



Rapportage parkeer- en verkeersonderzoek

OBC Bommel

Colofon

Opdracht

Rapportage Parkeer- en verkeersonderzoek
OBC Bemmeler

Opdrachtgever

Gemeente Lingewaard
t.a.v. Tom Spek
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bemmeler

Opdrachthouder

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer

5991

Projectmedewerkers

Ferry van der Haar

Jesse van Hulst

Lucas Bijl

Status

Definitief

Controle

Michiel Brouwer

Datum

1 augustus 2023

Samenvatting

Momenteel hebben de functies in het onderzoeksgebied een theoretische parkeervraag van 209 parkeerplaatsen. Dit is het ongewogen cijfer; er wordt nog geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. De maximale parkeervraag van de verschillende functies vallen niet op dezelfde momenten: Voor sportfuncties vallen deze in het weekend, terwijl de schoolgebouwen voornamelijk doordeweeks een parkeerbehoefte hebben. Er is dus dubbelgebruik mogelijk, waardoor de daadwerkelijke parkeervraag lager is dan 209 parkeerplaatsen. Door hiermee rekening te houden komen we tot een gewogen parkeervraag.

Dat de daadwerkelijke parkeervraag lager ligt dan 209 parkeerplaatsen, blijkt ook uit de parkeerdrukmetingen. Gemiddeld zijn 87 parkeerplaatsen bezet, en op het piekmoment zijn 128 parkeerplaatsen bezet. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat het tijdens de parkeermetingen mooi weer was en dat eindexamenscholieren geen les meer hadden, waardoor het autogebruik lager was dan gemiddeld.

Uitgaande van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen, rekening houdend met de maximale acceptabele loopafstanden, zijn er in de nieuwe situatie 200 parkeerplaatsen nodig. Bij de Laco zijn momenteel 67 parkeerplaatsen gerealiseerd, en deze blijven in de toekomstige situatie ongewijzigd. Dit betekent dat op de nieuwe campus en bij de nieuwe sporthal 133 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd om de overgebleven parkeervraag op te vangen, verdeeld over een parkeerterrein aan de zijde van de Van Nispenstraat (58 parkeerplaatsen) en een parkeerterrein aan de zijde van de Heister (75 parkeerplaatsen).

De verwachting is dat de fietsparkeervraag in de toekomstige situatie afneemt, aangezien er een afname van het aantal scholieren wordt voorzien. Echter, bij fietsparkeren is dubbelgebruik minder vaak mogelijk, omdat de bereidheid om een stukje te lopen onder deze bezoekers erg laag is. Het is dus belangrijk dat ieder gebouw voorziet in zijn eigen fietsparkeerbehoefte.

Daarnaast zijn tijdens de schouw een aantal knelpunten waargenomen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren worden in de conclusie een aantal mogelijke oplossingsrichtingen voorgesteld.

1 Achtergrond en aanleiding

Gemeente Lingewaard, vertegenwoordigd door Dhr. T. Spek, hierna te noemen 'de opdrachtgever', is voornemens een herontwikkeling van OBC Bommel te begeleiden.

De opdrachtgever heeft Studio Verbinding het document 'Parkeer- en verkeersonderzoek OBC Bommel' overlegd, waaruit in grote lijnen de plannen voor de herontwikkeling blijken (met betrekking tot de onderdelen verkeer en parkeren). Daarnaast hebben de opdrachtgever en OBC Bommel aanvullende informatie aangeleverd die benodigd is voor dit onderzoek. Deze zijn terug te vinden in de bijlagen. Studio Verbinding baseert zich in deze rapportage op de aangeleverde documenten en informatie.

In het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (IHP), dat is vastgesteld door de gemeenteraad, is vastgelegd dat het OBC Bommel in Bommel één van in totaal vier scholen is die in aanmerking komt voor een herontwikkeling. De twee locaties van het OBC Bommel in de huidige situatie zullen worden samengevoegd tot één locatie. Hierbij wordt locatie 'de Heister' gesloopt en blijft locatie 'Essenpas' bestaan.

De nieuwbouw krijgt een directe verbinding met 't Drieske, waar de Essenpas al aan ligt. Daarnaast wordt een nieuwe sporthal gerealiseerd, die zich nu nog in de Heister bevindt. De herontwikkeling gaat gepaard met een veranderde parkeervraag en verkeerssituatie, die onderzocht dienen te worden.

Dit rapport behelst een integraal verkeer- en parkeeradvies rondom deze herontwikkeling. Dit adviesrapport is, voor zowel motorvoertuigen als de fiets, gebaseerd op de volgende onderdelen:

- De gemeten parkeercapaciteit (alleen voor motorvoertuigen) en bijbehorende parkeerdruk in het onderzoeksgebied;
- Een parkeerbalansberekening in zowel de huidige als de toekomstige situatie, gebaseerd op de door de opdrachtgever aangeleverde informatie;
- Een kwalitatieve beoordeling van het verkeersgedrag tijdens de piekmomenten en de benutting van het parkeerareaal in het onderzoeksgebied.

Hierbij is uitgegaan van de huidige beleidsregels van de gemeente Lingewaard, zoals vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen Lingewaard 2020', vastgesteld door de gemeenteraad van Lingewaard op 14 mei 2020. Deze nota bevat enkel informatie over parkeren van motorvoertuigen. Voor fietsparkeren is uitgegaan van kencijfers zoals deze in de landelijke richtlijnen van het kennisinstituut CROW zijn beschreven in het document 'Fietsparkeerkencijfers 2019'.

