

PARKEREN IN STIJL

Principes voor een

Nieuwe Basiskwaliteit Parkeren

in **Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug**

> Inclusief twee voorbeelduitwerkingen



**DESIGN
INNOVATION
GROUP**



provincie ■ Utrecht

INHOUD

1.	Introductie	5
	1.1 Inleiding	6
	1.2 Plangebied	9
2.	Inventarisatie parkeerplaatsen Utrechtse Heuvelrug	11
3.	Gebruikersonderzoek	17
	3.1 Boswachterij Austerlitz	19
	3.2 Zuylesteinse bos	23
	3.3 Bornia en Heidestein	26
4.	Nieuwe basiskwaliteit parkeren	33
5.	Voorbeelduitwerkingen	43
	5.1 Boswachterij Austerlitz	44
	5.2 Zuylesteinse bos	56
6.	Toekomstige aandachtspunten ‘Parkeren in Stijl’	73

1.

INTRODUCTIE



Situatie 2022, parkeren bij Heidestein, Driebergen-Rijsenburg.



Afb. 1.1 wandelen en fietsen op de flanken van de Utrechtse Heuvelrug, Flux landschapsarchitecten 2021

1.1 INLEIDING

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.



Afb. 1.2 Onofficiële parkeerplaats langs de N225, ter hoogte van landgoed Zuylestein, Leersum.



Afb. 1.3 Parkeerplaats bij Bornia, langs de Arnhemse Bovenweg, Driebergen-Rijsenburg.



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 aangener 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.



Afb. 1.4 Huidige situatie parkeren bij Heidestein, Driebergen-Rijsenburg.

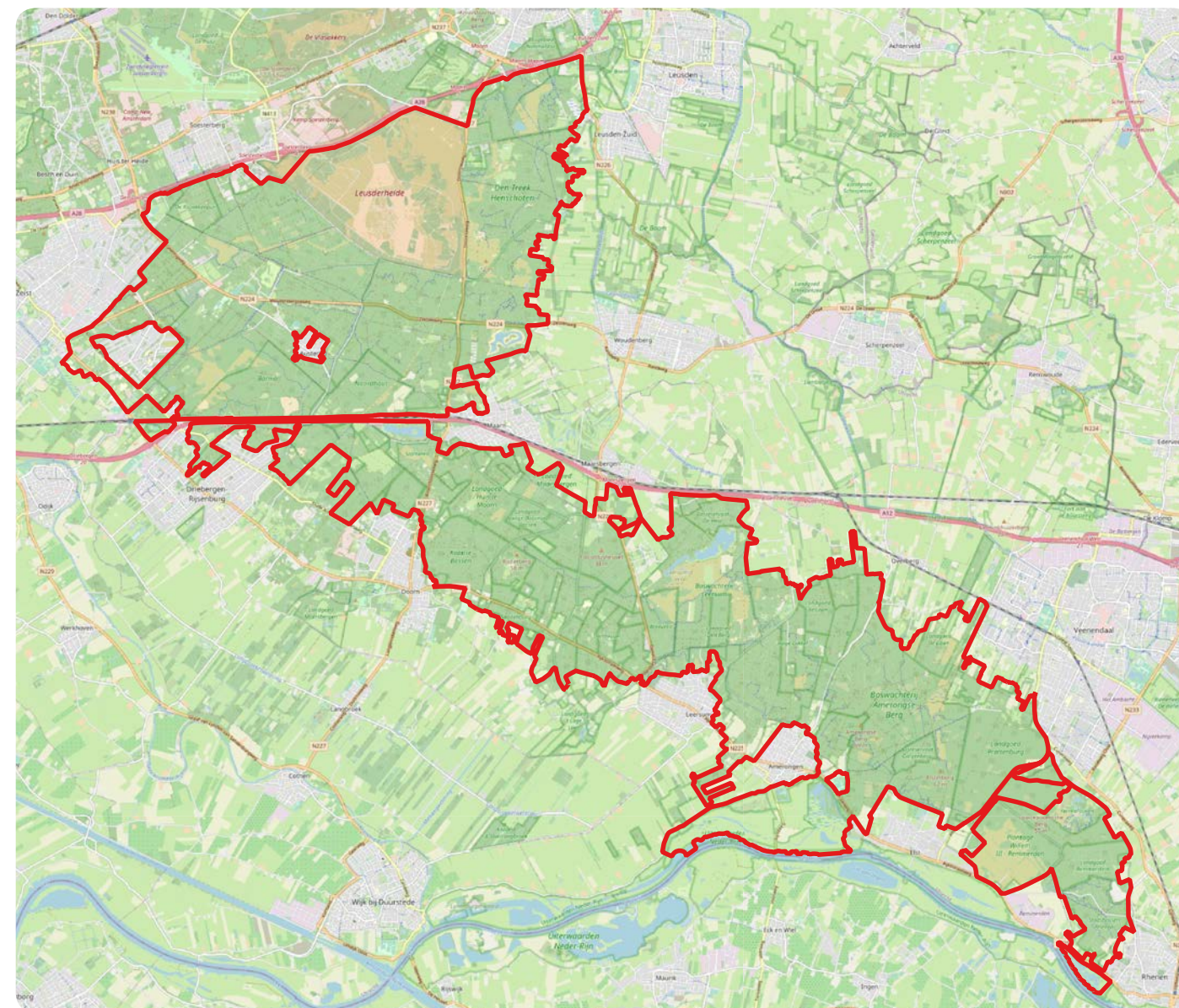


Afb. 1.5 Parkeerplaats Den Treek, langs de Treekerweg, Woudenberg.



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.



Afb. 1.6 Huidige begrenzing van Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug.

1.2 PLANGEBIED

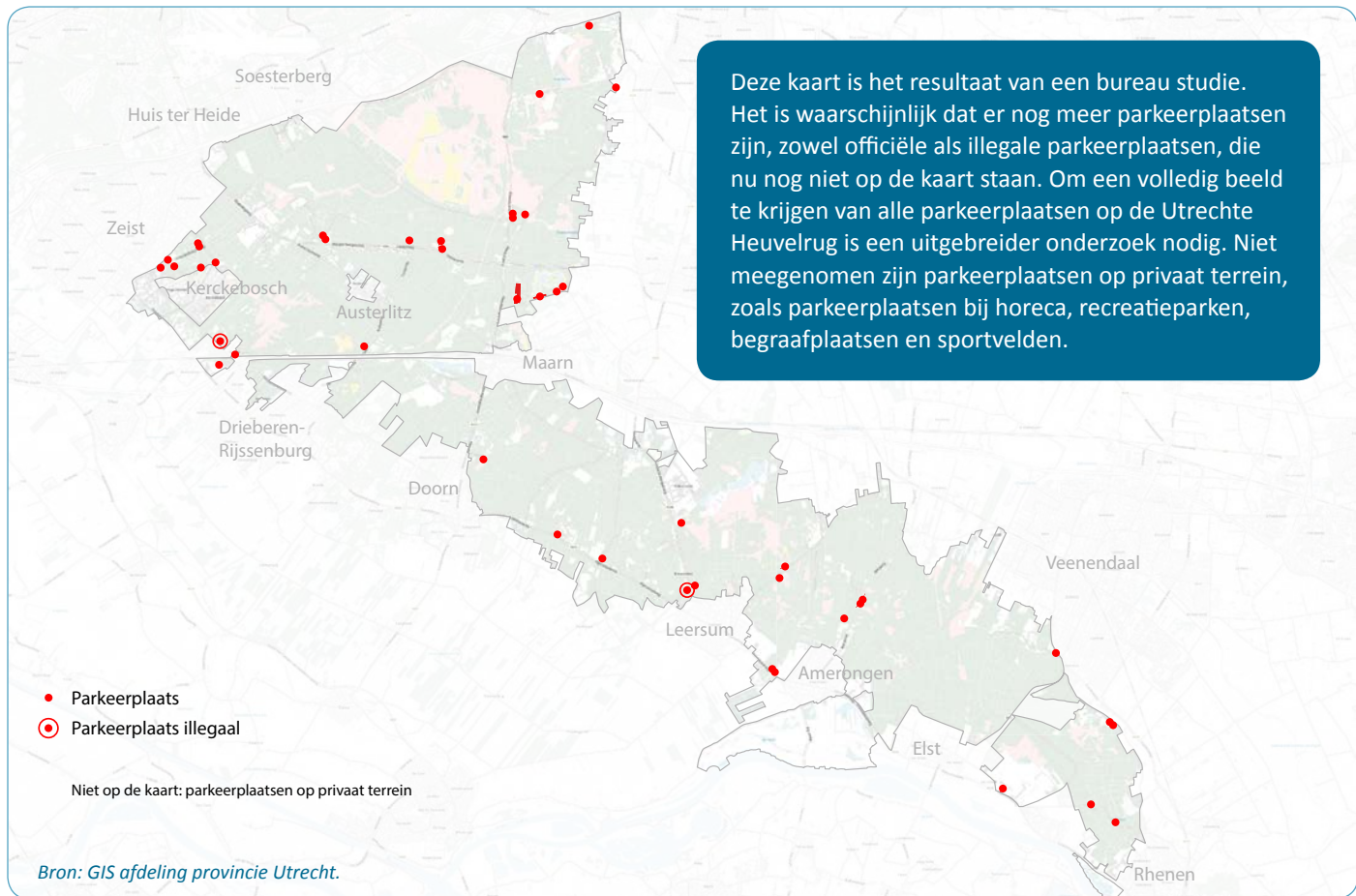
Het plangebied wordt begrensd door het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Er is op dit moment een uitbreiding van het Nationaal Park naar de noordzijde in voorbereiding.

2.

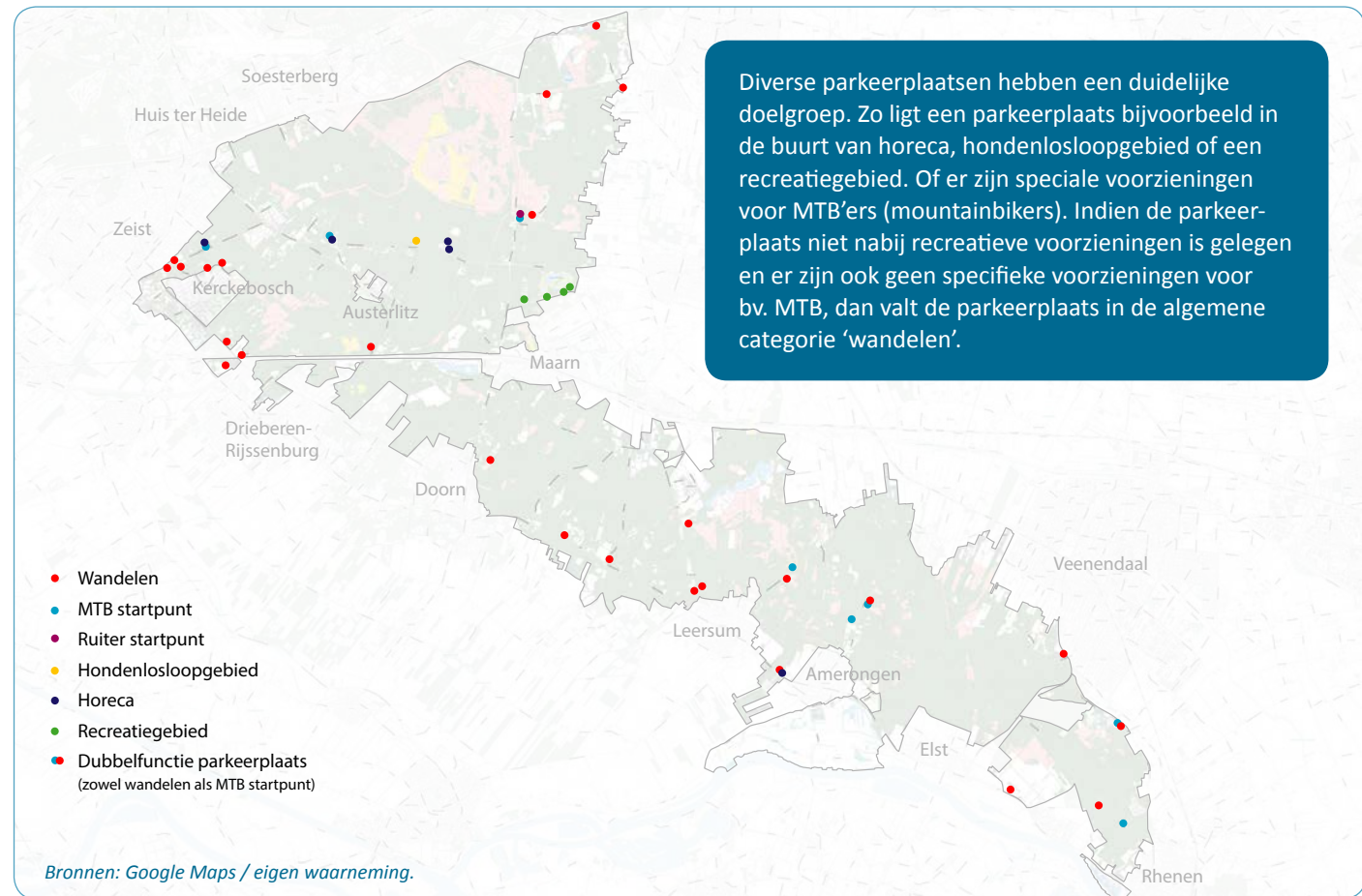
INVENTARISATIE PARKEERPLAATSEN UTRECHTSE HEUVELRUG



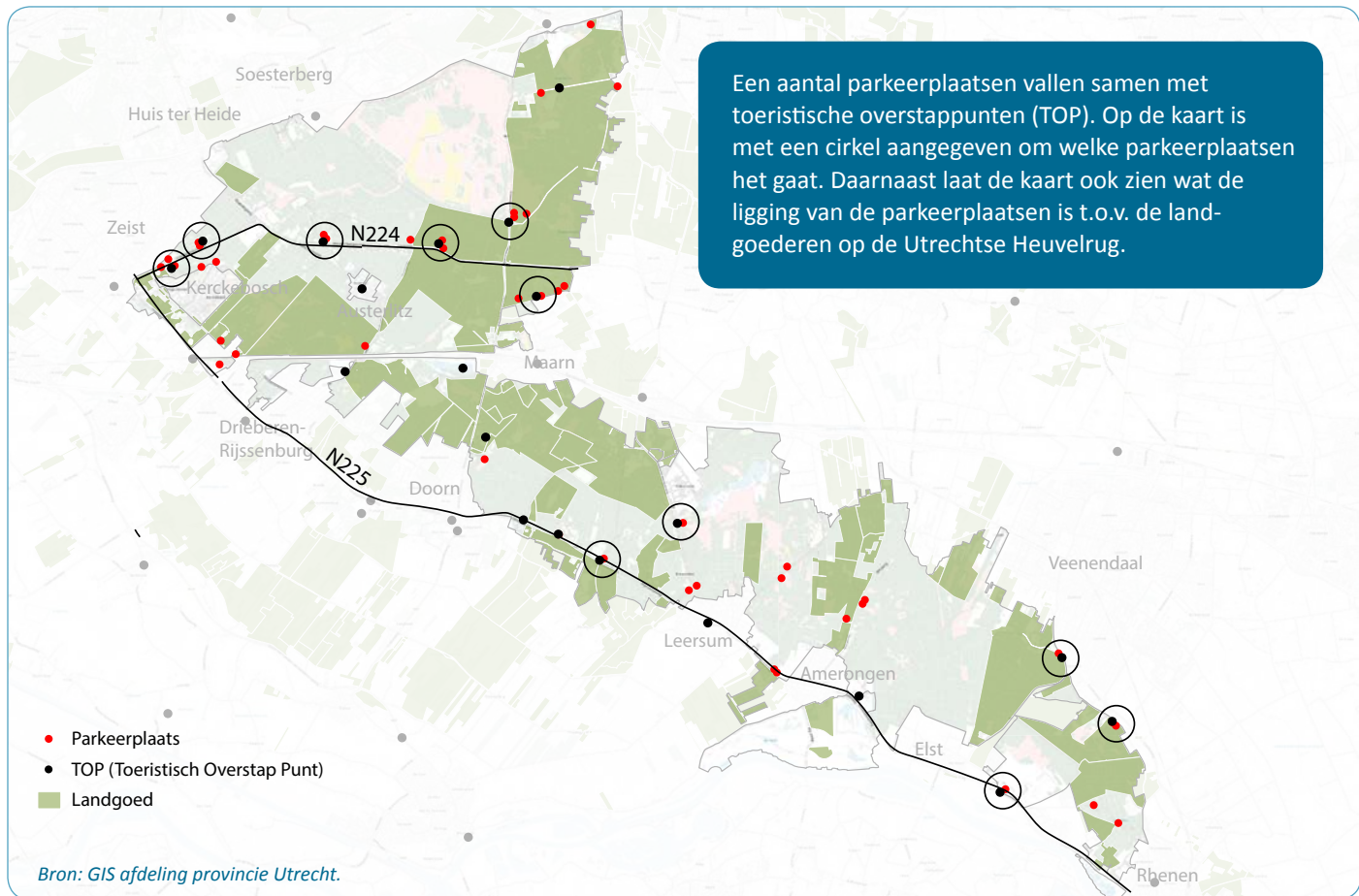
Parkeerplaats Leersum / Darthuizen.



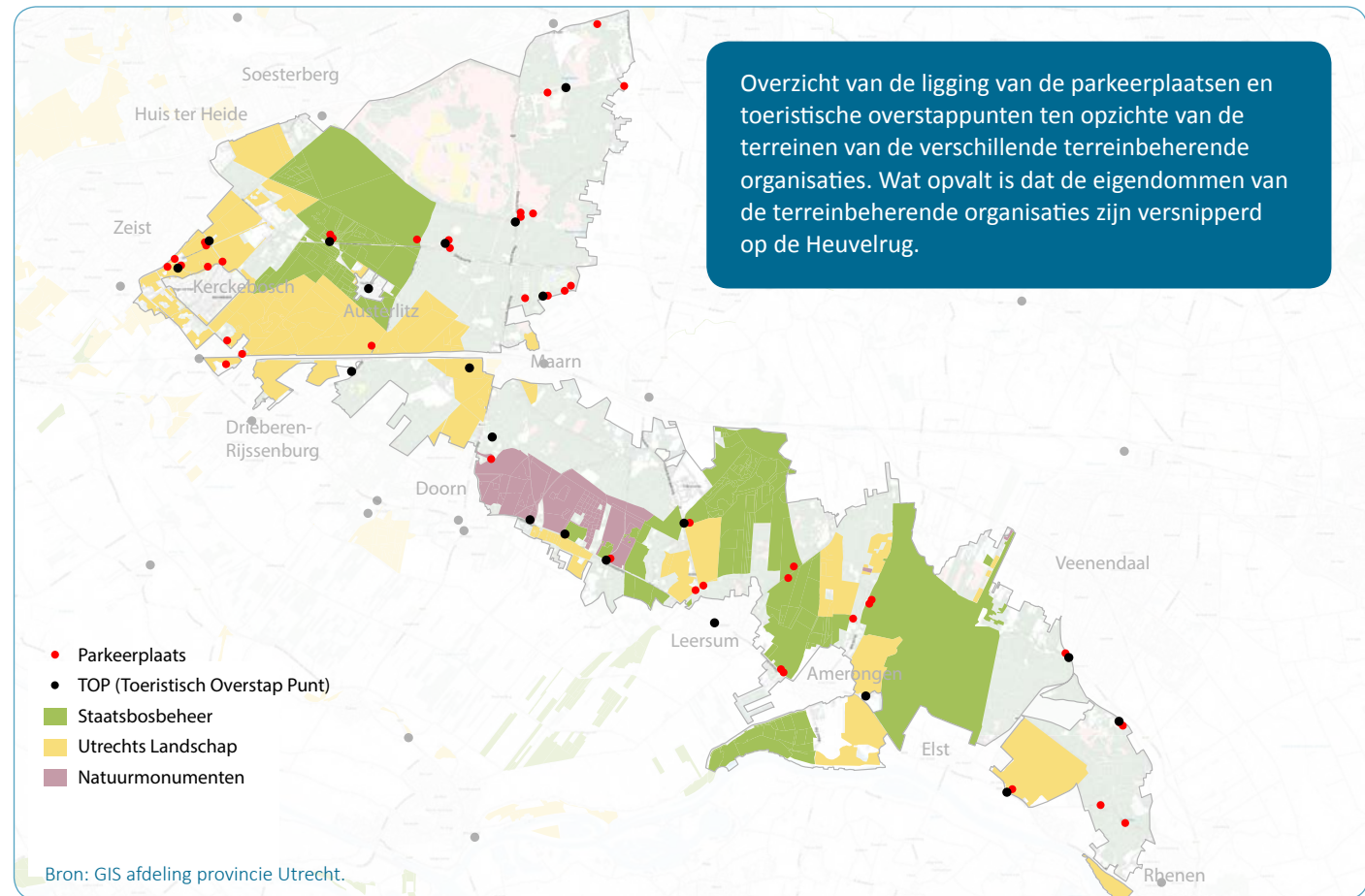
Afb. 2.1 Overzicht parkeerplaatsen Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.



