

Aan	Anne Zaadnoordijk
Betreft	Verkeerskundig advies scenario's entree Hoessenbosch, Herperduin
Van	Jochem Elbers
Datum	11 april 2025

1. Inleiding

De entree Hoessenbosch is één van de toegangspunten tot natuurgebied De Maashorst, in het noordelijke deelgebied Herperduin. Momenteel is het een relatief rustige entree, met circa 119.000 bezoeken per jaar en een gemiddeld aantal van ongeveer 600 bezoekers per dag. Ter plaatse zijn op dit moment circa 100 parkeerplaatsen beschikbaar.

In dit advies is een verkeerskundige beoordeling gemaakt voor de drie scenario's, de mobiliteitseffecten voor scenario 1 en 2 zijn hetzelfde. Daarom staan in de uitwerking de volgende scenario's benoemd:

- **Scenario 1/2:** Lichte opwaardering, 20% meer bezoekers
- **Scenario 3:** Verdubbeling van het gebruik + inzet als evenementenlocatie

Daarnaast wordt gekeken naar reguliere mobiliteit, parkeren, bereikbaarheid en impact van evenementenverkeer.

2. Parkeren

2.1 Bezoekersgedrag en autogebruik

Op basis van enquêtegegevens uit het bezoekersstromenonderzoek Maashorst:

- 60% van de bezoekers komt met de auto
- Gemiddeld 2 personen per auto
- Bezoek is recreatief verspreid over de dag (omzetsnelheid: 2,5 auto's per parkeerplek per dag)

De gehanteerde omzetsnelheid van 2,5 auto's per parkeerplek per dag is gebaseerd op een gemiddelde verblijfsduur van 1,5 tot 2,5 uur per bezoeker. Dit sluit aan bij gebruikelijke bezoekerspatronen in natuurgebieden. Bij een openingsduur van 8 uur kunnen plekken 2 à 3 keer benut worden, waardoor 2,5 een conservatief maar realistisch uitgangspunt is.

2.2 Berekening parkeerbehoefte

Scenario 1/2:

- Drukste dag: 720 bezoekers
- 60% komt met de auto → $0,60 \times 720 = 432$ bezoekers met de auto
- $432 / 2$ personen per auto = 216 auto's op één dag

- 216 auto's / omzetsnelheid 2,5 = **±86** parkeerplaatsen nodig

Scenario 3:

- Drukste dag: 1.200 bezoekers
- 60% komt met de auto → $0,60 \times 1.200 = 720$ bezoekers met de auto
- $720 / 2$ personen per auto = **360 auto's op één dag**
- 360 auto's / omzetsnelheid 2,5 = **±144 parkeerplaatsen nodig**

Huidige capaciteit: ±100 parkeerplaatsen

2.3 Toetsing aan parkeernormen gemeente Oss

Volgens de parkeernormen Oss:

Recreatie – dagrecreatie algemeen → 8–10 parkeerplaatsen per 100 bezoekers

Scenario 1/2: 720 bezoekers → 57–72 plaatsen

Scenario 3: 1.200 bezoekers → 96–120 plaatsen

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Oss ontstaat een lagere parkeerbehoefte dan uit de gedragsgebaseerde berekening. Dat komt doordat de norm uitgaat van een generiek bezoekersaantal op een piekmoment, zonder rekening te houden met vervoerswijze of spreiding over de dag. De berekening op basis van 60% autogebruik en een omzetsnelheid van 2,5 per plek geeft een realistischer beeld van de daadwerkelijke parkeerdruk, en vormt daarmee een bruikbare aanvulling op de beleidsnorm.

2.4 Evenementenverkeer (categorie 3)

Bij evenementen is het aannemelijk dat bezoekers grotendeels gelijktijdig arriveren en vertrekken, bijvoorbeeld bij een voorstelling, concert of theateerevent. In tegenstelling tot reguliere recreatie is er dan nauwelijks sprake van omzetsnelheid. Op basis van 60% autogebruik en 2 personen per auto geldt dan:

- 2.500 bezoekers → ±750 auto's → 750 parkeerplaatsen nodig
- 5.000 bezoekers → ±1.500 auto's → 1.500 parkeerplaatsen nodig

Deze volledige piekbelasting moet opgevangen worden in de directe omgeving. Vaste voorzieningen zijn daarvoor niet geschikt; er zijn altijd tijdelijke parkeerterreinen, pendelbussen of samenwerking met omliggende grondeigenaren nodig.