2 Methode

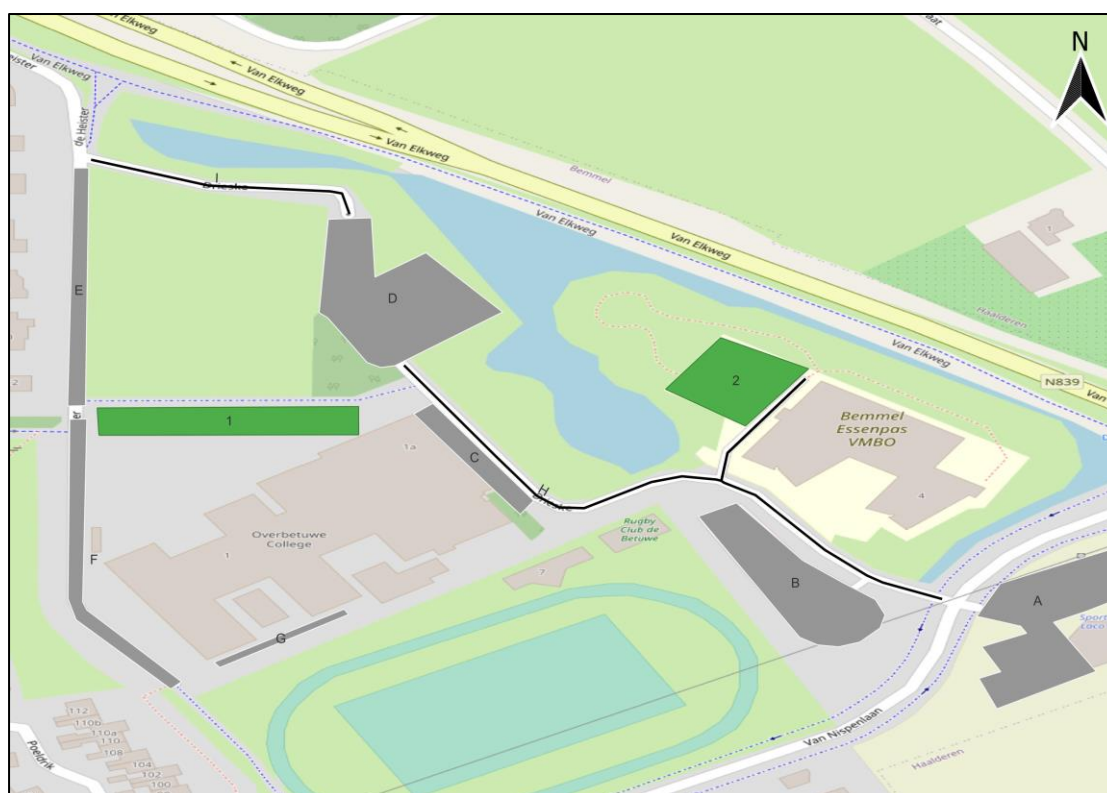
2.1 Locatieomschrijving

Het betreffende onderzoeksgebied ligt in Bemmelse, gemeente Lingewaard. Het OBC Bemmelse is aan de oostkant van Bemmelse gelegen. Op basis van de adressendichtheid wordt het gebied beschouwd als 'weinig stedelijk'.

Aan de oostkant van het OBC Bemmelse ligt de N839, die samen met de N838 een rondweg door de gemeente Lingewaard vormt. Langs de N839 ligt ook een fietspad. Beide locaties van de school zijn voor autoverkeer enkel toegankelijk via de Van Nispenlaan en 't Drieske. Er is ook een ontsluiting via De Heister, maar deze is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer en (brom)fietsers.

Fietsverkeer kan de school bereiken via zowel de van Nispenlaan als de Papenstraat/Heister. Daarnaast is er ook een fietsdoorsteek vanaf de Poeldrik naar de Oostervelden. In de directe omgeving van het gebied bevinden zich overwegend woningen. Tevens bevindt zich in het onderzoeksgebied het sportcentrum 'Laco'.

De gebouwen, parkeerterreinen en fietsenstalling van de parkeerdrukmeting zijn op onderstaande detailkaart weergegeven (figuur 1). De onderzochte segmenten staan met letters (autoparkeren) en cijfers (fietsparkeren) aangegeven en corresponderen met het overzicht in bijlage 2. Het parkeerterrein bij het Laco-sportcentrum, ten zuiden van de Van Nispenlaan, is ook meegenomen in het onderzoek.



Figuur 1: Kaartweergave van het onderzoeksgebied.

2.2 Werkwijze parkeerdrukmeting

Een parkeerdrukmeting geeft inzicht in de bezettingsgraad van het parkeerareaal in een bepaald gebied. De bezettingsgraad is het percentage van het totaal aantal parkeerplaatsen dat bezet is.

Aanvullend op de resultaten van de parkeerdrukmeting is een parkeerbalans opgesteld. Deze parkeerbalans zet de toekomstige theoretische parkeerbehoefte van het OBC Bommel en sportcentrum Laco af tegen de huidige parkeerbehoefte. In combinatie met de parkeerdrukmeting is de parkeerbalans een indicatie voor de toekomstige parkeersituatie als gevolg van de herontwikkeling.

2.2.1 Parkeerdrukmeting motorvoertuigen

Ten eerste is de totale parkeercapaciteit voor motorvoertuigen binnen het onderzoeksgebied geïnventariseerd. Daarna is er op zeven verschillende momenten een telling van het aantal geparkeerde auto's uitgevoerd. Deze tellingen hebben plaatsgevonden op maatgevende momenten, om een representatief beeld te verkrijgen van de actuele situatie. De zeven telmomenten zijn verspreid over één week en vonden plaats op:

- Dinsdag 19 april 2022 in de ochtend en in de middag;
- Donderdag 21 april 2022 in de ochtend, middag en avond;
- Zaterdag 23 april in de middag;
- Zondag 24 april in de middag.

De telmomenten zijn gebaseerd op de aanwezigheidspercentages van het CROW. Door te tellen op deze momenten zijn alle mogelijke piekmomenten van 'dagonderwijs', 'sportfuncties binnen' en 'sportfuncties buiten' meegenomen in de parkeerdrukmeting.

2.2.2 Parkeerdruk (brom)fietsen

Het aantal fietsen op beide schoollocaties is geteld op vier momenten; twee keer in de ochtend en twee keer in de middag. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen bromfietsen, e-bikes en normale fietsen. De ochtendtellingen vonden plaats nadat de lessen begonnen waren. De middagtellingen vonden na de lunch plaats, maar terwijl de (meeste) scholieren nog lessen volgden. Er is geteld op de volgende momenten:

- Dinsdag 19 april 2022 in de ochtend en in de middag;
- Donderdag 21 april 2022 in de ochtend en in de middag.

Wat betreft de fietsparkeercapaciteit en de fietsparkeerdruk is ervoor gekozen om deze kwalitatief te beschrijven. De buitenstalling bij de Heister beschikt niet over fietsenrekken of fietsnietjes, waardoor er geen exacte capaciteit te meten is. Daarnaast was er veel variatie in breedtes van fietsen (door bijvoorbeeld mandjes, kratten en fietstassen) en worden fietsen ook buiten de stallingen geparkeerd. Een exacte, kwantitatieve, capaciteitsmeting was daardoor niet mogelijk.

2.3 Werkwijze schouw

Om een betrouwbaar beeld te krijgen van de verkeerssituatie in en rondom het onderzoeksgebied, is er tweemaal een schouw uitgevoerd. Een dergelijke schouw is voornamelijk van toegevoegde waarde om het menselijk gedrag in de openbare ruimte te analyseren, en om te kijken of de inrichting, doel en het gebruik van de infrastructuur op elkaar zijn aangesloten.

Tijdens de schouw bij het OBC Bemmelerwaard is er met name gelet op het haal- en brengverkeer, de verkeersbewegingen die dit oplevert, het gedrag van scholieren en automobilisten en mogelijke knelpunten en onveilige situaties die hieruit voortkomen. De focus tijdens een verkeer- en parkeerschouw ligt voornamelijk op (ongewenst) gedrag. Voorbeelden hiervan zijn te hard rijden, niet opletten, foutief parkeren, deelnemen aan het verkeer met een mobiele telefoon, etc. Een schouw geeft ook aan wat de gevolgen zijn van dit gedrag. Hoe gaan de verkeersdeelnemers met elkaar om? Welke verkeersonveilige situaties ontstaan er?

Om een beeld te krijgen van de situatie in het gehele onderzoeksgebied, is de schouw beide keren door twee medewerkers uitgevoerd. Deze hebben zich verdeeld over beide locaties, voor een zo compleet mogelijke observatie.

Hiervoor zijn twee maatgevende momenten gekozen:

- Donderdagochtend 21 april voor én net na de lessen beginnen;
- Donderdagmiddag 21 april net voor én na het laatste lesuur van de meeste scholieren.

Aanvullend op de observatie van de verkeerssituatie is het parkeergedrag en de parkeerdruk op een kwalitatieve manier beoordeeld. De hieruit volgende informatie is gebruikt om meer betekenis en context te geven aan de kwantitatieve parkeerdruk en parkeerbalans.

