

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Stumpel-Vos	Datum	26 juni 2026
E-mail	p.stumpel@utrecht.nl	Kenmerk	34177860
Type brief	Aanbiedingsbrief	Onderwerp	Monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met veel plezier sturen wij u de monitor mobiliteitsplan 2026. Deze jaarlijkse monitor laat de mobiliteitsontwikkelingen in 2025 zien in vergelijking met de jaren ervoor. Hiermee volgen we hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de ambities uit het in juli 2021 door uw raad vastgestelde [Mobiliteitsplan 2040](#). In deze brief hebben we de belangrijkste resultaten van de monitor samengevat en toegelicht.

De stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar houden vraagt in een groeiende stad scherpe keuzes

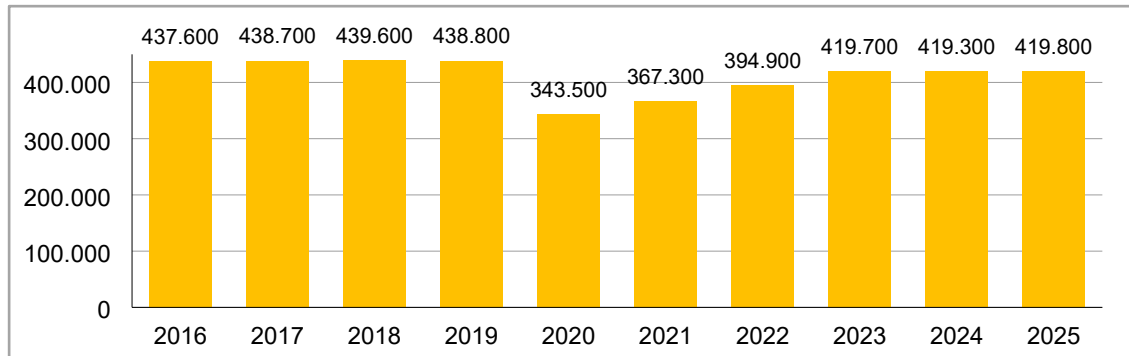
In 2025 zette de daling van het aantal verkeersslachtoffers voor het derde jaar op rij door én bleef het aantal verplaatsingen met motorvoertuigen van en naar de stad stabiel terwijl het aantal inwoners en banen de afgelopen jaren verder groeide. Daar staat tegenover dat het autobezit het laatste jaar licht stijgt, er veel korte autoritten zijn en het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer niet daalt. In onze groeiende stad neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor het mobiliteitssysteem onder druk komt te staan. Kortom, de mobiliteitstransitie ontwikkelt zich op belangrijke onderdelen conform ons mobiliteitsbeleid maar blijft desondanks op een aantal vlakken achter.

Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zijn investeringen in mobiliteit randvoorwaardelijk om verdere groei van de stad mogelijk te maken. Steeds meer mensen moeten dezelfde ruimte delen, ook al nam het aantal inwoners de afgelopen twee jaar minder sterk toe. We investeren in mobiliteitsmaatregelen om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden – de ambitie van het [Mobiliteitsplan 2040](#). Voorbeelden zijn de herinrichting van straten, de 30 km/uur-aanpak, de verbetering van fietsinfrastructuur, de vermindering van ruimte voor autoparkeren, de invoering van betaald autoparkeren en het stimuleren van deelmobiliteit.

Daarbij is monitoring essentieel om zichtbaar te kunnen maken of de groei van de stad niet leidt tot een evenredige groei van autoverkeer. En om te kunnen onderbouwen of de ingezette mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit - vervoersmiddelen die minder ruimte innemen - effect heeft. Die inzichten hebben we nodig om ons beleid waar nodig te kunnen intensiveren of bij te stellen.