Let op: de parkeerbehoefte is sterk afhankelijk van het type evenement.

Bij een braderie, markt of open dag is de bezoekersstroom vaak meer gespreid over de dag.

Mensen komen en gaan op verschillende momenten, wat resulteert in een lagere piekbelasting en hogere omzetsnelheid van parkeerplekken.

Daarentegen veroorzaken evenementen met een duidelijke start- en eindtijd — zoals een concert, theatervoorstelling, filmvertoning of sportwedstrijd — een sterke concentratie van verkeer binnen korte tijd. Dit zorgt voor een hoge druk op zowel de toegangswegen als de parkeerterreinen. Voor dit type evenement moet bij de planvorming rekening gehouden worden met maximale parkeer- én verkeersbelasting in korte tijd.

2.5 Advies parkeren

- Scenario 1/2 (regulier): ±85–90 parkeerplaatsen – Huidige capaciteit volstaat
 - Scenario 3 (regulier): ±140–150 parkeerplaatsen – Uitbreiding met ±50 plekken noodzakelijk
- Evenementen: **250–600 tijdelijk** – Tijdelijke terreinen + mobiliteitsplan vereist. Omwonenden moeten vooraf worden betrokken bij het mobiliteitsplan, zodat zorgen over verkeersmaatregelen tijdig kunnen worden besproken en meegenomen.

3. Fietsbereikbaarheid en fietsparkeren

3.1 Bereikbaarheid

Hoessenbosch is goed bereikbaar per fiets vanuit omliggende dorpen zoals Schaijk, Herpen, Berghem en Nistelrode (binnen 10 à 15 km). De hoofdtoegangswegen zijn deels voorzien van vrijliggende fietspaden, maar op cruciale delen — met name de Heistraat en de Hoessenboslaan — delen fietsers de rijbaan met autoverkeer.

Op normale dagen levert dit geen grote problemen op. Op piekdagen en bij evenementen ontstaat echter een verhoogd risico op onveilige situaties, onder andere door:

- Zoekverkeer en kerende auto's
- Dubbel geparkeerde voertuigen of foutparkeren op de berm
- Smalle profielen zonder uitwijkmogelijkheid
- Auto's in de file of stilstaand verkeer, waar fietsers tussendoor moeten manoeuvreren

3.2 Fietsparkeervoorzieningen

Het huidige aanbod aan fietsenstalling is beperkt. Voor opschaling zijn aanvullende voorzieningen nodig:

Gebruikstype	Benodigde plekken	Aanbeveling
Scenario 1/2	25–30 plekken	Aanvulling op huidige situatie, evt. laadpunten
Scenario 3	75–100 plekken	Overdekt, verhard terrein, met oplaadvoorzieningen
Evenementen	200–300 tijdelijk	Eenvoudige rekken of mobiele bewaakte stalling

3.3 Advies fiets

- Breid de fietsenstalling uit in lijn met het groeiscenario
- Zorg voor duidelijke bewegwijzering vanuit omliggende dorpen
- Overweeg tijdelijke of mobiele fietsenstallingen bij grote evenementen

⚠ Aandachtspunt: fietsveiligheid op gedeelde wegen

Op drukke dagen (met name bij evenementen) worden de Heistraat en Hoessenboslaan tijdelijk verkeerskundig ongeschikt als gedeelde route voor auto- en fietsverkeer.

CROW (publicatie 334 "Fietsberaad: Fietzers in de Verkeersruimte") benadrukt dat gedeeld gebruik van smalle wegen slechts veilig is bij lage intensiteiten en lage snelheden (<30 km/u). Bij hogere intensiteiten of veel zoekverkeer ontstaat een onacceptabele risicovergroting voor fietsers, vooral zonder uitwijkruimte.