3 Theoretische parkeerbalans

Een parkeerbalans is opgesteld conform de geldende parkeernormen van de gemeente Lingewaard. De definitie van een parkeerbalans binnen deze context is de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod.

3.1 Theoretische parkeerbalans motorvoertuigen

Parkeernormen worden opgesteld door een gemeente om het parkeeraanbod van (her)ontwikkelingen te bepalen. De in gemeente Lingewaard geldende parkeernormen – ‘Nota Parkeernormen Lingewaard 2020’, vastgesteld door de gemeenteraad van Lingewaard op 14 mei 2020 – zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van CROW publicatie 381. Het CROW geeft een bandbreedte op basis waarvan gemeentes haar parkeernormen op lokale context kunnen afstemmen. De gemeente Lingewaard hanteert de gemiddelde parkeerkencijfers voor weinig stedelijke gebieden.

De parkeernormen die van toepassing zijn voor deze herontwikkeling zijn de parkeernormen die horen bij middelbare school, zwembad (overdekt), sportveld en sporthal. De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 1.

	Eenheid	Parkeernorm
Middelbare school (VMBO, HAVO, VWO)	Per 100 scholieren	4,9
Fitness	Per 100 m ² bruto vloeroppervlakte	4,8
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,5
Sportveld	Per hectare netto terrein	20,0
Sporthal	Per 100m ² bruto vloeroppervlakte	2,9

Tabel 1: Geldende parkeernormen voor onderzoeksgebied (Bron: Nota Parkeernormen Lingewaard 2020)

3.1.1 Huidige situatie

Wat betreft de functies in het onderzoeksgebied zijn de volgende eenheden van belang:

- Het OBC Bommel: 1.481 scholieren en 196 personeelsleden (samen afgerond 1.700);
- Zwembad: 312,5 m² (25 x 12,5);
- Laco sportgedeelte: 672 m²;
- Sportveld: 28.671 m² of 2,8671 hectare.

	Eenheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
OBC Bommel	17	4,9	83,30
Zwembad Laco	3,125	11,5	35,94
Laco fitness	6,72	4,8	32,26
Sportveld	2,8671	20	57,34
Totaal			208,84

Tabel 2: Het berekende theoretische parkeeraanbod van de huidige situatie

3.1.2 Toekomstige situatie

De gemeente Lingewaard heeft een prognose gemaakt van het aantal leerlingen over 15 jaar. In de toekomstige situatie (2038) wordt verwacht dat er 1.360 scholieren op het OBC Bommel zitten. Eveneens wordt er een sporthal gerealiseerd met een totale bvo van 2360 m² (parkeernorm van 2,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo), die in de avonden en weekenden wordt verhuurd. De overige functies blijven in de toekomstige situatie hetzelfde.

De toekomstige parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 3.

	Eenheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
OBC Bommel	13,60	4,9	66,64
Laco zwembad	3,125	11,5	35,94
Laco fitness	6,72	4,8	32,27
Sportveld	2,8671	20	57,34
Nieuwe sporthal	23,60	2,9	68,44
Totaal			260,63

Tabel 3: Het maximum theoretische parkeeraanbod van de toekomstige situatie

De parkeervraag valt bij verschillende functies op verschillende momenten. Om de parkeervraag te berekenen per moment, is het gebruikelijk om gebruik te maken van aanwezigheidspercentages. Deze percentages geven een indicatie van de daadwerkelijke parkeervraag op verschillende momenten in de week.

Ter illustratie zijn de aanwezigheidspercentages in tabel 4 opgenomen.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4: De aanwezigheidspercentages voor de functies in het onderzoeksgebied

Rekening houdende met de aanwezigheidspercentages komen we op een gewogen parkeervraag met een piek op de zaterdagmiddag van 194 parkeerplekken. Zie ook tabel 5 voor de complete berekening.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Nieuwe sporthal	34,22	34,22	68,44	0,00	68,44	68,44	51,33
Laco zwembad	17,97	17,97	35,94	0,00	35,94	35,94	26,96
Laco fitness	16,14	16,14	32,27	0,00	32,27	32,27	24,20
Sportveld	14,34	14,34	28,67	0,00	57,34	14,34	57,34
OBC Bommel	66,64	66,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal gewogen parkeervraag*	149,30	149,30	165,32	0,00	194	151	159,83

Tabel 5: De berekening van de gewogen parkeervraag van de functies in het onderzoeksgebied (*onder de categorie 'sportfuncties binnen' vallen respectievelijk de functies 'sporthal', 'Laco zwembad' en 'Laco fitness')

3.2 Theoretische parkeerbalans fiets

De gemeente Lingewaard heeft in haar parkeernota geen beleid opgenomen omtrent het parkeren van de fiets. Bij veel gemeenten staat het kennisveld 'fietsparkeren' sowieso nog in de kinderschoenen ten opzichte van autoparkeren. Binnen de mobiliteit is er minder gedocumenteerde kennis omtrent fietsparkeren en de beschikbare kennis is minder 'bestendig' of niet in elke situatie toepasbaar.

De meest recente publicatie van fietsparkeerkencijfers is een CROW-publicatie uit 2019. Hierin geeft het CROW een parkeerkencijfer en een bandbreedte voor verschillende categorieën functies, waaronder kantoren, scholen, winkelen en gezondheidszorg.

De kencijfers die door het CROW worden benoemd zijn gemiddelden. Deze zijn vastgesteld per functie én zijn gegeven voor heel Nederland. Dit betekent dat er per gemeente goed moet worden gekeken naar de parkeerkencijfers. Lokale specifieke kenmerken, en daarmee het fietsgebruik, verschillen immers per gemeente. Om deze reden biedt het CROW een bandbreedte waar het minimum van toepassing is voor gemeenten met een laag fietsgebruik en het maximum voor gemeenten met een hoog fietsgebruik. In dit onderzoek rekenen we met het kencijfer dat door het CROW wordt gegeven.

	Eenheid	Kencijfer	Bandbreedte Minimum	Bandbreedte maximum
Middelbare school (Scholieren)	Per 100 m ² bvo	10,0	6,0	16,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4	0,2	0,7
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	20,0	11,0	32,0
Sporthal	Per 100 m ² bvo	2,5	1,4	3,9
Fitness	Per 100 m ²	2,0	1,0	3,0
Sportveld	Per hectare netto terrein	50,0	30,0	85,0

Tabel 6: Relevante fietsparkeerkencijfers voor het onderzoeksgebied (CROW Kencijfers fietsparkeren 2019)

3.2.1 Huidige situatie

Anders dan bij motorvoertuigen wordt de fietsparkeerbehoefte bij een middelbare school berekend aan de hand van het bruto vloeroppervlak, in plaats van het aantal scholieren. De schoolgebouwen en sporthal samen omvatten nu zo'n 17.000 m² aan bvo. Het zwembad heeft een oppervlakte van 312,5 m², het sportgedeelte van Laco 672 m² en het sportveld is 2,8671 hectare.

