

Verkeersstudie overwegen

Onderzoek naar de effecten op het verkeer
van de overweg Baron van Nagellstraat en
de andere overwegen in de gemeente
Barneveld

Omdat we ons verplaatsen

Gemeente Barneveld

Verkeersstudie overwegen

Onderzoek naar de effecten op het verkeer van de
overweg Baron van Nagellstraat en de andere
overwegen in de gemeente Barneveld

Datum

17 oktober 2012

Kenmerk

BNV064/Fdf/0387

Eerste versie

5 oktober 2012

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Barneveld
Titel rapport	Verkeersstudie overwegen Onderzoek naar de effecten op het verkeer van de overweg Baron van Nagellstraat en de andere overwegen in de gemeente Barneveld
Kenmerk	BNV064/Fdf/0387
Datum publicatie	17 oktober 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren B. Quaak en P. Hekman
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren F. Frederix en L. Brederode

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Inventarisatie	2
2.1	Beschikbaar onderzoek	2
2.2	Overwegen in de gemeente Barneveld	4
2.2.1	Spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn	5
2.2.2	Spoorlijn Barneveld - Ede	6
2.3	Resultaten inventarisatie	8
3	Input WachtrijTool	11
3.1	Toelichting WachtrijTool bij Overwegen	11
3.2	Uitgangspunten wegverkeer	14
3.3	Uitgangspunten treinverkeer	15
4	Output WachtrijTool	16
4.1	Gemiddelde wachttijd	16
4.2	Dichtligtijden en aantal sluitingen per uur	17
4.3	Wachtrijlengte	18
5	Conclusie	25
	Bijlagen	
1	Presentatie	
2	Resultaten/output WachtrijTool	

1

Inleiding

Over diverse spoorwegovergangen binnen de gemeente is de gemeente in gesprek met ProRail. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente behoefte aan een studie naar de effecten van de overwegen binnen de gemeente op het verkeer. De gemeente Barneveld heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven deze studie uit te voeren. Deze studie geeft input voor de VE-sessie die ProRail en de gemeente Barneveld organiseren over de overwegen in de gemeente Barneveld en de wenselijkheid, locatie en vorm van spoortunnels.

In voorliggende rapportage zijn enerzijds alle (bij Goudappel Coffeng BV) beschikbare gegevens gebundeld over de betreffende overwegen en het wegverkeer daarover. Anderzijds worden de resultaten van de WachtrijTool toegelicht. Met de WachtrijTool is gerekend aan de wachtrijen en wachttijden voor het verkeer bij 8 overwegen in de gemeente Barneveld. Deze rapportage en de WachtrijTool gaat met name in op het effect van de overwegen op de verkeersafwikkeling. Bij het doornemen van deze rapportage moet in het achterhoofd worden gehouden dat de verkeersveiligheid ook een belangrijk onderwerp is als naar het effect van overwegen op het verkeer wordt gekeken.

Inventarisatie

In dit hoofdstuk zijn de geïnventariseerde gegevens over de betreffende overwegen en het wegverkeer daarover gebundeld. De inventarisatie bestaat uit twee delen:

- ten eerste een samenvatting van wat Goudappel Coffeng aan onderzoek heeft verricht over de overwegen in de gemeente Barneveld; een interne documenteninventarisatie;
- ten tweede een bureau-inventarisatie van het wegverkeer over de overwegen, bestaande uit:
 - een weergave van de overwegen binnen de gemeente;
 - en het typeren van de belangrijkste overwegen binnen een aantal thema's en variabelen.

2.1 Beschikbaar onderzoek

Het eerste onderdeel van dit hoofdstuk is een samenvatting van wat Goudappel Coffeng aan onderzoek heeft verricht over de overwegen in de gemeente Barneveld. Het resultaat van deze interne documenteninventarisatie is weergegeven in tabel 2.1. Met name over de spoortunnel in de Baron van Nagellstraat is op veel momenten geschreven. De presentatie opgenomen in de bijlage geeft een goede samenvatting van het antwoord op de vraag waarom een tunnel nodig is. De tunnel bevordert de doorstroming op de Baron van Nagellstraat, verbetert de verkeersveiligheid op de spoorwegkruising en geeft ruimte aan een mogelijk station aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Maar de tunnel is voor de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk.

projectcode	datum levering		
eindproduct	omschrijving	samenvatting en conclusie	
BNV063 20 juni 2012 modelplot	variant verkeersmodel zonder tunnel	uit modelberekeningen blijkt dat effect van de tunnel op de verkeersintensiteiten beperkt is. Als de tunnel wordt gerealiseerd neemt de etmaalintensiteiten met 1% toe ten opzichte van de situatie zonder tunnel	
BNV056 12 oktober 2011 notitie	bestemmingsplan Harselaar Zuid, fase 1. Veiligheid spoor-wegovergang Oostvenerweg	toename van de verkeersintensiteit op de overweg Oostvenerweg heeft geen toename van het ongevalrisico tot gevolg, omdat er aanvullende maatregelen worden genomen en de intensiteit laag blijft	
BNV052 27 april 2011 presentatie	presentatie themabijeenkomst belang van Harselaartunnel en hinder tijdens de bouw	tunnel is vanuit capaciteitsoogpunt niet noodzakelijk, maar biedt wel: Betere bereikbaarheid, verhoogde veiligheid spoor kruising en fietsverkeer, mogelijkheid voor halte regiosprinter, robuustheid weginfrastructuur. Zie presentatie bijlage	
BNV049 12 april 2011 notitie	fasering ontwikkeling Harselaar-Zuid. Benodigde infrastructuur en verkeerskundige effecten	uit vissim-simulatie blijkt dat puur voor de verkeersafwikkeling geen tunnel nodig is. Andere argumenten ten aanzien van nut en noodzaak van de tunnel blijven onverminderd van kracht. Deze argumenten zijn onder andere: ■ verkeersonveiligheid van een drukke gelijkvloerse kruising met het spoor (kernnet) ■ vertragingen ■ onaantrekkelijkheid route naar Harselaar-Zuid ■ mogelijkheden voor uitbreiding dienstregeling of station op spoor Amersfoort – Apeldoorn	
BNV047 14 maart 2011 notitie	effecten bouw Harselaar-tunnel	de problemen die ontstaan als gevolg van de afsluiting van de weg Baron van Nagellstraat - Stationsstraat zijn dusdanig groot, dat maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen zijn vervolgens onderzocht	
BNV029 12 augustus 2009 rapport	GVVP	de tunnel in de Stationsweg/Baron van Nagellstraat onder het spoor Amersfoort - Apeldoorn is enerzijds een voorwaarde voor het laten halteren van een trein op het hoofdspoor bij Barneveld-Noord. Anderzijds draagt het bij aan een duurzame bereikbaarheid van Barneveld, Harselaar en Voorthuizen. Diverse tunnels zijn in uitvoeringsprogramma opgenomen: ■ spoortunnel Stationsweg/Baron van Nagellstraat realisatie voor 2014 ■ grote centrumring Barneveld. Met Van Zuijlen van Nieveltlaan (oostelijk deel) 2*2 en met tunnel Lunterseweg realisatie voor 2020 ■ spoortunnel Nijkerkerweg realisatie na 2020	
BNV022 januari 2008 rapport	ontsluiting Harselaar	diverse varianten onderzocht met wel en geen tunnel in de Baron van Nagellstraat. Tunnel in Baron van Nagellstraat zichtbaar in de intensiteiten, maar de spoortunnel verhoogt de kosten zonder een significante verbetering in doorstroming toe te voegen. De voorziene spoortunnel op de Baron van Nagellstraat is verkeerskundig gezien niet noodzakelijk, maar wel wenselijk. De tunnel bevordert de doorstroming en geeft ruimte aan de mogelijkheid voor een perron aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn	

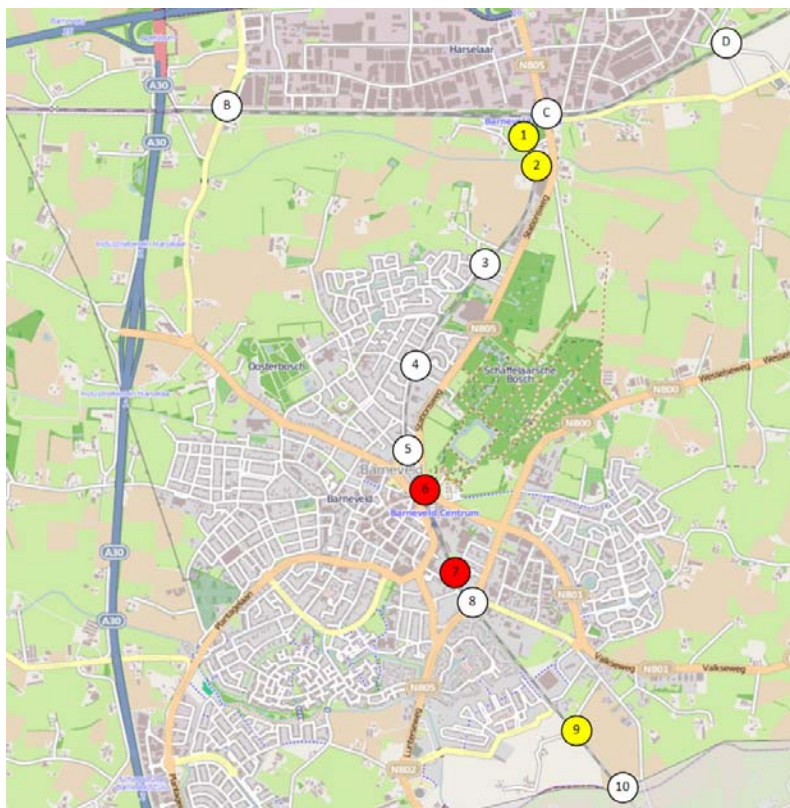
Tabel 2.1: Resultaat interne documenteninventarisatie spoortunnel

2.2 Overwegen in de gemeente Barneveld

In de gemeente Barneveld liggen twee spoorlijnen: Amersfoort – Apeldoorn en Barneveld – Ede. De overwegen binnen de gemeente Barneveld zijn weergegeven op figuur 3.1 en figuur 3.2. De geel gemarkeerde overwegen zijn wel opgenomen in dit hoofdstuk, maar niet uitgewerkt omdat dit lokale overwegen zijn die nauwelijks relevant zijn voor de bereikbaarheid van Barneveld en Harselaar. De rood gemarkeerde overwegen zijn alleen voor langzaam verkeer en daarom ook niet uitgewerkt.



Figuur 2.1: Overwegen op spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn



Figuur 2.2: Overwegen nabij de kernen Barneveld en Harselaar.

2.2.1 Spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn

Op de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn zijn rond Harselaar drie spoorwegovergangen: (B) Nijkerkerweg, (C) Baron van Nagellstraat, (D) Oostvenerweg (zie onderstaande afbeeldingen). Daarnaast zijn er op deze spoorlijn nog spoorwegovergangen in de Brunengweg (A) in Terschuur en de Wolweg (F) en Grutoweg (E) in Stroe. Ook van deze overwegen zijn afbeeldingen opgenomen. De Brunengweg en de Grutoweg zijn niet gelegen op doorgaande routes voor het wegverkeer en daarom niet verder geïnventariseerd (en daarom ook een kleine afbeelding). De foto's van de overwegen zijn gemaakt in 2012 en overgenomen uit Cyclomedia, de letters verwijzen naar de locatie weergegeven in figuur 2.1.



Nijkerkerweg (B)



Baron van Nagellstraat (C)



Oostvenerweg (D)



Wolweg (F)



Grutoweg (E)



Brunesengweg (A)

2.2.2 Spoorlijn Barneveld - Ede

Op de spoorlijn Barneveld - Ede zijn binnen de gemeente ook spoorwegovergangen. In totaal zijn dit er negen. Van noord naar zuid eerst twee lokale verbindingen: Binnenveld (1) en een Zijstraat van de Stationsweg (2). Vervolgens de Van Wijnbergenlaan (3) en de Vliegersvelderlaan (4) en de Gasthuisstraat (5). Dan de fietsverbindingen via de Spoorstraat (6) en de Prins Hendrikweg (7). Tot slot nog de Lunterseweg (8) en de lokale verbinding Oude Vellerseweg (9). Ook van deze overwegen zijn hieronder afbeeldingen opgenomen. De cijfers verwijzen naar de locatie weergegeven in figuur 2.2.



Binnenveld (1)



zijstraat Stationsweg (2)



Van Wijnbergenlaan (3)



Vliegersvelderlaan (4)



Gasthuisstraat (5)



Spoorstraat (6)



Prins Hendrikweg (7)



Lunterseweg (8)



Oude Vellerseweg (9)

2.3 Resultaten inventarisatie

In onderstaande twee tabellen is een bureau-inventarisatie van de belangrijker overwegen (op doorgaande routes voor het wegverkeer) in de gemeente Barneveld opgenomen op de volgende thema's en variabelen:

- functie van de weg: wegtype, maximumsnelheid, aantal rijstroken, fietsvoorzieningen;
- gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers, openbaar vervoer, hulpdiensten;
- overig: aanwezigheid en functie van zijwegen, beschikbare alternatieven per modaliteit, functie van de weg in het gemeentelijke verkeersnetwerk.

Het gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer is overgenomen uit het gemeentelijk verkeersmodel. Het gemeentelijk verkeersmodel heeft twee toekomstige situaties. In het model ref 2022 zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen tot 2022. In het model ref 2022+ zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, dus ook de ontwikkelingen na 2022. Het gebruik van de weg door fietsers en voetgangers is geschat op basis van de ligging van de overweg. Bij alle overwegen is aangegeven dat het gebruik van de weg door hulpdiensten een aandachtspunt is. Dit betekent dat de overweg waarschijnlijk door hulpdiensten wordt gebruikt en eventueel onderdeel uitmaakt van de hulpdienstroutes.

Effect rondweg

Aandachtspunt voor de verkeersintensiteit is het effect van de rondweg ten oosten en ten zuiden van Barneveld. Dit komt tot uitdrukking in het verschil tussen de intensiteiten in de situatie 2022 en 2022+. Het effect van de volledige rondweg op de overwegen is dat er minder verkeer gaat rijden over de overweg Lunterseweg en dat de wachttijd hier korter wordt dan 1 minuut. Ondanks de oostelijke rondweg neemt de verkeersintensiteit op de Baron van Nagellstraat toe.

