

# Monitor mobiliteitsplan 2026

Mobiliteitsplan 2040 - cijfers over 2025



## Colofon:

### Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Gemeente Utrecht  
030 - 286 00 00  
[mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl](mailto:mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl)

### Internet

[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

### Informatie

Auteurs: Patricia Stumpel, Sander van Weperen, Lucas van der End

### Foto voorkant

Tom Philip Janssen

# Inhoud

|                                                                                      |    |                                                                                           |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <u>Inleiding</u>                                                                     | 5  | <u>Stap 1 Slim bestemmen</u>                                                              | 40 |
| <u>Samenvatting</u>                                                                  | 6  | <u>Verdichten rond stedelijke knooppunten</u>                                             |    |
| <u>Demografische en economische ontwikkelingen</u>                                   | 7  | 20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov knooppunt binnen 10 minuten | 41 |
| 1. Inwoners                                                                          | 7  | 21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten                                              | 42 |
| 2. Banen                                                                             | 9  | <u>Bereikbaarheid van voorzieningen</u>                                                   |    |
| 3. Studenten                                                                         | 10 | 22. Bereikbaarheid van supermarkten                                                       | 43 |
| 4. Bezoekers - dagbezoekers en hotelgasten                                           | 10 | 23. Bereikbaarheid van primair onderwijs                                                  | 44 |
| 5. Omvang pendel woon-werkverkeer                                                    | 11 | <u>Conclusies 'Slim bestemmen'</u>                                                        | 45 |
| <u>Conclusies 'Demografische en economische ontwikkelingen'</u>                      | 12 | <u>Stap 2 Anders reizen</u>                                                               | 46 |
| <u>Gezond stedelijk leven voor iedereen</u>                                          | 13 | <u>Stimuleren reizen buiten de spits</u>                                                  |    |
| <u>Bezit en gebruik vervoerwijzen</u>                                                |    | 24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tramgebruik en fietsers over de dag                | 47 |
| 6. Auto-, fiets-, brom/snorfiets- en brommobielbezit                                 | 13 | <u>Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen</u>                            |    |
| 7. Modal split                                                                       | 18 | 25. Aantal deelauto's en gebruik                                                          | 49 |
| 8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht                                        | 21 | 26. Aantal deelfietsen en gebruik                                                         | 50 |
| 9. Aantal fietsers                                                                   | 22 | 27. Aantal elektrische (motor)voertuigen                                                  | 53 |
| 10. Aantal openbaar vervoer gebruikers                                               | 23 | 28. Aantal laadpunten                                                                     | 54 |
| 11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden                                     | 25 | <u>Goederenvervoer</u>                                                                    |    |
| <u>Mobiliteit voor iedereen</u>                                                      |    | 29. Aandeel/ aantal schoon vervoer                                                        | 55 |
| 12. Toegankelijkheid bushaltes                                                       | 27 | <u>Conclusies 'Anders reizen'</u>                                                         | 56 |
| 13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van en ov halte | 28 | <u>Stap 3 Netwerken op orde</u>                                                           | 57 |
| 14. Gebruik van de regiotaxi                                                         | 28 | <u>Voetganger</u>                                                                         |    |
| 15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen                                          | 29 | 30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)                                               | 58 |
| <u>Verbeteren verkeersveiligheid</u>                                                 |    | 31. Tevredenheid inwoners over lopen                                                      | 58 |
| 16. Aantal verkeersslachtoffers                                                      | 31 | 32. Aantal voetgangersslachtoffers                                                        | 60 |
| 17. Tevredenheid verkeersveiligheid                                                  | 34 | <u>Fiets</u>                                                                              |    |
| <u>Verbeteren verblijfskwaliteit</u>                                                 |    | 33. Aandeel fiets in modal split (t/m 2024)                                               | 61 |
| 18. Fijnstof en Stikstofdioxide                                                      | 36 | 34. Tevredenheid inwoners over fietsen                                                    | 62 |
| 19. Tevredenheid en overlast eigen buurt                                             | 38 | 35. Aantal fietsslachtoffers                                                              | 63 |
| <u>Conclusies 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'</u>                             | 39 |                                                                                           |    |

# Inhoud

## Openbaar Vervoer

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 36. Aandeel openbaar vervoer in modal split                             | 64 |
| 37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht                       | 65 |
| 38. Reisbewegingen Utrecht Centraal                                     | 65 |
| 39. In/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot andere treinstations | 66 |
| 40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer                              | 66 |

## Motorvoertuigen

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| 41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes | 68 |
| 42. Interne ritten en ritlengtes           | 69 |

## Multimodale reis

|                 |    |
|-----------------|----|
| 43. P+R gebruik | 70 |
|-----------------|----|

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Conclusies 'Netwerken op orde' | 71 |
|--------------------------------|----|

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| <u>Stap 4 Slim parkeren</u> | 72 |
|-----------------------------|----|

## Autoparkeren

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 44. Autoparkeerplaatsen       | 73 |
| 45. Tevredenheid autoparkeren | 73 |
| 46. Autoparkeerdruk           | 75 |

## Fietsparkeren

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 47. Aantal stallingsplekken                                                   | 77 |
| 48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels                 | 77 |
| 49. Aantal gestalde fietsen                                                   | 78 |
| 50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken | 79 |
| 51. Tevredenheid inwoners fietsparkeren                                       | 79 |

|                            |    |
|----------------------------|----|
| Conclusies 'Slim Parkeren' | 81 |
|----------------------------|----|

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <u>Stap 5 Slim sturen</u> | 82 |
|---------------------------|----|

## Verminderen gebiedsvreemd verkeer

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| 52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer | 83 |
|-----------------------------------------|----|

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Conclusies 'Slim Sturen' | 84 |
|--------------------------|----|

# Inleiding

## Mobiliteitsplan 2040

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht staat in het in juli 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040\*. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoersmiddelen. Duurzame vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen. Ook zorgen duurzame vervoersmiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot en voor minder ongelukken.

Om te volgen hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan brengen we jaarlijks de monitor mobiliteitsplan uit. Deze monitor is de tiende editie.

## Leeswijzer

De indeling is gebaseerd op het Mobiliteitsplan 2040.

In hoofdstuk 1 worden de demografische en economische ontwikkelingen gekwantificeerd. Hiermee geven we inzicht in de groei van de stad aan de hand van bijvoorbeeld het aantal inwoners en banen.

In hoofdstuk 2 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' brengen we het bezit en gebruik van de verschillende vervoerwijzen in beeld. Ook staan hier cijfers die een beeld geven over de mate waarin mobiliteit toegankelijk is voor iedereen, de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Hoofdstukken 3 tot en met 7 gaan in op de vijf stappen uit het Mobiliteitsplan 2040: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen. Bij elke stap geven één of meerdere indicatoren aan wat de huidige situatie is.

## Effecten mobiliteitsplan

In de monitor geven we aan de hand van relevante indicatoren inzicht in de ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Een deel van deze ontwikkelingen hangt samen met de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Tegelijk worden deze ontwikkelingen ook beïnvloed door andere factoren, zoals ander beleid en autonome trends. Daardoor is niet precies vast te stellen welk effect direct door het mobiliteitsplan komt. Waar mogelijk vergelijken we de ontwikkelingen in Utrecht met die in Nederland en met de drie andere grote steden. Hiermee kunnen we zien of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of afwijken.

## Nieuwe cijfers

We hebben de monitor ten opzichte van vorig jaar op een paar punten uitgebreid. We hebben cijfers toegevoegd over het aantal zakelijke leaseauto's die privé worden gebruikt, brommobielbezit, het aantal ritten met de OV-fiets, en de tevredenheid van inwoners over de loop- en fietsroute naar de supermarkt.

Komende edities voegen we gefaseerd nieuwe indicatoren toe zodat we de ontwikkelingen in de mobiliteit inzichtelijk blijven maken en kunnen beoordelen of deze in lijn zijn met de beleidsdoelstellingen.

[\\* Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht](#)

# Samenvatting

## Groei Utrecht zorgt voor meer mobiliteit maar vlakkt af

De groei van het aantal inwoners (+0,4% in 2025) vlakkt af en ligt voor het eerst deze eeuw onder het landelijk gemiddelde. Vergeleken met 2015 zijn er 13% meer inwoners. Het aantal banen is flink toegenomen in 2024, met 5%. Er zijn in 2024 36% meer banen dan in 2015. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar. De samenstelling van de mobiliteitsdeelnemers verandert: het aantal studenten en toeristen is in de afgelopen jaren afgenomen, terwijl het aantal werknemers dat buiten de gemeente woont juist is gegroeid – vooral het aantal werknemers van buiten de provincie is toegenomen. Utrecht wordt aantrekkelijker als werkplek voor een bredere regio. Dit resulteert in een verschuiving naar andere mobiliteitspatronen - meer langere afstandsreizen van en naar de stad en meer verbinding met de provincie en daarbuiten. Tegelijkertijd is thuiswerken steeds gebruikelijker en werken werknemers die ver weg wonen vaker thuis dan werknemers die dichterbij wonen.

## Geen groei autoverkeer, veel korte ritten

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). Dit komt niet alleen door mobiliteitsbeleid, maar ook doordat meer mensen sinds corona thuiswerken. Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar het gebied Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakkt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus- en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Wel groeide station Leidsche Rijn hard, met 19% en was daarmee in 2025 het snelst groeiende station van Nederland. Dit komt door uitbreiding van de dienstregeling en ruimtelijke ontwikkeling. Bij de fiets zien we op sommige plekken een toename (Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019). De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden. Bij de motorvoertuigen zien we veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht, is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

## Bezit van een fiets belangrijk voor ervaren bereikbaarheid van bestemming

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.

## Auto- en bromfietsbezit nemen toe, snorfietsbezit neemt af

Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto's toe. Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners. Gevolg is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte. Wel zijn er grote verschillen tussen wijken. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad, Oost, Zuid en Leidsche Rijn. Ook het aantal bromfietsen neemt toe. Dit komt vooral doordat de populariteit van de snorfiets is gedaald, door de ingevoerde landelijke helmplicht in 2022 en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

## Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 overleden 4 personen bij een verkeersongeval in Utrecht. In de twee voorgaande jaren waren dat 9 personen per jaar. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2022 is dit aantal slachtoffers met 22% afgenomen. Het grootste deel van de slachtoffers bestaat uit fietsers die gewond raakten bij een eenzijdig ongeval (21%), gevolgd door slachtoffers bij een ongeval tussen meerdere auto's (incl. vrachtauto en motor, 17%). Meer dan de helft van alle slachtoffers (58%) zat op een (elektrische) fiets. Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers, in de wijken Binnenstad en Overvecht de meeste.

## Aanbod en gebruik 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 in 2025 toe van 826 naar 960. 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, maar geen overschot aan deelauto's die weinig/niet gebruikt werden. Verder neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. 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 Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt.

## Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename in aangrenzende gebieden

We zien dat de gemeten parkeerdruk in de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd nu lager is dan in de meting voor de invoering van betaald parkeren. Hierdoor blijft er ruimte over en ontstaan er kansen om deze in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeerplekken, groen, ontspannen en spelen. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd door uitwijking van automobilisten. Het netto-effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk bepalen we in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóór het waterbedeffect optrad. Dit hebben we op dit moment in beeld voor negen gebieden. In zeven daarvan is het netto-effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien.

# Demografische en economische ontwikkelingen

## Groei van de stad

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. De stad gaat in de periode van 2026 tot 2040 van ruim 378.000 naar bijna 480.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2025, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).

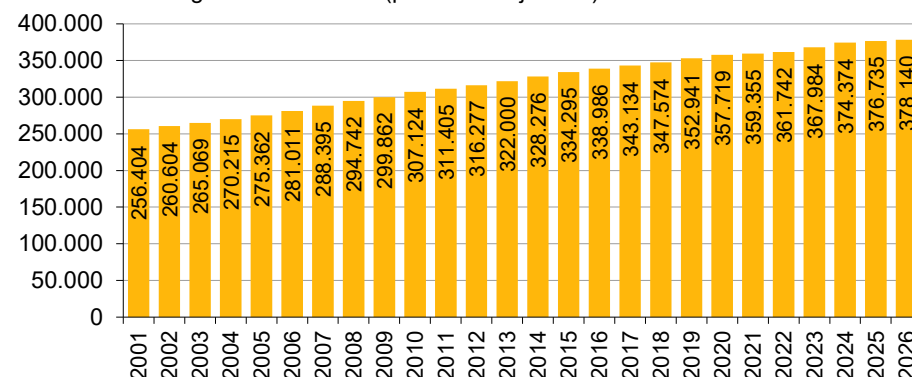
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).

De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk (Mobiliteitsplan 2040).

Dit hoofdstuk bevat cijfers over de feitelijke groei van het aantal inwoners, banen, studenten en toeristische bezoekers in 2025. De groei van de pendel is tot en met 2024 weergegeven; gegevens hiervan komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

## 1. Inwoners

aantal inwoners gemeente Utrecht (peildatum 1 januari)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Utrecht groeide in 2025 met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners op 1 januari 2026 (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede jaar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. Op de coronajaren 2020 en 2021 na, groeide Utrecht deze eeuw elk jaar met minstens 4.000 inwoners. In 2025 had Utrecht een vertrekoverschot: 31.100 mensen verhuisden naar Utrecht, terwijl 31.800 Utrechters de stad verlieten. Dit toegenomen vertrek vond relatief veel plaats bij gezinnen met jonge kinderen, met name naar andere Nederlandse gemeenten.

Alle grote steden groeiden in 2025 (en 2024) minder hard dan in 2023. Van de tien grootste gemeenten groeide Almere in 2025 het sterkst (+1,3%), gevolgd door Amsterdam (+0,9%) en Breda (+0,7%). De groei van Utrecht (+0,4%) is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%).

Utrecht is een jonge stad, er wonen relatief veel twintigers en dertigers. De bevolking bestaat voor 11,3% uit 65-plussers. Dat is lager dan in de andere G4 steden en ver onder het landelijk gemiddelde. Wel nam in 2025 het aandeel 65-plussers toe, van 11,0% naar 11,3%. De leeftijdsgroepen die in 2025 in aandeel zijn gedaald (-0,2% per groep), zijn 0-3, 18-26 en 27-34 jaar. Het aantal huishoudens nam toe met 0,25% naar 196.401. Ruim de helft hiervan betreft een eenpersoonshuishouden (53%).

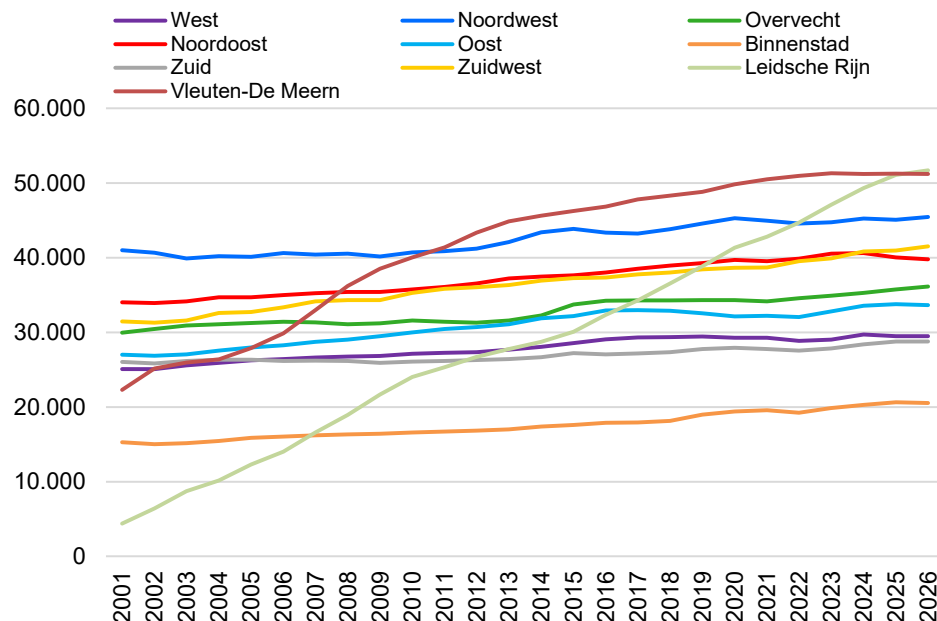
De verwachting is dat Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners passeert en dat de stad in 2040 bijna 480.000 inwoners heeft (Bevolkingsprognose 2025). De groep 65-plussers zal procentueel het sterkst groeien. De groep 27 t/m 34 jaar blijft absoluut gezien de grootste.

[Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht](#)

[Bevolkingsprognose 2025, afd. Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht](#)

# Demografische en economische ontwikkelingen

Aantal inwoners per wijk



Bron: GBA, gemeente Utrecht. Peildatum 1 januari.

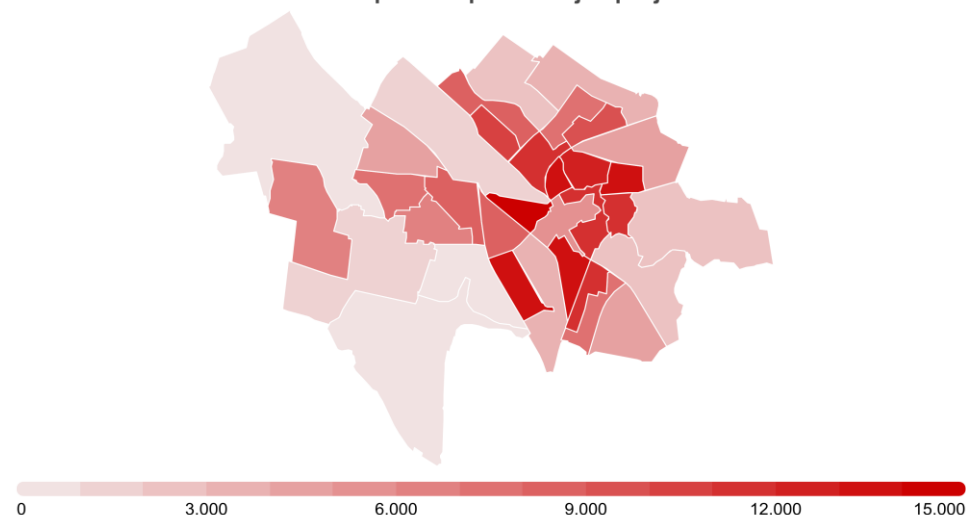
De wijk Leidsche Rijn is met 51.700 inwoners op 1 januari 2026, voor het eerst de wijk met de meeste inwoners in Utrecht, vlak voor Vleuten-De Meern. Leidsche Rijn is net als in eerdere jaren ook het meest gegroeid in 2025 (+611 inwoners), waarbij vooral de subwijk 'Leidsche Rijn centrum e.o.' is gegroeid (+511). Andere subwijken die sterk zijn gegroeid in 2025 zijn 'Ondiep, 2e Daalsebuurt' (+673) en Transwijk (+593).

In 16 van de 34 subwijken is het aantal inwoners in 2025 afgenomen. De subwijk met de grootste afname is 'Binnenstad woongebied' (-273 inwoners).

De gemeentelijke bevolkingsprognose uit 2025 laat zien dat alle wijken in de stad gaan groeien. Zuidwest wordt de grootste wijk met 71.000 inwoners in 2040, dat is 72% meer dan nu. De toename van ongeveer 30.000 inwoners in deze wijk vindt grotendeels plaats in de Merwedekanaalzone. Na Zuidwest kennen de wijken Oost en Binnenstad de grootste relatieve groei. Oost groeit met 45% in de periode 2026-2040 bij Utrecht Science Park en op termijn Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, en Binnenstad groeit met 47% wat samenhangt met de gebiedsontwikkeling in en rondom Beurskwartier en Stationsgebied.

**Monitor Mobiliteitsplan 2026**

Aantal inwoners per km2 per subwijk op 1 januari 2026



Bron: GBA, gemeente Utrecht, op basis van de landoppervlakte

Met de groei van het aantal inwoners neemt de bevolkingsdichtheid, dat is het aantal inwoners per km², elk jaar toe. Op 1 januari 2026 heeft Utrecht een bevolkingsdichtheid van 4.033 inwoners per km². Een jaar eerder waren dit er 15 per km² minder en in 2020 waren het er 221 per km² minder.