	Eenheid	Fietsparkeerkencijfer	Fietsparkeerbehoefte
OBC Bommel (scholieren en medewerkers)	170	10,4	1.768
Zwembad Laco	3,125	20	62,5
Laco fitness	6,72	2,0	13,44
Sportveld	2,8671	50	143,36
Totaal			1987,3

Tabel 7: De berekende theoretische fietsparkeerbehoefte van de huidige situatie

De totale fietsparkeerbehoefte van alle functies in het onderzoeksgebied is daarmee 1988. Als we de huidige theoretische fietsparkeerbehoefte vergelijken met het huidige aantal

scholieren en personeel van het OBC Bommel (samen ongeveer 1.700), dan lijken bovenstaande kencijfers een realistische weergave te geven van de daadwerkelijke fietsparkeerbehoefte.

3.2.2 Toekomstige situatie

Uit de toegezonden informatie blijkt dat het bruto vloeroppervlak en het aantal scholieren daalt. De bruto vloeroppervlakte is in de toekomstige situatie 11.500 m² in plaats van 17.000 m². De fietsparkeerbehoefte van de overige functies blijven ongewijzigd.

De totale fietsparkeerbehoefte van alle functies in het onderzoeksgebied komt daarmee op 1.475. Zie ook tabel 8.

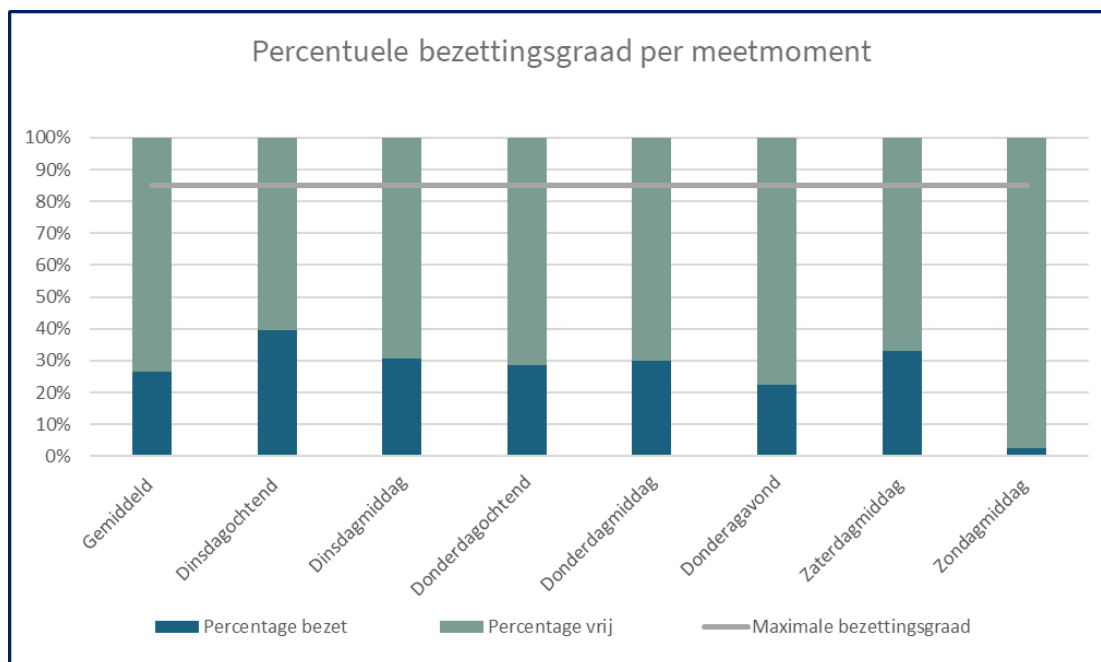
	Eenheid	Fietsparkeerkencijfer	Fietsparkeerbehoefte
OBC Bommel (scholieren en medewerkers)	115	10,4	1.196
Zwembad Laco	3,125	20	62,5
Laco fitness	6,72	2,0	13,44
Sportveld	2,8671	50	143,36
Nieuwe sporthal	23,6	2,5	59
Totaal			1474,3

Tabel 8: De berekende theoretische fietsparkeerbehoefte van de toekomstige situatie

4 Resultaten

4.1 Parkeertelling motorvoertuigen

De capaciteitsmeting wijst uit dat er in totaal 324 parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied zijn. Deze capaciteit is onder te verdelen in 299 reguliere parkeervakken, 18 ongemarkeerde parkeerplaatsen op de openbare weg, 5 parkeervakken voor mindervalide bestuurders en 2 parkeervakken voor elektrische voertuigen. De complete inventarisatie van de tellingen is terug te vinden in bijlage 2. In figuur 2 is een grafisch overzicht van de bezettingsgraad weergegeven.



Figuur 2: Grafisch overzicht van de bezettingsgraad.

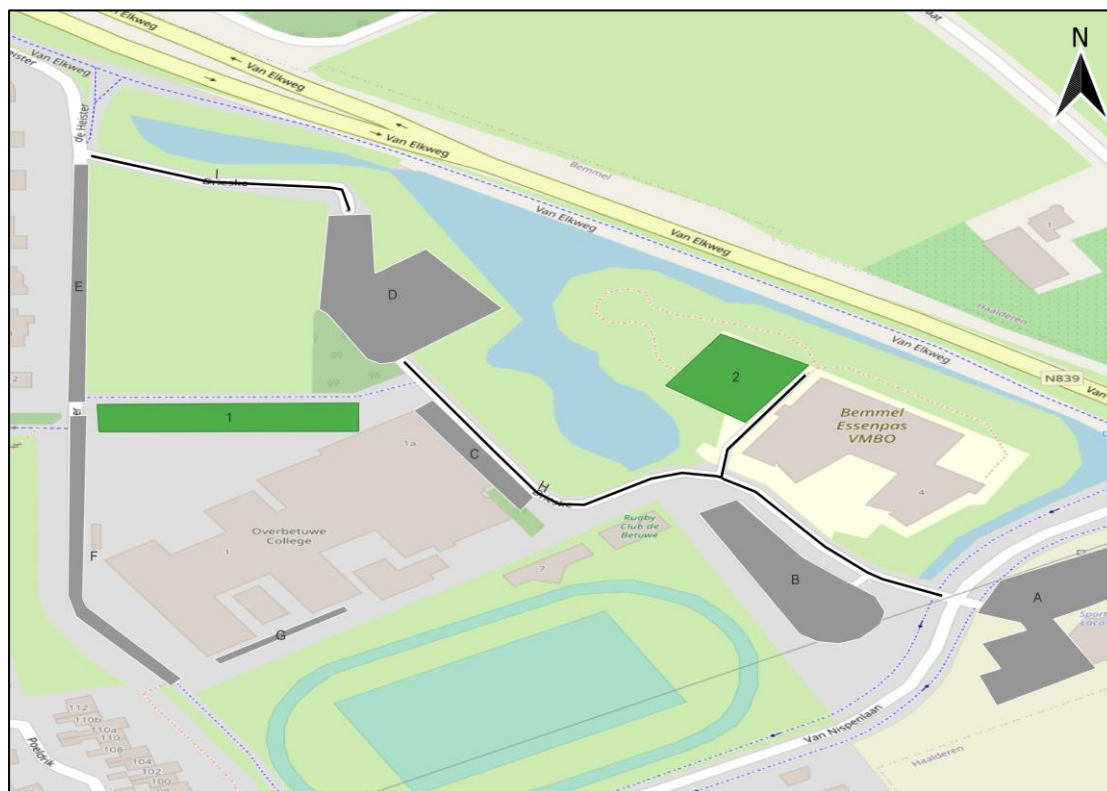
De gemiddelde parkeerdruk in het gebied is 27%. Om de parkeerbalans te kunnen berekenen is naast het gemiddelde ook het drukste telmoment van belang: Dit was op dinsdagochtend 19 april, toen een parkeerdruk van 40% is gemeten.