	Nijkerkerweg	Baron van Nagellstraat	Oostvenerweg	Wolweg
<i>functie van de weg</i>				
wegtype	GOW bibeko	GOW bibeko	toekomst: GOW bibeko huidig: ETW bubeko	GOW bibeko
maximalsnelheid	50 km/h	50 km/h	toekomst: 50 km/h huidig: 60 km/h	50 km/h
aantal rijstroken	2x1 met middengeleider en markering	2x1 met markering	2x1 zonder markering	2x1 zonder markering
fietsvoorzieningen	vrijliggende fietspaden aan beide zijden	vrijliggende fietspaden aan beide zijden	vrijliggende fietspaden aan beide zijden	fietsuggestiestroken
<i>gebruik van de weg</i>				
verkeersmodel huidige situatie, model 2009	7.500 mvt/etm	15.300 mvt/etm	1.600 mvt/etm	4.100 mvt/etm
verkeersmodel toekomstige situatie, model ref 2022	10.300 mvt/etm	16.800 mvt/etm	6.100 mvt/etm	4.700 mvt/etm
verkeersmodel verdere toekomstige situatie, model ref 2022+	12.400 mvt/etm	21.300 mvt/etm	4.100 mvt/etm	4.900 mvt/etm
fietzers en voetgangers	gemiddeld	meest	minst	onbekend
openbaar vervoer	buslijn 87: Barneveld - Nijkerk	buslijn 205s: Barneveld - Harderwijk	geen	buslijn 107: Putten - Ede
hulpdiensten	aandachtspunt	aandachtspunt	aandachtspunt	aandachtspunt
<i>overig</i>				
aanwezigheid en functie van zijwegen	niet aanwezig	aandachtspunt	niet aanwezig	aandachtspunt
beschikbare alternatieven	Baron van Nagellstraat en A30	Nijkerkerweg en Oostvenerweg	Baron van Nagellstraat	Provincialeweg N310
functie van de weg in het gemeentelijke verkeersnetwerk	belangrijk onderdeel toekomstige westelijke rondweg Barneveld (regionaal verkeer)	hoofdroute tussen Barneveld, Harselaar, Voorthuizen en aansluiting A1 (lokaal en regionaal verkeer)	kan onderdeel worden van toekomstige oostelijke rondweg Barneveld (lokaal verkeer)	belangrijke verbinding binnen het dorp Stroe

Tabel 2.2: Bureau-inventarisatie doorgaande overwegen spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn

	Van Wijnbergenlaan	Vliegersvelderlaan	Gasthuisstraat	Lunterseweg
<i>functie van de weg</i>				
wegtype	GOW bibeko	ETW bibeko	GOW bibeko	GOW bibeko
maximumsnelheid	50 km/h	huidige 50 km/h toekomst 30 km/h	50 km/h	50 km/h
aantal rijstroken	2x1 met middengeleider en markering	2x1 met middengeleider en markering	2x1 met middengeleider en markering	2x1 met markering
fietsvoorzieningen	fietsuggestiestroken	geen	vrijliggende fietspaden aan beide zijden	aanliggend fietspad
<i>gebruik van de weg</i>				
verkeersmodel huidige situatie, model 2009	2.400 mvt/etm	2.100 mvt/etm	13.400 mvt/etm	16.100 mvt/etm
verkeersmodel toekomstige situatie, model ref 2022	2.600 mvt/etm	2.000 mvt/etm	11.200 mvt/etm	21.400 mvt/etm
verkeersmodel verdere toekomstige situatie, model ref 2022+	2.800 mvt/etm	1.900 mvt/etm	10.000 mvt/etm	14.700 mvt/etm (i.v.m. nieuwe rondweg tussen Scherpenzeelseweg en Harselaar met 10.300 mvt/etm)
fietsers en voetgangers	ontsluiting woonwijk, mogelijk toekomstig onderdeel van de snelfietsroute	ontsluiting woonwijk en veel fietsverkeer naar scholen	belangrijk	belangrijk
openbaar vervoer	geen	geen	buslijn 205s: Barneveld - Harderwijk	buslijnen: 511 Scherpenzeel – Barneveld, 87 Nijkerk - Barneveld, 105 Arnhem - Barneveld
hulpdiensten	aandachtspunt	aandachtspunt	aandachtspunt	aandachtspunt
<i>overig</i>				
aanwezigheid en functie van zijwegen	rustige ETW op 30 m (Esweg)	kruising met parallelweg op 10 meter	kruising met parallelle fietsroute	aanwezigheid van Valkseweg op korte afstand van spoor leidt tot ingewikkelde ontwerpogave en kruising met parallelle fietsroute
beschikbare alternatieven	niet beschikbaar	Gasthuisstraat	gedeeltelijk beschikbaar: Lunterseweg	gedeeltelijk beschikbaar: Gasthuisstraat en nieuwe rondweg tussen Scherpenzeelseweg en Harselaar
functie van de weg in het gemeentelijke verkeersnetwerk	een van de twee ontsluitingen van de woonwijk, geen doorgaand verkeer	lokale verbinding binnen Barneveld, enige ontsluiting voor verkeer naar noorden	belangrijke verbinding tussen stationsweg en Barneveld	belangrijke verbinding tussen Barneveld ten oosten en westen van spoor

Tabel 2.3: Bureau-inventarisatie doorgaande overwegen spoorlijn Barneveld - Ede

3

Input WachtrijTool

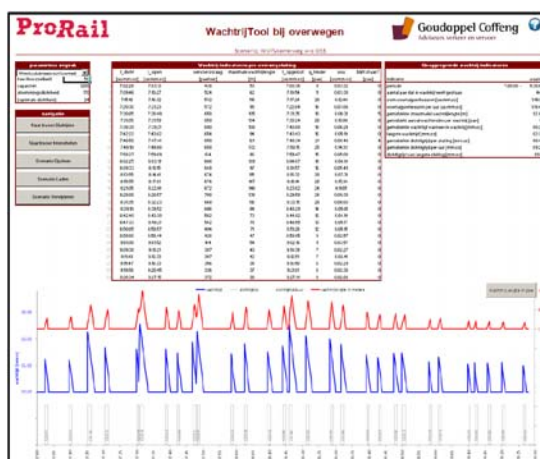
Voorgaande hoofdstuk, de inventarisatie, heeft inzicht gegeven in allerlei eigenschappen van het verkeer over de overwegen in Barneveld. Het heeft geen inzicht gegeven in het effect van de overwegen op de verkeersafwikkeling. Om nut en noodzaak van maatregelen in de gemeente te bepalen, is het wel wenselijk een beeld van dit effect te hebben. Met behulp van de WachtrijTool is dat wel in beeld gebracht. Dit hoofdstuk gaat in op de WachtrijTool en de gehanteerde input. In het volgende hoofdstuk is een beschrijving van de resultaten opgenomen.

3.1 Toelichting WachtrijTool bij Overwegen

WachtrijTool bij Overwegen¹

De 'WachtrijTool bij Overwegen' (hierna: 'de WachtrijTool') is een instrument dat in het kader van de proef 'Elke Tien Minuten Een Trein' (ETMET) in opdracht van ProRail door Goudappel Coffeng B.V. is ontwikkeld. Met 'de WachtrijTool' kunnen diverse kenmerken van wachtrijen worden bepaald.

De WachtrijTool is een instrument, waarmee op snelle wijze een verkennende analyse is uit te voeren naar de (kenmerken van) wachtrijen die ontstaan ten gevolge van dichtligtijden in combinatie met het gegeven aanbod van verkeer. Op basis van dichtligtijden, in combinatie met het verkeersaanbod op de kruisende weg berekent het instrument de wachtrijlengte, wachtrijduur, het aantal gehinderde voertuigen en het aantal voertuigverliesuren per sluiting. Hierbij wordt gebruik



¹ Zowel ProRail als ontwikkelaar Goudappel Coffeng zijn 'geautoriseerde gebruikers' van de WachtrijTool.

gemaakt van wiskundige rekenregels uit de verkeersstroomtheorie². Daarnaast worden ook een aantal totalen, gemiddelden en maxima met betrekking tot de wachtrijlengte, wachtrijduur, voertuigverliesuren, aantal wachtenden, wacht- en sluittijd over de beschouwde periode bepaald en weergegeven. Tevens bevat het instrument scenariomanagement waardoor meerdere overgangen en perioden kunnen worden bewaard en opgeroepen, maar ook eenvoudig what-if analyses gedaan kunnen worden.

Het belang van dichtligtijden

Voor toekomstige situaties moet de WachtrijTool niet alleen met toekomstige intensiteiten gevoed worden, maar ook met toekomstige dichtligtijden. Dit is een de meest belangrijke onderdelen bij het bepalen van het effect op de bereikbaarheid op het onderliggende wegennet. Huidige dichtligtijden kunnen echter niet 'zomaar' rechtlijnig worden doorgezet naar de toekomst. Onder andere effecten van het gelijktijdig passeren van twee treinen tijdens een overwegsluiting zouden hierbij bijvoorbeeld volledig verloren gaan (hetgeen vaker kan voorkomen bij het verhogen van het aantal treinen in een uur). Ook met 'het inschatten' van dichtligtijden middels vuistregels of globale berekeningen kan de plank volledig worden misgeslagen. Om dit te voorkomen is een methodiek toegepast waarmee toekomstige dichtligtijden kunnen worden berekend.

Om toekomstige dichtligtijden te kunnen berekenen, is informatie over dienstregelingen en informatie over goederentreinen die de betreffende overweg passeren, noodzakelijk. Per passagierstrein is informatie noodzakelijk over het tijdstip dat in stations en op perrons wordt gehalteerd en wordt vertrokken en over precieze afstanden tot specifieke punten op de infrastructuur (zoals overwegen en splitsingen). Per goederenslot is aanvullend informatie nodig over het tijdstip van het slot en de kans dat deze goederenrit feitelijk wordt uitgevoerd (met de kans dat het slot daadwerkelijk gebruikt wordt, wordt in de systematiek rekening gehouden). Al deze benodigde informatie is door ProRail in de vorm van BUP's (basisuurpatronen) en informatie over (werking van) infrastructuur aan-geleverd.

Methodiek berekening toekomstige dichtligtijden

De methodiek berekent (met als uitgangspunt de ingevoerde informatie over dienstregelingen, infrastructuur et cetera) op basis van de dienstregeling van alle treinen (voor de geselecteerde tijdsperiode) per seconde de positie op de bestudeerde lijn. Op basis van de aankomst- en vertrektijden in de opgegeven stations en perrons, in combinatie met waarden voor versnellingen, vertragingen en toegelaten snelheden op het spoor wordt een meest logisch reispad afgeleid. In feite wordt voor elke trein een gedetailleerd tijd-afstandschema, of x-t-diagram opgebouwd. Deze reispaden van de opgegeven treinritten worden op de infrastructuur geprojecteerd, waarbij zowel de ligging van perrons als van overwegen exact gepositioneerd is. Met inachtneming van de opgelegde aan- en afmeldingregels, wordt per overweg bepaald wanneer de seinen op rood springen, hoe lang de overweg gesloten is en wanneer kruisend verkeer opnieuw toegelaten wordt (dit alles wederom per seconde). Zelfs gedetailleerde informatie over de snelheid van op-

² Zie bijvoorbeeld 'Traffic Flow Fundamentals' (Adolf D. May, 1990) voor een wetenschappelijke onderbouwing van de verkeersstroomtheorie.

trekken en afremmen en de lengte van bijvoorbeeld (goederen)materieel heeft in de systematiek een rol gespeeld (indien aanwezig).

De berekening van dichtligtijden die uit vorenstaande methodiek naar voren voor de huidige situatie (op basis van het huidige BUP 2012) naar voren komt, is voor 20 overwegen in een pilotstudie (in opdracht van ProRail) vergeleken met de tijdens het veldwerk gemeten situatie. De gemiddelde afwijking van de berekende dichtligtijd ten opzichte van de gemeten dichtligtijd bedroeg slechts 4,6%. Op basis van deze constatering is vervolgens geconstateerd dat met de systematiek voor een toekomstige situatie kan worden gerekend op basis van een in te voeren toekomstig BUP 2020. De informatie over dichtligtijden die vervolgens uit de methodiek komt, wordt vervolgens weer als invoer gebruikt voor 'de WachtrijTool' om (kenmerken van) optredende wachtrijen in de toekomstige situatie te kunnen berekenen.

Stochastische vertrek- en aankomsttijden

Inmiddels is de WachtrijTool 2.0 ook uitgebreid met stochastische vertrek- en aankomsttijden. Bij het berekenen van (toekomstige) dichtligtijden wordt gerekend met stochastische vertrek- en aankomsttijden. De WachtrijTool geeft vervolgens resultaten op basis van zowel de dichtligtijd volgens het BUP als op basis van de gemiddelde dichtligtijd die bij 90% van de afwijkingen van het BUP wordt bereikt.

Als volgens het BUP twee treinen elkaar telkens precies op een overweg passeren, dan zal de gemiddelde dichtligtijd, wachttijd en wachtrijlengte korter zijn dan de meeste denkbare afwijkingen. De gemiddelde dichtligtijd, wachttijd en wachtrijlengte van het 90e percentiel zullen in dat geval dus hoger uitvallen dan die van het BUP.

Als volgens het BUP twee treinen telkens net na elkaar een overweg passeren, dan zal de gemiddelde dichtligtijd, wachttijd en wachtrijlengte relatief hoog zijn, omdat voertuigen op de kruisende weg niet tussen de twee treinen door de overweg kunnen passeren. De kans is groot dat een willekeurige afwijking van het BUP in dit geval een positief effect heeft op de dichtligtijd en wachtrijlengte. Als op de overweg meer een overlap gaat plaatsvinden tussen het passeren van twee treinen, dan ontstaat een kortere dichtligtijd dan het BUP en een kortere wachtrijlengte. Als tussen het passeren van de treinen meer tijd ontstaat, dan blijft de dichtligtijd gelijk, maar zal de wachtrijlengte korter zijn. De gemiddelde dichtligtijd, wachttijd en wachtrijlengte van het 90e percentiel kan in dat geval dus gelijk zijn of zelfs lager uitvallen dan die van het BUP.

Door het 500 keer doorrekenen van het BUP, rekening houdend met spreiding, worden als het ware 2 jaar sluitingen gesimuleerd (2x250 werkdagen). De bereikbaarheidsindicatoren worden vervolgens op basis van deze gehele periode beoordeeld en niet meer op basis van 'een enkele situatie' uit het BUP.

Uiteindelijk komt het er op neer dat de WachtrijTool op basis van zo goed mogelijke input (ook voor toekomstige situaties) daadwerkelijk berekent welke effecten het treinverkeer op de mate van afwikkeling voor het wegverkeer zal hebben.

3.2 Uitgangspunten wegverkeer

De verkeersintensiteiten voor het wegverkeer zijn overgenomen uit het gemeentelijk verkeersmodel en vervolgens vertaald naar de input voor de WachtrijTool. Daarbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Voor zowel het basisjaar als het prognosejaar is een berekening uitgevoerd met de maatgevende intensiteit per richting (richting oost/west c.q. noord/zuid) van de ochtend- en avondspits.
- De gebruikte maatgevende modelgegevens zijn op basis van model 2009 en ref 2022, voor de Baron van Nagellstraat en Lunterseweg ook ref 2022+.
- Het verloop over de spitsperiodes van de intensiteiten per locatie op basis van telcijfers van mei 2010 (BNV0390ng0361). Soms op basis van het exacte telpunt op de locatie, soms op basis van (gecombineerde) telpunten uit de omgeving.
- Het wegtypen op basis van voorgaande hoofdstuk.

In tabel 3.1 zijn de gebruikte verkeersintensiteiten opgenomen uit het verkeersmodel in motorvoertuigen per twee uurspitsperiode. Daarnaast zijn ook de tellingen weergegeven (indien voor de locatie beschikbaar). De Baron van Nagellstraat is niet exact op de overweg geteld, maar ten zuiden (nabij de komgrens van Barneveld) en ten noorden (bij het kruispunt met de Harselaarseweg). Opgenomen is de provinciale telling ten zuiden van de overweg. Dit betekent dat de Wencopperweg het grotere verschil tussen de tellingen en het model veroorzaakt.

locatie	richting	ochtend 2009	tellin- gen	avond 2009	tellin- gen	ochtend 2022	avond 2022	ochtend 2022+	avond 2022+
Nijkerkerweg	noord	814	795	764	658	1.313	1.020		
Nijkerkerweg	zuid	418	483	921	784	604	1.253		
Nagellstraat	noord	1.340	1.128*	1.387	1.107*	1.458	1.436	1.352	1.745
Nagellstraat	zuid	1.251	827*	1.453	1.297*	1.233	1.509	1.605	1.582
Oostvernerweg	noord	239	213	89	83	555	676		
Oostvernerweg	zuid	67	62	263	274	505	643		
Wolweg	noord	468		496		584	563		
Wolweg	zuid	392		621		539	835		
Wijnbergenlaan	oost	249	216	118	119	274	133		
Wijnbergenlaan	west	148	149	283	266	163	311		
Vliegersvelderlaan	oost	193		147		206	145		
Vliegersvelderlaan	west	91		263		78	288		
Gasthuisstraat	oost	960		1.053		947	848		
Gasthuisstraat	west	746		1.025		602	945		
Lunterseweg	oost	1.143		1.363		1.557	1.479	1.148	1.075
Lunterseweg	west	1.147		1.571		1.183	1.777	770	1.366

* Baron van Nagellstraat is niet exact op de overweg geteld.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten per spitsperiode

3.3 Uitgangspunten treinverkeer

Het BUP 2012 en het BUP 2020 zijn overgenomen van ProRail. Het BUP 2020 is op advies van ProRail aangevuld met het doorrijden van de trein tussen Amersfoort en Barneveld Centrum naar Barneveld Zuid. Hierdoor neemt het aantal treinen per richting op de overweg Lunterseweg toe van 2 naar 4 per richting per uur.

