



**Rijkswaterstaat Water,
Verkeer en Leefomgeving**

Lange Kleiweg 34
2288 GK RIJSWIJK

Postbus 2232
3500 GE UTRECHT
T 088 7970700

www.rijkswaterstaat.nl

Contact

[steunpunt-](#)
verkeersprognoses@rws.nl

Datum

20 Oktober 2020

Congestieraming rijkswegen voor de middellange termijn 2025 in 2 Corona varianten

SAMENVATTING

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft Rijkswaterstaat verzocht een prognose voor 2025 te maken van de omvang van de congestie op het rijkswegennet op basis van 2 scenario's voor de ontwikkeling van het wegverkeer op middellange termijn. Deze beide scenario's zijn gebaseerd op economische scenario's van het CPB rekening houdend met de mogelijke effecten van de Corona crisis op de economie. In de mobiliteitsraming wordt door het KiM ook rekening gehouden met veranderingen in het mobiliteitsgedrag door de Corona crisis tot 2025.

Rijkswaterstaat heeft deze toekomstbeelden voor het wegverkeer met behulp van haar verkeersmodellen (NRM) vertaald naar een prognose voor de omvang van de congestie op rijkswegen. Bij de congestieraming is rekening gehouden met de staat van het rijkswegennet in 2025. Dit houdt in dat o.a. de doortrekking van A16 en de A24 Blankenburgtunnel gereed zijn.

Op basis van de uitgangspunten van het KiM raamt RWS de groei van het verkeer op het rijkswegennet voor beide CPB scenario's, genaamd "Basis-Verkenning" en "Dieper-Dal" op respectievelijk 6% en 3% tussen 2019 en 2025. Deze verkeersgroei valt in beide scenario's grotendeels buiten de spitsperioden. Voor het scenario Basis-Verkenning en gegeven de wegcapaciteiten zoals die in 2025 zijn gepland wordt de toename van de congestie geraamd op ca. 20% ten opzichte van het niveau van 2019. Voor het scenario Dieper-Dal wordt geraamd dat de congestie ongeveer op het niveau van 2019 zal uitkomen.

De toename van de congestie is het grootst in de MiRT gebieden Noordwest en Zuid. In deze gebieden neemt ook in het scenario Dieper-Dal de congestie nog toe. In gebied Zuidwest is de congestie toename beperkter door de in 2024 geplande openstellingen.

Bij deze congestieraming is geen rekening gehouden met extra congestie ten gevolge van het vervangings- en renovatieprogramma van Rijkswaterstaat.

1 INLEIDING

In dit memo worden de resultaten gepresenteerd van de middellange termijn raming van de verkeersprestatie en de congestie op het Rijkswegennet voor het zichtjaar 2025. Deze congestie prognose is een vertaling van de nationale verkeersverwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), zoals deze zullen worden gepresenteerd in *Kerncijfers Mobiliteit 2020*¹. Deze nationale prognose heeft Rijkswaterstaat als uitgangspunt gehanteerd voor verkeersprognose per MIRT-gebied² en naar een prognose voor de ontwikkeling van de congestie. Hierbij wordt rekening gehouden met effecten van nieuwe infrastructurele aanpassingen die naar huidige verwachtingen voor 2025 gereed en opengesteld zijn.

De raming van de congestie voor de middellange termijn heeft Rijkswaterstaat in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uitgevoerd.

De congestieraming betreft een prognose van het aantal voertuigverliesuren. De ontwikkeling wordt uitgedrukt in indexcijfers ten opzichte van de situatie in 2019, voor Nederland totaal en voor de 5 MIRT-gebieden afzonderlijk. Er zijn geen congestie berekeningen gemaakt voor specifieke wegvakken of trajecten.

De congestie wordt uitgedrukt in de beleidsindicator Voertuigverliesuren (Vvu100). Dit betreft alle vertraging door een lagere rijsnelheid dan 100 km/u of 80 km/u op trajecten waar 80 km/u de maximum snelheid is, evenals verliestijd door stilstand in file. Voor vrachtverkeer gaat het om een lagere rijsnelheid dan 80 km/u en stilstand.

