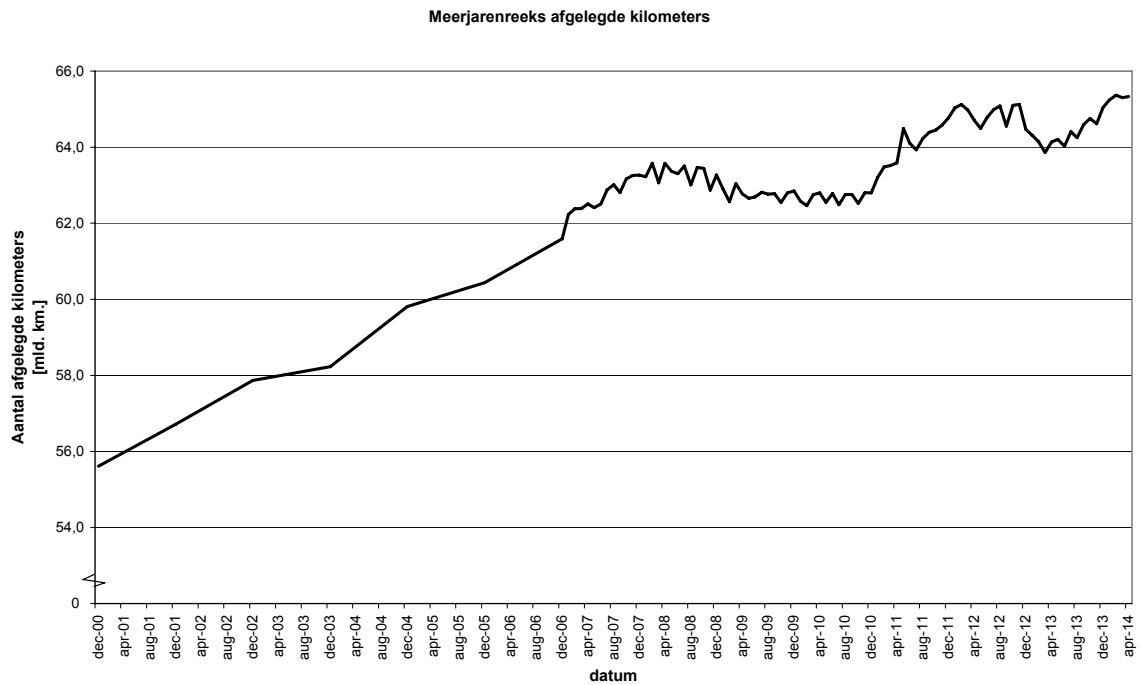
Vragen en klachten van weggebruikers

In de periode 1 januari tot en met 15 april zijn 131 burgermeldingen bij de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat binnengekomen over de effecten van versobering. Dat is circa één procent van het totaal aantal meldingen dat binnenkwam bij de Landelijke Informatielijn in die periode. Ten opzichte van de vorige rapportage is het aandeel en inhoud van de meldingen nauwelijks gewijzigd.

De meeste meldingen gaan niet specifiek over een bepaalde rijksweg, maar hebben betrekking op algemene klachten en informatieverzoeken over het uitschakelen van de verlichting.