In het kader van deze studie hebben metingen plaatsgevonden van de dichtligtijden van de onderzochte overwegen in de huidige situatie. De WachtrijTool is hierop gekalibreerd, zodat de berekende dichtligtijden voor de huidige situatie overeenkomen met de waargenomen dichtligtijden.

Output WachtrijTool

De letterlijke output van de WachtrijTool is als bijlage opgenomen in deze rapportage. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten samengevat: de gemiddelde wachttijd, de dichtligtijden en de gemiddelde maximale wachtrijlengte.

4.1 Gemiddelde wachttijd

In tabel 4.1 zijn de gemiddelde wachttijden op basis van het BUP voor de berekende situaties opgenomen. De gemiddelde wachttijd is de tijd dat het verkeer gemiddeld moet wachten bij een sluiting van de overweg. Voor het langzaam verkeer betreft de gemiddelde wachttijd de tijd dat de spoorbomen sluiten totdat de spoorbomen weer open zijn. Anders gezegd is de wachttijd voor langzaam verkeer (gemiddeld, bij stoppen, bij een overweg) de helft van de dichtligtijd per uur gedeeld door het aantal sluitingen per uur. In de wachttijd voor het gemotoriseerde verkeer is ook de tijd in de wachtrij meegenomen. De wachttijd voor het gemotoriseerde verkeer (gemiddeld, bij stoppen, bij een overweg) is de helft van de dichtligtijd per uur gedeeld door het aantal sluitingen per uur, vermeerderd met de tijd die nodig is om de wachtrij te laten oplossen. Het betreft dus de waarde voor de 'gemiddelde wachttijd, voor een voertuig dat in de wachtrij staat'.

Bij het beoordelen van de gemiddelde wachttijd hanteren wij de grens van 1 minuut. De 1 minuten grens geeft het volgende aan: onder de 1 minuut geen aandachtspunt, boven de 1 minuut is een aandachtspunt. In vergelijking met een onderzoek waarin twintig overwegen in oost Nederland onderzocht zijn die op basis van een eerste inschatting mogelijk een aandachtspunt zijn, scoort ongeveer de helft boven de minuut en de helft onder de minuut. Scores van meerdere minuten komen ook voor. Er is geen onderzoek bekend met betrekking tot de acceptatiegrens van wachttijden bij overwegen.

In tabel 4.1 zijn voor de Lunterseweg en de Baron van Nagellstraat ook de resultaten opgenomen voor de 'toekomst +/-situatie. Voor deze overwegen is ook deze situatie onderzocht, omdat de verkeersintensiteiten in de 'toekomst +/-situatie op de Baron van Nagellstraat toenemen en op de Lunterseweg dalen. In de 'toekomst +/-situatie zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, dus ook de ontwikkelingen na 2022.

huidig en toekomst		gemiddelde wachttijd in wachtrij gemotoriseerd verkeer			gemiddelde wachttijd langzaam verkeer		
		huidig	toekomst	toekomst +	huidig	toekomst	toekomst +
Nijkerkerweg	noord	0:00:44	0:01:04		0:00:29	0:00:28	
Nijkerkerweg	zuid	0:00:47	0:01:03		0:00:29	0:00:28	
B. v. Nagellstraat	noord	0:01:22	0:01:07	0:01:18	0:00:40	0:00:30	0:00:30
B. v. Nagellstraat	zuid	0:01:26	0:01:06	0:01:24	0:00:40	0:00:30	0:00:30
Oostvenerweg	noord	0:00:30	0:00:35		0:00:27	0:00:26	
Oostvenerweg	zuid	0:00:31	0:00:35		0:00:27	0:00:26	
Wolweg	noord	0:00:46	0:00:49		0:00:33	0:00:33	
Wolweg	zuid	0:00:49	0:01:02		0:00:33	0:00:33	
Van Wijnbergenlaan	oost	0:00:25	0:00:29		0:00:22	0:00:25	
Van Wijnbergenlaan	west	0:00:25	0:00:30		0:00:22	0:00:25	
Vliegersvelderlaan	oost	0:00:22	0:00:27		0:00:20	0:00:23	
Vliegersvelderlaan	west	0:00:22	0:00:28		0:00:20	0:00:23	
Gasthuisstraat	oost	0:00:37	0:00:44		0:00:25	0:00:30	
Gasthuisstraat	west	0:00:37	0:00:43		0:00:25	0:00:30	
Lunterseweg	oost	0:00:56	0:01:04	0:00:49	0:00:24	0:00:30	0:00:30
Lunterseweg	west	0:01:11	0:01:18	0:00:57	0:00:24	0:00:30	0:00:30

Tabel 4.1: Berekende gemiddelde wachttijd in de huidige, toekomstige en toekomst + situatie per overweg en richting op basis van het BUP

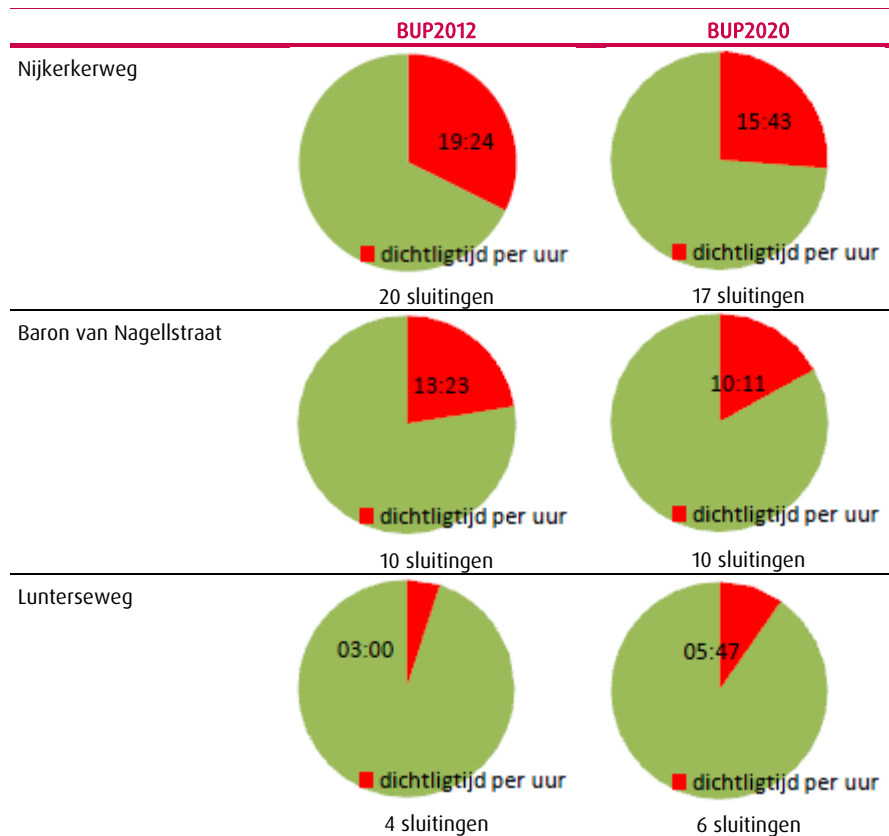
Op basis van de resultaten in tabel 4.1 zijn de volgende overwegen een aandachtspunt:

- Nijkerkerweg: toekomst wel, maar niet in huidig;
- Baron van Nagellstraat: huidig en toekomst en toekomst +;
- Lunterseweg: huidig en toekomst maar niet in toekomst +.

Het grootste aandachtspunt is de Baron van Nagellstraat. Deze heeft in alle situaties de langste wachttijd.

4.2 Dichtligtijden en aantal sluitingen per uur

Van vorenstaande drie overwegen zijn in tabel 4.2 de dichtligtijden per uur opgenomen en het gemiddelde aantal sluitingen per uur. De dichtligtijd per uur is de tijd dat een spoorboom het betreffende uur gesloten is en dus ook de tijd dat kruisend verkeer de overweg niet kan gebruiken.



Tabel 4.2: Berekende dichtligtijden per uur en aantal sluitingen in de huidige en toekomstige situatie

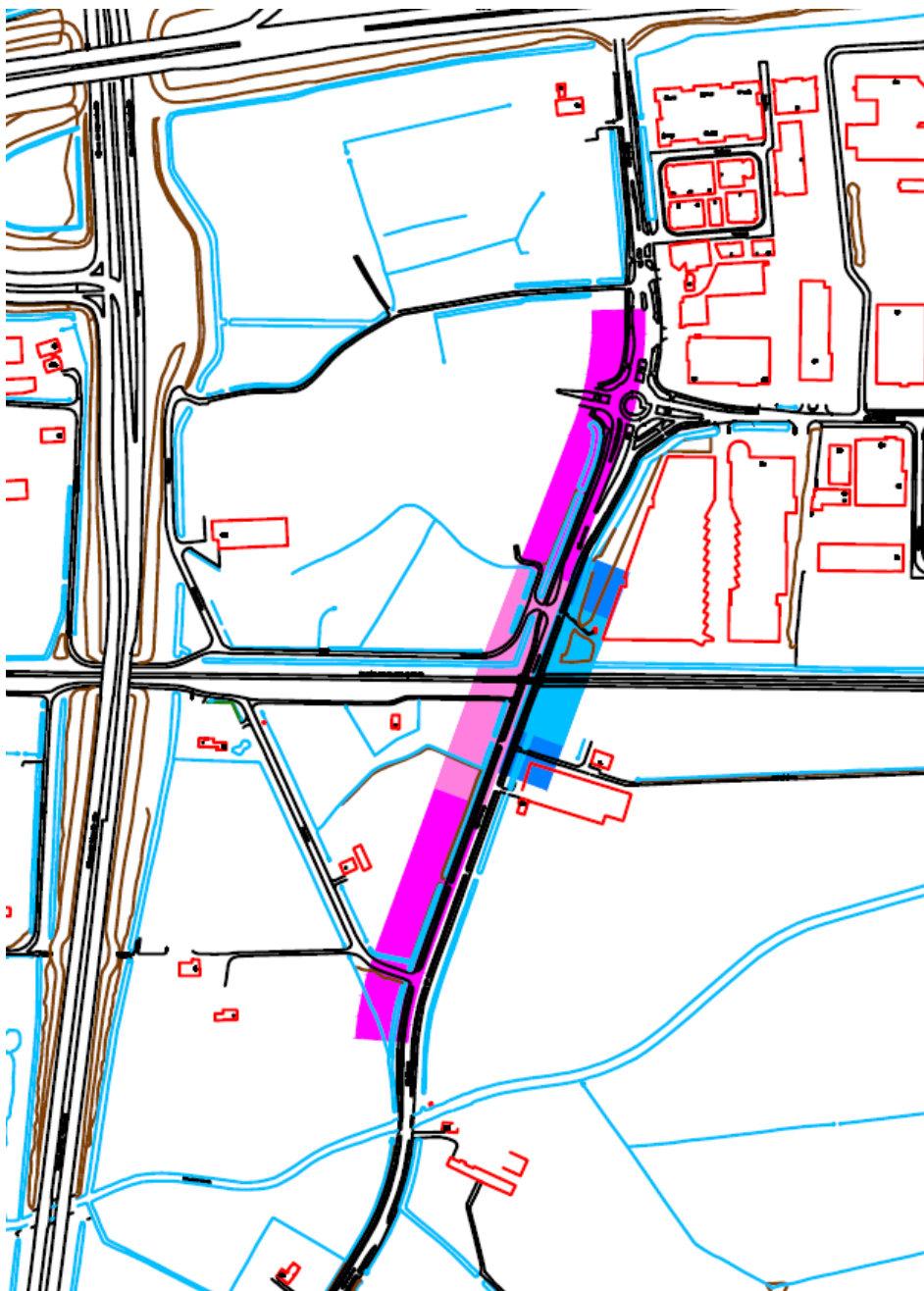
Uit tabel 4.2 blijkt dat de dichtligtijden op de Nijkerkerweg het langst zijn. Daar staat tegenover dat hier het minste verkeer rijdt van deze drie overwegen. Het negatieve effect op de wachttijd is daarom beperkt. Op de Lunterseweg rijdt het meeste verkeer. Omdat de dichtligtijden hier het kortst zijn, blijft ook hier het negatieve effect beperkt.

4.3 Wachtrijlengte

In de figuren 4.1 tot en met 4.8 zijn de wachtrijlengten voor de overwegen aangegeven. De ernst van de wachtrijlengte is afhankelijk van de eventuele terugslagfile; de wachtrijlengte in relatie tot de aanwezigheid en de functie van eventuele zijwegen. De gemiddelde wachtrijlengte is het gemiddelde van alle wachtrijlengten in het maatgevende spitsuur. De maximale wachtrijlengte is de langste wachtrij die optreedt tijdens het maatgevende spitsuur. De schaal van de figuren 4.1 tot en met 4.8 is gelijk, zodat de wachtrijlengten onderling vergelijkbaar zijn.

