

2023 PARK ADVIES

PROVINCIAAL ADVISEUR RUIMTELIJKE KWALITEIT UTRECHT

PAUL RONCKEN

November 2023

Geacht College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Statenleden,
geachte gedeputeerde van Schie en van Muilekom, beste André en Rob,
geachte gebiedspartners op de Utrechtse Heuvelrug
c.c. ambtelijk team en CMT

Met dit schrijven bieden wij u aan, het ongevraagd advies 'Parkeren in Stijl', principes voor een 'nieuwe basiskwaliteit parkeren' in Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug en de toepassing ervan op twee locaties; gebaseerd op een ontwerpend onderzoek (zie bijlage).

Dit is tevens het laatste advies van Paul Roncken en Ymkje van de Witte als PARK-Utrecht. In acht jaar tijd (2015-2023) hebben wij Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten mogen inspireren met ruim 35 adviezen. Behalve adviezen waren er ook talrijke lezingen, voordrachten, nieuwsbrieven, podcasts en informele ambtelijke begeleidingen. Het onderwerp ruimtelijke kwaliteit en integraal ruimtelijke samenwerking is daarmee goed geadresseerd gebleven, hoewel nog altijd niet gegarandeerd. Een overzicht van nog steeds relevante adviezen blijft beschikbaar via [deze website](#). Het was ons een grote eer en een even groot plezier om deze bijzondere rol te mogen invullen.

Twee hoofdpunten uit dit advies zijn:

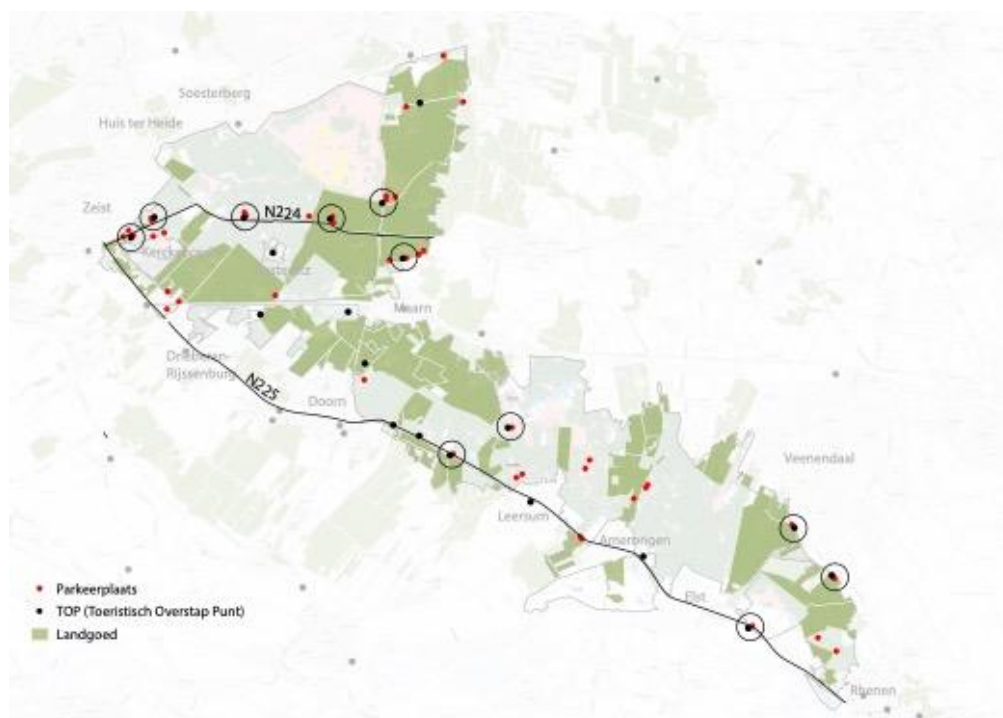
1. De huidige kwaliteit van parkeerplaatsen in het Nationaal Park is te ondermaats en wisselvallig en zal op korte termijn door verdubbeling van bezoekers verder verslechteren. Totdat er een zonering is van een rustige kern en uitbreiding naar de flanken van de Heuvelrug adviseren wij om alle huidige parkeerplaatsen aan te passen op dezelfde 'nieuwe basiskwaliteit' of deze op te heffen. Deze ontwerpende aandacht is alleen dan te realiseren als de dominante positie vanuit mobiliteit (veiligheid en doorstroming) wordt gebalanceerd met een betekenisvolle bijdrage vanuit erfgoed, cultuur, recreatie en natuurbeleid.
2. Prioriteit geven aan twee voorbeelduitwerkingen (Boswachterij Austerlitz en het Zuylesteinse bos) om 'de nieuwe basiskwaliteit parkeren' nader uit te werken. Deze uitwerking vraagt binnen de provincie om samenwerking vanuit meerdere beleidsdoelen: zonering natuur en recreatie binnen het Nationaal Park, duurzame mobiliteit, herijking van recreatieve TOP's, beleefbaar erfgoed, groot onderhoud van N-wegen (2023-2025) en de ruimtelijke consequenties van het verlagen van de snelheid binnen het Nationaal Park naar 60km/uur.