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

Bijlage B Meerjarenreeks filezwaarte

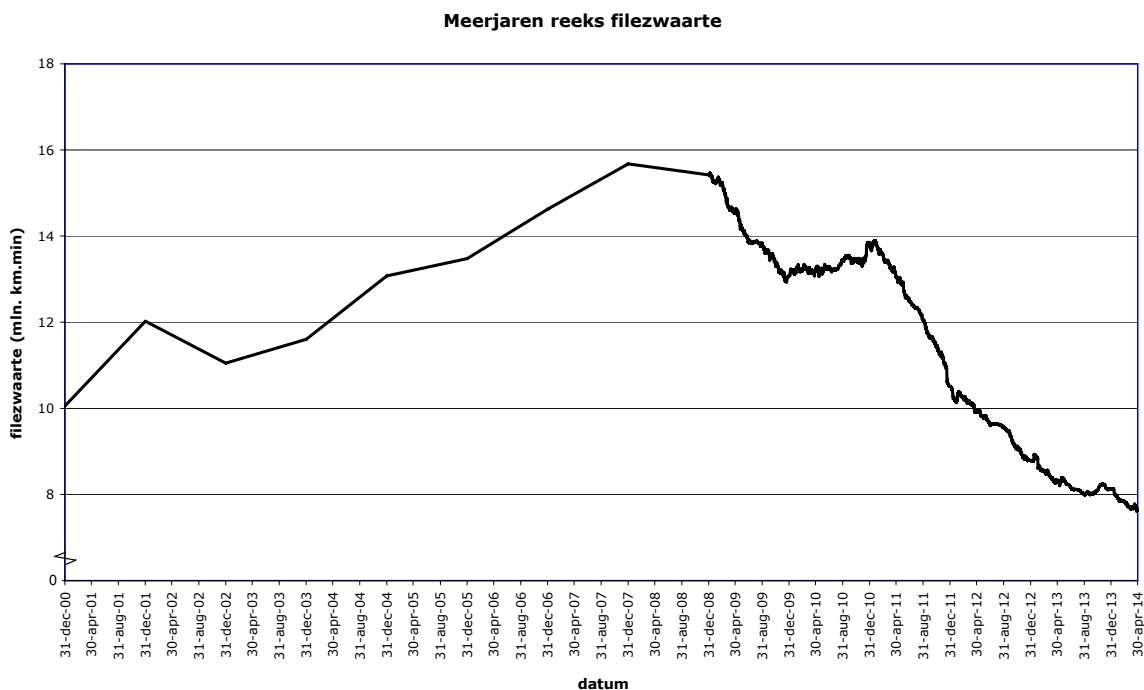
In de onderstaande grafiek is de ontwikkeling van de filezwaarte vanaf 2000 weergegeven.

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 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. De dalende trend van de filezwaarte heeft zich doorgezet, met een korte onderbreking eind 2013.