4.1.1 Benutting van het parkeerareaal

Het onderzoeksgebied bestaat uit acht segmenten met parkeercapaciteit. Er zijn aanzienlijke onderlinge verschillen tussen deze segmenten wat betreft parkeerdruk. De gemiddelde en maximale bezettingspercentages per segment zijn in tabel 9 weergegeven. In figuur 3 zijn de segmenten op de kaart nogmaals weergegeven.

Segment	Totale capaciteit	Gemiddelde druk	Maximale druk
A: Laco	67	30%	51%
B: Parkeerterrein tegenover Essenpas	57	46%	88%
C: Haaksparkeren 't Drieske	19	81%	100%
D: Parkeerterrein 't Drieske	99	19%	36%
E: Langsparkeren De Heister	9	2%	11%
F: Haaksparkeren De Heister	61	5%	13%
G: Parkeerplaats personeel op eigen terrein	3	38%	100%
H: Langsparkeren 't Drieske	9	8%	56%
Totaal	324	27%	40%

Tabel 9: Parkeerdata per segment



Figuur 3: Kaartweergave van het onderzoeksgebied.

Uit de bezettingspercentages per segment is af te leiden dat de capaciteit niet evenredig benut wordt. De parkeerplaatsen in segmenten B en C worden zowel gemiddeld als tijdens de piekmomenten het meeste benut. Deze zijn beide aan 't Drieske gelegen. Autoverkeer komt na het inrijden van 't Drieske als eerste langs deze parkeerplaatsen. Tevens liggen deze gunstig ten opzichte van de schoolgebouwen, waardoor de loopafstand naar de ingang minimaal is.

Het parkeerterrein dat voorbij De Heister ligt, is enigszins 'verscholen' en kent een langere loopafstand naar de ingang van De Heister, wat terug te zien is in de (veel) lagere parkeerdruk. Daarnaast moet de kanttekening worden geplaatst dat er rond het zwembad op verschillende momenten andere piekmomenten zijn in verband met afzwemmen, en dat het erop lijkt dat er tijdens de tellingen geen sprake was van een dergelijk piekmoment.

Segmenten E, F en G zijn alleen te bereiken met de auto via het voorgenoemde parkeerterrein en een smal, aansluitend straatje. Het inrijden van De Heister via de Papenstraat is verboden, behalve voor aanwonenden van De Heister. Dit heeft ten gevolg dat met name de parkeerplaatsen van segmenten E en F ten allen tijde nagenoeg onbenut blijven.

Segment H is de straat 't Drieske. Langsparkeren is hier niet wenselijk door de beperkte breedte en de knelpunten en gevaarlijke situaties die ontstaan tijdens de piekmomenten, maar is in principe wel toegestaan. Geparkeerde auto's in 't Drieske (segment H) zijn alleen op zaterdagmiddag waargenomen, als er gesport wordt op naastgelegen sportveld en segmenten B en C een hoge parkeerdruk kennen.

4.2 Parkeertelling fietsen

Zoals is beschreven in hoofdstuk 2, is er geen capaciteitsmeting van het aantal fietsparkeerplaatsen uitgevoerd. Wel is er onderscheid gemaakt tussen normale fietsen, elektrische fietsen en bromfietsen. Op vier momenten heeft een telling plaatsgevonden. De complete inventarisatie van de tellingen is terug te vinden in bijlage 3.

Gemiddeld stonden er 299 (brom)fietsen in de fietsenstalling bij de Essenpas. Het piekmoment op deze locatie viel op donderdagochtend, toen er 326 (brom)fietsen zijn geteld.

In de fietsenstalling bij de Heister stonden gemiddeld 800 fietsen. Het piekmoment op deze locatie viel op dinsdagochtend, toen er 891 (brom)fietsen zijn geteld. Op beide teldagen en beide locaties was het 's ochtends aanzienlijk drukker dan 's middags.

Locatie	Totaal aantal (brom)fietsen (piekmoment)	Percentage elektrische fietsen	Percentage bromfietsen
Essenpas	326 (donderdagochtend)	15,4%	2,4%
De Heister	891 (dinsdagochtend)	11,6%	2,7%
Totaal	1.211*	12,6%	2,6%

Tabel 10: Fietstellingen (*De piekmomenten van de twee locaties vielen op verschillende dagen, waardoor het totaal geen optelsom is van de twee losse piekmomenten)

Daarnaast is het nog belangrijk om aan te geven dat de eindexamenscholieren gedurende de teldagen geen lessen meer hadden. Er waren daarom minder fietsen dan gebruikelijk. Van de 1.481 scholieren zijn er 340 eindexamenscholieren. Dat betekent dat er 23% minder scholieren op school waren dan in een reguliere situatie. In een situatie waarbij alle scholieren op school aanwezig zijn, schatten we dat er tijdens de piekmomenten respectievelijk 400 en 1.100 fietsen aanwezig waren geweest. In totaal zouden er dan dus maximaal 1.500 fietsen bij de scholen geparkeerd staan.

4.2.1 Benutting van de fietsenstallingen

Een kwalitatieve beschrijving van het fietsparkeren is een belangrijke aanvulling op de aantallen en percentages (brom)fietsen, waarmee nauwkeuriger inzicht in het fietsparkeren wordt verkregen.

Locatie Essenpas

De fietsenstalling van Essenpas is ruim opgezet en voorzien van overdekte fietsenrekken. Bovendien zijn de parkeerplekken voor scooters en bromfietsen duidelijk aangegeven en dit lijkt goed opgevolgd te worden. In de fietsenstalling van de Essenpas viel op dat de fietsen zo dicht mogelijk bij de ingang van de school worden geparkeerd. Dit zorgt ervoor dat bepaalde delen van de stalling (te) vol zijn, terwijl er in delen van de stalling die verder weg liggen van de ingang voldoende plaats over is. Fietsen werden ook geparkeerd voor de toegang tot het wandelpad. Deze was hierdoor moeilijk te bereiken. Over het algemeen was er (ruim) voldoende stallingsruimte.



Figuur 4: Overzicht van fietsenstalling



Figuur 5: Overzicht van fietsenstalling



Figuur 6: Voorbeeld van oplaadpunt



Figuur 7: Overzicht van strook voor (brom)fietsen en scooters



Figuur 8: Fietsen blokkeren wandelpad



Figuur 9: Extra gecreëerde fietsparkeerplekken

Locatie De Heister

De fietsenstalling van De Heister is vanuit twee aanrijrichtingen bereikbaar. Hier werd veel in de buitenstalling geparkeerd, omdat deze dicht bij de ingang van het gebouw ligt. Voor het hek aan de oostkant van het schoolplein is plek gereserveerd voor bromfietsen. Deze mogen namelijk niet in de overdekte stalling komen. Alle bromfietsen zijn op de daarvoor bestemde plek geteld. Ook bij locatie De Heister was er ruim voldoende stallingsruimte.