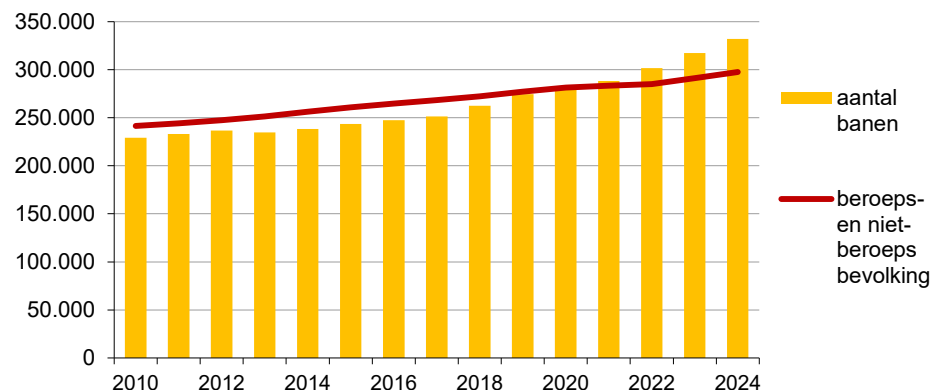
De bevolkingsdichtheid verschilt sterk binnen de stad. De subwijk met de meeste inwoners per km² is 'Lombok, Leidseweg' (14.946 inwoners per km²), terwijl er in 'Leidsche Rijn-zuid', 'Vleuten, Haarzuilens' en 'Rijnenburg' minder dan 1.000 inwoners per km² wonen (958, 782 en 27).

Volgens de bevolkingsprognose 2025 neemt de bevolkingsdichtheid in Utrecht naar verwachting toe naar meer dan 5.500 inwoners per km² in 2045. Per km² zijn dat ruim 1.500 meer inwoners dan nu.

# Demografische en economische ontwikkelingen

## 2. Banen (t/m 2024)

aantal banen versus beroeps- en niet-beroepsbevolking in Utrecht



Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

Het aantal banen is uitgedrukt in het aantal fulltime en parttime werkzame personen, incl. uitzendkrachten bij bedrijven en instellingen. Peildatum 1 april.

Het aantal geregistreerde banen in Utrecht in 2025 is nog niet bekend.

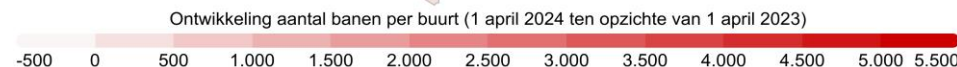
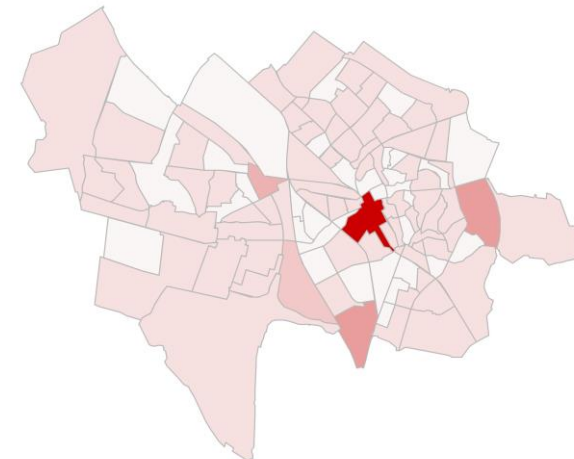
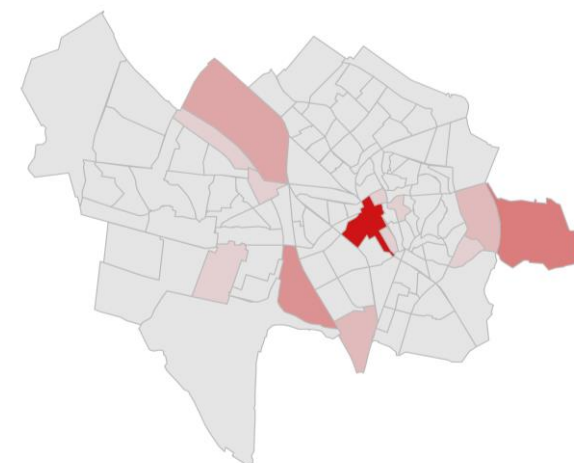
In de afgelopen jaren nam het aantal banen toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven. Het aantal banen is met ruim 14.000 toegenomen (+5%). Vergelijken met 2015 zijn er nu 36% meer banen. Dit betreft het aantal werknemers dat op een werklocatie in de gemeente is geregistreerd, dit betekent niet dat die werknemers altijd op deze locatie werken. Vanaf 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

De buurt met de meeste banen is "Hoog Catharijne, NS, Jaarbeurs, hier zijn ruim 51.000 banen en het aantal banen is hier ook het sterkst gegroeid (+ 5.160 ten opzichte van 2023). In de buurten Grauwaart (-240), Pijlsweerd-zuid (-230) en Oud Hoograven-noord (-220) is het aantal banen het sterkst afgenomen.

Deze en andere cijfers over de arbeidsmarkt zijn ook terug te vinden in de Utrecht Monitor.

[Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht](#)

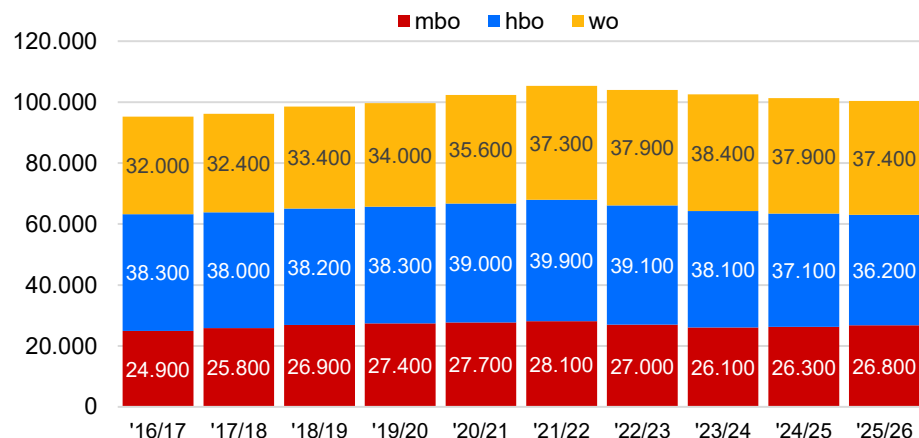
Monitor Mobiliteitsplan 2026



Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

# Demografische en economische ontwikkelingen

## 3. Studenten



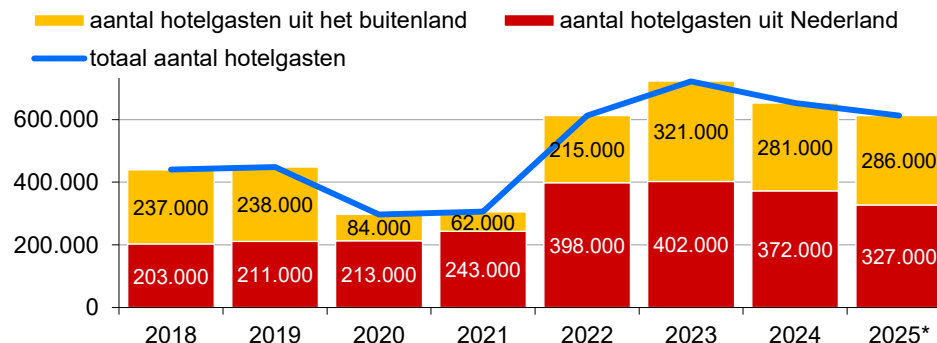
Bron: DUO. Afgerond op honderdtallen. Laatste jaar zijn voorlopige cijfers.  
Aantallen hbo- en wo-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen.  
Aantallen mbo-studenten betreffen studenten aan mbo-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

In het schooljaar 2025/2026 volgen minder studenten hoger beroepsonderwijs (hbo) dan in het jaar ervoor (-2,4%). Ook zijn er minder studenten wetenschappelijk onderwijs (wo) aan Utrechtse instellingen dan in het jaar ervoor (-1,3%). Landelijk zijn eveneens afnames te zien (-2,2% hbo en -1,7% wo). Het aantal studenten dat les volgt aan een Utrechtse mbo-instelling is juist toegenomen (+1,8%), landelijk nam dit met 0,2% toe.

Zowel in Utrecht als landelijk zien we dezelfde patronen. Voor en tijdens de coronajaren nam het aantal studenten toe, daarna namen deze aantallen jaarlijks iets af, waarbij alleen het aantal mbo-studenten weer aan het toenemen is. In schooljaar 2025/2026 zijn er in Utrecht 4,5% minder studenten dan in 2021/2022, landelijk is dat 7,1% minder. Vergeleken met schooljaar 2016/2017 zijn er nu 5,6% meer studenten, landelijk is dat 3,8% meer.

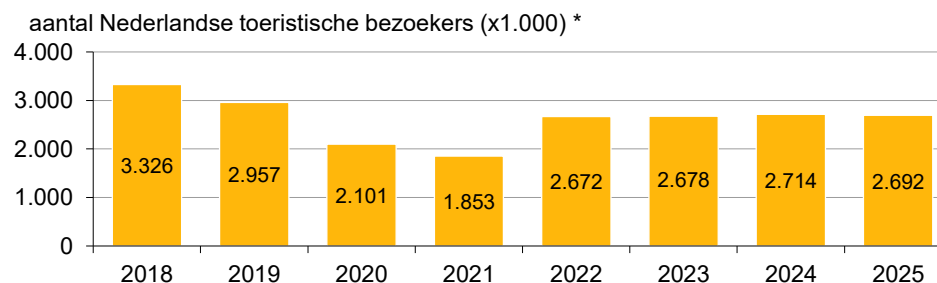
Uit de landelijke monitor studentenhuysvesting blijkt dat meer hbo- en wo-studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht in 2024/2025). Dit aandeel is vergelijkbaar met de jaren ervoor (62-64% vanaf 2019/2020, cijfers op basis van data CBS, afkomstig van Ministerie van Onderwijs, verrijkt met uitkomsten van enquête en prognoses door Kences). Studenten die buiten Utrecht wonen, reizen over langere afstanden en daardoor met andere modaliteiten.

## 4. Bezoekers



Bron: CBS. Incl. zakelijke gasten, afgerond op duizendtallen. \* Voorlopige cijfers.

Het aantal hotelgasten in Utrecht was in 2025 6% lager dan in 2024, het aantal nachten bleef nagenoeg gelijk. De afname van het aantal gasten is vooral te verklaren doordat in 2025 minder verblijfsaccommodaties open waren dan in 2024. Een van de oorzaken dat er minder hotelkamers beschikbaar zijn voor toeristen is dat hotelkamers in gebruik zijn door het COA voor de opvang van statushouders. In vergelijking met de andere grote steden is Utrecht de enige stad waar het aantal hotelgasten afneemt. Dat was een jaar eerder ook al het geval. Vergeleken met de twee jaren voor de coronapandemie is het aantal gasten toegenomen met ruim een derde.

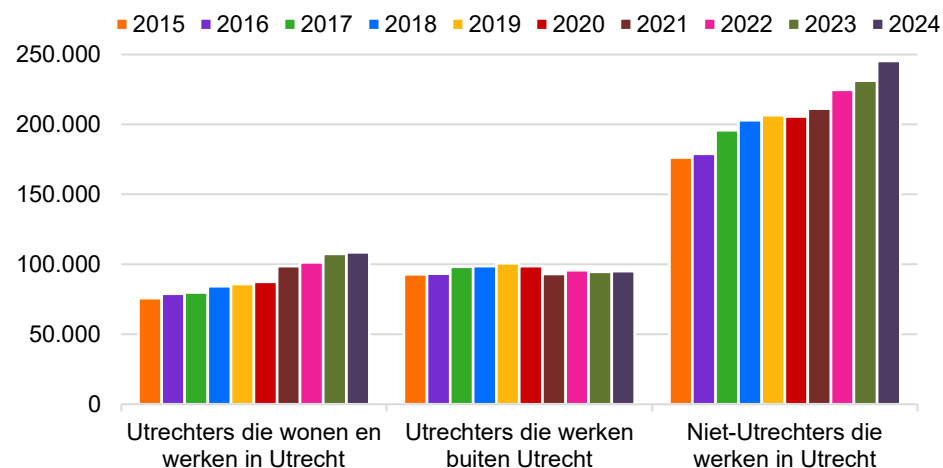


Bron: NBTC-NIPO. \* Unieke bezoekers, het grootste deel is dagbezoeker (95%).

In 2025 kwamen er bijna 2,7 miljoen unieke toeristische bezoekers uit Nederland naar Utrecht. Dat aantal is iets lager dan in 2024 en iets hoger dan in 2023 en 2022, maar nog steeds lager dan in 2019, vóór corona (-9%). 83% van deze bezoekers komt van buiten de provincie Utrecht. 45% kwam met de trein (+1 procentpunt t.o.v. 2024 en meer dan in andere steden), 44% met de auto (+2 procentpunt t.o.v. 2024). Winkelen is de belangrijkste activiteit waarvoor mensen naar Utrecht komen (23% van de bezoekers).

# Demografische en economische ontwikkelingen

## 5. Omvang pendel woon-werkverkeer



Bron: CBS (cijfers van december).

\*Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. Exclusief zelfstandigen. De definitie die het CBS hanteert voor 'banen' wijkt af van de definitie gehanteerd voor indicator 2. Het zorgt echter wel voor een goede weergave van de groei van de pendel.

Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met december 2024; de CBS data komen anderhalf jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

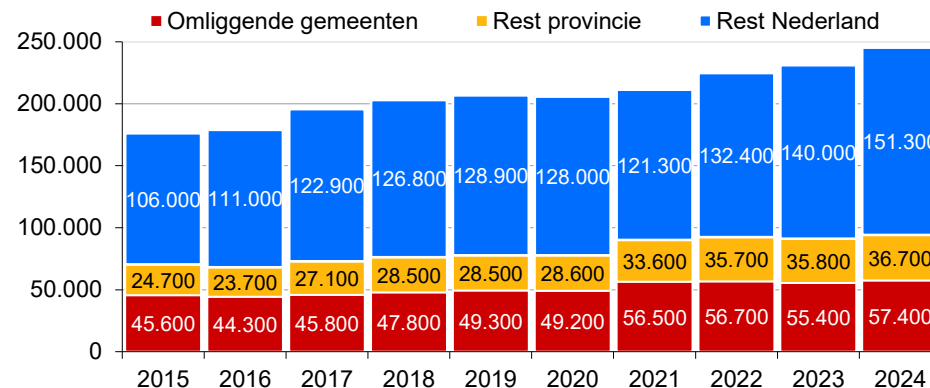
Het grootste deel van de werknemers in Utrecht bestaat uit mensen die buiten Utrecht wonen (69% in december 2024, exclusief zelfstandigen). Dit percentage is iets toegenomen, dit was 68% in 2023, maar schommelt al jaren rondom de 68 à 69%. Er werken sinds 2021 meer Utrechters in Utrecht (108.700) dan buiten Utrecht (95.200). Daarvoor was dit andersom.

De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is 2024 met 1% toegenomen naar 108.700. Vergeleken met 2019 is de toename 26% en ten opzichte van 2015 is dit 43%. De groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht is ook met ongeveer 1% toegenomen naar 95.200. Vergeleken met 2019 is deze groep afgenomen met 5% en ten opzichte van 2015 met 2% gegroeid.

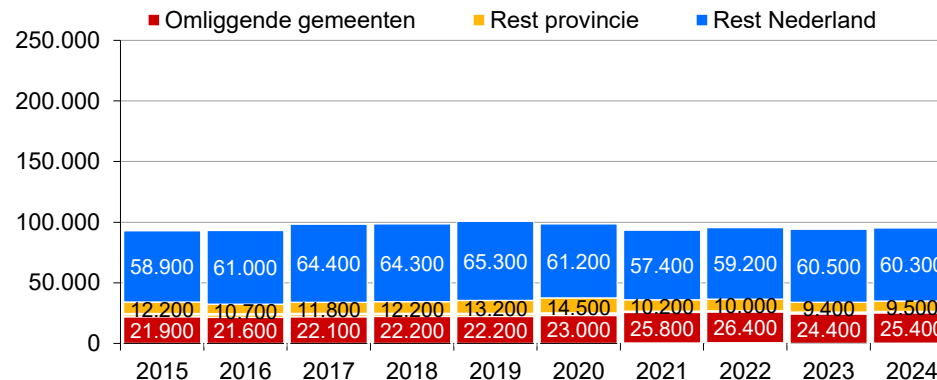
Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is met 245.400 beduidend groter en neemt al jaren toe. Deze groep is ten opzichte van 2023 toegenomen met 6%. Vergeleken met 2019 is de toename 19% en ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het is niet bekend welke vervoermiddelen zij gebruiken.

Monitor Mobiliteitsplan 2026

inkomende pendel, werknemers van buiten Utrecht die in Utrecht werken



uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken



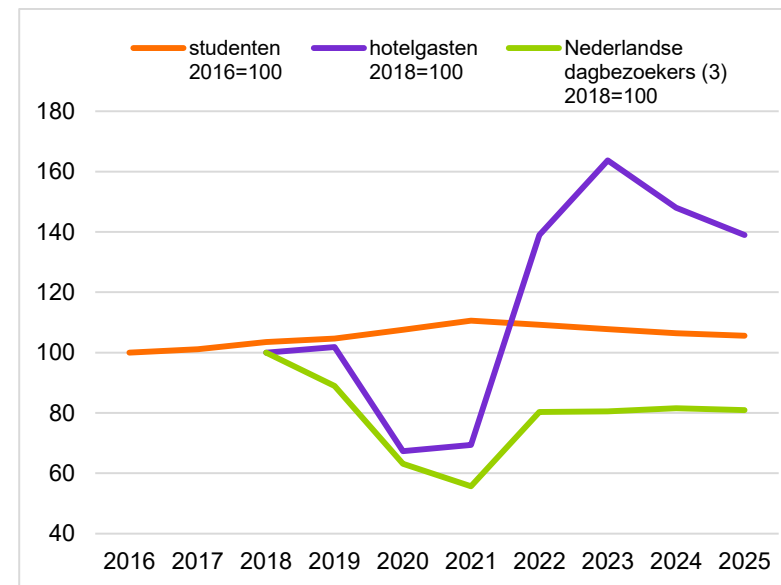
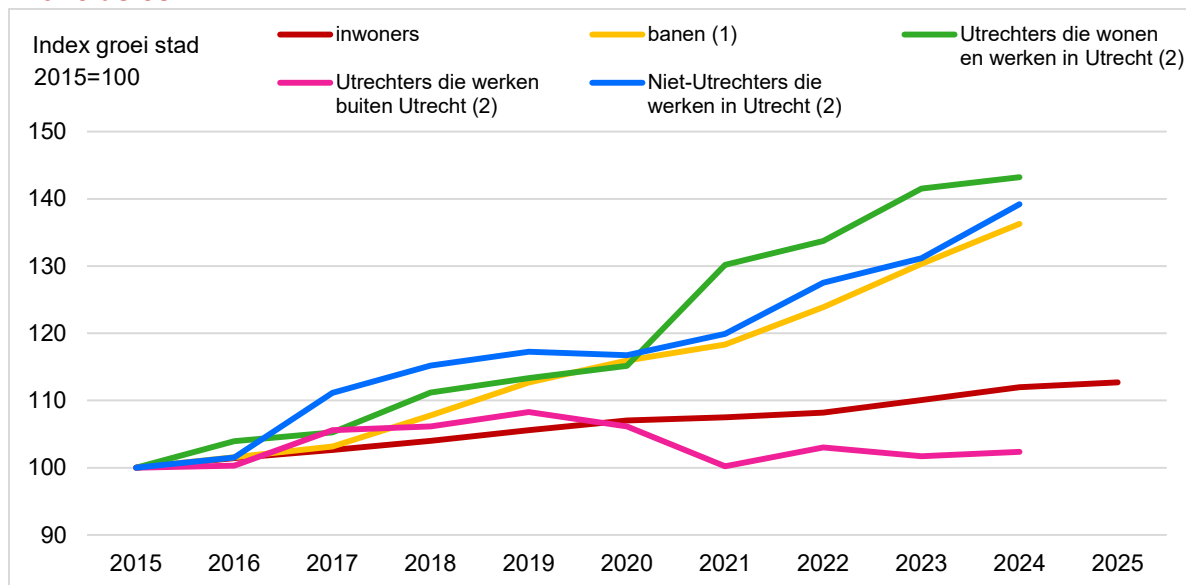
Bron: CBS (cijfers van december).