☑ Aanbevelingen en oplossingsrichtingen

Maatregel	Toepassing	Uitleg
Verkeersregelaars inzetten op kritieke punten	Bij evenementen	Fietzers voorrang geven bij passeren; auto's begeleiden bij keren
(Tijdelijk) éénrichtingsverkeer instellen voor auto's	Scenario 3 / events	Vermindert conflictkansen, maakt ruimte voor fietsers; toegepast o.a. bij festivals in Drenthe en dorpskernen in Overijssel
Gedrag beïnvloeden met tijdelijke bebording	Scenario 1/2 & 3	"Fietzers op de rijbaan", "Rustig rijden", "Fietzers gaan voor" – bewezen effectief bij publieksevenementen
Fietsintensiteiten monitoren	Structureel	Gebruik telpunten of handmatige tellingen om effect en gebruik inzichtelijk te maken voor vervolgleid

4. Autobereikbaarheid en wegenstructuur

4.1 Huidige situatie

Hoessenbosch wordt momenteel ontsloten via zowel de Hoessenboslaan als de Heistraat in Berghem. De parkeerplaats ligt aan het zuidelijke uiteinde van de Hoessenboslaan. Deze plek ligt direct naast een speeltuin, wat vanuit verkeersveiligheid ongunstig is — met name door zoekverkeer, kerende auto's en de interactie met kinderen die onverwacht de rijbaan kunnen betreden.

Daarnaast bevindt de huidige parkeerplaats zich dicht bij de natuurkern. Vanuit mobiliteitsoptiek is het de vraag of deze locatie geschikt is voor intensiever gebruik. Het combineren van parkeerintensiteit met recreatie en nabijheid van natuurdoelen kan in de toekomst mogelijk tot

spanningen leiden. Een dergelijke afweging vergt nadrukkelijk ook een ecologische beoordeling, die buiten het bereik van dit mobiliteitsadvies valt.

De Nieuwe Heistraat is deels onverhard. Voor het deel tussen de Zevenbergseweg en de Hoessenboslaan is eerder bestuurlijk toegezegd dat deze weg geen functie zou krijgen als ontsluiting van woonwijk Piekenhoef. Gebruik als hoofdontsluiting voor horeca of evenementen kan daarom gevoelig liggen. Gebruik van deze route in scenario 3 vraagt om een zorgvuldige afweging.

4.2 Beoogde route (scenario 1/2 en 3)

Voorkeursontsluiting

De meest geschikte toegangsroute voor auto's is:

- **Hoessenboschlaan**
- **Heistraat → Hoessenboslaan → (stukje Nieuwe Heistraat indien nodig)**

Deze route sluit aan op de verkeersstructuur vanuit Berghem, vermijdt conflicten met eerdere toezeggingen en biedt de mogelijkheid om verkeer gecontroleerd toe te voeren richting het gebied.

Afhankelijk van de uiteindelijke locatie van de parkeerplaats is al dan niet verharding van (een deel van) deze route nodig.

Alternatieven voor situering van de parkeerplaats

Gezien de beperkingen van de huidige locatie — onder andere de ligging direct naast een speeltuin en nabij de natuurkern — is het aan te bevelen om de parkeerplaats te verplaatsen naar een alternatieve locatie. Er zijn twee reële opties:

1. Langs de Hoessenboslaan, tussen de Nieuwe Heistraat en de Heistraat

- Goed bereikbaar via de bestaande infrastructuur
- Geen extra verharding nodig
- Grotere afstand tot natuur- en recreatiezones
- Te combineren met fiets- en voetgangersroutes

2. In het verlengde van de Nieuwe Heistraat

- Geschikt als structurele en tijdelijke parkeervoorziening
- Vereist verharding van het aansluitende wegdeel
- Mogelijk aanvullende landschappelijke of ecologische beoordeling nodig

Een keuze tussen deze locaties dient ruimtelijk en landschappelijk verder onderzocht te worden. Beide opties verbeteren de verkeersveiligheid, beheerbaarheid van verkeersstromen en verminderen druk op de natuurkern.

Behoud van huidige locatie

Indien ervoor wordt gekozen om de parkeerplaats op de huidige locatie te behouden:

- Is geen extra verharding van infrastructuur nodig
- Moet bij scenario 3 rekening worden gehouden met uitbreiding van het terrein

- Speelt de verkeersveiligheid rond de aangrenzende speeltuin nadrukkelijk een rol

In dat geval blijft het advies om de speeltuin te verplaatsen (zoals ook opgenomen in scenarioschets 3), om conflicten tussen spelende kinderen en verkeersbewegingen te voorkomen.

