

Uitbreiding inhaalverbod voor vrachtverkeer 2002

**Landelijke uitbreidingen in trajecten en tijdvensters op
2x2 autosnelwegen**

januari 2002

Uitbreiding inhaalverbod voor vrachtverkeer 2002

Landelijke uitbreidingen in trajecten en tijdvensters op
2x2 autosnelwegen

januari 2002

Inhoudsopgave

1	Inleiding 5
1.1	Achtergrond 5
1.2	Aanleiding uitbreiding 5
2	Aanpak 8
2.1	Criteria uit het verleden 8
2.2	Criteria voor de uitbreiding 8
2.3	Bebording 10
2.3.1	Inleiding 10
2.3.2	Vormgeving 10
2.3.3	Hoeveelheid borden 11
3	Resultaat 13
3.1	Uitbreiding in kilometers 13
3.2	Bebording bij de uitbreiding 16
3.2.1	Vormgeving 16
3.2.2	Hoeveelheid borden 16

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De eerste fase van het inhaalverbod voor vrachtauto's in de spits is ingesteld op 9 juni 1997. Op 185 kilometer autosnelweg met aan beide zijden 2 rijstroken werd toen op werkdagen van 07.00-09.00 uur in de ochtend en van 16.00-18.00 uur in de middag een inhaalverbod van kracht. Op deze wegvakken was gedurende deze uren voor het overgrote deel sprake van een intensiteits/capaciteitsverhouding van 60% of meer, dan wel van een helling. Het inhaalverbod had tot doel om de doorstroming te bevorderen (door uitstel van de file) en de verkeersveiligheid te verhogen (door minder verkeersbewegingen).

Het inhaalverbod is in de loop van 1998 op de A16 geëvalueerd. Uitkomst van het evaluatie-onderzoek was dat de wegcapaciteit als gevolg van het inhaalverbod met maximaal 3,6% was vergroot, hetgeen als indicatie kon dienen voor de doorstroming. Omdat de naleving van het inhaalverbod goed was, daalde het aantal voertuigbewegingen van in het bijzonder het vrachtverkeer sterk. Deze daling was een indicatie voor de verhoging van de verkeersveiligheid. Voorts was bij met name de automobilisten het gevoel van veiligheid vergroot.

Deze uitkomsten leidden tot de huidige omvang van het inhaalverbod ingevoerd per 15 oktober 1999, waarbij momenteel het inhaalverbod op ongeveer 750 kilometer autosnelweg van kracht is. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van tijdvensters namelijk van 06.00-10.00 uur in de ochtend en van 15.00-19.00 uur in de middag. Bij de evaluatie was gebleken dat de eerder gebruikte tijdvensters op de meeste wegvakken in tijdsduur te kort waren, waardoor het inhaalverbod minder effectief was. Daarop is bij de uitbreiding in 1999 besloten om het huidige tijdvenster in te stellen.

1.2 Aanleiding uitbreiding

Tijdens de begrotingsbehandeling van 15 en 16 november 2000 is de motie Weekers aangenomen, die Kamerbreed werd ondersteund. In de motie wordt de regering - met het oog op het wegnemen van irritatie bij de automobilist waarbij het verkeersklimaat verbetert - verzocht om:
'Het inhaalverbod voor vrachtauto's op eenduidige wijze tijdens de ochtend- en avondspits uit te breiden naar alle autosnelwegen en het inhaalverbod voor vrachtauto's bovendien overdag standaard in te voeren op alle drukke 2x2-strooks-autosnelwegen'

In de beantwoording op deze motie heeft de minister aangegeven dat zij positief staat tegenover de intentie van de motie en bereid is de mogelijkheden tot bredere invoering van het inhaalverbod te onderzoeken, maar dat zij wel eerst wil nagaan waar de maatregel verantwoord is en waar niet.

Rekening houdend met deze uitspraken heeft DGG een plan van aanpak ontwikkeld waar wordt ingegaan op de aspecten die van belang zijn bij het ontwikkelen van een voorstel tot uitbreiding van het inhaalverbod en die een verantwoorde keuze kunnen onderbouwen. Naar aanleiding van dit plan van aanpak is AVV gevraagd het autosnelwegennet onder de loep te nemen en aan de hand van eerder gehanteerde criteria de effecten in wegvaklengte te kwantificeren. Het voorliggende rapport is een weergave van het proces tot het uiteindelijke voorstel ter uitbreiding en bevat tevens het uiteindelijke voorstel (in wegvakken) zelf.

In het genoemde plan van aanpak van DGG ter uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer is een aantal uitgangspunten opgenomen:

- *'De thans voorgenomen uitbreiding van het inhaalverbod wordt nog uitgevoerd op statische wijze met vaste borden gelet op de grote consequenties qua kosten en doorlooptijd van dynamische uitvoering. Wel zal zodra de invoering van de architectuur voor verkeersbeheersing daartoe de mogelijkheid biedt zo snel mogelijk omgeschakeld worden naar een dynamische vorm van het inhaalverbod.*
- *Behoud van het draagvlak is randvoorwaarde voor de uitbreiding van het inhaalverbod. Bij niet naleven kan niet op handhavingsinspanning van het OM gerekend worden. De branche zal bij de uitwerking van de uitbreiding van de inhaalverboden worden betrokken. Op 15 oktober 1999 is het inhaalverbod vrachtauto's, op rijkswegen met 2 rijstroken, uitgebreid van 185 km naar 750 km. Het bord F3 (verboden in te halen voor vrachtauto's) is daartoe langs de weg geplaatst. Dit bleek de best haalbare optie. Dat in de meeste landen van Europa het F3 bord wordt gebruikt, was eveneens een overweging. Het bezwaar dat Justitie/OM en de KLPD tegen het bord F3 hadden, blijft echter bestaan.*
- *Dit bezwaar bestaat eruit dat een vrachtauto formeel pas bekeurd mag worden als deze de volledige inhaalmanoeuvre heeft voltooid. Het louter op de linker rijstrook rijden (bijvoorbeeld. naast een ander voertuig) is geen overtreding volgens de definitie van het inhaalverbodsbord F3. Bij invoegstroken geldt een vergelijkbaar probleem. Formeel zou de vrachtauto het verkeer op de invoegstrook niet mogen passeren. Dit alles maakt de handhaving volgens Justitie nogal arbeidsintensief. Het OM en Justitie geven dan ook nog steeds de voorkeur aan bord C7¹. Gezien de hoge kosten en de genoemde juridische bezwaren van het (L11) C7-bord, is het voortgaan met toepassing van het huidige F3-bord toch het meest wenselijk. Overleg met het OM heeft er in geresulteerd dat het OM bereid is verdere uitbreiding met het bord F3 (verboden in te halen voor vrachtauto's) te accepteren, mits:*
 - *De uitbreiding zodanig plaatsvindt, dat er vanuit gegaan kan worden dat het draagvlak behouden blijft*
 - *Er perspectief bestaat dat over een aantal jaren het bord F3 vervangen kan worden door een dynamische aanduiding.*
- *De thans voorgenomen uitbreiding van het inhaalverbod wordt nog uitgevoerd op statische wijze met borden F3. Zodra de verbetering van de architectuur daartoe de mogelijkheid biedt wordt zo snel mogelijk omgeschakeld naar dynamische inhaalverboden.*

Voor de ontwikkeling van het uitbreidingsvoorstel komen primair wegvakken met 2 rijstroken in aanmerking, omdat daarmee ervaring is opgedaan. De motie

¹ Dit is het bord (figuur 3) dat bij toepassing boven de linkerstrook zou moeten worden geplaatst. Bord L11 (figuur 4) heeft dezelfde strekking, doch staat in een 'pijlbord' langs de weg.

voorziet eveneens primair in de uitbreiding van het bestaande inhaalverbod naar 3 rijstrookswegen. Voor het eventueel invoeren van een inhaalverbod op een wegvak met 2x3 rijstroken wordt momenteel een pilot uitgevoerd op de A12. De proef wordt gehouden op de zuidbaan van de A12 tussen de aansluitingen Gouda en De Meern. Afhankelijk van de uitkomsten van de proef zal worden gezien of invoering van een inhaalverbod op 2x3- strookswegen zinvol is.'

.....
Figuur 1

Bord F03: Verboden in te halen voor vrachtauto's



.....
Figuur 2

Bord F04: Einde inhaalverbod voor vrachtauto's



.....
Figuur 3

Bord C07: Gesloten voor vrachtauto's



.....
Figuur 4

Bord L11: Verkeersbord geldt alleen voor aangegeven rijstro(o)k(en)



2 Aanpak

2.1 Criteria uit het verleden

Bij de totstandkoming van het huidige inhaalverbod voor vrachtverkeer is een aantal uitgangspunten gebruikt. De volgende criteria zijn gebruikt om te bepalen of een wegvak wel of niet in aanmerking kwam voor een inhaalverbod:

- Het inhaalverbod wordt toegepast binnen twee tijdvensters, te weten 06.00-10.00 en 15.00-19.00 (uitgangspunt);
- Het betreft alleen wegvakken met twee rijstroken;
- De ochtend- en avondspits zijn als één geheel bekeken. De spitsen zijn geanalyseerd aan de hand van I/C verhoudingen (intensiteit versus capaciteit) per uur. Indien op een wegvak van deze acht uren twee of meer uren een I/C verhouding kennen van meer dan 0,6 dan komt het wegvak in aanmerking voor een inhaalverbod.
- Met het oog op de verkeersgroei van de afgelopen jaren en het goed in beeld brengen van de congestie is destijds (bij bepaling van het huidige inhaalverbod) besloten om de I/C-verhouding van 0,6 voor de selectie van wegvakken te gebruiken. Immers bij een I/C verhouding van 0,6 is de file als het ware 'in aantocht'.
- De twee tijdvensters worden niet afzonderlijk toegepast, dat wil zeggen dat op een wegvak een inhaalverbod zowel in de ochtend- als in de avondspits van kracht is. Daarnaast is indertijd besloten, vanuit symmetrie oogpunt, dat als een wegvak in de ene richting in aanmerking komt voor een inhaalverbod ook het wegvak in de tegengestelde richting in aanmerking komt.

Ter voorkoming van een onoverzichtelijk wegbeeld (steeds wisselend tussen geen en wel een inhaalverbod) is er voor gekozen om sommige wegvakken met een I/C verhouding kleiner dan 0,6 toch te voorzien van een inhaalverbod voor vrachtverkeer om te komen tot aaneengesloten trajecten met een inhaalverbod. Op deze wijze hebben sommige wegvakken ook niet een inhaalverbod gekregen aangezien ze een te klein gedeelte van een logisch traject vormden.

2.2 Criteria voor de uitbreiding

In overleg is besloten om de grenswaarde van de I/C verhouding van 0,6 te blijven gebruiken. De criteria gebruikt bij de totstandkoming van het uitbreidingsvoorstel zijn dezelfde als bij het huidige bestaande inhaalverbod. Het kan nu echter voorkomen dat in sommige situaties alleen in één richting een inhaalverbod geldt, aangezien in de andere richting een specifieke benuttingsmaatregel is toegepast.

Een toegevoegd criterium is het criterium voor het tussenliggende tijdvenster van 10.00-15.00 uur. Een wegvak komt in aanmerking voor een inhaalverbod voor vrachtverkeer gedurende de gehele dagperiode (06.00-19.00 uur) als:

-
- al een inhaalverbod geldt van 06.00-10.00 uur en 15.00-19.00 uur en
 - minimaal twee uren van de vijf uren tussen 10.00 en 15.00 uur een I/C verhouding hebben, die hoger ligt dan 0,6.