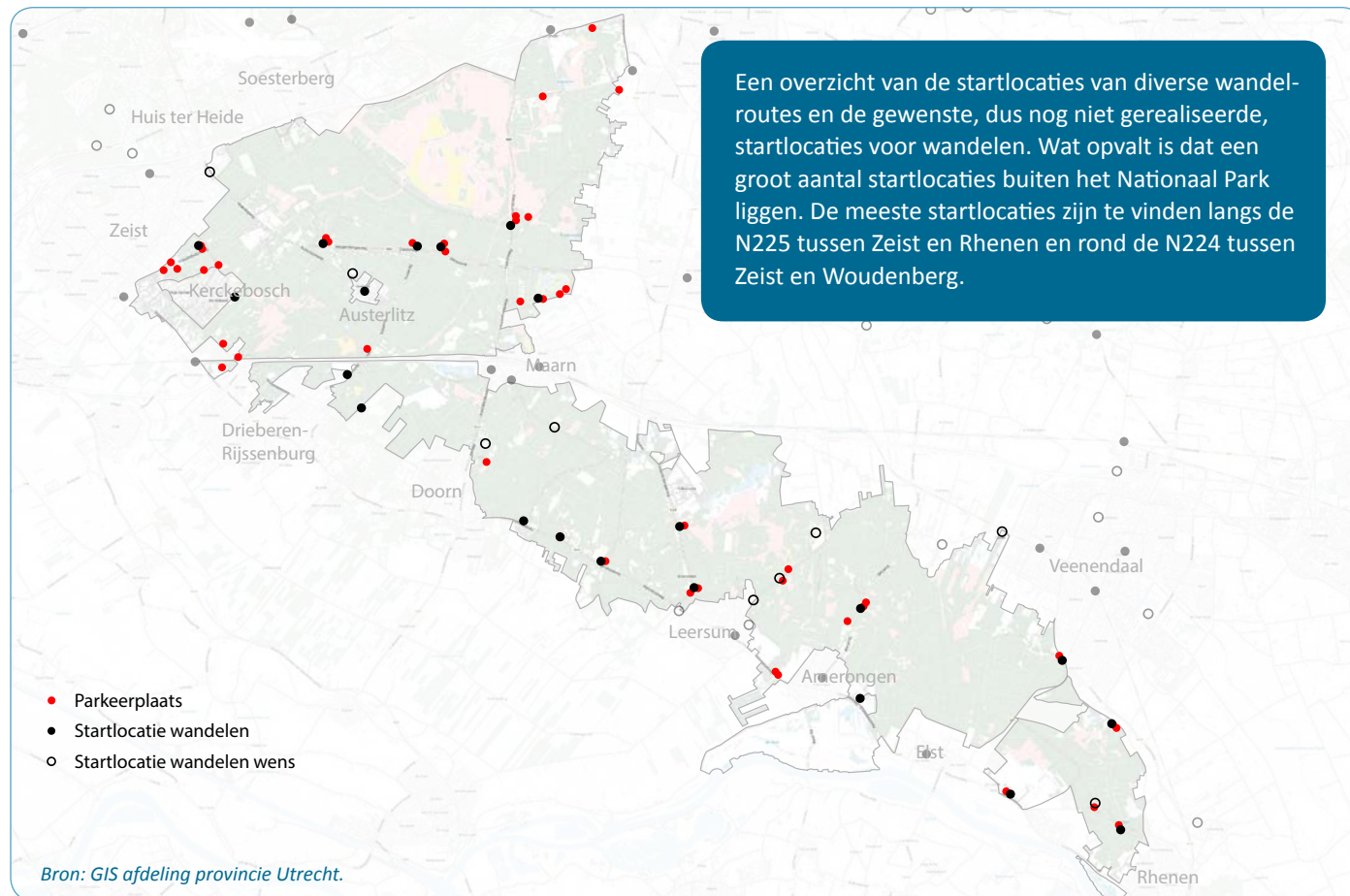
Afb. 2.3 Parkeerplaatsen per thema.



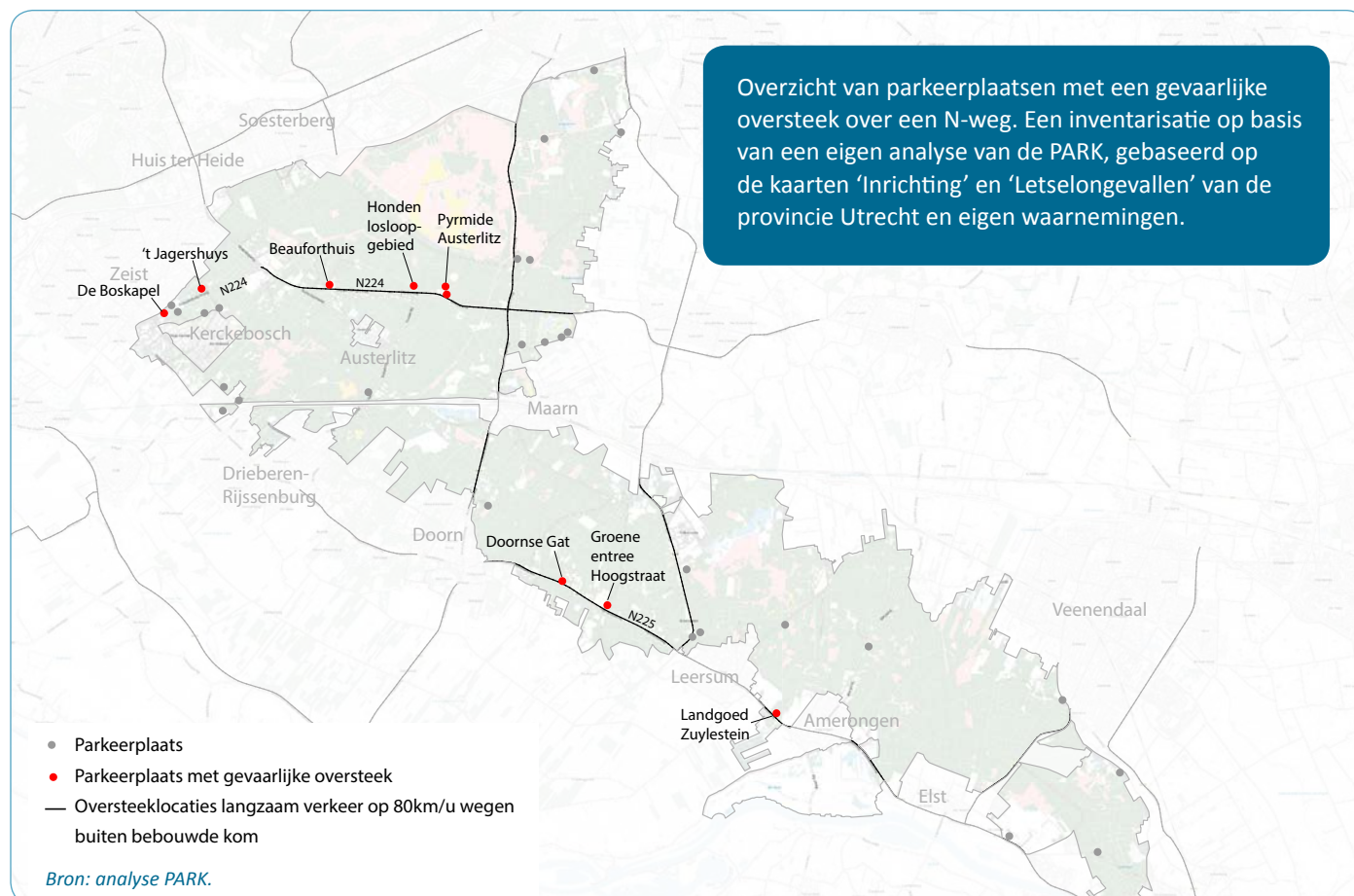
Afb. 2.2 Parkeerplaatsen in relatie tot 'groene poorten' (TOP) en landgoederen.



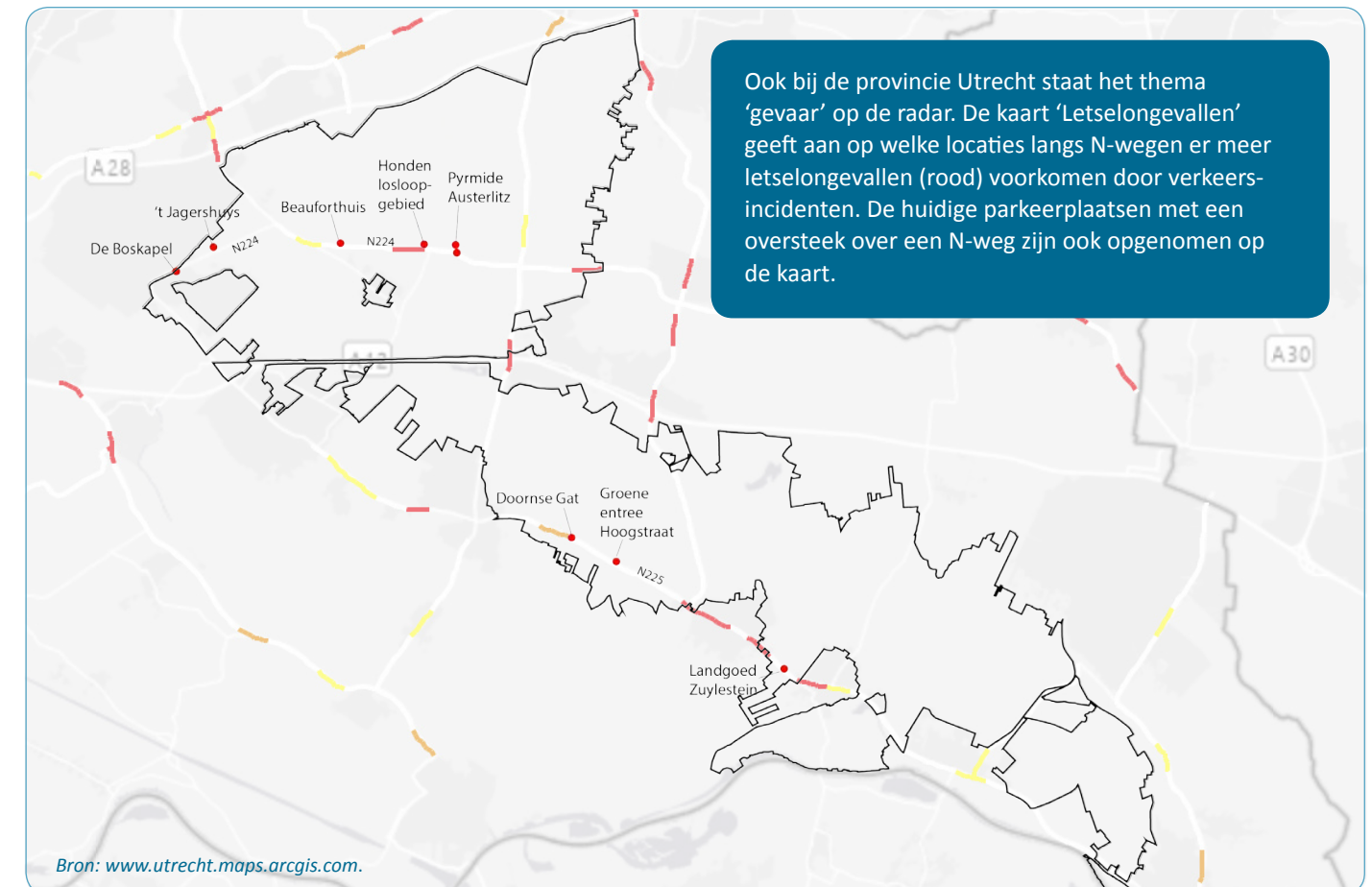
Afb. 2.4 Parkeerplaatsen in relatie tot groene poorten (TOP) en terreinbeherende organisaties.



Afb. 2.5 Startlocaties wandelroutes icm parkeerplaatsen.



Afb. 2.6 Parkeerplaatsen met onveilige oversteekplaats.



Afb. 2.7 Letselongevallen | Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 - Probleemanalyse Veiligheid, Leefbaarheid en Doorstroming.



Afb. 2.8 Inrichting | Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 - Probleemanalyse Veiligheid, Leefbaarheid en Doorstroming.

3.

GEBRUIKERSONDERZOEK

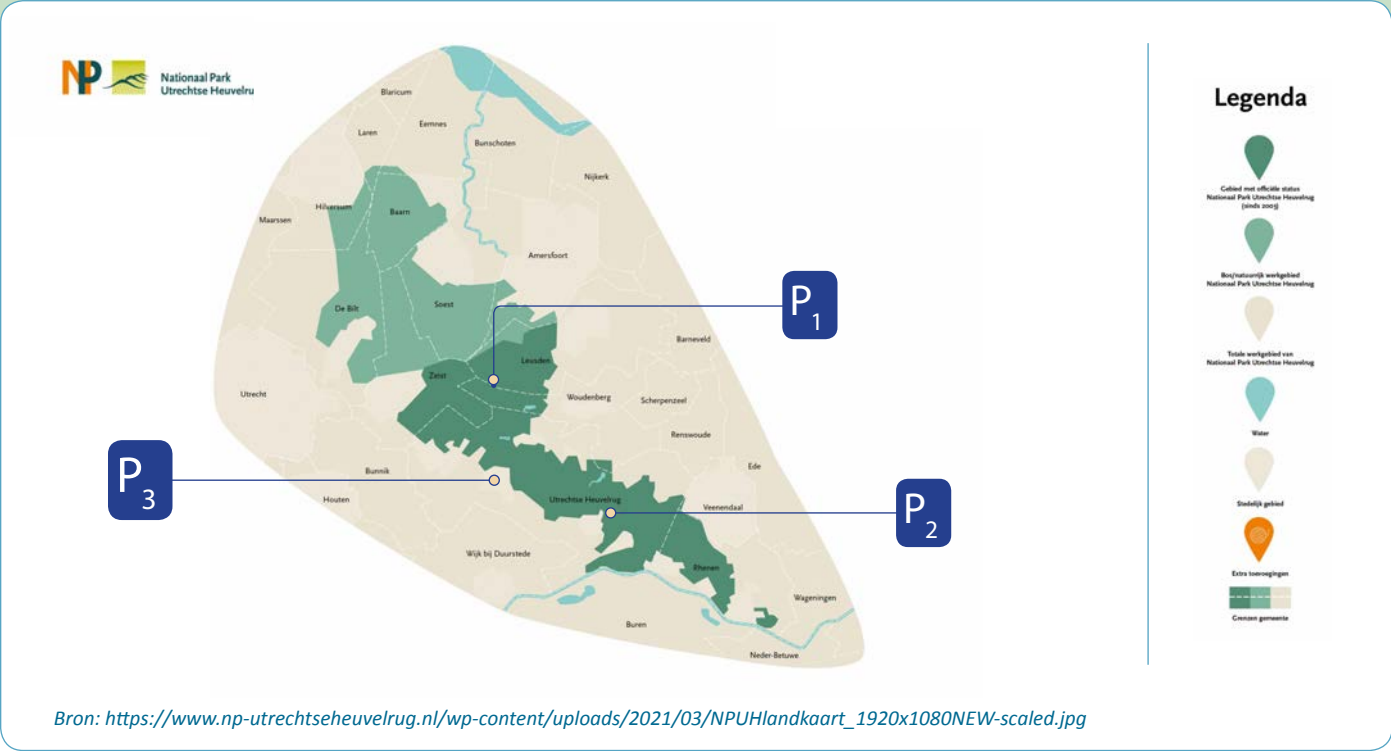


Huidige situatie parkeren bij Zuylestein, Leerum.

INTRODUCTIE

DIG onderzocht op drie parkeerplaatsen op de Utrechtse Heuvelrug verschillende doelgroepen en hun ervaringen op de parkeerplaats, de bewegwijzering, faciliteiten en de uitstraling.

Deze analyse is input voor het ontwikkelen van een basiskwaliteit voor de parkeerplekken, gericht op het verbeteren van de parkeervoorziening, de oversteekbaarheid van drukke wegen, verbeteren van de locatie/zonering van de parkeerplaatsen en het versterken van een herkenbaar en beleefbaar imago van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.



Deze drie parkeerplaatsen zijn bezocht op 16 en 23 juni 2023.

BOSWACHTERIJ AUSTERLITZ (P1)

Vrijdag & zondag, 10-13 uur

36 mensen zijn geïnterviewd

Leeftijd: 24-66
Gemiddelde leeftijd: 47

ZUYLESTEINSE BOS (P2)

Vrijdag & zondag, 13-15 uur

11 mensen zijn geïnterviewd

Leeftijd: 17-75
Gemiddelde leeftijd: 54

BORNIA EN HEIDESTEIN (P3)

Zondag, 10-13 uur

14 mensen zijn geïnterviewd

Leeftijd: 13-71
Gemiddelde leeftijd: 42

3.1 BOSWACHTERIJ AUSTERLITZ



P₁



3.1.1 DOELGROEP BOSWACHTERIJ AUSTERLITZ

Wie parkeren hier? En waarom?

36 mensen zijn geïnterviewd

12 ♀
24 ♂

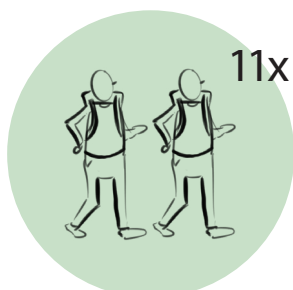
Leeftijd: 24-66
Gemiddelde leeftijd: 47

Vrijdag & zondag
10-13 uur

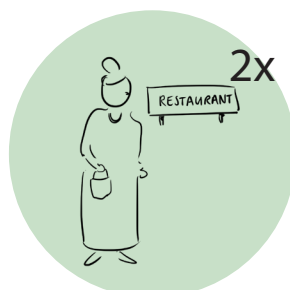
Bezoekers kwamen om te:



mountainbiken
Enkele mountainbikers kwamen ook lunchen



wandelen



lunchen



werken

3.1.2 NAAR DE PARKEERPLAATS

Hoe heeft men deze parkeerplaats gevonden?

- De helft van de mensen **kenden de parkeerplaats al**, de andere helft heeft de parkeerplek gevonden **via google maps of routeplanner**. Een aantal via de mountainbike website of app, waarin deze parkeerplaats aangeraden wordt.

Hoe was het om deze parkeerplaats te vinden?

- Bijna alle bezoekers vinden de parkeerplaats **makkelijk te vinden**, hoewel de **toegang onduidelijk** wordt gevonden. Dat wordt zowel als positief en negatief ervaren; 'mooi als mensen doorrijden, anders wordt het nog drukker'.

- Bij het aanrijden ervaren bezoekers enige **verwarring** over waar de parkeerplaats is. Er zijn namelijk ook enkele plekken bij het Beauforthuis.
- De **aankomst vindt men rommelig en niet verkeersveilig**. Dit komt door los geparkeerde fietsen bij de ingang en de als onveilig ervaren oversteekplaats.
- Als de parkeerplaats vol is, zeggen bezoekers terug te rijden en langs de weg staan, of door te rijden naar een andere parkeerplaats. Een aantal bezoekers zou rijdt door naar camping De Krakeling of restaurant Oud London.

3.1.3 DE PARKEERPLAATS: ERVARING EN FACILITEITEN

Hoe ervaart men deze parkeerplaats?