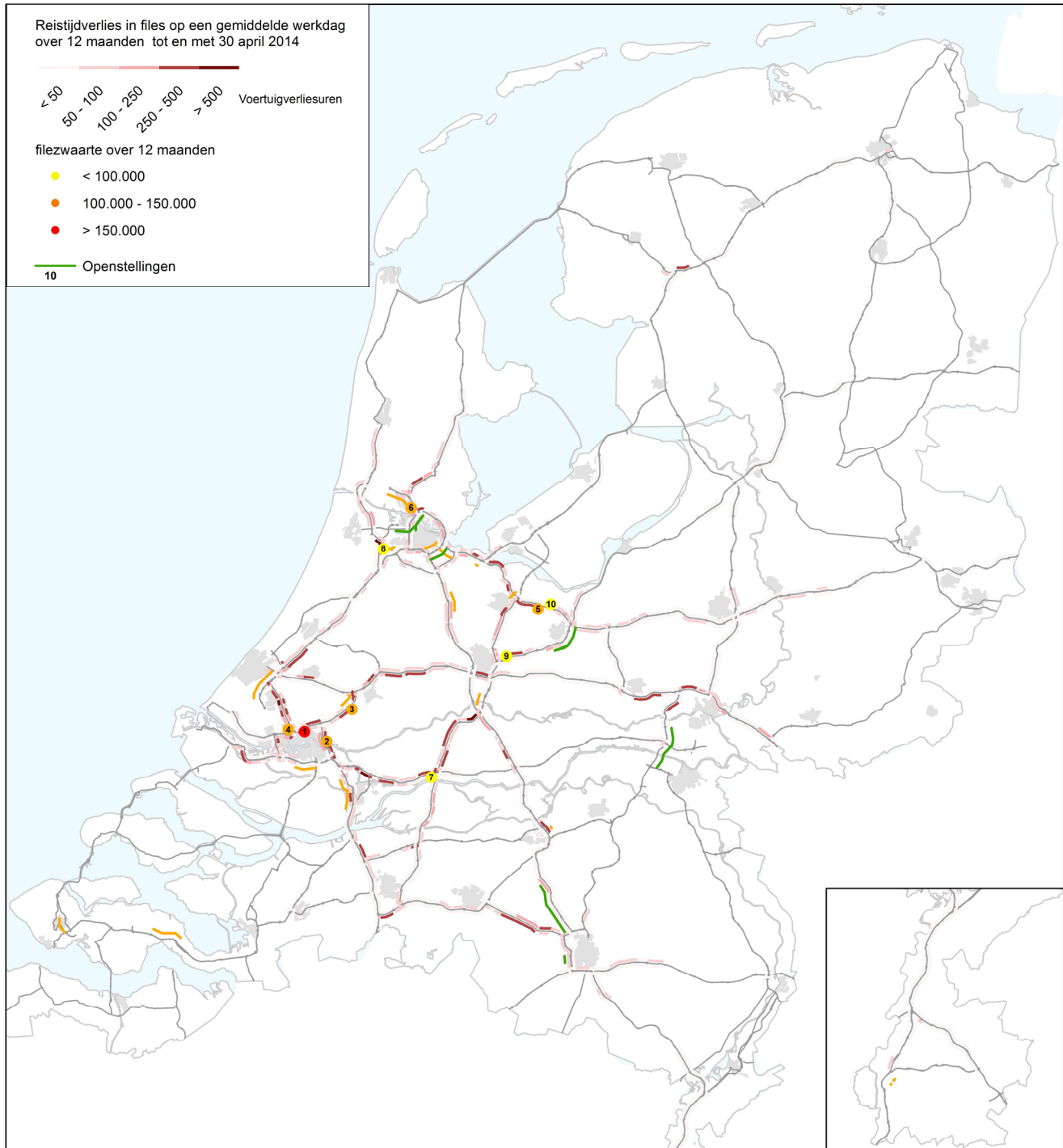


Figuur B.1 Meerjarenreeks filezwaarte

Bijlage C

Grafische weergave van het reistijdverlies tot en met april 2014

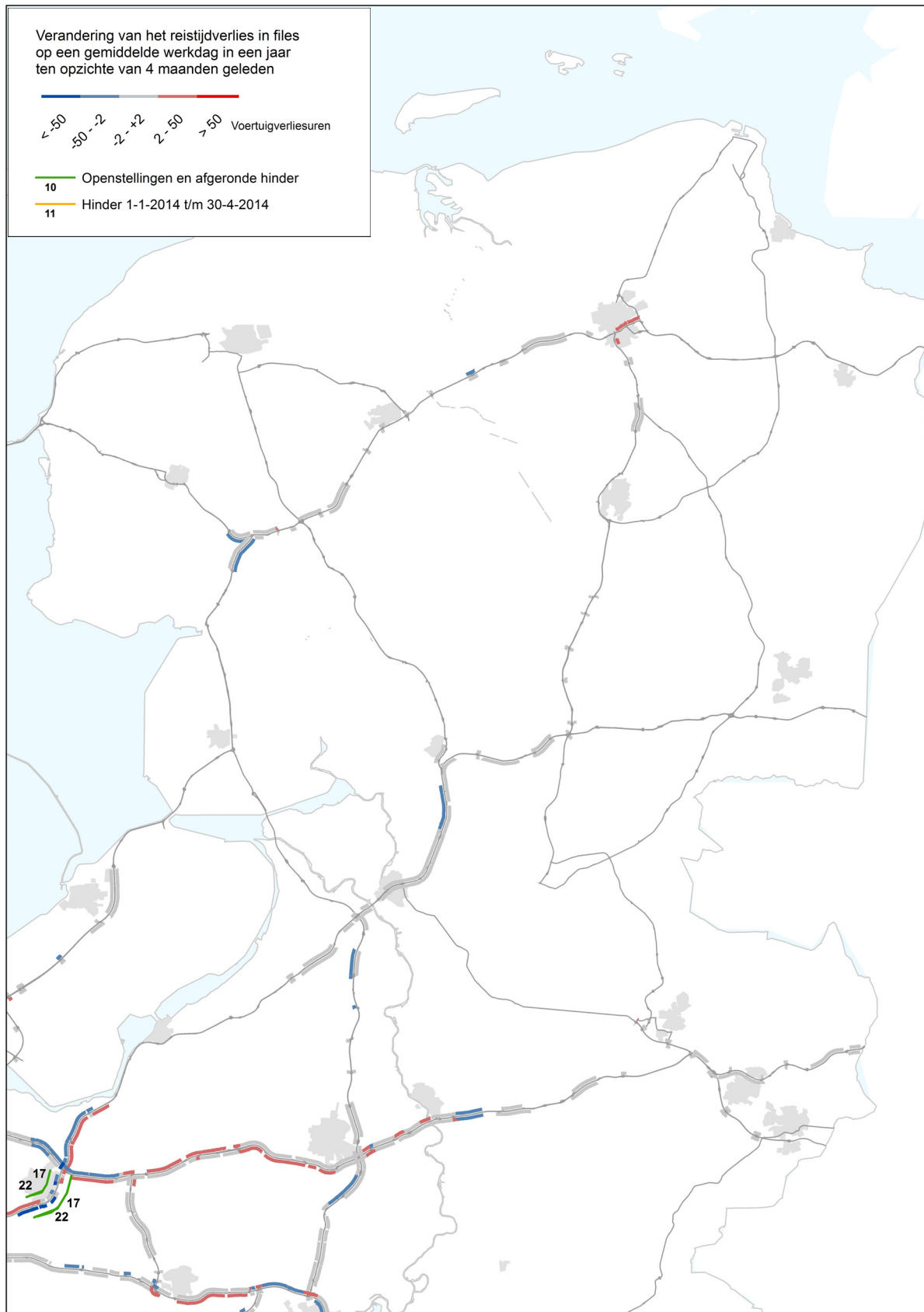
Donkerrode locaties leveren de grootste bijdrage aan het jaarlijkse reistijdverlies – uitgedrukt in voertuigverliesuren. In de kaart staat het gemiddelde aantal voertuigverliesuren per kilometer weglengte over het afgelopen jaar. Het nummer op de kaart correspondeert met het nummer uit de file top.