Aanleiding

Het parkeren met een auto is voor Nationale Parken van belang om de parken toegankelijk te maken, maar het is vaak nadelig voor de kwaliteit van de natuur. Sommige Nationale Parken zijn goed bereikbaar met de auto, terwijl andere parken beter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de fiets. Het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is opvallend goed bereikbaar met de auto vanwege de ligging nabij de snelwegen A12 en A28 en historische N-wegen. Er zijn diverse groene entrees en toeristische overstappunten (TOP's) waar bezoekers hun auto (gratis) kunnen parkeren.

De aanwezigheid van de Utrechtse Heuvelrug is een dagelijkse, wekelijkse of maandelijkse recreatieve realiteit voor de 897.000 inwoners in de omliggende gemeenten en daarmee voor ongeveer 70% van de bevolking binnen de provincie Utrecht. Dat aantal zal tot ver voorbij de 1 miljoen inwoners stijgen als de huidige bouwplannen worden gerealiseerd. Het is belangrijk om de karakteristieke natuur, oude bosgroeiplaatsen, landschappen en biodiversiteit van dit Nationaal Park te behouden en te beschermen tegen de negatieve effecten van recreatie en specifiek parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen zijn voor de gebruikers binnen ieder Nationaal Park onderdeel van het karakteristieke landschap en het erfgoed. Het zijn de visitekaartjes en ontvangstruimten voordat een wandeling, fietstocht of andere activiteit begint of eindigt. De oudste Nationale Parken in de wereld laten zien dat een verdeling in heldere ruimtelijke vorm van paden, wegen en parkeerplaatsen de meest eenvoudige manier is om de balans tussen mens en natuur te reguleren. Een beperkt maar uitnodigend deel is binnen deze parken opengesteld met voorzieningen voor bezoekers en prachtig aangelegde paden (oa. 'Parkways'); het overgrote deel is afgeschermd om natuurwaarden te waarborgen.



Een aantal parkeerplaatsen vallen samen met toeristische overstappunten (TOP). Op de kaart is met een cirkel aangegeven om welke parkeerplaatsen het gaat. Daarnaast laat de kaart ook zien wat de ligging van de parkeerplaatsen is t.o.v. de landgoederen op de Utrechtse Heuvelrug.

Mobiliteit met Allure, Parkeren in Stijl

Parkeerplaatsen zijn van belang om de verdeling van bezoekers ruimtelijk te kunnen bijsturen en om een passend gedrag als bezoeker van een Nationaal Park mee te geven. In eerdere adviezen hebben wij de term 'mobiliteit met allure' ingebracht om aan te geven dat mobiliteit en parkeren onderdeel zijn van de kwaliteitsbeleving binnen de provincie Utrecht. Onderweg zijn is een ervaring die vaak veel tijd in beslag neemt maar tegelijkertijd een fascinerend beeld geeft van de ruimtelijke relaties tussen gebieden. Voor sommigen is reizen zelfs aangenamer dan verblijven. Ons algemene advies is daarom, om net zoveel ontwerpende aandacht te hebben voor de kwaliteit van het reizen, overstappen en parkeren als voor de locaties waar de reis uiteindelijk heenvoert.