Toegankelijkheid

Bezoekers van natuurgebieden zijn doorgaans bereid om een stukje verder te lopen vanaf een parkeerplaats. Wel is het wenselijk om:

- Invalidenparkeerplaatsen dicht bij de ingang van het natuurgebied of openluchttheater te situeren

Overzicht parkeerlocaties en vereiste verharding

Locatie parkeerplaats	Verharding nodig?	Opmerkingen
Huidige locatie (zuid Hoessenboslaan)	Nee	Veiligheidsrisico speeltuin + nabijheid natuur
Langs Hoessenboslaan (tussen NH-straten)	Nee	Voorkeurslocatie: veilig, bereikbaar, goed landschappelijk in te passen
Verlengde Nieuwe Heistraat	Ja	Alleen mogelijk bij aanleg verharding en goede landschappelijke inpassing

Effect op omwonenden

De bestaande infrastructuur — met name de Hoessenboslaan en de Heistraat — is in principe voldoende geschikt om de toename van het verkeer in scenario 1/2 en 3 op te vangen. Fysiek vormen de wegprofielen geen directe belemmering. Echter, de impact voor omwonenden neemt wel toe wanneer het gebruik intensiever wordt. Dat geldt vooral voor:

- Toename van verkeersbewegingen voor de deur
- Meer geluidbelasting, met name bij verkeersbewegingen in de vroege ochtend of avond (opbouw/afbouw evenementen)
- Hogere kans op foutparkeren en zoekverkeer, vooral bij drukte of ontoereikende aansturing
- Verlies van rust en verkeersrust in woonomgeving

Scenario 1/2

- Beperkte toename verkeer (± 100 extra auto's op piekdag)
- Verkeer verspreid over de dag
- Effect op omwonenden: gering tot beperkt, zeker als de ontsluiting niet via woonstraten loopt
- Lichte toename van geluid en kans op incidenteel foutparkeren

Scenario 3

- Structureel hogere verkeersdruk (tot 250 extra auto's op drukke dagen)
- Bij evenementen mogelijk honderden auto's in korte tijd → fors hogere verkeersdruk
- Geluid, zoekverkeer en foutparkeren zijn reële risico's, evenals verkeersbewegingen in de vroege ochtend of avonden (bijv. bij opbouw of afbouw van evenementen)

Voordelen van verplaatsen parkeerplaats

Verplaatsen van de parkeerplaats (weg van woonlinten) kan overlast voor directe bewoners verminderen, omdat:

- Er minder verkeer vlak langs woningen rijdt
- De routing van verkeer beter te sturen is
- Parkeerdruk zich beter laat concentreren aan de rand van het gebied

? Aanvullende vragen t.a.v. omwonenden (voor vervolgfase)

Deze vragen zijn relevant om mee te nemen bij een eventuele vervolgstap of participatieproces:

- Zijn er historische klachten over verkeer, geluid of overlast rond Hoessenboslaan of Heistraat?
- Wat is de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen vanuit de beoogde alternatieve parkeerlocaties?
- Is er voldoende sociale veiligheid en verlichting langs het wandeltraject van de parkeerplaats naar entree/theater?
- Zijn omwonenden bereid tot incidentele verkeersdrukke tijdens evenementen, mits goed gecommuniceerd?

4.3 Capaciteit en knelpunten

- Scenario 1/2: ±100 extra auto's op piekdag – beheersbaar
 - Verkeer zal zich grotendeels verdelen over de periode van ca. 10:00 tot 16:00 uur (recreatief profiel)
 - Gemiddeld ±15–20 auto's per uur extra, met een lichte piek tussen 10:30 en 13:00 uur
- Scenario 3: ±200–250 extra auto's op piekdag – risico op opstoppen
 - Bij drukker gebruik zal de toestroom zich concentreren tussen 09:30 en 13:30 uur
 - Gemiddeld ±40–60 auto's per uur extra, met piekbelasting tot ±80 auto's per uur in drukke uren
- Evenementen: honderden auto's per uur – overbelasting zonder verkeersregie
 - Bij 2.500 bezoekers (scenario 1/2): ca. 250–300 auto's per uur tijdens aankomst- en vertrekpieken
 - Bij 5.000 bezoekers (scenario 3): ca. 500–600 auto's per uur per richting

- Totale verkeersbelasting kan oplopen tot 1.000+ verkeersbewegingen per uur zonder spreiding

Let op: bij scenario 3 én bij evenementen neemt de kans toe op zoekverkeer, filevorming, foutparkeren en conflicten met langzaam verkeer, zeker op de smalle profielen van Hoessenboslaan en Heistraat. Gerichte maatregelen voor verkeersgeleiding en regie zijn dan noodzakelijk.