De toename van 6% bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen en werken in Utrecht. De inkomende pendel vanuit de omliggende gemeenten en de rest van de provincie nam ook iets toe. De uitgaande pendel kende een groei van 1%. Alleen de pendel naar omliggende gemeenten nam toe, naar de rest van de provincie en naar de rest van Nederland bleven nagenoeg gelijk.

De groei van de pendel zorgt voor meer verplaatsingen. Doordat een groot deel van de groei van de pendel op verplaatsingen zit van of naar buiten de provincie, zorgt dit voor meer verplaatsingen over langere reisafstanden.

# Demografische en economische ontwikkelingen

## Conclusies



(1) Betreft groei fulltime en parttime werkzame personen bij bedrijven en instellingen, incl. uitzendkrachten in de periode april tot april (PAR).

(2) Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven, exclusief zelfstandigen (CBS). Dit betekent niet dat die werknemers altijd op deze locatie werken. Een onbekend deel van de groei is het gevolg van een administratieve verschuiving van banen naar met name hoofdkantoren.

(3) Betreft unieke toeristische bezoekers, waarvan het grootste deel dagbezoeker is (NBTC-NIPO).

In 2025 nam het aantal inwoners toe met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede jaar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. De groei van Utrecht is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%). Vergeleken met 2015 zijn er nu 13% meer inwoners.

Cijfers over het aantal banen in 2025 is nog niet beschikbaar. In de afgelopen jaren nam het aantal geregistreerde banen in Utrecht sterk toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven (+5% vergeleken met 2023). Er waren in 2024 36% meer banen dan in 2015. Van af 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan het aantal inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

Vanaf schooljaar 2021/2022 neemt het totaal aantal studenten (mbo, hbo en wo) af. In schooljaar 2025/2026 waren er 1% minder studenten dan een jaar eerder (wo: -1,3%, hbo -2,4% en mbo +1,9%). Vergeleken met 2016/2017 zijn er nu 5,5 % meer studenten.

Het aantal hotelgasten was in 2024 6% lager dan in 2023, wel zijn er nu 54% meer hotelgasten dan in 2018. Het aantal Nederlandse toeristische dagbezoekers was in 2024 1% meer dan in 2023. Vergeleken met 2018 zijn het er nu 18% minder.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is in 2024 toegenomen met 6% naar 245.400. Deze groep neemt elk jaar toe. Ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het aantal Utrechters dat buiten Utrecht werkt, is na de daling met 1% in 2023, in 2024 weer toegenomen met 1% naar 95.200. Ten opzichte van 2015 is deze groep met 2% gegroeid. Sinds 2021 werken er meer Utrechters in Utrecht dan buiten Utrecht. Het aantal Utrechters dat werkt in Utrecht is in 2024 met 1% gegroeid naar 108.700. Vergeleken met 2015 is deze groep met 43% gegroeid. Deze groep heeft kleinere woon-werkafstanden. Cijfers van 2025 zijn er nog niet.

## Gezond stedelijk leven voor iedereen

### Voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen

We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelfervoer. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door te zorgen voor minder parkeerplekken voor auto's op straat en door de wegen anders in te richten. Zo krijgen we meer ruimte voor groen, verblijven en spelen. De auto minder gebruiken zorgt bovendien voor een gezonde toekomst. Anders reizen is gezond voor de reiziger en de omgeving. Het zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en hogere verkeersveiligheid.

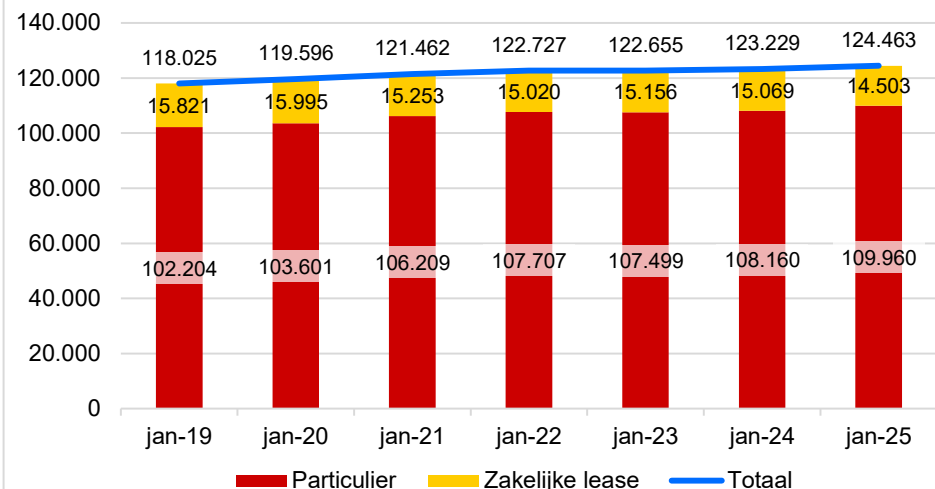
Utrecht wil ook een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen.

Dit hoofdstuk bevat cijfers van de ontwikkelingen op indicatoren die verband hebben met bovenstaande, beginnend met het fiets- en autobezit. Vervolgens zijn de ontwikkelingen in gebruik van de vervoerwijzen weergegeven. Verder bevat dit hoofdstuk cijfers over toegankelijkheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### 6. Auto- en fietsbezit

Aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente Utrecht



Bron: CBS. Betreft personenauto's in particuliere eigendom (inclusief private lease), en zakelijke lease personenauto's (als ze ook privé gebruikt worden). Personenauto's op naam van bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten, net als alle bedrijfswagens (bv. bestelbussen), ongeacht hun eigendomsvorm. Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Sinds dit jaar hebben we data van het CBS dat inzicht geeft in het aantal personenauto's dat zakelijk geleased wordt, op voorwaarde dat zij ook privé gebruikt worden, en er dus bijtelling betaald wordt. Deze aantallen waren eerder niet in beeld, en leveren nu een beter beeld op van het totale aantal personenauto's in Utrecht. Deze data is door CBS op aanvraag samengesteld, ook voor o.a. de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

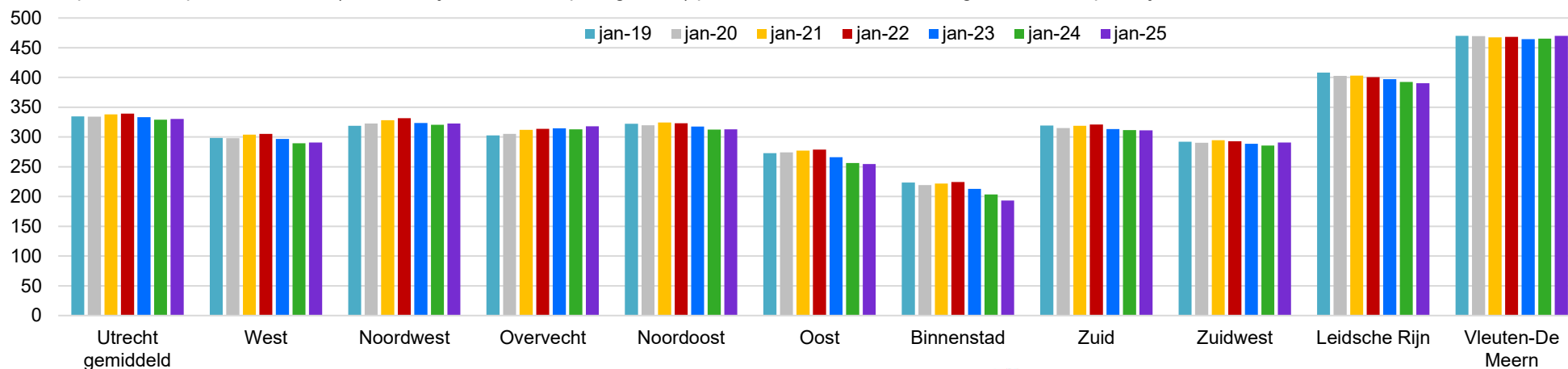
Op 1 januari 2025 waren er 124.463 personenauto's in de gemeente Utrecht geregistreerd, waarvan 14.503 zakelijke lease (11,7%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Dit is het resultaat van een groei van het aantal particuliere personenauto's (+1.800, +1,6%) en een daling van het aantal zakelijke lease personenauto's (-566, -3,9%). Deze trend is al langer zichtbaar: in totaal neemt het aantal personenauto's toe, waarbij het aantal particuliere personenauto's sterker toeneemt, terwijl het aantal zakelijke lease personenauto's langzaam afneemt. Daarmee is het aandeel zakelijke lease tussen 2019 en 2025 gedaald van 13,4% naar 11,7%.

## Bezit en gebruik vervoerwijken

### Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners, Utrecht gemiddeld en per wijk

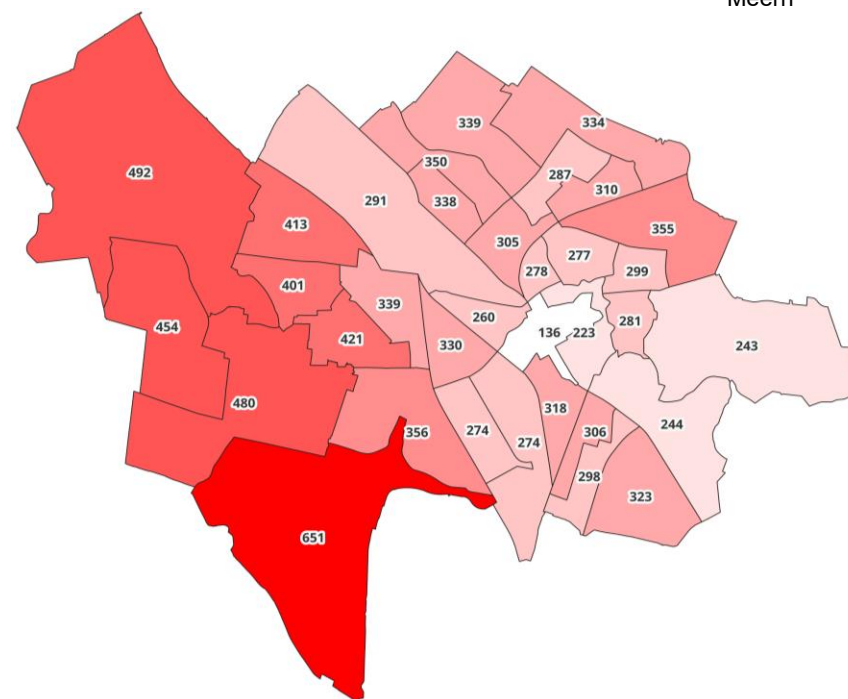


Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik.  
Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners.

Tussen de wijken zijn er grote verschillen in autobezit. Dit is het hoogst in Vleuten-De Meern (470 per 1.000 inwoners) en Leidsche Rijn (390), en het laagst in Binnenstad (193) en Oost (255). Ook op subwijkniveau is dit terug te zien, met het hoogste autobezit in Rijnenburg (651), Vleuten, Haarzuilens (492), De Meern (480) en Veldhuizen, Vleuterweide (454), en het laagste autobezit in Binnenstad city- en winkelgebied (136), Binnenstad woongebied (223), Wilhelminapark, Rijnsweerd (243), Abstede, Gansstraat (244) en Lombok, Leidseweg (260). Algemeen is het beeld zichtbaar dat subwijken dichtbij de binnenstad een lager autobezit hebben en subwijken richting de randen van Utrecht een hoger autobezit. Uitzondering is het lagere autobezit aan de oostelijke rand van Utrecht, wat (deels) verklaard kan worden door het hoge aantal studenten aan die kant van de stad.

De trends in autobezit verschillen per wijk. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad met een sterke daling van 10 auto's per 1.000 inwoners per jaar, en de wijken Oost, Zuid en Leidsche Rijn waar ook kleine dalingen te zien zijn. Let op: deze trends kunnen lokaal nog licht veranderen wanneer de cijfers definitief zijn (kleinere dalingen, sterkere stijgingen).

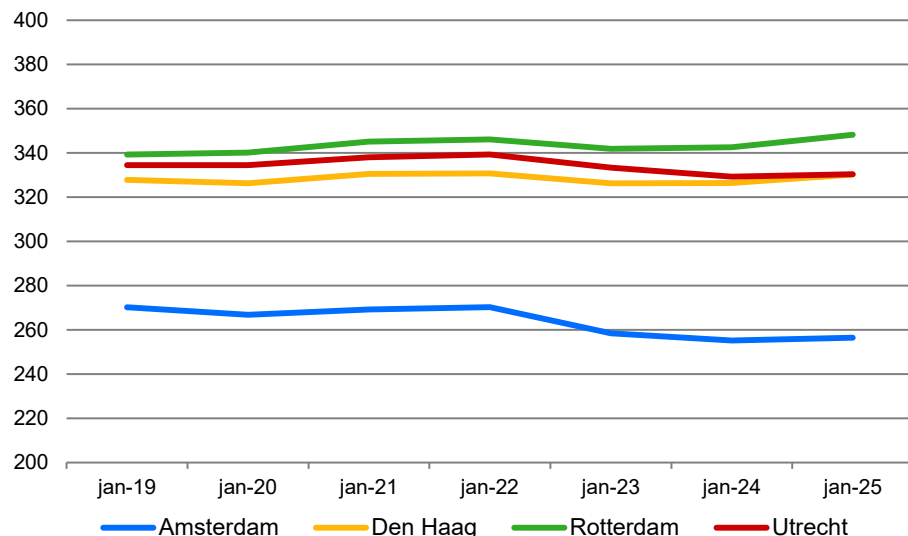


Bron: CBS. Betreft het autobezit per subwijk op 1 januari 2025

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners



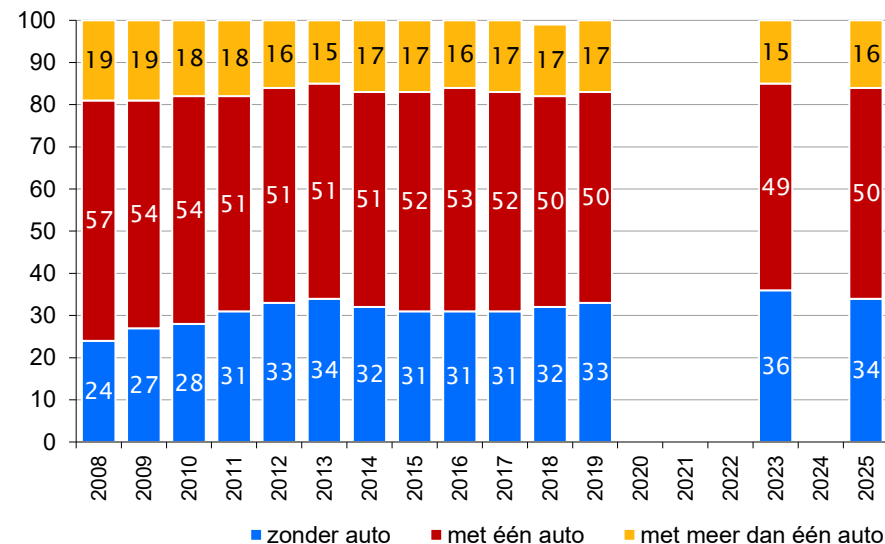
Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik. Let op: voorlopige cijfers.

Op 1 januari 2025 waren er 330 particuliere personenauto's per 1.000 inwoners in Utrecht. Dat is 0,3% hoger dan in 2024, maar 1,2% lager dan in 2019. Cijfers voor 2026 zijn nog niet beschikbaar, de verwachting is dat de stijging van het laatste jaar doorzet.

Ook in de andere G4-steden nam het aantal personenauto's per 1.000 inwoners iets toe, nadat ook daar het autobezit daalde in de eerste jaren na corona. In Amsterdam is het autobezit ten opzichte van 2019 sterker gedaald dan in Utrecht (-5,1%, in Utrecht -1,2%), terwijl het autobezit in vergelijking met 2019 juist toenam in Rotterdam (+2,6%) en Den Haag (+0,8%).

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners is in Utrecht met 330 hoger dan in Amsterdam (256), gelijk aan Den Haag, en lager dan in Rotterdam (348).

Percentage inwoners dat binnen het huishouden beschikking heeft over 0, 1 en 2 of meer personenauto's



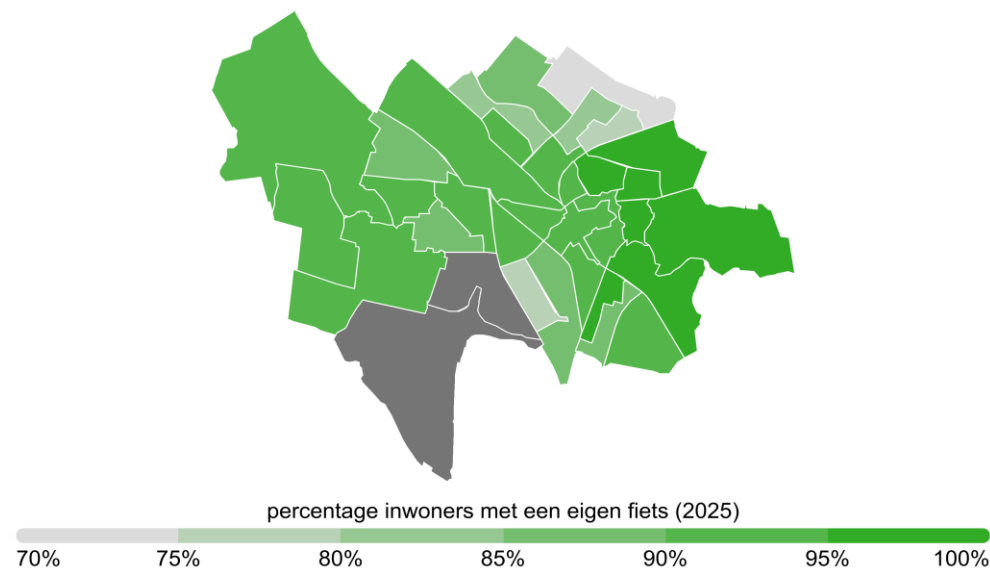
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar. Omdat de autobeschikbaarheid in 2021 op een andere manier is gemeten, zijn de percentages van dat jaar niet vergelijkbaar.

Het aandeel Utrechters zonder auto in het huishouden is afgenomen van 36% in 2023 naar 34% in 2025. In 2019 was dat 33%. In de jaren daarvoor schommelde dit percentage, met ook in 2013 als resultaat 34%.

50% van de Utrechters heeft één auto in het huishouden, net als in 2019. Het aandeel Utrechters dat twee of meer personenauto's heeft binnen het huishouden is 16%.

## Bezit en gebruik vervoerwijken

### Fietsbezit



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Negen op de tien Utrechtse hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023. Driekwart (78%) heeft een niet-elektrische fiets. Een kwart (24%) heeft een elektrische fiets. In 2023 was dat nog 19%. Utrecht volgt hierin de landelijke trend waarbij elektrisch fietsverkeer toeneemt (Mobiliteitsbeeld 2025, KiM). Eén op de tien Utrechtse (10%) heeft geen eigen fiets.

In Oost en Noordoost is het aandeel inwoners met een eigen fiets het hoogst (beide 96%). In Overvecht (78%) is het eigen fietsbezit het laagst, vooral in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (28% zonder fiets) en Taagdreef, Wolgadreef (25% zonder fiets). Ook in de subwijk Kanaleneiland zijn er relatief veel mensen zonder eigen fiets (24%).

