

1 Inleiding

De Economische Wegwijzer wordt jaarlijks uitgebracht door TLN (in voorgaande jaren in samenwerking met EVO). In de Economische Wegwijzer staat een overzicht van de duurste files van Nederland vanuit het oogpunt van het vrachtverkeer. Files veroorzaken niet alleen grote ergernis voor het vrachtverkeer, maar door de vertragingen zorgen ze ook voor financiële schade. TNO is gevraagd om voor het jaar 2016 de cijfers voor de Economische Wegwijzer samen te stellen met dezelfde methode als die gebruikt is voor de Economische Wegwijzer voor de jaren 2009-2015. Een beschrijving van deze methode en de gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in de rapportage Methodiek en handleiding Economische Wegwijzer vrachtverkeer, M.A.G. Duijnsveld en M. Muller, TNO, TNO-034-DTM-2010-03900, Delft, oktober 2010.

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Economische Wegwijzer

NU DOORPAKKEN VOOR STRUCTURELE VERBETERINGEN

Figuur 1: Voorblad Economische Wegwijzer 2010 (bron: TLN)

2 Filetop 50 vracht

Voor de bepaling van de filetop in deze Economische Wegwijzer is dezelfde methode gebruikt als voor de bepaling van de filetop in de Economische Wegwijzer over de jaren 2009 t/m 2015. Voor deze methode wordt op basis van gegevens die door Rijkswaterstaat worden geleverd een berekening gemaakt. De gegevens waar het hier om gaat betreffen een lijst van totale filezwaarte voor al het verkeer op het hoofdwegennet. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van gegevens van Rijkswaterstaat over de hoeveelheid vrachtverkeer en de aantallen rijstroken. De reistijdwaardering is aangepast ten opzichte van de Economische Wegwijzer over 2015. Er is een geactualiseerde waarde gebruikt voor het goederenvervoer voor het jaar 2016 afgeleid uit de WLO-scenario's (Prognoses Reistijdwaarderingen Goederenvervoer, Rijkswaterstaat). Deze reistijdwaardering bedraagt 46,51 in euro per uur per vervoerseenheid voor 2016.

De filetop voor het vrachtverkeer die in deze Economische Wegwijzer wordt gepresenteerd verschilt van de filetop die door Rijkswaterstaat wordt geleverd. In het vervolg van deze paragraaf worden beknopt de verschillen uiteengezet:

- De filetop die door Rijkswaterstaat wordt geleverd betreft een top van files voor al het verkeer, inclusief het personenverkeer. In de filetop die in deze notitie wordt gepresenteerd komen daarom de files met een grote hoeveelheid vrachtverkeer op een hogere plaats in de filetop.
- De filetop van Rijkswaterstaat wordt gemaakt op basis van de filezwaarte. In deze eenheid speelt het aantal rijstroken waarop de file staat geen rol. Dit betekent dat een file van 2 km gedurende één uur op een tweestrooks snelweg even zwaar telt als een file van 2 km gedurende één uur op een vierstrooks snelweg. Hiervoor is in de file-overzichten in deze notitie gecorrigeerd.
- In de filetop voor het vrachtverkeer wordt de economische schade als eenheid gehanteerd. Dit betekent dat een file op een groter aantal stroken, waar wellicht vrachtwagens naast elkaar in de file kunnen staan, zwaarder telt dan een file op een lager aantal rijstroken.

In tabel 1 staat een overzicht van de knelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet die de grootste economische schade voor het vrachtverkeer veroorzaken. Op de eerste plaats staat – net als vorig jaar – de A4 van Delft naar Amsterdam tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp. Dit knelpunt laat een sterke stijging zien in de economische schade voor het vrachtverkeer. Dit knelpunt wordt gevolgd door de A20 van Hoek van Holland naar Gouda tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Moordrecht en de A27 van Utrecht naar Gorinchem tussen Lexmond en Noordeloos. De wegen met de knelpunten met de hoogste economische schade voor het vrachtverkeer zijn de A4, A12, A1, A27 en A20. Deze wegen hadden ook in 2015 de knelpunten met de hoogste economische schade voor het vrachtverkeer. Het valt op dat vrijwel alle trajecten in de top 50 te maken hebben met een stijging van de economische schade ten opzichte van een jaar eerder.