Pluspunten:

- Meerdere mountainbikeparcours starten hier
- De parkeerplaats voelt niet te groot
- Ruimte om fietsen uit de auto te halen
- Schaduw
- Goede toegankelijkheid
- Groot genoeg
- Veilig gevoel
- Midden in de natuur, daar komen ze voor
- Locatie dicht bij bos en weg
- Het is dichtbij voorzieningen van het Beauforthuis (met name voor wandelaars een reden hier naar toe te gaan)

Minpunten:

- Soms druk, vaak in het weekend (maar mensen melden dat er toch altijd wel een plekje te vinden is, en als je de parkeerplaats groter maakt, wordt het alleen maar drukker)
- Onduidelijk hoe te parkeren en wat wel en niet mag, rommelig
- Oversteken van de N-224 is gevaarlijk** (zowel fietsers, automobilisten als mountainbikers)
- In de herfst/winter te modderig waardoor er een te **hoge rand** van de asfaltweg is om van de parkeerplaats de weg op te rijden.
- Onveilig om achteruit van parkeerplek de weg op te rijden
- De start van knooppuntroutes is onduidelijk

Hoe ervaart men deze parkeerplaats?

Informatie Nationaal Park:

- De meerderheid van de bezoekers weet dat het een Nationaal Park is.** Veel mountainbikers zijn hiermee bekend omdat ze een mountainbike vignet kochten. Zij hebben geen behoefte aan extra informatie ter plekke. Andere fietsers en wandelaars weten het omdat ze in de buurt wonen of het opzochten. Een enkeling noemt de toegangsborden.
- Enkele bezoekers wisten het niet, ze vinden het onduidelijk of hadden niet verwacht dat het Nationaal Park zo dicht bij de weg zou beginnen.

Welke faciliteiten zijn belangrijk op deze parkeerplaats?

- Over het algemeen **willen mensen niet te veel faciliteiten**. 'Dat trekt alleen maar meer bezoekers'. Het mag basic blijven. Ze komen vooral voor de activiteiten en natuur. Meer faciliteiten maakt het snel een pretpark.
- Bijna iedereen is geïnteresseerd in een **watertap-punt**.
- Een aantal mensen hebben behoefte aan prullenbakken en een toilet. Echter hier hebben zij gemengde gevoelens over; het zou meer rommel kunnen opleveren, de natuur kunnen aantasten of kampeers kunnen aantrekken.
- Mensen vinden het leuk dat er een restaurant met MTB-faciliteiten aan de overkant van de weg is.

3.1.4 DE (TOEKOMSTIGE) UITSTRALING VAN DE PARKEERPLAATS

Selecteer de afbeelding die past bij jouw gevoel/ervaring van het park.

Waarom?



Huidige parkeerplaats:

- Men vindt de parkeerplaats **goed hoe deze nu is**. Een natuurlijke omgeving is prettig.
- De bezoekers waarderen dat ze **dicht in het bos** parkeren (onverharde weg, geen vakken, nationaal park, tussen de bomen, bomen gebruikt als afbakening).

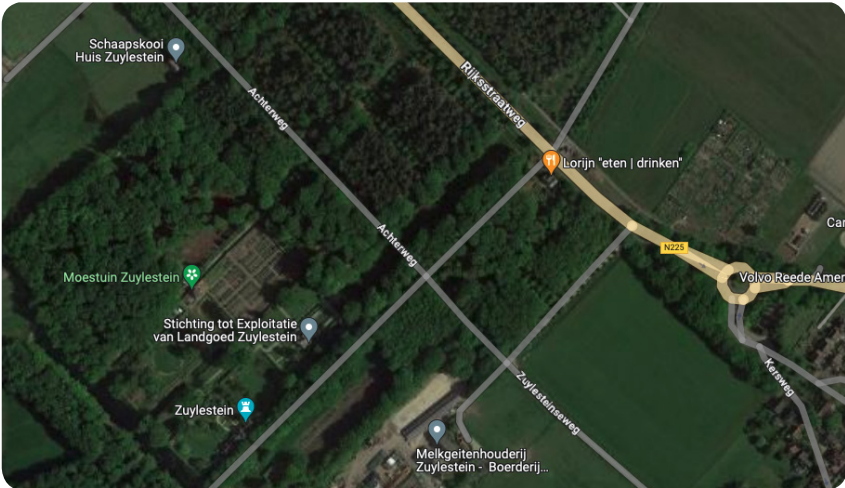
Aanbevelingen toekomst

- De parkeerplekken **duidelijker structureren**. Duidelijkheid over hoe en waar je mag parkeren. Geen belijning. Sandy bij Austerlitz wordt als voorbeeld gegeven van een natuurlijke manier maar wel met duidelijke vakken.
- Niet te veel voorzieningen en alleen een waterpunt (misschien afvalbakken).
- Veiligere oversteek grote weg.

Losse voorstellen/ideeën van bezoekers:

- Eenrichtingsverkeer van de parkeerplaats maken en de weg juist smaller maken dan nu het geval is.
- Maximumsnelheid aanpassen en liever vluchtheuvels en verkeersdrempels dan verkeerslichten/oversteekstroken op de N-224.

3.2 ZUYLESTEINSE BOS



3.2.1 DOELGROEP ZUYLESTEINSE BOS

Wie parkeren hier? En waarom?

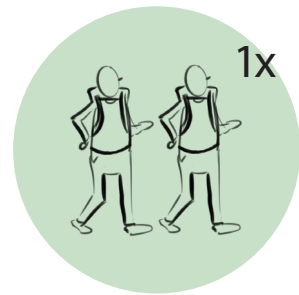
11 mensen zijn geïnterviewd

6 ♀
5 ♂

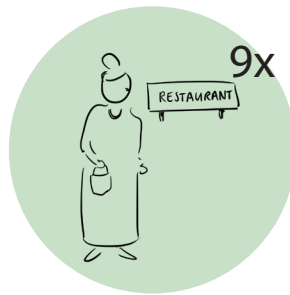
Leeftijd: 17-75
Gemiddelde leeftijd: 54

Vrijdag & zondag
13-15 uur

Bezoekers kwamen om te:



wandelen



lunchen



moestuin

3.2.2 NAAR DE PARKEERPLAATS

Hoe heeft men deze parkeerplaats gevonden?

De bezoekers zijn mensen die regelmatig in Lorijn gaan lunchen of er werken. De bezoekers wonen in de omgeving en kennen de parkeerplaats. De samenstelling van de groep is of een stel of een gezin. Slechts één persoon was er om te wandelen.

Hoe was het om deze parkeerplaats te vinden?

De meeste mensen zijn regelmatige bezoekers, dus ze kennen de parkeerplaats. Anderen zien de parkeerplaats wanneer ze het restaurant vinden (is goed zichtbaar vanaf de straat). De meeste bezoekers komen met de auto vanwege het weer (te warm) of hun leeftijd of de afstand (te ver om te lopen of te fietsen vanaf hun woonplek).

3.2.3 DE PARKEERPLAATS: ERVARING EN FACILITEITEN

Hoe ervaart men deze parkeerplaats?

Pluspunten:

- De locatie is goed, want de parkeerplaats is vlakbij het restaurant.
- Het parkeren is gratis.
- Meestal is er plek om te parkeren

Minpunten:

- De parkeerplek wordt onveilig gevonden.

De bestrating ontbreekt of is half kapot, waardoor mensen vast komen te zitten als het regent of auto's kapot kunnen gaan.

Auto's rijden erg hard (limiet van 80 km/u) en auto's draaien onverwacht de parkeerplaats in. Als de bezoekers de straat oversteken om naar het

restaurant of naar de moestuin te gaan, moeten ze opletten op de zowel langsrijdende auto's en fietsers. Er is geen officiële oversteekplek met bijvoorbeeld een zebraad.

- Er is geen schaduw dus in de warme maanden van het jaar worden auto's erg heet.
- Het is niet duidelijk of de parkeerplaats legaal of illegaal is.
- Parkeerplekken zijn niet duidelijk afgebakend, er zouden duidelijke lijnen kunnen zijn om te weten waar je moet parkeren.

Welke faciliteiten zijn belangrijk op deze parkeerplaats?

Aangezien de meeste bezoekers naar het restaurant gaan, zijn er geen voorzieningen nodig. Sommige mensen vinden een afvalbak handig.

3.2.4 DE (TOEKOMSTIGE) UITSTRALING VAN DE PARKEERPLAATS

Aanbevelingen toekomst

- Bezoekers willen een veilige parkeerplaats waar ze zich geen zorgen hoeven te maken over hun eigen veiligheid en die van hun auto. Zij wensen maatregelen om het verkeer rond de parkeerplaats te reguleren;
 - aanpassen snelheidslimiet
 - verplichting om af te slaan bij de rotonde
 - een oversteekplek met bijvoorbeeld een zebraad
- Een betere bestrating en aanduiding waar de auto neergezet kan worden, vermindert het risico op schade aan auto's.
- Bomen om schaduw te garanderen.
- Eventueel plaatsen van een afvalbak om de parkeerervaring verder te verbeteren.



3.3 BORNIA EN HEIDESTEIN



P₃



Heidestein



3.3.1 BORNIA EN HEIDESTEIN

Wie parkeren hier? En waarom?



14 mensen zijn geïnterviewd

4 ♀

10 ♂

Leeftijd: 13-71
Gemiddelde leeftijd: 42



Zondag
10-13 uur

Bezoekers kwamen om te:



6x

mountainbiken



wandelen



2x

anders

3.3.2 NAAR DE PARKEERPLAATS

Hoe heeft men deze parkeerplaats gevonden? En hoe was het om deze parkeerplaats te vinden?

- De meeste bezoekers kennen de plek en zijn er eerder geweest, of iemand anders gaf aanwijzingen over hoe er te komen. Als ze weten waar de plek is (direct naast de spoorweg), is het heel gemakkelijk te vinden. Sommige bezoekers vonden het via Google Maps of een kaart. **Bezoekers verwachten dat veel mensen de plek passeren** omdat er geen parkeerbord bij de ingang staat.
- Als mensen van ver komen of met de mountainbike, gebruiken ze de auto omdat dat handiger is dan de trein (zowel qua prijs als tijd).
- De bezoekers die dichtbij wonen, komen met de fiets om in het bos te fietsen of te wandelen. Er is een **fietsenstalling** waar ze hun fiets kunnen stallen.
- Als mensen geen parkeerplaats kunnen vinden, zoeken ze een andere parkeerplaats op Google maps, rijden ze verder of terug.

3.3.3 DE PARKEERPLAATS: ERVARING EN FACILITEITEN

Hoe ervaart men deze parkeerplaats?

Pluspunten volgens bezoekers:

- Mensen houden van de uitstraling van de parkeerplaatsen omdat het er heel natuurlijk uitziet, omringd door bomen, het voelt al als een deel van het nationale park.
- **Schaduw is fijn** voor warme dagen, het houdt de auto's koel
- De locatie Bornia is handig omdat het **dicht bij de snelweg en het treinstation** van Driebergen ligt.
- Als bezoekers weten waar de parkeerplaats is, is het heel gemakkelijk te vinden.
- De parkeerplaats is vooral bekend onder de lokale bevolking, niet te druk of toeristisch, bezoekers vinden het **prettig dat er niet zoveel mensen zijn**.
- Het voelt veilig om de auto achter te laten en het bos in te gaan.
- Er is een ruime fietsenstalling, nodigt ook fietsers uit om hierheen te komen.
- Dichtbij mountainbikeroute en wandelgebied
- Geen verlichting, wordt als positief ervaren
- Kleine parkeerplaats, hierdoor minder effect op de natuur

Minpunten:

- Gemengde meningen over of er genoeg ruimte is, of dat de parkeerplaats te klein is.
- Als je niet weet waar de parkeerplaats is, is het **moeilijk te vinden** omdat er geen borden (P) zijn die het aangeven.
- Bezoekers vinden het verwarrend waar je hoort te parkeren. Er is **geen duidelijke markering** behalve waar bomen staan/ liggen.

- Er zou **meer (zichtbare) informatie** mogen zijn, aldus bezoekers, over het feit dat het een nationaal park is en hoe je kwetsbare natuur kunt behouden op de parkeerplaats.
- Het is niet echt duidelijk of het een **legale of illegale** parkeerplaats is.
- Fietsers geven aan dat ze graag op de parkeerplaats willen zien waar het dichtstbijzijnde **fietsknooppunt** is.
- Wandelaars hebben behoefte aan informatie over wandelingen die vanaf dit punt starten.

Nationaal Park

- **De helft van de mensen weet dat ze in het nationaal park zijn**, door bordjes te lezen, via anderen of omdat het bewuste kennis is. De andere helft was zich er niet bewust van.
- Een meerderheid van de bezoekers is wel **geïnteresseerd in meer informatie** over het Nationaal Park.

Welke faciliteiten zijn belangrijk op deze parkeerplaats?

De meeste bezoekers willen **geen voorzieningen**. Zij hopen dat de parkeerplaatsen er zo natuurlijk mogelijk, **minder gecultiveerd** en minder aantrekkelijk uitzien.

Sommige bezoekers zouden graag een **waterpunt** hebben, vooral de mountainbikers, en sommigen een afvalbak. Er staat wel een afvalbak maar deze is enkel door bewoners te gebruiken.

3.3.4 DE (TOEKOMSTIGE) UITSTRALING VAN DE PARKEERPLAATS

Selecteer de afbeelding die past bij jouw gevoel/ervaring van het park.

Waarom?



Voor een meerderheid van de mensen voelt de parkeerplaats als een **deel van de natuur**. Dit komt omdat het een kleine parkeerplaats is, met onverharde ondergrond, bomen en stenen. Bezoekers vinden dit

prettig en willen dat het park nog bosachtiger wordt, met zo min mogelijk menselijke ingrepen en zo min mogelijk mensen.

3.4 INZICHTEN & AANBEVELINGEN N.A.V HET GEBRUIKERSONDERZOEK

Inzichten n.a.v. het gebruikersonderzoek



Tegenstellingen

- Bezoekers willen zo min mogelijk mensen en menselijke ingrepen in het nationaal park. Aan de andere kant vinden ze het wel fijn dat zij zelf kunnen parkeren tussen de bomen in het park.
- Bezoekers die bekend zijn met de parkeerplaatsen willen geen nieuwe mensen aantrekken en waarderen het dat parkeerplaatsen wat meer verborgen zijn. Bezoekers die nog onbekend zijn met de parkeerplaatsen willen juist meer bewegwijzering en duidelijkheid over waar te parkeren in het nationaal park.



Basiskwaliteit moet contextspecifiek zijn

- De basiskwaliteit moet contextspecifiek zijn omdat verschillende parkeerlocaties voor verschillende doeleinden worden gebruikt, dit beïnvloedt de doelgroep en behoeften (Bornia/Heidestein en Boswachterij Austerlitz voor mountainbiken en wandelen en Zuylesteinse bos voor het restaurant).



Bezoekers vinden het natuurgevoel van de parkeerplaatsen prettig

- Alle bezoekers vinden het prettig dat de parkeerplaatsen er natuurlijk uit zien.
 - Het 'in het bos gevoel' begint al bij het parkeren (bosachtig en zo min mogelijk teken van menselijk ingrijpen, ze vinden natuur mooi).
 - Bezoekers vinden niet dat de parkeerplaatsen van het nationaal park er 'hetzelfde' moeten uitzien. Het is belangrijker dat het past in de omgeving en het unieke van de locaties wordt gewaardeerd.
- Bezoekers vinden het prettig dat de parkeerplaatsen "verborgen", klein en niet te druk zijn.
- Bezoekers vinden het prettig dat de parkeerplaatsen in het bos, maar ook dichtbij de snelweg zijn.



Meer faciliteiten zijn niet nodig, maar een aantal wel leuk om te hebben

- Er zouden niet veel faciliteiten moeten worden toegevoegd, omdat:
 - Bezoekers voornamelijk 1-4,5 uur op de parkeerplaats staan geparkeerd staan, ze zeggen niet veel nodig te hebben in deze tijd.
 - Bezoekers de natuur niet willen veranderen met menselijk ingrijpen.
 - Bezoekers denken dat extra faciliteiten meer publiek zullen trekken, dit willen ze niet.
- Voorzieningen waar wel behoefte aan is:
 - Een veilige manier van in- en uitrijden en oversteken moet worden verzorgd als de toegang tot de parkeerplaats of de route naar de interessante locatie gevaarlijk is vanwege verkeer.
 - Waterpunten kunnen worden toegevoegd op locaties waar mensen mountainbiken. Deze waterpunten moeten wel in de natuur passen.
 - Schaduw voor de warme dagen is gewenst op de parkeerplaatsen.
 - Bezoekers waarderen het als er een café of restaurant dichtbij de parkeerplaats is.
 - Veel bezoekers zijn gewend om hun afval in hun eigen tas mee te nemen maar zeggen dat afvalbakken, mits goed onderhouden, mogelijk op elke parkeerplaats kunnen staan.



Meer informatie over parkeren en het nationale park

- Om bezoekers ervan bewust te maken dat ze zich op een legale parkeerplaats bevinden: meer (zichtbare) informatie dat de plek een parkeerplaats is (bijvoorbeeld een "P"-bord).
- Bezoekers hebben graag meer structuur en intuïtieve begeleiding over hoe correct te parkeren (met behulp van elementen met een natuurlijke uitstraling zoals hout, bomen, steen, geen strepen op de grond).
- Over het algemeen zijn bezoekers geïnteresseerd in informatie over het nationale park. Er is behoefte aan informatie over wandelingen, fiets knooppunten en enigszins over de natuur. De meeste mountainbikers weten al wel waar mountainbike routes lopen en zijn zich bewust van de natuurwaarde door het vignet dat zij nodig hebben.
- De vraag is echter welke informatie ter plekke gegeven moet worden of al eerder kan worden gedeeld met bezoekers. Eerste informatievoorziening gebeurt soms al thuis, via de mountainbike app/ website. Ook gebruiken velen routeplanners.



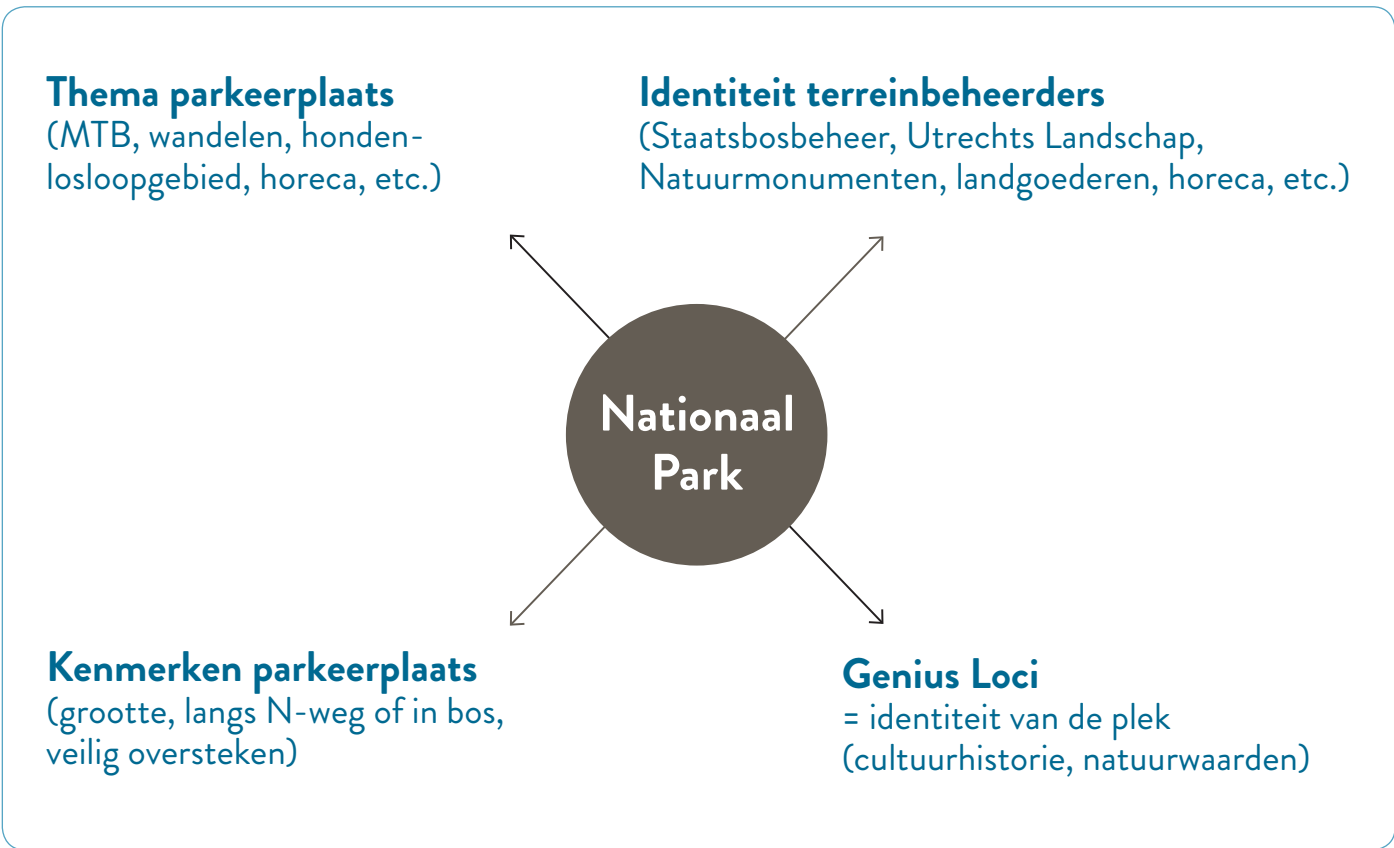
4.