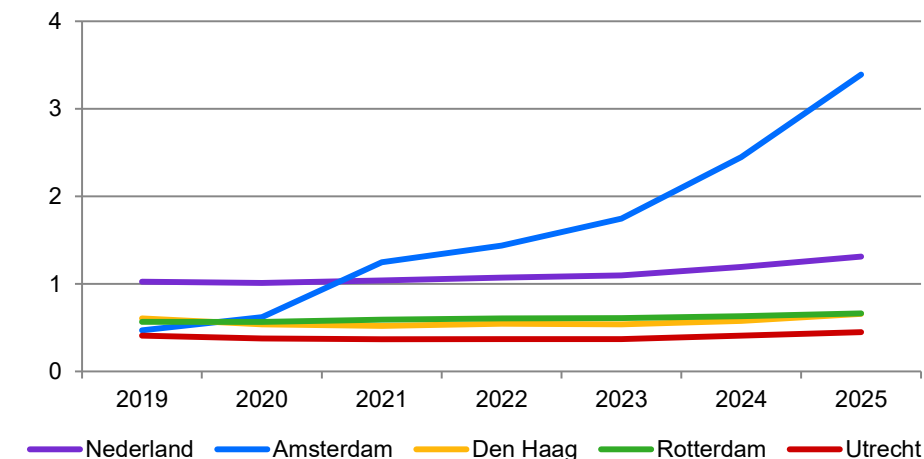
Inwoners die slecht of precies kunnen leven van hun inkomen hebben relatief minder vaak een eigen fiets (resp. 75% en 83%). Verder bezitten inwoners zonder startkwalificatie en havo/vwo/mbo-2, 3, 4-opgeleiden relatief minder vaak een fiets (resp. 69% en 83%) dan hbo/wo-opgeleiden (95%). In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals.

[Mobiliteitsbeeld 2025, KiM](#)

Monitor Mobiliteitsplan 2026

### Brommobielbezit

aantal brommobielen per 1.000 inwoners



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve brommobielen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Het aantal in Utrecht geregistreerde brommobielen neemt sinds 2023 langzaam toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 169. Dit zijn er 16 meer dan een jaar eerder (+10%), en 25 meer dan in 2019 (+17%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

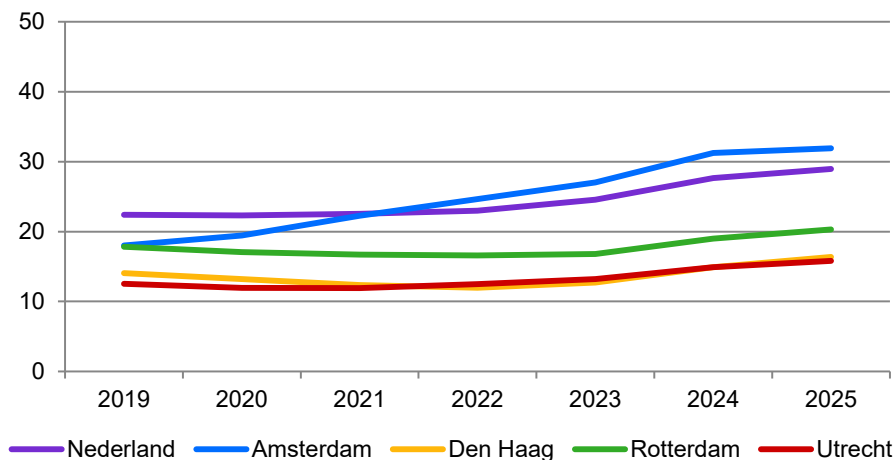
Per 1.000 inwoners waren er 0,4 brommobielen in Utrecht. Door afronding is dit getal sinds 2019 onveranderd, maar sinds 2023 neemt dit aantal langzaam toe. Het aantal brommobielen is dus iets harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in Rotterdam en Den Haag is het aantal brommobielen per 1.000 inwoners iets toegenomen. Amsterdam valt op met een veel sterkere groei. Landelijk (1,3) en in Amsterdam (3,4), Rotterdam (0,7) en Den Haag (0,7) zijn meer brommobielen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### Bromfietsbezit

aantal bromfietsen per 1.000 inwoners



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve bromfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

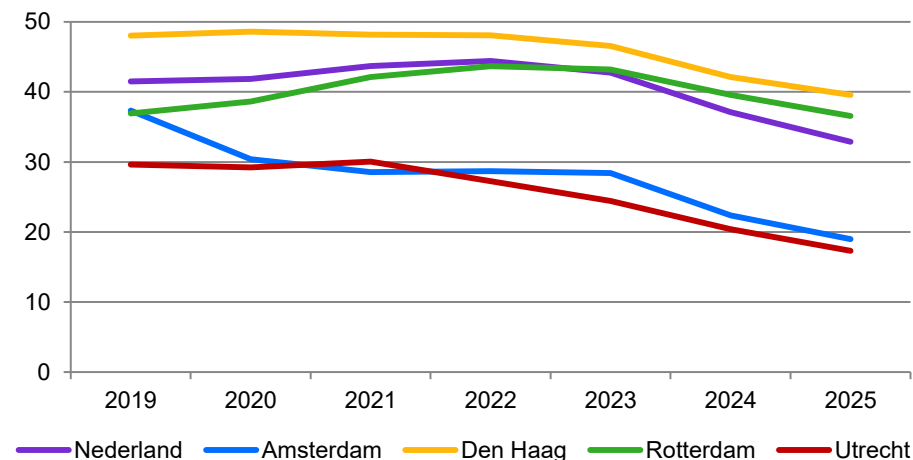
Sinds 2021 neemt het aantal in Utrecht geregistreerde bromfietsen toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 5.955. Dit zijn er 379 meer dan een jaar eerder (+7%), en 1.526 meer dan in 2019 (+34%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 15,8 bromfietsen in Utrecht. Dit is 0,9 meer dan een jaar eerder, en 3,3 meer dan in 2019. Het aantal bromfietsen is dus harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het aantal bromfietsen per 1.000 inwoners toegenomen. Landelijk (28,9) en in Amsterdam (31,9), Rotterdam (20,3) en Den Haag (16,4) zijn meer bromfietsen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

### Snorfietsbezit

aantal snorfietsen per 1.000 inwoners



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve snorfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Het aantal in Utrecht geregistreerde snorfietsen neemt sinds 2021 af. Op 1 januari 2025 waren het er 6.522. Dit zijn er 1.118 minder dan een jaar eerder (-15%), en 3.936 minder dan in 2019 (-38%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 17,3 snorfietsen in Utrecht. Dit is 3,1 minder dan een jaar eerder, en 12,3 minder dan in 2019.

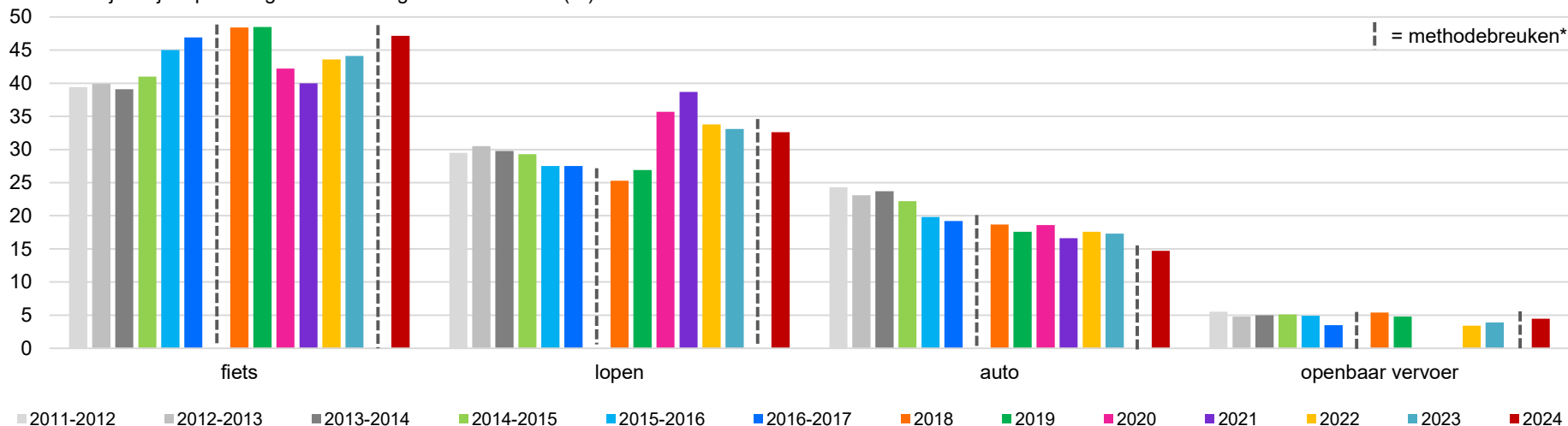
Waarschijnlijk is de afname van de afgelopen jaren het gevolg van de invoering van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' op 30 september 2021. In Amsterdam is deze maatregel in 2019 ingevoerd, waarna het aantal snorfietsen daar ook is afgenomen. Ook de landelijke invoering van de helmplicht op 1 januari 2022 heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de afname.

De daling in Utrecht is sinds de invoering 'snorfiets naar de rijbaan' sterker dan de landelijke afname en ook groter dan in de andere grote steden. Landelijk (32,9) en in Den Haag (39,6), Rotterdam (36,6) en Amsterdam (19,0) zijn meer snorfietsen geregistreerd per 1.000 inwoners dan in Utrecht. Er zijn meer snorfietsen dan bromfietsen in Utrecht, maar het verschil wordt kleiner omdat het aantal bromfietsen toeneemt.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### 7. Modal split (t/m 2024)

aandeel vervoerwijze bij verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODIN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen. \* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd voor 47% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor.

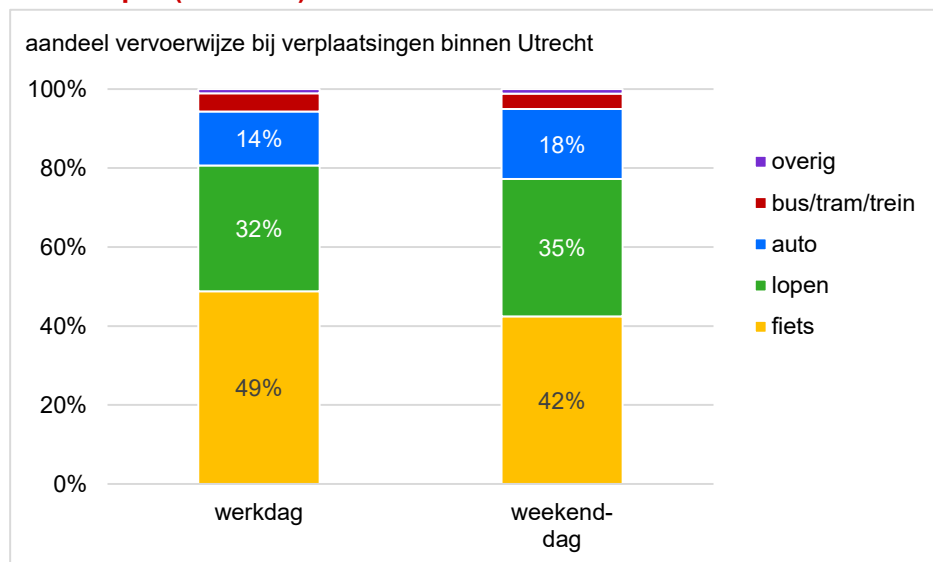
In de coronajaren was een verschuiving te zien van fiets en openbaar vervoer naar lopen. Na de coronajaren nam het aandeel lopen weer af, maar bleef wel hoger dan voor corona. In 2024 werd 33% van de interne verplaatsingen te voet gedaan.

15% van de interne verplaatsingen werd in 2024 gedaan met de auto.

Het percentage openbaar vervoer is een stuk lager dan de percentages van de andere vervoerwijzen, in 2024 werd 4% van de verplaatsingen binnen Utrecht met het openbaar vervoer gedaan.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### Modal split (t/m 2024)



Bron: ODin, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdivervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen, weekenddagen zijn incl. feestdagen.

De vervoerwijzekeuze is op werkdagen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht anders dan op weekenddagen.

Op werkdagen wordt vaker voor de fiets gekozen (49%) dan op weekenddagen (42%). Op weekenddagen wordt relatief vaker gelopen dan op werkdagen (35% ten opzichte van 32%). Ook wordt op weekenddagen relatief vaker de auto gebruikt dan op werkdagen (18% ten opzichte van 14%).

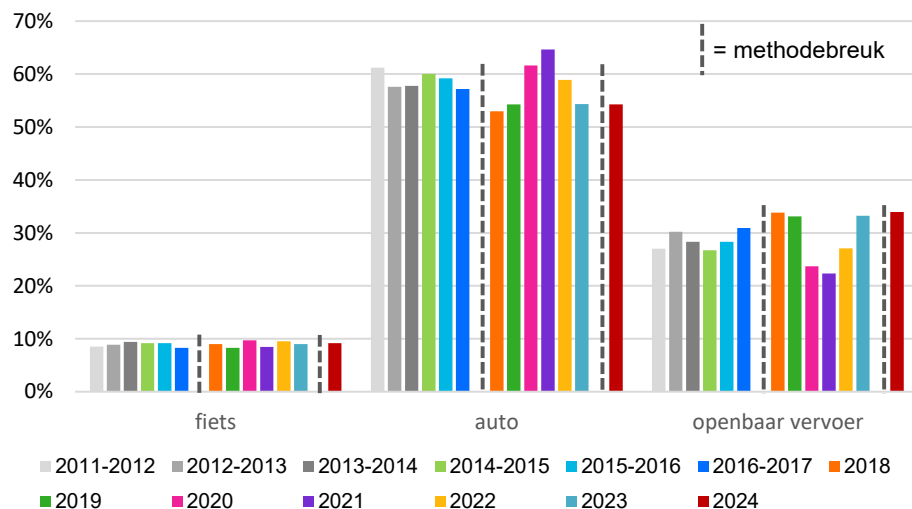


Foto: Tom Philip Janssen

## Bezit en gebruik vervoerwijken

### Modal split (t/m 2024)

aandeel vervoerwijze bij verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht



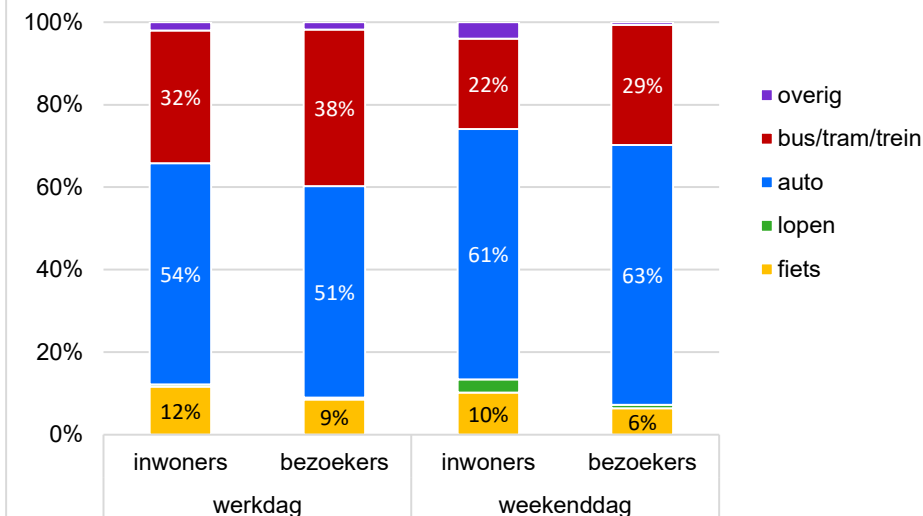
Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODIN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen.

\* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht. In 2024 werd voor 54% van de externe verplaatsingen gekozen voor de auto. Ook in eerdere jaren wordt vooral de auto gebruikt bij verplaatsingen van en naar Utrecht.

Als gevolg van de coronamaatregelen nam het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 en 2021 sterk af. Er was een verschuiving te zien van openbaar vervoer naar vooral de auto. Deze ontwikkeling is gekeerd. Het openbaar vervoer was in 2024 goed voor 34% van de verplaatsingen van en naar Utrecht. De fiets werd gebruikt voor 9% van de verplaatsingen die de gemeentegrens passeerden.

aandeel vervoerwijze bij verplaatsingen van en naar Utrecht



Bron: ODIN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen.

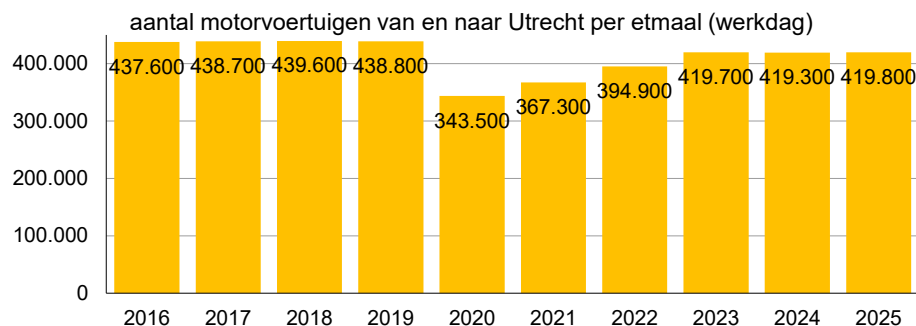
Op werkdagen gebruiken inwoners voor verplaatsingen van en naar Utrecht relatief vaker de auto en de fiets dan bezoekers. Bezoekers kiezen vaker voor het openbaar vervoer.

Op weekenddagen gebruiken bezoekers relatief vaker het openbaar vervoer en de auto voor verplaatsingen van en naar Utrecht dan inwoners. Inwoners fietsen relatief vaker.

Op weekenddagen kiezen inwoners en bezoekers relatief vaker voor de auto dan op werkdagen.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

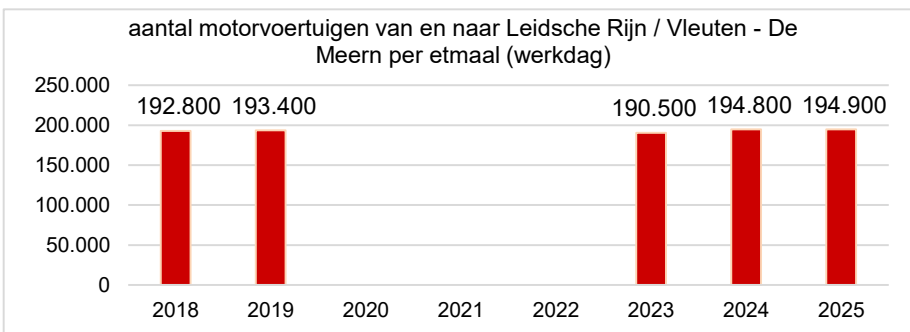
### 8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

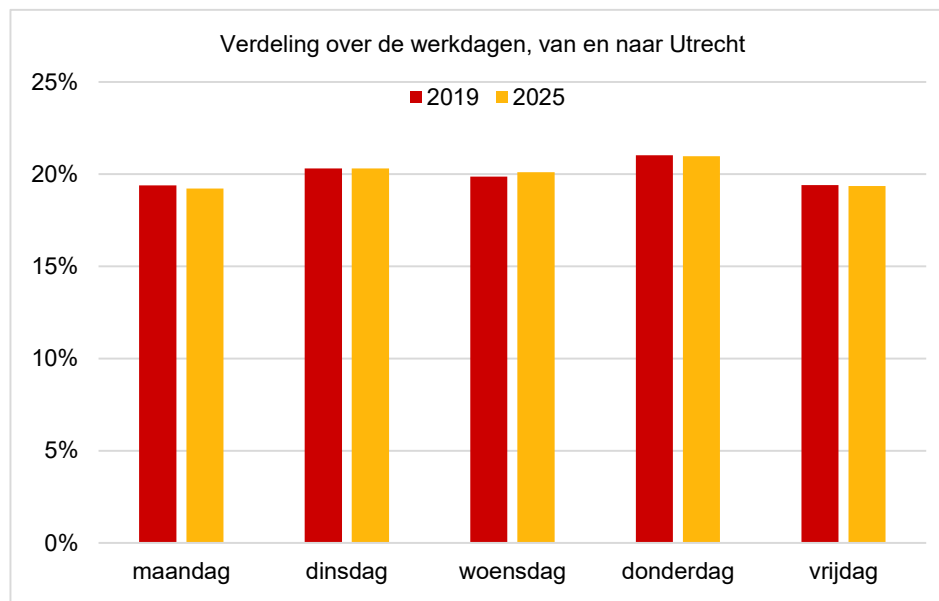
Ten opzichte van 2024 is er geen significante toename van het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Er is na jaren van stijging sinds 2020 geen significante groei meer waargenomen sinds 2023. Het aantal motorvoertuigen is lager dan in 2019, het jaar voor corona. Toen lagen de intensiteiten 5% hoger.