In dit rapport wordt gesproken over de verkeersprestatie op het rijkswegennet. Met verkeersprestatie wordt bedoeld het totaal aantal voertuigkilometers van personen- en vrachtauto's dat op het rijkswegennet gedurende een jaar wordt afgelegd.

In hoofdstuk 2 staat op hoofdlijnen de aanpak en de gehanteerde uitgangspunten beschreven. Voor een gedetailleerde uiteenzetting van de gebruikte technieken, methoden, modellen en bronnen wordt verwezen naar technische achtergrond-documenten, via voetnootverwijzingen. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van de verkeers- en congestieprognoses weergegeven en nader beschouwd. In de bijlage is een lijst opgenomen van infrastructuurprojecten die bij de congestieberekeningen in de periode tot 2025 opengesteld zijn verondersteld.

¹ *Kerncijfers Mobiliteit 2020, KiM, Den Haag, 2020*

² *De planning van projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), wordt jaarlijks in november geactualiseerd. In het MIRT is Nederland opgedeeld in 5 gebieden, zie paragraaf 2.1*

2 UITGANGSPUNTEN EN WERKWIJZE

2.1 UITGANGSPUNTEN

Voor de modelberekeningen die zijn verricht om verkeersprognoses voor het rijkswegennet te maken inclusief een raming van de congestie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De nationale groeiverwachting van het wegverkeer op het rijkswegennet van de in september 2020 geactualiseerde raming door het KiM voor de periode 2019 - 2025³. Het KiM raamt hierin de totale verkeersgroei op het rijkswegennet voor 2 scenario's; Basis-Verkenning (BV) en Dieper-Dal (DD). In de MEV21 en MLT25 presenteert het Centraal Planbureau een basisraming die uitgaat van gematigd economisch herstel vanaf het derde kwartaal 2020. Daarnaast is ook een scenario geschetst voor de ontwikkeling van het BBP bij een nieuwe uitbraak "tweede golf" in de winter van 2020/2021 met wederom grootschalige contactbeperkingen en extra steunbeleid. Voor het toekomstbeeld in de Kerncijfers Mobiliteit en deze congestieraming wordt uitgegaan van beide scenario's; Basis-Verkenning en Dieper-Dal.
- Tijdelijke gedragsaanpassingen in de verplaatsingen van woonwerk, zakelijk en sociaal recreatief verkeer ten gevolge van Corona maatregelen op basis van uitgangspunten die het KiM heeft bepaald voor het toekomstbeeld in de Kerncijfers Mobiliteit.
- Wijzigingen aan de infrastructuur, de MIRT-projecten vanaf eind 2019 tot 2025 conform de planning in het MIRT2020. Een overzichtskaart en een lijst met de grotere rijkswegennet projecten is in de bijlage opgenomen.
- Vertrekpunt voor de prognoses is het verkeersniveau per wegvak van het rijkswegennet zoals gemeten over 2019 en gepubliceerd⁴.
- De groei van het verkeer is ruimtelijk gedifferentieerd naar rato van de mobiliteitsprognose van Rijkswaterstaat conform het scenario HOOG van de WLO2 scenario's van de Planbureaus CPB en PBL. In deze scenario's wordt ervan uitgegaan dat groei van de bevolking en de werkgelegenheid vooral in de Randstad en rond de grote steden buiten de Randstad plaatsvindt en dat er in ruraal gebied geen groei of krimp plaatsvindt.

Bij deze raming wordt geen rekening gehouden met extra congestie ten gevolge van het vervangings- en renovatieprogramma van Rijkswaterstaat. Over de impact van het vervangings- en renovatieprogramma op de congestie zijn op dit moment nog geen gegevens beschikbaar.