Figuur 10: Overzicht van fietsenstalling



Figuur 11: Fietsenstalling vanuit binnenkant

4.3 Verkeersgedrag

Op donderdag 21 april is er tweemaal een schouw uitgevoerd waarbij specifiek is gelet op het gedrag van weggebruikers. Het gaat hierbij om een ochtendschouw (van 07:45 uur – 10:15 uur) en een middagschouw (van 12:30 uur – 14:30 uur).

Het was op de dag van de schouw droog en zonnig weer, waardoor er waarschijnlijk sprake was van wat meer fietsverkeer en minder autoverkeer. De conciërge en de receptioniste gaven aan dat er op ochtenden met slecht weer sprake is van files op 't Drieske en de Van Nispenlaan, en die hebben wij niet waargenomen. Bovendien was het ook rustiger omdat de eindexamenscholieren al geen lessen meer hadden.

4.3.1 Haal- en brengverkeer

Ochtendschouw

Tijdens de ochtendschouw, die tussen 07:45 uur en 10:15 uur plaatsvond, was er om ca. 08:45 uur een duidelijke piek in het aantal verkeersbewegingen. Bij de Essenpas was er in beperkte mate sprake van brengverkeer. Vier keer is waargenomen dat scholieren op het parkeerterrein (segment B) tegenover de ingang werden afgezet. Opvallend is dat vijf keer is waargenomen dat scholieren op de rijbaan en zelfs gedeeltelijk op het trottoir werden afgezet, ondanks de gunstig gelegen parkeerplaats (zie figuur 12).



Figuur 12: Brengverkeer op het trottoir bij locatie Essenpas

De rijbaan is ca. 5 meter breed en wordt in beide richtingen door auto-en fietsverkeer naar en van de school gebruikt. Wanneer auto's stilstaan op de rijbaan blijft er weinig ruimte over voor rijdend verkeer, waardoor er ongewenste, gevaarlijke knelpunten ontstaan. Vooral fietsers komen hierdoor snel in de verdrukking (zie figuur 13).



Figuur 13: Tijdens de spits hebben fietsers weinig ruimte

Voor autoverkeer heeft de school op dit moment maar één ontsluiting, dit is het kruispunt Van Nispenlaan – 't Drieske. Na het afzetten van de scholieren moeten auto's ergens keren. Dit gebeurt zowel op de verscheidene parkeerplaatsen als op de rijbaan zelf. Dit laatste creëert gevaarlijke situaties, met name tijdens de spits, omdat verkeer uit beide richtingen plots moet uitwijken en/of afremmen.

Daarnaast zijn er auto's waargenomen die ogenschijnlijk (veel) harder reden dan de maximaal toegestane snelheid van 30 km/h. Dit gebeurt met name vlak voor de lessen beginnen. Het spreekt voor zich dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren.

Bij De Heister was er meer sprake van brengverkeer. Dit zorgde deels voor gevaarlijke en ongewenste verkeerssituaties. Er is viermaal waargenomen dat scholieren via een u-bocht werden afgezet op het kruispunt voor de ingang van de fietsenstalling bij 't Drieske (zie figuur 14). Ouders/verzorgers stonden hier ergens in de u-bocht stil en scholieren op de fiets en voetgangers moesten hier zodanig op anticiperen. Ook waren er ouders/verzorgers die doorreden naar de grote parkeerplaats (segment D) en daar hun kind afzetten.



Figuur 14: Brengverkeer bij De Heister (waar een stilstaanverbod geldt)

Ook was er sprake van ouders/verzorgers die in de haakspaarkeervakken (segment C) vooruit in parkeerden waarna zij, nadat de scholier was uitgestapt, achteruit weer de weg op reden. Ook dit zorgt voor onwenselijke situaties, omdat de kerende auto en de fietsers elkaar moeilijk kunnen zien.

Middagschouw

Tijdens de middagschouw was het aanzienlijk rustiger wat betreft haalverkeer. Er was een kleine piek 's middags om ca. 13:50 uur, maar over het algemeen is de drukte meer verspreid. Dit komt voornamelijk door de verschillende tijden waarop scholieren uit zijn en in mindere mate door het blijven hangen op school na de laatste les. Daardoor is er minder vaak opvallend en/of ongewenst verkeersgedrag waargenomen en heeft dit maar in zeer beperkte mate tot gevaarlijke situaties geleid.

Voor het ophalen van scholieren bij locatie Essenpas diende het nabijgelegen parkeerterrein (segment B) voor meerdere ouders/verzorgers als 'haal'plek. Ook is waargenomen dat drie scholieren in de berm van de Van Nispenlaan werden opgehaald, waarbij het voertuig midden op het fietspad stil stond zodat de scholieren konden instappen.

Het ophalen van scholieren bij De Heister is in totaal tien keer waargenomen, waarvan zes keer op de parkeerplaats (segment D) en vier keer op de rijbaan. Van deze laatste vier zijn er drie auto's waargenomen die op de grasbetontegels stilstonden (zie figuur 15). Deze auto's waren toen al gekeerd op het naastgelegen parkeerterrein (segment D).

Ook 's middags zijn enkele auto's en bromfietsen waargenomen die (veel) te hard reden over 't Drieske.



Figuur 15: In de middag gebruikt haalverkeer de grasbetontegels bij De Heister.

4.3.2 (Brom)fietsverkeer

De twee locaties genereren samen veel (brom)fietsverkeer. De meeste scholieren gaan immers met de fiets van en naar school. Ook voor fietsverkeer was de piek 's ochtends om ca. 08:45 uur. Rond die tijd zijn er meerdere grote groepen scholieren op de fiets (10 à 20 fietsers) die vanaf de Van Nispenlaan richting 't Drieske rijden, naar één van de schoolgebouwen.

Op de Van Nispenlaan zijn auto's en fietsers van elkaar gescheiden, door middel van een vrijliggend fietspad. Auto- en fietsverkeer komt samen bij de kruising met 't Drieske. De ruimte is hier beperkt, terwijl (groepen) fietsers en auto's hier vanaf de Van Nispenlaan rechtsaf 't

Drieske inrijden. Hierbij bevinden fietsers zich in de dode hoek van automobilisten. Daarnaast komen er in mindere mate fietsers vanaf de westkant van de Van Nispenlaan, die de weg oversteken. De beperkte breedte van 't Drieske zorgt ervoor dat fietsers en auto's tijdens het gelijktijdig afslaan met elkaar in conflict komen. Als er gelijktijdig verkeer vanuit 't Drieske de Van Nispenlaan wil oprijden is er simpelweg te weinig ruimte. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties en lange wachttijden ontstaan tijdens piekuren. Daarnaast kunnen automobilisten verwachten dat elke fietser richting de school fietst (tijdens de piek) en dus afslaat naar 't Drieske. Wanneer fietsers toch rechtdoor rijden, dan kan dit gevaarlijke situaties opleveren.

(Brom)fietsers kunnen de school ook bereiken via de Papenstraat en De Heister. Scholieren die vanaf deze kant komen en naar Essenpas fietsen, rijden de fietsenstalling in door 't Drieske in een bocht over te steken. Automobilisten vanaf de Van Nispenlaan hebben slecht zicht op fietsers die van links komen (zie figuur 16). De automobilist heeft in deze situatie voorrang, maar in de praktijk gebeurt dit meestal niet. Tijdens de ochtendschouw is tweemaal een bijna-conflict waargenomen.