LEGENDA:

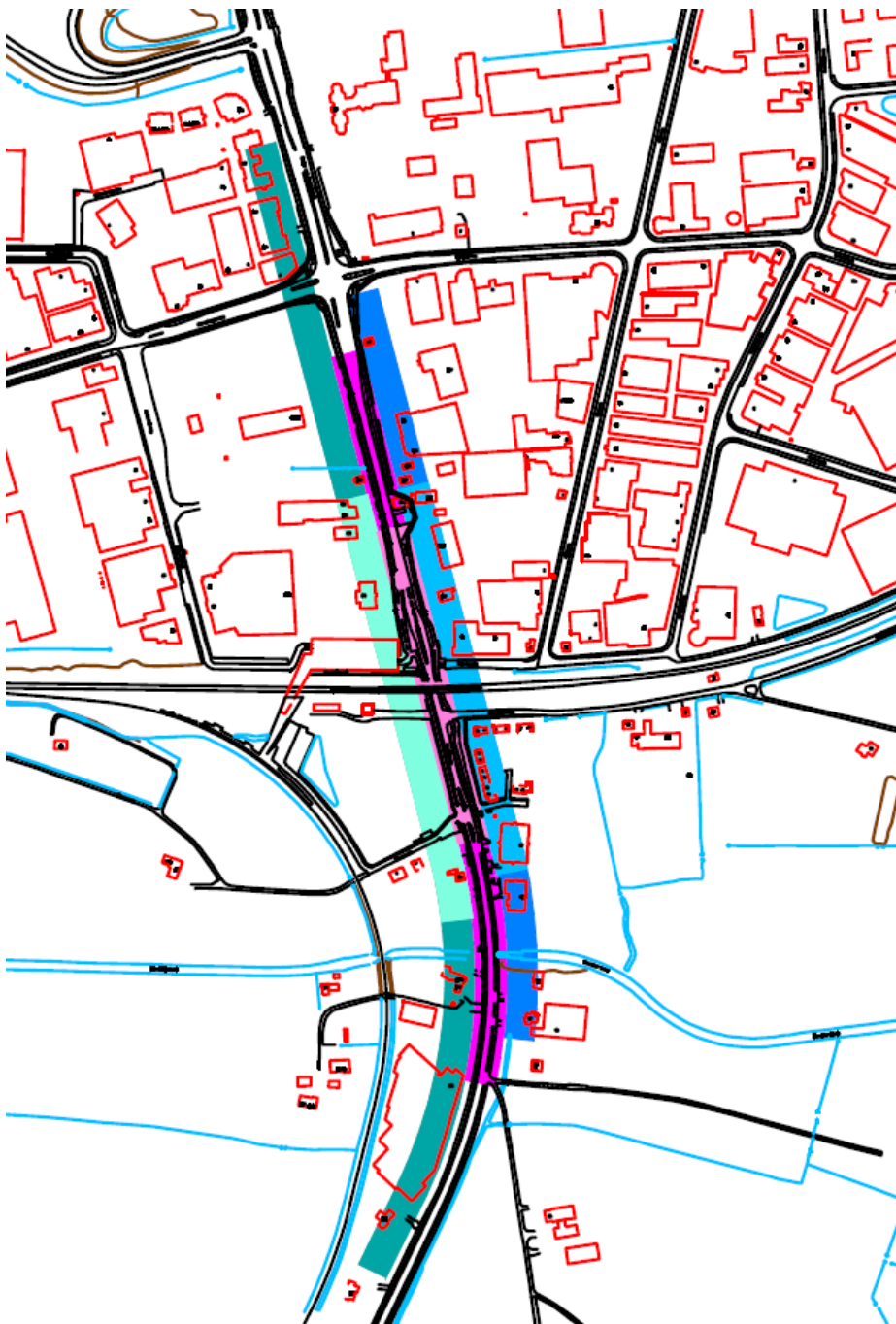
- Huidig gemiddeld
- Huidig maximaal
- Toekomst gemiddeld
- Toekomst maximaal
- Toekomst+ gemiddeld
- Toekomst+ maximaal



Figuur 4.1: Overweg Nijkerkerweg, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie

LEGENDA:

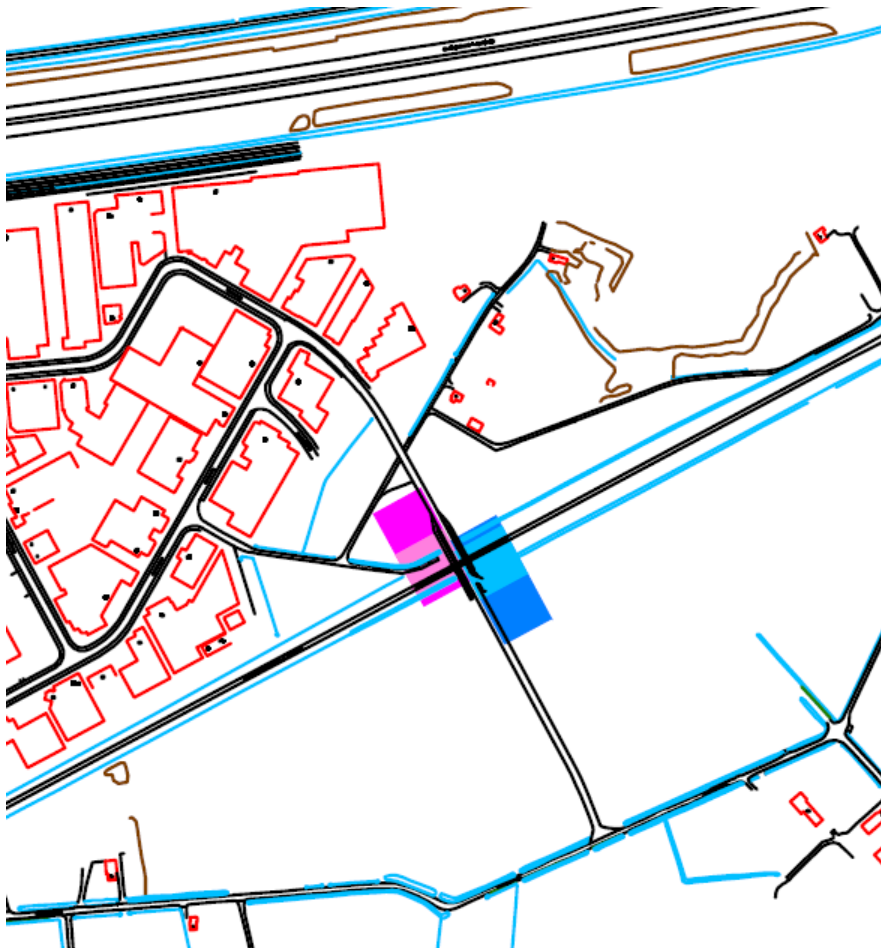
- Huidig gemiddeld
- Huidig maximaal
- Toekomst gemiddeld
- Toekomst maximaal
- Toekomst+ gemiddeld
- Toekomst+ maximaal



Figuur 4.2: Overweg Baron van Nagellstraat, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige, toekomstige en 'toekomst +'-situatie

LEGENDA:

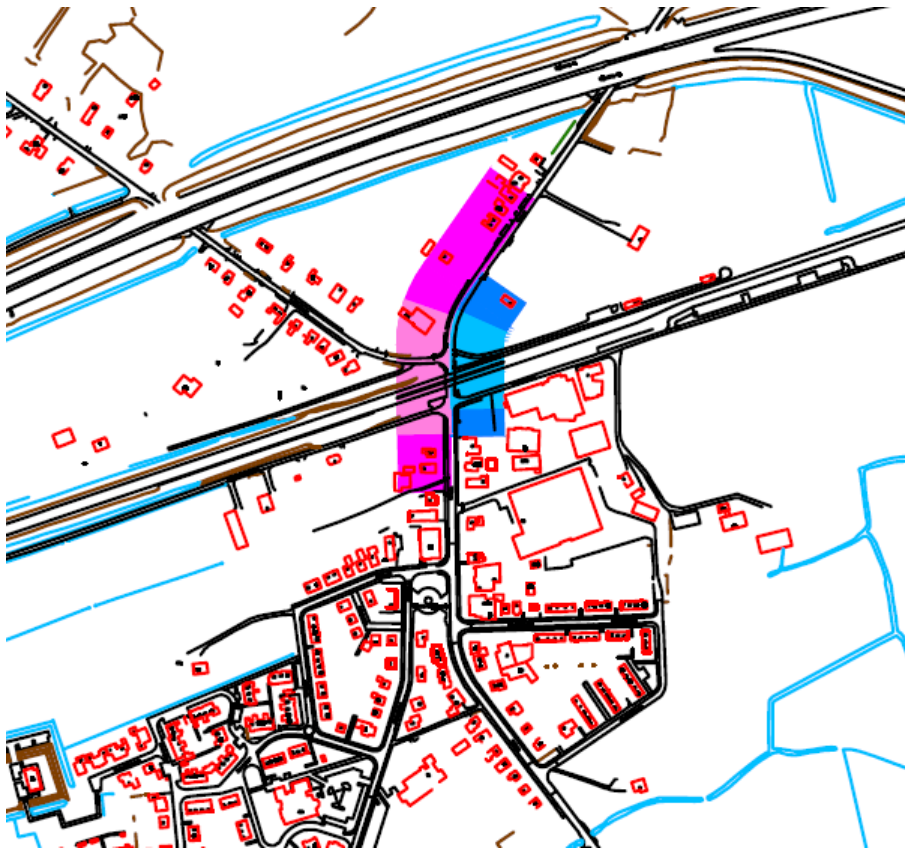
	Huidig gemiddeld
	Huidig maximaal
	Toekomst gemiddeld
	Toekomst maximaal
	Toekomst+ gemiddeld
	Toekomst+ maximaal



Figuur 4.3: Overweg Oostvenerweg, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie

LEGENDA:

	Huidig gemiddeld
	Huidig maximaal
	Toekomst gemiddeld
	Toekomst maximaal
	Toekomst+ gemiddeld
	Toekomst+ maximaal



Figuur 4.4: Overweg Wolweg, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie



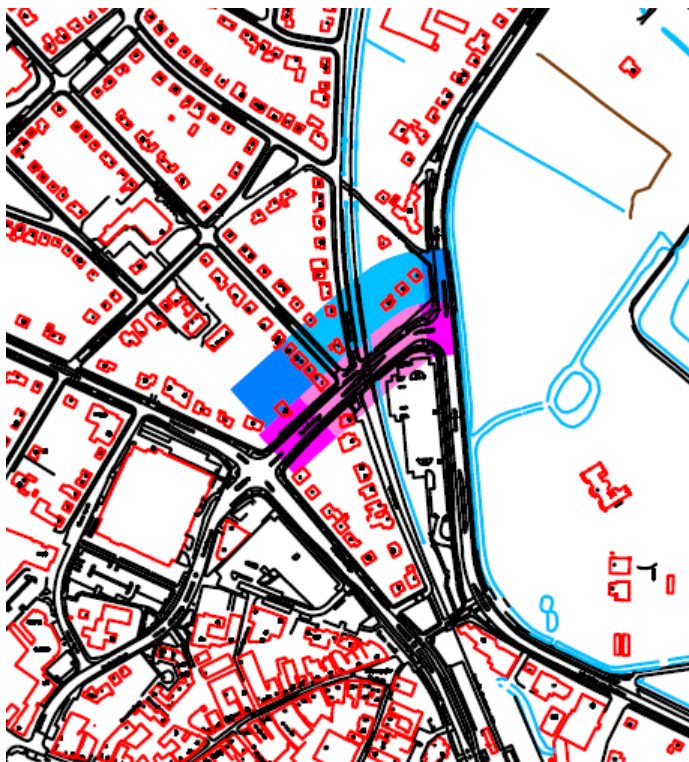
Figuur 4.5: Overweg Van Wijnbergenlaan, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie

LEGENDA:

	Huidig gemiddeld
	Huidig maximaal
	Toekomst gemiddeld
	Toekomst maximaal
	Toekomst+ gemiddeld
	Toekomst+ maximaal



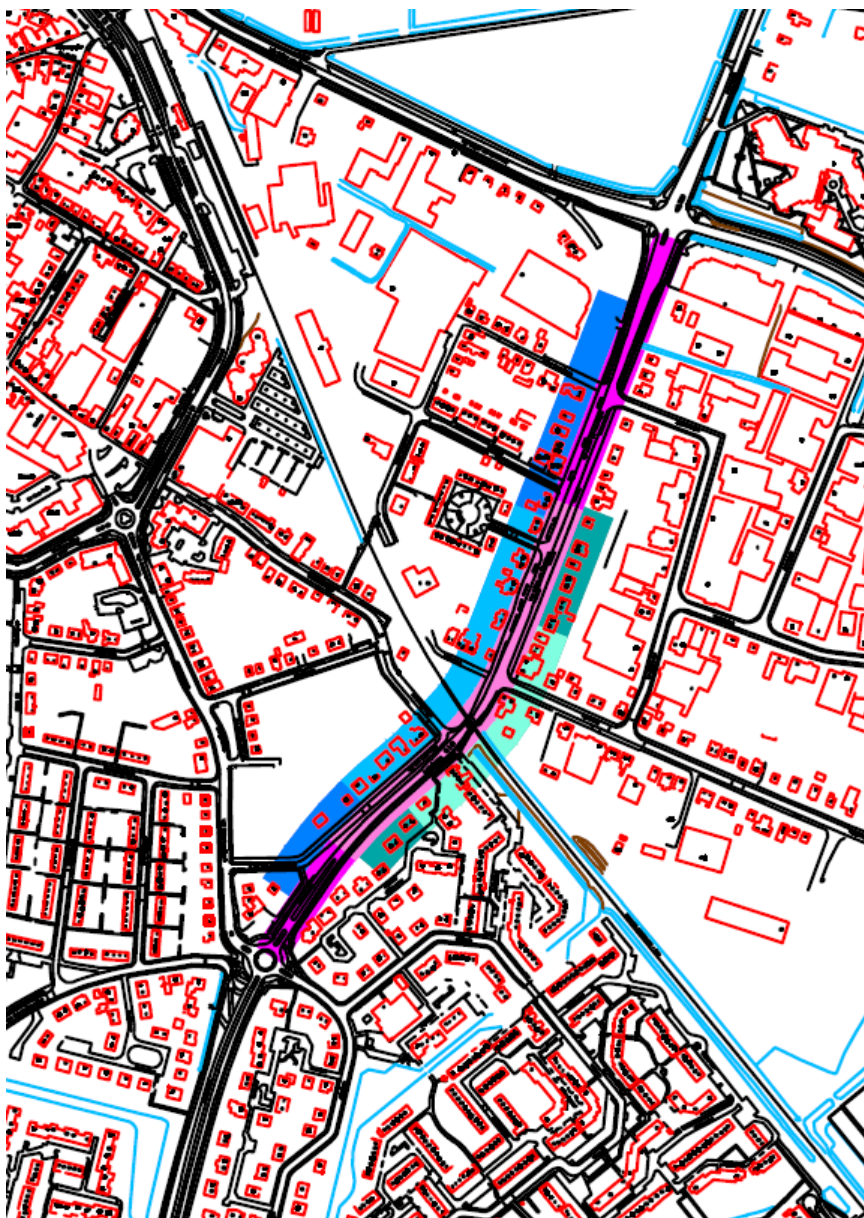
Figuur 4.6: Overweg Vliegersvelderlaan, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie



Figuur 4.7: Overweg Gasthuisstraat, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige en toekomstige situatie

LEGENDA:

	Huidig gemiddeld
	Huidig maximaal
	Toekomst gemiddeld
	Toekomst maximaal
	Toekomst+ gemiddeld
	Toekomst+ maximaal



Figuur 4.8: Overweg Lunterseweg, gemiddelde en maximale wachtrij in huidige, toekomstige en 'toekomst +'-situatie

Conclusie

Voorliggende studie geeft inzicht in de effecten van de overwegen binnen de gemeente Barneveld op het verkeer. De gebruikte berekeningsmethode zijn betrouwbaar: De berekeningen met het verkeersmodel komen overeen met tellingen. Berekeningen met de WachtrijTool komen wat betreft de dichtligtijden overeen met metingen. De wachttijd in de wachtrij en de wachtrijlengte zijn de twee belangrijke indicatoren om het effect van een overweg op de verkeersafwikkeling in beeld te brengen. De belangrijkste 8 overwegen in de gemeente zijn hierop getoetst. Dit geeft de volgende conclusies.

De wachttijd in de wachtrij:

- De wachttijden voor het verkeer zijn beperkt langer dan 1 minuut op de Nijkerkerweg, de Baron van Nagellstraat en de Lunterseweg.
- De wachttijd op de Nijkerkerweg is in de huidige situatie korter dan 1 minuut, maar in de toekomstige situatie langer.
- De wachttijd op de Baron van Nagellstraat is in de huidige, de toekomstige en in de toekomst+ situatie beperkt langer dan 1 minuut.
- De wachttijd op de Lunterseweg is in de huidige en toekomstige situatie beperkt langer dan 1 minuut maar in de toekomst+ situatie korter dan 1 minuut.

De wachtrijlengte (terugslag op kruispunten):

- Lunterseweg zowel huidig, toekomst als toekomst+ bij een gemiddelde wachtrij en bij een maximale wachtrij geen terugslag op de belangrijke kruispunten.
- Nijkerkerweg alleen in de toekomstige (en waarschijnlijk ook toekomst+) situatie bij een maximale wachtrij terugslag op de rotonde.
- Baron van Nagellstraat alleen in de toekomst+ situatie met een maximale wachtrij terugslag op het belangrijke kruispunt ten noorden van de overweg (met verkeerslichten). Altijd terugslag op het kruispunt met de Wencoperweg en ook terugslag op het in de toekomstige situatie te realiseren kruispunt met de nieuwe verbindingsweg.