2.2 WERKWIJZE EN GEBRUIK VAN VERKEERSMODELLEN

De middellange termijn prognose voor de verkeersintensiteiten wordt jaarlijks geraamd door het KiM met behulp van een error correctie model (ECM). Met behulp van dit ECM wordt een nationale trendprognose voor de verkeersprestatie op het rijkswegennet gemaakt. Deze landelijke prognose voor het wegverkeer is vervolgens de basis voor de middellange termijn prognose (MLT) die Rijkswaterstaat jaarlijks maakt. Deze MLT resulteert echter specifiek in verkeerscijfers voor elk wegvak van het rijkswegennet en voor de diverse dagdelen. Hierdoor is deze prognose geschikt voor monitoring geluid en milieu ten behoeven van handhaving. Op basis van deze gedetailleerde verkeersprognose wordt op het verzoek van het KiM doorgaans een congestieraming gevraagd. Voor deze editie van de congestieraming geldt echter dat vanwege gewijzigde inzichten van het CPB in september 2020 over de economische groei ten gevolge van de Corona crisis, er aangepaste groei scenario's zijn berekend en geleverd door het KiM. Op basis van deze bijgestelde groei scenario's zijn 2

³ *Kerncijfers Mobiliteit 2020, KiM, Den Haag 2020*

⁴ *INWEVA 2019, Rijkswaterstaat,*

congestieramingen gemaakt. De MLT prognose bestaat er in dat verplaatsingen matrices die het verkeer in 2019 representeren groeien met een percentage dat landelijk gezien overeenkomt met de geraamde groei van het KiM. Deze "opgehoogde" verplaatsingen matrices worden vervolgens met het verkeersmodel NRM toegeedeeld op het wegennet zoals dat in 2025 er uit zal zien, dus inclusief de op dit moment nog in gang zijnde wegbreedingen.

2.3 REKENING HOUDEN MET RUIMTELIJKE DIFFERENTIATIE IN DE GROEI

De door het KiM geraamde groei van de mobiliteit is een cijfer voor heel Nederland. De werkelijke ontwikkelingen in de mobiliteit zijn echter ruimtelijk specifiek, het groeit en krimpt in Nederland niet overal in dezelfde mate. Voor deze ruimtelijke differentiatie wordt het vigerende WLO groeiscenario HOOG verondersteld. Hierbij wordt informatie gebruik uit de Referentieprognoses voor de mobiliteit die Rijkswaterstaat jaarlijks publiceert in april.

Met behulp van het verkeersmodel van Rijkswaterstaat, het Nederlands Regionaal Model (NRM) wordt de actuele lange termijn prognose (Referentieprognose Rijkswaterstaat 2020⁵) over de periode 2014 – 2030 geschaald tot de groei verwachting van het KiM voor het verkeer op het rijkswegennet; ergo dezelfde groei, echter in aangepaste mate.

De lange termijn prognose van het NRM is echter lokaal op wegvak niveau beïnvloed door concrete ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in het wegennet, zowel in de periode vóór 2019 als in de periode na 2025. Die specifieke effecten mogen dus geen invloed hebben op de raming over de periode 2019-2025. Hiervoor wordt de lange termijn prognose van het NRM geschoond van deze effecten. Dit geschiedt door eerst NRM prognoses te maken voor beide begin en eindzichtjaren 2019 en 2025. Door deze 2 "hulp"-prognose met elkaar te vergelijken wordt het mogelijk om ruimtelijke groeifactoren af te leiden voor specifiek de periode 2019-2025. Deze groeifactoren worden vervolgens geschaald naar de groeiverwachting van het KiM. Op deze wijze komt de totale groei verwachting van het wegverkeer na deze correctie overeen met de verwachte groei van het KiM en worden tevens de ruimtelijke verschillen in de groei, zoals die volgens WLO scenario's binnen de periode 2019 – 2025 horen, meegenomen.

Met de verkregen ruimtelijk specifieke groeifactoren worden de verplaatsingsmatrices van 2019 opgehoogd tot 2025 matrices. De 2019 en 2025 matrices worden met het NRM aan de respectievelijke wegennet toegeedeeld. De geconstrueerde verkeersprognose, het aantal voertuigkilometers in 2025 ten opzichte van 2019, kan na de modelmatige verkeerstoedeling op het wegennet afwijken van de generieke groeifactor zoals geraamd door het KiM. Als blijkt dat dit verschil groter is dan 1%, dan worden de ruimtelijk specifieke groeifactoren daarvoor extra geschaald en beide zichtjaren opnieuw toegeedeeld.