Figuur 16: Weggebruikers hebben slecht zicht op het (vele) fietsverkeer dat vanuit links richting de fietsenstalling aan de rechterzijde oversteekt

4.3.3 Overige knelpunten

Het gemotoriseerde verkeer dat wegrijdt vanaf de parkeerplaats (segment D) bij de Heister heeft slecht zicht op fietsers en voetgangers die van rechts komen (zie figuur 17). Het gaat hierbij om scholieren die uit de fietsenstalling komen en fietsers vanaf het fietspad aan de noordzijde van de stalling. De voorrangregeling en verkeerssituatie zijn hier onduidelijk. De in- en uitgang van het schoolplein en fietsenstalling kan beschouwd worden als uitrit, maar een uitritconstructie ontbreekt. De kruising is nu als gelijkwaardig zijnde ingericht, wat betekent dat fietsers vanaf het schoolplein voorrang hebben.



Figuur 17: Weggebruikers hebben slecht zicht richting rechts (uitgang fietsenstalling). Ook is de voorrangssituatie onduidelijk.

Daarnaast is de route voor het fietsverkeer dat vanaf het fietspad komt onlogisch. Fietsers steken hier het trottoir over om de bocht naar rechts af te snijden.

Er ontbreekt een looproute tussen de parkeerplaats (segment D) en de ingang van de school. Voetgangers zijn dus gedwongen om over de rijbaan te lopen. Het realiseren van een looproute draagt bij aan de veiligheid en kan er tevens voor zorgen dat haal-en brengverkeer vaker op de parkeerplaats plaatsvindt, in plaats van op of langs de rijbaan.

5 Conclusie en advies

5.1.1 Verplaatsen en verwijderen parkeerareaal

Momenteel hebben de functies in het onderzoeksgebied samen een theoretische parkeerbehoefte van 209 parkeerplaatsen. In de nieuwe herontwikkeling van het gebied stijgt dit naar 261 parkeerplaatsen, met name dankzij de grote nieuwe sporthal die in de weekenden wordt verhuurd.

In het onderzoeksgebied zijn 324 parkeerplaatsen aanwezig. Theoretisch is er dus een overaanbod van parkeergelegenheid. Daar komt bij dat de piekmomenten van de ontwikkelingen niet samen vallen, en dat er dus dubbelgebruik mogelijk is van sommige parkeerplaatsen. De werkelijke parkeerbehoefte van de ontwikkelingen is dus lager.

Op basis van de aanwezigheidspercentages van het CROW is de gewogen parkeerbalans bepaald (194 parkeerplaatsen). Dit betekent dat, wanneer dubbelgebruik voor alle parkeerplaatsen volledig mogelijk is, er 194 parkeerplaatsen nodig zijn om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen. In hoeverre dubbelgebruik ook daadwerkelijk mogelijk is, is afhankelijk van de uiteindelijk locaties van de nog te realiseren functies en parkeergelegenheid, maar op basis van de volgende bevindingen en uitgangspunten kunnen we wel een indicatie geven:

- Het parkeerterrein van de Laco (67 parkeerplaatsen) blijft in de toekomstige situatie onveranderd en wordt in de praktijk niet gebruikt door bezoekers/werknemers van de school. De maximale theoretische parkeerbehoefte van de functies (zwembad en fitness) in het Laco-gebouw (69 parkeerplaatsen) is (en blijft) in lijn met de beschikbare parkeercapaciteit bij dit gebouw;
- Op maatgevende momenten heeft de school een maximale theoretische parkeerbehoefte van 67 parkeerplaatsen. Omdat bezoekers/werknemers niet op het Laco-terrein parkeren, dient deze parkeerbehoefte op andere terreinen dan het parkeerterrein van de Laco te worden opgevangen (binnen een acceptabele loopafstand van de ingang van het nieuwe schoolgebouw);
- Op maatgevende momenten hebben de sportfuncties een gezamenlijke parkeerbehoefte van 194 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 67 voorzien bij het Laco-gebouw. Bovendien lijkt het mogelijk, afgaande op de eerste ontwerpen, dat de sporthal (parkeervraag van 69 parkeerplaatsen) en de school (parkeervraag van 67 parkeerplaatsen) gebruik gaan maken van dezelfde parkeerplaatsen. Er resteert daarmee (naar verwachting) een parkeerbehoefte van 58 parkeerplaatsen tijdens het maatgevende moment voor sportfuncties ($194 - 67 - 67 = 60$);
- Als in de toekomstige situatie voor een vergelijkbare indeling van parkeerterreinen wordt gekozen, dat wil zeggen, een parkeerterrein bij de Laco, een parkeerterrein aan de zijde van de Van Nispenstraat en een parkeerterrein aan de zijde van de Heister, dan kan naar verwachting worden volstaan met een totale parkeercapaciteit van 200 parkeerplaatsen, die als volgt zijn verdeeld:
 - Laco-terrein: 67 parkeerplaatsen (voor parkeervraag Laco-gebouw);
 - Parkeerplaats zijde Van Nispenstraat: 58 parkeerplaatsen (voor parkeervraag overige sportfuncties, exclusief parkeervraag nieuwe sporthal);
 - Parkeerplaats zijde de Heister: 75 parkeerplaatsen (parkeervraag school en nieuwe sporthal).

Hiermee wordt er op alle maatgevende momenten voor de verschillende functies voorzien in voldoende parkeergelegenheid

Kijkende naar de huidige parkeercapaciteit betekent dit dat de parkeerterreinen van de Laco (capaciteit van 67 parkeerplaatsen) en tegenover de Essenpas (capaciteit van 57 parkeerplaatsen) nagenoeg behouden kunnen blijven. Bij het parkeerterrein bij 't Drieske (capaciteit van 99 parkeerplaatsen) kan de capaciteit worden teruggedrongen. De overige parkeercapaciteit kan in de toekomstige situatie komen te vervallen.

De opdrachtgever heeft aangegeven dat de Laco circa tweemaal per maand in de avond piekmomenten kent met afzwemmen. De omvang van deze extra parkeerbehoefte is bij ons echter niet bekend en is ook tijdens de tellingen niet waargenomen. Het advies luidt om een dergelijke incidentele piekvraag op te vangen met het overige parkeerareaal en in goede banen te leiden met tijdelijke (zachte) maatregelen, zoals bewegwijzering en communicatie.

Ons advies luidt daarnaast om ongewenst parkeergedrag onmogelijk te maken door een combinatie van fysieke maatregelen (bijv. diamantkoppaaltjes op trottoir, zoals al aan één zijde is gedaan op 't Driekse) en instrumentele maatregelen (het instellen van een verbod op stilstaan op 't Drieske). Daarnaast kunnen weggebruikers door middel van zachte maatregelen (bebording, communicatie) actiever gewezen worden op de gewenste parkeerlocaties.

De fietsparkeervraag daalt in de toekomstige situatie. Hierbij is dubbelgebruik in mindere mate mogelijk, omdat de bereidheid om te lopen onder bezoekers die met de fiets komen veel lager is. In hoeverre dubbelgebruik mogelijk is, is afhankelijk van de uiteindelijke locaties van de verschillende functies.