Door AVV is een bestand gegenereerd met daarin de geschatte intensiteiten in 2002, per uur voor elk wegvak. Aan de hand van de capaciteiten en de intensiteiten is een I/C verhouding per uur voor elk wegvak afgeleid. Met deze berekende I/C verhoudingen is afgeleid op welke uren (tussen 06.00 en 19.00 uur) de grenswaarde van 0,6 in 2002 overschreden zou worden.

Op basis van deze criteria is een eerste kaart gemaakt met daarop aangegeven het huidige inhaalverbod en alle wegvakken die voor uitbreiding in aanmerking kwamen. Dit leverde voor sommige trajecten een versnipperd beeld op. Daarom is gekeken naar de logica van de uitbreiding, dat wil zeggen dat er sluitstukken zijn gekozen. Daarnaast zijn sommige stukken bewust niet opgenomen in dit uitbreidingsvoorstel om zodoende logische trajecten met een inhaalverbod te verkrijgen. Er is getracht om de trajecten met een inhaalverbod, waar mogelijk, van knooppunt tot knooppunt te laten lopen. Dit heeft geleid tot een eerste AVV voorstel ter uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtauto's.

Dit eerste voorstel is in een tweetal overleggen met de Regionale Directies besproken. Naar aanleiding van deze twee overleggen hebben de regio's hun opmerkingen gebundeld en teruggemeld aan AVV. Hierbij kwamen onder andere aanpassingen in het basisbestand aan de orde, zoals het aantal rijstroken, wel of niet doorgevoerd inhaalverbod et cetera. Deze opmerkingen zijn verwerkt door AVV in het basisbestand en hebben geleid tot een aangepast tweede voorstel. Ook dit voorstel is op kaartbeelden verwerkt en voor een tweede en laatste maal naar de Regionale Directies verzonden met een overzicht van de laatste detailvragen. Tevens is gevraagd om de exacte hectometreringen aan te geven van het huidige inhaalverbod en van de voorgestelde uitbreiding van het inhaalverbod.

Zowel na het eerste als het tweede aangepaste voorstel heeft overleg plaatsgevonden met de brancheorganisaties (vrachtvervoer) om deze organisaties te informeren over de geplande uitbreidingen.

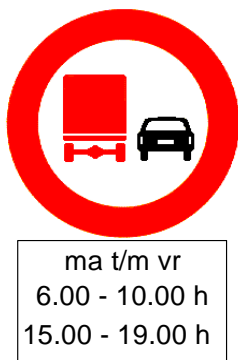
2.3 Bebording

2.3.1 Inleiding

Zoals eerder aangegeven wordt de uitvoering van het inhaalverbod langs de weg vormgegeven door het gebruik van het F03 bord. De huidige vormgeving is onderstaand figuur aangegeven.

.....
Figuur 5

Vormgeving huidig inhaalverbod voor vrachtverkeer



Bij de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer spelen qua bebording twee aspecten een rol:

- Hoe moet het dagvenster (06:00-19:00) worden ondergebracht in de huidige vormgeving?
- Hoeveel (onder)borden moeten er naar schatting extra komen?

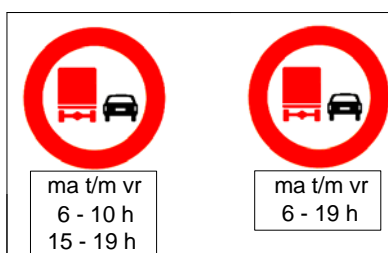
In de volgende paragrafen wordt aangegeven hoe deze aspecten behandeld zijn.

2.3.2 Vormgeving

Bij het eerste aspect moet eerst bekeken worden of het afwijkende tijdvenster extra aandacht behoeft. AVV heeft een aantal vormgevingsvarianten (met en zonder extra aandacht) ontwikkeld en intern tegen het licht gehouden. De volgende varianten werden daarbij het meest haalbaar geacht.

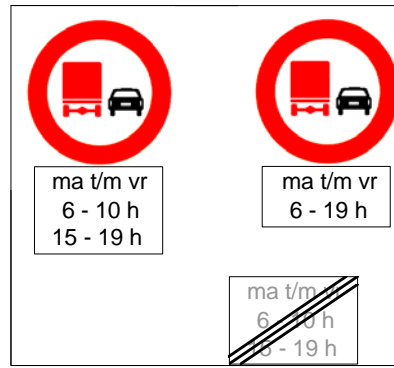
.....
Figuur 6

Identieke uitvoering onderbord dagvenster zonder extra aandacht



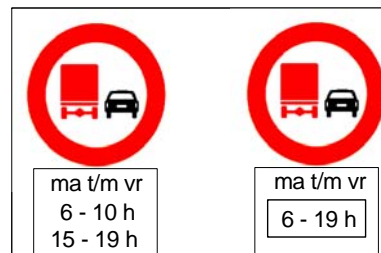
.....
Figuur 7

Identieke uitvoering onderbord dagvenster,
extra aandacht bij overgangen in tijdvensters



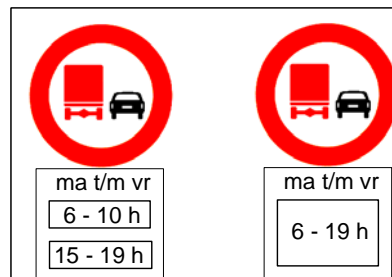
.....
Figuur 8

Omkaderd tijdvenster in het onderbord
dagvenster om bij elk bord een duidelijk
verschil te creëren



.....
Figuur 9

In beide borden een omkadering van het
tijdvenster om bij elk bord een duidelijk
verschil tussen de tijdvensters te creëren



2.3.3 Hoeveelheid borden

Wat betreft de uitbreiding van het inhaalverbod bestaan de volgende type trajecten:

1. geen inhaalverbod in de huidige situatie en in de toekomstige situatie;
2. geen inhaalverbod in de huidige situatie en wel een inhaalverbod (06:00-10:00 en 15:00-19:00) in de toekomstige situatie;
3. een inhaalverbod (06:00-10:00 en 15:00-19:00) in de huidige situatie en in de toekomstige situatie;
4. een inhaalverbod (06:00-10:00 en 15:00-19:00) in de huidige situatie en een inhaalverbod (06:00-19:00) in de toekomstige situatie.