Veel N-wegen zijn onderdeel van historische en monumentale laanstructuren met lange rechte stukken. Het voornemen om binnen het Nationaal Park een aantal N-wegen in snelheid aan te passen van 80km/uur naar 60km/uur vraagt om een integrale ruimtelijke aanpak vanuit de 'parkway' gedachte om te voorkomen dat een lagere snelheid met een ontsierende serie verkeersdrempels en slingers in de weg wordt afgedwongen. Deze ontwerpende aandacht is alleen dan te realiseren als de dominante positie vanuit mobiliteit (veiligheid en doorstroming) wordt gebalanceerd met een betekenisvolle bijdrage vanuit erfgoed, cultuur, recreatie en natuurbeleid. Integraal, ruimtelijk samenhangend en gebiedseigen. Dit klinkt vanzelfsprekend, maar is in de praktijk van werken een zeldzaamheid, ook binnen het provincie apparaat.

De voorgestelde aanpak komt overeen met de aanpak van een 'buitenplaatsbiotoop' waarbij niet alleen een historisch object maar het hele ruimtelijk ensemble de gebiedswaarde bepaalt. De 'biotoop' van de boswachterij is een gebied met monumentale en historische lanen, verborgen historische structuren en onderdeel van dier-migratieroutes die een deelgebied van het Nationaal Park typeren.

Voor de kwaliteitsbeleving van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is de parkeerplaats, en specifiek die langs N-wegen, als overstap tussen reizen en verblijven van groot belang. De komende decennia zal op veel van deze plekken nog veelvuldig geparkeerd worden. Ons specifieke advies is daarom om alle huidige parkeerplekken kritisch te evalueren volgens het kader 'nieuwe basiskwaliteit parkeren'. Dit kader is onder andere beter voor de bodem- en waterkwaliteit; uitstekend ingepast volgens historische gebiedskenmerken; maakt een transitie mogelijk naar minder autogebruik door voorrang te geven aan wandelen en fietsverkeer; en met een veilig gemaakte oversteek voor wandelaars en fietsers. Het kader draagt concreet bij aan een integrale ruimtelijke aanpak van een samenhangend gebied ('biotoop') en helpt in het voor zijn van weerstand van betrokkenen uit de omgeving ten opzichte van enkel een verkeerskundige noodgreep op het wegdek.

Twee concrete parkeerlocaties (Boswachterij Austerlitz en het Zuylesteinse bos) zijn als voorbeelduitwerking gedetailleerd uitgewerkt. We hopen dan ook van harte dat deze daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden om de waarde van de nieuwe basiskwaliteit aan te tonen. Met de twee concrete locaties zijn in een participatief proces verkend. De verschillende wensen en eisen van betrokken partijen zijn verenigd met een samenwerkende, co-creatieve werkwijze. Dit proces bracht langsepende tegenstellingen aan het licht die een integrale, gebiedsgerichte aanpak jaren in de weg hebben gezeten.

Bevindingen uit het ontwerp onderzoek

Er is tussen april 2023 en november 2023 een co-creatief ontwerpproces uitgevoerd. Een eerste onderdeel met een gebruikersonderzoek op basis van interviews met gebruikers van parkeerplaatsen op de Utrechtse Heuvelrug. Een tweede onderdeel met drie ontwerp sessies in een geselecteerd gezelschap ter plekke op de twee voorbeeldlocaties. Ook is binnen verschillende ambtenarenteams van de provincie bereidheid gevonden om deel te nemen aan dit onderzoek, vanuit mobiliteit, erfgoed en leefomgeving en recreatie. Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Utrechts Landschap zijn uitgenodigd om deel te nemen en werkten grotendeels mee. Het Utrechts Landschap heeft hier op dit moment geen prioriteit aan gegeven maar is wel op de hoogte gehouden.

De selectie voor de twee voorbeeldlocaties vond deels willekeurig plaats en was deels gebaseerd op de aanwezigheid van overduidelijke overlast, sterk ondermaatse kwaliteit van het parkeren en de daaruit ontstane gevaarlijke oversteekplekken over N-wegen. De verantwoordelijkheid en urgentie van de positie van de provincie is in beide voorbeelden evident. Op dit moment gaat veel invloed uit van ingrijpende mobiliteitsdoelen zoals het onderhoud van het wegdek op een aantal doorsnijdende N-wegen (N224, N225); er is een ambitie om in 2025 alle N-wegen binnen het Nationaal Park af te waarderen van 80 km/uur naar 60 km/uur; er is een ontoelaatbaar aantal gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers en migrerende dieren, vaak gelegen bij parkeerplaatsen.