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

2/10

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

3/10

Tabel 1: Filetop 50 knelpunten voor het vrachtverkeer (jaar 2016)

ranking	vracht	totaal	wegnr	koplocatie	traject	schade (mln euro), 2015 ¹	schade (mln euro), 2016	
1	1	A4	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp	van Delft naar Amsterdam		4.1	6.3	▲
2	3	A20	tussen Nieuwerkerk Aan Den IJssel en Moordrecht	van Hoek van Holland naar Gouda		4.0	4.4	▲
3	6	A27	tussen Lexmond en Noordeloos	van Utrecht naar Gorinchem		3.8	3.9	▲
4	2	A20	tussen Crooswijk en Terbregseplein	van Hoek van Holland naar Gouda		4.0	3.2	▼
5	13	A4	tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterwoude-Rijndijk	van Amsterdam naar Delft		1.8	3.2	▲
6	15	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot	van Tilburg naar Eindhoven		2.1	3.0	▲
7	21	A1	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Muiden	van Amsterdam naar Amersfoort		1.8	2.9	▲
8	4	A1	tussen Soest en Eembrugge	van Amsterdam naar Amersfoort		2.0	2.8	▲
9	19	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West	van Gorinchem naar Ridderkerk		1.8	2.8	▲
10	47	A12	tussen Nieuwerbrug en Woerden	van Den Haag naar Utrecht		1.7	2.8	▲
11	14	A12	tussen Gouwe en Zevenhuizen	van Utrecht naar Den Haag		1.4	2.7	▲
12	7	A20	tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel	van Gouda naar Hoek van Holland		1.8	2.7	▲
13	18	A27	tussen Noordeloos en Lexmond	van Gorinchem naar Utrecht		2.8	2.7	▲
14	16	A27	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug	van Gorinchem naar Breda		2.7	2.6	▼
15	46	A16	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder	van Rotterdam naar Breda		1.9	2.6	▲
16	20	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel	van Eindhoven naar Tilburg		1.6	2.6	▲
17	9	A1	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen	van Amersfoort naar Amsterdam		2.5	2.6	▲
18	24	A16	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord	van Rotterdam naar Breda		2.5	2.5	-
19	8	A1	tussen Eembrug en Bunschoten	van Amsterdam naar Amersfoort		1.9	2.2	▲
20	48	A2	tussen Batadorp en De Hogt	van Eindhoven naar Maastricht-Noord		1.6	2.1	▲
21	22	A12	tussen Westervoort en Duiven	van Arnhem naar Oberhausen		1.4	2.1	▲
22	42	A4	tussen Roelofarendsveen en Hoogmade	van Amsterdam naar Delft		0.7	2.1	▲

¹ Voor een klein deel van de knelpunten die in deze top 50 staan, was in 2015 geen economische schade berekend doordat er informatie miste. Aan de hand van de informatie die we voor 2016 hadden, hebben we alsnog een inschatting gemaakt voor 2015, en deze waardes in de tabel hierboven opgenomen. Daarom kan het voorkomen dat er getallen voor 2015 in deze tabel staan die niet in de rapportage voor 2015 voorkwamen. Er heeft geen herberekening plaatsgevonden voor de trajecten in 2015 (die hoofdstuk 3).