2.4 CORRIGEREN VOOR GEDRAGSAANPASSINGEN TEN GEVOLGE VAN DE CORONA CRISIS

De MLT verkeersprognose van Rijkswaterstaat van mei 2020 heeft in september een nabewerking ondergaan om de verwachte gevolgen van de Corona crisis te verdisconteren. Het gaat hierbij om 2 effecten:

1. Een generiek verlaging van het verkeersvolume vanwege naar beneden bijgestelde economische vooruitzichten van het CPB in september, minder sterke groei van het BBP.
2. Door het KiM veronderstelde gedragsveranderingen als gevolg van Corona maatregelen, zoals meer thuiswerken, meer online onderwijs, meer online inkopen en een verschuiving van openbaarvervoer naar auto en fiets.

⁵ Referentieprognoses 2020 Modelberekeningen voor 2030 en 2040, Hoog en Laag, 4Cast, Leiden 2020

In eerste instantie is de MLT2025 van mei 2020 gecorrigeerd voor een lagere economische groeiverwachting het KiM, waarbij de groei van het verkeer op het rijkswegennet wordt geraamd op 11% in plaats van 13% voor de periode 2019-2025. Vervolgens is voor het scenario Dieper-Dal de verwachting verder verlaagd tot een groei van 7,8 %. Voor deze beide prognoses zijn daarna de door het KiM ingeschatte gedragseffecten meegenomen. De "woonwerk" en "zakelijke" verplaatsingen gegeven deze effecten zijn voor het zichtjaar 2025 generiek gereduceerd met 7,11% en het aantal verplaatsingen met het motief "overig" is verhoogd met 0,5%⁶. Deze correcties liggen ten grondslag aan de twee groei scenario's op basis waarvan deze congestie raming is gemaakt.

Voor de raming van congestie wordt met het NRM de gemiddelde "werkdag" berekend hetgeen niet geheel vergelijkbaar is met gemiddelde weekdag. Alle aanpassingen en correcties voor de Corona effecten zijn voor deze raming op de werkdaggegevens toegepast. Hierdoor wijken de groei cijfers per scenario voor het verkeer op het Rijkswegennet iets af van de "gemiddelde weekdag" cijfers van het KiM voor de verkeersprestatie. In tabel 1 is een overzicht gegeven van de verschillende uitgangspunten en de daarbij behorende groei verwachtingen van de verkeersprestatie in voertuigkilometers op het rijkswegennet voor de gemiddelde werkdag.

Tabel 1 Groeicijfers verkeersprestatie rijkswegennet MLT2025, per scenario

| Uitgangspunt | Versie | Totaal verkeer | Vrachtauto's |
|--|----------------|----------------|--------------|
| MLT RWS | mei 2020 | 13 % | 8,0 % |
| Basis-Verkenning | september 2020 | 10,3 % | 4,5% |
| Dieper-Dal | september 2020 | 7,8 % | -0,9% |
| | | | |
| Basis-Verkenning incl. gedragsaanpassing (KiM/RWS) | | 6,2 % | 4,5 |
| Dieper-Dal incl. gedrag (KiM/RWS) | | 3,3 % | -0,9 |

Voor de raming van de congestie zijn beide scenario's, Basis-Verkenning en Dieper-Dal, inclusief de gedragseffecten gebruikt, gegeven deze ontwikkelingen van de verkeersprestatie op het rijkswegennet.

2.5

BEREKENEN VAN DE ONTWIKKELING VAN DE CONGESTIE

De verkeersprognoses van de beide scenario's worden met de congestiegevoelige verkeerstoedeling van het verkeersmodel NRM gedraaid. De verkeerstoedelingen met het NRM geven standaard congestie resultaten. Belangrijk voordeel van deze aanpak met het gebruik van het NRM is dat de congestie ramingsmethodiek consistent is met verkenningen, planuitwerkingen, MKBA berekeningen etc., die ook alle met het model NRM worden uitgevoerd.

De index voor ontwikkeling van de congestie wordt afgeleid door het berekende volume door het model voor 2025 te vergelijken met de toedeling van 2019. De bij de verkeerstoedeling voor 2025 berekende hoeveelheid verliestijd door congestie, uitgedrukt in de beleidsindicator Vvu100⁷, wordt gerelateerd aan de hoeveelheid verliestijd in de 2019 toedeling en in indices 2019=100 uitgedrukt.

