



Visie duurzame recreatieve mobiliteit Utrechtse Heuvelrug en haar flanken

Samenwerkingspartijen

Dit document presenteert de gezamenlijke visie op duurzame recreatieve mobiliteit in de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken. Dit betreft de gezamenlijke visie vanuit de regio. Overheden, terreineigenaren, vervoerders en gebiedspartijen hebben gezamenlijk de inhoud van de visie bepaald via ambtelijke werksessies en bestuurlijke overleggen. Zowel ambtelijk als bestuurlijk waren partijen actief betrokken, waarbij ook de relatie met de flanken in het proces is meegenomen.

De totstandkoming van deze visie is mogelijk gemaakt door stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, dat het gezamenlijke visietraject heeft gefaciliteerd binnen het kader van het Europese Interreg project MONA, met procesbegeleiding door Rebel.

Voor meer informatie neem contact op via info@npuh.nl.

ANWB

Gemeente Amersfoort

Gemeente Baarn

Gemeente De Bilt

Gemeente Leusden

Gemeente Rhenen

Gemeente Soest

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Gemeente Veenendaal

Gemeente Woudenberg

Gemeente Zeist

Hoogheemraadschap De Stichtse
Rijnlanden

Jongerenraad NPUH

MTB Utrechtse Heuvelrug

Natuurmonumenten

Nederlandse Spoorwegen

ProRail

Provincie Utrecht

Regio Amersfoort

Routebureau Utrecht

Staatsbosbeheer

Stichting Ruiters en Mennen
Utrechtse Heuvelrug

Trail & Running Club Utrechtse
Heuvelrug

Utrechts Landschap

Koninklijke Visio

Wandelnet



Inhoudsopgave

1 VISIE IN HET KORT

3

2 INLEIDING

5

- 2.1 De Utrechtse Heuvelrug
- 2.2 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
- 2.3 Afbakening
- 2.4 Waarom deze visie?
- 2.5 Leeswijzer

3 GEBIED IN ONTWIKKELING - WAAR STAAN WE VANDAAG?

10

- 3.1 Een landschap onder toenemende druk
- 3.2 De auto blijft de meest gekozen optie
- 3.3 De infrastructuur is niet ontworpen op groei
- 3.4 De beleidspraktijk lijkt vaak lokaal en afzonderlijk

4 HET GEDEELDE TOEKOMSTBEELD VOOR MOBILITEIT IN DE HEUVELRUG

15

- 4.1 Bezoekers in 2050: divers, betrokken en in beweging
- 4.2 STOMP als leidraad
- 4.3 Zonering die de natuur en de bezoeker dient

5 MOBILITEITSPRINCIPES ALS KOERSBEPALERS

21

- 5.1 Natuur en recreatieve verplaatsingen in balans
- 5.2 Actieve mobiliteit als vanzelfsprekende keuze voor wie in de buurt woont
- 5.3 OV als voorkeursoptie voor wie verder reist
- 5.4 Hubs als slimme toegangspoorten
- 5.5 Iedereen blijft meedoen
- 5.6 Informatie en data sturen reizen en spreiding
- 5.7 De reis is deel van de beleving

6 VAN VISIE NAAR PRAKTIJK

24

- 6.1 Wat moet er in 2026/2027 op gang zijn?
- 6.2 Wat moet er in 2035 op gang zijn?

7 KRITISCHE SUCCESFACTOREN EN AANBEVELINGEN

29

- 7.1 Blijvend samenwerken binnen een complex stakeholderveld: regie is cruciaal
- 7.2 Structurele financiering en uitvoeringskracht
- 7.3 Inzicht als fundament: gebiedsgerichte data voor effectieve sturing
- 7.4 Aantrekkelijke alternatieven als voorwaarde voor autoluw beleid
- 7.5 Houd oog voor utilitair verkeer in een uitwerking van deze mobiliteitsvisie

1. Visie in het kort

Aanleiding in een notendop

De Utrechtse Heuvelrug is populair, om te wonen en om te bezoeken. Jaarlijks trekken miljoenen bezoekers het gebied in om te wandelen, fietsen of te ontspannen. Die groeiende belangstelling is waardevol, maar brengt ook risico's met zich mee: recreatiedruk, verkeersoverlast en schade aan kwetsbare natuur. Daarbij komt dat de mobiliteitsdruk in de regio de komende jaren naar verwachting verder toeneemt. Nieuwe woningen en economische groei zorgen voor meer inwoners, meer banen en meer verplaatsingen. Daarmee vinden ook meer recreanten hun weg naar de Heuvelrug. Dit leidt tot extra druk op het mobiliteitssysteem in en rond het gebied.

Om een toekomstbestendige balans te vinden tussen de toegankelijkheid van de Heuvelrug en de toenemende drukfactoren, is een gedeelde visie voor de regio nodig. Deze mobiliteitsvisie voor 2050 laat zien hoe duurzame recreatieve mobiliteit vanzelfsprekend onderdeel kan worden van het gebied. Duurzame recreatieve mobiliteit is hierbij een middel om natuur te beschermen, de kwaliteit van het recreatief aanbod te versterken en de bereikbaarheid voor iedereen, nu en in de toekomst, te waarborgen.



Toekomstbeeld 2050 in hoofdlijnen

Het gedeelde toekomstbeeld is tot stand gekomen in samenwerking met betrokken partijen uit het gebied en schetst het volgende beeld. In 2050 reizen bezoekers anders dan vandaag: de meesten komen te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer of via deelmobiliteit. Auto's worden opgevangen aan de randen van de Heuvelrug, waar hubs als slimme toegangspoorten bezoekers verwelkomen. Vanaf daar begint de beleving: elke verplaatsing draagt bij aan het ervaren van natuur en landschap, in plaats van deze te verstoren. Actuele en toegankelijke informatie helpt bezoekers drukte te vermijden en duurzame keuzes te maken. Mobiliteit is dan stiller, schoner en voor iedereen toegankelijk.

Zeven mobiliteitsprincipes vormen de kern van de visie. Ze geven richting aan beleid, ontwerp, investeringen en samenwerking, en zijn flexibel toepasbaar in verschillende delen van het gebied, zie tabel rechts.

ZEVEN MOBILITEITSPRINCIPES
VORMEN DE KERN VAN DE VISIE



**Natuur en
recreatieve
verplaatsingen in
balans**

1



**Actieve mobiliteit
als vanzelfsprekende
keuze voor wie in de
buurt woont**

2



**OV als
voorkeursoptie voor
wie verder reist**

3



**Hubs als slimme
toegangspoorten**

4



**Iedereen blijft
meedoen**

5



**innovatie en data
sturen reizen en
spreiding**

6



**De reis is deel van
de beleving**

7



2. Inleiding

2.1 De Utrechtse Heuvelrug

De Utrechtse Heuvelrug is een karakteristiek en samenhangend landschapsgebied in het midden van Nederland, dat zich uitstrekt van het Gooimeer tot aan de Nederrijn. Het gebied beslaat ruim 20.000 hectare natuurgebied en bestaat uit een unieke combinatie van natuur, cultuurhistorie, recreatie, landbouw en woongebieden. Wanneer ook de flanken worden meegerekend, beslaat de Heuvelrug zelfs ongeveer 40.000 hectare.

Bossen, heidevelden, landgoederen, dorpen en buitenplaatsen liggen hier in elkaars nabijheid en maken de Heuvelrug tot een geliefde plek om te wonen, werken en recreëren. Door de centrale ligging tussen de stedelijke gebieden van de Randstad en de Gelderse Vallei trekt de Heuvelrug veel bezoekers.

2.2 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

Binnen het grotere geheel van de Heuvelrug vormt het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) het ecologisch en landschappelijk hart van het gebied. In Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug werken grondeigenaren, overheden en andere gebiedspartijen samen aan de bescherming en ontwikkeling van natuur, landschap en erfgoed. De Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is daarbij de motor van de samenwerking. Zij bundelt de krachten van de partners en zet zich in voor een gezonde toekomst voor de Heuvelrug.

De stichting neemt geen taken over van partijen, maar richt zich op onderwerpen die de afzonderlijke organisaties overstijgen. Ze verbindt partijen, jaagt projecten aan, voert lobby, deelt kennis en zoekt actief naar kansen om projecten te realiseren.