5.1.2 Verkeersveiligheid

Tijdens de schouw zijn een aantal knelpunten waargenomen tussen auto en fiets, los van parkeren en haal-/brengverkeer. Om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren luidt ons advies daarom om de volgende maatregelen verder te onderzoeken:

- **Kruising 't Drieske / Van Nispenlaan aanpassen** – Bijvoorbeeld met (een combinatie van) de volgende maatregelen:
 - Max. snelheid verlagen naar 30 km/u;
 - Drempel / plateau verhogen;
 - Oversteken in twee fases mogelijk maken.
- **Kruising bij De Heister (ontsluiting parkeerplaats en fietsenstalling) anders vormgeven** – Bijvoorbeeld met (een combinatie van) de volgende maatregelen:
 - Duidelijke voorrangssituatie;
 - Beter zicht richting rechts voor gemotoriseerd verkeer;
 - Logischere route voor fietsers;
 - Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer, zodat gemotoriseerd verkeer alleen richting De Heister kan rijden en deze onoverzichtelijke situatie dus niet passeert.
- **Snelheidsremmende maatregelen realiseren** – Snelheidsremmende maatregelen dragen vooral bij aan de verkeersveiligheid wanneer deze worden gerealiseerd op de lange rechtstanden van 't Drieske en bij de toegangen tot de fietsenstallingen.

Bijlage 2

Dinsdag 19 april 2022 10:00																					
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	openbare weg-geen markering vrij	parkeervakken vrij	Elektrisch vrij	Invalide vrij	Anders vrij (vul in)	Totaal vrij	Percentage bezet
A	Sportcentrum LACO Bommel	65					67		30					30	0	35	0	2	0	37	45%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		34	1				35	0	19	1	2	0	22	61%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		19					19	0	0	0	0	0	0	100%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		36					36	0	63	0	0	0	63	36%
E	Langsparkeren op straat	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
F	Parkeervakken de Heister	61					61		4			1		5	0	57	0	0	0	57	8%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3		2			1		3	0	0	0	1	0	1	100%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	0	125	1	0	2	0	128	18	174	1	5	0	198	40%

Dinsdag 19 april 2022 13:45																					
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		11					11	0	54	0	2	0	56	16%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		30	1				31	0	23	1	2	0	26	54%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		14					14	0	5	0	0	0	5	74%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		31					31	0	68	0	0	0	68	31%
E	Langsparkeren op straat	9					9	1						1	8	0	0	0	0	8	11%
F	Parkeervakken de Heister	61					61		7			1		8	0	54	0	0	0	54	13%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3		2			1		3	0	0	0	0	0	0	100%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	1	95	1	1	1	0	99	17	204	1	4	0	226	31%

Donderdag 21 april 2022 09:15																					
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		21					21	0	44	0	2	0	46	31%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		24					24	0	29	2	2	0	33	42%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		18					18	0	1	0	0	0	1	95%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		23					23	0	76	0	0	0	76	23%
E	Langsparkeren op straat	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
F	Parkeervakken de Heister	61					61		2			3		5	0	59	0	0	0	59	8%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3		1			1		2	0	1	0	0	0	1	67%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	0	89	0	1	3	0	93	18	210	2	4	0	234	29%

Donderdag 21 april 2022 13:00																					
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		15			1		16	0	50	0	1	0	51	24%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		32	2	1			34	0	21	0	2	0	23	60%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		18					18	0	1	0	0	0	1	95%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		25					25	0	74	0	0	0	74	25%
E	Langsparkeren op straat	9					9		0					9	0	0	0	0	0	9	0%
F	Parkeervakken de Heister	61					61		3					3	0	58	0	0	0	58	5%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3		1					1	0	1	0	1	0	2	33%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	0	94	2	1	0	0	97	18	205	0	4	0	227	30%

Donderdag 21 april 2022 19:00																					
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		34					34	0	31	0	2	0	33	51%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		7	1				8	0	46	1	2	0	49	14%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		19					19	0	0	0	0	0	0	100%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		12					12	0	87	0	0	0	87	12%
E	Langsparkeren op straat	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
F	Parkeervakken de Heister	61					61							0	0	61	0	0	0	61	0%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3							0	0	2	0	1	0	3	0%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	0	72	1	0	0	0	73	18	227	1	5	0	251	23%

Zaterdag 23 april 2022 13:00																					
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief bezet	Totaal bezet	openbare weg-geen markering vrij	parkeervakken vrij	Elektrisch vrij	Invalide vrij	Anders vrij (vul in)	Totaal vrij	Percentage bezet
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		26					26	0	39	0	2	0	41	39%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		50					50	0	3	2	2	0	7	88%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		18					18	0	1	0	0	0	1	95%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99		7					7	0	92	0	0	0	92	7%
E	Langsparkeren op straat	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
F	Parkeervakken de Heister	61					61							0	0	61	0	0	0	61	0%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3							0	0	2	0	1	0	3	0%
H	Straat parkeren	9					9		5					5	4	0	0	0	0	4	56%
I	Straat parkeren						0		1					1	1	0	0	0	0	1	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	6	101	0	0	0	0	107	12	198	2	5	0	217	33%

Zondag 24 april 2022 15:00																					
A	Sportcentrum LACO Bommel	65		2			67		3					3	0	62	0	2	0	64	4%
B	Parkeerterrein tegenover Essenpas VMBO	53	2	2			57		1					1	0	18	0	0	0	18	2%
C	T'Drieske (haaksparkeren)	19					19		1					1	0	18	0	0	0	18	0%
D	T'Drieske (Groot parkeerterrein)	99					99							0	0	99	0	0	0	99	0%
E	Langsparkeren op straat	9					9	1						1	8	0	0	0	0	8	11%
F	Parkeervakken de Heister	61					61							0	0	61	0	0	0	61	0%
G	Personeelsparkeerplaats eigen terrein	2		1			3		2					2	0	0	0	1	0	1	67%
H	Straat parkeren	9					9							9	0	0	0	0	0	9	0%
I	Straat parkeren						0							0	0	0	0	0	0	0	##
Gehele gebied		18	299	2	5	0	324	1	7	0	0	0	0	8	17	292	2	5	0	316	2%

Bijlage 3

Dinsdag 19 april 2022 10:15									
Gebied	Straat	Fietsparkeerplekken bezet	Scooterplekken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Losse fietsen	Totaal bezet
	1 Overbetuwe Buitenstalling		23	19				235	277
	1a Overbetuwe Binnenstalling			72				542	614
	2 Essenpas fietsenstalling	273	4	43					320
Gehele gebied		273	27	134	0	0	0	777	1211

Dinsdag 19 april 2022 13:45									
	1 Overbetuwe Buitenstalling		19	11				164	194
	1a Overbetuwe Binnenstalling			61				423	484
	2 Essenpas fietsenstalling	203	2	32					237
Gehele gebied		203	21	104	0	0	0	587	915

Donderdag 21 april 2022 10:00									
	1 Overbetuwe Buitenstalling		21	23				176	220
	1a Overbetuwe Binnenstalling			75				590	665
	2 Essenpas fietsenstalling	257	11	58					326
Gehele gebied		257	32	156	0	0	0	766	1211

Donderdag 21 april 2022 13:00									
	1 Overbetuwe Buitenstalling		22	24				201	247
	1a Overbetuwe Binnenstalling			83				414	497
	2 Essenpas fietsenstalling	249	13	52					314
Gehele gebied		249	35	159	0	0	0	615	1058