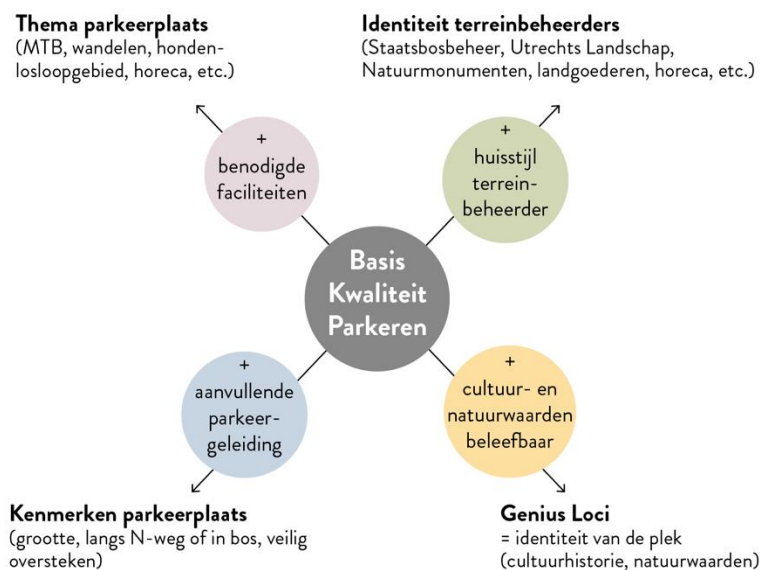
Nieuwe basiskwaliteit parkeren

Het doel van het onderzoek was toe te werken naar een 'nieuwe basiskwaliteit parkeren' door parkeerplaatsen en oversteekplekken onderdeel te maken van de hoogwaardige kwaliteit van het Nationaal Park en daarbij mobiliteitseisen op een ruimtelijk integrale manier te verwerken in een gebiedseigen en ruimtelijk integrale aanpak.

Er is een nieuwe basiskwaliteit parkeren mogelijk, zolang recreatief parkeren nog wordt toegelaten binnen het Nationaal Park. Op basis van het ontwerp onderzoek en participatie in co-creatie zijn vijf uitgangspunten geformuleerd op drie verschillende schaalgroottes van parkeerplaatsen; Parkeerplaatsen voor kleine parkeerplaatsen (5-10 auto's), middelgrote parkeerplaatsen (10-30 auto's) en grote parkeerplaatsen (>30 auto's). Dit vormt een uitstekende basis voor een vast te stellen nieuwe norm voor parkeerplaatsen binnen het Nationaal Park. De uitgangspunten dienen om huidige parkeerplaatsen kritisch te kunnen beoordelen, aan te passen of eventueel op te heffen als het niet mogelijk of wenselijk is om aan deze norm te voldoen.

De vijf uitgangspunten voor een 'nieuwe basiskwaliteit parkeren' zijn (zie ook: ontwerp onderzoek):

1. Water en bodem sturend, met gevolgen voor aanleg en afspraken in onderhoud.
2. Gedragsbeïnvloeding door logische ruimtelijke indeling.
3. Duurzame, natuurlijke materialen, passend bij de omgeving.
4. Veiligheid (veilig oversteken of beter: zo min mogelijk oversteken).
5. Fietsen en wandelen centraal stellen.



Een belangrijke conclusie uit het onderzoek is de integrale relatie van de 'nieuwe basiskwaliteit' ten opzichte van de verschillende eigenaren en beheerders binnen het Nationaal Park en de verschillende gebiedseigen ruimtelijke kenmerken. De 'nieuwe basiskwaliteit' dient te worden aangevuld vanuit vier gebiedseigen kenmerken.