2.3 Afbakening

Deze visie biedt een toekomstgericht perspectief op duurzame recreatieve mobiliteit in de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken (figuur 1). Het eindbeeld richt zich op het jaar 2050, met heldere tussenstappen richting 2026/2027 en 2035. De visie bevat geen uitputtend plan of blauwdruk, maar reikt richtinggevende principes aan om de visie in de praktijk te brengen. Zo blijft de visie flexibel genoeg voor maatwerk en concreet genoeg om mee te sturen. Ze richt zich nadrukkelijk op het wat: de gewenste richting en principes. Het wie en hoe volgen in vervolgstappen, samen met de betrokken partners.

Verder richt deze visie zich expliciet op verplaatsingen met een recreatief doel. Dat wil zeggen: reizen van, naar en binnen de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken voor ontspanning, sport, natuurbeleving of dagtoerisme. Daarbij is oog voor de verwevenheid met utilitaire verplaatsingen. Denk hierbij aan woon-werkverkeer of verplaatsingen voor boodschappen. De Heuvelrug is immers een plek waar wonen, werken, recreatie en natuur samenkomen en elkaar beïnvloeden. Waar

relevant, benoemen we die verwevenheid, zonder deze integraal te willen oplossen.

Onder duurzame mobiliteit verstaan we verplaatsingen die bijdragen aan een leefbare, toegankelijke en toekomstbestendige Utrechtse Heuvelrug, met minimale impact op natuur, milieu en leefomgeving. Dit zijn in de eerste plaats verplaatsingen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met (elektrische) deelmobiliteit.

Het geografisch kader van deze visie omvat de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken, zoals weergegeven in figuur 1. De urgentie om natuur te beschermen en recreatieve kwaliteit te waarborgen ligt het sterkst in de Utrechtse Heuvelrug zelf, maar de effecten en baten van duurzame recreatieve mobiliteit reiken verder. Sterker nog: zonder de inzet van deze flanken is het niet mogelijk om natuur structureel te beschermen en recreatieve kwaliteit te borgen. Daarom richt deze visie zich nadrukkelijk op de samenhang tussen de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken



FIGUUR 1 - WERKGEBIED STICHTING NATIONAAL PARK UTRECHTSE HEUVELRUG

De aanleiding voor deze visie ligt in de uitdagingen van vandaag. Sinds COVID-19 is de populariteit van het bezoeken van natuurgebieden fors toegenomen. Steeds meer mensen weten ook de Utrechtse Heuvelrug te vinden, vooral in het weekend en tijdens feestdagen en schoolvakanties. Veel bezoekers reizen per auto, wat leidt tot schade aan de kwetsbare natuur, hogere beheerkosten en overlast. Denk bij schade aan de natuur aan beschadigde boomwortels door verkeerd geparkeerde voertuigen of versterking van flora en fauna door concentraties van bezoekers op populaire plekken.

Tegelijkertijd neemt de mobiliteitsdruk in de regio verder toe. Volgens het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort komen er tot 2040 circa 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen bij. Deze groei gaat gepaard met toenemende verkeersbewegingen en ruimteclaims, die de druk op het landschap in de gehele regio verder zullen vergroten, alsook de druk op natuur- en recreatiegebieden. Zonder aanvullend beleid neemt het aantal verplaatsingen per etmaal van, naar en binnen de metropoolregio Utrecht naar verwachting met circa 38% toe tussen 2015 en 2040, gerekend over alle vervoerwijzen.¹ Die toename vraagt om heldere keuzes en duurzame alternatieven, om te voorkomen dat de mobiliteitsdruk de toch al kwetsbare balans tussen natuur, bereikbaarheid en recreatieve kwaliteit verder ondermijnt.

¹U Ned Mobiliteitsstrategie, 2022





In deze context is duurzame recreatieve mobiliteit geen luxe, maar een noodzaak. Bezoekers trekken zich zelden iets aan van strikte grenzen; recreatiestromen, mobiliteitsvraagstukken en gebiedsopgaven gaan dan ook over bestuurlijke en landschappelijke indelingen heen. Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug werkt daarom samen met overheden, terreinbeherende organisaties, particuliere grondbezitters, belangenorganisaties en vervoerspartijen aan een gedeeld perspectief in hoe mensen zich van, naar en in de Heuvelrug en haar flanken verplaatsen.

Dit perspectief krijgt vorm binnen het Europese Interreg North-West Europe project MONA. Dit project ontwikkelt innovatieve oplossingen voor milieuvriendelijke mobiliteit in en rond natuurparken in Nederland, België, Frankrijk en Duitsland. Als onderdeel van dit Europese project zal Stichting NPUH zich richten op vier

deelprojecten, waar het opstellen van deze visie op duurzame recreatieve mobiliteit op de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken er één van is.

Deze visie op duurzame recreatieve mobiliteit voor 2050 dient als gezamenlijk kompas voor alle betrokken partijen. Ze brengt richting in de strategische keuzes die nodig zijn om drie doelstellingen te realiseren in de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken, zijnde: natuurbescherming, recreatieve beleving en duurzame mobiliteit.

Deze visie begint bij het waarom en eindigt bij het hoe. In de eerste twee hoofdstukken is de context geschetst: de urgentie van duurzame recreatieve mobiliteit, het karakter van de regio Utrechtse Heuvelrug en de betrokkenheid van partners. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven hoe het gebied er vandaag de dag voorstaat, inclusief de knelpunten en kansen die bestaan voor mobiliteit, beleid en gebruik van de ruimte.

In hoofdstuk 4 presenteren we het gedeelde toekomstbeeld voor 2050: een gebied waar duurzame mobiliteit vanzelfsprekend is en bijdraagt aan natuur, recreatie en beleving. Dat toekomstbeeld wordt in hoofdstuk 5 vertaald naar zeven mobiliteitsprincipes. Deze principes vormen de inhoudelijke kern van de visie, en geven richting aan beleid, ontwerp, investeringen en samenwerking.

Hoofdstuk 6 beschrijft de stappen die nodig zijn om de visie daadwerkelijk te realiseren, met mijlpalen voor 2026 en 2035. In hoofdstuk 7 worden drie kritische succesfactoren uitgelicht, met concrete aanbevelingen voor uitvoering en samenwerking.



A person in athletic wear is running away from the camera on a dirt path that winds through a grassy field. A white line graph is overlaid on the image, starting from the left, rising to a peak, dipping slightly, and then rising again towards the runner. The background shows a line of trees under a clear sky.

3. Gebied in ontwikkeling – waar staan we vandaag?

De Utrechtse Heuvelrug is vandaag de dag een van de meest geliefde natuurgebieden van Nederland. Jaarlijks weten zo'n vier miljoen mensen hun weg te vinden naar het gebied.² De Utrechtse Heuvelrug is niet alleen aantrekkelijk vanwege de bossen, heidevelden

en landgoederen, maar ook vanwege de nabijheid van stad en dorp. Deze populariteit is een kracht, maar stelt het gebied ook voor groeiende opgaven.

² Kantar Public, Bezoekersonderzoek recreatiegebieden Utrecht, 2023.

3.1 Een landschap onder toenemende druk

De druk op het gebied neemt toe. Niet alleen groeit het recreatief gebruik, de provincie Utrecht als geheel staat tevens voor een forse woningbouwopgave en een toename

van werkgelegenheid.³ Daarmee zal naar verwachting ook de druk op het landschap toenemen, vooral op de plekken waar natuur, recreatie en bereikbaarheid samenkomen.

3.1.1 Verdeling van de drukte

De recreatiedruk op de Heuvelrug is ongelijk verdeeld. Bepaalde locaties trekken structureel grote aantallen bezoekers, denk aan de Kaapse Bossen, Lage Vuursche en het Henschotermeer. Deze gebieden combineren landschappelijke aantrekkingskracht met goede bereikbaarheid en voorzieningen, en zijn daardoor uitgegroeid tot hotspots als het gaat om recreatief gebruik van het gebied. Tegelijkertijd blijven andere delen van de Heuvelrug relatief rustig, niet vanwege een gebrek aan kwaliteit, maar doordat ze minder goed ontsloten of minder bekend zijn.