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

4/10

23	30	A4	tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam	van Amsterdam naar Delft	1.6	2.0	▲
24	35	A2	tussen Geldermalsen en Deil	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	1.4	2.0	▲
25	31	A12	tussen Zevenaar en Duiven	van Oberhausen naar Arnhem	1.6	2.0	▲
26	79	A50	tussen Renkum en Grijsoord	van Oss naar Arnhem	2.9	1.9	▼
27	28	A20	tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum	van Gouda naar Hoek van Holland	3.1	1.9	▼
28	10	A1	tussen Eembrug en Eembrugge	van Amersfoort naar Amsterdam	1.8	1.9	▲
29	27	A1	tussen Hoevelaken en Hoevelaken	van Amersfoort naar Amsterdam	1.3	1.9	▲
30	43	A15	tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost	van Ridderkerk naar Gorinchem	1.7	1.9	▲
31	29	A27	tussen Rijnsweerd en Lunetten	van Utrecht naar Gorinchem	1.6	1.9	▲
32	36	A4	tussen Burgerveen en Nieuw-Vennep	van Amsterdam naar Delft	1.1	1.8	▲
33	34	A58	tussen Oirschot en Best	van Tilburg naar Eindhoven	1.4	1.8	▲
34	23	A4	tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp	van Amsterdam naar Delft	1.0	1.8	▲
35	89	A12	tussen Grijsoord en Waterberg	van Utrecht naar Arnhem	0.6	1.7	▲
36	11	A12	tussen Nieuwegein en Oudenrijn	van Utrecht naar Den Haag	1.5	1.7	▲
37	51	A12	tussen Waterberg en Grijsoord	van Arnhem naar Utrecht	0.8	1.7	▲
38	62	A2	tussen Martinus Nijhoffbrug en Waardenburg	van 's-Hertogenbosch naar Utrecht	1.4	1.7	▲
39	49	A58	tussen Tilburg-Reeshof en Bavel	van Tilburg naar Breda	1.2	1.7	▲
40	86	A16	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel	van Breda naar Rotterdam	2.2	1.6	▼
41	69	A4	tussen Hoogmade en Roelofarendsveen	van Delft naar Amsterdam	0.9	1.6	▲
42	60	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Hardinxveld-Giessendam	van Ridderkerk naar Gorinchem	0.9	1.6	▲
43	71	A2	tussen Kerkdriel en Zaltbommel	van 's-Hertogenbosch naar Utrecht	1.2	1.6	▲
44	50	A15	tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam	van Gorinchem naar Ridderkerk	1.2	1.6	▲
45	56	A27	tussen Everdingen en Lexmond	van Utrecht naar Gorinchem	2.0	1.6	▼
46	44	A12	tussen Duiven en Zevenaar	van Arnhem naar Oberhausen	1.2	1.5	▲
47	73	A2	tussen Empelbrug en Kerkdriel	van 's-Hertogenbosch naar Utrecht	1.6	1.5	▼
48	74	A16	tussen Zevenbergschen Hoek en Klaverpolder	van Breda naar Rotterdam	0.6	1.5	▲
49	95	A12	tussen Reeuwijk en Gouda	van Utrecht naar Den Haag	0.7	1.5	▲
50	90	A2	tussen Everdingen en Everdingen	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	1.1	1.4	▲

3 Vertraging op trajecten

In het onderstaand overzicht is de schade op een aantal trajecten weergegeven. Deze trajecten zijn vooraf gedefinieerd en bestaan uit delen van snelwegen tussen bepaalde knooppunten/aansluitingen. Het gaat hierbij om een optelling van de verschillende knelpunten die zich op het bepaalde traject bevinden. De trajecten zijn hetzelfde als vorig jaar. Een totaaloverzicht van de trajecten staat in de bijlage. Van alle gedefinieerde trajecten zijn in het onderstaand overzicht de 20 trajecten met de hoogste economische schade weergegeven.