De methodiek en resultaten van de middellange termijn congestieraming zijn beschreven in een technisch achtergrond rapport⁸.

⁶ Kerncijfers Mobiliteit 2020, KiM, Den Haag 2020

⁷ Vvu100: alle extra reistijd door een lagere rijsnelheid dan 100 km/u of 80 km/u op trajecten waar 80 km/u de maximum snelheid is, evenals verliestijd door stilstand in file. Voor vrachtverkeer gaat het om een lagere rijsnelheid dan 80 km/u en stilstand.

⁸ Technisch Achtergrond Document Congestie Raming MLT 2025, 4Cast, Leiden, oktober 2020

2.6

AGGREGATIE NIVEAU UITKOMSTEN NAAR MIRT GEBIEDEN

De resultaten van de berekeningen voor de ontwikkeling van de verkeersprestatie en de congestie worden geaggregeerd gepresenteerd naar een ontwikkeling voor het gehele Nederlandse rijkswegennet en ontwikkelingen per MIRT-gebieden.

De 5 MIRT-gebieden zijn:

1. Noord Nederland: Groningen, Friesland en Drenthe
2. Oost Nederland: Gelderland en Overijssel
3. Noordwest Nederland: Noord Holland, Utrecht en Flevoland
4. Zuidwest Nederland: Zuid Holland en Zeeland.
5. Zuid Nederland: Noord Brabant en Limburg

3 RESULTATEN CONGESTIE RAMING 2025

3.1 INLEIDING

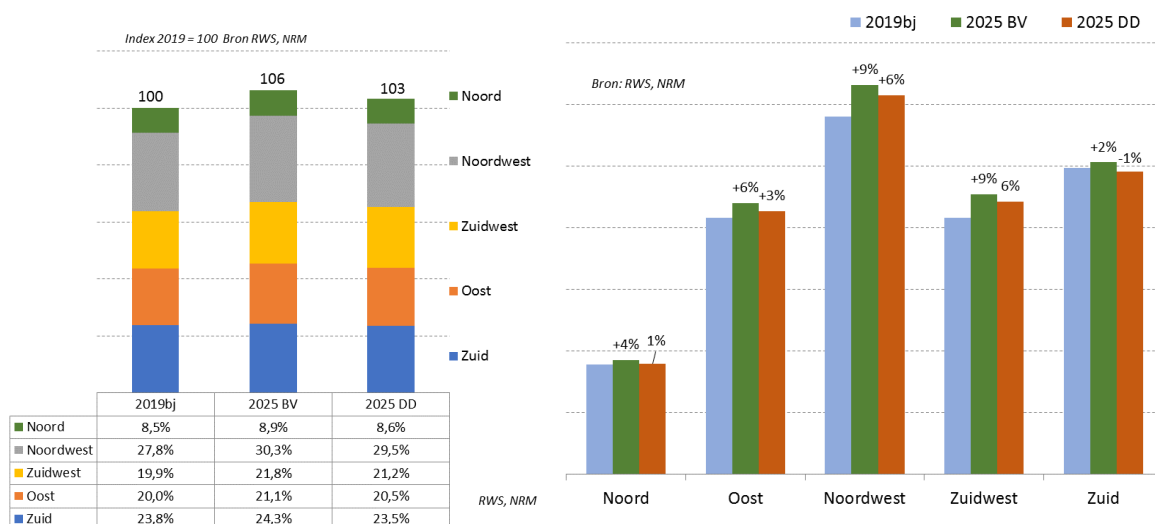
De congestie raming 2025 is dit jaar voor 2 scenario's doorgerekend en geeft daarmee een bandbreedte aan. Beide scenario's hebben een ander verkeersvolume, echter identiek wegnen in 2025 en daardoor twee verschillende te verwachten niveaus van congestie. De resultaten hebben betrekking op het verkeer op het rijkswegennet, zijnde autosnelwegen en autowegen in beheer bij Rijkswaterstaat. Hierbij worden de prognoses zowel Nederland als totaal als per MiRT gebied gepresenteerd.