Deze scheve verdeling zet de balans tussen bereikbaarheid, natuurbeleving en bescherming onder druk. Hotspots raken overbelast, terwijl andere gebieden hun potentieel onvoldoende benutten. De bezoekersonderzoeken van Kantar Public en NBTC-NIPO bevestigen dit beeld: recreatie concentreert zich sterk op een beperkt aantal plekken, met piekdrukke als gevolg.⁴



FIGUUR 2 - CONCENTRATIE VAN SPORTIEVE ACTIVITEIT OP DE UTRECHTSE HEUVELRUG
BRON: STRAVA

³ Omgevingsvisie provincie Utrecht, geraadpleegd op 17 november 2025 via <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR704322/>

⁴ NBTC-NIPO, Bezoekersonderzoek Recreatiegebieden Provincie Utrecht 2019

3.1.2 Defensie

Ook andere maatschappelijke opgaven leggen beslag op het landschap. Zo onderzoekt Defensie in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) de mogelijkheden om haar activiteiten in en rond het gebied uit te breiden.⁵

Defensie geeft aan nadrukkelijk rekening te

willen houden met natuurwaarden en regionale opgaven, en zoekt actief de samenwerking met overheden en gebiedspartijen. Toch kunnen deze ontwikkelingen – afhankelijk van de verdere uitwerking – gevolgen hebben voor de rust, natuurkwaliteit en recreatieve mogelijkheden in het gebied.

3.2 De auto blijft de meest gekozen optie

Voor veel bezoekers begint de reis naar de Utrechtse Heuvelrug nog altijd met de auto. Niet omdat men per se een bewuste voorkeur heeft voor autorijden, maar vanuit gewenning of omdat aantrekkelijke alternatieven ontbreken. De aansluiting met het openbaar vervoer is bijvoorbeeld beperkt, fiets- en wandelroutes richting het gebied zijn op sommige plekken nog onveilig of versnipperd en overstappen op duurzame vervoersopties zoals deelmobiliteit is

vaak niet mogelijk of niet eenvoudig geregeld. Sommige delen van de Heuvelrug zijn bovendien historisch vooral op de auto ontsloten. Een plek als Lage Vuursche, waar het recreatieve aanbod groot is, is van oudsher ingericht op bereikbaarheid per auto en nauwelijks op openbaar vervoer. Deze auto-oriëntatie werkt tot vandaag door in het gebruik van het gebied en verklaart waarom veel bezoekers nog steeds vanzelf de auto nemen.

Het gevolg is dat bezoekers aankomen op volle parkeerplaatsen, hun weg zoeken over smalle paden, en dat recreatieve druk zich concentreert op plekken waar voorzieningen en bereikbaarheid samenkomen.

Kortom: natuurverstoring, piekbelasting op parkeerlocaties en overlast voor omwonenden.



⁵ Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, 2025

De infrastructuur is niet ontworpen op groei

De huidige mobiliteitsstructuur in en rond de Utrechtse Heuvelrug is het resultaat van geleidelijke ontwikkelingen, niet vanuit een eenduidige, samenhangende visie op mobiliteit, natuurbescherming en recreatieve beleving in het gebied. Er zijn waardevolle fietspaden,

OV-lijnen en wandelroutes, maar ze vormen nog geen samenhangend systeem. Er is geen integraal netwerk van hubs of overstappunten, en informatie over routes, drukte of vervoer is slechts versnipperd beschikbaar.

De beleidspraktijk lijkt vaak lokaal en afzonderlijk

In de regio wordt al veel gedaan om duurzame recreatieve mobiliteit te stimuleren. Gemeenten ontwikkelen mobiliteitsplannen waarin de fiets en deelmobiliteit een centrale plek krijgen, investeren in hubs en maken werk van verkeersveiligheid. De provincie Utrecht zet in op fietscampagnes, laadinfrastructuur en recreatieve overstappunten. NS en ProRail versterken stations samen met overheden tot buitenpoorten, waar OV en fiets samenkomen. Terreinbeherende organisaties werken aan bezoekersmanagement, betere spreiding en robuuste recreatieve netwerken.

Deze initiatieven zijn waardevol en laten zien dat de transitie naar duurzame recreatieve mobiliteit al in gang is gezet.

Toch lijkt de aanpak vaak nog vooral lokaal of sectoraal georganiseerd, waardoor de samenhang die nodig is om initiatieven bij elkaar op te tellen en door te ontwikkelen ontbreekt. Een gedeeld toekomstbeeld biedt hier uitkomst: het verbindt beleid en uitvoering, geeft richting aan keuzes en laat zien hoe losse maatregelen samen een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem kunnen vormen.

Hubs, overstappunten en poorten: wat verstaan we hieronder?

Deze visie is ontwikkeld in samenwerking met verschillende partners. Omdat iedere organisatie haar eigen termen gebruikt, overlappen sommige begrippen. Hieronder lichten we een aantal belangrijke kort toe.

Hub / Toeristisch Overstappunt (TOP)

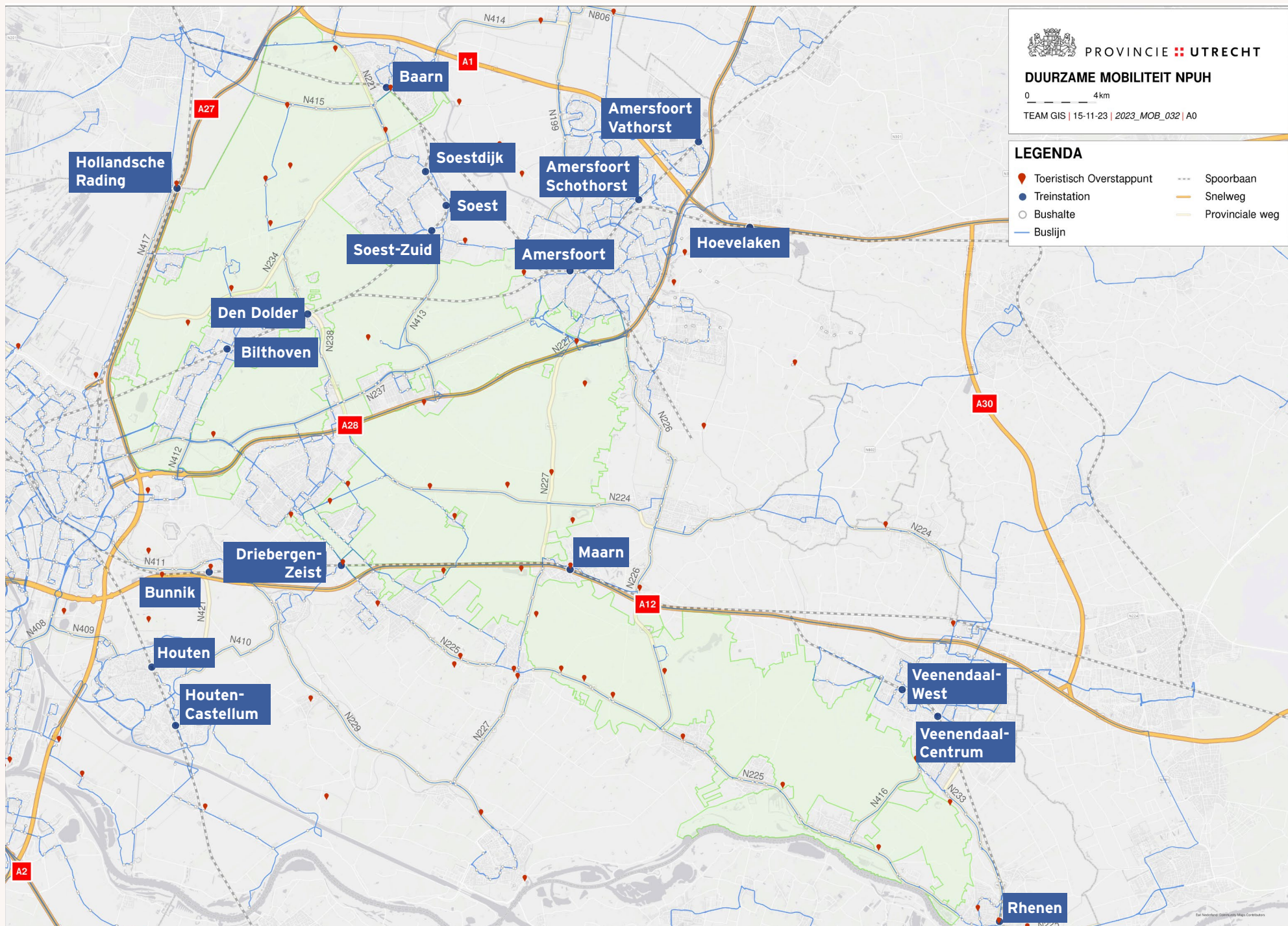
Een hub is een knooppunt waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. Bezoekers kunnen hier overstappen van auto, trein of bus op een 'last mile'-vervoerswijze, zoals een (deel)fiets, shuttle of te voet.