De totale economische schade door vertragingen voor het vrachtverkeer op deze top 20 trajecten is gestegen van 136 miljoen euro in 2015 naar 172 miljoen euro in 2016. Echter, in de vorige versie van de Economische Wegwijzer (met cijfers van het jaar 2015) bedroeg de schade voor de top 20 trajecten uit 2015 nog 150 miljoen euro. Het verschil tussen de waarde van 136 en 150 miljoen euro wordt veroorzaakt door een andere samenstelling van de top 20. Desondanks is er een aanzienlijke stijging voor het jaar 2016. Op vrijwel alle trajecten is een stijging van de economische schade te zien. De grootste economische schade in 2016 vond plaats op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Prins Clausplein. Dit is ook het traject met (verreweg) de sterkste stijging ten opzichte van 2015. Andere trajecten met een sterke stijging zijn de A12 tussen Gouwe en knooppunt Oudenrijn en tussen knooppunt Waterberg en Oud Dijk, en de A58 tussen knooppunt De Baars en knooppunt Batadorp. Opvallende afwezige in 2016 ten opzichte van 2015 is de A67 tussen Leenderheide en Zaarderheike, deze is net buiten de top 20 gevallen. Dit kan (onder andere) te maken hebben met het feit dat in 2016 voor meer knelpunten de economische schade kon worden berekend dan in 2015 (zie ook de voetnoot bij Tabel 1).

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

5/10

Tabel 2: Top 20 van trajecten met de meeste economische schade voor het vrachtverkeer (totaal van beide richtingen).

Traject	2015 (mln euro)	2016 (mln euro)		lengte traject (km)
A4 knp Burgerveen – knp Prins Clausplein	9,6	19,3	▲	33,8
A15 knp Ridderkerk – knp Gorinchem	11,4	13,2	▲	22,6
A12 Gouwe – knp Oudenrijn	8,5	13,0	▲	31
A1 knp Eemnes- knp Hoevelaken	7,6	9,8	▲	16,7
A27 knp Everdingen – knp Gorinchem	9,6	9,7	▲	20,3
A58 knp Galder – knp de Baars	6,5	9,1	▲	28,4
A27 knp Gorinchem – knp Hooipolder	9,3	8,9	▼	21,3
A58 knp de Baars - knp Batadorp	4,0	8,8	▲	23
A20 knp Terbregseplein – knp Gouwe	7,6	8,8	▲	12,6
A1 knp Diemen – knp Muiderberg	8,6	8,7	▲	9,3
A12 knp Waterberg – knp Oud Dijk	4,1	7,6	▲	21,6
A2 knp Deil – knp Empel	6,0	7,5	▲	20,5
A2 knp Everdingen – knp Deil	5,6	7,5	▲	18,3
A2 knp Holendrecht – knp Oudenrijn	6,4	7,4	▲	32,5
A16 knp Ridderkerk – knp Klaverpolder	6,1	6,7	▲	16,8
A20 knp Kleinpolderplein – knp Terbregseplein	8,6	5,9	▼	8,8
A27 knp Eemnes - knp Rijnsweerd	4,8	5,8	▲	17
A16 knp Terbregseplein – knp Ridderkerk	2,8	5,5	▲	13,4
A1 knp Beekbergen – knp Azelo	4,8	4,5	▼	47,6
A28 knp Rijnsweerd – knp Hoevelaken	3,7	4,4	▲	20,3

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

6/10

4 Totale schade door files voor het vrachtverkeer in Nederland

In 2016 bedroeg het totale reistijdverlies volgens de “Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2016” (Rijkswaterstaat, 30 januari 2017) 61,4 miljoen voertuigverliesuren. Daarmee is het totale reistijdverlies in 2016 met 10,6% gestegen ten opzichte van 2015. Wanneer het totale reistijdverlies wordt vermenigvuldigd met het gemiddelde percentage vrachtverkeer (14%) en een value-of-time van 46,51 euro per uur per vervoerseenheid, dan leidt dit tot een schatting van de kosten van de reistijdverliezen voor het vrachtverkeer van 400 miljoen euro in 2016. Een overzicht van de totale filekosten is in onderstaande tabel weergegeven. In het vervolg van deze paragraaf wordt uiteengezet hoe de totale filekosten zijn opgebouwd.