*(er zijn geen trajecten van 'geen inhaalverbod' naar een 'inhaalverbod 06:00-19:00' omgezet)

Trajecten van type 1 en 3 hebben geen invloed op het aantal borden aangezien geen veranderingen plaatsvinden op deze trajecten qua inhaalverbod bebording. Voor de type 2 trajecten moeten zowel de F03-borden als de bestaande onderborden (06:00-10:00 en 15:00-19:00) worden besteld. Voor de type 4 trajecten dienen alleen de onderborden vervangen te worden. De vorm hiervan is afhankelijk van de keuze voor extra aandacht voor het dagvenster (06:00-19:00), zie voorgaande paragraaf. Overigens is het mogelijk

voor een regionale directie om de onderborden (06:00-10:00 en 15:00-19:00) die bij de type 4 trajecten worden vervangen, te gebruiken bij de type 2 trajecten. Of dit operationeel haalbaar is qua kosten, logistiek en dergelijke is niet door AVV te overzien.

De huidige richtlijnen voor het aantal borden op een traject met een inhaalverbod voor vrachtverkeer zijn als volgt:

- bij de start van het traject wordt het eerste F03 bord met onderbord geplaatst;
- na elke toerit (ook van een verzorgingsplaats) op het traject wordt een F03 bord met onderbord geplaatst;
- indien de afstand tussen de start en de toerit of de afstand tussen twee toeritten groter is dan 2 kilometer, dan wordt na elke 2 kilometer een F03 bord met onderbord geplaatst.

De benadering voor het aantal 'tussen'borden is in de volgende tabel gegeven.

Tabel 1
Richtlijnen/Benadering voor het aantal borden tussen toeritten

Afstand tussen 2 toeritten	Aantal 'tussen'borden	Afstand tussen de borden (bij benadering)*
0 - 3 km	0	3,0 km
3 - 4 km	1	2,0 km
4 - 5 km	2	1,7 km
5 - 6 km	2	2,0 km
6 - 7 km	3	1,8 km
7 - 8 km	3	2,0 km
8 - 9 km	4	1,8 km
9 - 10 km	4	2,0 km
10 - 11 km	5	1,8 km
11 - 12 km	5	2,0 km
12 - 13 km	6	1,9 km
13 - 14 km	6	2,0 km
14 - 15 km	7	1,9 km
15 - 16 km	7	2,0 km

* benaderingen gezien de mogelijke fysieke beperkingen

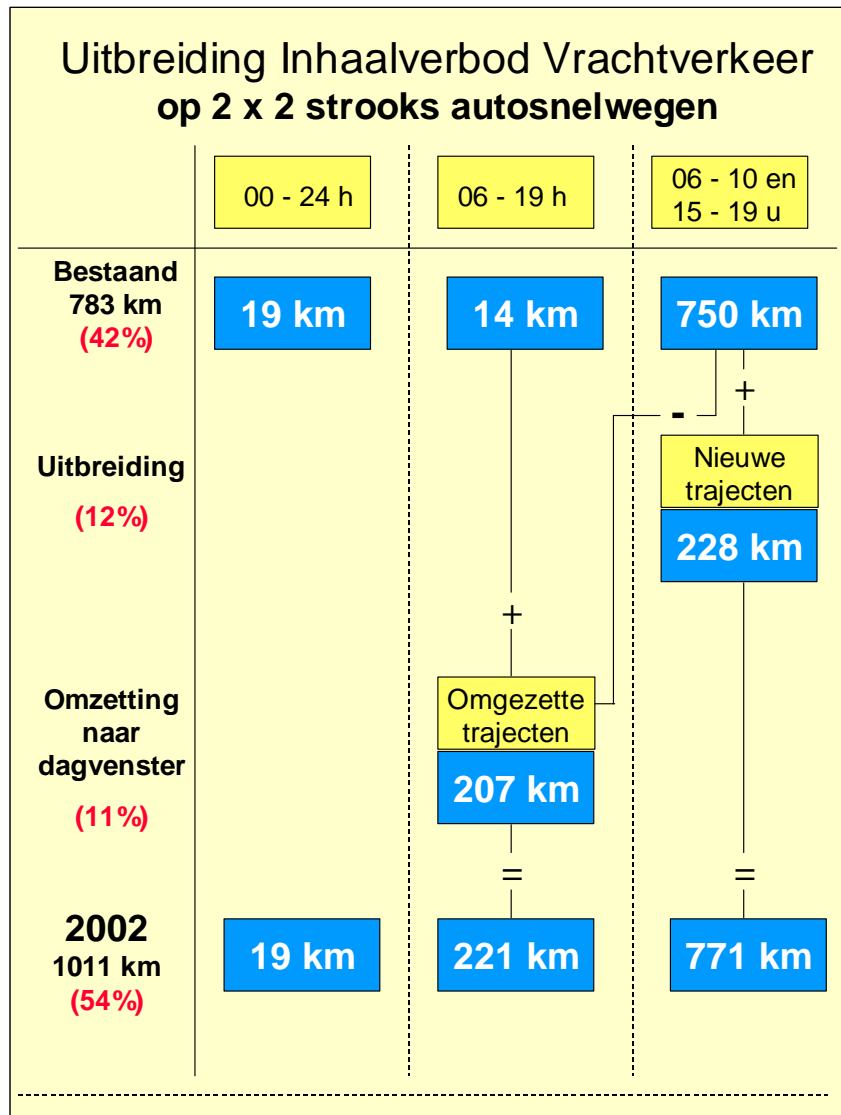
Deze richtlijnen zijn ook gebruikt bij de inschatting van het aantal extra benodigde borden bij de voorgestelde uitbreiding. Er is geen verdere inschatting gemaakt van de einde inhaalverbod borden (F04), aangezien dit slechts een zeer klein aantal borden is ten opzichte van het aantal F03 borden en omdat mogelijk een aantal van deze borden hergebruikt kunnen worden. Het AVV basisbestand voor het inhaalverbod is doorgelopen voor de type 2 en 4 trajecten. Daarbij is met de bovenstaande richtlijnen een schatting gemaakt voor het aantal borden.