Een Toeristisch Overstappunt (TOP) is in feite een specifieke vorm van hub, gericht op de overstap van auto naar wandelen of fietsen in een recreatieve context. TOP's zijn

nu al op verschillende plekken in het gebied aanwezig. Waar TOP's zich vooral richten op de recreatieve overstap, bieden hubs een volgende stap: ze verbinden meerdere vervoersvormen en dragen zo bij aan duurzame bereikbaarheid en spreiding van bezoekers.

Toegangspoort / Buitenpoort / Groene Poort

Deze termen verwijzen naar startlocaties (poort) aan de rand van een gebied, soms al bij een station. Ze markeren de overgang tussen stad en natuur en nodigen bezoekers uit het landschap te betreden. Poorten bieden vaak voorzieningen als parkeren, informatie en horeca en vormen zo een aantrekkelijke entree tot de Heuvelrug.



FIGUUR 3 - Mobiliteitskaart Utrechtse Heuvelrug en haar flanken Bron: Provincie Utrecht

A woman with grey hair tied back is running on a wooden boardwalk. She is wearing a light blue tank top and dark shorts. The boardwalk has a metal railing. In the background, there is a dense green forest under a clear sky. The title text is overlaid on the left side of the image in white text on a green background.

4. Het gedeelde toekomstbeeld voor mobiliteit in de Heuvelrug

Dit hoofdstuk schetst hoe duurzame recreatieve mobiliteit er in 2050 uitziet op de Utrechtse Heuvelrug. Het gedeelde toekomstbeeld is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met betrokken partners uit het gebied. De ambities zijn gebaseerd op gesprekken met stakeholders, werksessies en de gedeelde wens om de Heuvelrug ook voor toekomstige generaties bereikbaar en beschermd te houden.

Het toekomstbeeld vormt het fundament onder de mobiliteitsprincipes die later in het volgende hoofdstuk worden uitgewerkt. Waar dit hoofdstuk een beeld schetst van 2050, geven de principes in hoofdstuk 5 richting aan de stappen die nodig zijn om daar te komen.

Bezoekers in 2050: divers, betrokken en in beweging

In 2050 is de Utrechtse Heuvelrug nog steeds een geliefde bestemming voor miljoenen bezoekers en omwonenden per jaar. Maar wie zich door het gebied beweegt, ziet een andere bezoeker dan vandaag. De samenleving is veranderd en daarmee ook de manier waarop we natuur beleven.

De gemiddelde bezoeker is ouder dan vandaag. De vergrijzing is doorgezet en actieve ouderen trekken er graag op uit voor beweging en ontmoeting. Sommigen met een wandelstok of scootmobiel, anderen op een e-bike of in een deelauto. Tegelijkertijd is er een jonge generatie opgegroeid die duurzaamheid en deelmobiliteit

vanzelfsprekend vindt. Ze komen met het OV of via hubs aan de rand van het gebied, boeken een deelfiets in de app en kiezen de route die het beste past bij hun stemming van de dag: een sportieve mountainbiketocht, een cultuurhistorische wandeling of een mindful moment in het groen.

Gezinnen zoeken plekken waar kinderen vrij en veilig kunnen spelen, jongeren komen voor sport, avontuur en natuurbeleving. En ook mensen met een beperking, zonder auto of met een smalle beurs weten nog steeds hun weg te vinden naar het gebied, geholpen door goede informatie, betere toegang en betaalbare reismogelijkheden.

Werksessie 1:

Deelnemers stapten in de schoenen van verschillende persona's en schetsten samen een verhaallijn voor 'een dag in 2050'. Daarbij stonden vragen centraal als: hoe reist iemand naar het gebied, welke routes en voorzieningen gebruikt hij of zij, en wat is er veranderd ten opzichte van 2025? Deze verhalen zijn daarna vertaald naar droomkaarten: kaarten van de Heuvelrug waarop de gewenste infrastructuur voor 2050 werd ingetekend – met fietsroutes, OV, hubs en groene verbindingen. Zo ontstonden inspirerende toekomstbeelden waarin mobiliteit en natuur in balans komen.

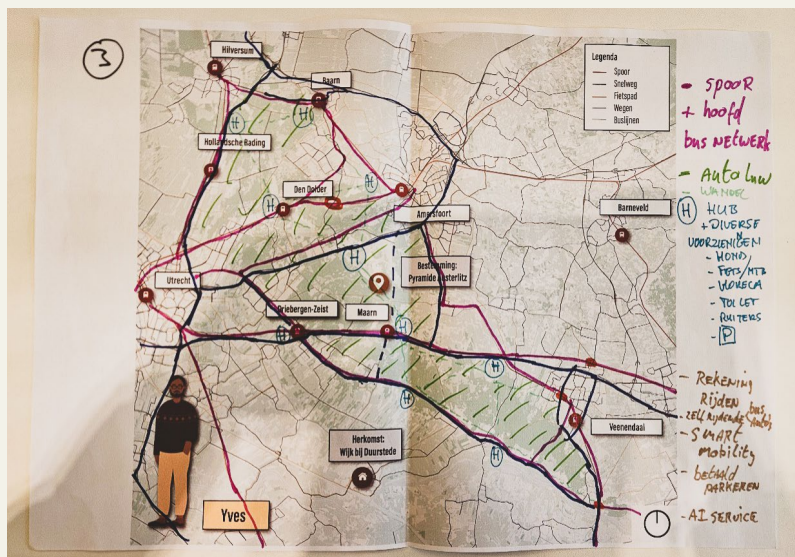


Yves
de Inzichtzoeker

"IK KOM NAAR DE HEUVELRUG VOOR CULTUREEL ERFGOED EN LEERZAME ERVARINGEN."

- **Leeftijd:** 50 (geboren 2000)
- **Beroep:** Historicus, docent
- **Leefstijl:** Cultureel en educatief geïnteresseerd, zoekt verdieping in zijn uitstapjes
- **Bezoekfrequentie:** Onregelmatig, afhankelijk van tentoonstellingen en evenementen
- **Voorkeur voor vervoer:** Heeft geen rijbewijs, reist met de trein + OV-fiets of deelmobiliteit
- **Activiteiten in het park:** Bezoek aan kastelen, landgoederen, musea en natuurcentra, historische wandelingen
- **Bewegingspatroon:** Gebruikt vooral paden die cultureel erfgoed verbinden, bezoekt informatiepunten en lezingen
- **Obstakels:**
 - Onvoldoende OV-opties (met name in de avonden)
 - Beperkte (fiets)routes die cultureel erfgoed met natuur verbinden

FIGUUR 4: WERKSESSIE 1, PERSONA YVES



FIGUUR 5: WERKSESSIE 1, KAART YVES

Werk sessie 2:

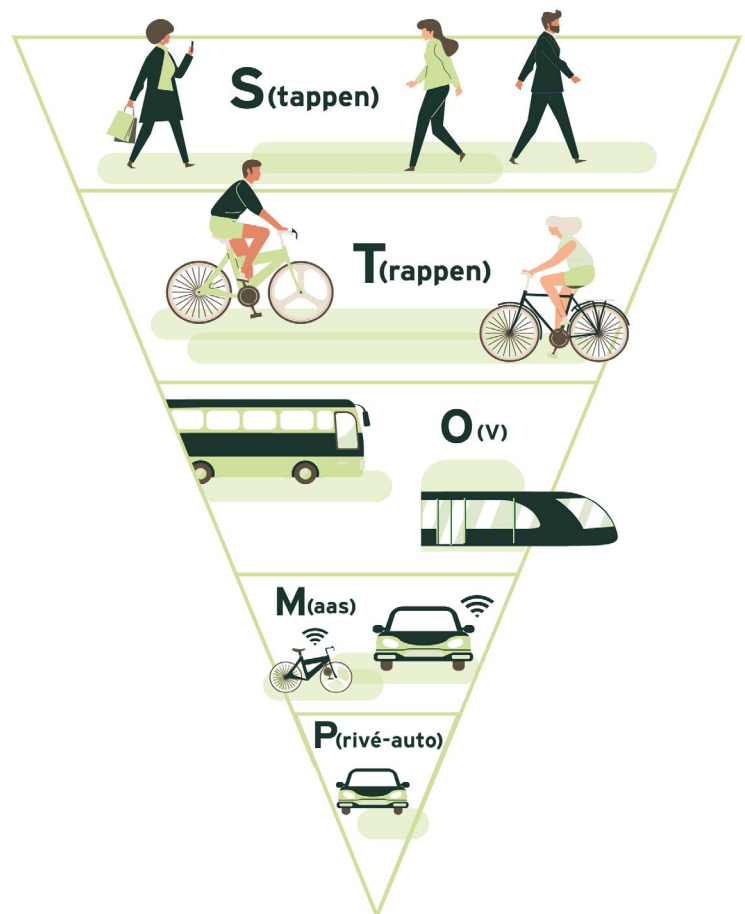
Tijdens de tweede werksessie werkten deelnemers het gedeelde toekomstbeeld verder uit tot zeven mobiliteitsprincipes. Per principe gaven zij aan wat aanspreekt, welke kansen en aandachtspunten er zijn en welke stappen nodig zijn richting 2026 en 2035 om het gewenste eindbeeld te bereiken. Zo ontstond een concreet handelingsperspectief dat laat zien hoe de visie voor 2050 in de praktijk kan worden gerealiseerd.

Om duurzame recreatieve mobiliteit voor deze toekomstige doelgroepen te organiseren, nemen we het STOMP-principe als leidraad. STOMP staat voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobility-as-a-Service (deelmobiliteit) en Privéauto. Deze ordening helpt om mobiliteit slim te structureren en duurzaam in te richten.

STOMP is een ordeningsprincipe voor de fysieke ruimte. Het stimuleert een inrichting waarin mobiliteit zo wordt georganiseerd dat verplaatsingen zoveel mogelijk te voet of per fiets kunnen plaatsvinden. De ruimte wordt daarbij vormgegeven met oog voor nabijheid, veiligheid en comfort, zodat actieve mobiliteit vanzelfsprekend wordt. Actieve mobiliteit vormt daarmee de ruggengraat van het systeem, vooral voor kortere verplaatsingen in de directe omgeving. Voor langere afstanden bieden openbaar vervoer en deelmobiliteit duurzame en comfortabele alternatieven. De privéauto blijft beschikbaar, maar alleen waar andere vormen van vervoer niet toereikend of passend zijn.

De toepassing van STOMP vraagt om maatwerk. De ruimtelijke mogelijkheden en behoeften verschillen per locatie, denk aan de afstand tot een station, de kwaliteit van wandel- of fietsroutes, of de beschikbare ruimte voor overstappunten. Om de afhankelijkheid van de auto daadwerkelijk te verkleinen, moeten de duurzame alternatieven niet alleen beschikbaar zijn, maar ook aantrekkelijk, logisch en betrouwbaar worden ingericht.

In deze visie vormt STOMP daarmee het kompas voor de ontwikkeling van mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan een bereikbare, beleefbare en beschermde Heuvelrug.



FIGUUR 7: VISUELE WEERGAVE VAN HET STOMP-PRINCIPE

Toegepast op de Utrechtse Heuvelrug betekent het STOMP-principe concreet:

ONDERDEEL	VERPLAATSINGEN NAAR HET GEBIED	VERPLAATSINGEN BINNEN HET GEBIED
Stappen (wandelen)	Niet primair voor reis naar het gebied (tenzij verblijf in directe omgeving), wel mogelijk vanaf hubs of stations	Wandelen is de primaire vorm van verplaatsingen binnen het gebied dankzij de aanwezigheid van een goed netwerk van veilige paden, duidelijke bewegwijzering, rustpunten en toegang tot natuur.
Trappen (fietsen)	Fietsers uit de regio kunnen direct naar het gebied komen, eventueel via doorfietsroutes of recreatieve knooppunten. Hiermee vormt de fiets een vanzelfsprekende keuze	Binnen het gebied vormt de fiets (inclusief e-bike) een belangrijk vervoermiddel; infrastructuur is veilig, logisch en comfortabel (denk aan goed onderhouden routes en voldoende schaduw en luwte).
OV (Openbaar vervoer)	Regionale en interregionale verbindingen (trein en bus) brengen bezoekers naar een groene (station)entree of hubs aan de rand van het gebied	Waar nodig shuttles (bijv. zelfrijdend) vanaf hubs naar startpunten van wandel- of fietsroutes.
Mobility as a Service / Deelmobiliteit	Elektrisch deelvervoer beschikbaar bij hubs; bezoekers kunnen hiermee naar het gebied reizen.	Deelvervoer zoals fietsen beschikbaar bij hubs om verder het gebied in te trekken.
Hubs	Strategisch gelegen in de flanken van de Utrechtse Heuvelrug, goed bereikbaar met OV, fiets en in sommige gevallen auto.	Fungeren als schakel: overstap op wandelen, fietsen of shuttles. Aangevuld met informatie, horeca, sanitair, etc.
Privéauto*	Alleen tot aan hubs aan de rand; parkeren op afstand tenzij alternatief ontbreekt.	Niet geschikt voor gebruik binnen het gebied; bezoekers stappen over op duurzame alternatieven.

*Voor ondernemers zal soms maatwerk nodig zijn. Zaken als bevoorrading en toegankelijkheid moeten gegarandeerd blijven.

4.3 Zonering die de natuur en de bezoeker dient

In 2050 is de Utrechtse Heuvelrug een gebied waar natuur en recreatie elkaar versterken. De inrichting van het landschap zorgt ervoor dat de natuur rust krijgt waar dat nodig is, terwijl recreatie wordt geconcentreerd op plekken die daar beter tegen bestand zijn. Kwetsbare gebieden zijn beschermd en veerkrachtig; routes en voorzieningen leiden bezoekers op een natuurlijke manier naar plekken waar beleving en bescherming hand in hand gaan.

Zonering vormt in 2050 het fundament onder deze balans. De zonering wordt niet alleen ruimtelijk toegepast, maar ook tijdelijk en seizoensgebonden. In bepaalde perioden of dagdelen geldt rust in gevoelige zones, zodat flora en fauna zich kunnen herstellen. Op andere momenten is er juist ruimte om te genieten van het landschap. Deze dynamische vorm van zonering beweegt mee met de seizoenen, met het gedrag van bezoekers en met de draagkracht van de natuur.

Het gaat daarbij om meer dan het scheiden van drukte en rust. Zonering in 2050 is onderdeel van een integrale aanpak waarin de ecologie richting geeft aan het gebruik van de ruimte. Het Soortenmanagementplan (SMP) speelt hierin een centrale rol. Op basis van ecologisch onderzoek worden in het SMP-maatregelen vastgelegd die flora en fauna beschermen en versterken. Het plan maakt zichtbaar waar grenzen liggen en waar juist ruimte is om bezoekers te ontvangen. Zo helpt het SMP bij het afwegen van belangen en het maken van onderbouwde keuzes over ruimtegebruik.

Met een helder beeld van waar de natuur wordt ontzien, ontstaat ook ruimte om andere delen van de Heuvelrug aantrekkelijker in te richten voor ontmoeting, sport en ontspanning. Door zonering kiezen bezoekers voor plekken die beter berekend zijn op recreatie. Tegelijkertijd vormt het bepalen van de draagkracht van de natuur een belangrijke pijler onder de toekomst. Door te monitoren op bezoekersaantallen en belasting van de natuur in het gebied, kunnen beheer en spreiding beter worden afgestemd. Waar grenzen in zicht komen, kunnen tijdelijke maatregelen of afsluitingen voorkomen dat natuur onder druk komt te staan.

In 2050 is deze manier van zoneren ook economisch van waarde. Natuur en recreatie worden niet langer gezien als tegengestelde belangen, maar als twee krachten die elkaar versterken. Ondernemers zijn daarbij ook actief betrokken bij de inrichting van het gebied, zodat bezoekersstromen aansluiten op hun aanbod en bijdragen aan een vitale lokale economie.