Conclusies:

- Vorenstaande resultaten geven geen keiharde argumenten of noodzaak om vanuit verkeerskundige oogpunt wat betreft de verkeersafwikkeling een onderdoorgang op één van deze locaties te realiseren voor 2022. Het effect van de overweg op de verkeersafwikkeling is wel een aandachtspunt en bovendien kan er vanuit andere oogpunten (of in combinatie met andere oogpunten) wel de noodzaak of wens zijn een overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising.
- Vorenstaande resultaten geven wel een prioritering (voor ongelijkvloers kruisen) van de overwegen op basis van de verkeersafwikkeling. De Baron van Nagellstraat heeft de hoogste prioriteit in vergelijking met alle overwegen in Barneveld.

Bijlage 1

Presentatie

Harselaartunnel Bameveld

2



Belang van de Harselaartunnel

- verkeersveiligheid
- nieuw station
- bereikbaarheid

Harselaartunnel Bameveld

3



Tunnel & verkeersveiligheid

- **Gelijkvloerse spoorwegovergangen: bron van onveiligheid**
 - jaarlijks 18 doden en 7 zwaargewonden op de nederlandse spoorwegovergangen
- **Prorail: er mag geen toename van onveiligheid zijn.**
 - Toename aantal treinen: mogelijk, maar onzeker
 - Toename autoverkeer (wegverbreding naar 2*2): zeker
 - Er komt meer verkeer: meer onveiligheid, dus maatregel noodzakelijk
- **Tunnel: goede maatregel voor verbetering veiligheid**

Tunnel & nieuw station

- **Wens Barneveld & regio:**
 - Regiosprinter Apeldoorn Amersfoort
- **Station niet te realiseren bij handhaving gelijkvloerse spoorwegkruising:**
 - ruimtelijk moeilijk inpasbaar
 - oponthoud wegverkeer neemt zeer hinderlijke proporties aan.
- **Station goed te realiseren in combinatie met tunnel**

Tunnel & bereikbaarheid

- **Uitsluitend verkeerstechnisch bezien**
 - zonder tunnel kan het wegennet het verkeer tot 2020 verwerken
 - situatie geeft wel extra vertragingen en kans op terugslag tot kruispunt Harselaar
- **Harselaartunnel: ruimte voor de toekomst**
 - verbetert -samen met verbetering aantal kruispunten- de **bereikbaarheid** op belangrijke relaties:
 - Auto, bus en fiets: Barneveld – Harselaar en Barneveld – Voorthuizen
 - Auto: A1 – Harselaar-zuid
 - Geeft ruimte voor **beter bereikbaarheid** per spoor (Regiosprinter uit Apeldoorn)
 - verhoogt de **betrouwbaarheid** van de reistijd
 - verhoogt de **robuustheid** van het wegennet (opvang verkeer bij calamiteit elders mogelijk, minder kans op calamiteit op dit punt)
 - De tunnel ondersteunt de ambitie van de Strategische Visie; het wordt een **belangrijke schakel** in de toekomstige oostelijke rondweg die ruimte vrij gaat maken voor centrum en centrumbezoekers

Bijlage 2

Resultaten/output WachtrijTool

WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
 Straat: Barneveld
 Richting: Lunterseweg
 ID: W
 Karakter: 1860
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 4
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 4

in beschouwde periode
 0
 8
 0
 8

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(.07 - V) > Bnc(.15 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(.37 - V) > Bnc(.45 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(.59 - V) > Ltn(.07 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(.29 - V) > Ltn(.37 - A)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 818

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:47
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:03:00

90e percentiel
 0:01:06
 0:03:09

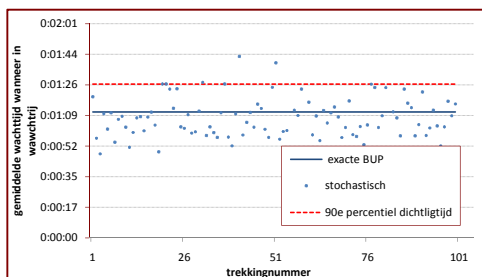


Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: 3.84

Min 1.92
 Max 3.84

Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:01:11
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:24
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 188
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 405

90e percentiel
 0:01:27
 0:00:33
 215
 411



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
Straat: Barneveld
Richting: Lunterseweg
ID: 0
Karakter: 1860
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2012
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 0
Aantal Sprinters: 4
Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
Totaal aantal treinen: 4

in beschouwde periode
0
8
0
8

Individuele treinen (per uur):
R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(.07 - V) > Bnc(.15 - A)
R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(.37 - V) > Bnc(.45 - A)
R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(.59 - V) > Ltn(.07 - A)
R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(.29 - V) > Ltn(.37 - A)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 715

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:47
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:03:00

90e percentiel
0:01:06
0:03:09

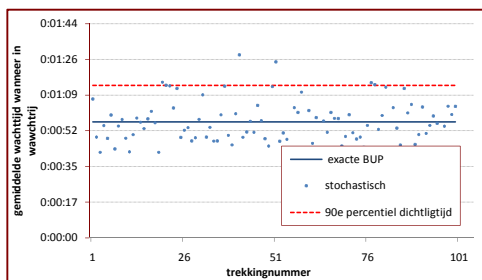


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 3.84

Min 1.92
Max 3.84

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:56
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:24
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 130
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 245

90e percentiel
0:01:14
0:00:33
156
294

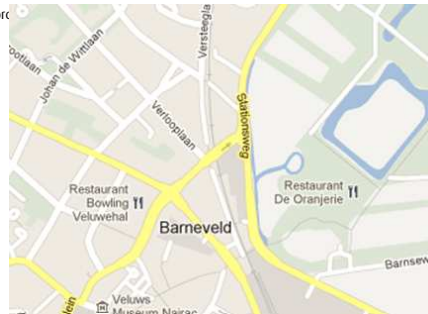


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Gasthuisstraat
 ID: W
 Karakter: 1858
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1436119122.5.588&cbp=11.90,0.0,0&ll=52.1436119122.5.588>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

Gebruik 'WEG'

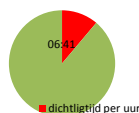
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 546

255

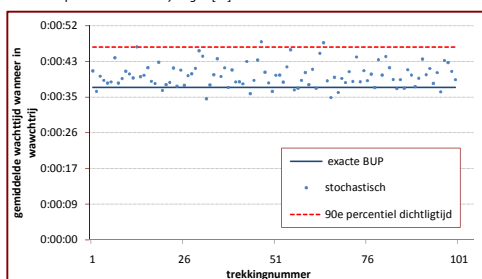
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:00:49 90e percentiel 0:00:56
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:41 0:07:33

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.16 Min 8.16 Max 8.64



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:37 90e percentiel 0:00:47
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:25 0:00:28
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 67 78
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 141 216



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Gasthuisstraat
 ID: O
 Karakter: 1858
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen: Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1436119122.5.588&cbp=11.90,0.0,0&ll=52.1436119122.5.588>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

Gebruik 'WEG'

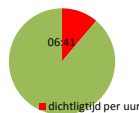
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 560

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:49
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:41

90e percentiel
 0:00:56
 0:07:33

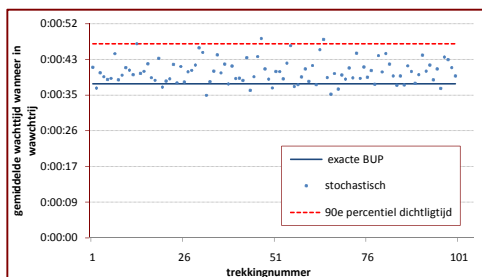


Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: 8.16

Min 8.16
 Max 8.64

Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:37
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:25
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 70
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 141

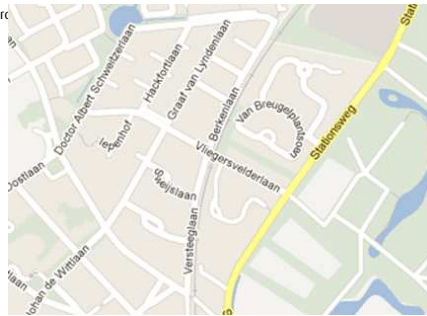
90e percentiel
 0:00:47
 0:00:28
 81
 216



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Vliegersvelterlaan
 ID: W
 Karakter: 1859
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1481870568,5.589&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1481870568,5.589>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

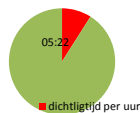
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 138

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:39
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:22

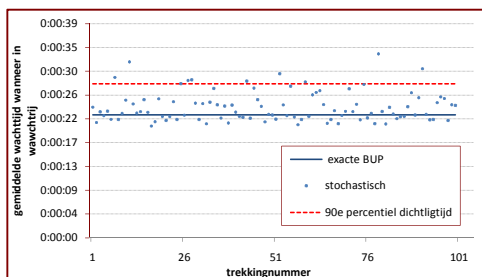


Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: 8.16

Min 8.16
 Max 8.16

Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:22
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:20
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 10
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 12

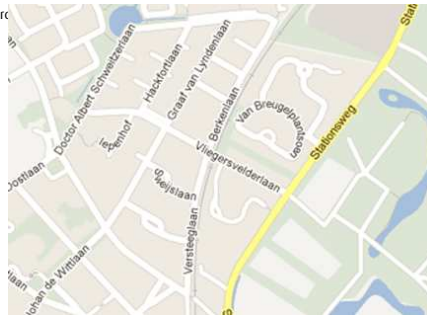
90e percentiel
 0:00:28
 0:00:22
 11
 24



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Vliegersvelterlaan
 ID: 0
 Karakter: 1859
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1481870568,5.589&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1481870568,5.589>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

Gebruik 'WEG'

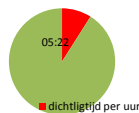
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 102

255

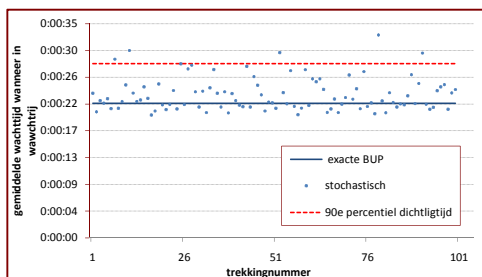
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:00:39 90e percentiel 0:00:44
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:22 0:06:01

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.16 Min 8.16 Max 8.16



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:22 90e percentiel 0:00:28
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:20 0:00:22
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 7 8
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 9 17

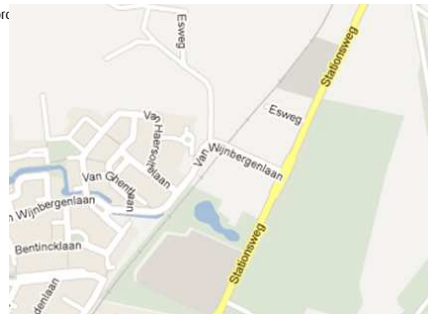


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Van Wijnbergenlaan
 ID: W
 Karakter: 1862
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.15384641,5.595&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.15384641,5.595>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

Gebruik 'WEG'

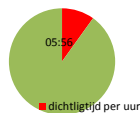
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 146

255

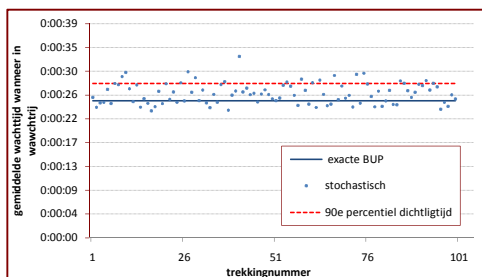
Resultaten

Dichtligtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtligtijd per sluiting: BUP 0:00:44 90e percentiel 0:00:48
 Totale dichtligtijd per uur: 0:05:56 0:06:29

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.16 Min 8.16 Max 8.16



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:25 90e percentiel 0:00:28
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:22 0:00:24
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 11 13
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 14 20

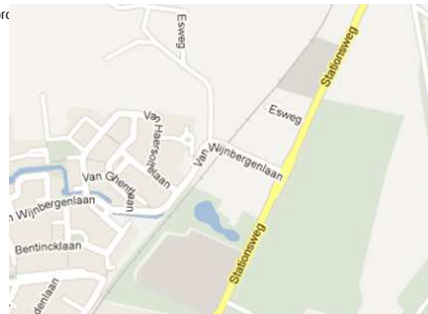


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Van Wijnbergenlaan
 ID: 0
 Karakter: 1862
 Beveiliging: Openb oww
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.15384641,5.595&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.15384641,5.595>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(16 - V) > Bnn(19 - A)
 R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(46 - V) > Bnn(49 - A)
 R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(55 - V) > Bnc(58 - A)
 R-704-T-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(25 - V) > Bnc(28 - A)
 R-706-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(40 - V) > Bnc(43 - A)
 R-706-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(10 - V) > Bnc(13 - A)
 R-706-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(01 - V) > Bnn(04 - A)
 R-706-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(31 - V) > Bnn(34 - A)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 128

255

Resultaten

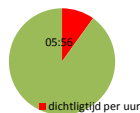
Dichtligtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtligtijd per sluiting: 0:00:44
 Totale dichtligtijd per uur: 0:05:56

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: 8.16

90e percentiel
 0:00:48
 0:06:29

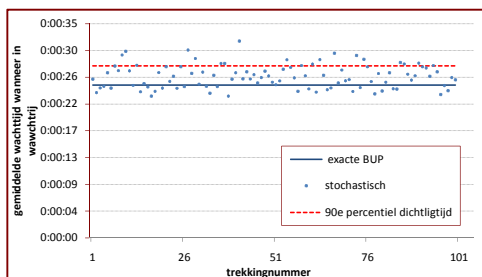
Min
 8.16

Max
 8.16



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:25
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:22
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 10
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 14

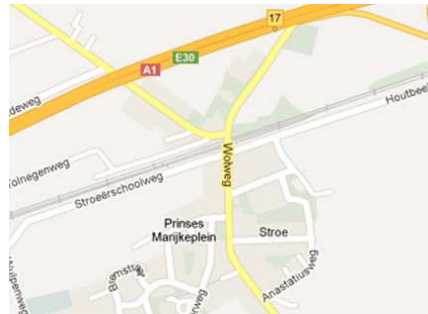
90e percentiel
 0:00:28
 0:00:24
 11
 19



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Apeldoorn' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Wolweg
ID: Z
Karakter: 270
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen
Scenario: 2012
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.188128787,5.692&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.188128787,5.692>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 8.5
Aantal Sprinters: 0
Aantal Goederenslots (% gevuld): 4
Totaal aantal treinen: 12.5

per uur
in beschouwde periode
17
0
8
25

Individuele treinen (per uur):
IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Sto(,21 - D) > Apd(,32 - A)
IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Apd(,27 - V) > Sto(,38 - D)
IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(,51 - D) > Apd(,02 - A)
IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(,57 - V) > Sto(,08 - D)
IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(,32 - D) > Apd(,44 - A)
IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(,02 - D) > Apd(,14 - A)
IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(,15 - V) > Sto(,25 - D)
IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(,45 - V) > Sto(,55 - D)
G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Sto(,40 - D) > Apd(,55 - D)
G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Sto(,10 - D) > Apd(,25 - D)
G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Apd(,35 - D) > Sto(,51 - D)
G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Apd(,05 - D) > Sto(,21 - D)

Gebruik 'WEG'

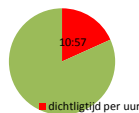
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 322

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:01:05
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:10:57

BUP 90e percentiel
0:01:05 0:01:14
0:10:57 0:13:35

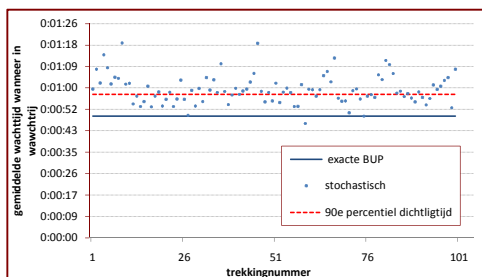


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 10.08

BUP Min Max
10.08 8.16 12

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:49
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:33
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 47
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 85