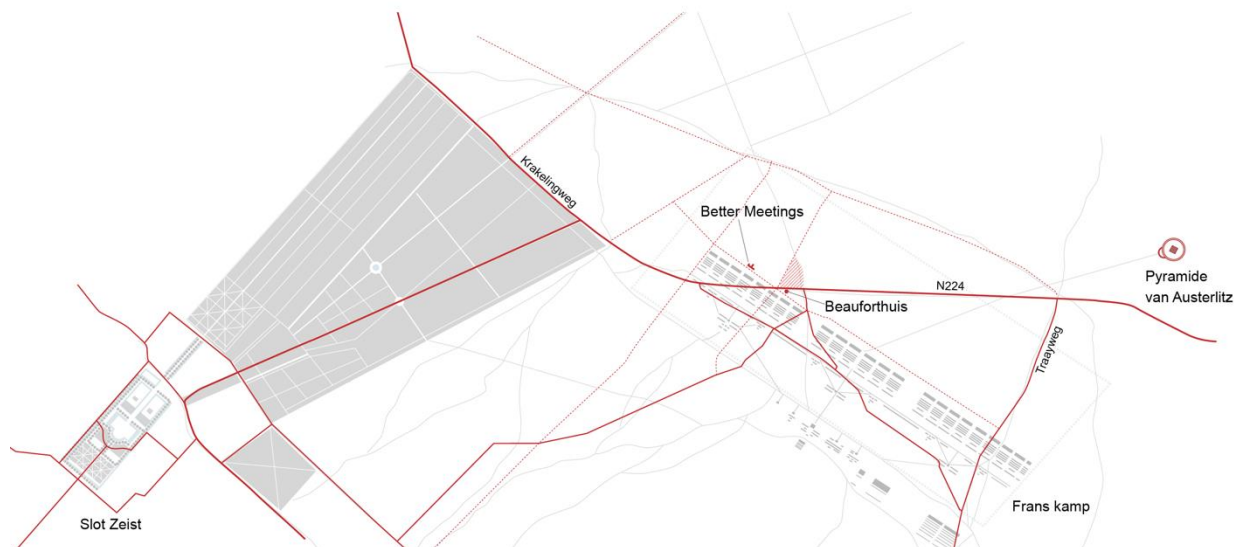
Lessen geleerd bij de uitwerking van de voorbeeldlocatie Boswachterij Austerlitz

Voorzieningen in deze boswachterij zoals het Beauforthuis, *Better Meetings*, de KNVB, de Paasheuvel groep en de Pyramide van Austerlitz worden zeer gewaardeerd en druk bezocht. Al ruim 20 jaar wordt gezocht naar betere herverdeling van parkeren en voorzieningen in dit gebied. Zo ligt bijvoorbeeld de huidige parkeerplaats van het Beauforthuis aan de andere kant van de N224 en is het in eigendom van Staatsbosbeheer die geen vergoeding krijgt voor de beheerkosten. Daarbij is oversteken over de N224 gevaarlijk en onaangenaam. Het huidig zoeken naar oplossingen gebeurt sectoraal met als gevolg dat er een verkeersbesluit is voorgesteld om een voetgangerseiland aan te brengen die wel het verkeer remt, maar ook landschapselementen laat verdwijnen.

Het huidige mobiliteitsplan maakt de weg groter en breder. De doorsnijding door de N224 is gebiedsvreemd en zorgt voor veel ruimtelijke conflicten met langzaam verkeer en migratie van dieren. De voorgestelde doorsnijding tast het historisch waardevol deel van het Nationaal Park verder aan. Op de historische ondergrond (zie hieronder) is in twee kleuren duidelijk gemaakt wat de historische basisstructuur is van de boswachterij Austerlitz.

Tijdens het participatieve ontwerpproces is door alle partijen ingebracht dat het parkeren alleen kan voldoen aan een 'nieuwe basiskwaliteit' als het oversteken over de N-weg in een groter samenhangend gebied voorrang krijgt boven de doorsnijding door de N224. De 'biotoop' van de boswachterij is een gebied met monumentale en historische lanen, verborgen historische structuren en een open weidegebied als een restant van de grote heidegebieden en schapenpaden dit gebied typeerden.