In de mobiliteitsbalans 2009 (zie Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009), Mobiliteitsbalans 2009, juni 2009) staat een rekensom waarbij de totale filekosten bepaald worden. Naast de reistijdverliezen wordt onderscheid gemaakt naar bijbehorende uitwijkkosten (als gevolg van het uitstellen van vertrek of het rijden van alternatieve routes), de kosten vanwege de onbetrouwbaarheid van de reistijd met bijbehorende uitwijkkosten, extra brandstofkosten en indirecte kosten. De uitwijkkosten zijn bijna gelijk aan de kosten vanwege reistijdverlies. De opslag voor onbetrouwbaarheid ligt op 38% van de kosten van de ‘wachtijd’ in de file. Tot slot is een inschatting gemaakt van de indirecte kosten (zijnde gemiddeld 0 tot 30% van de totale directe kosten). Ook is gekeken naar de extra brandstofkosten. Deze extra kosten zijn zeer beperkt ten opzichte van de andere kosten.

Opgemerkt wordt dat de kentallen toegepast zijn op het totale verkeer en dat in dit hoofdstuk deze getallen toegepast worden op het vrachtverkeer. Het is de vraag of hierbij specifieke kosten voor het vrachtverkeer, zoals het inzetten van extra voertuigen om goederen op tijd in de spits te kunnen leveren en het aanpassen van ritplanningen, adequaat zijn meegenomen. Hierdoor kunnen de gemaakte aannames mogelijk niet goed doorvertaald zijn. Met name een onderbouwing betreffende de aanvullende logistieke kosten zoals de vertragingen in het productieproces, het aanhouden van extra voorraden en het gebruik van alternatieve vervoerwijzen wordt aanbevolen. Desondanks geeft dit een eerste indicatie van de aanvullende kosten. Aanvullend onderzoek is dus nodig om een betere onderbouwing te maken en mogelijk een bijstelling te maken aan de gemaakte rekensom. Analooq aan bovenstaande werkwijze komen wij dan tot een totale kostenpost van 952 miljoen tot 1,238 miljard euro voor het jaar 2016. Wij bevelen aan om in publicaties (zoals persberichten) niet alleen dit totaal te noemen, maar ook de opbouw hiervan, zoals weergegeven in Tabel 3.