Ook voor het gebied ten westen van de A2 en ten noorden van de A12 (Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern) volgen we de aantallen in- en uitgaande motorvoertuigen. Dit gebied wordt apart bepaald, omdat de A2 er tussen ligt. We zien in dit gebied in 2025 ook geen significantie toename (+0,1%), in 2024 was er wel een toename van 2% te zien. Ten opzichte van 2019, het laatste jaar voor corona, rijdt er in 2025 1% meer verkeer. Hieronder zijn de resultaten weergegeven. (De coronajaren zijn buiten beschouwing gelaten).



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

Voor het aantal motorvoertuigen dat naar het gebied rijdt omringd door de snelwegen en de NRU hebben we ook gekeken hoe de verdeling over de werkdagen is. We hebben hiervoor het laatste jaar voor corona (2019) vergeleken met het afgelopen jaar. In de grafiek hieronder is de verdeling over de werkdagen te zien. Uit de grafiek volgt dat de donderdag de drukste dag is, maandag en vrijdag zijn iets rustiger. Maar de verschillen zijn klein. Ook blijkt dat de verdeling over de dagen in 2019 en 2025 nagenoeg gelijk is gebleven. Dat betekent dat op alle dagen van de week de intensiteit ongeveer evenveel is gedaald ten opzichte van 2019.

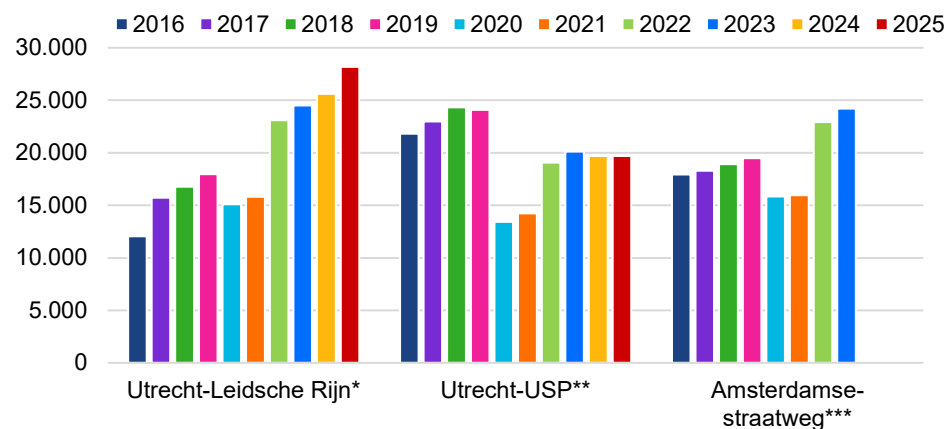


Bron: Tellingen gemeente Utrecht

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### 9. Aantal fietsers

Aantal fietsers per etmaal (werkdag)



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.

\* Er is geteld op de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug.

\*\* Er is geteld op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.

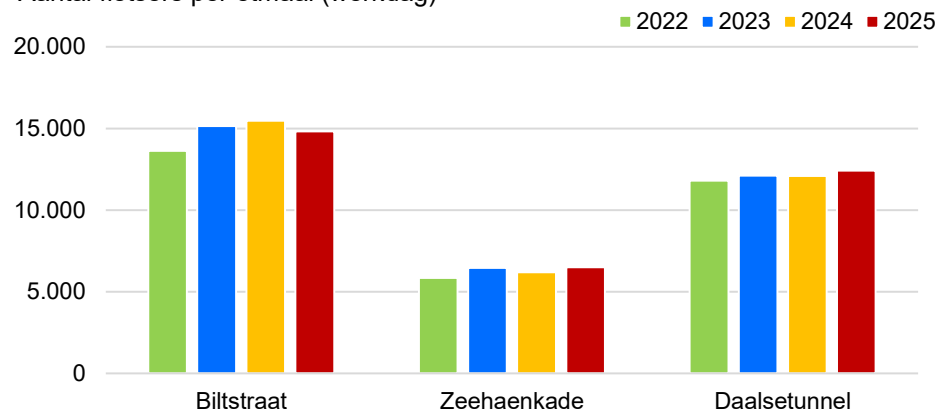
\*\*\* Vanwege werkzaamheden in 2024 en 2025 hebben we geen cijfers van de Amsterdamsestraatweg.

Met de groei van de stad, neemt ook het aantal fietsers toe. De ontwikkeling van het aantal fietsers verschilt sterk per locatie. Ook hebben weersomstandigheden veel invloed op het fietsgebruik.

Het aantal fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn is sterk toegenomen naar bijna 28.200 op een gemiddelde werkdag in 2025. Dat zijn er 2.500 meer dan in 2024 (+10%) en ruim 10.000 meer dan in 2019 (+57%). Vóór corona nam het aantal fietsers hier ook sterk toe. Het aantal inwoners in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is tussen 1 januari 2019 en 1 januari 2026 toegenomen met 33% en 5%.

Het aantal fietsers tussen Utrecht en het Utrecht Science Park (via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap) is in 2025 gelijk aan 2024. Op een werkdag rijden hier gemiddeld 19.700 fietsers. Vergeleken met 2019 (vóór corona) is het gemiddeld aantal fietsers afgenomen met 4.400 (-18%). Een verklaring hiervoor is dat thuiswerken en -studeren vaker voorkomen dan vóór corona en de route naar het Utrecht Science Park wordt veel gebruikt door studenten en werknemers. Ook is het OV-gebruik naar het USP toegenomen ten opzichte van 2019.

Aantal fietsers per etmaal (werkdag)



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.

Biltstraat nabij de Berekuil, Zeehaenkade nabij de Beneluxlaan.

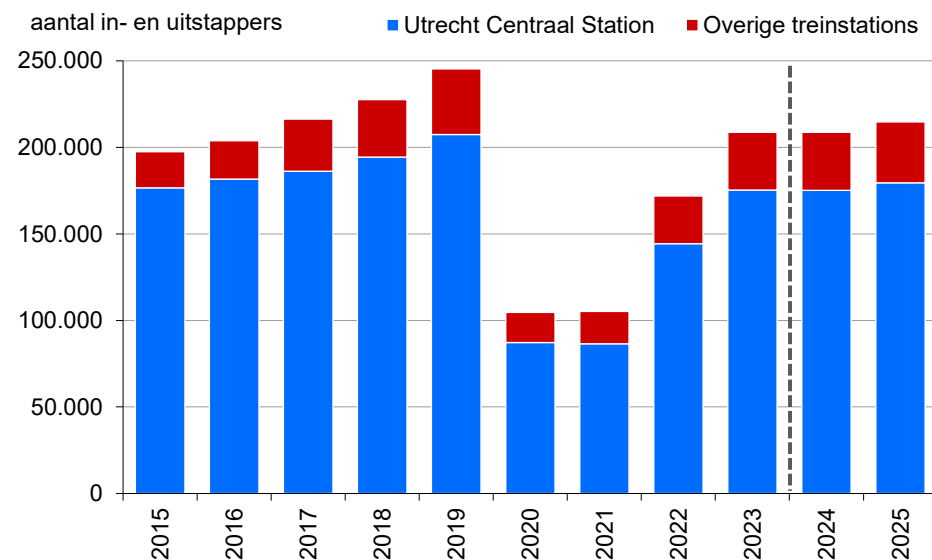
Op de Biltstraat, nabij de Berekuil, reden in 2025 gemiddeld bijna 15.000 fietsers per werkdag. Dat zijn er 4% minder dan een jaar eerder. Vergeleken met 2022 waren het er 9% meer.

Het aantal fietsers door de Daalsetunnel en op de Zeehaenkade is verder toegenomen. Op de Zeehaenkade reden per werkdag 6.500 fietsers. Dat zijn er 5% meer dan in 2024 en 11% meer dan in 2022.

Door de Daalsetunnel nam het aantal fietsers ten opzichte van 2024 toe met 3% en met 5% ten opzichte van 2022.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

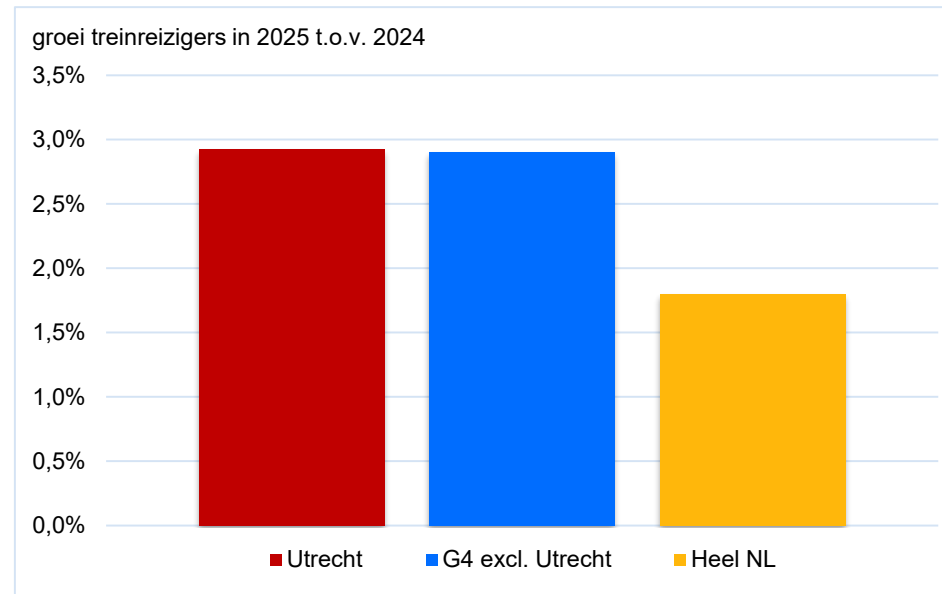
### 10. Openbaar vervoer gebruik



Bron: NS, in- en uitstappers per station

Het aantal in- en uitstappers van de trein groeide tot en met 2019. In 2019 stapten er op de Utrechtse stations per werkdag gemiddeld ruim 245.000 reizigers in en uit de trein. Door de corona-maatregelen is het aantal reizigers in 2020 en 2021 enorm gedaald. In 2022 is het aantal reizigers weer behoorlijk toegenomen, met 63%. Ook in 2023 is het aantal reizigers gestegen, met 21% ten opzichte van 2022. Vanaf 2023 hanteert de NS een nieuwe methode voor de berekening van het aantal in-/ uitstappers per station. Daardoor zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de eerdere jaren. Op basis van gegevens van NS is de inschatting dat de cijfers van 2023 en eerder landelijk globaal 3% hoger zijn dan dat deze met de nieuwe methode zouden zijn. Dit verklaart waarom we in de grafiek tussen 2023 en 2024 geen groei zien, terwijl er in de praktijk wel een kleine groei is. Nog steeds is het aantal in-/uitstappers lager dan voor Corona, ongeveer 10%.

2025 is wel goed met 2024 te vergelijken en daarin zien we een groei van 2,9%. Utrecht Centraal groeide met 2,5% naar 179.500 in-/uitstappers. 84% van alle reizigers in Utrecht stapten in of uit op dit station. In 2015 was dit nog 89%.



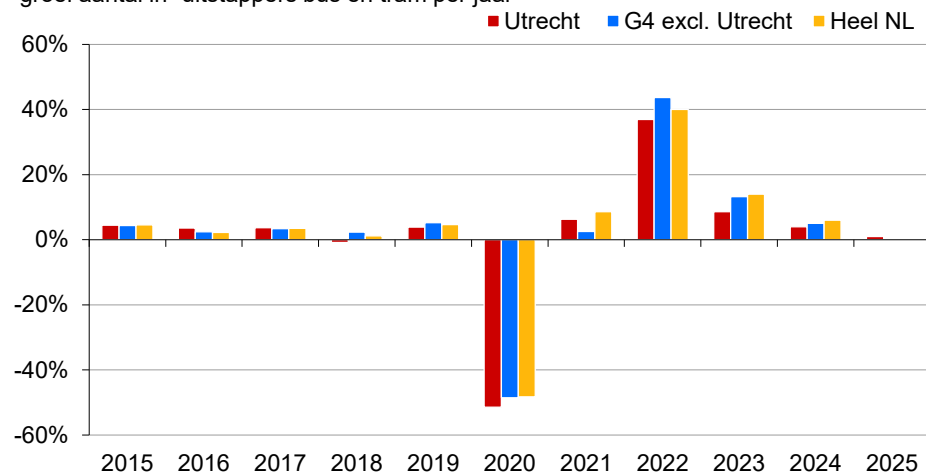
Bron: NS, in- en uitstappers per station

In de grafiek hierboven is de ontwikkeling van het aantal in-/uitstappers op alle stations in Utrecht in totaal afgezet tegen de in-/uitstappers in de andere G4-steden en tegen heel Nederland. We zien daarin dat de groei in 2025 ten opzichte van 2024 in Utrecht gelijk is aan de groei in de andere G4-steden: 2,9%. De groei in de grote steden is hoger dan het landelijk gemiddelde. In heel Nederland nam het aantal in-/uitstappers met 1,8% toe.

## Bezit en gebruik vervoerwijzen

### Openbaar vervoer gebruik

groei aantal in- uitstappers bus en tram per jaar



Bron: Instappers Utrecht o.b.v. U-OV / Provincie Utrecht\*. Overige cijfers: Staat van het OV, CROW

Van 2025 zijn er cijfers alleen voor Utrecht beschikbaar en alleen tot half december, het moment waarop de nieuwe vervoersconcessie is gestart. In vergelijking met dezelfde periode in 2024 was een toename zichtbaar van 1%. Het algehele beeld daarmee is dat de reizigersgroei verder afvlakt. In 2024 was de groei van het aantal in- en uitstappers in bus en tram in Utrecht 4% ten opzichte van 2023. Daarmee zijn er per jaar ongeveer 37 miljoen instappers. Dat is nog wel 4% minder dan in 2019, voor corona. Dit betreft het aantal instappers op alle dagen van het jaar. De groei is iets lager dan in de andere grote steden en dan in de rest van Nederland.

Eerdere jaren:

In 2021 was er in Utrecht een kleine groei van 6%, in 2022 was de groei veel groter met 37% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit is vergelijkbaar met de groei in de andere G4-steden. Alleen in Amsterdam groeide het aantal harder, doordat er weer veel meer (buitenlandse) toeristen naar de stad zijn gekomen. In 2023 was de groei 8,6%. Onder meer door stakingen kwam de groei in Utrecht lager uit dan in de andere G4-steden.

\*De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens van Qbuzz. Instappers van de bussen van de vervoerders Arriva, Keolis en Transdev die ook in Utrecht rijden, zijn hierin niet meegenomen.

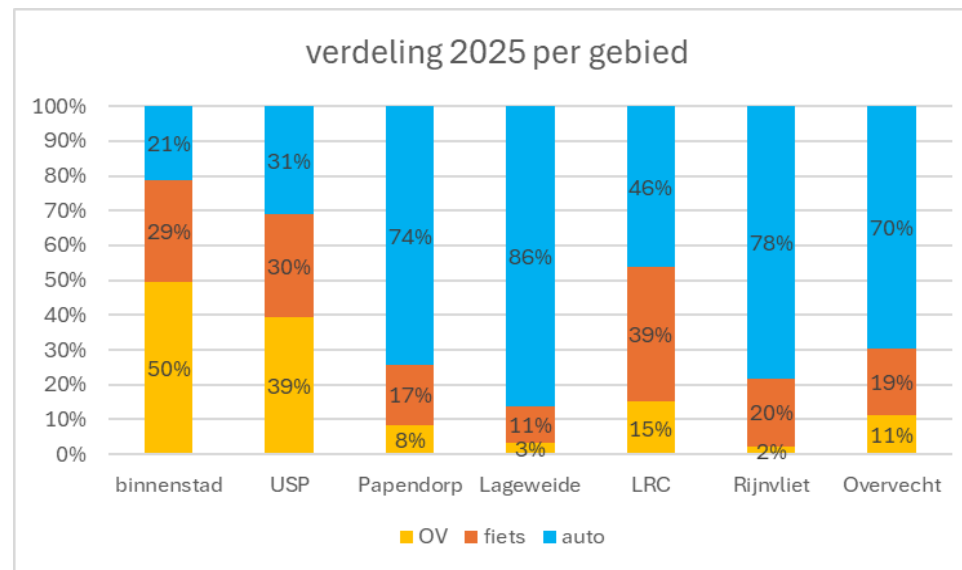


Foto: Tom Janssen

## Bezit en gebruik vervoerwijken

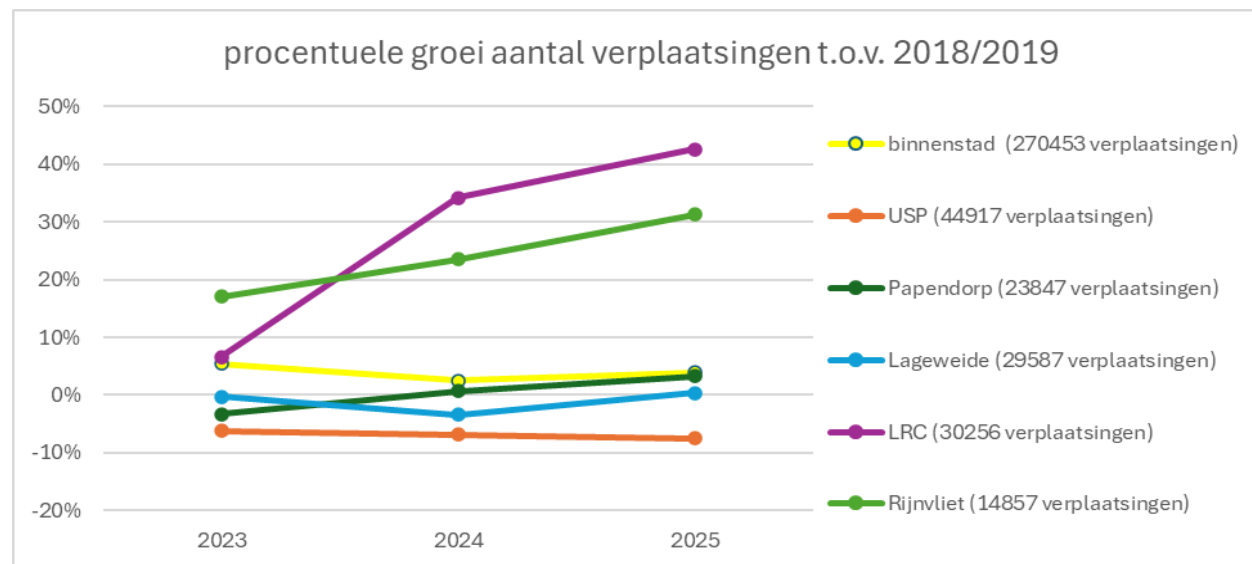
### 11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden

In de figuren hiernaast staat de verdeling van de verplaatsingen naar modaliteit per gebied. Het aantal motorvoertuigen en fietsers is bepaald door aan de randen van elk gebied te tellen. Voor het OV is naar het aantal in- en uitstappers in de gebieden gekeken. We zien grote verschillen tussen gebieden, die vooral worden veroorzaakt door de nabijheid van voorzieningen, infrastructuur, functies in het gebied, woningtypes, inwonerskenmerken en de ligging ten opzichte van de rest van de gemeente en omgeving. Zo is in gebieden met goede OV-voorzieningen, zoals de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum, het aandeel OV hoger dan in andere gebieden. Gebieden als Lageweide, Papendorp, Rijnvliet en Overvecht hebben een veel hoger auto aandeel, door een combinatie van de ligging, verminderde bereikbaarheid per fiets en OV en andere inwonerskarakteristieken (meer autobezit bijvoorbeeld in Rijnvliet, of minder fietsbezit in Overvecht).