BASISKWALITEIT PARKEREN UTRECHTSE HEUVELRUG



Bron: website Natuurmonumenten.

Maarsbergseweg, Doorn.



Afb. 4.1 De ingrediënten van een basiskwaliteit voor parkeren in het Nationaal Park.

BASISKWALITEIT PARKEREN

Zoals beschreven in de introductie is één van de doelen van dit ontwerpend onderzoek om te komen tot een eerste aanzet voor een basiskwaliteit van parkeren voor de Utechtse Heuvelrug. De basiskwaliteit moet er voor zorgen dat parkeerplaatsen een ‘visitekaartje’ zijn van het Nationaal Park en als een ‘ontvangstruimte’ fungeren die bezoekers attenderen op gepast gedrag en respect tijdens hun bezoek aan kwetsbare natuur- en cultuurwaarden. Daarnaast is de basiskwaliteit gericht op het verbeteren van de parkeervoorzieningen ten opzichte van natuur- en cultuurwaarden en op het verbeteren van de oversteekbaarheid van wegen.

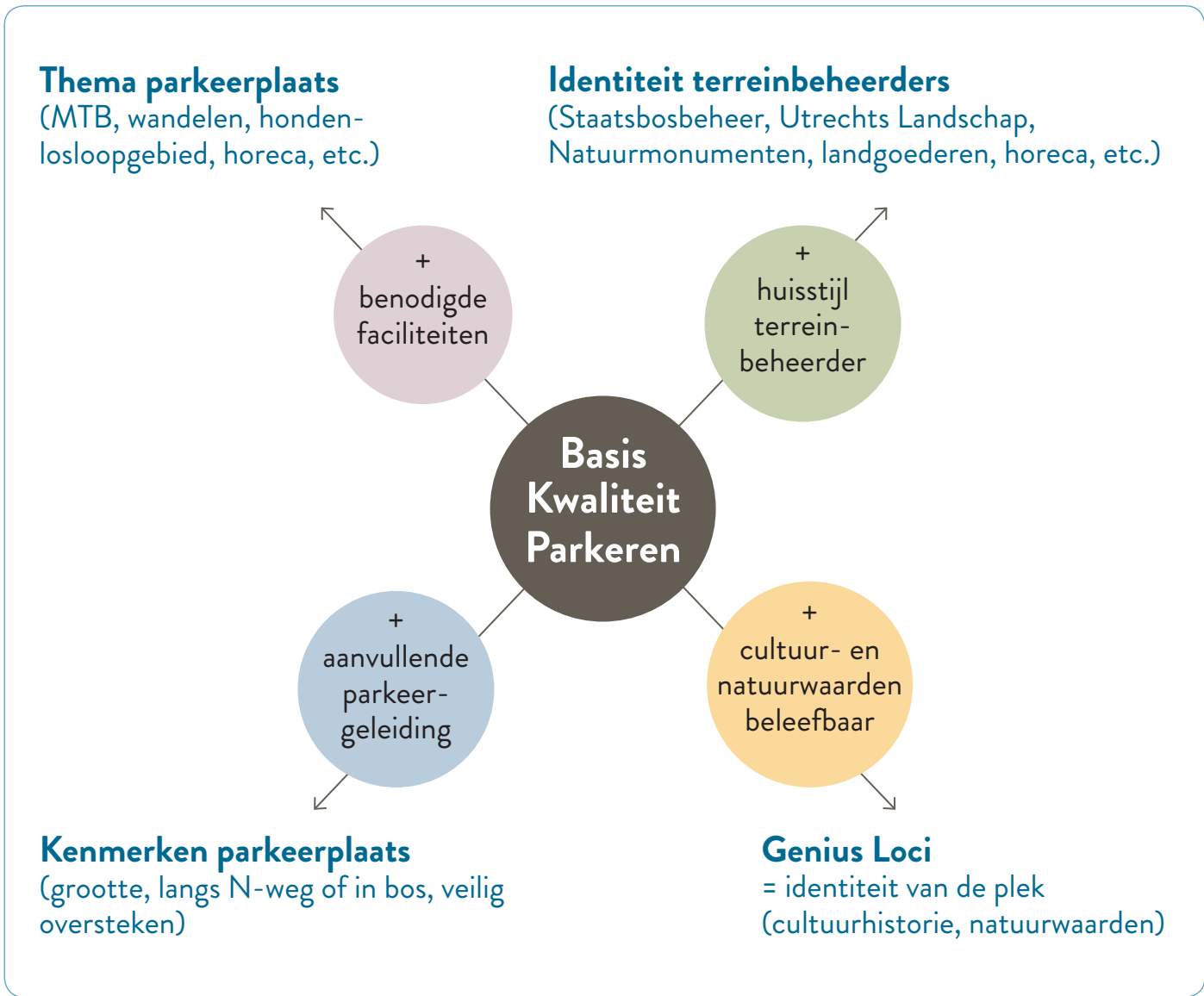
De basiskwaliteit parkeren bestaat uit een aantal ‘ingrediënten’:

Identiteit terreinbeheerders

De verschillende terreinbeheerders hebben allemaal een eigen huisstijl voor herkenbaarheid en communicatie met hun bezoekers. Een basiskwaliteit parkeren betekent dat de huisstijl van de betreffende terreinbeheerder duidelijk herkenbaar is in het terrein.

Thema parkeerplaats

Diverse parkeerplaatsen hebben een duidelijke doelgroep. De parkeerplaats is bijvoorbeeld ingericht voor MTB’ers, of is gelegen nabij horeca of een recreatieterrein.



Afb. 4.2 De ingrediënten van een basiskwaliteit voor parkeren in het Nationaal Park.

Een basiskwaliteit parkeren betekent dat alle benodigde faciliteiten aanwezig zijn, passend bij het thema van de betreffende parkeerplaats. Zo dient bijvoorbeeld een MTB parkeerplaats faciliteiten te hebben voor het schoonmaken van de mountainbike.

Kenmerken parkeerplaats

Elke parkeerplaats heeft zijn eigen kenmerken. Kenmerken zijn bijvoorbeeld de grootte van de parkeerplaats, de ligging, inrichting en veiligheid (van oversteken). Een basiskwaliteit parkeren betekent dat er voldoende en passende parkeergeleiding aanwezig is, om ongewenst parkeergedrag te voorkomen.

Genius Loci

Genius Loci staat voor de identiteit van de plek. De identiteit van de plek wordt veelal bepaald door de cultuurhistorie van de plek en de huidige natuurwaarden. Een basiskwaliteit parkeren betekent dat deze cultuur- en natuurwaarden beleefbaar zijn voor bezoekers.

NIEUWE BASISKWALITEIT PARKEREN - 5 UITGANGSPUNTEN

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

2. GEDRAGSBEÏNVLOEDING DOOR LOGISCHE RUIMTELIJKE INDELING



Afb. 4.5 Aarden wal als begrenzing parkeerplaats.



Afb. 4.6 Subtiële aanduiding parkeervakken met natuurlijke uitstraling.



Afb. 4.7 Logisch aansluitende routes vanuit parkeerplaats.

De parkeerplaats heeft een heldere inrichting zodat duidelijk is waar wel en waar niet geparkeerd dient te worden. Hoe groter de parkeerplaats, hoe belangrijker het is dat er een duidelijke parkeergeleiding aanwezig is. Voor een kleine parkeerplaats kan een begrenzing met een aarden wal al voldoende zijn. Een middelgrote

of grote parkeerplaats heeft bijvoorbeeld ook een parkeervakaanduiding nodig. Daarnaast is een aansluitende recreatieve route, duidelijk aangegeven vanaf de parkeerplaats, ook onderdeel van een logische ruimtelijke indeling van de parkeerplaats.

1. WATER EN BODEM STUREND, MET GEVOLGEN VOOR AANLEG EN AFSPRAKEN IN ONDERHOUD



Afb. 4.3 Parkeerplaats aangelegd met duurzame waterdoorlatende halfverharding (bv. Achterhoeks Padvast).



Afb. 4.4 Boomwortels beschermd door aarden wal en boomstammen.

Water en bodem sturend wil zeggen dat het bodemwatersysteem een doorslaggevende rol speelt bij de inrichting van, in dit geval, de parkeerplaats. Door het bodemwatersysteem sturend te laten zijn, voorkom je problemen bij extreme weersomstandigheden zoals piekbuien, omdat er gekozen is voor materialen die goed doorlaatbaar zijn voor water en voldoende stevig zijn om op te parkeren. Daarnaast wordt

voorkomen dat er een nog grotere druk ontstaat op de biodiversiteit, doordat bijvoorbeeld boomwortels worden beschermd tegen parkerende auto's. Water en bodem sturend gaat niet alleen over de aanleg, maar ook over het beheer en onderhoud van de parkeerplaats. Goede afspraken over beheer en onderhoud zijn nodig om problemen en/of hoge onderhoudskosten in de toekomst te voorkomen.

3. DUURZAME, NATUURLIJKE MATERIELEN, PASSEND BIJ DE OMGEVING



Afb. 4.8 Duurzame en waterdoorlatende halfverharding.



Afb. 4.9 Aarden wal en boomstammen als parkeergeleiding.



Afb. 4.10 Verlichting van natuurlijke materialen

Gebruikte materialen dienen duurzaam te zijn en passend bij de omgeving. De ondergrond van een parkeerplaats bepaalt voor een belangrijk deel de beleving van de parkeerplaats. Een goede, waterdoorlatende halfverharding zorgt voor een natuurlijke uitstraling en voor een stevige ondergrond voor het parkeren, zonder kuilen en plassen.

Parkeergeleiding bestaat bij voorkeur uit eenvoudige en natuurlijke elementen zoals een aarden wal of een boomstam. Over het algemeen is er geen verlichting nodig bij de parkeerplaatsen op de Heuvelrug. Indien er wel verlichting gewenst is, dan bestaat de verlichting uit natuurlijke materialen en is zo min mogelijk verstoring voor de natuurlijke omgeving.

4. VEILIGHEID



Afb. 4.11 N200 tussen Haarlem en Zandvoort. Vroeg voorbeeld van een Nederlandse Parkway (1921).



Afb. 4.12 N224 / Krakelingweg te Zeist (profiel +/- 15m breed).

Zo min mogelijk oversteken.. Toch oversteken?



Afb. 4.13 Voetgangers / fietsbrug, station Driebergen-Zeist.



Afb. 4.14 Guldenstraat, Groningen.

Veiligheid is een belangrijk uitgangspunt van de basiskwaliteit parkeren. Zoals in de analyse naar voren kwam, is op een aantal plekken de veiligheid in het geding. Het gaat dan om parkeerplaatsen langs een N-weg, waar bezoekers moeten oversteken om hun doel te bereiken. De N-wegen, waar vaak met hoge snelheid wordt gereden, snijden dwars door het Nationaal Park en kennen een heel andere dynamiek dan het langzaam verkeer op de wegen en paden in het park zelf. De beste oplossing is om het probleem zelf, de weg, aan te pakken. Maak van het Nationaal Park een 'beboomde kom' met een maximale snelheid van 60km/h of lager. Richt de N-wegen in als 'Parkways'. Een Parkway is een Amerikaans concept en bestaat

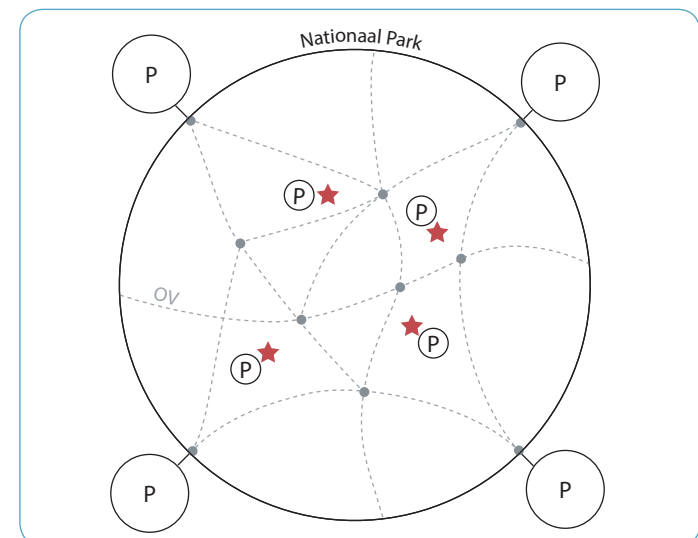
uit een landschappelijk mooie route. In Nederland zijn ook een aantal wegen met het Parkway-concept in gedachte aangelegd. De N200 tussen Haarlem en Zandvoort is een vroeg voorbeeld van een Nederlandse Parkway. Een kenmerk van de Nederlandse Parkway is de begroeide middenberm, wat bijdraagt aan de landschappelijke beleving en tegelijkertijd snelheidsremmend werkt.

Behalve aanpassingen aan de N-wegen zelf, moet de locatie van parkeerplaatsen dusdanig zijn, dat er zo min mogelijk hoeft worden overgestoken. Als oversteken niet anders kan, dan dient de oversteeklocatie een 'Parkway' kwaliteit te hebben.

5. FIETSEN EN WANDELEN CENTRAAL STELLEN



Afb. 4.15 Eerste Nederlandse 'parkway' N200 van Haarlem naar Zandvoort.

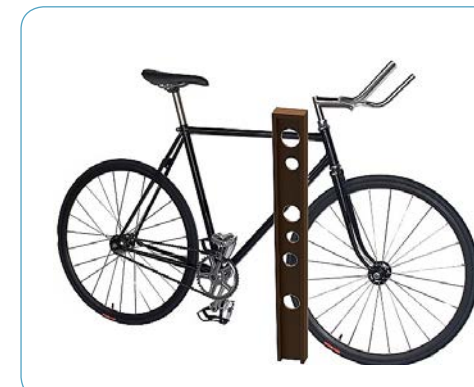


Afb. 4.16 Schematische weergave van een zonering die fietsen en wandelen centraal stelt in het Nationaal Park.

Binnen NP voldoende passende faciliteiten bieden.



Afb. 4.17 Voldoende ruimte voor fiets-parkeren.



Afb. 4.18 Kwalitatief hoogwaardige fiets-palen met voldoende ruimte waar o.a. e-bikes aan vast kunnen worden gemaakt.



Afb. 4.19 Fietspomp + gereedschap en binnen-banden automaat.

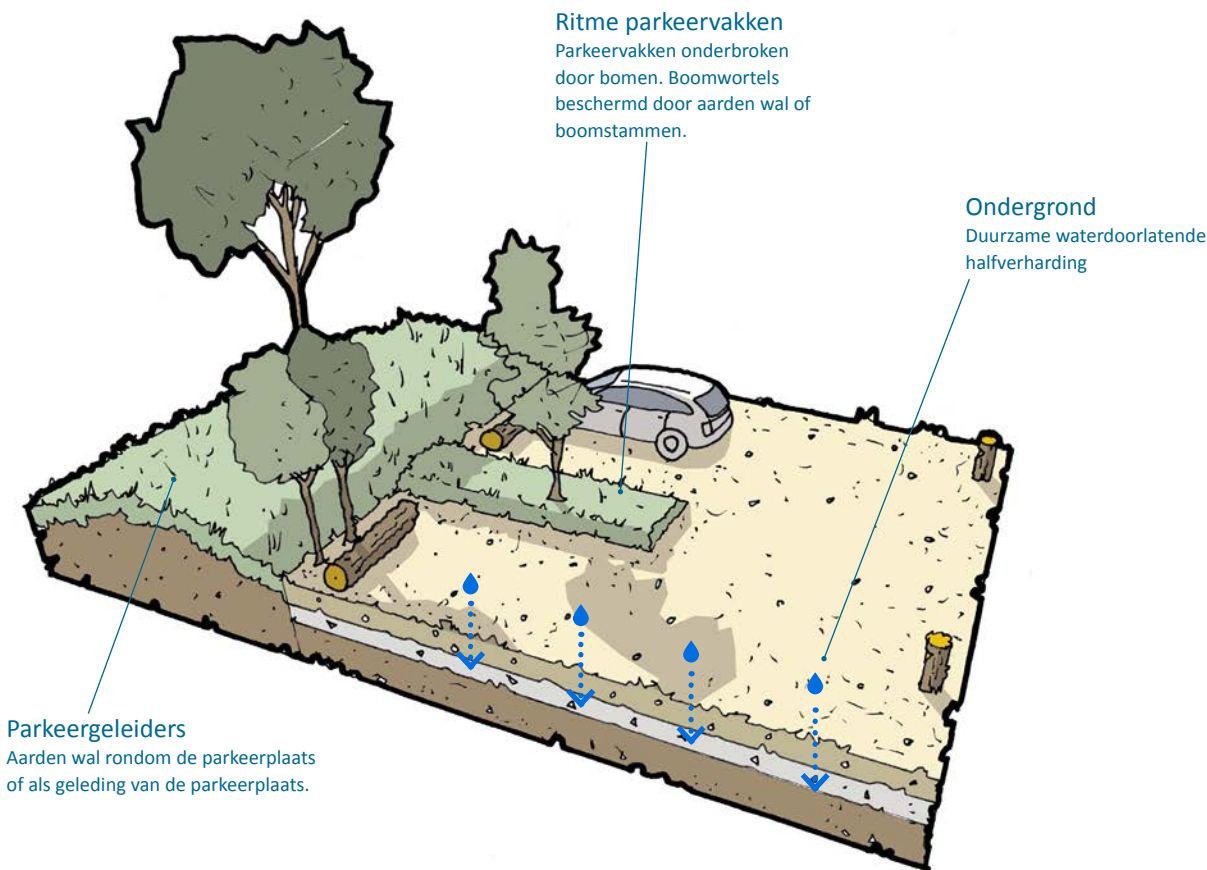


Afb. 4.20 Laadpaal voor e-bikes.

Een goede recreatieve zonering van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is nodig, zeker gezien de prognose dat het park in de toekomst alleen maar drukker bezocht zal gaan worden.

Het schema hierboven laat een zonering zien van het Nationaal Park als 'beboomde kom', waar N-wegen als 'parkways' zijn ingericht met maximaal 60km/h. Bezoekers kunnen aan de randen van het Nationaal Park parkeren. Voor bestemmingsverkeer zijn er een beperkt aantal kleine 'parkeerpockets' in het park. Voor de bezoekers die aan de rand parkeren is er een uitgebreid OV netwerk binnen het Nationaal Park. Zo krijgen fietsers en wandelaars de ruimte in het Nationaal Park.

Behalve ruimte bieden aan fietsers en wandelaars, is het ook belangrijk dat er voldoende faciliteiten aanwezig zijn voor fietsers en wandelaars. Voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeergelegenheid met de mogelijkheid om de (elektrische) fiets goed vast te kunnen zetten. Voldoende laadpalen voor elektrische fietsen, fietspompen en binnenband-automaten bij knooppunten zoals bij een horeca gelegenheid.



Afb. 4.21 Impressie basiskwaliteit parkeren.

NIEUWE BASISKWALITEIT PARKEREN - GROOTTE

We maken onderscheid in een basiskwaliteit voor parkeerplaatsen voor kleine parkeerplaatsen (5-10 auto's), middelgrote parkeerplaatsen (10-30 auto's) en grote parkeerplaatsen (>30 auto's).