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

7/10

Datum
13 november 2017

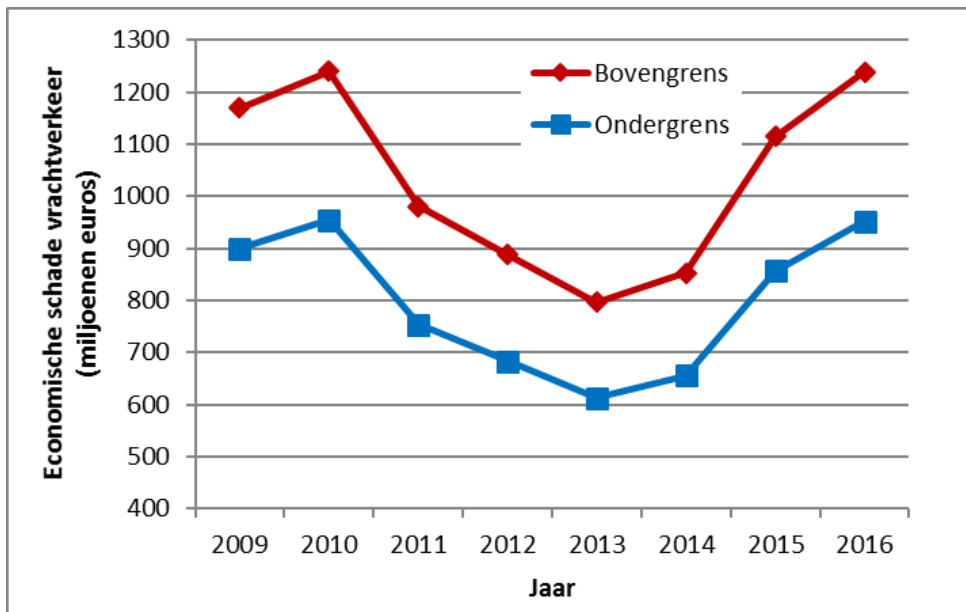
Onze referentie
TNO-2017-NOT-0100309854

Blad
8/10

Tabel 3: Totale filekosten voor het vrachtverkeer in 2016

	mln euro
Kosten gemiddelde reistijdverliezen	400
Bijbehorende uitwijkkosten	400
Kosten onbetrouwbaarheid reistijden	152
Totale directe kosten	952
Indirecte kosten	0 - 285
Totale kosten	952 - 1237

Om de resultaten te zien in historisch perspectief, zijn de boven- en ondergrens van de totale kosten voor het vrachtverkeer vergeleken met de uitkomsten van de voorgaande jaren. Deze resultaten zijn te zien in grafiek 1. Hieruit kunnen twee duidelijke conclusies getrokken worden. Ten eerste dat het schadeniveau in 2016 op het niveau van 2010 zit. De tweede conclusie is dat er sprake is van een opwaartse trend vanaf 2013 die in 2015 de sterkste stijging vertoonde.



Grafiek 1: Economische schade voor het vrachtverkeer tussen 2009-2016 uit de resultaten van de Economische wegwijzer

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

9/10

Bijlage: Overzicht van trajecten

In deze bijlage staat een overzicht van de gedefinieerde trajecten weergegeven. Deze trajecten zijn aangeleverd door TLN.

De Economische Wegwijzer brengt de belangrijkste knelpunten voor het vrachtverkeer op het Nederlandse hoofdwegennet in beeld, evenals de economische schade als gevolg van de files op die knelpunten. Een 'knelpunt' is echter op meerdere niveaus te definiëren. Files ontstaan vaak op een specifiek wegvak. Van de meeste wegvakken op het HWN zijn filegegevens bekend. Omdat voor het (vracht)verkeer een route/rit doorgaans meerdere wegvakken beslaat, is het ook relevant te kijken naar veel gebruikte routes of 'trajecten'.

Naast de wegvakken afkomstig uit de file top-50 zijn hierom trajecten gedefinieerd. Allereerst de definities:

- Wegvakken: file top-50 op wegvakniveau, per richting aangegeven
- Trajecten: wegvakken op een weg gegroepeerd tot de wegvakken die liggen tussen knooppunten dan wel splitsingen van hoofdwegen.

Trajecten

A1 knp Watergraafsmeer – knp Diemen
A1 knp Diemen – knp Muiderberg
A1 knp Muiderberg – knp Eemnes
A1 knp Eemnes – knp Hoevelaken
A1 knp Hoevelaken – aansl A30 (Barneveld)
A1 aansl A30 – knp Beekbergen
A1 knp Beekbergen – knp Azelo
A1 knp Azelo – knp Buren
A2 knp Holendrecht – knp Oudenrijn
A2 knp Oudenrijn – knp Everdingen
A2 knp Everdingen – knp Deil
A2 knp Deil – knp Empel
A2 knp Empel – knp Vught
A2 knp Vught – knp Ekkersweijer
A2 knp Ekkersweijer – knp Batadorp
A2 knp Batadorp – knp De hogt
A2 knp De Hogt – knp Leenderheide
A2 knp Leenderheide – knp Het Vonderen (A73)
A2 knp Het Vonderen – knp Kerensheide (A76)
A2 knp Kerensheide – knp Kruisdonk
A2 knp Kruisdonk – Belgische grens
A4 knp Nieuwe Meer – A4 knp Badhoevedorp
A4 knp Badhoevedorp – knp De Hoek
A4 knp De Hoek – knp Burgerveen
A4 knp Burgerveen – knp Prins Clausplein
A6 knp Muiderberg – knp Almere