Een verrassende ontdekking in dit integrale onderzoek kwam vanuit ons erfgoed. De omvangrijke aanwezigheid van het 'Franse Kamp' vormt een 'sleutel' tussen de ligging van Slot Zeist, het Zeisterbos en de Pyramide van Austerlitz. Het terugbrengen van deze, nu volledig onzichtbare structuur door middel van parkeren, lijkt de oplossing om de langsepende parkeerproblemen bij het Beauforthuis en *Better Meetings* en de veiligheid op de N224 tegelijk op te lossen.



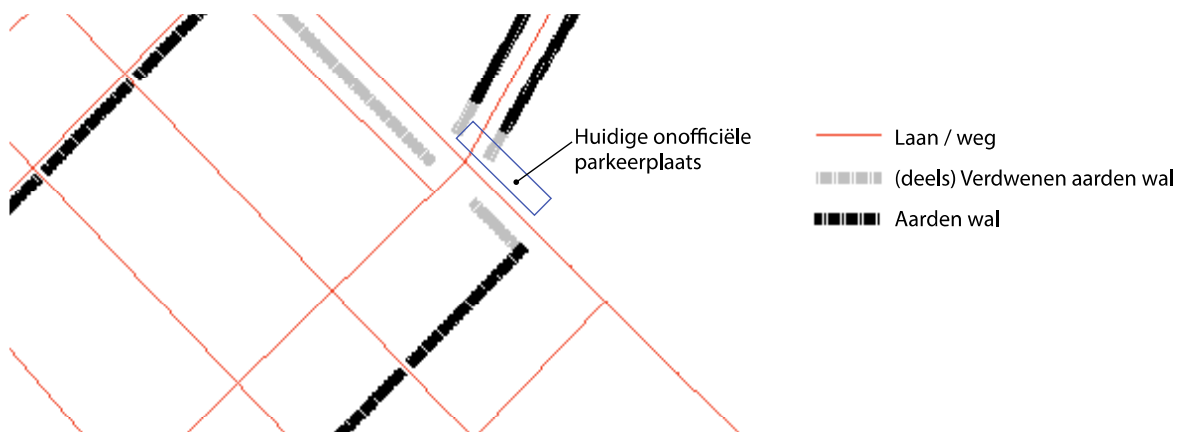
Schema van de topografische kaart 1805 met daarop geprojecteerd de huidige situatie van de voorbeeldlocatie bij het Beauforthuis in rood. Te zien is dat het Franse kamp een omvangrijke invloed heeft gehad op de structuur van het bosgebied. Deze structuur is echter onleesbaar en onherkenbaar geworden door de aanleg van de N224. De ligging van het Beauforthuis en Better Meetings hebben meer historische inbedding nodig om ze toegankelijk te maken een aan te laten sluiten op het langzaam verkeer netwerk.



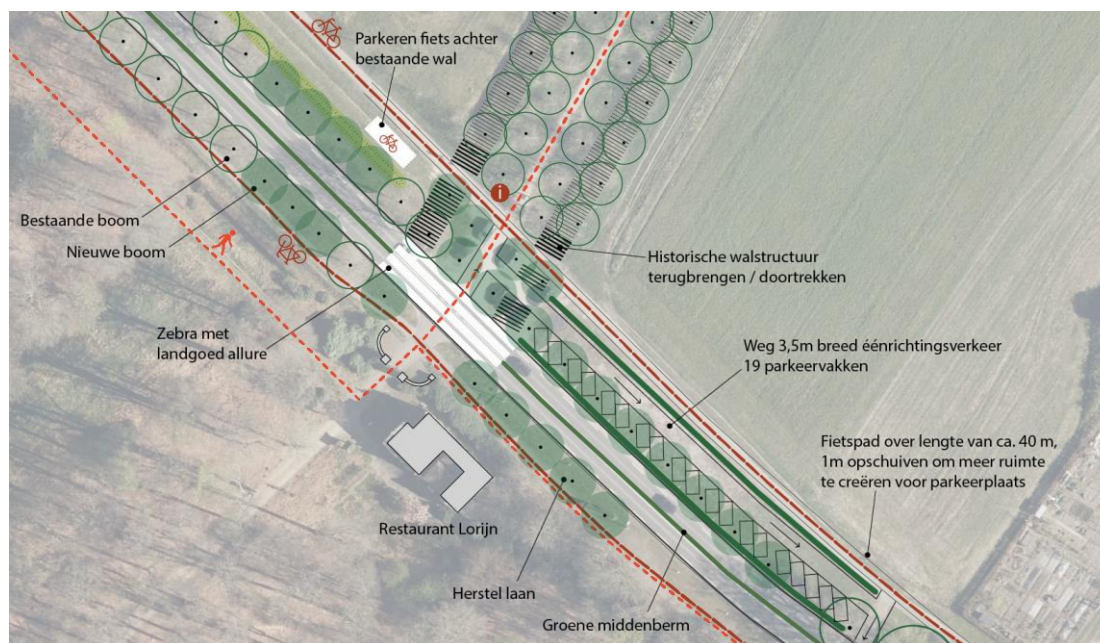
Onze ruimtelijke studie van een alternatief voor het parkeren en oversteken geeft voorrang aan de historische relaties in dit deel van het Nationaal Park, leesbaar en beleefbaar. Hoofdonderdeel is een opgetild verkeersplateau op de N224 dat alle fiets- en wandelverbindingen in de lanen voorrang geeft bij het oversteken. Uit te voeren in historisch verwijzend, Frans snelheidsverlagend materiaal. Ook het nu volledig verdwenen Franse Kamp (in grijs) kan deels worden hersteld en beleefbaar gemaakt worden met bos-parkeervakken waarbij de ondergrond en waterhuishouding voorop staan.