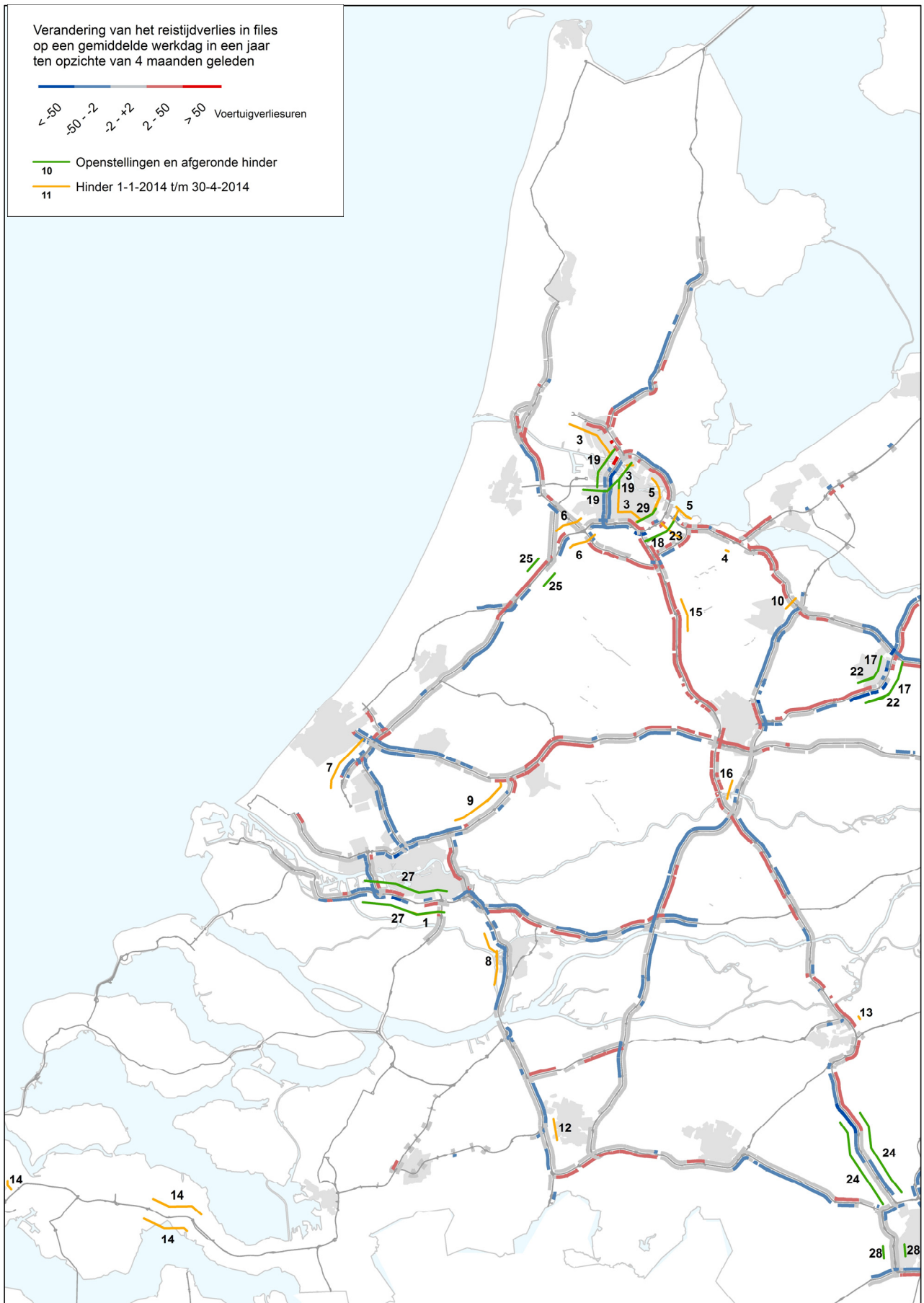
Bijlage D

Ontwikkeling reistijdverlies

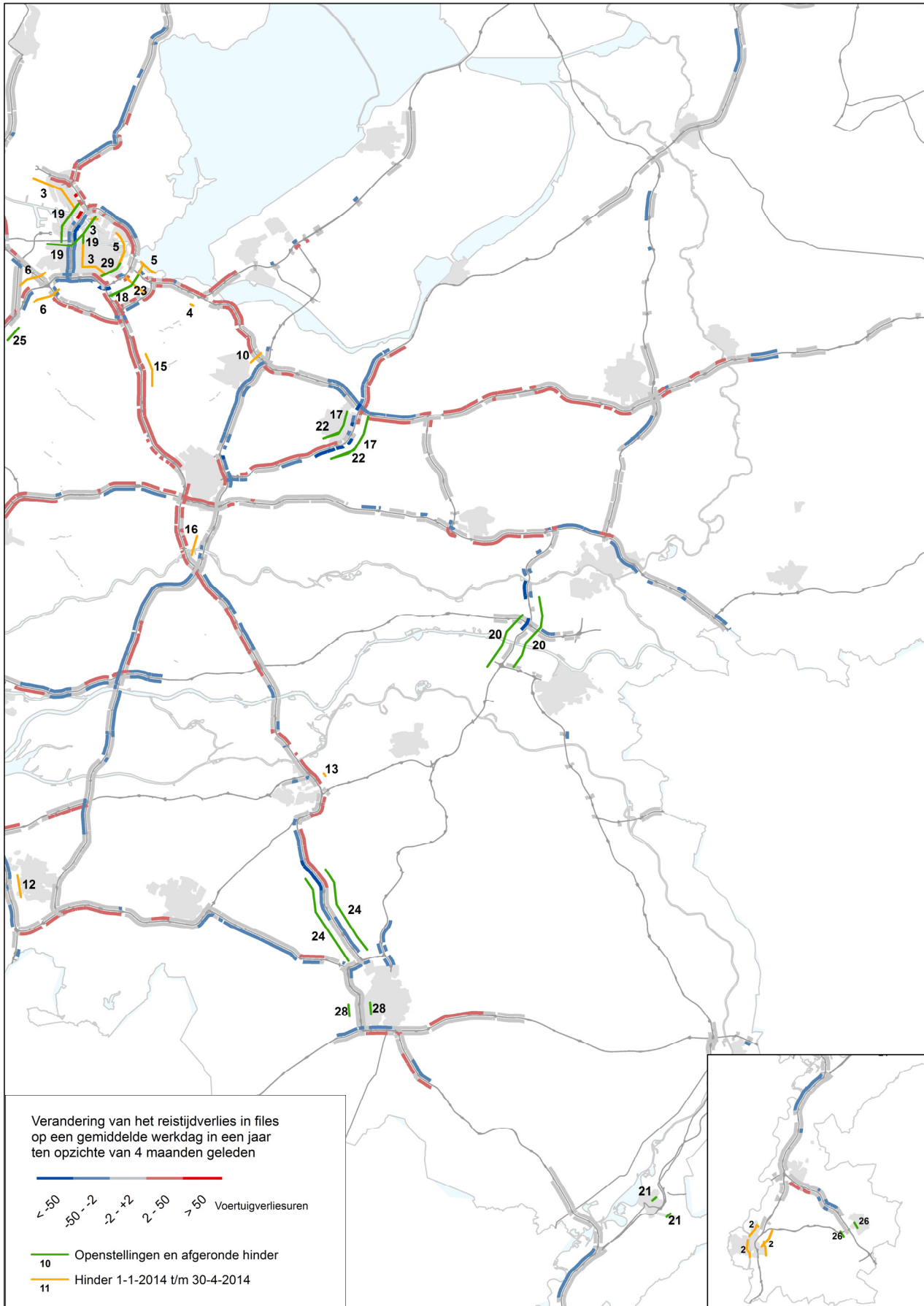
D.1 Ontwikkeling reistijdverlies in Noord Nederland