5. Mobiliteits- principes als koersbepalers



Om in 2050 te kunnen spreken van duurzame recreatieve mobiliteit in de Utrechtse Heuvelrug moeten er nu keuzes gemaakt worden. Zeven mobiliteitsprincipes bieden daarbij richting. De principes zijn gebaseerd op input van tientallen betrokkenen en belanghebbenden en bieden gezamenlijk een kader voor duurzame recreatieve mobiliteit.

Hoewel deze principes in de eerste plaats zijn opgesteld voor het vormgeven van duurzame recreatieve mobiliteit, raken ze nadrukkelijk ook andere domeinen die de toekomst van de Heuvelrug bepalen, zoals natuurbeheer, recreatieve beleving en gebiedsontwikkeling.

De mobiliteitsprincipes geven richting aan hoe we het mobiliteitssysteem in de regio inrichten, gebruiken en laten evolueren. De mobiliteitsprincipes beantwoorden de vraag: Hoe komen we tot duurzame recreatieve mobiliteit in 2050? En geven zo handen en voeten aan de stap van toekomstbeeld naar uitvoering.

Mobiliteitsprincipes zijn geen gedetailleerde maatregelen of technische blauwdrukken. Ze zijn bedoeld als koersbepalers. Samen vormen

ze een inspirerend maar realistisch kader aan de hand waarvan keuzes over beleid, investeringen, ontwerp en communicatie kunnen worden gemaakt. Gemeenten, terreinbeherende organisaties, vervoerders, ondernemers en andere betrokkenen vinden in deze principes een gemeenschappelijke taal en richting. Ze bieden bovendien een gezamenlijke inhoudelijke basis voor samenwerking. Dat helpt partijen om vanuit hetzelfde kader keuzes te maken en acties op elkaar af te stemmen.

- Elke principe bestaat uit twee onderdelen: Een **kernboodschap (titel)** die de essentie in één zin samenvat;
- Een toelichting op het **waarom** en korte beschrijving van het **wat**;

De kracht van de principes schuilt in hun flexibiliteit: ze geven richting, maar laten ruimte voor gebiedsspecifieke invulling. Zo kunnen ze worden aangepast aan de unieke kenmerken en behoeften van verschillende plekken binnen de Utrechtse Heuvelrug en haar flanken.



5.1

Natuur en recreatieve verplaatsingen in balans

Recreatie en de daarbij horende verplaatsingen worden doelgericht geleid naar plekken waar natuur minder kwetsbaar is. Zo blijft rust voor flora en fauna gewaarborgd in ecologisch gevoelige zones, en ontstaat een duurzaam evenwicht tussen beleving en bescherming. In de flanken van het gebied – nabij woonkernen – worden recreatieve voorzieningen versterkt, zodat bewoners en bezoekers dichterbij huis kunnen recreëren en zo kwetsbare natuur kunnen ontzien.



5.2

Actieve mobiliteit als vanzelfsprekende keuze voor wie in de buurt woont

Lopen en fietsen zijn niet alleen de meest milieuvriendelijke reisoptie, ze versterken ook de natuurbeleving. In 2050 kent de regio een geoptimaliseerd netwerk van wandel- en fietsroutes dat omliggende gebieden met de Heuvelrug verbindt, de recreant de natuur optimaal laat beleven en tegelijkertijd verstoring minimaliseert. Duidelijke bewegwijzering, veilige oversteken, rustpunten en voorzieningen maken actieve mobiliteit aantrekkelijk en toegankelijk voor iedereen.



5.3

OV als voorkeursoptie voor wie verder reist

Openbaar vervoer vormt de voorkeursoptie voor wie van verder weg komt of moeilijker gebruik maakt van actieve mobiliteit. Stations en bushaltes zijn volwaardige toegangspoorten tot het gebied, met logische aansluitingen op routes, (recreatie)voorzieningen en hubs. Vanaf stations en OV-knooppunten kunnen bezoekers bovendien direct hun recreatie starten via aantrekkelijke wandel- en fietsroutes, in lijn met het gedachtegoed van de buitenpoorten. Nieuwe OV-diensten, zoals autonome shuttles en deelvervoer, maken ook de 'last mile' duurzaam en prettig.



5.4

Hubs als slimme toegangspoorten

De hubs aan de rand van het gebied functioneren als toegangspoorten tot de natuur. In de hubs worden auto's opgevangen om de kwetsbare gebieden te ontlasten van autoverkeer. Hubs zijn meer dan parkeergelegenheden: ze bieden overstapmogelijkheden op deelvervoer en zijn uitgerust met voorzieningen voor verschillende doelgroepen. Door dit aanbod slim te bundelen bij specifieke hubs – bijvoorbeeld afsputplekken voor mountainbikes bij mountainbikegebieden – kunnen de hubs bovendien worden ingezet als instrument om bezoekers te spreiden.



5.5

Iedereen blijft meedoen

Iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke mogelijkheden of inkomen, kan zich zelfstandig, veilig en prettig van, naar en door het gebied verplaatsen. Reisinformatie is begrijpelijk en toegankelijk, en in het gebied zijn routes aangewezen met drempelvrije infrastructuur. Niet alle bezoekers kunnen echter zonder meer overstappen op alternatieve vormen van vervoer. Voor gezinnen, ouderen of bezoekers die veel spullen meenemen blijft de auto vaak de meest logische keuze. Daarom is het belangrijk dat duurzame alternatieven ook voor deze groepen aantrekkelijk en toegankelijk zijn.



5.6

Innovatie en data sturen reizen en spreiding

Technologie helpt bezoekers bij het plannen van hun reis en het maken van duurzame keuzes (zoals het laten staan van de auto). Denk aan real-time informatie over drukte, routes, vervoer en voorzieningen, gebundeld in één toegankelijke app. AI-reisadviezen, druktemonitoring en geofencing helpen met het spreiden van bezoekers en beschermen kwetsbare gebieden.



5.7

De reis is deel van de beleving

De voorgaande principes komen hier samen. Duurzame mobiliteit wordt aantrekkelijk doordat wandel- en fietsroutes, OV en hubs zo zijn ingericht dat de reis zelf een betekenisvolle ervaring is. Routes zijn logisch en aantrekkelijk vormgegeven, vervoer is stil en schoon en actuele informatie helpt drukte te vermijden. Ook buitenpoorten dragen hieraan bij: zij laten de natuurbeleving al bij het station beginnen.





6. Van visie naar praktijk

Het realiseren van duurzame recreatieve mobiliteit in de Utrechtse Heuvelrug vraagt om meer dan alleen koersbepalende principes. Het vraagt om concrete, afgestemde en gefaseerde acties. Tijdens de brede werksessies zijn door de aanwezige stakeholders de benodigde stappen in kaart gebracht. In dit hoofdstuk schetsen we een eerste beeld van welke stappen nodig zijn om het gedeelde toekomstbeeld voor 2050 daadwerkelijk dichterbij te brengen.

We maken daarbij onderscheid tussen twee tussenstations op weg naar 2050: de korte termijn (2026/2027) en de middellange termijn (2035). Waar de eerste fase vooral draait om het leggen van een stevig fundament, draait de tweede om het zichtbaar maken van duurzame resultaten in de praktijk.

6.1 Wat moet er in 2026 en 2027 op gang zijn?

In de komende twee jaar ligt de nadruk op het leggen van fundamenten. We bouwen voort op wat gemeenten, provincie en terreinbeherende organisaties al in gang hebben gezet, en voegen daar richting en samenhang aan toe. Het wie en hoe wordt verder uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's en mobiliteitsplannen van de betrokken partijen. Tijdens de werksessies zijn de volgende acties benoemd als belangrijk voor de korte termijn:

Verankering in beleid en plannen

De visie op duurzame recreatieve mobiliteit is in 2026 opgenomen in de beleidskaders van provincies, gemeenten en terreinbeheerders. Daarmee ontstaat duidelijkheid over de koers en over de samenhang met andere opgaven, zoals woningbouw en natuurherstel.