3 Resultaat

3.1 Uitbreiding in kilometers

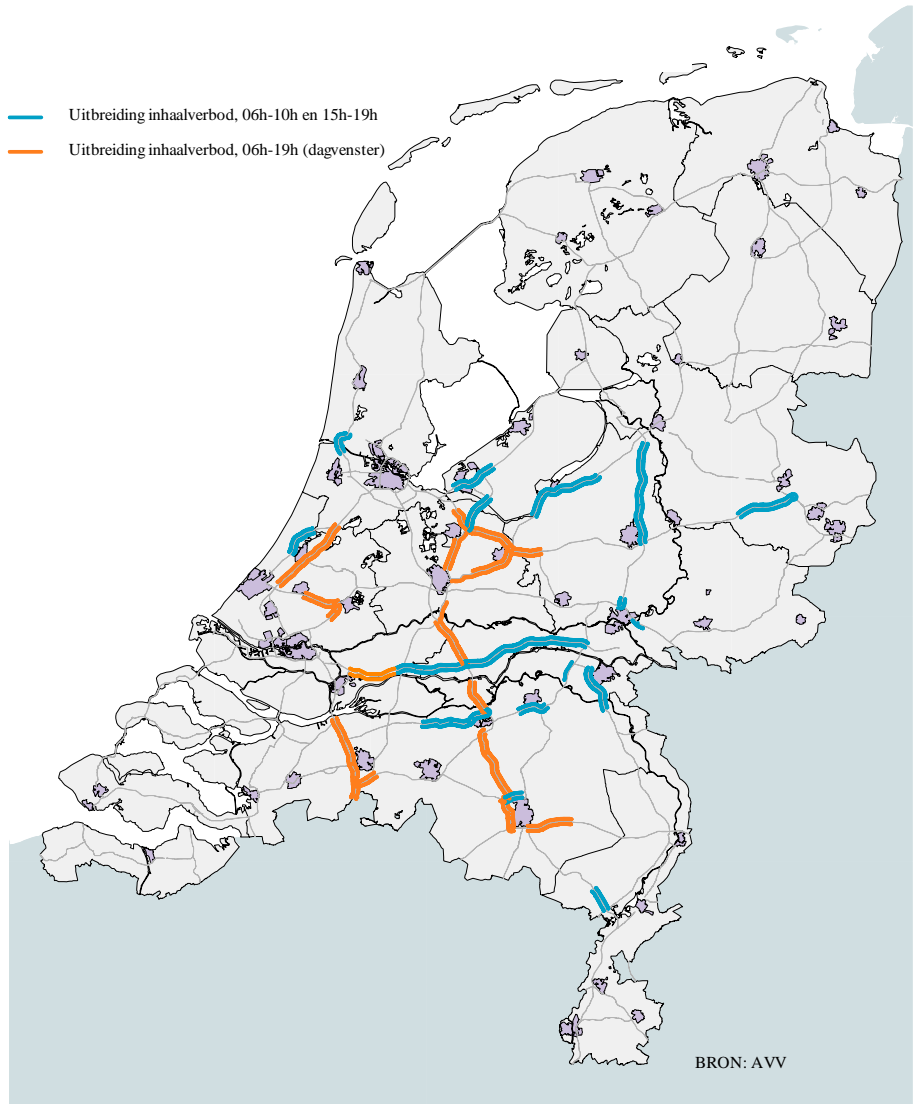
Naar aanleiding van deze laatste inventarisatie met de regionale directies over de trajecten is het definitieve voorstel opgemaakt en zijn er definitieve kaarten gemaakt. In de figuren 10 en 11 is het voorstel ter uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer in trajecten en in tijdvenster opgenomen. In tabel 2 zijn de kwantitatieve consequenties van het voorstel ter uitbreiding opgenomen. In de bijlage is een overzichtstabel opgenomen van de exacte hectometreringen van het huidige inhaalverbod en de definitief voorgestelde uitbreiding, dus de situatie per 1 februari 2002.