D.2 Ontwikkeling reistijdverlies in West Nederland



D.3 Ontwikkeling reistijdverlies in Zuid/Oost Nederland



Bijlage E Openstellingshistorie

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

Label	Datum openstelling	Locatie
29	14-apr-14	Aanleg: A10 Amstel - Watergraafsmeer, deelopenstelling extra rijstrook, binnenring
28	20-jan-14	Aanleg: N2 Aansluitingen Meerenakkerweg, beide richtingen
27	18-dec-13	Aanleg: A15 Maasvlakte - Vaanplein, deelopenstelling parallelbaan, beide richtingen
26	07-dec-13	Aanleg: A76-A79 Reconstructie Kunderberg, deelopenstelling, beide richtingen
25	01-dec-13	Aanleg: A4 Nieuwe aansluiting Hoofddorp-Zuid met parallelbanen, beide richtingen
24	30-sep-13	Aanleg: A2 Den Bosch - Eindhoven, deelopenstelling, beide richtingen
23	02-sep-13	Aanleg: A10 Amstel - Watergraafsmeer, deelopenstelling extra rijstrook, buitenring
22	15-jul-13	Aanleg: A28 Utrecht - Amersfoort, deelopenstelling, beide richtingen
21	25-mei-13	Aanleg: A73 Aansluiting Roermond Koninginnelaan, beide richtingen
20	23-mei-13	Aanleg: A50 Ewijk - Valburg, deelopenstelling, beide richtingen
19	13-mei-13	Aanleg: A10/A5/N200 Tweede Coentunnel - Westrandweg - Halfweg, deelopenstelling, beide richtingen