4.4 Advies wegenstructuur

- Bevestiging gebruik Heistraat als hoofdroute
- Capaciteitsverkenning Hoessenboslaan en kruisingen (scenario 3)
- Verharding korte stuk Nieuwe Heistraat (scenario 1/2 & 3)
- Inrijregie en inzet van verkeersregelaars bij evenementen
- Onderzoek naar alternatieve in-/uitgang bij grote drukte
- Specifieke aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, met name op smalle gedeelde wegen zoals de Hoessenboslaan en Heistraat
 - Overweeg aanvullende maatregelen bij piekdagen of evenementen, zoals tijdelijke verkeersregelaars, éénrichtingsverkeer of snelheidsbeperking om conflicten met langzaam verkeer te voorkomen

5. Verkeersdruk en impact op omgeving

5.1 Mogelijke vormen van overlast

- Toename verkeersdruk op smalle wegen zonder fietspad
- Geluidsoverlast bij piekmomenten of op- en afbouw van evenementen
- Onveiligheid voor voetgangers en fietsers door gemengd gebruik van de rijbaan
- Kans op parkeren buiten het terrein bij drukte of onvoldoende capaciteit
- Verkeersconflicten door dubbel geparkeerde of kerende auto's
- Behoeft aan aanvullende verkeersmaatregelen bij pieken, zoals:
 - Instellen van tijdelijk éénrichtingsverkeer op smalle aanvoerwegen (bijv. Hoessenboslaan) om doorstroming te verbeteren en ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers
 - Tijdelijke afsluiting van bepaalde wegen voor autoverkeer, indien dit verkeerskundig en ruimtelijk mogelijk is
 - Zulke maatregelen zijn met name relevant bij grote evenementen of in scenario 3, en vragen vooraf om goede communicatie en fysieke afstemming op locatie

5.2 Advies ter beperking overlast

- Communicatie en participatie bij omwonenden (scenario 3 / evenementen)

- Dynamische bebording bij piekdagen
- Meldpunt voor verkeersoverlast
- Opruimverplichting tijdelijke parkeerterreinen na gebruik

6. Samenvattend oordeel mobiliteit

Scenario 1/2:

- Parkeren: toereikend
- Fiets: aanvulling wenselijk
- Wegen: beheersbaar
- Omgeving: beperkte impact
- Ontsluiting: via Heistraat akkoord

Scenario 3:

- Parkeren: uitbreiding nodig
- Fiets: volwaardige uitbreiding nodig
- Wegen: capaciteitsanalyse noodzakelijk
- Omgeving: matige druk, beheersbaar
- Ontsluiting: via Heistraat, verharding vereist

Evenementen:

- Tijdelijke parkeer- en fietsvoorzieningen vereist
- Verkeersregie noodzakelijk (incl. sturing van aankomst/vertrek)
- Tijdelijke verkeersmaatregelen mogelijk wenselijk, zoals éénrichtingsverkeer of afsluiting van routes bij knelpunten
- Duidelijke communicatie en vooraf fysieke voorbereiding noodzakelijk
- Hoge impact op omgeving – vraagt actieve aanpak en afstemming met omwonenden

7. Tot slot – vervolgstappen

- Onderzoek of de bestaande infrastructuur (Heistraat, Hoessenboslaan) voldoende capaciteit en veiligheid biedt voor de verwachte toename aan verkeer
- Onderzoek of het gebruik van de Nieuwe Heistraat als ontsluitingsroute wenselijk en haalbaar is, gezien eerdere toezeggingen en de ligging nabij woonwijken.
- Neem de verharding van de korte verbindingsweg op in de het project
- Ontwikkel een evenementenverkeersplan
- Voer op korte termijn kleine maatregelen door: bewegwijzering, fietscomfort, monitoring
- Onderzoek alternatieve locaties voor structurele parkeerfunctie i.p.v. huidige plek nabij speeltuin
- Betrek verkeersveiligheid en natuurbelangen bij keuze parkeerlocatie

Interne memo



- Verken landschappelijke inpassing van parkeren langs Hoessenboslaan of in verlengde Nieuwe Heistraat