Tabel 2
Overzicht uitbreiding en nieuwe situatie inhaalverbod vrachtverkeer



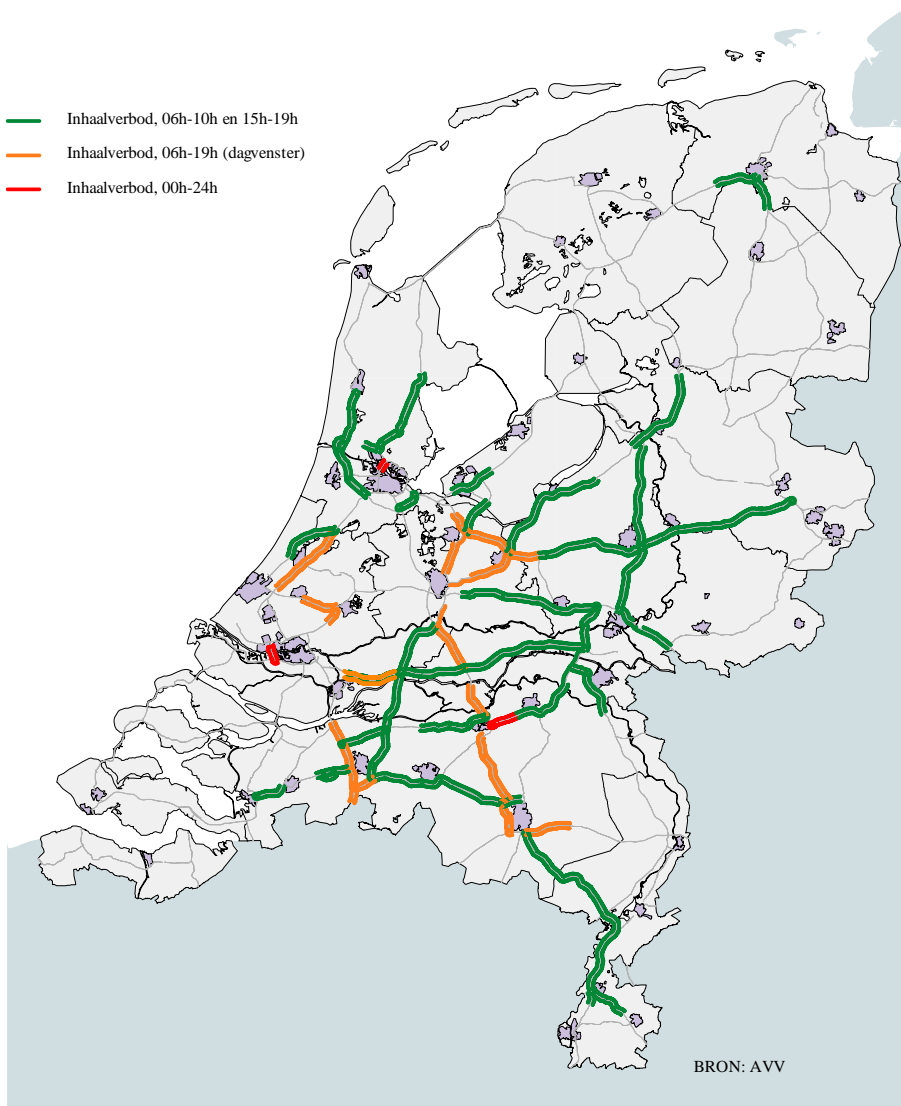
.....
Figuur 10
Uitbreidingen februari 2002 inhaalverbod
vrachtverkeer 2x2 strooks autosnelwegen

- Uitbreiding inhaalverbod, 06h-10h en 15h-19h
- Uitbreiding inhaalverbod, 06h-19h (dagvenster)



.....
Figuur 11
Totaal overzicht nieuwe situatie inhaalverbod
vrachtverkeer februari 2002

- Inhaalverbod, 06h-10h en 15h-19h
- Inhaalverbod, 06h-19h (dagvenster)
- Inhaalverbod, 00h-24h

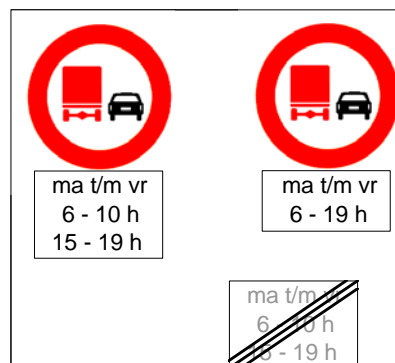


3.2 Bebording bij de uitbreiding

3.2.1 Vormgeving

Na overleg binnen AVV is het advies om de bebording volgens figuur 7 uit te voeren. De huidige uitvoering van het onderbord blijft hetzelfde, bij de overgangen in tijdvenster wordt een extra onderbord geplaatst om deze overgang duidelijk aan te geven.

.....
Figuur 12
Definitieve uitvoering bebording inhaalverbod



Maatvoeringen:

- Hoofdbord F03: rond 100 cm.
- Onderbord met twee tijdvensters en einde twee tijdvensters: h x b = 50cm x 100cm
- Onderbord met dagvenster en onderbord met einde dagvenster: h x b = 40cm x 100cm
- Lettertype: ANWB eeX stokhoogte = 11 cm (onderkasthoogte 80%)

3.2.2 Hoeveelheid borden

Na de analyse met het basisbestand is de volgende inschatting gemaakt voor het aantal borden:

.....
Tabel 3
Inschatting van het aantal benodigde borden bij de uitbreiding

Traject	F03 bord	Onderbord	
		06:00 - 10:00	06:00 - 19:00
.....			
Type 2:			
nieuw traject met een inhaalverbod voor vrachtverkeer (06:00-10:00 en 15:00-19:00)	500	500*	
Type 4:			
traject met nieuw inhaalverbod voor vrachtverkeer (06:00 - 19:00)			500

* Mogelijkerwijs kan een gedeelte hiervan worden verkregen door de vervanging van het onderbord bij de type 4 trajecten.

Bij de inschatting is rekening gehouden met het feit dat op een locatie zowel links als rechts een bord geplaatst dient te worden. In bovenstaande tabel is dus sprake van circa 250 locaties. Voor de type 2 trajecten betekent het een plaatsing van hoofdbord, onderbord en paal. Voor de type 4 trajecten betreft het alleen een vervanging van het onderbord.

De inschatting van de kosten is als volgt:

.....
Tabel 4

Inschatting van de kosten van de uitbreiding

Traject	kosten in €*	kosten in fl.*
Type 2	206.000	455.000
Type 4	150.000	330.000
Diversen (F04 borden verplaatsen e.d.)	<u>18.000</u>	<u>40.000</u>
Totaal	374.000	825.000

* exclusief btw

Uitgangspunten bij deze berekeningen waren:

- de vervanging per raai van een type 2 traject kost € 826,- (fl. 1.820,-)
- de vervanging per raai van een type 4 traject kost € 599,- (fl. 1.320,-)

(Inschatting naar aanleiding van de vorige uitbreiding en huidige contacten met bordenfabrikanten).