Het aantal motorvoertuigen dat op werkdagen van en naar Utrecht rijdt, is stabiel

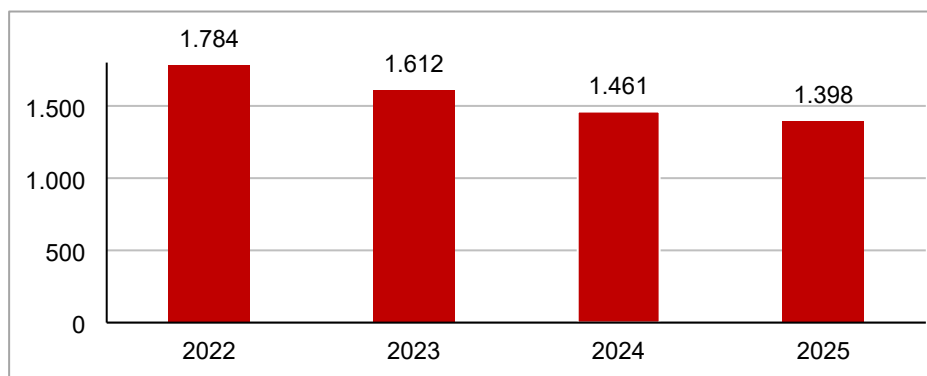
We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet 'vertaalt' naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Zeer waarschijnlijk dragen de eerdergenoemde maatregelen hieraan bij. Donderdag is de drukste werkdag, maandag en vrijdag zijn iets rustiger, maar de verschillen tussen de werkdagen zijn klein. De verdeling over de werkdagen is nagenoeg gelijk aan voor corona, wat betekent dat er op alle werkdagen een afname is ten opzichte van 2019.



Grafiek: Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag) (bron: verkeerstellingen gemeente Utrecht)

Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen, tegelijkertijd neemt gevoel van verkeersonveiligheid toe

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In de jaarstukken (Programma Duurzame bereikbaarheid) 2025 rapporteren we dat we streven naar een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijzen (auto, fiets, scooter). De afname in Utrecht wijkt af van de landelijke ontwikkeling ([Meer verkeersdoden in 2025 | CBS](#)).



Grafiek: Aantal verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht (bron: MOVE, Veiligheid NL)

We zien wel een sterke toename in verkeersslachtoffers op de elektrische fiets. Ambulancepersoneel registreerde in 2025 819 slachtoffers op een fiets (58% van alle verkeersslachtoffers in 2025), waarvan minimaal 202 op een elektrische fiets/fatbike (14% van alle verkeersslachtoffers). Een elektrische fiets wordt soms als gewone fiets geregistreerd, dus het werkelijke aantal is groter. Sinds

Datum 26 juni 2026
Ons kenmerk 34177860

2025 wordt de fatbike als aparte vervoerwijze geregistreerd: 70 van de 202 verkeersslachtoffers op een elektrische fiets/fatbike in 2025 reed op een fatbike (5% van alle verkeersslachtoffers). Verder raakten in 2025 143 verkeersslachtoffers gewond na een botsing mét een fiets (10% van alle verkeersslachtoffers). We weten dat minimaal 20 hiervan gewond raakten na een botsing met een fatbike en 13 met een andere elektrische fiets (elk afzonderlijk afgerond 1% van alle verkeersslachtoffers). Het aantal slachtoffers dat gewond raakte na een botsing met een auto is groter: 551 in 2025 (39% van alle verkeersslachtoffers). De veroorzaker van de verkeersongevallen is niet bekend.

Ondanks de afname van het aantal verkeersslachtoffers, is het percentage Utrechters dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt afgenomen van 64% in 2023 naar 62% in 2025. In 2021 was 63% tevreden. De streefwaarde van 64% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald.

De [Utrecht Monitor](#) laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien. Uit een [peiling van Veilig Verkeer Nederland](#) blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer en dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Vaak genoemde oorzaken van een gevoel van onveiligheid in het verkeer zijn auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting. In de [Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit 2025](#) rapporteren we over wat we allemaal doen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren.

Autoparkeerdruk neemt af in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maar neemt toe in aangrenzende gebieden