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

In de onderste grafiek is de ontwikkeling te zien van het aantal verplaatsingen van/naar de gebieden ten opzichte van 2018/2019. Daarin is in de legenda ook het absoluut aantal verplaatsingen opgenomen, waaruit volgt dat het gebied de binnenstad verreweg de meeste verplaatsingen kent. Leidsche Rijn Centrum kent de grootste groei, door de ruimtelijke ontwikkeling. Dit geldt ook voor Rijnvliet. In Lageweide is nauwelijks groei te zien en in het Utrecht Sciencepark zelfs een afname. Dit houdt waarschijnlijk verband met meer thuiswerken en een afname van het aantal studenten. Overvecht is niet opgenomen in deze grafiek, omdat we dit gebied in 2025 voor het eerst hebben bemeten.



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

## Bezit en gebruik vervoerwijken

### Verplaatsingen naar economische kerngebieden

In de figuren hieronder is per gebied de ontwikkeling te zien sinds start van de metingen. Dit laat zien hoe de verdeling over OV, fiets en auto zich ontwikkelt.

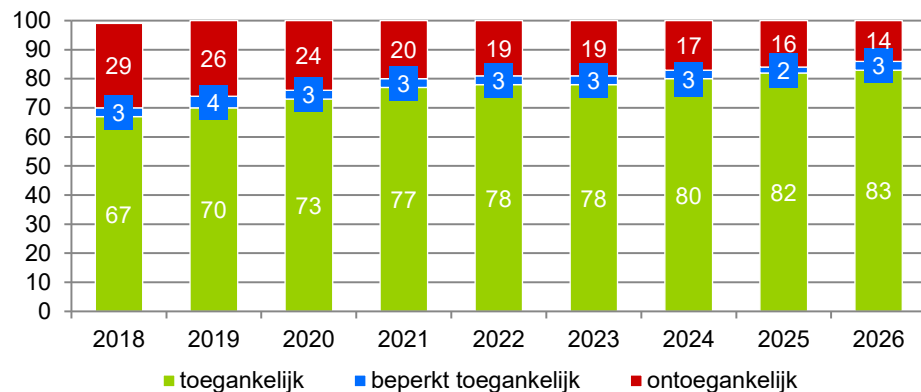
Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 zien we een herstel richting het percentage van voor corona. De aandelen fiets en motorvoertuigen nemen in veel gebieden daardoor weer iets af in die jaren. Met name in Lageweide, Papendorp en Rijnvliet is het aandeel motorvoertuigen erg hoog en verandert ook niet of nauwelijks sinds de start van de metingen. Alleen in Leidsche Rijn zien we de verdeling iets veranderen, daar is de auto toegenomen. Wel zien we dat dat aandeel de afgelopen jaren weer iets afneemt.



# Mobiliteit voor iedereen

## 12. Toegankelijkheid bushaltes

% bushaltes dat (on)toegankelijk is



Bron: Gemeente Utrecht.

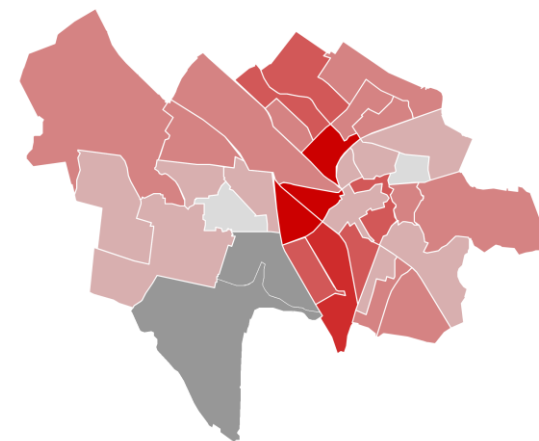
Op de peildatum 1 januari 2026 was 83% van de 589 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%). Vorig jaar was dit 82%. De toename komt doordat er afgelopen jaar een aantal haltes zijn opgeheven en een aantal nieuwe toegankelijke haltes zijn toegevoegd. Het totaal aantal bushaltes nam af met 4.

De toename van toegankelijke haltes is lager dan eerdere jaren, doordat de doorlooptijd voor het ophogen van haltes langer heeft geduurd dan in eerdere jaren. Daardoor moeten de haltes die voor 2025 op de planning stonden nog worden opgehoogd.

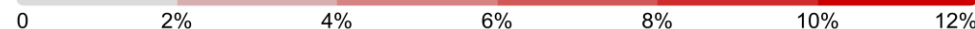
Toegankelijk betekent dat deze haltes rolstoeltoegankelijk zijn (motorisch toegankelijk) en voorzien zijn van middelen voor mensen met een visuele beperking zoals ribbelstroken. Beperkt toegankelijk betekent dat een halte is aangepast voor of visueel of motorisch, maar niet voor allebei.

Als we kijken naar het gebruik van haltes in 2025, dan zien we dat 98% van de reizigers instapt op haltes die toegankelijk zijn, 1% op gedeeltelijk toegankelijke haltes en 1% op ontoegankelijke haltes.

Bij lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden aan wegen worden waar mogelijk verbeteringen van de toegankelijkheid meegenomen. Daarnaast worden gericht haltes aangepakt die ontoegankelijk zijn.



percentage inwoners dat vaak last heeft van beperkte toegankelijkheid bus- en tramhaltes in de buurt (2025)



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

5% van de Utrechters heeft vaak last van beperkte toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de buurt. Ten opzichte van 2019 (3%) en 2021 en 2023 (beide 4%) is dat een lichte toename, ook al is het aandeel toegankelijke haltes toegenomen.

In de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt (12%), Oog in Al, Welgelegen (11%) en Lombok, Leidseweg (10%) wonen relatief de meeste inwoners die vaak last hebben van beperkte toegankelijkheid van bushaltes in de buurt. De last is het sterkst toegenomen in Lombok, Leidseweg (+5 procentpunt).

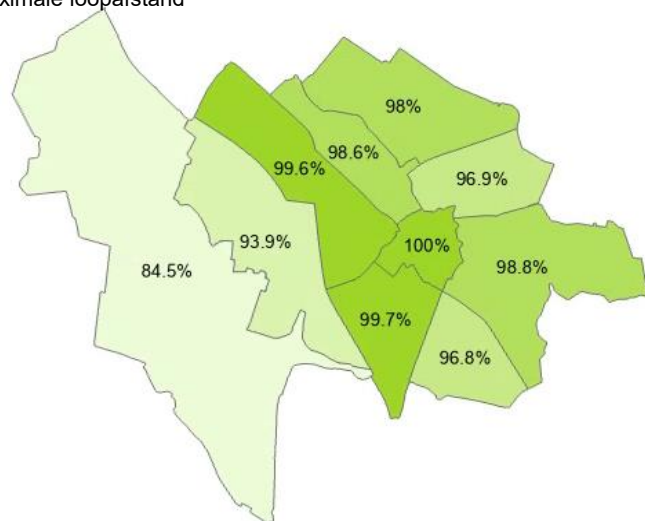
Inwoners van de subwijken Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (0%) en Parkwijk, Langerak (1%) hebben het minst last van beperkte toegankelijkheid. De last is het sterkst afgenomen in Zuilen noord (-6 procentpunt).

## Mobiliteit voor iedereen

### 13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov halte

Op 01-01-2026 woonden ongeveer 15.200 inwoners buiten de maximale loopafstand\* van een bushalte, tramhalte of treinstation. Dat komt neer op 4% van de Utrechtse bevolking, en is een kleine afname door de ingebruikname van nieuwe haltes en de realisatie van woningen binnen bereik van OV-haltes. In de afbeelding hieronder is te zien dat met name in de wijk Vleuten-De Meern relatief veel inwoners geen halte binnen loopafstand hebben. Ook is het aandeel binnen loopafstand in Vleuten-De Meern een half procent afgenomen. Dit komt vooral doordat er aan de randen van de subwijken De Meern en Veldhuizen veel woningen zijn zonder OV binnen loopafstand. Ook de nieuwbouw in Haarzicht heeft geen halte binnen loopafstand. Daarnaast heeft deze wijk relatief veel buitengebied, waar de dekking van het OV lager is.

percentage inwoners met een bushalte, tramhalte en/of treinstation binnen de maximale loopafstand\*



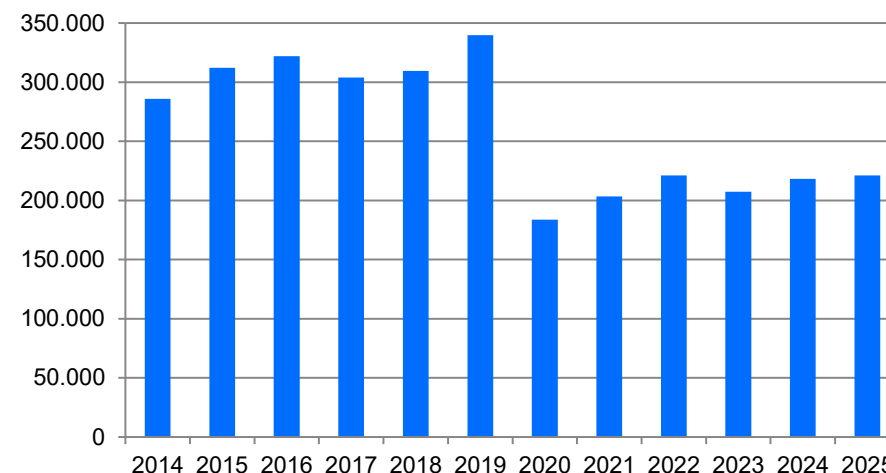
Bron: Gemeente Utrecht

Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per OV in Utrecht is deze analyse gedaan. In 2024 ligt 93,6% van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov-halte, vergelijkbaar met 2023. Met name aan de randen van de stad en rondom De Meern en op Lage Weide bevinden zich arbeidsplaatsen die niet binnen loopafstand liggen. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar.

\*Gehanteerde maximale loopafstand: 400m voor een (flex)bushalte, 600m voor een hov-/tramhalte en 1.200m voor een treinstation.

### 14. Gebruik van de regiotaxi

aantal ritten met de regiotaxi



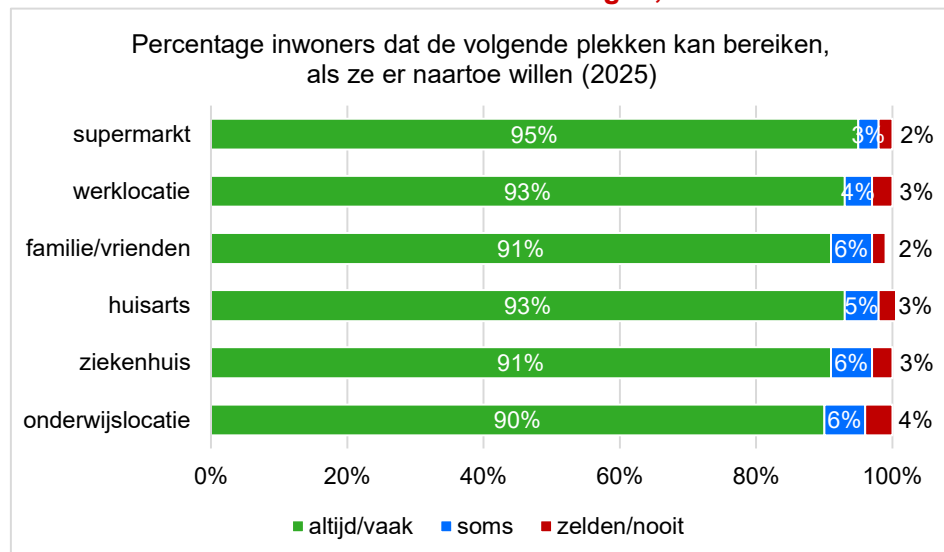
Bron: Gemeente Utrecht.

In 2025 zijn er ongeveer 221.200 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht. Wmo reizigers zijn inwoners die op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning met een verlaagd tarief van de regiotaxi gebruik kunnen maken, omdat ze niet meer zelfstandig of met hulp van vrienden of familie hun vervoer kunnen organiseren.

Dit aantal ritten is met 1% toegenomen ten opzichte van 2024. In 2024 was de toename groter door problemen in 2023. Er was in 2023 een chauffeurstekort en in het eerste kwartaal een boekingsstop. Dit heeft het aantal ritten in 2023 beperkt. Dit zorgde er voor dat mensen, net als in coronatijd, alternatieven zijn gaan zoeken of geen verplaatsing hebben gemaakt. We zien dat in 2025 het aantal ritten nog ruim lager is dan voor Corona en lager dan in 2022. Dat komt ook deels doordat men strenger is gaan kijken wie recht heeft op gebruik van de regiotaxi vanuit de Wmo. Ook was het openbaar vervoer (bus en tram) in 2023 en 2024 gratis voor ouderen. Vanaf 2025 is er een kortingsregeling. Deze maatregelen hebben effect op het gebruik van de regiotaxi, maar het is onbekend wat het effect is van elke maatregel afzonderlijk.

## Mobiliteit voor iedereen

### 15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners

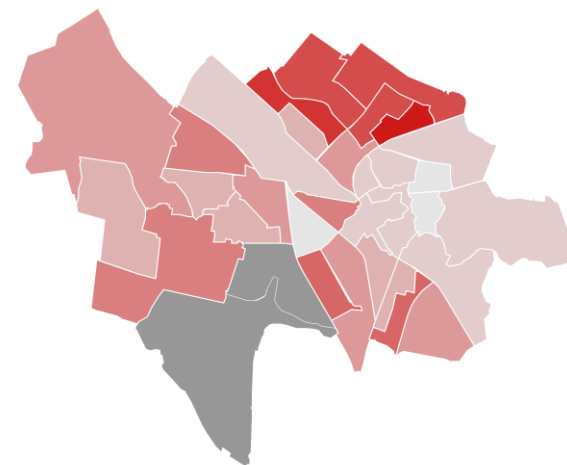


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie 'ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing'.

Sommige mensen kunnen niet altijd op de plekken komen waar ze heen willen. Bijvoorbeeld door gezondheidsproblemen, het ontbreken van eigen vervoer of een slechte bereikbaarheid van bushalte of treinstation. Zo zien we dat 10% van de Utrechtse de onderwijslocatie soms, zelden of nooit kan bereiken als ze hier naartoe willen. Ook bij ziekenhuizen en familie/vrienden is dit aandeel relatief groot: 9% van de inwoners heeft soms, vaak of altijd problemen om deze te bereiken.

De bereikbaarheid van de supermarkt is het grootst: 95% van de Utrechtse kan deze plek altijd of vaak bereiken als ze hier naartoe willen. Bij onderwijslocaties is dit aandeel het kleinst (90%), maar wel iets groter dan in 2023 (89%).

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht).



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie 'ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing'.

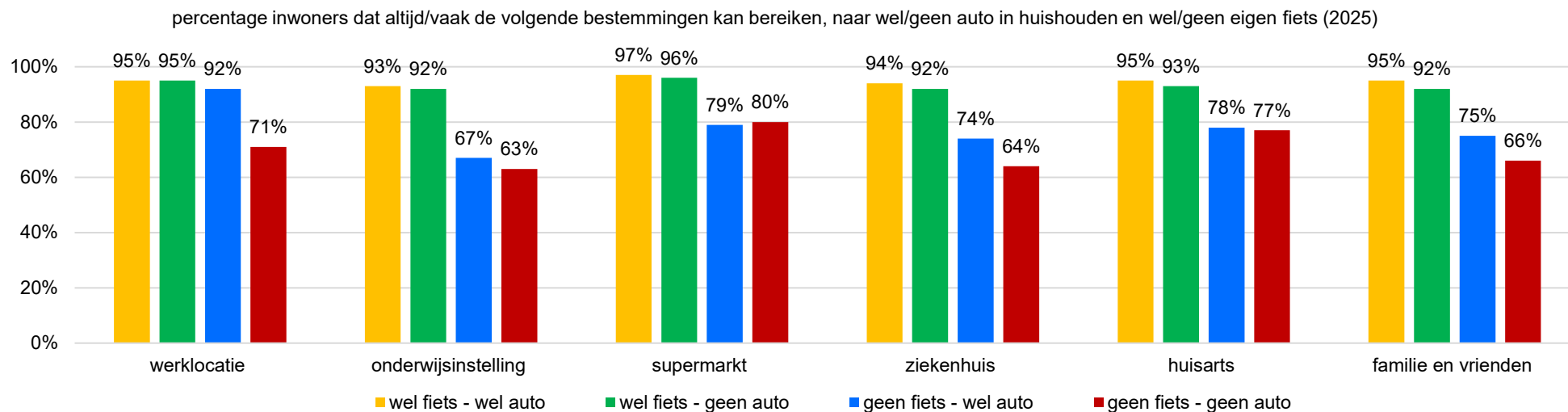
Over het algemeen hebben inwoners van de wijken Overvecht, Zuidwest (vooral de subwijk Kanaleneiland) en Noordwest (vooral de subwijk Zuilen noord en oost) vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite om gewenste plekken te bereiken.

De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Uitzondering hierop is het bereiken van de supermarkt door inwoners van Oost, met name in subwijk Wilhelminapark, Rijnsweerd (89% kan dit altijd/vaak bereiken). Oorzaak hiervoor is wellicht dat er op Utrecht Science Park maar weinig supermarkten zijn.

In Overvecht en Zuidwest zien we tot slot dat werklocaties in 2025 vaker te bereiken zijn dan in 2023, en in Noordoost geldt een verbetering van de bereikbaarheid van onderwijslocaties. (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht)

# Mobiliteit voor iedereen

## Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie 'ik wil/hoeft hier nooit heen/niet van toepassing'.

Bovenstaande figuur laat zien dat het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden heeft invloed op 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. Alleen bij de werklocatie is die invloed minder sterk. Inwoners die beschikken over beide vervoermiddelen kunnen bestemmingen het best bereiken - zoals te verwachten is. Tegelijk zien we dat deze mate van bereikbaarheid maar weinig afneemt, als de inwoner wel een fiets heeft, maar niet de beschikking over een auto. Terwijl inwoners die alleen een auto in het huishouden hebben, maar geen eigen fiets, de bereikbaarheid van alle bestemmingen minder goed ervaren - behalve de werklocatie (waar het verschil niet significant is). 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. En 93% van de inwoners met fiets, zonder auto kan de huisarts altijd of vaak bereiken, tegenover 78% van de inwoners met auto, zonder fiets.

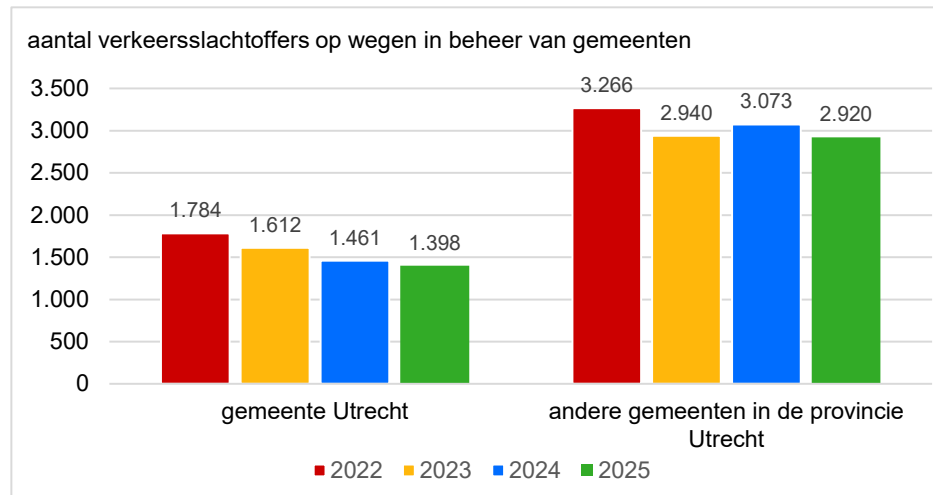
In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals: via deze fietsdeals kunnen volwassen inwoners met een U-Pas voor 30 euro een goede tweedehands fiets krijgen inclusief een jaar lang gratis eventuele reparaties.