Kleine parkeerplaats (5-10 auto's)

Een kleine parkeerplaats in het Nationaal Park heeft niet veel nodig. Een duurzame waterdoorlatende halfverharding als ondergrond in een natuurlijke kleur is de belangrijkste basis. Een aarden wal of eventueel boomstammen, kan gebruikt worden om te begrenzen waar auto's kunnen parkeren. Een parkeervak-aanduiding is niet nodig op een kleine parkeerplaats.

Middelgrote parkeerplaats (10-30 auto's)

Voor een middelgrote parkeerplaats gelden dezelfde ingrediënten als een kleine parkeerplaats. Omdat deze

parkeerplaats een maat groter is, is er niet alleen parkeergeleiding nodig rondom de parkeerplaats, maar ook tussen de rijen. Om een eentonig vlak van geparkeerde auto's te voorkomen, worden parkeervakken onderbroken door bomen. Tot slot moet er voldoende ruimte en faciliteiten zijn voor fietsparkeren.

Grote parkeerplaats (>30 auto's)

Voor een grote parkeerplaats gelden dezelfde ingrediënten als voor een middelgrote parkeerplaats. Een ruimtelijke geleding door bosjes en/of groepen bomen om een groot eentonig parkeervlak te voorkomen. Op een grote parkeerplaats heeft de voetganger een eigen ruimte / route, dus gescheiden van de auto's, om van de parkeerplaats naar de plek van bestemming te komen.

BASISKWALITEIT KLEINE PARKEERPLAATS (5-10 AUTO'S)



Afb. 4.22 Ondergrond
Duurzame waterdoorlatende halfverharding (b.v. Achterhoeks Padvast).



Afb. 4.23 Parkeergeleiders
Aarden wal rondom parkeerplaats. Eventueel boomstammen. Geen parkeervak-aanduiding nodig.

BASISKWALITEIT MIDDELGROTE PARKEERPLAATS (10-30 AUTO'S)



Afb. 4.24 Ondergrond
Duurzame waterdoorlatende halfverharding (b.v. Achterhoeks Padvast).



Afb. 4.25 Parkeergeleiders
Aarden wal rondom parkeerplaats en als geleding parkeerplaats. Eventueel boomstammen.



Afb. 4.26 Ritme parkeervakken
Parkeervakken onderbroken door bomen. Boomwortels beschermd door aarden wal of boomstammen.



Afb. 4.27 Ruimte voor fietsparkeren + faciliteiten

BASISKWALITEIT GROTE PARKEERPLAATS (>30 AUTO'S)



Afb. 4.28 Ondergrond
Duurzame waterdoorlatende halfverharding (b.v. Achterhoeks Padvast).



Afb. 4.29 Ruimtelijke geleding door bosjes / groepen bomen
ipv een groot parkeervlak. (parkeerplaats Militair museum Soesterberg - ontwerp H+N+S)



Afb. 4.30 Ruimte voor voetganger
Routes laten aansluiten op parkeerplaats



Afb. 4.31 Ruimte voor fietsparkeren + faciliteiten



VOORBEELD- UITWERKINGEN

5.1 BOSWACHTERIJ AUSTERLITZ



Afb. 5.1 Oversteek over de N224 met links de parkeerplaats en rechts het Beauforthuis.



Afb. 5.2 Entree parkeerplaats niet duidelijk vanaf N-weg.



Afb. 5.3 Overdaad aan borden.

Inleiding

Het Beauforthuis is een klein muziekpodium/theater met theatercafé aan de Woudenbergseweg (N224) bij Austerlitz. Aan de overkant van de N224 ligt op grond van Staatsbosbeheer een parkeerplaats, die veel wordt gebruikt door wandelaars, MTB'ers en bezoekers van het Beauforthuis.

De huidige situatie kent diverse knelpunten. Het belangrijkste knelpunt is het feit dat je moet oversteken als je het Beauforthuis bezoekt. De N-weg is dominant in de huidige situatie vanwege het vele verkeer dat bovendien hard rijdt. Het contrast met de omgeving, het Nationaal Park met recreatief langzaam verkeer, is daardoor erg groot.

Ook de kwaliteit van de parkeerplaats zelf laat te wensen over. De ondergrond voldoet niet (modderig in de winter), de parkeervakken zijn niet duidelijk aangegeven en auto's parkeren soms half op de weg wat tot gevaarlijke situaties leidt, het is erg donker na een voorstelling of dansavond.

Tot slot is de cultuurhistorie niet zichtbaar en/of beleefbaar. Dat is een gemiste kans omdat deze plek een rijke historie kent. Van 1804 tot 1808 was op deze plek het Frans-Bataafse legerkamp gevestigd, het grootste militaire kamp uit de Napoleontische tijd in Nederland. Alleen de pyramide van Austerlitz is nog een tastbare herinnering uit deze tijd.



Afb. 5.4 Gevaarlijke oversteek voor voetgangers en fietsers over de N224 bij het Beauforthuis.



Afb. 5.5 Geen duidelijke parkeergeleiding.



Afb. 5.6 Ondergrond parkeervakken voldoet niet (modderig in de winter).

Knelpunten parkeren

- Het feit dat je moet oversteken..
- Vormgeving N-wegen: N-weg is te dominant, trekt zich niks aan van omgeving
- Voetgangers hebben geen eigen plek op de kruising
- Fietspad oversteek ook gevaarlijk (elektrische fietsen, racefietsen)
- Alle verschillende type gebruikers bij elkaar op 1 parkeerplaats
- Overdaad aan borden
- Cultuurhistorie niet zichtbaar

Knelpunten uit gebruikersonderzoek

- Oversteek N-weg gevaarlijk
- Entree parkeerplaats niet duidelijk vanaf N-weg
- Geen eigen plek voor fietsen om te parkeren
- Geen logische aansluiting recreatieve routes (knooppuntroute)
- Ondergrond parkeervakken voldoet niet (modderig in de winter)
- Geen duidelijke parkeergeleiding

Topografische kaart 1805



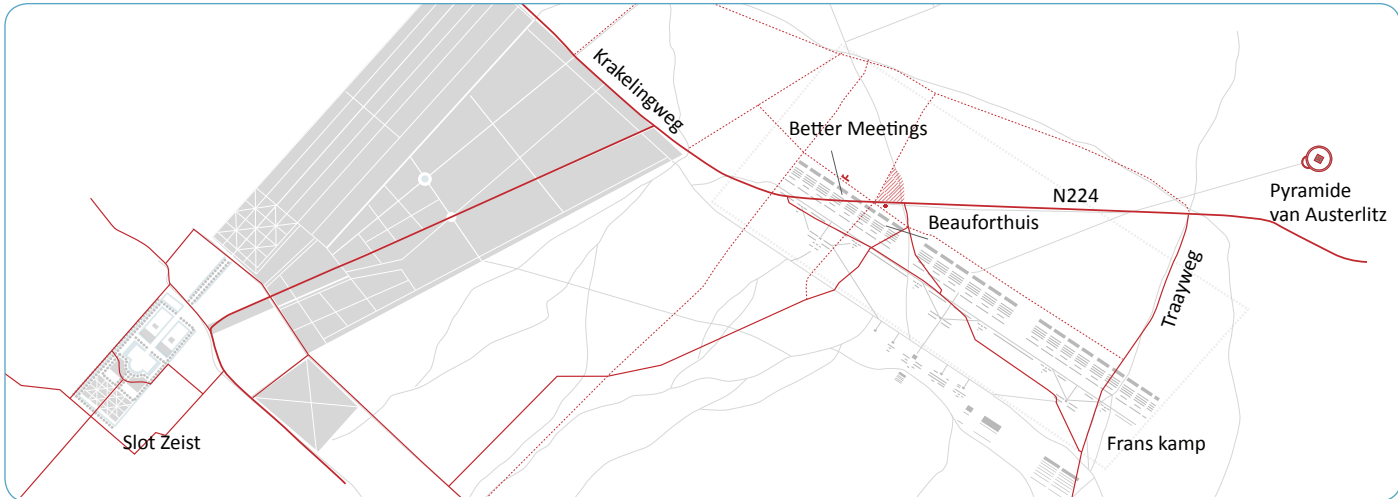
Afb. 5.7 Kaart met het legerkamp bij Zeist, 1805, Cornelis van Baarsel (Bron: <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/RP-P-1911-584>)

Schema 1805



Afb. 5.8 Schema van de topografische kaart van 1805.

Schema 1805 + huidige situatie (rood)



Afb. 5.9 Schema van de topografische kaart 1805 met daar op geprojecteerd de huidige situatie in rood.



Afb. 5.10 Pyramide van Austerlitz (Bron: Wikimedia Commons).

Frans legerkamp in Austerlitz

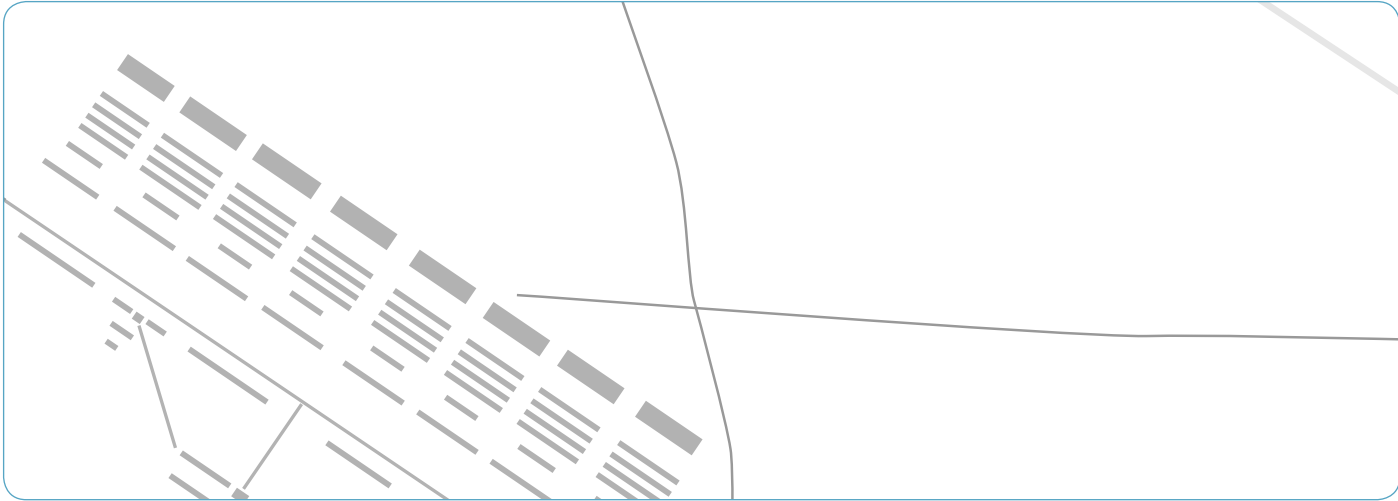
Van 1804 tot 1808 was nabij Austerlitz een Frans-Bataafs legerkamp gevestigd. Het kamp was gesticht op bevel van generaal Marmont en had een lengte van circa 3 kilometer en was circa 1 kilometer breed. In totaal kon het kamp zo'n 18.000 man herbergen. Het tentenkamp werd aangelegd volgens een vooropgezet plan en was strikt hiërarchisch ingericht. De pyramide van Austerlitz werd gebouwd als gedenkteken aan het Franse kamp op deze plek en om Napoleon te eren. De pyramide van Austerlitz is het enige overblijfsel uit de Franse tijd. Van het kamp zelf zijn nog slechts sporen in de grond terug te vinden. Omdat Marmont een gedetailleerde kaart liet vervaardigen van het kamp, kunnen we toch precies reconstrueren waar het kamp heeft gelegen.

Afb. 5.7 laat de kaart zien van Marmont van het Franse kamp. Links op de kaart is slot Zeist te zien met bijbehorende landgoedbossen. Afb. 5.8 is een schematische weergave van de kaart van Marmont. Op afb. 5.9 is de huidige situatie (wegen, Beauforthuis en Better Meetings) geprojecteerd op de situatie van 1805. Wat opvalt is dat het Beauforthuis pal naast het Franse kamp is gelegen. Een aantal wegen en paden uit de Franse tijd, met name de wegen in en rondom het landgoed van slot Zeist, bestaan nog altijd. Daarnaast is te zien dat enkele huidige wegen en paden in dezelfde richting liggen als het Franse kamp.



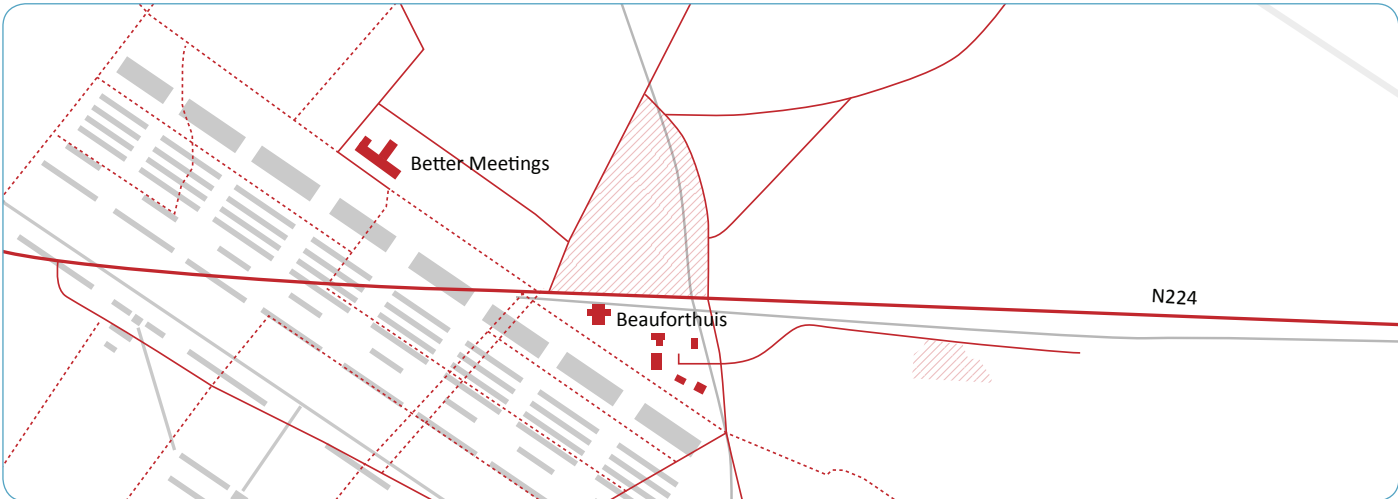
Afb. 5.11 Kaart met het legerkamp bij Zeist, 1805, Cornelis van Baarsel (Bron: <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/RP-P-1911-584>)

Schema 1805



Afb. 5.12 Schema van de topografische kaart van 1805.

Schema 1805 + huidige situatie (rood)

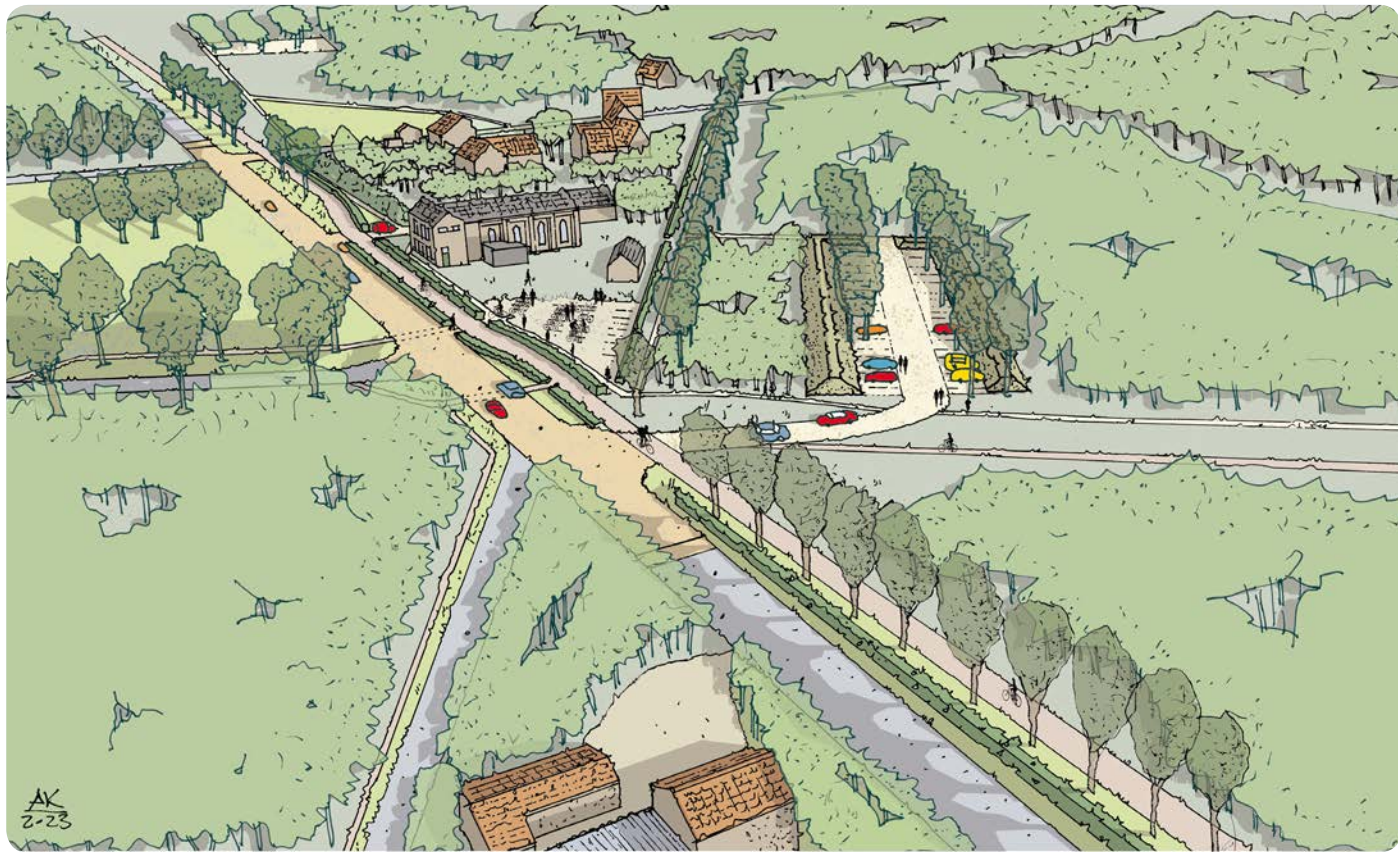


Afb. 5.13 Schema van de topografische kaart 1805 met daar op geprojecteerd de huidige situatie in rood.



Afb. 5.14 Zicht op het bospad direct achter het Beauforthuis gelegen. De weg rechts is de Oude Postweg, het pad links leidt naar de Austerlitzeweg.

Afb. 5.11 laat een inzoom zien van de kaart van het Franse kamp, ter hoogte van de locatie van Boswachterij Austerlitz. Nu is nog beter te zien op afb. 5.13 dat diverse huidige paden in dezelfde richting zijn gelegen als het Franse kamp. Het Franse kamp is dus weliswaar niet meer aanwezig, maar heeft toch een stempel gedrukt op de huidige inrichting van wegen en paden.