Bijlage 1

Tabel B1

Overzicht hectometrerings voor het verkeersbesluit voorjaar 2002 voor het inhaalverbod voor vrachtverkeer, inclusief uitbreidingen

Wegnr.	Rijbaan	Van	Tot	van hm	Tot hm	Spits/Dag	Dir.
A12	HRL	kp Gouwe	Zoetermeer	26,000	15,800	Dag	ZH
A12	HRR	Zoetermeer	kp Gouwe	16,500	26,600	Dag	ZH
A15	HRL	dkr. grens ON/ZH	Papendrecht	101,400	78,500	Dag	ZH
A15	HRR	Papendrecht	dkr. grens ZH/ON	78,200	101,400	Dag	ZH
A20	HRL	kp Gouwe	Nieuwerkerk a/d IJssel	49,000	43,000	Dag	ZH
A20	HRR	Nieuwerkerk a/d IJssel	kp Gouwe	43,000	49,000	Dag	ZH
A27	HRL	dkr. grens UT/ZH	Merwedebrug	52,270	34,300	Spits	ZH
A27	HRR	Merwedebrug	dkr. grens ZH/UT	34,300	52,270	Spits	ZH
A4	HRL	dkr. grens NH/ZH	Zoeterwoude dorp	21,700	36,500	Dag	ZH
A4	HRR	Zoeterwoude dorp	dkr. grens ZH/NH	36,300	21,700	Dag	ZH
A44	HRL	dkr. grens NH/ZH	Leiden zuid	7,700	17,700	Spits	ZH
A44	HRR	Leiden zuid	dkr. grens ZH/NH	17,600	7,700	Spits	ZH
A27	HRL	Waterlandseweg	dkr. grens YG/UT	109,200	107,649	Spits	YG
A27	HRR	dkr. grens UT/YG	Waterlandseweg	107,649	109,200	Spits	YG
A6	HRL	S106	S101	61,400	47,300	Spits	YG
A6	HRR	S101	S106	48,400	61,400	Spits	YG
A1	HRL	dkr. grens ON/UT	dkr. grens UT/NH	43,500	28,900	Dag	UT
A1	HRR	dkr. grens NH/UT	dkr. grens UT/ON	28,900	43,500	Dag	UT
A12	HRL	dkr. grens	Bunnik	92,110	68,000	Spits	UT
A12	HRR	Bunnik	dkr. grens	68,300	92,110	Spits	UT
A2	HRL	kp Everdingen	dkr. grens UT/ON	75,600	80,147	Dag	UT
A2	HRR	dkr. grens ON/UT	kp Everdingen	80,147	75,300	Dag	UT
A27	HRL	kp Everdingen	dkr. grens UT/ZH	54,700	52,270	Spits	UT
A27	HRL	Hilversum	Utrecht-noord	92,850	83,800	Dag	UT
A27	HRL	dkr. grens YG/UT	kp Eemnes	107,649	97,000	Spits	UT
A27	HRR	dkr. grens ZH/UT	kp Everdingen	52,270	54,700	Spits	UT
A27	HRR	kp Everdingen	Houten	54,700	67,800	Dag	UT
A27	HRR	Utrecht-noord	kp Eemnes	83,800	97,500	Dag	UT
A27	HRR	kp Eemnes	dkr. grens UT/YG	97,500	107,649	Spits	UT
A28	HRL	kp Hoevelaken	Zeist	22,730	8,950	Dag	UT
A28	HRR	na De Uithof	kp Hoevelaken	2,400	22,730	Dag	UT
A1	HRL	Barneveld	dkr. grens ON/UT	54,400	43,500	Dag	ON
A1	HRL	kp Azelo	Barneveld	140,710	54,400	Spits	ON
A1	HRR	dkr. grens UT/ON	Barneveld	43,500	54,400	Dag	ON
A1	HRR	Barneveld	kp Azelo	54,400	140,450	Spits	ON
A12	HRL	kp Grijsoord	dkr. grens	121,300	92,110	Spits	ON
A12	HRL	kp Velperbroek	kp Waterberg	134,100	128,900	Spits	ON
A12	HRL	kp Oud Dijk	Duiven	146,950	137,800	Spits	ON
A12	HRR	dkr. grens	kp Grijsoord	102,111	121,600	Spits	ON
A12	HRR	Arnhem Noord	kp Oud Dijk	129,450	147,400	Spits	ON
A15	HRL	kp Valburg	dkr. Grens ON/ZH	156,000	101,400	Spits	ON