Onderzoek en monitoring starten

Om gericht beleid te maken is goede informatie nodig. In 2026/2027 starten nulmetingen en dataverzameling rond ecologie, recreatiegedrag, vervoermiddelen, aantal bezoekers en natuurimpact. De databehoeftte wordt inzichtelijk gemaakt, bestaande bezoekersmeting wordt samengebracht en waar nodig aangevuld met extra meetpunten of sensoren.

Waar mogelijk wordt de dataverzameling ondersteund met citizen science: bewoners en bezoekers leveren zelf gegevens aan, bijvoorbeeld via tellingen of apps. Zo draagt de monitoring niet alleen bij aan kennis, maar ook aan bewustwording en betrokkenheid bij het gebied.

Daarnaast wordt vastgelegd welke partij het databeheer op zich neemt. Projecten uit Groen Groeit Mee en het Kromme Rijn Linielandschap dienen als leerervaring om te toetsen hoe recreatievoorzieningen dicht bij woongebieden bijdragen aan spreiding, hoe bewoners en bezoekers deze plekken gebruiken en hoe middelen uit verstedelijking, groen en mobiliteit effectief kunnen worden gebundeld.

Eerste contouren zonering

Op basis van actuele onderzoeken en beschikbare data- en monitoringsinstrumenten hebben gemeenten, provincie, particuliere grondeigenaren en terreinbeherende organisaties gezamenlijk de eerste contouren van de zonering vastgesteld. Daarbij is afgesproken waar de bescherming van natuur vooropstaat, waar recreatie wordt geconcentreerd en op welke manier deze gebieden met elkaar worden verbonden.

De eerste drie hubs zijn in ontwikkeling

De eerste locaties voor hubs in de regio worden in 2026/2027 aangewezen en waar mogelijk ingericht. Daarbij wordt aangesloten bij bestaande initiatieven, zoals buitenpoorten of Toeristische Overstappunten (TOPs) en worden recreatieve voorzieningen in de hubs gebundeld. De hubs zijn strategisch gepositioneerd om druk weg te nemen op de meest bezochte en kwetsbare plekken.

Een belangrijke eerste stap is reeds gezet met de pilot rond recreatieve deelfietsen in Lage Vuursche. Deze pilot richt zich op het aanbieden van deelfietsen op strategische locaties.

Bewustwording en communicatie

Een eerste communicatiecampagne laat zowel bewoners als bezoekers kennismaken met de visie. Informatie over duurzame reisopties, gedragsnormen, hubs en alternatieve routes wordt breed beschikbaar gesteld. In deze fase is het logisch om de informatie te verspreiden via bestaande platforms en apps.

Participatie en inclusie verbreden

Duurzame recreatieve mobiliteit vraagt om keuzes die breed gedragen worden. Tijdens het opstellen van deze visie zijn al jongeren en belangenorganisaties betrokken. Die betrokkenheid moet worden voortgezet en verbreed.

Een stevige participatieaanpak, met bijvoorbeeld gebiedstafels of een inclusiepanel, helpt om verschillende perspectieven blijvend te betrekken. Zo groeit het draagvlak, blijft beleid verbonden met de praktijk en krijgt iedere stem een plek.

Educatie en gedragsverandering opstarten

Onderwijs, natuurorganisaties en mobiliteitspartijen werken samen aan lesprogramma's en campagnes die duurzame mobiliteit vanzelfsprekend maken voor bewoners, bezoekers en toekomstige generaties recreanten. Daarbij leren mensen bijvoorbeeld hoe zij technologie kunnen inzetten om hun bezoek aan de Utrechtse Heuvelrug te plannen, drukte te vermijden en voor duurzame vervoersopties te kiezen.

6.2 Wat moet er in 2035 op gang zijn?

Tegen 2035 is de transitie naar duurzame recreatieve mobiliteit verankerd in beleid en zijn de eerste tekenen ervan zichtbaar in het landschap en merkbaar in het gedrag van bezoekers. Belangrijke onderdelen van het systeem moeten dan functioneren:

Zonering en soortenmanagementplan geëffectueerd

De zonering is gebiedsdekkend vastgelegd en wordt ondersteund met ecologische data. Een soortenmanagementplan zorgt dat de ruimtelijke indeling, mobiliteit en biodiversiteit met elkaar in balans zijn.

Volwaardig netwerk van hubs in gebruik

De hubs zijn herkenbare toegangspoorten geworden, met overstapmogelijkheden, voorzieningen en een uitnodigende verblijfskwaliteit. Ze zijn slim gekoppeld aan OV, deelmobiliteit en recreatieve routes.

Duurzame last-mile oplossingen actief

Autonome shuttlediensten, verbeterde busverbindingen en opgewaardeerde stations maken de reis naar en in het gebied ook zonder auto comfortabel. De 'last mile' is duurzaam en een vanzelfsprekend onderdeel van de bezoekervaring.

Informatiesysteem operationeel

Real-time informatie over drukte, routes, voorzieningen en vervoer is toegankelijk via een centrale app en geïntegreerd in bestaande digitale omgevingen. Bezoekers kunnen hiermee hun bezoek slim plannen.

Wandel- en fietsroutes geoptimaliseerd

Veilige, logische en aantrekkelijke loop- en fietsroutes verbinden OV-haltes, hubs en recreatieve bestemmingen. Thematische routes en rustpunten zorgen dat ook de reis zelf bijdraagt aan de beleving van natuur, landschap en erfgoed.

Alternatieven zijn aantrekkelijker en gedragsmaatregelen geïmplementeerd

Er is fors geïnvesteerd in aantrekkelijke alternatieven voor de auto: sterke OV-verbindingen, slimme hubs met voorzieningen en toegankelijke deelmobiliteit. Actuele reisinformatie ondersteunt bezoekers bij hun keuzes.

Zo ontstaat de noodzakelijke balans tussen ontmoediging en verleiding, waardoor duurzame vervoersopties vanzelfsprekender worden dan de auto. Tegelijkertijd zijn gedragsmaatregelen zoals parkeerbijdragen, prijsprikkels of beperkingen voor gemotoriseerd vervoer (zoals geofencing) gebiedsbreed ingevoerd.

Inclusieve toegang geborgd

Alle doelgroepen: jong, oud, volledig of beperkt mobiel, toerist of buurtbewoner kunnen zelfstandig en prettig naar en door het gebied reizen. OV en deelvervoer zijn betaalbaar en toegankelijk.

Beleid, beheer en uitvoering versterken elkaar

Overheden, terreinbeheerders en vervoerspartijen werken vanuit één gedeeld beeld en stemmen beleid, financiering en uitvoering structureel op elkaar af. Zo blijft wat op papier staat in de pas lopen met wat buiten gebeurt.





7. Kritische succesfactoren en aanbevelingen

De ambitie voor duurzame recreatieve mobiliteit wordt breed gedeeld. Tegelijkertijd vraagt de praktijk om scherpe keuzes en samenwerking over grenzen van organisaties en belangen heen.

Om de visie uit dit rapport daadwerkelijk tot uitvoering te brengen, moeten een aantal randvoorwaarden stevig op orde zijn. In dit hoofdstuk worden vijf kritische succesfactoren beschreven die als fundament dienen voor een succesvolle transitie. Elke factor is gebaseerd op inzichten uit het participatieproces en

aangevuld met een gerichte aanbeveling voor beleid en/of uitvoering. Deze succesfactoren vormen zo niet alleen de randvoorwaarden voor uitvoering, maar ook de eerste bouwstenen voor een gezamenlijke ontwikkelagenda.

Blijvend samenwerken binnen een complex stakeholderveld: regie is cruciaal

Keuzes over ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid, mobiliteitsinfrastructuur en recreatief aanbod worden genomen door verschillende bestuurslagen en domeinen: van gemeenten en provincies tot vervoerders, terreinbeherende organisaties en het Rijk. Daarnaast is het grondeigendom en het beheer van de infrastructuur versnipperd over verschillende beherende partijen. De Utrechtse Heuvelrug kenmerkt zich daarbij door een hoog aandeel particulier grondbezit.