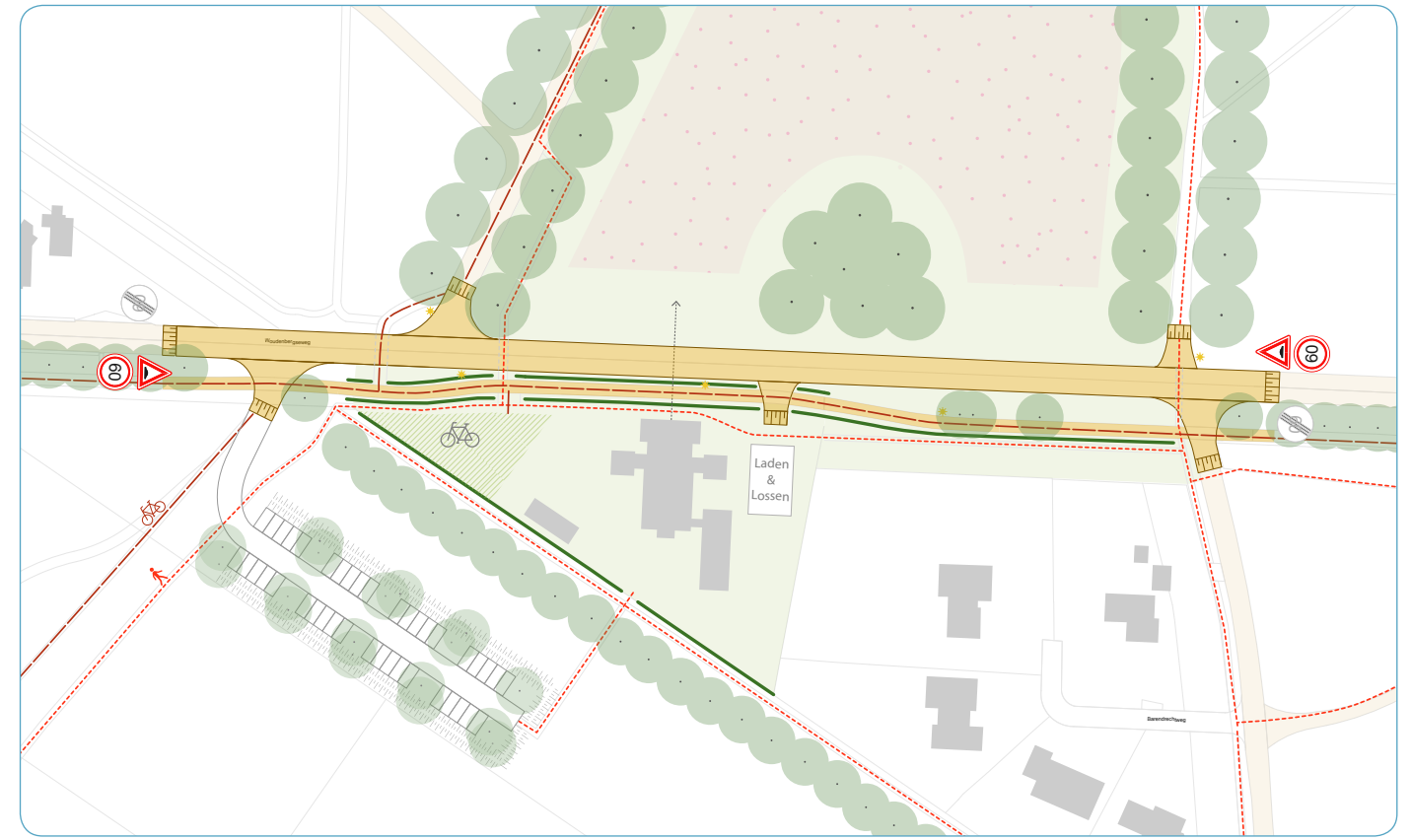
Afb. 5.15 Vogelvlucht impressie van het schetsontwerp voor de situatie rondom het Beauforthuis.

Schetsontwerp Boswachterij Austerlitz

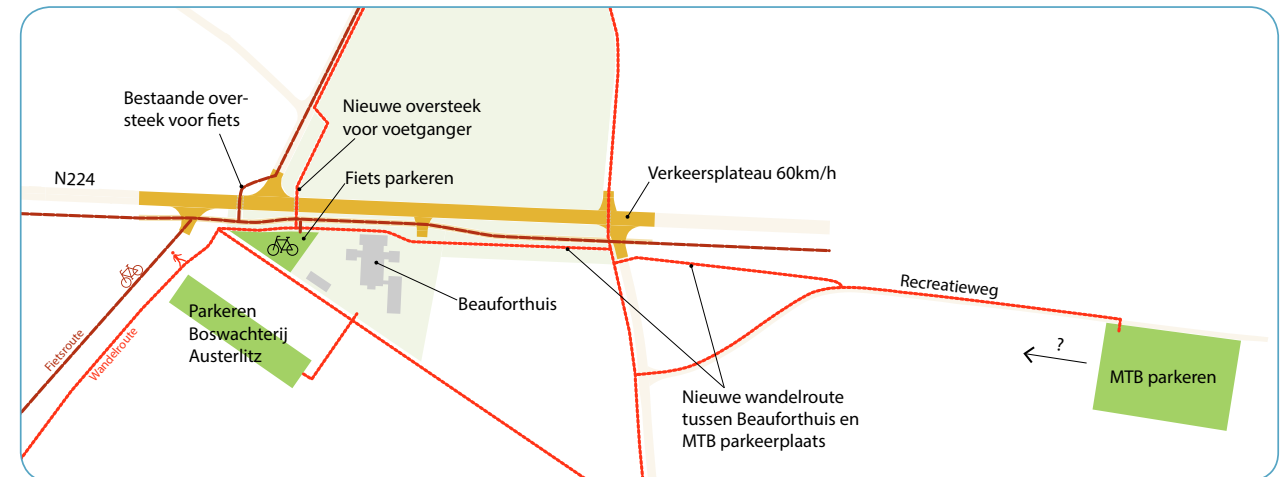
Afb. 5.18 laat een schema zien van het schetsontwerp met alle relevante onderdelen. De belangrijkste ingreep is dat het parkeren naar de overzijde van de N224 is gebracht, zodat bezoekers van het Beauforthuis niet meer de N-weg hoeven over te steken. Dit is qua veiligheid een grote winst. Op het terrein van het Beauforthuis is er ruimte voor het parkeren van fietsen. Aan de Recreatieweg, zo'n 375 m ten oosten van het Beauforthuis, is op het terrein van Staatsbosbeheer nu een dagcamping aanwezig. Dit terrein kan worden omgevormd tot een MTB parkeerplaats. Bij grote evenementen in het Beauforthuis, kan deze parkeerplaats tevens als overloop worden gebruikt, indien de parkeerplaats direct achter het Beauforthuis niet voldoende capaciteit heeft. De MTB parkeerplaats is nu ingetekend op de huidige locatie van de dagcamping. Er kan nog worden overwogen om deze parkeerplaats iets dichterbij het Beauforthuis te verplaatsen.

Een tweede belangrijke ingreep is een aanpassing aan de N224 zelf. Ter hoogte van het Beauforthuis, over een lengte van zo'n 250 m, wordt de N-weg iets verhoogd zoals een verkeerstafel of verkeersplateau. Op het verkeersplateau geldt een maximum snelheid van 60 km/h. Het verkeersplateau is enerzijds bedoeld om de snelheid te remmen van auto's, anderzijds om mensen er op te attenderen dat ze langs een bijzondere plek rijden. Om dit nog extra te benadrukken is het verkeersplateau bij voorkeur uitgevoerd in een afwijkend en attentieverhogend materiaal dat bovendien passend is bij deze historische locatie.

Er zijn extra wandelpaden toegevoegd om een directe route voor voetgangers te maken tussen de MTB parkeerplaats en het Beauforthuis. Voor voetgangers komt er een eigen oversteek over de N224 tussen het Beauforthuis en de Nieuwe Weg (huidige parkeerplaats).



Afb. 5.16 Schetsontwerp Boswachterij Austerlitz, inzoom op omgeving Beauforthuis.



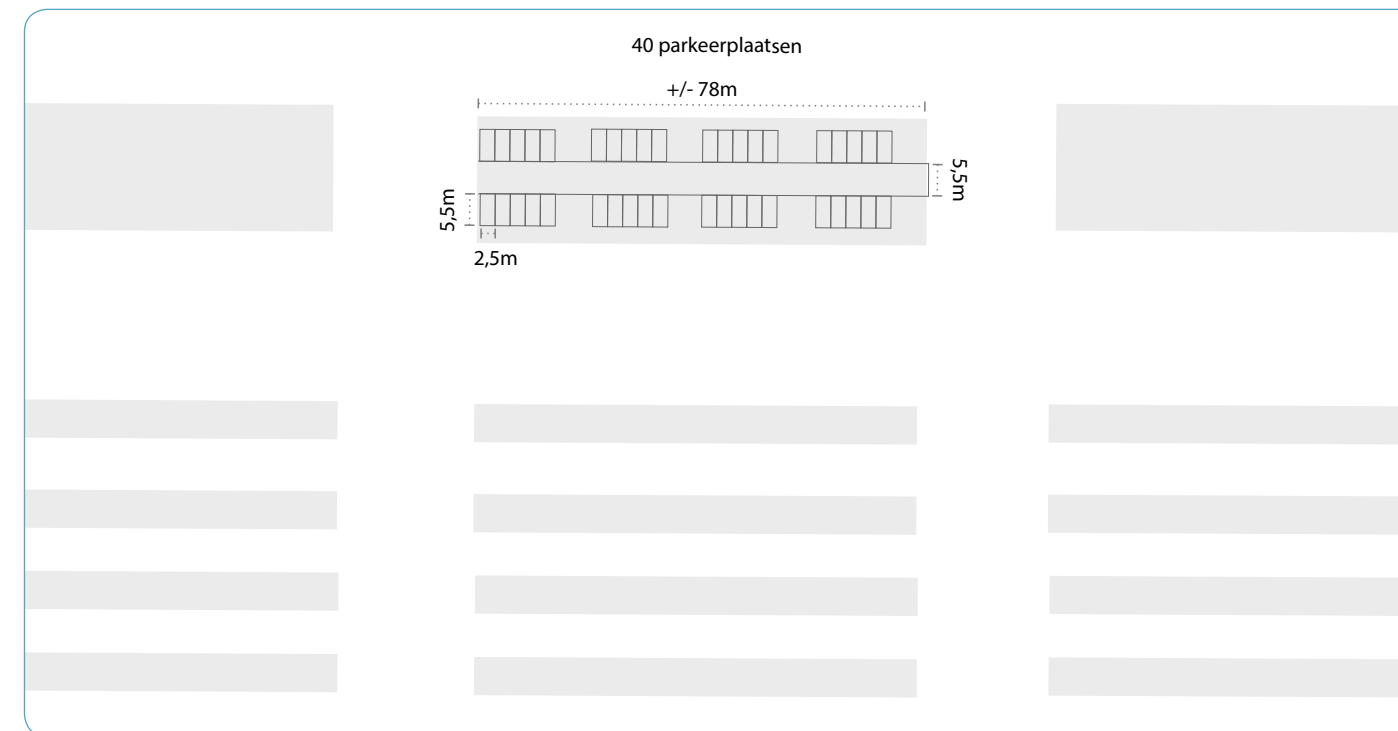
Afb. 5.18 Schema van de onderdelen van het schetsontwerp voor Boswachterij Austerlitz.



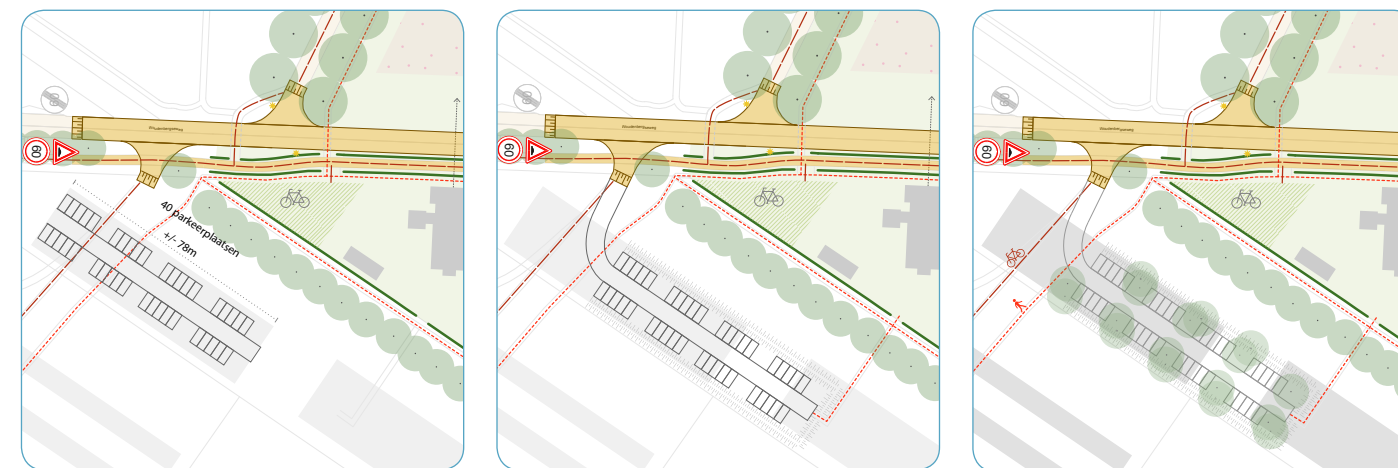
Afb. 5.17 Schetsontwerp Boswachterij Austerlitz.



Afb. 5.19 Schetsontwerp Boswachterij Austerlitz + onderliggend Frans kamp.



Afb. 5.20 Afmetingen parkeerplaats in relatie tot afmetingen van het Franse kamp.

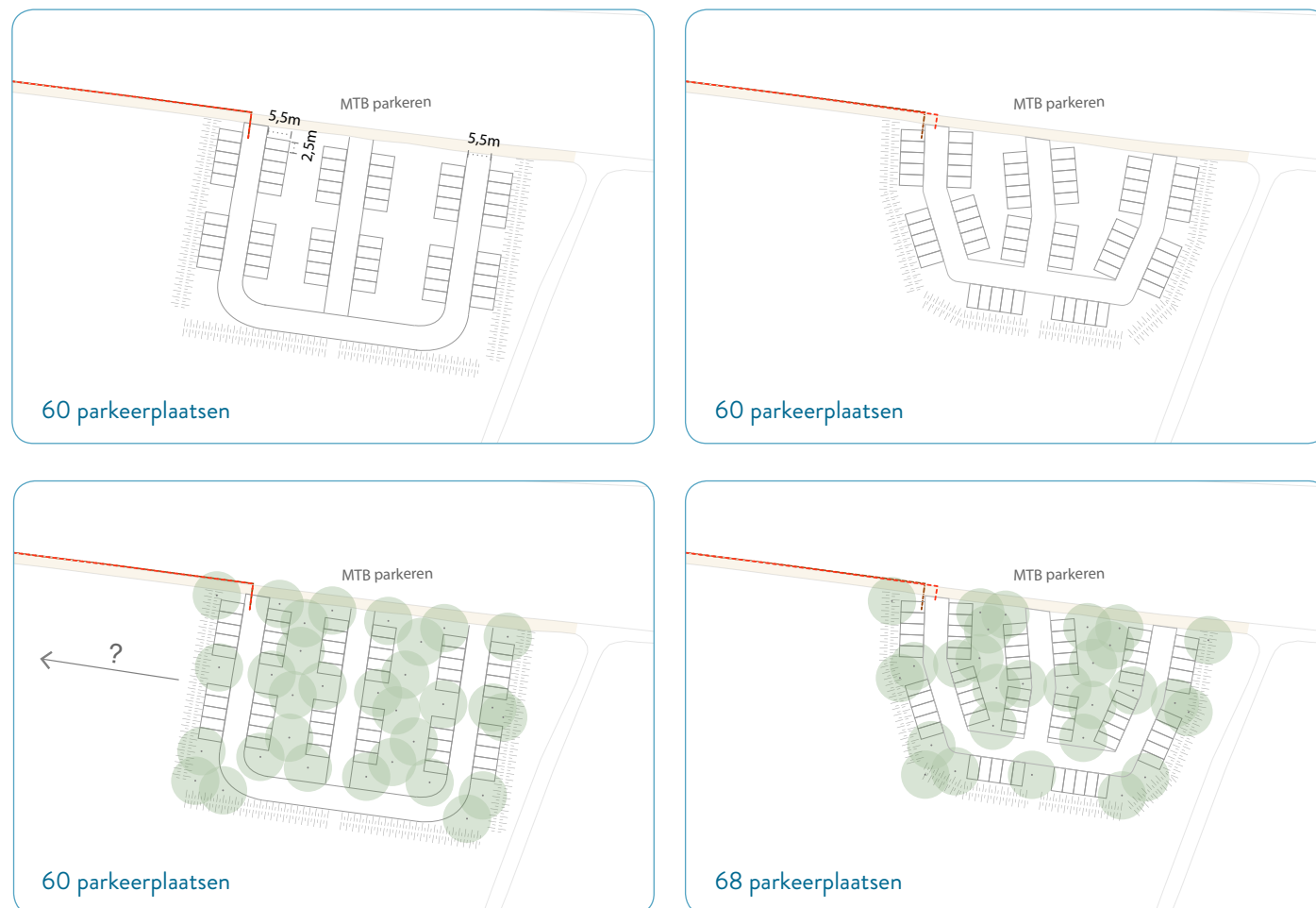


Afb. 5.21 Inpassing parkeerplaats ten opzichte van het Franse kamp.

Schetsontwerp Boswachterij Austerlitz in relatie tot het Franse kamp

Afb. 5.20 laat een inzoom zien van het Franse kamp. De grijze vlakken stellen (een groep van) tenten of barakken voor. De parkeerplaats is ter vergelijking hier boven op geprojecteerd. Qua afmetingen komt de parkeerplaats ongeveer overeen met de afmeting van één grijs vlak / kampement. De parkeerplaats biedt plaats aan 40 auto's en bestaat uit steeds clusters van 5 parkeervakken welke afgewisseld worden door bomen om een eentonig parkeervlak te voorkomen. Het parkeervlak is begrensd door een aarden wal.

Afb. 5.21 laat vervolgens in een paar stappen zien hoe de parkeerplaats dan landt op de geplande locatie. Om bestaande fiets- en wandelpaden te kunnen behouden, is de parkeerplaats niet exact op een kampement gelegd, maar iets verschoven richting het zuidoosten. Een voetpad verbindt de nieuwe parkeerplaats met het Beauforthuis.



Afb. 5.22 Verschillende varianten voor de invulling van de MTB parkeerplaats aan de Recreatieweg.

Parkeerplaats MTB

Afb. 5.22 laat twee verschillende varianten zien voor een invulling van de MTB parkeerplaats, passend op de huidige plek van de dagcamping van Staatsbosbeheer aan de Recreatieweg. De varianten geven inzicht in hoeveel parkeerplaatsen hier mogelijk zijn, binnen een vormgeving volgens de principes van de nieuwe basiskwaliteit parkeren. Omdat het hier om een grote parkeerplaats gaat, zijn er bosjes / groepen bomen die de hoofdstructuur van de ruimte bepalen. Vervolgens zijn er parkeerclusters van steeds vijf parkeervakken. Elke parkeercluster wordt afgewisseld met een boom of groen om een eentonig groot parkeervlak te voorkomen.

5.2 ZUYLESTEINSE BOS



Afb. 5.23 Oversteek over de N225 met links restaurant Lorijn, onderdeel van landgoed Zuylestein, en rechts de onofficiële parkeerplaats.



Afb. 5.24 Gevaarlijke situatie doordat men direct vanaf de N-weg de parkeerplaats opdraait.



Afb. 5.25 De onofficiële parkeerplaats met zicht op restaurant Lorijn en de poort van landgoed Zuylestein.