Lessen geleerd bij de uitwerking van de voorbeeldlocatie landgoed Zuylestein

Op dit moment wordt in de berm van de 'Via Regia' (N225) geparkeerd. Dit wordt momenteel gedoogd door de provincie Utrecht. Oversteken over N225 en in- en uitparkeren zorgt voor veel gevaarlijke situaties. Historisch gezien is deze locatie een verbinding tussen het landgoed, de entree naar het dorp Amerongen en de bosgebieden aan de noordzijde. In de praktijk is het een non-plek, een plek zonder verblijfskwaliteit, nietszeggend, lawaaierig, gevaarlijk, lelijk en zonder natuurwaarden. Door de verdwenen historische elementen (aarden wallen, doorlopende laanstructuren) te herstellen en voorrang te geven boven de doorsnijding door de N225, ontstaat een overzichtelijk rustpunt waar alle verkeerstromen hun eigen tempo en route kunnen volgen. Ook bleek het nodig om het parkeren in de berm deels te verplaatsen naar locaties op het terrein van het landgoed, zoals in de wei en in het bosgebied. De 'nieuwe basiskwaliteit parkeren' zorgt daarbij voor een inpassing die natuurwaarden en historische structuren intact laat of zelfs verbetert.



Kaart van de situatie bij de toegangspoort van landgoed Zuylestein met daarop aangegeven verdwenen historische aarden wallen.



Onze ruimtelijke studie geeft voorrang aan de historische relaties in dit deel van het Nationaal Park. Met aanplant van laanbomen, herstel van historische wallen, een heg langs 19 parkeervakken en een breed opgetild plateau, een landgoed-zebrapad over de N225, uit te voeren in een historisch materiaal passend bij het landgoed.

Toekomstige aandachtspunten

Voor de uitwerking van de twee voorbeeldlocaties en andere parkeerlocaties binnen het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug volgens de 'nieuwe basiskwaliteit parkeren' geven wij deze aandachtspunten mee:

Huidig parkeren opnieuw organiseren, opheffen of aanpassen aan nieuwe basiskwaliteit

Het Nationaal Park trekt veel bezoekers en op korte termijn gaat dit verdubbelen. Hoog tijd dus voor een goede zonering van de Utrechtse Heuvelrug en een vergoeding voor het beheer van parkeerplaatsen. Op termijn kan het meeste parkeren plaats vinden aan de randen en de flanken van het Nationaal Park. Een goed OV-netwerk binnen het park is dan noodzakelijk. Totdat deze zonering er is, adviseren wij om alle huidige parkeerplaatsen aan te passen op dezelfde nieuwe basiskwaliteit of deze op te heffen. De nieuwe basiskwaliteit staat voor aanleg en beheer vanuit bodemkwaliteit, biodiversiteit, historische identiteit en herinnert bezoekers eraan dat ze een Nationaal Park betreden.