3.2 VERKEERSPRESTATIE

De verkeersprestatie van het rijkswegennet wordt uitgedrukt in het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers van personen- en vrachtauto's op een gemiddelde werkdag van het betreffende jaar. Bij deze raming is uitgegaan van vraaguitval in woonwerk-, zakelijk en onderwijs verkeer zoals beschreven in paragraaf 2.4.

Figuur 1 geeft de geraamde groei van de verkeersprestatie op het rijkswegennet op Nederlands grond gebied en de verdeling over de 5 MIRT-gebieden voor het zichtjaar 2025 ten opzichte van 2019.

Fig. 1 Ontwikkeling Verkeersprestatie o.b.v. voertuigkilometers op het rijkswegennet, gemiddelde werkdag



Voor geheel Nederland wordt de toename van het verkeer op het rijkswegennet voor 2025 geraamd op 6,2% in de Basis-Referentie en 3% in het scenario Dieper-Dal.

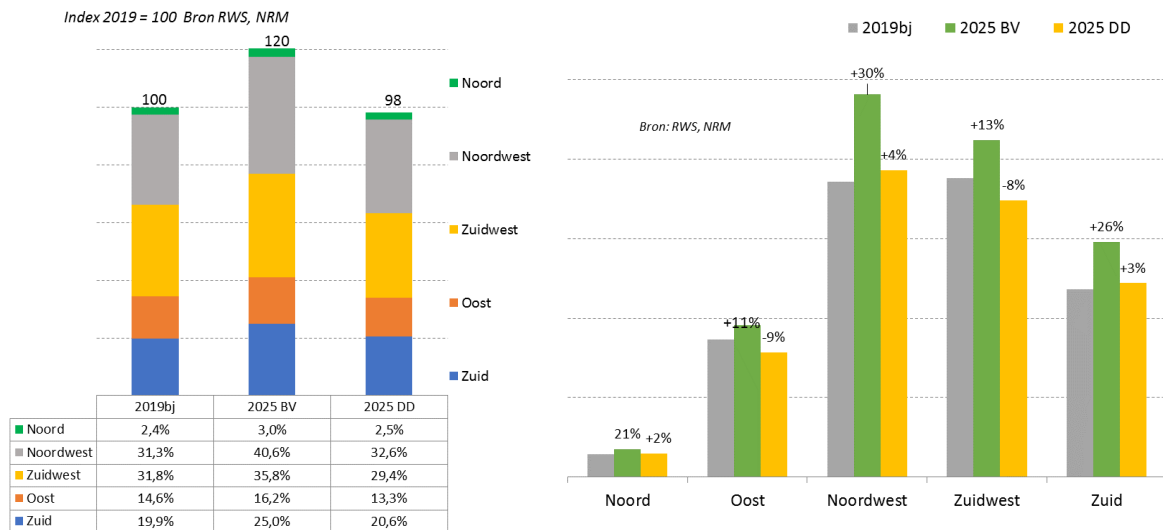
De geraamde groei van het wegverkeer op het rijkswegennet varieert per MIRT-gebied. In Noord en Zuid is de groei van het verkeer lager dan het landelijke gemiddelde. In de Randstad groeit het verkeer bovengemiddeld. Deze ruimtelijke differentiatie in de groei van het verkeer is inherent aan de ruimtelijke differentiatie van de ontwikkeling van wonen en werken conform de vigerende WLO scenario's.

3.3 CONGESTIE

De congestie wordt uitgedrukt in aantal voertuigverliesuren (Vvu100) op het rijkswegennet op een gemiddelde werkdag. De congestieraming is enerzijds gegeven de groei van het wegverkeer zoals beschreven in paragraaf 3.2, anderzijds beïnvloed door verschillen in de capaciteit van het wegnen kenmerken tussen 2025 en 2019.

Figuur 2 geeft de geraamde groei van de congestie op het rijkswegennet op Nederlands grond gebied en de verdeling over de 5 MIRT-gebieden voor het zichtjaar 2025 ten opzichte van 2019.