Bijlage F Werkzaamheden afgelopen periode

Label	Locatie	Type_werkzaamheden	Doel	Hinder periode	Werkelijke hinder
1	A15: Rozenburg-Ridderkerk, tussen Charlois/Rhoon en Vaanplein A2: Eindhoven-Luik, tussen Meerssen en Gronsveld in beide richtingen	Aanleg extra rijstroken	Reconstructie A15 Maasvlakte - Vaanplein	van 01-sep-11 tot 01-dec-15	--
2	A79: Maastricht-Heerlen, tussen Kruisdonk en Meerssen in beide richtingen N2: Maastricht-Heerlen, tussen Kruisdonk en Meerssen	Aanleg tunnel(7x)	A2 Maastricht Ondertunneling, MIT	van 01-aug-11 tot 31-dec-16	+
3	A10: De Nieuwe Meer-Volendam, tussen Haarlem en Amsterdam-Tuindorp-Oostzaan in beide richtingen A8: Zaandam-Volendam, tussen Zaanstad-Zuid en Amsterdam-Tuindorp-Oostzaan	Aanleg tunnel, Grootschalig onderhoud aan de tunnel(4x), Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(2x)	Aanleg 2e Coentunnel	van 01-aug-09 tot 01-sep-14	++
4	A1: Amsterdam-Amersfoort, bij A1 vanuit Amsterdam	Complete nachtafsluiting(en)	Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A1/A6, Diemen-Almere)	van 03-apr-12 tot 31-dec-20	
5	A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Watergraafsmeer en Diemen in beide richtingen A10: Volendam-De Nieuwe Meer, tussen Zeeburgertunnel en Amstel in beide richtingen	Aanleg extra rijstroken(6x)	Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A1/10, A10 oost-A1 Diemen)	van 01-jun-12 tot 01-dec-14	-
6	A4: Amsterdam-Delft, tussen De Nieuwe Meer en Schiphol in beide richtingen	Aanleg aansluiting, Aanleg extra rijstroken	Er wordt een nieuw viaduct gebouwd.	van 01-jan-14 tot 01-jul-18	-
7	A4: Amsterdam-Delft, tussen Prins Clausplein en Den Hoorn	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden	Onderhoud asfaltverharding en voegovergangen.	van 01-jan-14 tot 31-dec-15	
8	A16: Rotterdam-Breda, tussen Hendrik-Ido-Ambacht en De Zuidpunt	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(4x)	Onderhoud aan verharding en voegovergangen, Onderhoud aan verharding en voegovergangen	van 01-jan-14 tot 31-dec-15	
9	A20: Gouda-Hoek van Holland, tussen Gouwe en Terbregseplein	Aanleg aansluiting, Grootschalige asfalteringswerkzaamheden	Inhijzen viaduct over A20 als onderdeel van nieuwe aansluiting Moordrecht / Gouda-West., Onderhoudswerkzaamheden op A20 tussen knooppunt Gouwe en Terbregseplein	van 22-mrt-13 tot 31-dec-16	
10	A27: Almere-Utrecht, tussen Eemnes en Hilversum	Grootschalig onderhoud aan viaduct(en)	Reparatie van verharding en voegen van het viaduct van de A27 over de Heideleen (km 97,2) ten zuiden van knooppunt Eemnes.	van 01-feb-13 tot 31-dec-14	
11	N259: Bergen op Zoom-Rotterdam, tussen Steenbergen-Noord en Sabina	Reconstructie van aansluiting	Aansluiting van de N259 op het viaduct over de A4.	van 02-jan-12 tot 30-mrt-15	
12	A16: Antwerpen-Rotterdam, tussen Breda en Breda-Noord N259: Bergen op Zoom-Dinteloord, tussen Steenbergen en Dinteloord in beide richtingen	Onttrekken rijstroken buiten wbu, Grootschalige asfalteringswerkzaamheden	Grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de N259.	van 01-jan-14 tot 31-dec-14	
13	A2: 's-Hertogenbosch-Utrecht, bij Rosmalen in beide richtingen	Complete weekendafsluiting(en)(2x)	Omlegging Zuid-Willemsvaart Den Bosch, MIT	van 01-jan-14 tot 31-dec-14	
14	A58: Bergen op Zoom-Vlissingen, tussen Kruieningen en 's-Gravenpolder in beide richtingen N57: Ouddorp-Middelburg, tussen Middelburg-Noord/Veere en De Roode Leeuw in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de tunnel(10x)	Onderhoudswerkzaamheden.	van 01-jan-09 tot 01-jul-15	
15	A2: Utrecht-Amsterdam, tussen Ruwiel en Abcoude	Complete nachtafsluiting(en)	Kargo Loenerslootsebrug, Aanleg brug	van 01-jan-14 tot 01-dec-14	+
16	A27: Utrecht-Gorinchem, tussen Nieuwegein en Hagestein	Grootschalig onderhoud aan de brug	Werkzaamheden Hagesteinsebrug aan de voeg.	van 15-jan-14 tot 31-dec-15	