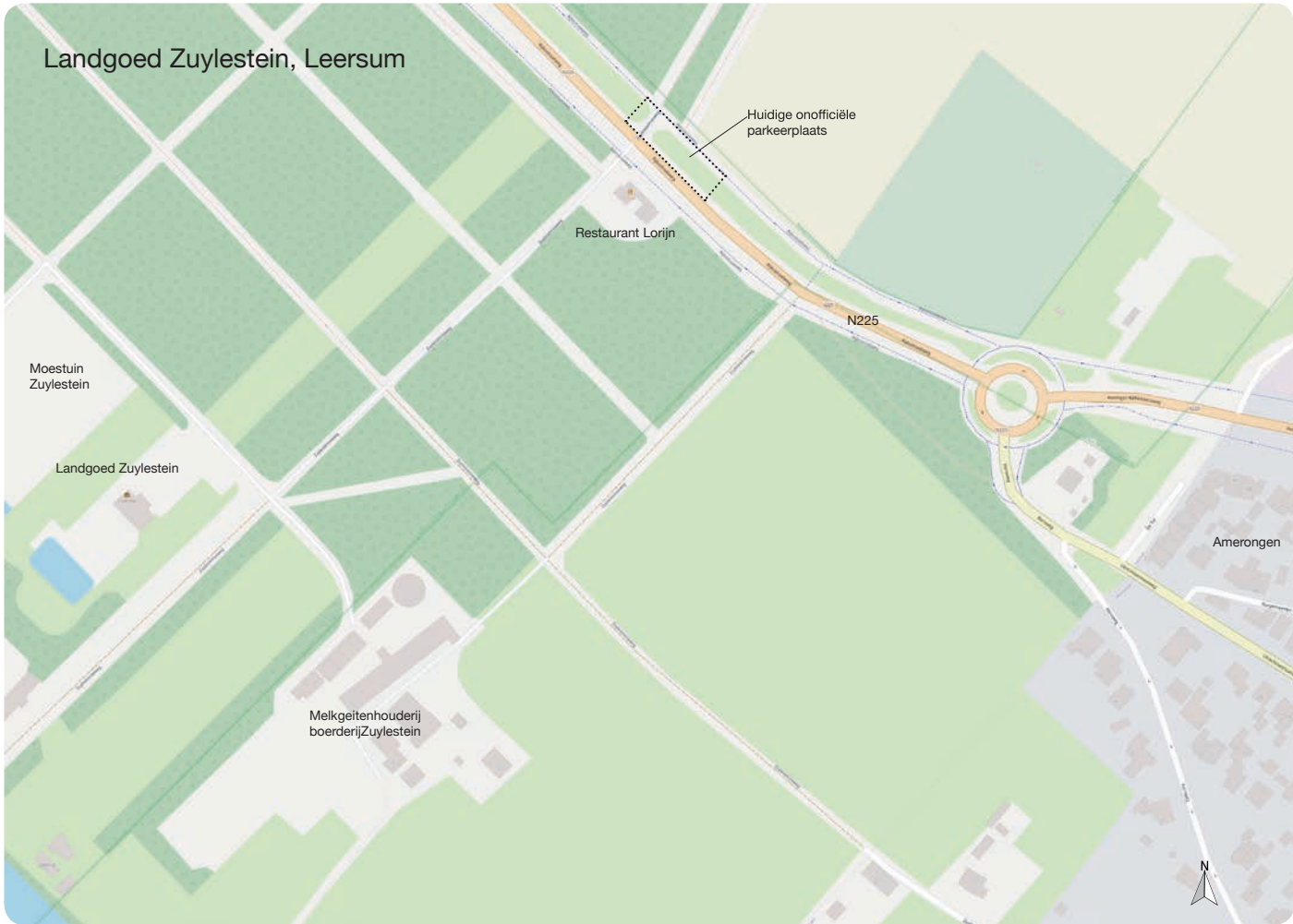
Inleiding

Landgoed Zuylestein is gelegen aan de N225 tussen Leersum en Amerongen. In de huidige situatie is ter hoogte van landgoed Zuylestein, direct langs de N225 een onofficiële parkeerplaats. Mensen parkeren hier om te wandelen in de bossen, een bezoek te brengen aan (de moestuin van) landgoed Zuylestein of om naar restaurant Lorijn te gaan, dat direct aan de overkant van de N225 ligt.

Ook hier is een zeer onveilige situatie omdat een drukke N-weg moet worden overgestoken zonder dat daar faciliteiten voor aanwezig zijn. Het contrast tussen de drukke N-weg, waar met hoge snelheid wordt gereden, en het landgoed / Nationaal Park met langzaam recreatief verkeer is groot.

Omdat het een onofficiële parkeerplaats betreft, zijn er ook geen parkeergeleiders aanwezig. Hierdoor draait men direct vanaf de N-weg de berm in om te parkeren, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Deze plek kent vanwege het landgoed Zuylestein een rijke historie welke tot uitdrukking komt in een ensemble van historische bebouwing behorend bij het landgoed, een ommuurde binnentuin en landgoedbossen gestructureerd door een samenhangend stelsel van aarden wallen en lanen. Op de plek van de onofficiële parkeerplaats is deze historische structuur verdwenen, waardoor een ‘non-plek’ ontstaat, wat nog wordt versterkt doordat er illegaal wordt geparkeerd.



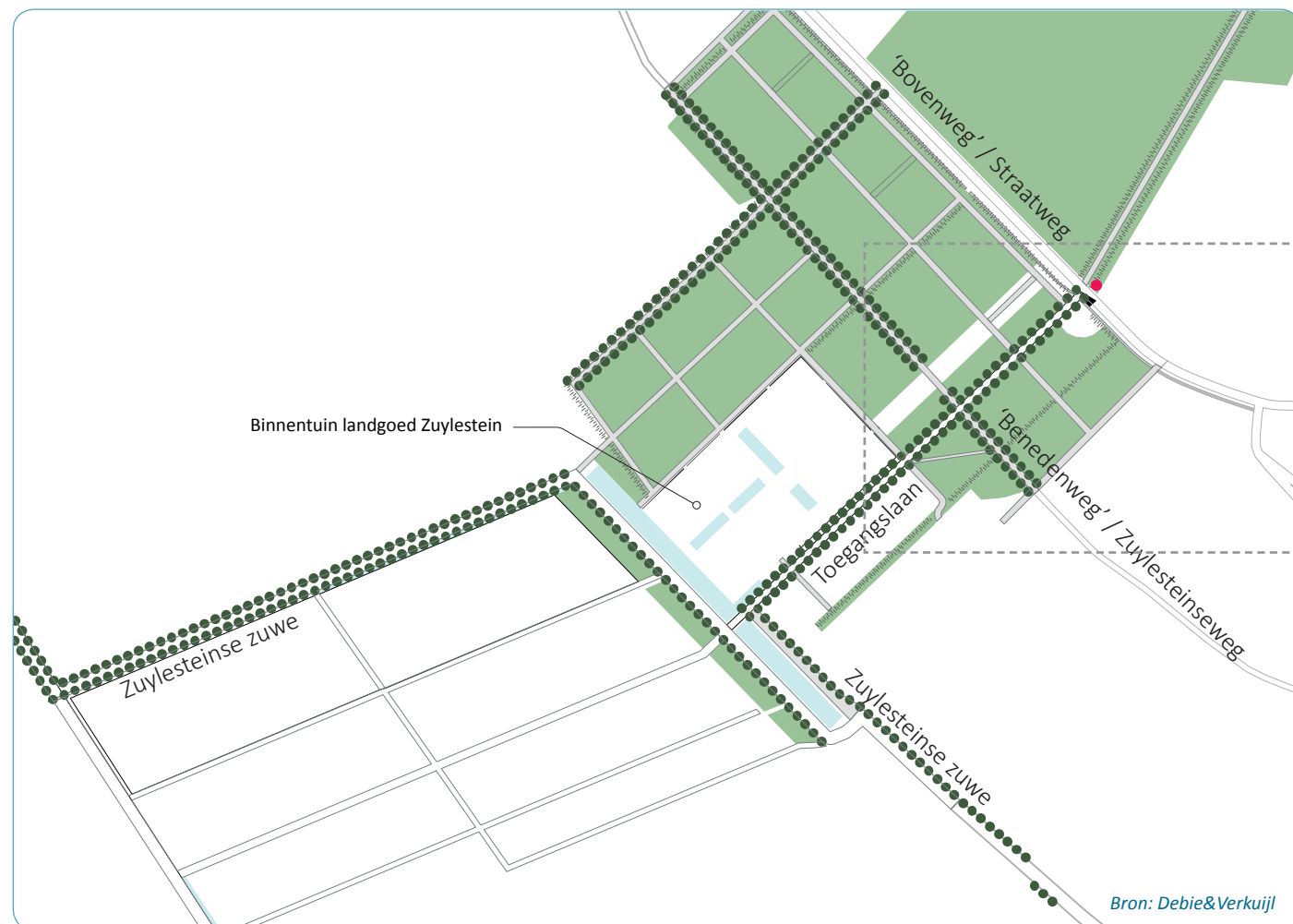
Afb. 5.26 Huidige situatie Zuylesteinse bos met onofficiële parkeerplaats langs de N225.

Knelpunten parkeren

- Het feit dat je moet oversteken..
- Vormgeving N-wegen: N-weg is te dominant, trekt zicht niks aan van omgeving
- Voetgangers hebben geen eigen plek op de kruising
- Illegale parkeerplaats / onvoldoende parkeer-faciliteiten
- Cultuurhistorie niet zichtbaar

Knelpunten uit gebruikersonderzoek

- Oversteek N-weg gevaarlijk
- Fietspad oversteek ook gevaarlijk! (elektrische fietsen)
- Parkeren direct aan de weg levert gevaarlijke situaties op
- Ondergrond parkeervakken voldoet niet (modderig in de winter)
- Geen parkeergeleiding
- Geen schaduw



Afb. 5.27 Inbedding van landgoed Zuylestein in de omringende lanenstructuur.

Ruimtelijke structuur landgoed Zuylestein

Afb. 5.27 laat de historische ruimtelijke structuur zien van landgoed Zuylestein. De landgoedbossen worden gestructureerd door bomenlanen, rechte paden en aarden wallen. De Bovenweg / Straatweg is de huidige N225. Op de plek van de rode stip is de huidige onofficiële parkeerplaats.

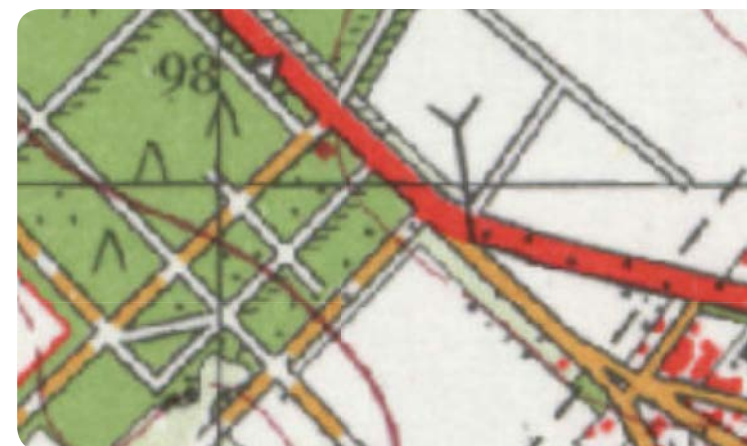
De gestippelde rechthoek in afb. 5.27 toont het plangebied / de zoeklocatie voor een nieuwe parkeerplaats. Afb. 5.28 laat een reeks topografische kaarten zien die de ontwikkeling van het gebied binnen de gestippelde rechthoek weer geeft. Op de kaarten van 1850 tot en met 1970 is zien dat de Bovenweg / Straatweg rechtdoor liep richting Leersum, begeleid door een bomenlaan. Op de kaart van 2023 is deze doorgaande weg naar Leersum verdwenen, er resteert alleen nog een wandelpad (gestippeld op de kaart).



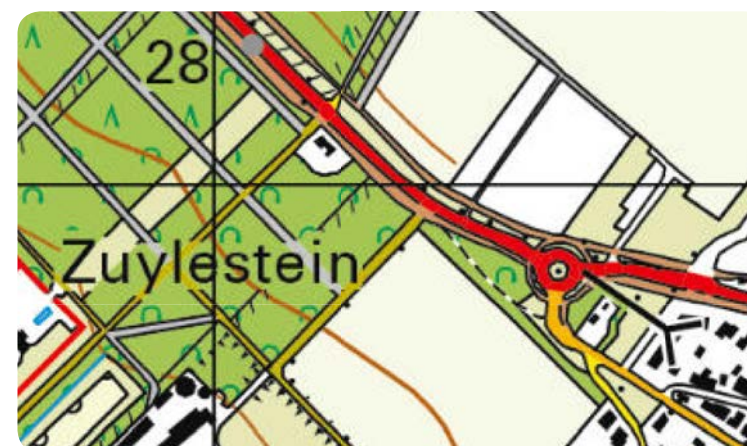
1850



1930



1970

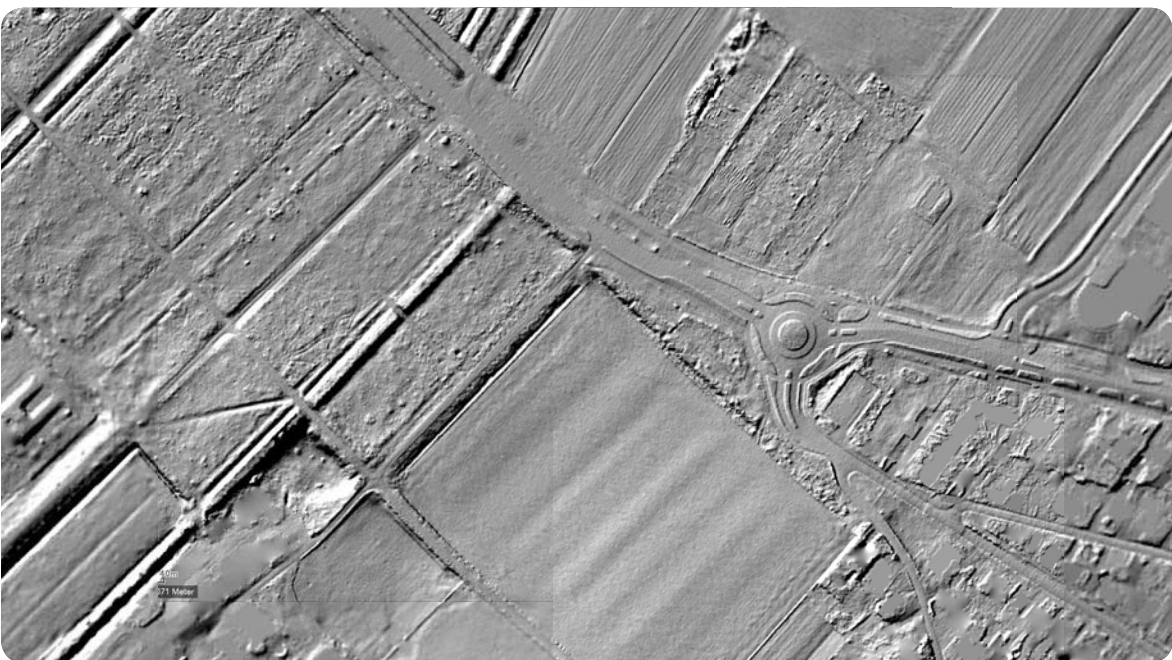


2023

Afb. 5.28 Reeks topografische kaarten van 1850 tot 2023.



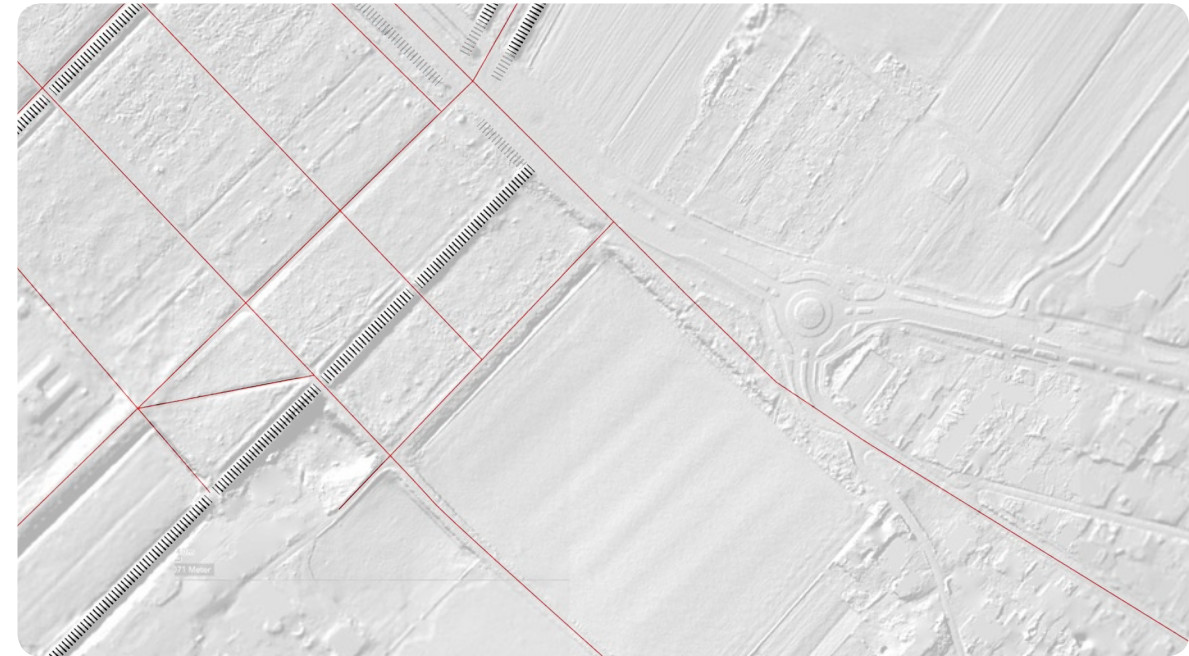
Afb. 5.29 Luchtfoto.



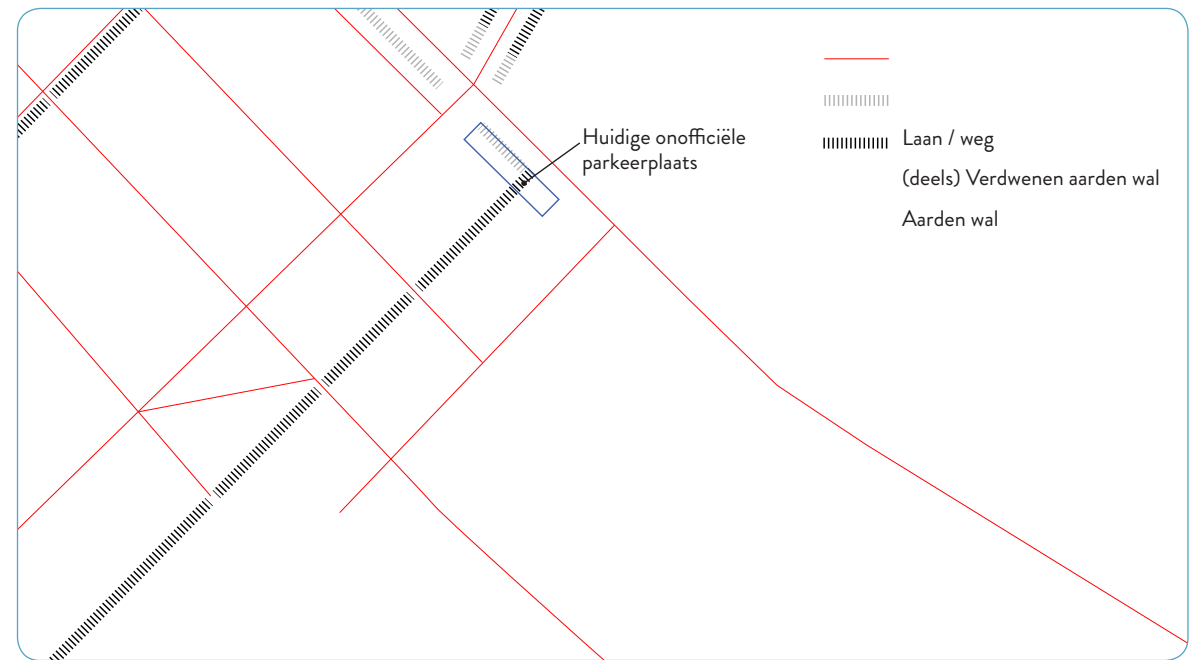
Afb. 5.30 Hillshade kaart.

De kaarten op deze pagina's tonen de uitsnede van de gestippelde rechthoek op afb. 5.27. Afb. 5.30 laat de 'hillshade' kaart zien van deze uitsnede. Op deze kaart zijn alle details in het reliëf op het maaiveld goed zichtbaar. Zo zijn de aarden wallen van landgoed Zuyelstein extra goed te zien. Op afb. 5.31 zijn de aarden wallen aangegeven met een zwarte arcering. Het padenpatroon van het landgoed is aangegeven met een rode lijn.

Op afb. 5.32 is goed zichtbaar dat de huidige onofficiële parkeerplaats midden in deze historische structuur ligt. Op de plek van de parkeerplaats is de historische wallenstructuur verdwenen. Door de historische structuur weer terug te brengen op die plekken waar het is verdwenen, ontstaat er weer een duidelijke ruimtelijke samenhang.



Afb. 5.31 Historische structuur Zuyelstein - wallen en lanen.



Afb. 5.32 Historische structuur Zuyelstein - wallen en lanen.