BUP 90e percentiel
0:00:49 0:00:58
0:00:33 0:00:37
53
143

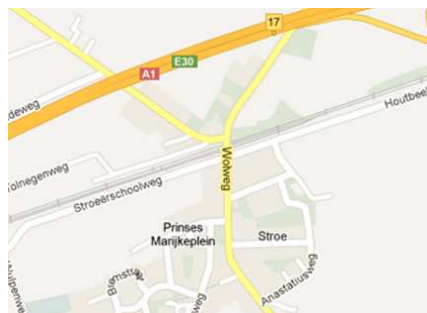


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Apeldoorn' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Wolweg
ID: N
Karakter: 270
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2012
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.188128787,5.692&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.188128787,5.692>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype per uur in beschouwde periode

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8.5	17
Aantal Sprinters:	0	0
Aantal Goederenslots (% gevuld):	4	8
Totaal aantal treinen:	12.5	25

Individuele treinen (per uur):

- IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Sto(,21 - D) > Apd(,32 - A)
- IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Apd(,27 - V) > Sto(,38 - D)
- IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(,51 - D) > Apd(,02 - A)
- IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(,57 - V) > Sto(,08 - D)
- IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(,32 - D) > Apd(,44 - A)
- IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(,02 - D) > Apd(,14 - A)
- IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(,15 - V) > Sto(,25 - D)
- IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(,45 - V) > Sto(,55 - D)
- G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Sto(,40 - D) > Apd(,55 - D)
- G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Sto(,10 - D) > Apd(,25 - D)
- G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Apd(,35 - D) > Sto(,51 - D)
- G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Apd(,05 - D) > Sto(,21 - D)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode):

259

255

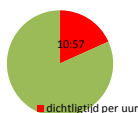
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)

	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting:	0:01:05	0:01:14
Totale dichtlijgtijd per uur:	0:10:57	0:13:35

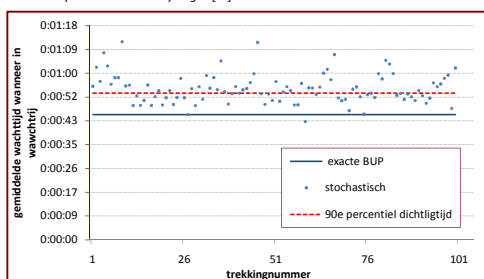
Sluitingen (richting onafhankelijk)

	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	10.08	8.16	12



Richting 1 (maatgevend)

	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:00:46	0:00:53
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:33	0:00:37
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	35	40
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	61	101



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Oostvenerweg
ID: Z
Karakter: 333
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen
Scenario: 2012
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1658668503,5.616&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1658668503,5.616>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 8.5
Aantal Sprinters: 0
Aantal Goederenslots (% gevuld): 4
Totaal aantal treinen: 12.5

in beschouwde periode
17
0
8
25

Individuele treinen (per uur):
IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Bnva(17 - D) > Sto(21 - D)
IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Sto(38 - D) > Bnva(41 - D)
IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(47 - D) > Sto(51 - D)
IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(08 - D) > Bnva(11 - D)
IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(28 - D) > Sto(32 - D)
IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(58 - D) > Sto(02 - D)
IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(25 - D) > Bnva(29 - D)
IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(55 - D) > Bnva(59 - D)
G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(34 - D) > Sto(40 - D)
G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(04 - D) > Sto(10 - D)
G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(51 - D) > Bnva(56 - D)
G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(21 - D) > Bnva(26 - D)

Gebruik 'WEG'

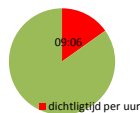
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 133

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:54
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:09:06

90e percentiel
0:01:06
0:12:12

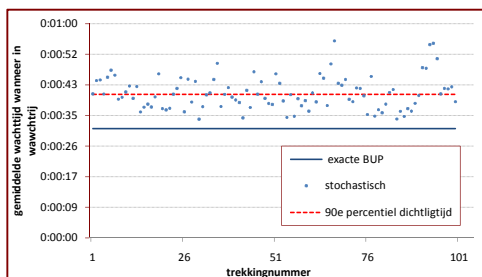


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 10.08

BUP Min Max
8.16 12

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:31
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:27
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 12
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 23

90e percentiel
0:00:41
0:00:33
15
38



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Oostvenerweg
 ID: N
 Karakter: 333
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1658668503,5.616&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1658668503,5.616>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8.5	17
Aantal Sprinters:	0	0
Aantal Goederenslots (% gevuld):	4	8
Totaal aantal treinen:	12.5	25

Individuele treinen (per uur):
 IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Bnva(17 - D) > Sto(21 - D)
 IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Sto(38 - D) > Bnva(41 - D)
 IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(47 - D) > Sto(51 - D)
 IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(08 - D) > Bnva(11 - D)
 IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(28 - D) > Sto(32 - D)
 IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(58 - D) > Sto(02 - D)
 IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(25 - D) > Bnva(29 - D)
 IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(55 - D) > Bnva(59 - D)
 G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(34 - D) > Sto(40 - D)
 G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(04 - D) > Sto(10 - D)
 G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(51 - D) > Bnva(56 - D)
 G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(21 - D) > Bnva(26 - D)

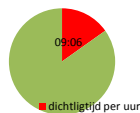
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 121

255

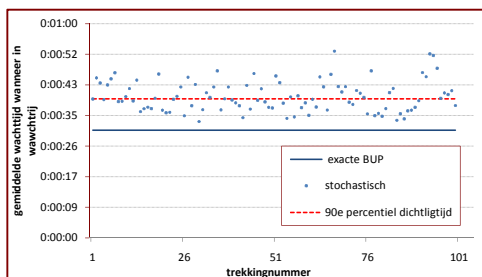
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting:	0:00:54	0:01:06
Totale dichtlijgtijd per uur:	0:09:06	0:12:12



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	10.08	8.16	12

Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:00:30	0:00:39
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:27	0:00:33
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	11	14
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	19	24



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Stationsweg
 ID: Z
 Karakter: 2522
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8.5
 Aantal Sprinters: 0
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 4
 Totaal aantal treinen: 12.5

in beschouwde periode
 17
 0
 8
 25

Individuele treinen (per uur):
 IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Bnva(17 - D) > Sto(21 - D)
 IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Sto(38 - D) > Bnva(41 - D)
 IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(47 - D) > Sto(51 - D)
 IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(08 - D) > Bnva(11 - D)
 IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(28 - D) > Sto(32 - D)
 IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(58 - D) > Sto(02 - D)
 IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(25 - D) > Bnva(29 - D)
 IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(55 - D) > Bnva(59 - D)
 G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(34 - D) > Sto(40 - D)
 G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(04 - D) > Sto(10 - D)
 G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(51 - D) > Bnva(56 - D)
 G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(21 - D) > Bnva(26 - D)

Gebruik 'WEG'

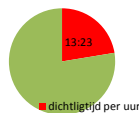
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 748

255

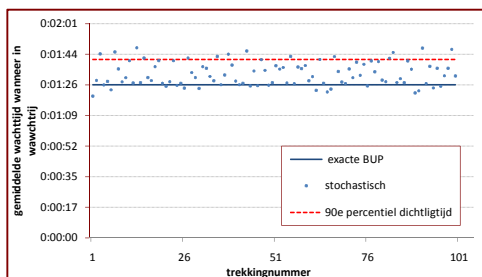
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:20 90e percentiel 0:01:22
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:13:23 0:16:25

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 10.08 Min 10.08 Max 12



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:26 90e percentiel 0:01:41
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:40 0:00:41
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 202 237
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 396 458



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Stationsweg
 ID: N
 Karakter: 2522
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2012
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8.5
 Aantal Sprinters: 0
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 4
 Totaal aantal treinen: 12.5

in beschouwde periode
 17
 0
 8
 25

Individuele treinen (per uur):
 IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Bnva(17 - D) > Sto(21 - D)
 IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Sto(38 - D) > Bnva(41 - D)
 IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(47 - D) > Sto(51 - D)
 IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(08 - D) > Bnva(11 - D)
 IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(28 - D) > Sto(32 - D)
 IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(58 - D) > Sto(02 - D)
 IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(25 - D) > Bnva(29 - D)
 IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(55 - D) > Bnva(59 - D)
 G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(34 - D) > Sto(40 - D)
 G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Bnva(04 - D) > Sto(10 - D)
 G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(51 - D) > Bnva(56 - D)
 G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Sto(21 - D) > Bnva(26 - D)

Gebruik 'WEG'

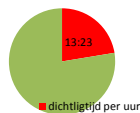
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 715

255

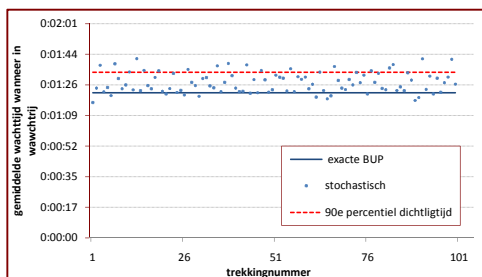
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:20 90e percentiel 0:01:22
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:13:23 0:16:25

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 10.08 Min 10.08 Max 12



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:22 90e percentiel 0:01:34
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:40 0:00:41
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 183 210
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 346 382



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente:	Overweg tussen DRP 'Amersfoort Aansluiting' en DRP 'Barneveld Aansluiting'
Straat:	Barneveld
Richting:	Nijkerkerweg
ID:	Z
Karakter:	Openb ovw
Beveiliging:	Overwegbomen
Scenario:	2012
Beschouwde periode:	16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1623045486,5.572&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1623045486,5.572>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode	Individuele treinen (per uur):
Aantal IC/HSL's:	8.5	17	IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Ama(10 - D) > Bnva(17 - D)
Aantal Sprinters:	8	16	IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Bnva(41 - D) > Ama(48 - D)
Aantal Goederenslots (% gevuld):	4.5	9	IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Ama(40 - D) > Bnva(47 - D)
Totaal aantal treinen:	21	42	IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Bnva(11 - D) > Ama(18 - D)
			IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(21 - D) > Bnva(28 - D)
			IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(51 - D) > Bnva(58 - D)
			IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(29 - D) > Ama(37 - D)
			IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(59 - D) > Ama(07 - D)
			G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Ama(23 - D) > Bnva(34 - D)
			G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Ama(53 - D) > Bnva(04 - D)
			G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Bnva(56 - D) > Ama(06 - D)
			G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Bnva(26 - D) > Ama(36 - D)
			R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(21 - D) > Ama(30 - D)
			R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(51 - D) > Ama(00 - D)
			R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(44 - D) > Bnva(53 - D)
			... (20 treinen per uur, alleen eerste 15 weergegeven)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)	
Bron:	Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):	
Intensiteit (pae/u in besch periode):	479
	255

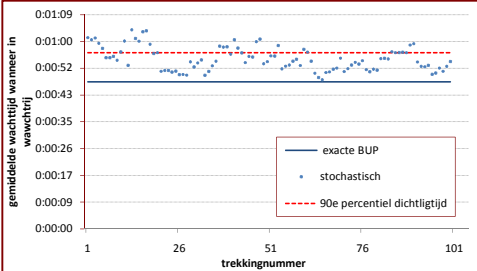
Resultaten

Dichtligtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtligtijd per sluiting:	0:00:58	0:01:12
Totale dichtligtijd per uur:	0:19:24	0:20:37



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	20.16	13.92	19.2

Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:00:47	0:00:57
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:29	0:00:36
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	70	82
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	119	162



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente:	Overweg tussen DRP 'Amersfoort Aansluiting' en DRP 'Barneveld Aansluiting'
Straat:	Barneveld
Richting:	Nijkerkerweg
ID:	N
Karakter:	241
Beveiliging:	Openb ovw Overwegbomen
Scenario:	2012
Beschouwde periode:	07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1623045486,5.572&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1623045486,5.572>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode	Individuele treinen (per uur):
Aantal IC/HSL's:	8.5	17	IC-108-H-1 : Utrecht CS - Deventer : Ama(10 - D) > Bnva(17 - D)
Aantal Sprinters:	8	16	IC-108-T-1 : Deventer - Utrecht CS : Bnva(41 - D) > Ama(48 - D)
Aantal Goederenslots (% gevuld):	4.5	9	IC-120-H-1 : Hoofddorp Opstel terrein - Enschede : Ama(40 - D) > Bnva(47 - D)
Totaal aantal treinen:	21	42	IC-120-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstel terrein : Bnva(11 - D) > Ama(18 - D)
			IC-155-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(21 - D) > Bnva(28 - D)
			IC-155-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(51 - D) > Bnva(58 - D)
			IC-155-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(29 - D) > Ama(37 - D)
			IC-155-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(59 - D) > Ama(07 - D)
			G-480-H-1 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Ama(23 - D) > Bnva(34 - D)
			G-480-H-2 : Rotterdam Lombardijen - Oldenzaal : Ama(53 - D) > Bnva(04 - D)
			G-483-H-1 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Bnva(56 - D) > Ama(06 - D)
			G-483-H-2 : Oldenzaal - IJsselmonde Rangeerterrein Aansluiting : Bnva(26 - D) > Ama(36 - D)
			R-704-H-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(21 - D) > Ama(30 - D)
			R-704-H-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(51 - D) > Ama(00 - D)
			R-704-T-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(44 - D) > Bnva(53 - D)
			... (20 treinen per uur, alleen eerste 15 weergegeven)

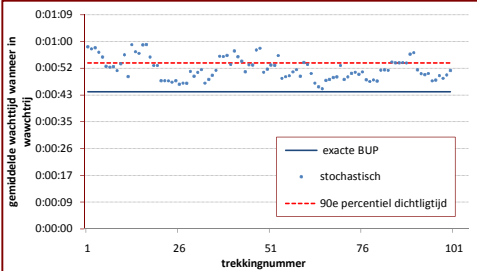
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)	
Bron:	Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):	
Intensiteit (pae/u in besch periode):	421
	255

Resultaten

Dichtligttijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel	
Gemiddelde dichtligttijd per sluiting:	0:00:58	0:01:12	
Totale dichtligttijd per uur:	0:19:24	0:20:37	
Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	20.16	13.92	19.2

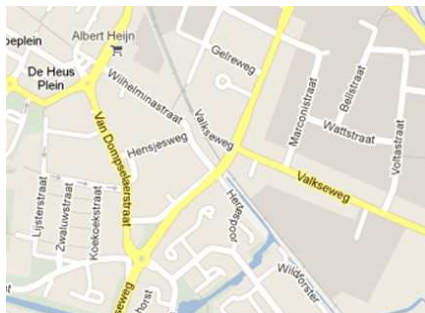
Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:00:44	0:00:54
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:29	0:00:36
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	57	67
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	102	121



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
 Straat: Barneveld
 Richting: Lunterseweg
 ID: W
 Karakter: 1860
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8

per uur
 in beschouwde periode
 0
 16
 0
 16

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,32 - V) > Ltn(,39 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,02 - V) > Ltn(,09 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,39 - V) > Bnc(,47 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,09 - V) > Bnc(,17 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,16 - V) > Ltn(,23 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,46 - V) > Ltn(,53 - A)
 R-705-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,56 - V) > Bnc(,04 - A)
 R-705-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,26 - V) > Bnc(,34 - A)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 919

280

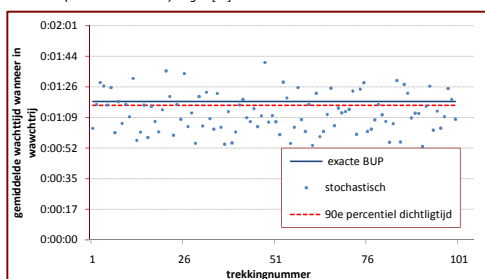
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:00 90e percentiel 0:00:49
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:47 0:06:15