Fig. 2 Congestie in voertuigverliesuren (Vvu100) op het rijkswegennet, gemiddelde werkdag, MLT prognose, Rijkswaterstaat 2019

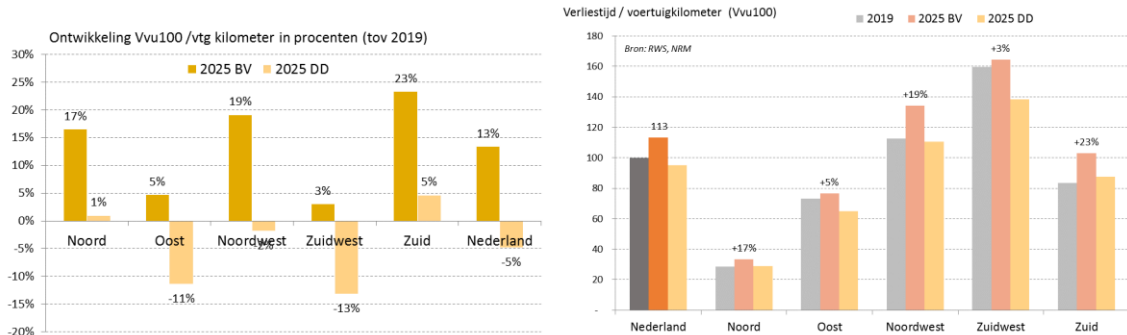


Voor geheel Nederland wordt de toename van de congestie op het rijkswegennet geraamd op ca 20% voor het scenario Basis-Verkenning. Gegeven het scenario Dieper-Dal zal in 2025 te congestie op of net iets onder het niveau van 2019 uitkomen.

Uit paragraaf 3.2 blijkt dat de verwachte verkeersgroei in Noordwest als in Zuidwest Nederland beide 9% is in scenario BV. Bij de congestieraming is de toename in Noordwest Nederland echter groter. Dit komt omdat tussen 2019 en 2025 enkele grote infraprojecten gereedkomen in Zuidwest Nederland, waaronder de doortrekking van de A16 naar de A13, A24 Blankenburg tunnel en de Extra spitstroken op de A15 bij Sliedrecht. MIRT-gebied Noordwest Nederland krijgt daardoor het grootste aandeel in de totale congestie in Nederland. In het scenario Dieper-Dal is de congestie in Oost én Zuidwest Nederland in 2025 lager dan in 2019, daarentegen voor de MiRT gebieden Zuid en Noordwest Nederland is er ook in dit lage scenario nog sprake van toename.

In figuur 3 is de ontwikkeling van de hinder gerelateerd aan de verkeersprestatie is in beeld gebracht. Dit geeft een beeld van de verliestijd beleving van de weggebruiker. Als de verliestijd evenredig toeneemt met de verkeersprestatie dan blijft de verliestijd per gereden kilometer en per weggebruiker gelijk. Als de verliestijden gelijk blijven, maar er meer verkeer wordt afgewikkeld, dan neemt de verliestijd per weggebruiker af. In figuur 3 wordt de ontwikkeling van de verliestijd per afgelegde kilometer weergegeven. Hierbij is de verliestijd per gereden kilometer voor 2019 Nederland op 100 gesteld.

Fig.3 Verliestijd per afgelegde kilometer op het rijkswegennet, gemiddelde werkdag, MLT Rijkswaterstaat 2020



De verliestijd per afgelegde kilometer neemt in deze prognose toe met 13% in scenario Basis-Verkenning. In Dieper-Dal neemt het af met 5%. De verschillen hierin per MiRT gebieden zijn relatief groot, echter de verliestijd per gereden kilometer verschil ook sterk per gebied.

3.4

BESPIEGELING

De uitgangspunten die gehanteerd zijn bij deze raming zijn onzeker. Dit geldt zowel voor de raming van de economische ontwikkeling van Nederland voor de komende jaren als voor de aard en omvang van gedragseffecten. Dit maakt dat de uitkomsten met onzekerheden zijn omvat.

Het is relevant te constateren dat het hier om middellange termijn prognoses gaat. Er kunnen op basis van deze berekeningen dan ook geen conclusies getrokken worden voor de langere termijn 2030 - 2040 ergo ook niet over de lange termijn infrastructurele investeringsbehoefte. Daarvoor wordt verwezen naar de verkenningen voor de aankomende brede Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse.