De mobiliteitsdruk op de Heuvelrug is nauw verbonden met bredere ontwikkelingen, zoals woningbouw, toerisme, ruimtevraag van defensie en klimaatadaptatie. Daardoor is strategische samenwerking en afstemming met alle betrokken partijen van groot belang. Alleen door samenhangende keuzes te maken over bijvoorbeeld de zonering van de ruimte, OV-ontsluiting, recreatieve voorzieningen in de flanken of fietsinfrastructuur tussen steden en natuur, kan het gewenste toekomstbeeld daadwerkelijk worden gerealiseerd. In deze samenwerking vervullen particuliere grondeigenaren een belangrijke rol. Vanuit

hun betrokkenheid en kennis van het gebied dragen zij bij aan een zorgvuldig en uitvoerbaar zoneringsproces, met afspraken die aansluiten bij het gebruik en beheer van hun gronden.

Verder is parkeerregulering een belangrijk onderwerp dat om een gezamenlijke benadering vraagt, omdat het een belangrijk sturingsinstrument is - zowel voor het genereren van opbrengsten als voor het spreiden van bezoekers. Voor sommige gemeenten komt de discussie hierover mogelijk nog te vroeg. Tegelijkertijd is het belangrijk te erkennen dat als de overlast van auto's aanhoudt of toeneemt, het invoeren van parkeerregulering op termijn onvermijdelijk is.

De samenwerking krijgt een vervolg in de vorm van een programmatafel, die voortbouwt op het bestuurlijk overleg zoals dat onder het MONA-project tot stand is gekomen. In deze tafel werken publieke, private en maatschappelijke partijen samen aan uitvoering en financiering van de visie. De programmatafel richt zich op de samenhang tussen natuur, recreatie en mobiliteit en zorgt voor continuïteit in afstemming en regie.

Aanbeveling:

Zet de samenwerking die is ingezet voor het opstellen van deze visie voort. Door de betrokken partijen is het nut en de noodzaak van een gezamenlijke benadering uitgesproken. De samenwerking start met drie werksporen: data en monitoring, bewustwording (campagne) en een compacte investeringsagenda. NPUH vervult hierbij een coördinerende en verbindende rol, terwijl de besluitvorming bij de afzonderlijke partners blijft. De samenstelling van de programmatafel is flexibel en sluit per thema aan, zodat bijvoorbeeld collega's op het gebied van stikstof of natuur deelnemen wanneer dat relevant is. Formaliseer de positie van Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug als verbindende schakel die het gesprek faciliteert, kennis deelt en voortgang bewaakt.



7.2 Structurele financiering en uitvoeringskracht

De uitvoering van de visie valt of staat met voldoende middelen en uitvoeringscapaciteit. Zonder heldere investeringslijnen en uitvoeringsstructuur blijft het bij goede

bedoelingen. In de praktijk is een versnippering van middelen en beperkte ambtelijke capaciteit een veelgenoemd knelpunt.

Aanbeveling:

Leg gezamenlijk een stevige basis voor zowel de financiering van de uitvoeringsorganisatie als voor een eerste pakket maatregelen. Maak hierbij gebruik van bestaande programma's zoals Interreg North-West Europe, het Nationaal Groeifonds en regionale mobiliteits- en gebiedsontwikkelingsagenda's. Zoek daarnaast actief naar aanvullende financiering, bijvoorbeeld via cofinanciering met terreinbeherende organisaties, vervoerders of marktpartijen. Zorg voor voldoende uitvoeringscapaciteit, bijvoorbeeld via regionale projectteams of detacheringen, zodat maatregelen daadwerkelijk van de grond komen.

7.3 Inzicht als fundament: gebiedsgerichte data voor effectieve sturing

Hoewel er tijdens werksessies en gesprekken met experts veel waardevolle inzichten zijn opgehaald, ontbreekt het nog aan data op een aantal cruciale punten. Dit is benoemd in zowel bestuurlijke overleggen als in werksessies.

Er is met name onvoldoende zicht op het reisgedrag van recreanten - zowel in de reis van en naar het gebied als binnen het gebied zelf. Gedetailleerde informatie over herkomst en bestemming van bezoekers, hun motieven, vervoerskeuze en de momenten waarop zij reizen ontbreekt. Ook de relatie tussen recreatief verkeer en utilitair verkeer (zoals woon-werkverkeer) is nog onvoldoende in beeld. Daarnaast is er beperkte informatie

beschikbaar over de geografische spreiding van bezoekers en over de beleving en behoeften van verschillende doelgroepen. Zonder deze gegevens is het lastig om goed te sturen op spreiding, gedragsverandering of inclusiviteit.

Het verbeteren van de informatiepositie is daarom essentieel. Betere data maken het mogelijk om maatregelen scherper af te stemmen, effecten van beleid te monitoren, en keuzes transparanter te onderbouwen richting politiek en samenleving.

Aanbeveling:

Investeer in een gedeelde datastrategie voor recreatie en mobiliteit op de Heuvelrug. Zet in op nulmetingen, monitoring en maak gebruik van ontwikkeling van open datastandaarden (nationaal toegangspunt mobiliteitsdata, DMI, etc.). Richt één centrale plek in waar data samenkomt en beschikbaar wordt gesteld voor beleidsmakers, terreinbeheerders en vervoerders. Stimuleer samenwerking tussen partijen op het gebied van dataverzameling, en benut bestaande meetnetwerken of platforms waar mogelijk. Maak het mogelijk om voortgang inzichtelijk te maken, bij te sturen en van elkaar te leren.

7.4 Aantrekkelijke alternatieven als voorwaarde voor autoluw beleid

Ingesprekken met stakeholders klinkt bredesteun voor het verminderen van de autodominantie, maar die steun is voorwaardelijk. Zonder comfortabele en betrouwbare alternatieven dreigt het draagvlak snel af te brokkelen.

De kwaliteit van deze alternatieven is cruciaal. Alleen als het alternatief daadwerkelijk aantrekkelijk, beschikbaar en laagdrempelig is, zullen bezoekers hun gedrag aanpassen.

De uitdaging ligt daarmee niet alleen in het beperken van het aanbod aan parkeerplekken of het afsluiten van wegen, maar in het gelijktijdig opbouwen van een sterk alternatief systeem dat comfort en gemak biedt. Zonder deze balans stagneert de gewenste gedragsverandering.

Aanbeveling:

Investeer in hoogwaardige, goed ontsloten alternatieven voor de auto. Zorg voor sterke OV-knooppunten aan de randen van het gebied, vul deze aan met toegankelijke deelmobiliteit, en richt overstaphubs in als volwaardige toegangspoorten. Stem reisinformatie en voorzieningen af op verschillende doelgroepen. Alleen zo ontstaat de noodzakelijke balans tussen ontmoediging en verleiding, en blijft het draagvlak voor autoluw beleid behouden.

Hoewel deze visie primair is gericht op recreatieve mobiliteit, heeft utilitair verkeer een directe impact op de bereikbaarheid, verkeersdrukte en infrastructuur in en rond de Utrechtse Heuvelrug. Met name op werkdagen en in de spits kunnen deze stromen conflicteren met recreatief gebruik of zorgen voor ongewenste druk op routes, hubs of parkeerplaatsen.

Tijdens werksessies en gesprekken met betrokkenen is meermaals benadrukt dat recreatie en utilitair verkeer niet los van elkaar kunnen worden beschouwd. Meerdere stakeholders pleiten daarom voor een bredere blik bij vervolgonderzoek, monitoring en

uitvoering. De wens gaat naar een integrale benadering waarin beide typen mobiliteit in samenhang worden geanalyseerd en meegenomen in de keuzes voor infrastructuur, voorzieningen en gedragssturing.

Door ook utilitair verkeer structureel mee te nemen, ontstaat een realistischer en effectiever beeld van de druk op het mobiliteitssysteem. Bovendien maakt dit het mogelijk om kansen te benutten, zoals het delen van mobiliteitsvoorzieningen of het combineren van vervoersstromen in hubs of deelmobiliteitsconcepten.

Aanbeveling:

Neem utilitair verkeer expliciet mee in (vervolg)onderzoek, monitoring en beleidsontwikkeling. Breng de interactie tussen recreatieve en dagelijkse verplaatsingen in beeld, en analyseer de impact hiervan op infrastructuur, spreiding en voorzieningen. Zoek naar synergie tussen recreatief en utilitair mobiliteitsaanbod, en voorkom beleidsmaatregelen die onderling conflicteren of elkaar onbedoeld ondermijnen.

Copyright © 2025 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

Amersfoortseweg 98

3941 EP Doorn

info@npuh.nl

www.npuh.nl