A9 knp Raasdorp – knp Badhoevedorp
A9 knp Badhoevedorp – knp Holendrecht
A10 Coenplein – knp Nieuwe Meer
A10 knp Nieuwe Meer – knp Amstel
A10 knp Amstel – knp Watergraafsmeer
A12 N44 - knp Prins Clausplein
A12 knp Clausplein – knp GouweGouda
A12 Gouwe – knp Oudenrijn
A12 knp Oudenrijn – knp Lunetten
A12 knp Lunetten – knp Maanderbroek
A12 knp Maanderbroek – knp Grijsoord
A12 knp Grijsoord – knp Waterberg
A12 knp Waterberg – knp Oud Dijk
A13 knp Ypenburg – knp Kleinpolderplein
A15 knp Benelux – knp Vaanplein
A15 knp Vaanplein – knp Ridderkerk
A15 knp Ridderkerk – knp Gorinchem
A15 knp Gorinchem – knp Deil
A15 knp Deil – knp Valburg
A16 knp Terbregseplein – knp Ridderkerk
A16 knp Ridderkerk – knp Klaverpolder
A16 knp Klaverpolder – knp Zonzeel
A16 knp Zonzeel – knp Galder
A18 knp Oud Dijk – N18 Varsseveld
A20 N223 Westerlee – knp Kethelplein
A20 knp Kethelplein – knp Kleinpolderplein

Datum

13 november 2017

Onze referentie

TNO-2017-NOT-0100309854

Blad

10/10

A6 knp Almere – Lelystad
A6 Lelystad – knp Emmeloord
A7 knp Zaandam – Purmerend
A7 Purmerend – N203 Hoorn
A7 N203 Hoorn – Den Oever
A7 aansl Zurich (N31) – knp Julianaplein
A7 knp Julianaplein – knp Europaplein
A8 knp Coenplein – knp Zaandam
A9 Alkmaar – knp Beverwijk
A9 knp Beverwijk – knp Velsen
A9 knp Velsen – knp Rottepolderplein
A9 knp Rottepolderplein – knp Raasdorp

A28 knp Hattermerbroek – knp Lankhorst
A28 knp Lankhorst – knp Hoogeveen
A28 knp Hoogeveen – knp Julianaplein
A30 knp Maanderbroek – knp Barneveld
A44 knp Burgerveen – N14 Wassenaar
A50 knp Hattermerbroek – knp Beekbergen
A50 knp Beekbergen – knp Waterberg
A50 knp Grijsoord – knp Valburg
A50 knp Valburg – knp Ewijk
A50 knp Ewijk – knp Bankhoef
A50 knp Bankhoef – knp Paalgraven
A50 knp Paalgraven – knp Ekkersrijt
A58 knp Galder – knp de Baars
A58 knp de Baars – knp Batadorp
A67 knp Leenderheide – knp Zaarderheike
A73 knp Zaarderheike – knp Tiglia
A76 knp Kerensheide – knp Bocholtz

A20 knp Kleinpolderplein – knp Terbregseplein
A20 knp Terbregseplein – knp Gouwe
A27 knp Almere – knp Eemnes
A27 knp Eemnes – knp Rijnsweerd
A27 knp Rijnsweerd - knp Lunetten
A27 knp Lunetten – knp Everdingen
A27 knp Everdingen – knp Gorinchem
A27 knp Gorinchem – knp Hooipolder
A27 knp Hooipolder – knp St. Annabosch
A28 knp Rijnsweerd – knp Hoevelaken
A28 knp Hoevelaken – Nijkerk
A28 Nijkerk – knp Hattermerbroek