Voor middellange termijn prognoses en effecten per MiRT gebied dient goed rekening gehouden te worden met het gereed komen van grote infraprojecten, omdat deze tijdelijk sterk van invloed kunnen zijn op de resultaten. De resultaten voor MiRT gebied Zuidwest Nederland zijn bijvoorbeeld sterk beïnvloed door het gereedkomen van enkele grotere infraprojecten, in de zin dat de congestie groei hier voor de periode tot 2025 minder dan gemiddeld is, terwijl voor West Nederland Noord de ontwikkeling bovengemiddeld is.

Bijlage 1 RWS Weginfrastructuur projecten gereed verondersteld in de periode 2019 - 2025

Netwerk ontwikkeling 2019-2025 Rijkswegenet
— Rijkswegennet
— verbreed of nieuw
— vervangen



RWS Weginfrastructuur projectenlijst

| Naam | Beschrijving |
|--|---|
| A1 Apeldoorn Azelo fase 1 | Verbreiding |
| A1/A6/A9 SAA 5 Almere | 2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken |
| A4 knp Prins Clausplein | Aanpassing Haaglanden passage en poorten. |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 | Capaciteit vergroten, ongelijkvloers |
| A9 Aansluiting Heiloo | Nieuwe aansluiting Heiloo |
| A9 Amstelveen Oost | Verbreiding |
| A12 Utrechtsebaan | Permanente openstelling spitsstroken |
| A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) | Nieuwe infrastructuur |
| A12/A18 Verbindingsboog knp. Oud Dijk | Verbreiding A12 |
| A15 Aansluiting 25 | Aanpassing aansluiting |
| A15 Aansluitingen N3 | Aanpassing aansluiting |
| A15 Knp. Ridderkerk | Verbreiden verbindingsbogen |
| A15 Sliedrecht West-Papendrecht (N3) | Aanpassing aansluiting |
| A16 Aansluiting N3 | Aanpassing aansluiting |
| A16/A13 | Nieuwe infrastructuur |
| A16 Dordtse Kil IV | Nieuwe aansluiting |
| A24 Blankenburgtunnel | Nieuwe infrastructuur |
| A27 NRU Bilthoven | Opwaardering deel NRU tot ASW |
| A27/A1 Utrecht N.-Eemnes-Bunschoten | A27 2x3, A1 2x4, verbreding verbindingsboog A27>A1 |
| A28 Wezep | Aanpassing aansluiting |
| A29 Vaanplein | Verbreiden verbindingsboog |
| A32 Parallelstructuur Heerenveen | Her configuratie tussen aansluiting 11 en 12 |
| A325 Knp Ressen-Arnhem | Aanpassing aansluiting |
| A35 Westerval N18 Enschede | Verdubbelen afrit A35 richting Enschede |
| A352 Knp. Ressen | Aanpassing aansluiting |
| A73 Zaarderheiken | Verbreiding parallelbaan |
| N11 Alphen aan den Rijn | Nieuwe aansluiting Goudse Schouw, |
| N3 Aansluiting Dordrecht-Centrum | Aanpassing aansluiting |
| N31 Harlingen (Traverse Harlingen) | Verbreiding |
| N35 Nieuw tracé N35 Nijverdal-Wierden | Nieuw tracé N35 Nijverdal-Wierden |
| N35 Zwolle-Wijthmen | Verbreiding naar 2x2 |
| N50 Kampen - Kampen-zuid | Verbreiding 2x1 naar 2x2 |
| N57 Eurorap | Aanleg 5 rotondes en verlegging N57 |
| N629 | Reconstructie aansluiting A27 en aanleg ovatonde |
| N65 - Vught | Opwaardering tot ASW |
| Rijnlandroute (inclusief A4 Vlietland-N14) | Nieuwe infrastructuur |
| Rotterdamse baan | Nieuwe infrastructuur |

Kenmerken rijkswegennetwerk infrastructuur projecten in verkeersmodel NRM per zichtjaar

| Jaar | Weglengte in kilometers | | Strooklengte in kilometers | |
|------|-------------------------|-------|----------------------------|-------|
| 2019 | 8.062 | 100,0 | 16.280 | 100,0 |
| 2025 | 8.175 | 101,4 | 16.700 | 102,6 |
| 2030 | 8.345 | 103,5 | 17.252 | 106,0 |