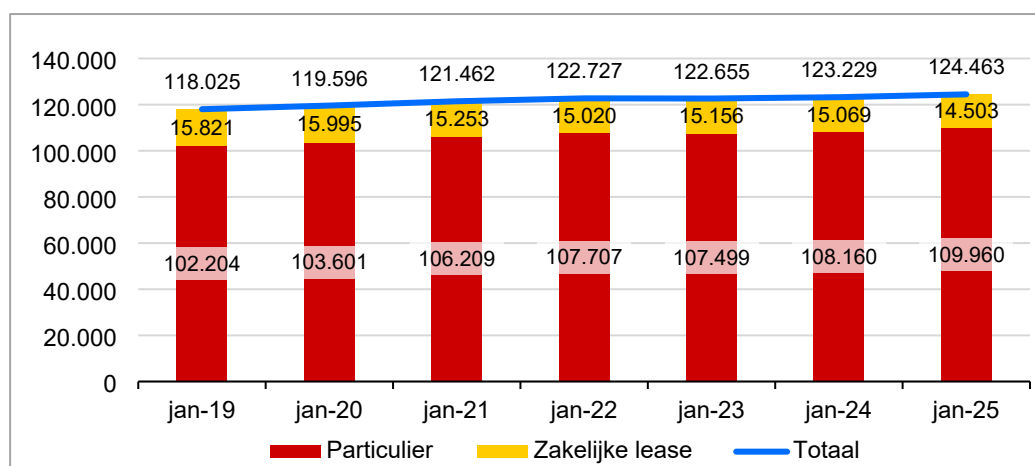
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren helpt om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, zien we dat de parkeerdruk na invoering lager ligt dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging te niet gedaan.

Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk. Tegelijk spelen ook andere factoren een rol, zoals het opheffen van parkeerplaatsen voor vergroening, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook kunnen bouwontwikkelingen de parkeerdruk beïnvloeden. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad. De streefwaarde van 1.126 opgeheven plekken zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. Dit komt doordat veel parkeerplekken die in 2025 opgeheven zouden worden, zijn doorgeschoven naar 2026 vanwege vertragingen in de uitvoering van projecten.

Totaal aantal personenauto's neemt jaarlijks toe, in 2025 ook meer auto's per 1.000 inwoners

Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto's toe. Sinds dit jaar hebben we ook de zakelijke leaseauto's die privé worden gebruikt in beeld. Waar het aantal particuliere personenauto's stijgt, daalt het aantal zakelijke lease personenauto's. Dit heft een deel van de stijging van het absolute aantal personenauto's in privébezit (incl. private lease) op, maar niet helemaal.



Grafiek: Aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente Utrecht (bron: CBS)

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners (incl. lease) vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Het autobezit op 1 januari 2025 komt uit op 330 per 1.000 inwoners. We weten dat het aantal in werkelijkheid iets groter is, omdat nog niet alle opgeleverde nieuwe woonadressen goed zijn geregistreerd en daarmee niet zijn meegenomen in deze cijfers. Dit laten we corrigeren, en we verwachten dat we daarmee een wat grotere toename gaan zien. De cijfers van 2026 komen nog beschikbaar. We verwerken de geactualiseerde gegevens na de zomer in de online publicatie van de monitor mobiliteitsplan.

Het aantal treinreizigers op station Leidsche Rijn is sterk gegroeid

In 2025 is het aantal treinreizigers dat in- of uitstapte op station Leidsche Rijn met 19% gegroeid. Daarmee was dit het station in Nederland met de grootste groei. Dit komt door versterking van het knooppunt door een combinatie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom het station en uitbreiding van de treindienstregeling.

We zien dat de verdeling van de treinreizigers over de verschillende stations stabiliseert. In 2025 stapte net als in de drie jaren ervoor 84% van alle treinreizigers in Utrecht in of uit op station Utrecht Centraal. Als er meer mensen op andere stations in- en uitstappen, helpt dat om de drukte op Utrecht Centraal te beperken. Vergeleken met 2015 is er nu een betere verdeling. Toen stapte 89% van de treinreizigers in of uit op Utrecht Centraal.

De moeite om plekken te kunnen bereiken verschilt per wijk

Over het algemeen zien we dat inwoners van de wijken Overvecht en Zuidwest vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite hebben om bepaalde plekken te bereiken. De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Zo kan 93% van de Utrechters de huisarts altijd of vaak bereiken. In Overvecht (88%) en in Zuidwest (90%) is de bereikbaarheid van de huisarts lager, in Oost (95%) en Noordoost (97%) juist hoger. Een ander voorbeeld is de werklocatie: 93% van alle Utrechters kan de werklocatie altijd of vaak bereiken. In Overvecht (86%) en in Zuidwest en ook Noordwest (91%) is dit lager, terwijl dit in Noordoost en Oost en ook Binnenstad (alle drie 97%) hoger is.

Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen bereiken

Het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden beïnvloedt de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden. Zo kan 79%

van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden.