Daarnaast geven Utrechters met een hbo/wo-diploma vaker aan dat zij bestemmingen altijd of vaak kunnen bereiken dan inwoners met een ander type opleiding. Andersom blijkt dat inwoners die (zeer) slecht of precies kunnen leven van hun inkomen en inwoners van 65 en ouder juist minder vaak dan gemiddeld de gevraagde locaties kunnen bereiken. Ook inwoners met een lichamelijke of psychische beperking lukt het minder vaak om plekken te bereiken dan inwoners zonder beperking.

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie.

# Verkeersveiligheid

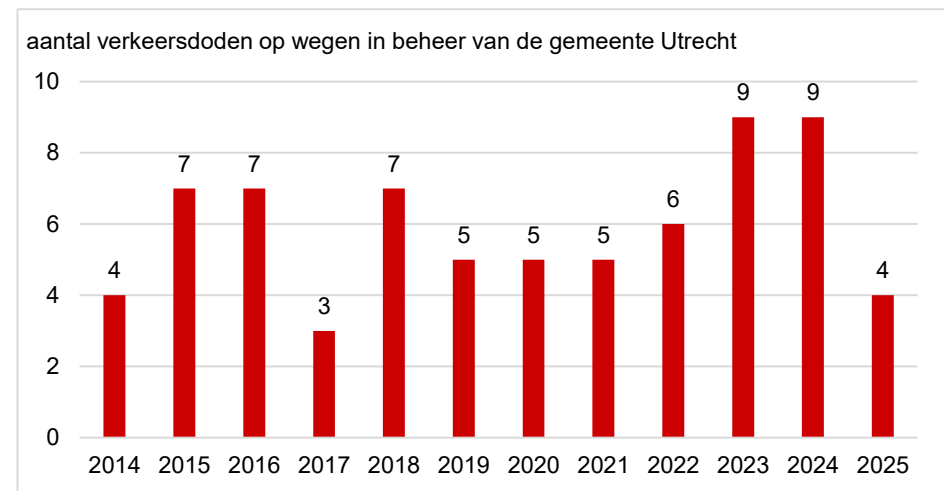
## 16. Aantal verkeersslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente.

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, neemt af. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. Een (onbekend) deel is ter plekke behandeld, de rest is met de ambulance naar een ziekenhuis vervoerd. Vergelijken met 2024 is het aantal slachtoffers met 5% afgenomen, vergeleken met 2023 met 13%, en vergeleken met 2022 met 22%.

Op de wegen in beheer van de andere gemeenten in de provincie Utrecht, nam het aantal verkeersslachtoffers in 2025 met 5% af, nadat het in 2024 met 5% was toegenomen. Vergelijken met 2022 was dit aantal in 2025 11% lager.



Bron: VIA

In 2025 kwamen 4 personen om het leven bij een verkeersongeval op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. In 2024 (en 2023) waren dat 9 personen, in de vier jaren daarvoor 5 tot 6 personen per jaar. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar.

# Verkeersveiligheid

## Aantal verkeersslachtoffers

De aantallen verkeersslachtoffers in deze tekst betreffen verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht die zorg kregen van ambulancepersoneel.

In 2025 zat ruim de helft (58%) van de verkeersslachtoffers op een (elektrische) fiets. 22% zat in een auto, motor of vrachtwagen, 10% op een brom-, snorfiets of speed pedelec en 7% was een voetganger of zat op een scooter. Ambulancepersoneel zag dat minimaal 14% van de slachtoffers op een elektrische fiets/fatbike zat (dit wordt niet altijd goed geregistreerd, dus het werkelijke aantal ligt hoger).

Eén op de drie verkeersslachtoffers in 2025 raakte gewond bij een eenzijdig ongeval. Dit waren vooral fietsers: een kwart (26%) van alle verkeersslachtoffers was een (elektrische) fietser die gewond raakte bij een eenzijdig ongeval. Een onbekend deel hiervan is het gevolg van uitwijken voor andere verkeersdeelnemers of obstakels.

Daarnaast raakte 9% van de verkeersslachtoffers gewond bij een botsing met een obstakel, ook dit waren vooral fietsers.

De rest van de slachtoffers (59%) raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Deze andere verkeersdeelnemer was meestal een auto. 17% van alle verkeersslachtoffers raakte gewond bij een ongeval tussen twee gemotoriseerde voertuigen (auto, motor en vrachtwagen). 15% van alle slachtoffers waren (elektrische) fietsers die gewond raakten bij een ongeval met een auto, motor of vrachtwagen.

De percentages tellen door afronding niet op tot 100%.

Er is een sterke toename van slachtoffers op een elektrische fiets: in 2025 behandelde ambulancepersoneel 202 slachtoffers, in 2024 ging het om 174 slachtoffers, in 2023 om 110 en in 2022 om 96 slachtoffers. Sinds 2025 zijn er ook cijfers beschikbaar over de fatbike, 70 van deze 202 slachtoffers zaten op een fatbike.

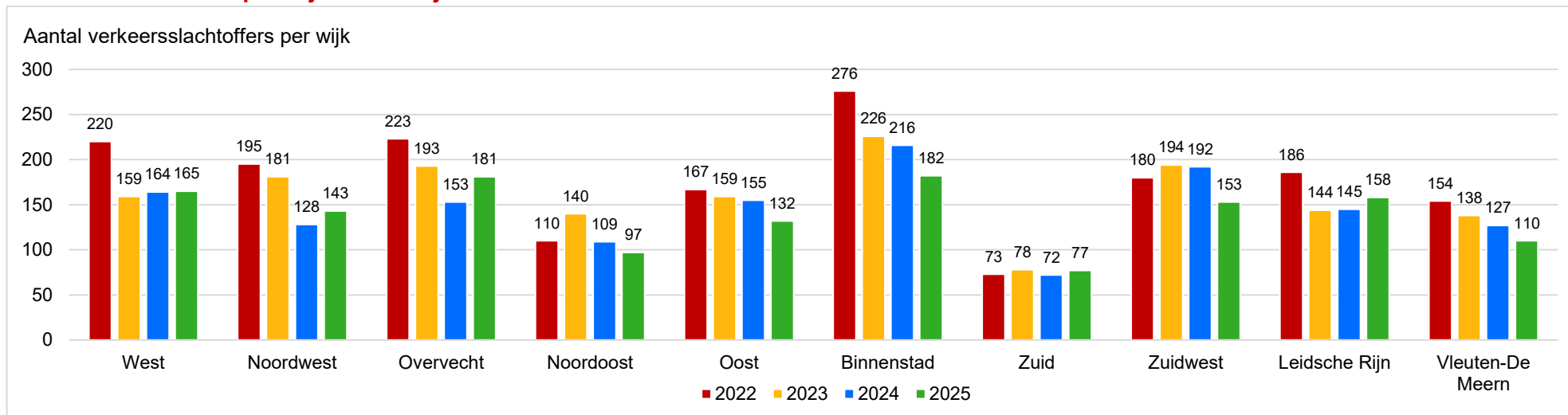
Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets is juist sterk afgenomen (906 in 2022, 809 in 2023, 655 in 2024 en 617 in 2025). Ook is er een afname bij de snor-/bromfiets (237 in 2022, 196 in 2023, 168 in 2024 en 140 in 2025). Het aantal voetgangerslachtoffers bij botsingen met andere verkeersdeelnemers neemt licht toe (55 in 2022, 64 in 2023, 65 in 2024 en 68 in 2025, excl. struikelen, uitglijden).

|                                  |                               | Botsing met andere verkeersdeelnemer |                              |                               |                            |                    |                           |                  |    | Botsing met obstakel | Eenzijdig ongeval | Totaal |
|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------|---------------------------|------------------|----|----------------------|-------------------|--------|
|                                  |                               | fiets                                | elektrische fiets en fatbike | snor-, bromfiets en speedbike | auto, motor en vrachtwagen | bus, tram en trein | voetganger en scootmobiel | overig/ onbekend |    |                      |                   |        |
| Vervoerwijze verkeersslachtoffer | fiets                         | 5%                                   | 1%                           | 2%                            | 10%                        | 1%                 | *                         | *                | 5% | 21%                  | 44%               |        |
|                                  | elektrische fiets en fatbike  | 2%                                   | 1%                           | *                             | 5%                         | *                  | *                         | *                | 1% | 5%                   | 14%               |        |
|                                  | snor-, bromfiets en speedbike | 1%                                   | *                            | *                             | 5%                         |                    | *                         | *                | 1% | 3%                   | 10%               |        |
|                                  | auto, motor en vrachtwagen    | *                                    |                              |                               | 17%                        | 1%                 |                           | *                | 2% | 3%                   | 22%               |        |
|                                  | bus                           |                                      |                              |                               |                            | *                  |                           | *                |    |                      | *                 |        |
|                                  | voetganger en scootmobiel     | 1%                                   | *                            | 1%                            | 3%                         | *                  |                           | *                | *  | 2%                   | 7%                |        |
|                                  | overig/onbekend               | *                                    | *                            | *                             | *                          | *                  |                           | *                | *  | *                    | 1%                |        |
|                                  | Totaal                        | 8%                                   | 2%                           | 3%                            | 41%                        | 2%                 | 1%                        | 2%               | 9% | 33%                  | 100%              |        |

Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeenten. Vanwege afronding tellen de totalen niet tot exact 100% op. \* geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

# Verkeersveiligheid

## Verkeersslachtoffers per wijk en subwijk

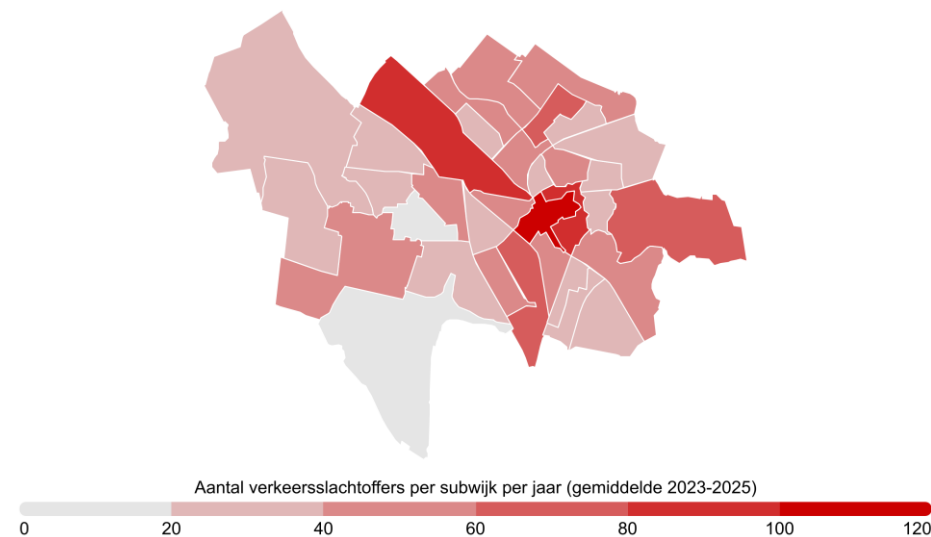


Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel in de ambulance, op alle wegen in beheer van de gemeente.

Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers (77), in de Binnenstad en Overvecht het meest (182 en 181). Er zijn allerlei redenen waarom de aantallen tussen wijken kunnen verschillen, zoals het aantal inwoners, de grootte van een wijk, de inrichting van een wijk, het aantal verkeersbewegingen, etc.

Ook tussen de jaren zijn er grote verschillen. Zo daalde het aantal verkeersslachtoffers in de meeste wijken sterk tussen 2022 en 2025, zoals met 34% in de Binnenstad, 29% in Vleuten-De Meern, 27% in Noordwest en 25% in West. In Zuid is als enige wijk een kleine stijging te zien (+5%). Verder vallen vooral de fluctuaties in verschillende wijken op, zoals de plotse daling in Zuidwest en de stijgingen in Noordwest, Overvecht en Leidsche Rijn in 2025. Deze fluctuaties laten zien dat de aantallen verkeersslachtoffers (en -ongevallen) niet altijd een gelijkmatige trend volgen. Daardoor kunnen sterke stijgingen of dalingen - vooral op lokaal niveau - van tijdelijke aard zijn.

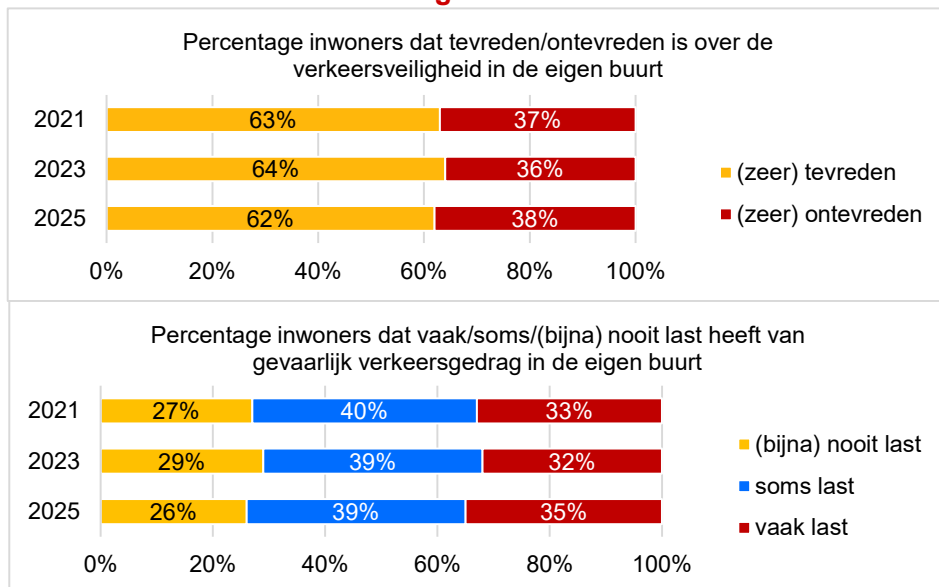
Op de kaart rechts staat het aantal verkeersslachtoffers per subwijk, gemiddeld over de afgelopen drie jaren. De hoogste aantallen zien we in Binnenstad city- en winkelgebied (118), Binnenstad woongebied (90) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt, inclusief Lage Weide (84).



Bron: MOVE, VeiligheidNL

# Verkeersveiligheid

## 17. Tevredenheid verkeersveiligheid



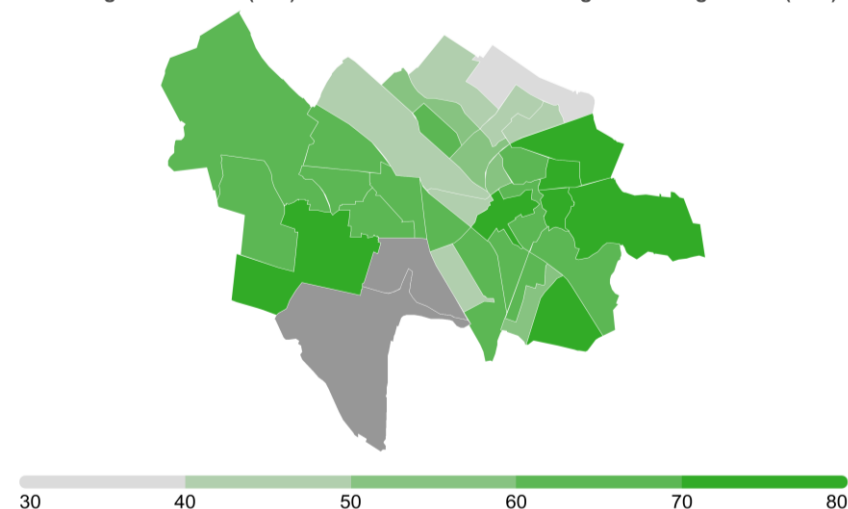
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

De tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt was in 2025 lager dan in 2023 en 2021. 62% van de Utrechters was in 2025 (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%. 18 t/m 29-jarigen zijn vaker tevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen buurt (ruim 70%) dan de andere leeftijdscategorieën (57%-61%). Vooral Utrechters van 55 t/m 64 jaar zijn minder tevreden over de verkeersveiligheid dan in 2023. In 2025 was 57% van hen (zeer) tevreden, terwijl dat in 2023 nog 64% was.

Utrechters hadden in 2025 ook vaker last van gevaarlijk verkeersgedrag in de eigen buurt dan in de jaren ervoor. In 2025 had 35% vaak last van gevaarlijk gedrag, in 2023 was dit 32% en in 2021 33%. Het aandeel dat (bijna) nooit last ervaart nam af van 29% in 2023 naar 26% in 2025. Ook vergeleken met 2021 (27%) is er een kleine afname.

De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dus ook in het verkeer. Dit 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. Uit deze peiling blijkt onder andere dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting zijn oorzaken die vaak genoemd worden voor een gevoel van onveiligheid in het verkeer.

Percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt (2025)



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

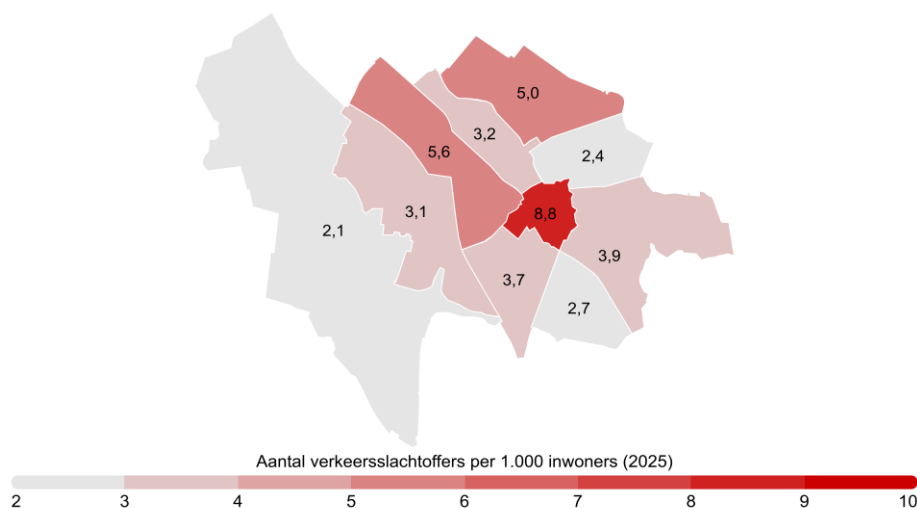
Het verschil in tevredenheid over de verkeersveiligheid tussen de wijken is groot. Net als in 2021 en 2023 is de tevredenheid in Oost het hoogst: driekwart van de inwoners is tevreden. In Overvecht is, ook net als in 2021 en 2023, de tevredenheid het laagst (43%). Op wijkniveau is de tevredenheid over de verkeersveiligheid ten opzichte van 2023 niet significant veranderd. Ten opzichte van 2021 is de tevredenheid in Zuid gedaald en in Noordwest toegenomen.

In de subwijken Wilhelminapark, Rijsweerd (80%) en Lunetten (77%) is de tevredenheid het grootst. In Zambesidreef, Tigrisdreef (38%) en Kanaleneiland (41%) zijn de inwoners het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van gevaarlijk verkeersgedrag ervaren.