Wegnr.	Rijbaan	Van	Tot	van hm	Tot hm	Spits/Dag	Dir.
A15	HRR	dkr. grens ZH/ON	kp Valburg	101,400	156,000	Spits	ON
A2	HRL	dkr. grens UT/ON	kp Deil	80,147	91,200	Dag	ON
A2	HRL	Zaltbommel	dkr. grens ON/NB	104,100	109,397	Dag	ON
A2	HRR	kp Deil	dkr. grens ON/UT	91,200	80,147	Dag	ON
A2	HRR	dkr. grens NB/ON	Zaltbommel	109,397	103,300	Dag	ON
A28	HRL	Nunspeet	kp Hoevelaken	66,000	22,730	Spits	ON
A28	HRL	kp Lankhorst	kp Hattemerbroek	113,900	82,750	Spits	ON
A28	HRR	kp Hoevelaken	Nunspeet	22,730	66,000	Spits	ON
A28	HRR	kp Hattemerbroek	kp Lankhorst	82,750	113,900	Spits	ON
A50	HRL	kp Grijsoord	dkr. grens ON/NB	168,850	139,855	Spits	ON
A50	HRL	kp Hattemerbroek	Arnhem Centrum	240,000	184,700	Spits	ON
A50	HRR	dkr. grens NB/ON	kp Bankhoef	139,855	142,400	Spits	ON
A50	HRR	kp Valburg	kp Grijsoord	156,000	170,700	Spits	ON
A50	HRR	Arnhem Centrum	kp Hattemerbroek	184,300	240,000	Spits	ON
A73	HRL	Neerbosch	Cuijck	105,000	90,000	Spits	ON
A73	HRL	kp Ewijk	Neerbosch	113,700	109,550	Spits	ON
A73	HRR	Cuijck	Neerbosch	90,000	105,000	Spits	ON
A73	HRR	Neerbosch	kp Ewijk	110,560	113,200	Spits	ON
A28	HRL	kp Julianaplein	zuid Laren	199,300	190,500	Spits	NN
A28	HRR	zuid Laren	kp Julianaplein	189,500	199,250	Spits	NN
A7	HRL	Hoogkerk	Leek	192,600	183,830	Spits	NN
A7	HRR	Leek	kp Julianaplein	184,550	196,600	Spits	NN
A1	HRL	dkr. grens UT/NH	Bussum	28,900	22,700	Dag	NH
A1	HRR	Bussum	dkr. grens NH/UT	22,500	28,900	Dag	NH
A22	HRL	kp Beverwijk	kp Velzen	16,100	9,300	Spits	NH
A22	HRR	kp Velzen	kp Beverwijk	9,600	16,800	Spits	NH
A4	HRL	kp Burgerveen	dkr. grens NH/ZH	18,400	21,700	Dag	NH
A4	HRR	dkr. grens ZH/NH	kp Burgerveen	21,700	18,800	Dag	NH
A44	HRL	kp Burgerveen	dkr. grens NH/ZH	0,100	7,700	Spits	NH
A44	HRR	dkr. grens ZH/NH	kp Burgerveen	7,700	0,100	Spits	NH
A7	HRL	Hoorn	kp Zaandam	37,100	5,300	Spits	NH
A7	HRR	kp Zaandam	Hoorn	5,400	33,700	Spits	NH
A8	HRL	kp Zaandam	Westzaan N246	5,800	10,800	Spits	NH
A8	HRR	Westzaan N246	kp Zaandam	10,800	5,800	Spits	NH
A9	HRL	kp Diemen	kp Holendrecht	4,300	12,200	Spits	NH
A9	HRL	Alkmaar	kp Badhoevedorp	70,400	33,700	Spits	NH
A9	HRR	kp Holendrecht	kp Diemen	12,200	4,300	Spits	NH
A9	HRR	kp Badhoevedorp	Alkmaar	34,600	70,400	Spits	NH
A16	HRL	kp Klaverpolder	grens NL/B	46,600	72,300	Dag	NB
A16	HRR	grens NL/B	kp Klaverpolder	72,300	45,400	Dag	NB
A2	HRL	dkr. grens ON/NB	kp Empel	109,397	112,700	Dag	NB
A2	HRL	kp Vught	kp De Hogt	119,800	163,800	Dag	NB
A2	HRL	kp Leenderheide	dkr. grens NB/LB	169,900	186,400	Spits	NB
A2	HRR	kp Empel	dkr. grens NB/ON	112,500	109,397	Dag	NB
A2	HRR	kp de Hogt	kp Vught	163,800	119,400	Dag	NB
A2	HRR	dkr. grens LB/NB	kp Leenderheide	186,400	169,900	Spits	NB
A27	HRL	Merwedebrug	kp Sint Annabosch	34,300	0,000	Spits	NB
A27	HRR	kp Sint Annabosch	Merwedebrug	0,000	34,300	Spits	NB
A50	HRL	Oss-Oost	Oss	21,500	15,900	Spits	NB

Wegnr.	Rijbaan	Van	Tot	van hm	Tot hm	Spits/Dag	Dir.
A50	HRL	dkr. grens ON/NB	Oss-Oost	139,855	131,600	Spits	NB
A50	HRR	Oss	Oss-Oost	15,900	21,500	Spits	NB
A50	HRR	Oss-Oost	dkr. grens NB/ON	131,600	139,855	Spits	NB
A58	HRL	Ekkersweijer	kp Sint Annabosch	7,200	56,000	Spits	NB
A58	HRL	kp Sint Annabosch	kp Galder	56,000	63,500	Dag	NB
A58	HRL	Breda	Etten-Leur	72,000	82,000	Spits	NB
A58	HRL	kp de Stok	kp Zoomland	94,800	104,400	Spits	NB
A58	HRR	kp Sint Annabosch	Ekkersweijer	56,000	7,200	Spits	NB
A58	HRR	kp Galder	kp Sint Annabosch	63,500	56,000	Dag	NB
A58	HRR	Etten-Leur	Breda	82,000	72,000	Spits	NB
A58	HRR	kp Zoomland	kp de Stok	104,400	94,800	Spits	NB
A59	HRL	kp Hooipolder	kp Zonzeel	102,700	88,000	Spits	NB
A59	HRL	kp Empel	Waalwijk-West	134,300	114,200	Spits	NB
A59	HRR	kp Zonzeel	kp Hooipolder	88,000	102,700	Spits	NB
A59	HRR	Waalwijk-West	kp Empel	114,200	135,000	Spits	NB
A67	HRL	Someren	kp Leenderheide	37,500	23,500	Dag	NB
A67	HRR	kp Leenderheide	Someren	23,500	37,500	Dag	NB
A2	HRL	dkr. grens NB/LB	Beek	186,400	245,400	Spits	LB
A2	HRR	Beek	dkr. grens LB/NB	245,400	186,400	Spits	LB
A76	HRL	kp Ten Esschen	kp Kerensheide	14,500	3,800	Spits	LB
A76	HRR	kp Kerensheide	kp Ten Esschen	3,700	14,400	Spits	LB