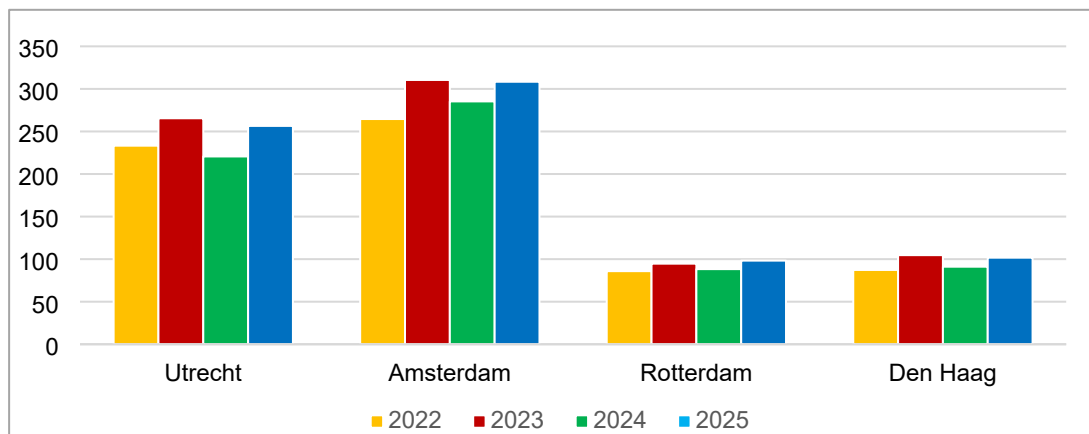
Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer en korte autoritten nemen niet af

We zien opnieuw geen daling in het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het aanliggende gebied van invalswegen en stedelijke verbindingswegen). De streefwaarde van een maximaal gemiddeld aandeel van 20% gebiedsvreemd verkeer op de invalswegen, zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid, is niet gehaald, het gerealiseerde aandeel was 22%. We zien dat verkeer tijdens wegwerkzaamheden en files op de Ring van Utrecht andere routes gaat rijden. Zo is door filedruk op de A27 meer autoverkeer via de Waterlinieweg gaan rijden. Ook is als gevolg van de werkzaamheden aan de Westelijke Stadsboulevard en de omleidingsroutes meer gemotoriseerd verkeer gaan rijden via de Vleutensebaan en de Amsterdamsestraatweg zonder daar een bestemming te hebben. Daar staat tegenover dat het aandeel gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef is afgenomen. De meest effectieve maatregel om gebiedsvreemd verkeer op een weg te beperken, is de infrastructuur zo inrichten dat automobilisten die geen herkomst of bestemming hebben in het aanliggende gebied van die weg niet meer gebruik kunnen maken van die weg. Er zijn hiervoor verschillende projecten in de stad in voorbereiding, zoals de voorgenomen knips Catharijnesingel en Ledig Erf, waarmee we streven naar een afname van het gebiedsvreemd verkeer de komende jaren.

Uit de monitor blijkt ook dat bijna de helft van de autoritten met een bestemming in Utrecht korter dan 10 kilometer is. Dit percentage is de afgelopen jaren nagenoeg gelijk gebleven. Voor deze ritten zijn de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam toe van 826 in 2024 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.



Grafiek: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)

Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat de deelbakfietsaanbieder Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren, en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Burgemeester en wethouders

Datum 26 juni 2026
Ons kenmerk 34177860

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2023 was dit 26%. De toename is kleiner dan beoogd, de streefwaarde van 32% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. De daling van het aantal deelauto's in 2024 en het faillissement van Cargoroo in 2024 zijn van invloed geweest op het achterblijven van het aandeel huishoudens dat gebruik maakt van deelmobiliteit. We verwachten als gevolg van onder meer de nieuwe regionale elektrische deelfietsen (van Lime) een verdere toename van het gebruik van deelmobiliteit. Dat zien we inmiddels ook terug: het aantal ritten met deze regionale deelfietsen neemt sterk toe. Op basis van de eerste vijf maanden van 2026 verwachten we minimaal een verdubbeling in gebruik van de Lime deelfietsen ten opzichte van 2025. Nader onderzoek zal uitwijzen welke gebruikersgroepen zorgen voor deze groeispurt en welk effect dit heeft op het aandeel huishoudens binnen Utrecht dat er gebruik van maakt, maar de verwachting is dat het regionale deelfietsensysteem een positieve bijdrage heeft aan de streefwaarde.

Meer cijfers en ontwikkelingen vindt u in de bijgevoegde monitorrapportage.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,