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 5.76 Min 3.84 Max 7.68



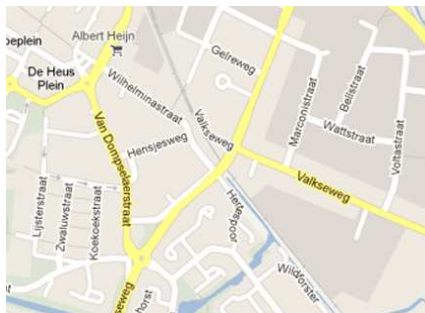
Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:18 90e percentiel 0:01:16
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:24
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 225 212
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 494 663



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
 Straat: Barneveld
 Richting: Lunterseweg
 ID: 0
 Karakter: 1860
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8

in beschouwde periode
 0
 16
 0
 16

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,32 - V) > Ltn(,39 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,02 - V) > Ltn(,09 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,39 - V) > Bnc(,47 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,09 - V) > Bnc(,17 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,16 - V) > Ltn(,23 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,46 - V) > Ltn(,53 - A)
 R-705-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,56 - V) > Bnc(,04 - A)
 R-705-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,26 - V) > Bnc(,34 - A)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 802

280

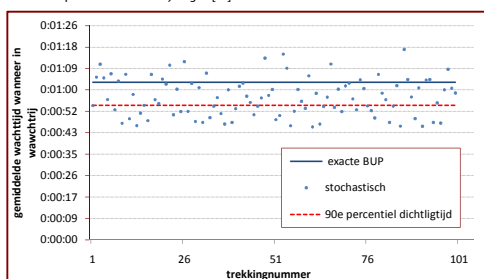
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:00 90e percentiel 0:00:49
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:47 0:06:15

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 5.76 Min 3.84 Max 7.68



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:04 90e percentiel 0:00:54
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:24
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 169 142
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 290 257



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
Straat: Barneveld
Richting: Gasthuisstraat
ID: W
Karakter: 1858
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1436119122.5.588&cbp=11.90,0.0,0&ll=52.1436119122.5.588>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 0
Aantal Sprinters: 0
Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
Totaal aantal treinen: 9

in beschouwde periode
0
18
0
18

Individuele treinen (per uur):
R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

Gebruik 'WEG'

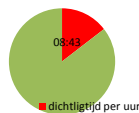
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 480

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:01:00
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:08:43

90e percentiel
0:00:59
0:08:30

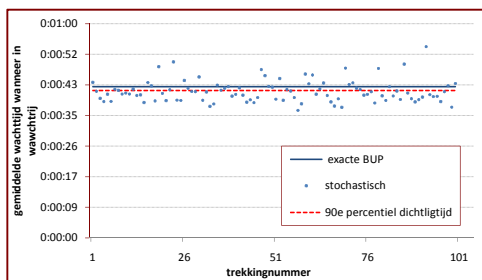


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 8.64

Min 7.2
Max 8.64

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:43
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 63
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 91

90e percentiel
0:00:42
0:00:29
62
95

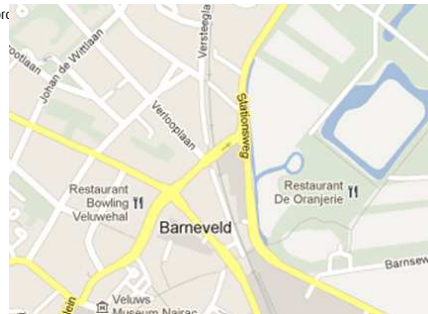


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Gasthuisstraat
 ID: O
 Karakter: 1858
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1436119122.5.588&cbp=11.90,0.0,0&ll=52.1436119122.5.588>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 0
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 9

in beschouwde periode
 0
 18
 0
 18

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
 R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
 R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

Gebruik 'WEG'

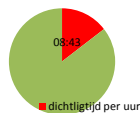
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 480

255

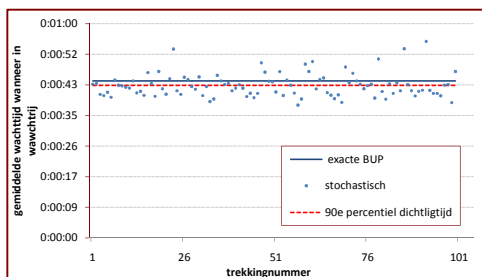
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:00 90e percentiel 0:00:59
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:08:43 0:08:30

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.64 Min 7.2 Max 8.64



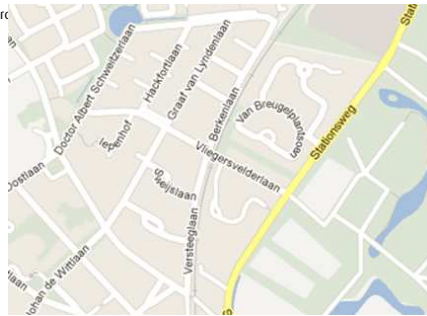
Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:44 90e percentiel 0:00:43
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:30
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 65 63
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 118 118



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Vliegersvelderlaan
 ID: W
 Karakter: 1859
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1481870568,5.589&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1481870568,5.589>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 9
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 9

in beschouwde periode
 0
 18
 0
 18

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
 R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
 R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

Gebruik 'WEG'

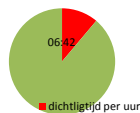
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 146

255

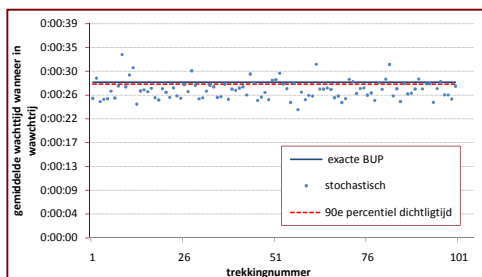
Resultaten

Dichtligttijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtligttijd per sluiting: BUP 0:00:46 90e percentiel 0:00:45
 Totale dichtligttijd per uur: 0:06:42 0:06:31

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.64 Min 7.2 Max 8.64



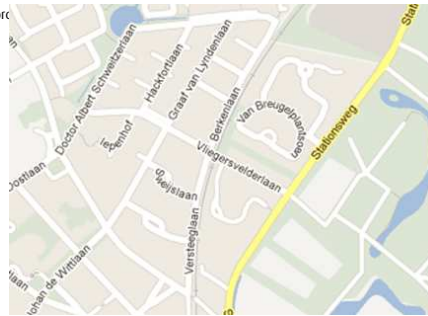
Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:28 90e percentiel 0:00:28
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:23 0:00:23
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 12 12
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 18 18



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Vliegersvelterlaan
 ID: O
 Karakter: 1859
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1481870568,5.589&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1481870568,5.589>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 9
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 9

in beschouwde periode
 0
 18
 0
 18

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
 R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
 R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

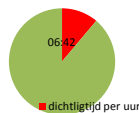
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 105

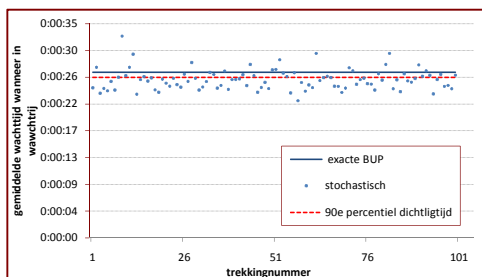
255

Resultaten

Dichttijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichttijd per sluiting: BUP 0:00:47 90e percentiel 0:00:45
 Totale dichttijd per uur: 0:06:42 0:06:31
 Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.64 Min 7.2 Max 8.64



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:27 90e percentiel 0:00:26
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:23 0:00:23
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 8 8
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 13 13



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
 Straat: Barneveld
 Richting: Van Wijnbergenlaan
 ID: W
 Karakter: 1862
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.15384641,5.595&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.15384641,5.595>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 0
 Aantal Sprinters: 8.5
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
 0
 17
 0
 17

Individuele treinen (per uur):
 R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
 R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
 R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
 R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
 R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
 R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
 R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
 R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

Gebruik 'WEG'

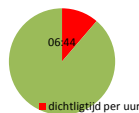
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 160

255

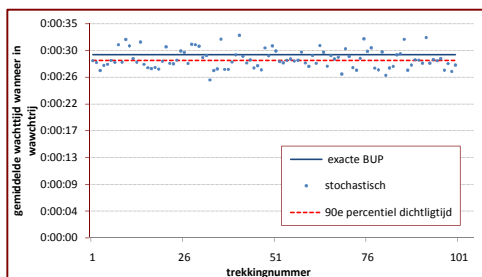
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:00:49 90e percentiel 0:00:48
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:44 0:06:56

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 8.16 Min 7.68 Max 8.64



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:30 90e percentiel 0:00:29
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:25 0:00:24
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 15 14
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 20 20

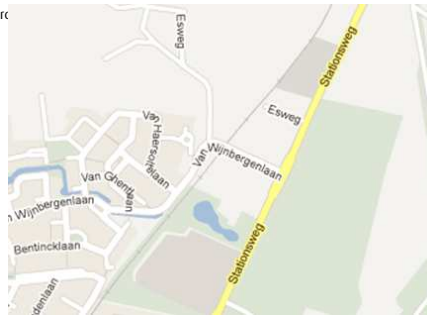


WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Barneveld Noord'
Straat: Barneveld
Richting: Van Wijnbergenlaan
ID: 0
Karakter: 1862
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.15384641,5.595&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.15384641,5.595>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 0
Aantal Sprinters: 8.5
Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
Totaal aantal treinen: 8.5

in beschouwde periode
0
17
0
17

Individuele treinen (per uur):
R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(28 - V) > Bnc(32 - A)
R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnn(58 - V) > Bnc(02 - A)
R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(47 - V) > Bnn(50 - A)
R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnc(17 - V) > Bnn(20 - A)
R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(12 - V) > Bnc(16 - A)
R-705-H-2 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Bnn(42 - V) > Bnc(46 - A)
R-705-T-1 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(04 - V) > Bnn(07 - A)
R-705-T-2 : Barneveld Centrum - Amersfoort : Bnc(34 - V) > Bnn(37 - A)

Gebruik 'WEG'

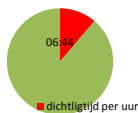
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 141

255

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:00:49
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:44

90e percentiel
0:00:48
0:06:56

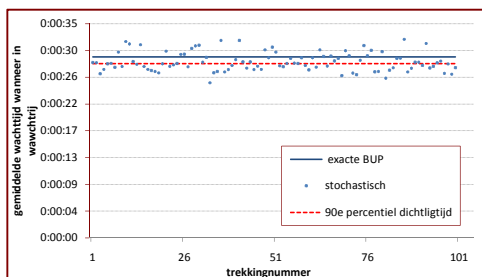


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 8.16

Min 7.68
Max 8.64

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:29
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:25
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 13
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 19

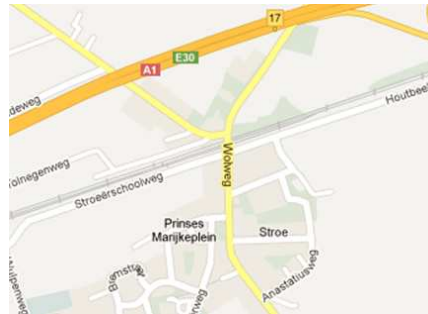
90e percentiel
0:00:28
0:00:24
12
19



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Apeldoorn' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Wolweg
ID: Z
Karakter: Openb ovw
Beveiliging: Overwegbomen
Scenario: 2020PHS B-B1
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.188128787,5.692&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.188128787,5.692>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8.5	17
Aantal Sprinters:	0	0
Aantal Goederenslots (% gevuld):	2.5	5
Totaal aantal treinen:	11	22

Individuele treinen (per uur):
IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(19 - D) > Apd(30 - A)
IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(49 - D) > Apd(00 - A)
IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(00 - V) > Sto(11 - D)
IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(30 - V) > Sto(41 - D)
IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(34 - D) > Apd(45 - A)
IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(04 - D) > Apd(15 - A)
IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(15 - V) > Sto(26 - D)
IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(45 - V) > Sto(56 - D)
G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Sto(21 - V) > Apd(39 - D)
G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Apd(51 - D) > Sto(06 - D)

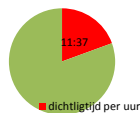
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 430

255

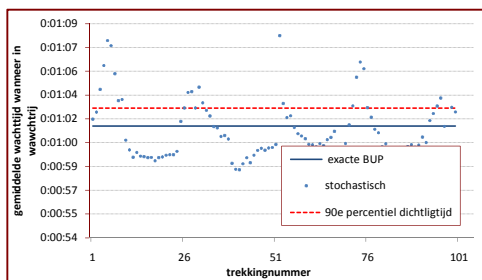
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting:	0:01:06	0:01:08
Totale dichtlijgtijd per uur:	0:11:37	0:11:55



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	10.56	10.08	10.56

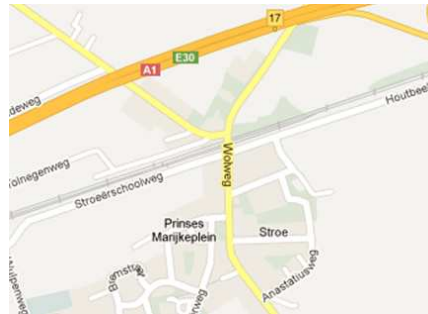
Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:01:02	0:01:03
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:33	0:00:34
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	76	81
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	217	201



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Apeldoorn' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Wolweg
 ID: N
 Karakter: 270
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.188128787,5.692&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.188128787,5.692>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8.5	17
Aantal Sprinters:	0	0
Aantal Goederenslots (% gevuld):	2.5	5
Totaal aantal treinen:	11	22

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(19 - D) > Apd(30 - A)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Sto(49 - D) > Apd(00 - A)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(00 - V) > Sto(11 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Apd(30 - V) > Sto(41 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(34 - D) > Apd(45 - A)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Sto(04 - D) > Apd(15 - A)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(15 - V) > Sto(26 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Apd(45 - V) > Sto(56 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Sto(21 - V) > Apd(39 - D)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Apd(51 - D) > Sto(06 - D)

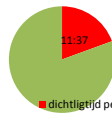
Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 302

255

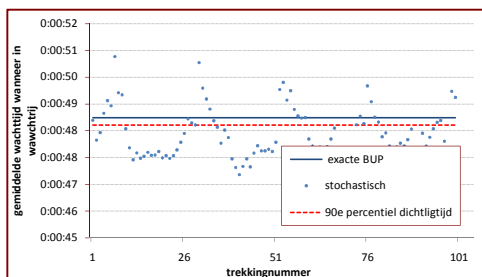
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting:	0:01:06	0:01:08
Totale dichtlijgtijd per uur:	0:11:37	0:11:55



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	10.56	10.08	10.56

Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:00:49	0:00:49
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:33	0:00:34
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	42	43
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	97	90



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Oostvenerweg
 ID: Z
 Karakter: 333
 Beveiliging: Openb ovw
 Scenario: Overwegbomen
 Beschouwde periode: 2020PHS B-B1
 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1658668503,5.616&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1658668503,5.616>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8
 Aantal Sprinters: 16
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 2
 10 in beschouwde periode
 20

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

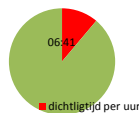
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 323

255

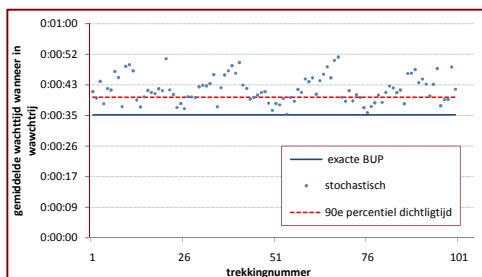
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:00:52 90e percentiel 0:00:56
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:41 0:09:27

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 7.68 Min 7.68 Max 10.08



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:35 90e percentiel 0:00:40
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:26 0:00:28
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 36 38
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 80 101