Legenda

verschil in km.min

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

Bijlage G

Werkzaamheden komende periode

Locatie	Type werkzaamheden	Doel	Hinder periode
A2: Eindhoven-Luik, tussen Meerssen en Gronsveld in beide richtingen	Complete meerdaagse afsluiting(en), Aanleg tunnel(3x)	A2 Maastricht Ondertunneling, MIT	van 01-aug-11 tot 31-dec-16
A10: De Nieuwe Meer-Coenplein, tussen Haarlem en Coenplein in beide richtingen	Aanleg tunnel, Grootschalig onderhoud aan de tunnel(3x)	Aanleg 2e Coentunnel	van 01-aug-09 tot 01-sep-14
A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Muiderberg en Naarden-Vesting in beide richtingen	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(2x)	Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A1/A6, Diemen-Almere)	van 03-apr-12 tot 31-dec-20
A12: Den Haag-Utrecht, tussen Oudenrijn en Lunetten in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de brug(4x)	Werkzaamheden Galecopperbrug (brug over het Amsterdam-Rijnkanaal). Aanbrengen van nieuwe verharding.,	van 14-jun-14 tot 31-dec-15
A1: Amsterdam-Amersfoort, tussen Watergraafsmeer en Diemen in beide richtingen	Aanleg extra rijstroken(5x)	Werkzaamheden Galecopperbrug (brug over het Amsterdam-Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA A1/10, A10 oost-A1 Diemen)	van 01-jun-12 tot 01-dec-14
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
A15: Ridderkerk-Nijmegen, tussen Gorinchem en Deil in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de brug, Grootschalige	Onderhoud aan verharding en voegovergangen , Onderhoud asfaltverharding en voegovergangen.	van 01-jan-14 tot 31-dec-15
A27: Breda-Gorinchem, tussen Hoopolder en Merwedeburg	asfalteringswerkzaamheden(5x)	, Vervangen van de slijtlaag op beweegbare deel van de brug	
A4: Amsterdam-Delft, tussen Prins A13: Rijswijk-Rotterdam, tussen Ypenburg en TU Delft in beide richtingen	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(8x)	Onderhoud aan verharding en voegovergangen, Onderhoud aan verharding en voegovergangen	van 01-jan-14 tot 31-dec-15
A16: Breda-Rotterdam, tussen 's-Gravendeel en Hendrik-Ido-Ambacht			
A1: Amsterdam-Amersfoort, bij Eemnes	Grootschalig onderhoud aan viaduct(en)(2x), Grootschalige asfalteringswerkzaamheden	In knooppunt Eemnes wordt op de parallelbaan A1 richting Apeldoorn het asfalt vervangen., Vervangen van voegen en reparatie van verharding van twee viaducten van de A12 in	van 01-feb-13 tot 31-dec-14
A12: Utrecht-Den Haag, bij Lunetten			
A10: Volendam-Watergraafsmeer, tussen Schellingwoude en Zeeburg in beide richtingen	Grootschalig onderhoud aan de tunnel(2x)	Er wordt groot onderhoud aan de tunnel uitgevoerd. Asfalteren en lussen vervangen, Er wordt groot onderhoud aan de tunnel uitgevoerd.	van 31-dec-12 tot 31-dec-14
		Vervangen asfalt en lussen.	
A15: Rozenburg-Gorinchem, tussen IJsselmonde en Papendrecht in beide richtingen	Diverse werkzaamheden aan weg en wegkant(2x)	sloop van het Veerwegviaduct.	van 03-jun-13 tot 31-dec-15
A4: Antwerpen-Bergen op Zoom, tussen Bergen op Zoom-Noord en Halsteren	Complete weekendafsluiting(en), Reconstructie van aansluiting	Aansluiting van de N259 op het viaduct over de A4.	van 02-jan-12 tot 30-mrt-15
N259: Bergen op Zoom-Rotterdam, tussen A16: Antwerpen-Rotterdam, tussen Breda en Breda-Noord	Onttrekken rijstroken buiten wbu, Grootschalige	Grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de N259.	van 01-jan-14 tot 31-dec-14
N259: Bergen op Zoom-Dinteloord, tussen Steenbergen en Dinteloord in beide richtingen	asfalteringswerkzaamheden		
A50: Eindhoven-Oss, tussen Eindhoven/Knooppunt Ekkersrijt en Veghel	Complete meerdaagse afsluiting(en)(2x)	VOC Contract Zuid Nederland Midden (2014-2015), variabel onderhoud	van 01-jan-14 tot 31-dec-14
A59: Oss-Zonzeel, tussen Paalgraven en Hintham	Grootschalig onderhoud aan de brug(2x)	Omlegging Zuid-Willemsvaart Den Bosch, MIT	van 01-jan-14 tot 31-dec-14
A50: Eindhoven-Oss, tussen Eerde en Veghel-Noord in beide richtingen	Complete weekendafsluiting(en)(2x)	Brugverhoging Julian. J. Ewellbrug te Veghel, Onderhoud aan brug	van 01-aug-14 tot 04-aug-14
A58: Vlissingen - Middelburg	Grootschalige asfalteringswerkzaamheden(2x)	Asfalteringswerkzaamheden.	van 06-aug-12 tot 03-aug-15
A2: Utrecht-Amsterdam, tussen Ruwiel en Abcoude	Complete nachtafsluiting(en), Grootschalig onderhoud aan de brug	Op de N201 richting Hilversum wordt de Loenerslootse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal vervangen door een nieuwe brug.	van 01-jan-14 tot 01-dec-14
A12: Utrecht-Den Haag, tussen Nieuwegein en Oudenrijn	Diverse werkzaamheden aan weg en wegkant	Aanpassing van de verkeerssituatie op de A12-parallelbaan richting Den Haag in knooppunt Oudenrijn.	van 17-jan-14 tot 30-jun-14
N61: Schoondijke-Terneuzen, tussen Sas van Gent/Terneuzen en Terneuzen-Havens	Grootschalig onderhoud aan de brug(3x)	Vernieuwen van onderdelen aan de brug.	van 01-jan-14 tot 31-dec-15