Afb. 5.33 Parkeren variant 1: in het weiland.



Afb. 5.35 Parkeren variant 2: in het bos van landgoed Zuylestein.



Afb. 5.34 Parkeren variant 3: parkeren op de huidige locatie.



Afb. 5.36 Parkeren variant 4: parkeren op de geplande TOP locatie langs de Bertus Leendersweg.

Parkeren Zuylesteinse bos: 4 varianten

Om een alternatief te bieden voor de huidige onofficiële parkeerplaats zijn er vier varianten of alternatieven onderzocht. De afbeeldingen 5.33 t/m 5.36 tonen een overzicht van de vier varianten. Op de volgende bladzijden wordt elke variant nader toegelicht.



Afb. 5.37 Parkeren variant 1 - In het weiland

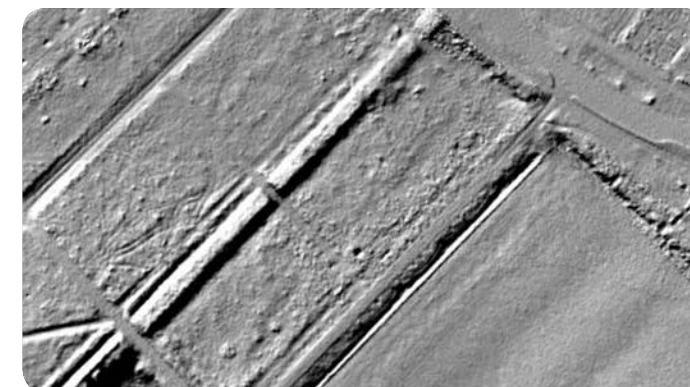
Parkeren variant 1 - In het weiland

Het weiland behoort bij landgoed Zuylestein en biedt voldoende ruimte voor een parkeerplaats. De huidige toegangsroute van landgoed Zuylestein kan worden gebruikt als toegang naar de parkeerplaats. De parkeerplaats fungeert als éénrichtingsverkeer, de auto's kunnen de parkeerplaats verlaten via een uitgang die aantakt op de Kersweg, welke uitkomt op de rotonde.

Door de parkeerplaats aan de zuidkant in te pakken met struweel en bomen, wordt de huidige bosrand aan de noordzijde van de nieuwe parkeerplaats als het ware 'opgeschoven'. Daardoor is de impact van de inpassing van de parkeerplaats op het landschap niet groot. De parkeerplaats werkt met slagbomen, zodat er controle is over wanneer er geparkeerd kan worden. Daarnaast bieden slagbomen ook een mogelijkheid voor betaald parkeren. Betaald parkeren kan een voorwaarde zijn om een dergelijke parkeerplaats te kunnen financieren.



Afb. 5.38 Parkeren variant 2 - In het bos



Afb. 5.39 Hillshade



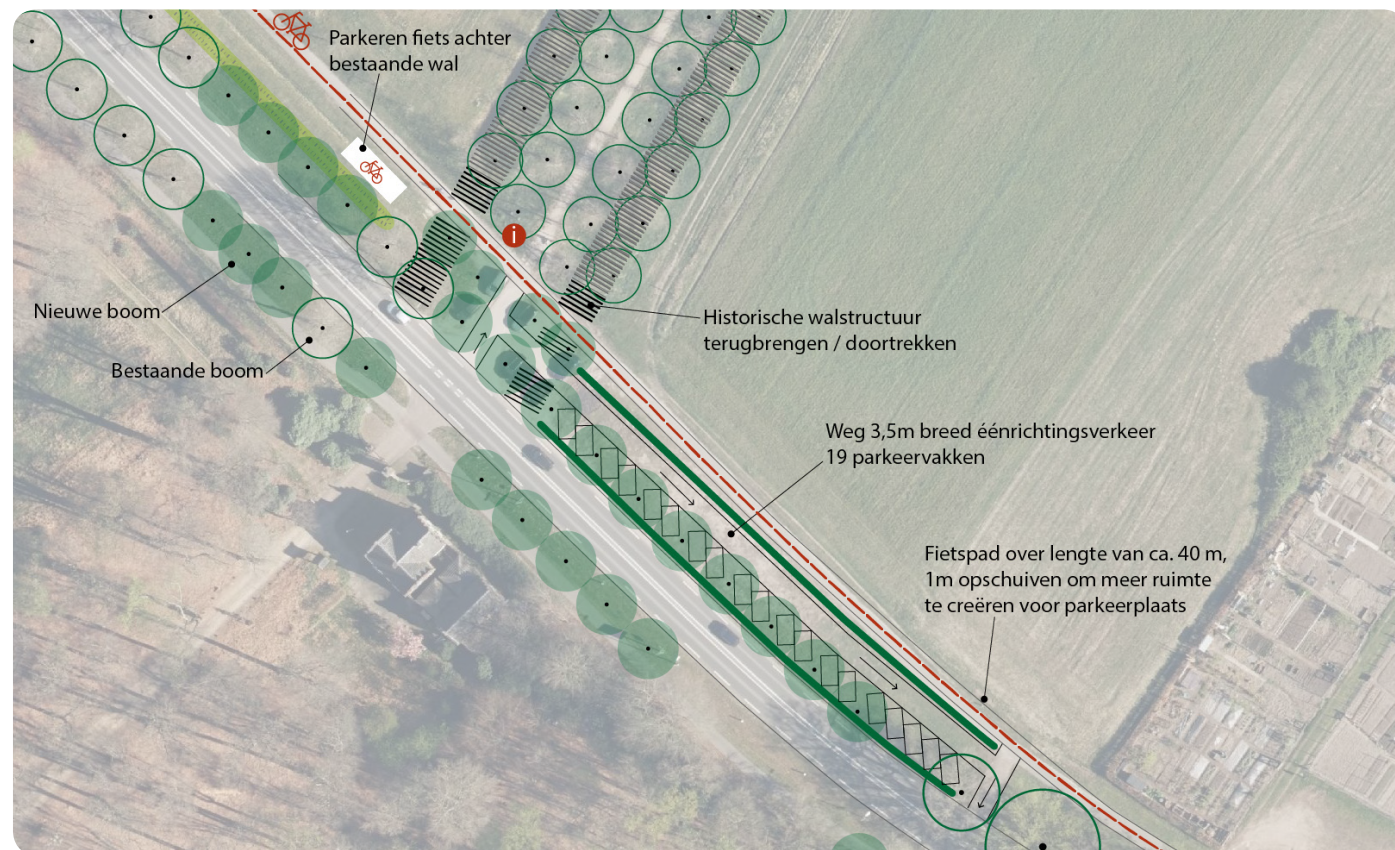
Afb. 5.40 Parkeren variant 2 - In het bos

Parkeren variant 2 - In het bos

Een andere mogelijkheid is om een parkeerplaats aan te leggen in het bos van landgoed Zuylestein. Er is nu al een kleine parkeergelegenheid aanwezig voor de medewerkers van restaurant Lorijn.

Om het boskarakter zoveel mogelijk te behouden is hier enkel ruimte voor een kleinschalige parkeerplaats. De parkeervakken zijn ingetekend parallel aan de aarden wal die door het bos loopt. Het historische pad

dat door de aarden wal heen snijdt wordt gebruikt als toegangsroute naar de parkeerplaats. De parkeervakken liggen in clusters van vijf vakken bij elkaar met daar tussen bomen. Dit ritme van clusters van parkeervakken kan aangepast worden al naar gelang welke bomen gespaard moeten blijven.



Afb. 5.41 Parkeren variant 3 - Huidige locatie

Parkeren variant 3 - Huidige locatie

In variant 3 wordt de huidige onofficiële parkeerplaats omgevormd tot een nieuwe parkeerplaats die goed is ingebed in de historische ruimtelijke structuur. De parkeerplaats is ingericht als éénrichtingsverkeer, de ingang van de parkeerplaats ligt tegenover restaurant Lorijn. De N225 en de parkeerplaats wordt gescheiden door een haag. Tussen de parkeerplaats en het fietspad ligt eveneens een haag.

De historische wallenstructuur en bomenlanen worden zoveel mogelijk weer hersteld. Door een combinatie van het terugbrengen van de historische ruimtelijke structuur en een duidelijke parkeergeleiding, passend bij het landgoed, wordt illegaal parkeren tegengegaan. Het fietsparkeren gebeurt achter de bestaande wal langs de N225, ten noorden van de nieuwe parkeerplaats.



Afb. 5.42 Parkeren variant 4 - TOP locatie

Parkeren variant 4 - TOP locatie

Ten westen van de Bertus Leendersweg, naast het bedrijventerrein, is er mogelijk sprake van een nieuwe TOP-locatie (toeristisch overstappunt). Deze locatie zou om die reden ook kunnen worden aangegrepen voor een nieuwe locatie voor parkeren. De indeling van de parkeerplaats is vergelijkbaar met variant 1 - parkeren in het weiland. Maar omdat deze locatie verder weg is gelegen van restaurant Lorijn en landgoed Zuylestein, heeft deze variant niet de voorkeur.



Afb. 5.43 Topografische kaart van 1850 met een laan langs de huidige N225.



Afb. 5.44 Extra ingrepen + historische structuur landgoed Zuylestein.



Afb. 5.45 Extra ingrepen om de historische ruimtelijke structuur van landgoed Zuylestein weer herkenbaar te maken.

Extra ingrepen historische structuur landgoed Zuylestein

Naast de varianten voor parkeren zijn er ook extra ingrepen nodig om de historische structuur van landgoed Zuylestein weer te herstellen en/of terug te brengen.

Afb. 5.43 laat de topografische kaart zien van 1850. De huidige N225 wordt op deze kaart begeleid door een bomenlaan. Ook loopt deze weg recht door richting Leersum. De huidige N225 maakt een buiging om vervolgens aan te takken op de rotonde. De vroegere doorgaande weg is nog wel aanwezig in de vorm van een pad dat door het stuk bos (ten zuidwesten van de rotonde) heen loopt.

Afb. 5.44 projecteert de historische structuur van landgoed Zuylestein op de huidige situatie: het padenpatroon (rood), de aarden wallen (zwarte arcering) en de doorgaande laanstructuur (groen).

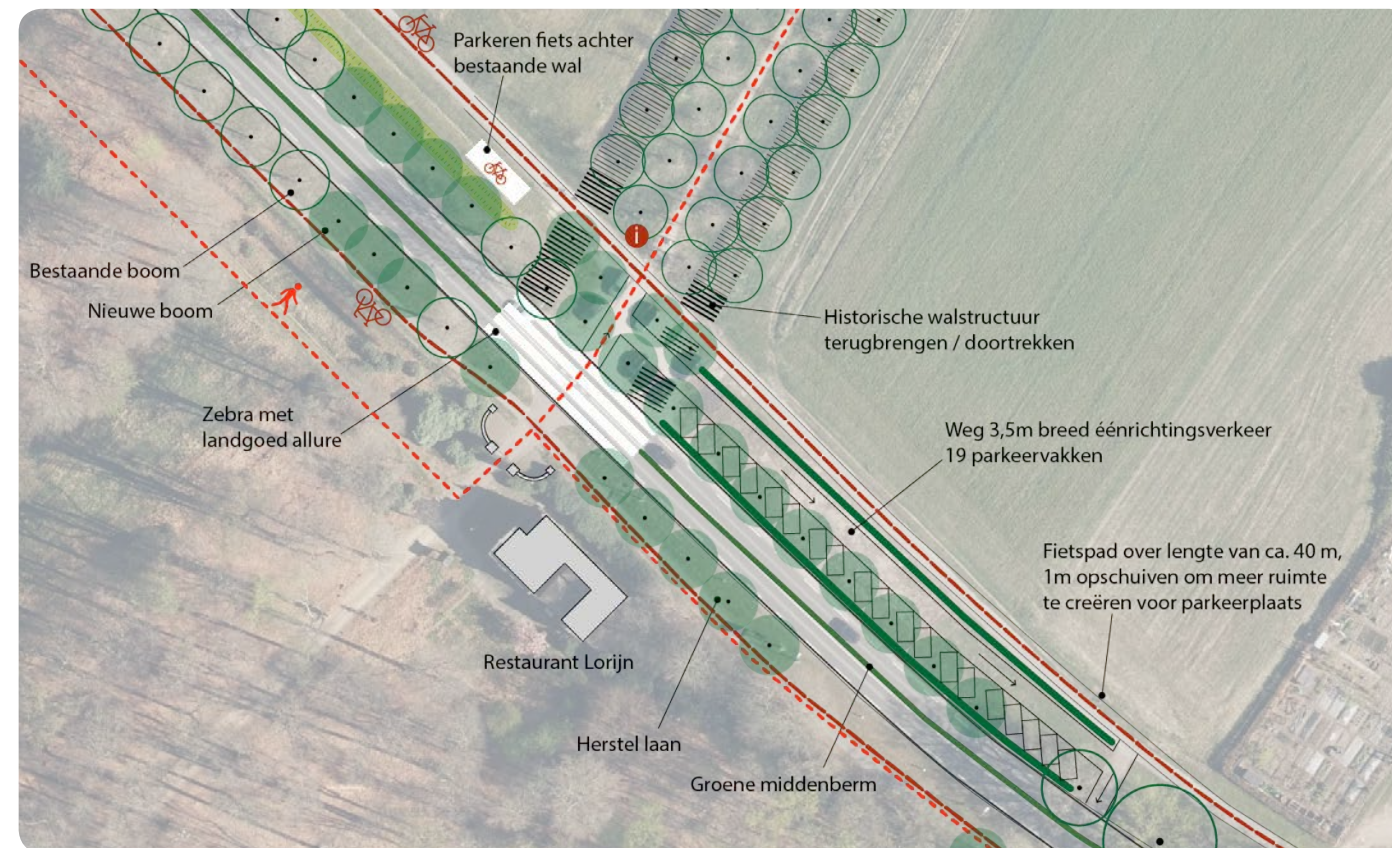
Afb. 5.43 toont de voorgestelde extra ingrepen voor het herstellen van de historische ruimtelijke structuur. De bomenlaan wordt zoveel als mogelijk aangevuld (langs de N225) en/of hersteld (in het bos ten zuidwesten van de rotonde).

Een speciale oversteekplaats over de N225 ter hoogte van de ingang van landgoed Zuylestein moet oversteken veiliger maken. De oversteekplaats is niet zo maar een zebrapad, maar moet landgoed allure hebben. Een groene middenberm langs de N225 moet de snelheid doen minderen van het verkeer.

Al deze ingrepen tezamen moeten de voorbijganger / automobilisten doen beseffen dat ze door een landgoed heen rijden.



Afb. 5.46 Vogelvlucht impressie van parkeren variant 3 + de extra ingrepen.

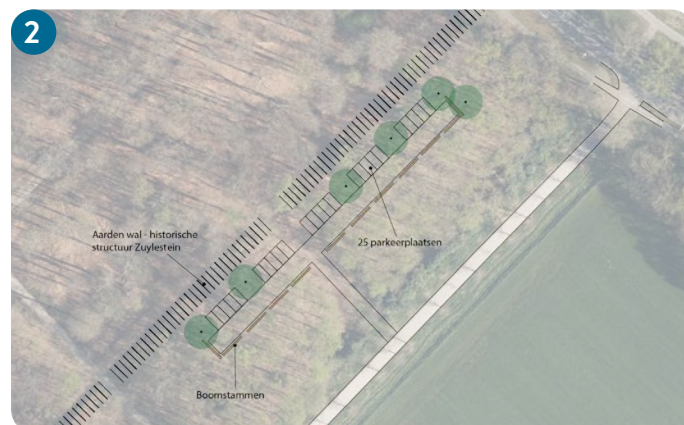
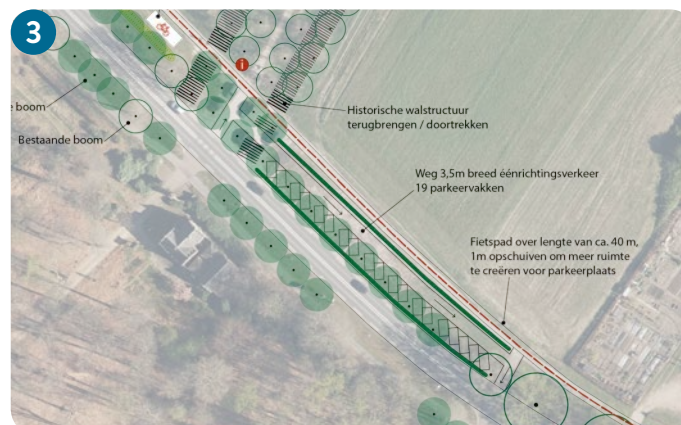


Afb. 5.47 Extra ingrepen + parkeren variant 3

Afb. 5.47 toont de voorgestelde extra ingrepen voor het herstel van de historische ruimtelijke structuur in combinatie met parkeren variant 3 - parkeren op de huidige locatie.



Afb. 5.48 Zebepad: verkeerskundig x landgoed element



- 1 Parkeren in weiland**
 - 60 parkeerplaatsen
 - alleen bij evenementen?
- 2 Parkeren in bos**
 - max 25 parkeerplaatsen
- 3 Parkeren op huidige plek**
 - max 19 parkeerplaatsen

Afb. 5.49 Combinatie van varianten?

Ideale combinatie van parkeren?

Er zijn nu vier verschillende varianten voor een parkeerplaats besproken. Maar wellicht is er ook een combinatie van varianten mogelijk. Parkeren op de huidige locatie en parkeren in het bos levert een beperkt aantal parkeerplaatsen op. De variant parkeren in het weiland is het enige alternatief dat in een ruime hoeveelheid parkeerplaatsen voorziet. Te denken valt daarom aan een combinatie van parkeren in het weiland en parkeren op de huidige situatie, danwel parkeren in het bos. Wandelaars en bezoekers van restaurant Lorijn kunnen dan gebruik maken van parkeren op de huidige locatie. Als er meer bezoekers worden verwacht in het geval van bijvoorbeeld een evenement op landgoed Zuylestein danwel in Amerongen, kan gebruik worden gemaakt van de parkeerplaats in het weiland.

6.

TOEKOMSTIGE AANDACHTSPUNTEN 'PARKEREN IN STIJL'

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-biotop (gelijk een buitenplaats-biotop)

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-biotop’. 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.

COLOFON

PARK Provincie Utrecht

Paul Roncken - *PARK*

Ymkje van de Witte - *Ondersteuning PARK*

In samenwerking met:

Design Innovation Group

Marieke Rietbergen - *Oprichter & CEO*

Irene Conversano - *Design researcher*

Laura Hurenkamp - *Stagiare*

Netwerk CEL – Cultuur, Erfgoed en de Leefomgeving Provincie Utrecht

Edwin Stolk - *Kunstenaar*

Catherine Visser - *DaF architecten*

Paul de Kort - *Kunstenaar*

Met dank aan:

Jemima de Brauwere - *Landgoed Zuylestein*

Lidwien Vork - *Beauforthuis*

Rein Zwaan - *Staatsbosbeheer*

Jeroen Heemsbergen - *Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug*

Gijs de Kruif - *Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug*

Sterre Sparreboom - *Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug*

Brett Bannink - *Provincie Utrecht*

Claar Schouwenaar - *Provincie Utrecht*

Frank Okhuijsen - *Provincie Utrecht*

Anne-Marieke Wolters - *Provincie Utrecht*

Kees-Jan Arens - *Provincie Utrecht*

John van Echtelt - *Provincie Utrecht*

Wietske Dubelaar - *Provincie Utrecht*

Pieter Arends - *Provincie Utrecht*

Marieke Kuijer - *Provincie Utrecht*

PARK Provincie Utrecht

Provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit

[www.provincie-utrecht.nl/politiek-bestuur/](http://www.provincie-utrecht.nl/politiek-bestuur/provinciaal-adviseur-ruimtelijke-kwaliteit)

[provinciaal-adviseur-ruimtelijke-kwaliteit](mailto:provinciaal-adviseur-ruimtelijke-kwaliteit@provincie-utrecht.nl)

Huis voor de provincie

Archimedeslaan 6, Utrecht

paul.roncken@provincie-utrecht.nl

Tel. nr. 030 258 91 11

Design Innovation Group

www.designinnovationgroup.nl

Grebbeberglaan 15, Utrecht

hello@designinnovationgroup.nl

Tel. nr. 030 737 0999