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Oostvenerweg
 ID: N
 Karakter: 333
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1658668503,5.616&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1658668503,5.616>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8
 Aantal Sprinters: 16
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 2
 in beschouwde periode: 4
 10

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

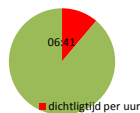
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 340

255

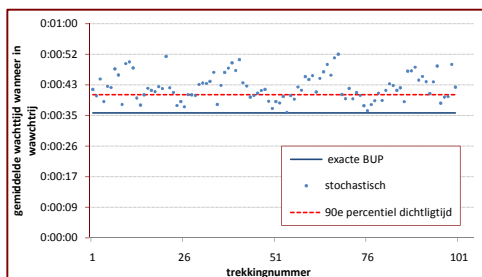
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:00:52 90e percentiel 0:00:56
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:06:41 0:09:27

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 7.68 Min 7.68 Max 10.08



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:00:35 90e percentiel 0:00:40
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:26 0:00:28
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 38 40
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 86 110



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Stationsweg
 ID: Z
 2522
 Karakter: Openb ovw
 Beveiliging: Overwegbomen
 Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8 16
 Aantal Sprinters: 0 0
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 2.5 5
 Totaal aantal treinen: 10.5 21

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

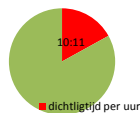
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 781

280

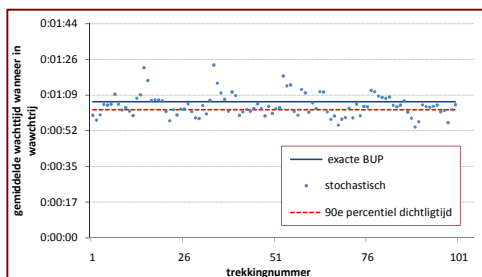
Resultaten

Dichttijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichttijd per sluiting: BUP 0:01:01 90e percentiel 0:01:03
 Totale dichttijd per uur: 0:10:11 0:10:04

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 10.08 Min 7.68 Max 9.6



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:06 90e percentiel 0:01:02
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:31
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 161 157
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 336 277



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
 Straat: Barneveld
 Richting: Stationsweg
 ID: N
 Karakter: 2522
 Beveiliging: Openb ovw
 Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
 Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
 Aantal IC/HSL's: 8
 Aantal Sprinters: 16
 Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
 Totaal aantal treinen: 2.5
 in beschouwde periode: 5
 10.5
 21

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

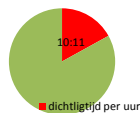
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 750

280

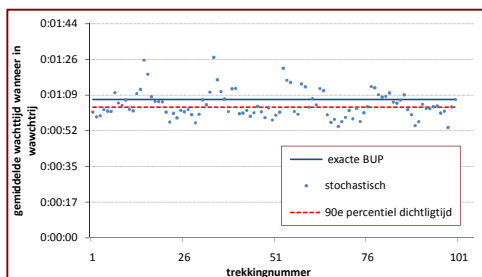
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
 Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: BUP 0:01:01 90e percentiel 0:01:03
 Totale dichtlijgtijd per uur: 0:10:11 0:10:04

Sluitingen (richting onafhankelijk)
 aantal sluitingen per uur: BUP 10.08 Min 7.68 Max 9.6



Richting 1 (maatgevend)
 Gemiddelde wachttijd in wachtrij: BUP 0:01:07 90e percentiel 0:01:03
 Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:31
 Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 151 151
 Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 389 345



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Amersfoort Aansluiting' en DRP 'Barneveld A.
Straat: Barneveld
Richting: Nijkerkerweg
ID: Z
Karakter: 241
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1623045486,5.572&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1623045486,5.572>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8	16
Aantal Sprinters:	8.5	17
Aantal Goederenslots (% gevuld):	2	4
Totaal aantal treinen:	18.5	37

Individuele treinen (per uur):

- IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Ama(.08 - D) > Bnva(.15 - D)
- IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Ama(.38 - D) > Bnva(.45 - D)
- IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Bnva(.15 - D) > Ama(.21 - D)
- IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Bnva(.45 - D) > Ama(.51 - D)
- IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(.23 - D) > Bnva(.30 - D)
- IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(.53 - D) > Bnva(.00 - D)
- IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(.30 - D) > Ama(.36 - D)
- IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(.00 - D) > Ama(.06 - D)
- G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Ama(.43 - D) > Bnva(.54 - D)
- G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Bnva(.32 - V) > Ama(.44 - D)
- R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(.19 - D) > Bnva(.27 - D)
- R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(.49 - D) > Bnva(.57 - D)
- R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(.51 - D) > Ama(.59 - D)
- R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(.21 - D) > Ama(.29 - D)
- R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Ama(.03 - D) > Bnva(.11 - D)

... (18 treinen per uur, alleen eerste 15 weergegeven)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 651

255

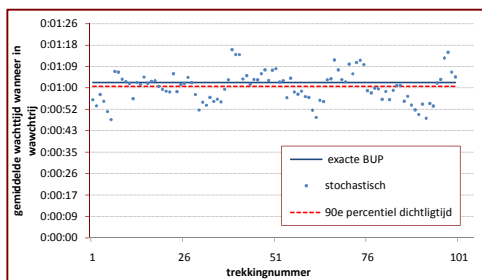
Resultaten

Dichtligtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtligtijd per sluiting:	0:00:56	0:01:00
Totale dichtligtijd per uur:	0:15:43	0:16:56



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	16.8	13.92	17.28

Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:01:03	0:01:01
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:28	0:00:30
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	108	117
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	371	336



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Amersfoort Aansluiting' en DRP 'Barneveld A.
Straat: Barneveld
Richting: Nijkerkerweg
ID: N
Karakter: 241
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2020PHS B-B1
Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1623045486,5.572&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1623045486,5.572>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8	16
Aantal Sprinters:	8.5	17
Aantal Goederenslots (% gevuld):	2	4
Totaal aantal treinen:	18.5	37

Individuele treinen (per uur):

- IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Ama(.08 - D) > Bnva(.15 - D)
- IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Ama(.38 - D) > Bnva(.45 - D)
- IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Bnva(.15 - D) > Ama(.21 - D)
- IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Bnva(.45 - D) > Ama(.51 - D)
- IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(.23 - D) > Bnva(.30 - D)
- IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Ama(.53 - D) > Bnva(.00 - D)
- IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(.30 - D) > Ama(.36 - D)
- IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Bnva(.00 - D) > Ama(.06 - D)
- G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Ama(.43 - D) > Bnva(.54 - D)
- G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Bnva(.32 - V) > Ama(.44 - D)
- R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(.19 - D) > Bnva(.27 - D)
- R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Ama(.49 - D) > Bnva(.57 - D)
- R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(.51 - D) > Ama(.59 - D)
- R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Bnva(.21 - D) > Ama(.29 - D)
- R-705-H-1 : Amersfoort - Barneveld Centrum : Ama(.03 - D) > Bnva(.11 - D)

... (18 treinen per uur, alleen eerste 15 weergegeven)

Gebruik 'WEG'

Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 676

255

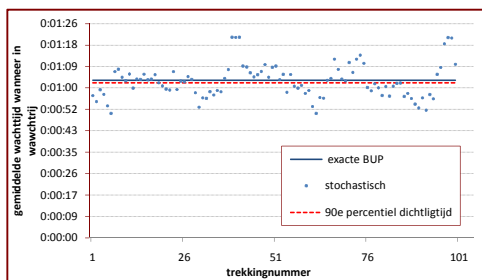
Resultaten

Dichtligtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtligtijd per sluiting:	0:00:56	0:01:00
Totale dichtligtijd per uur:	0:15:43	0:16:56



Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	16.8	13.92	17.28

Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:01:04	0:01:03
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:28	0:00:30
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	119	127
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	363	329



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
Straat: Barneveld
Richting: Lunterseweg
ID: W
Karakter: 1860
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen
Scenario: 2022+ PHS B-B1
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype per uur in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's: 0 0
Aantal Sprinters: 8 16
Aantal Goederenslots (% gevuld): 0 0
Totaal aantal treinen: 8 16

Individuele treinen (per uur):
R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,32 - V) > Ltn(,39 - A)
R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,02 - V) > Ltn(,09 - A)
R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,39 - V) > Bnc(,47 - A)
R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,09 - V) > Bnc(,17 - A)
R-705-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,16 - V) > Ltn(,23 - A)
R-705-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,46 - V) > Ltn(,53 - A)
R-705-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,56 - V) > Bnc(,04 - A)
R-705-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,26 - V) > Bnc(,34 - A)

Gebruik 'WEG'

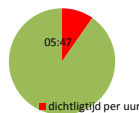
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 713

280

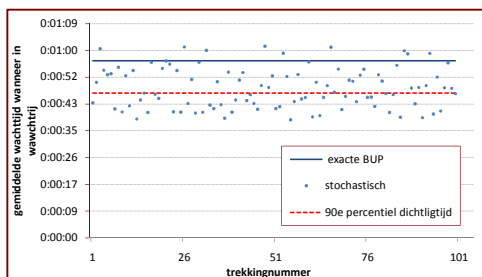
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:01:00 0:00:49
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:47 0:06:15

Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: BUP Min Max
5.76 3.84 7.68



Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:57 0:00:47
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30 0:00:24
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 126 107
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 246 214



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Centrum' en DRP 'Lunteren'
Straat: Barneveld
Richting: Lunterseweg
ID: 0
Karakter: 1860
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen
Scenario: 2022+ PHS B-B1
Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1353581922,5.594&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1353581922,5.594>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 0
Aantal Sprinters: 8
Aantal Goederenslots (% gevuld): 0
Totaal aantal treinen: 8

per uur in beschouwde periode
0 0
8 16
0 0
8 16

Individuele treinen (per uur):
R-704-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,32 - V) > Ltn(,39 - A)
R-704-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,02 - V) > Ltn(,09 - A)
R-704-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,39 - V) > Bnc(,47 - A)
R-704-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,09 - V) > Bnc(,17 - A)
R-705-H-1 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,16 - V) > Ltn(,23 - A)
R-705-H-2 : Amersfoort - Ede=Wageningen : Bnc(,46 - V) > Ltn(,53 - A)
R-705-T-1 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,56 - V) > Bnc(,04 - A)
R-705-T-2 : Ede=Wageningen - Amersfoort : Ltn(,26 - V) > Bnc(,34 - A)

Gebruik 'WEG'

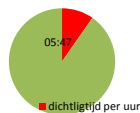
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 598

280

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:01:00
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:05:47

90e percentiel
0:00:49
0:06:15

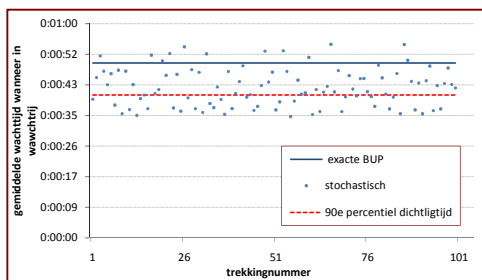


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 5.76

Min 3.84
Max 7.68

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:00:49
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 94
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 157

90e percentiel
0:00:40
0:00:24
77
137



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Stationsweg
ID: Z
Karakter: 2522
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2022+ PHS B-B1
Beschouwde periode: 16:00 - 18:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype
Aantal IC/HSL's: 8
Aantal Sprinters: 0
Aantal Goederenslots (% gevuld): 2.5
Totaal aantal treinen: 10.5

in beschouwde periode
16
0
5
21

Individuele treinen (per uur):
IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

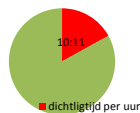
Richting 1 (maatgevend)
Bron: Verkeersmodel Barneveld
Intensiteit (mvt etmaal):
Intensiteit (pae/u in besch periode): 829

280

Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting: 0:01:01
Totale dichtlijgtijd per uur: 0:10:11

90e percentiel
0:01:03
0:10:04

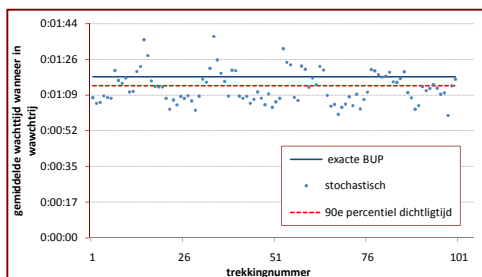


Sluitingen (richting onafhankelijk)
aantal sluitingen per uur: 10.08

Min 7.68
Max 9.6

Richting 1 (maatgevend)
Gemiddelde wachttijd in wachtrij: 0:01:18
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer: 0:00:30
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]: 192
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]: 545

90e percentiel
0:01:14
0:00:31
191
489



WachtrijTool bij overwegen 2.0

Gegevens 'OVERWEG'

Gemeente: Overweg tussen DRP 'Barneveld Aansluiting' en DRP 'Stroe'
Straat: Barneveld
Richting: Stationsweg
ID: N
Karakter: 2522
Beveiliging: Openb ovw
Overwegbomen

Scenario: 2022+ PHS B-B1
Beschouwde periode: 07:00 - 09:00



<http://maps.google.com/maps?q=&layer=c&cbll=52.1620978882,5.6&cbp=11,90,0,0,0&ll=52.1620978882,5.6>

Gebruik 'SPOOR'

Treintype	per uur	in beschouwde periode
Aantal IC/HSL's:	8	16
Aantal Sprinters:	0	0
Aantal Goederenslots (% gevuld):	2.5	5
Totaal aantal treinen:	10.5	21

Individuele treinen (per uur):
 IC-110-H-1 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(15 - D) > Sto(19 - D)
 IC-110-H-2 : Hoofddorp Opstelsterrein - Enschede : Bnva(45 - D) > Sto(49 - D)
 IC-110-T-1 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(11 - D) > Bnva(15 - D)
 IC-110-T-2 : Enschede - Hoofddorp Opstelsterrein : Sto(41 - D) > Bnva(45 - D)
 IC-131-H-1 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(30 - D) > Sto(34 - D)
 IC-131-H-2 : Rotterdam CS - Deventer : Bnva(00 - D) > Sto(04 - D)
 IC-131-T-1 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(26 - D) > Bnva(30 - D)
 IC-131-T-2 : Deventer - Rotterdam CS : Sto(56 - D) > Bnva(00 - D)
 G-444-H-1 : Amsterdam Westhaven - Oldenzaal : Bnva(54 - D) > Sto(59 - A)
 G-445-H-1 : Oldenzaal - Amsterdam Westhaven : Sto(06 - D) > Bnva(11 - A)

Gebruik 'WEG'

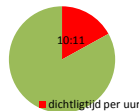
Richting 1 (maatgevend)
 Bron: Verkeersmodel Barneveld
 Intensiteit (mvt etmaal):
 Intensiteit (pae/u in besch periode): 894

280

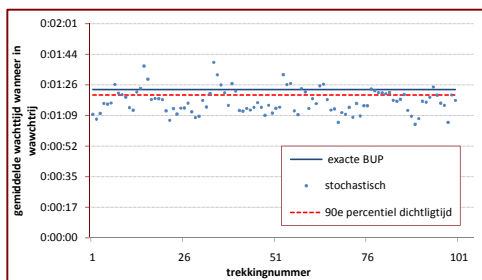
Resultaten

Dichtlijgtijden (richting onafhankelijk)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde dichtlijgtijd per sluiting:	0:01:01	0:01:03
Totale dichtlijgtijd per uur:	0:10:11	0:10:04

Sluitingen (richting onafhankelijk)	BUP	Min	Max
aantal sluitingen per uur:	10.08	7.68	9.6



Richting 1 (maatgevend)	BUP	90e percentiel
Gemiddelde wachttijd in wachtrij:	0:01:24	0:01:21
Gemiddelde wachttijd langzaam verkeer:	0:00:30	0:00:31
Gemiddelde maximale wachtrijlengte [m]:	229	235
Maximaal optredende wachtrijlengte [m]:	585	462



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**