Historische ruimtelijke structuur is richtinggevend voor een duurzame toekomst

De Utrechtse Heuvelrug kent een rijke historie mede doordat er veel landgoederen, militaire geschiedenis en dynamische natuurwaarden de Heuvelrug hebben helpen vormgeven. In de komende decennia is deze geschiedenis niet alleen een reden voor een bezoek aan het verleden; het is een inspiratie voor het toekomstig verduurzamen van de bereikbaarheid van de Heuvelrug en haar flanken. Het voorrang geven aan duurzame langzaam verkeersroutes, migratieroutes voor dieren en het verlagen van snelheid op N-wegen geeft aanleiding voor een herstel van de historische maatvoering die vaak is verdwenen om brede N-wegen de ruimte te geven. Deze ruimte moet nu vanuit duurzaamheid teruggebracht worden naar de menselijke, vertragende maatvoering. *Parkways* zijn daarbij de juiste referenties voor het ontwerp van mobiliteit en recreatief parkeren binnen Nationale Parken.

Oversteek veilig maken binnen een park-biotoop (gelijk een buitenplaats-biotoop)

Voorkom dat je moet oversteken. Zorg met behulp van een gebiedsgerichte aanpak dat oversteken onnodig is. Indien je toch moet oversteken, maak dan een veilige en herkenbare oversteek mogelijk vanuit een herkenbare Nationale Park kwaliteit over een langer aaneengesloten traject van de weg om daarmee aansluiting te vinden bij alle afgebroken laanstructuren en migratieroutes binnen een nader te bepalen 'park-biotoop'. In het geval van een landgoed, maak een oversteek met een historische landgoed allure.

Voorrang geven aan wandelen en fietsen binnen de 'beboomde kom'

Geef in het Nationaal Park voorrang aan fietsers en wandelaars. Maak van het gehele Nationaal Park een 'beboomde kom' met een maximumsnelheid van 60 km/h. Zo lang het Nationaal Park nog geen 'beboomde kom' is, zorg er dan voor dat op onveilige plekken die extra aandacht verdienen, een maximumsnelheid geldt van 60 km/h. Deze maximumsnelheid kan het beste worden afgedwongen door een verbijzondering van de omgeving in plaats van het uitsluitend hinderen van hoge snelheid op het wegdek met drempels en slingers.



*Op landgoed Zuylestein tijdens een ontwerpessie.
Van links naar rechts:
Paul de Kort
(kunstenaar), Lidwien Vork (Beauforthuis), Jemima de Brouwere (Zuylestein), Marieke Kuijer (Provincie), Brett Bannink (Provincie), Ymkje van de Witte (PARK), Rein Zwaan (SBB), Paul Roncken (PARK), Marieke van Rietbergen (DIG) en Jeroen van Heemsbergen (Nationaal Park)*

Wij hopen met dit advies de werkwijze en de ruimtelijke samenhang tussen mobiliteitsinvesteringen, erfgoed, recreatie en natuurwaarden in balans te kunnen brengen voor Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug. Wij staan open voor het verzorgen van (extra) toelichting of het voeren van een debat over de inhoud van dit advies.

De onafhankelijke ontwerpkracht is gevonden door een samenwerking tussen de ruimtelijk ontwerpers en kunstenaars van Cultuur en Leefomgeving (CEL) van de provincie Utrecht; de Design Innovation Group (DIG) en het team van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK). De betrokken maatschappelijk partners waren de terreineigenaren van de voorbeeld locaties, het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Staatsbosbeheer en de teams voor mobiliteit, recreatie, natuur en erfgoed binnen de provincie Utrecht.

Hoogachtend,

Paul Roncken (PARK-Utrecht)
Ymkje van de Witte (PARK-Utrecht)

A handwritten signature in black ink that reads "Paul Roncken".

mede namens
Marieke Rietbergen & team (Design Innovation Group)
Rein Zwaan (Staatsbosbeheer)
Lidwien Vork (Beauforthuis)
Jemima de Brouwere (Zuylestein)

BIJLAGE ontwerpend onderzoek (PDF) is meegestuurd met dit advies en [hier](#) te downloaden.