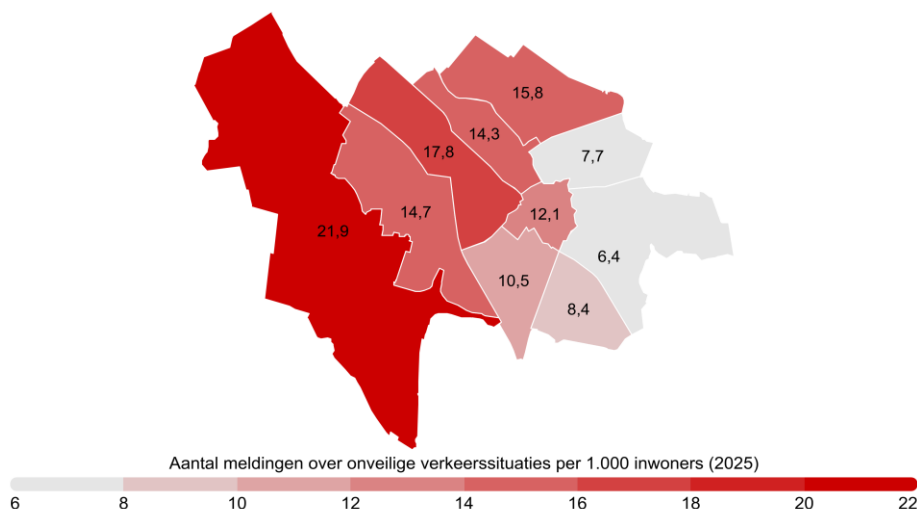
Op de beleving van verkeersveiligheid zijn veel verschillende factoren van invloed, blijkt uit onderzoek in samenwerking met de Universiteit Utrecht. De samenhang tussen die factoren zoals gedrag, fysieke inrichting en persoonlijke omstandigheden maakt het complex om de beleving te verbeteren. Vanuit het programma verkeersveiligheid brengen we onveilige plekken in beeld en pakken we deze aan, verlagen we de snelheid in de stad naar 30 km/u en zetten we in op gedragsbeïnvloeding met educatie, interventies en handhaving. In de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit rapporteren we over wat we allemaal

# Verkeersveiligheid

## Verkeersslachtoffers en meldingen over verkeersveiligheid



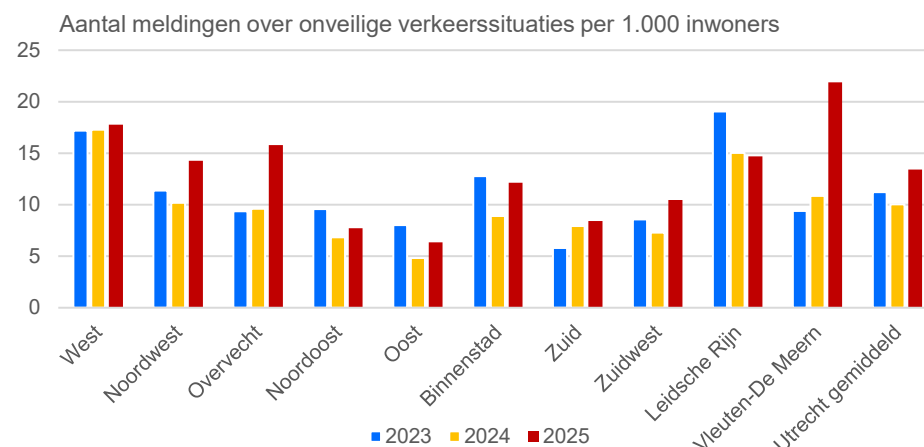
Bron: MOVE, VeiligheidNL, op basis van cijfers van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU)



Bron: gemeente Utrecht, op basis van Signalen

Monitor Mobiliteitsplan 2026

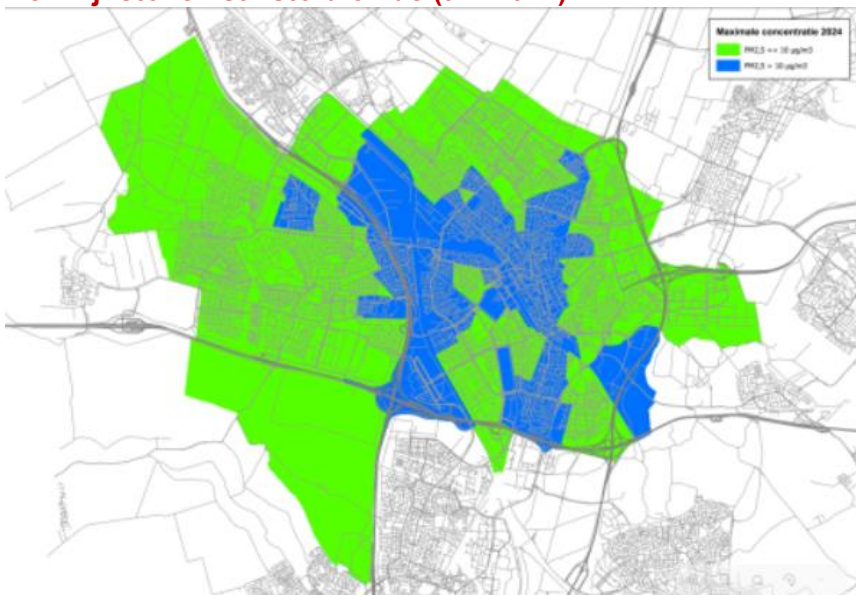
Er zijn op wijkniveau grote verschillen tussen het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners en het aantal meldingen over verkeersonveilige verkeerssituaties per 1.000 inwoners. Het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners is het grootst in de Binnenstad, terwijl het aantal meldingen eerder gemiddeld is. Het relatief grote aantal verkeersbewegingen in de Binnenstad kan hier een verklarende factor voor zijn. Andere wijken met relatief veel slachtoffers zijn West en Overvecht. Het aantal meldingen in deze wijken ligt ook boven het gemiddelde. In Vleuten-De Meern is het aantal meldingen per 1.000 inwoners het grootst, terwijl het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners het kleinste is. De objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid kunnen dus van elkaar verschillen en zijn daarom beide relevant om te volgen.



Het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties is in 2025 groter (13,4 Utrecht gemiddeld) dan in 2024 (10,0). Deze stijging is in verschillende wijken terug te zien, maar vooral de stijgingen in Overvecht (van 9,6 naar 15,8) en Vleuten-De Meern (van 10,9 naar 21,9) vallen op. In Overvecht was er extra overlast door asociaal verkeersgedrag zoals hardrijden of driften, met name nabij het winkelcentrum en in Vechtzoom. Hier zijn o.a. extra drempels aangelegd. In Vleuten-De Meern is de sluiting van de Loobrug (vanwege de slechte staat) de belangrijkste oorzaak van het gestegen aantal meldingen. Na de sluiting kwamen er veel meldingen over toegenomen drukte op alternatieve routes, sluipverkeer (ook op busbanen) en daardoor de afgenomen verkeersveiligheid. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullende maatregelen genomen (bv. bussluit).

# Verblijfskwaliteit

## 18. Fijnstof en stikstofdioxide (t/m 2024)



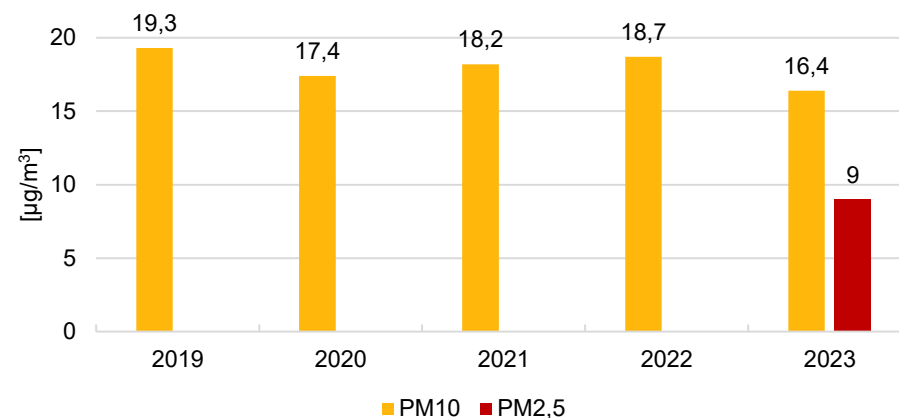
Overschrijdingen van de WHO-advieswaarden voor PM<sub>2,5</sub> in 2024. Blauw: concentratie hoger dan WHO-advieswaarde\_2005 (> 10 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld). Groen: lager dan WHO-advieswaarde\_2005 maar overschrijding van de WHO-advieswaarde\_2021 (<10 µg/m<sup>3</sup> en > 5 µg/m<sup>3</sup>). Bron: gemeente Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor haar bewoners en bezoekers een schone stad met gezonde lucht ('Gezond Stedelijk Leven'). Fijnstof (PM<sub>10</sub> en de fijnere fractie PM<sub>2,5</sub>) is een verzameling van verontreinigende stoffen in de lucht die slecht zijn voor de gezondheid. Luchtvervuiling komt ook van bronnen buiten de gemeente. Verkeer is een belangrijke oorzaak van uitstoot van fijnstof, vooral door uitlaatgassen en slijtage van banden. Het verminderen van deze uitstoot (met bijvoorbeeld milieu- en zero-emissie zones en uitstootvrije gemeentevervoertuigen) is daarom belangrijk in ons luchtbeleid\*. Vanuit het Mobiliteitsplan 2040\*\* werken we aan schoner én minder verkeer.

Op de lange termijn dalen de gemeten jaargemiddelde concentraties voor fijnstof in Nederland en in Utrecht, maar jaarlijkse verschillen in weersomstandigheden hebben grote invloed. De wettelijke grenswaarden worden al jaren niet overschreden, maar de jaargemiddelde fijnstofconcentraties PM<sub>2,5</sub> zijn in 2024 overal in Utrecht (en voor PM<sub>10</sub> bijna overal) nog hoger dan de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie, die de gemeente Utrecht wil bereiken.

**Monitor Mobiliteitsplan 2026**

bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie voor fijnstof



Bron: RIVM\*\*\*. Bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie in gemeente Utrecht voor PM10 en PM2,5. Hoe groter het aantal inwoners dat aan een locatie is gekoppeld, des te zwaarder de concentratie op die locatie meeweegt in de berekening van het bevolkingsgewogen gemiddelde. De resultaten zijn vooral bruikbaar om in te schatten of de luchtkwaliteit voor de inwoners van de gemeente gemiddeld gezien verbeterd of niet. Voor het jaar 2024 heeft het RIVM nog geen bevolkingsgewogen concentraties beschikbaar gesteld.

De jaargemiddelde bevolkingsbewogen concentraties fijnstof (zowel PM<sub>10</sub> als PM<sub>2,5</sub>) waren in 2023 lager dan in voorgaande jaren. Dit komt voor een groot deel door de grote hoeveelheid regen en de hogere windsnelheid in 2023: fijnstof slaat daardoor snel neer en/of verspreidt zich snel, waardoor de concentratie per m<sup>3</sup> lager wordt.

Meer informatie over de gemeten en berekende Utrechtse luchtkwaliteit staat in het Duurzaamheidsverslag Utrecht\*\*\*\*.

[\\* Beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030](#)

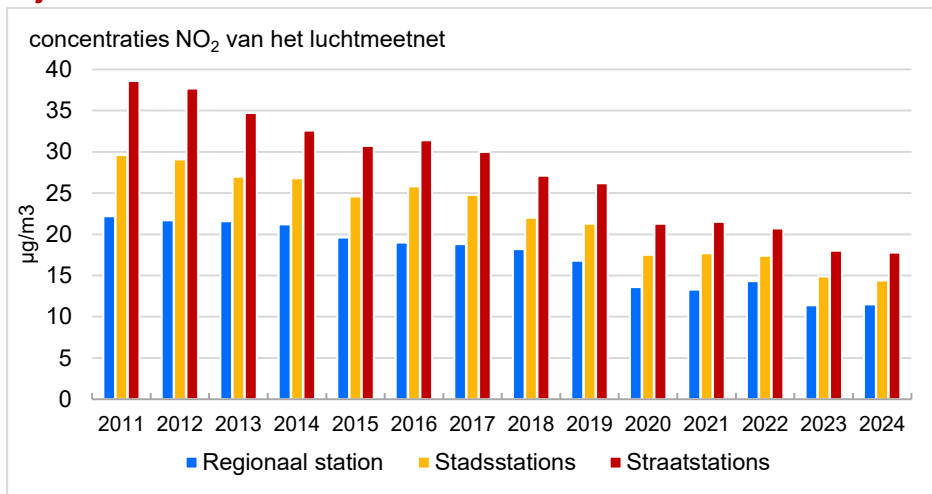
[\\*\\* Mobiliteitsplan 2040](#)

[\\*\\*\\*RIVM](#)

[\\*\\*\\*\\*Duurzaamheidsverslag, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht](#)

# Verblijfskwaliteit

## Fijnstof en stikstofdioxide



Bron: GGD Amsterdam/Buro Blauw/gemeente Utrecht.

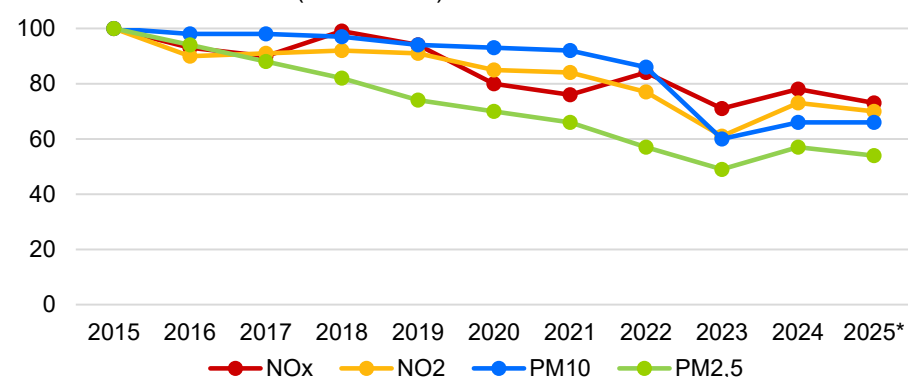
De hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht geeft belangrijke informatie over de blootstelling aan luchtverontreiniging door het verkeer.

Sinds 2011 heeft Utrecht een uitgebreid meetnet\*, waarbij op meer dan zestig locaties in de stad metingen van de stikstofdioxideconcentraties plaatsvinden. In de jaren voorafgaand aan de coronapandemie zien we in Utrecht over het algemeen telkens iets lagere jaargemiddelde meetwaarden. Dit zien we landelijk ook gebeuren, en komt vooral doordat er minder vervuילend wegverkeer reed. Het jaargemiddelde lag tijdens de coronapandemie nog lager dan we op grond van de normale ontwikkeling zouden verwachten. Tot en met 2022 leek de concentratie te stabiliseren. Maar in de daaropvolgende jaren lag de concentratie weer lager dan in Utrecht eerder gemeten. Dit zien we terug op zowel achtergrond- als straatmeetlocaties. Dit komt voor een deel door de trendmatige afname van de uitstoot van stikstofoxiden in Nederland, maar ook door de relatief gunstige weersomstandigheden in 2023 en 2024 (zeer nat en extreem warm), en ook door de lokale maatregelen. De jaargemiddelde concentraties liggen niettemin nog boven de aangescherpte WHO-advieswaarde (10 µg/m3).

\* [Luchtmeetnet Utrecht](#)

[Duurzaamheidsverslag 2025 afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht](#)

index verkeersemisies (2015 = 100)



Bron: gemeente Utrecht. \* prognose.

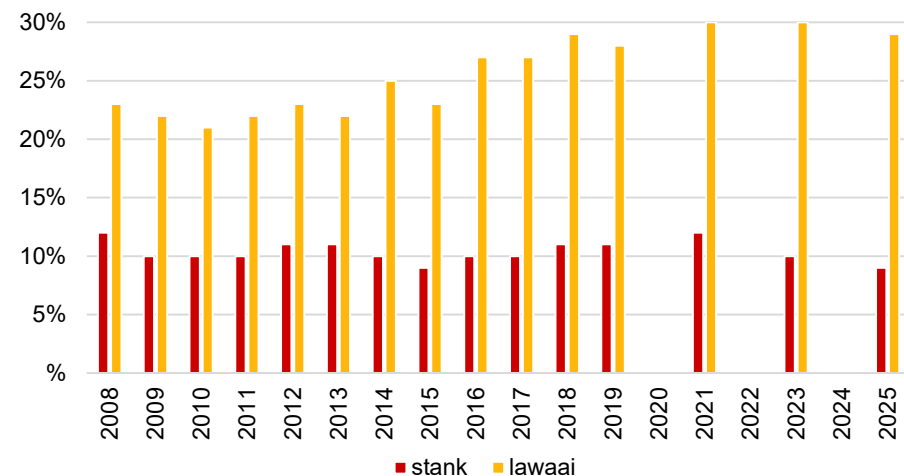
Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, kijken we ook naar de berekende uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op het gemeentelijke wegennet. Zo krijgen we een indruk van deze uitstoot, los van de weersomstandigheden in dat jaar die óók de uiteindelijke concentraties bepalen. Dit geeft een globaal beeld van het effect van luchtkwaliteitsmaatregelen die gericht zijn op het wegverkeer.

Ten opzichte van 2015 dalen de verkeersemisies NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Dit komt doordat er in verhouding steeds meer nieuwe, minder vervuילende voertuigen in Utrecht rijden, deels vanwege de 'verschoning' van het wagenpark en deels door lokale maatregelen, zoals het instellen en aanscherpen van de milieuzone. Ondanks de feitelijke afname in emissies, schatten we de berekende verkeersemisies voor 2024 hoger in vergeleken met 2023 omdat het geactualiseerde verkeersmodel het aantal gereden kilometers door vrachtwagens iets hoger inschat dan voorheen. De verwachting is dat in de komende jaren de (uitlaat)emissies van NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> en PM<sub>2,5</sub> verder afnemen. Er wordt steeds meer uitstootvrij (elektrisch) gereden. Bij volledig uitstootvrij verkeer vindt geen uitstoot meer plaats uit de uitlaat door verbrandingsprocessen. Wel komt er nog fijnstof vrij door slijtage van banden, wegdek, remmen en opwervend stof. De emissie van PM<sub>10</sub> blijft ongeveer gelijk, omdat deze verkeersuitstoot met name komt door dit soort slijtage. Om deze uitstoot verder te verlagen, moeten we vooral minder kilometers gaan rijden.

# Verblijfskwaliteit

## 19. Tevredenheid en overlast stank en geluid van verkeer

percentage inwoners dat vaak last heeft van stank en lawaai van verkeer in de eigen buurt

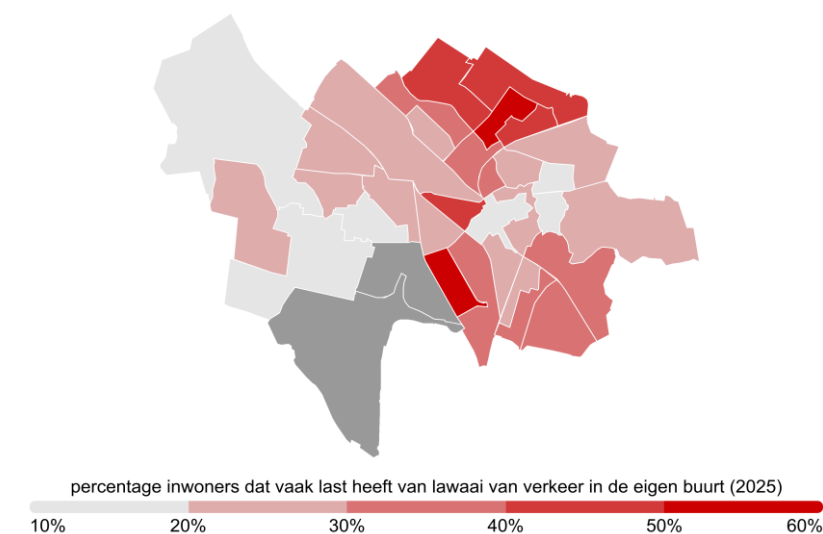
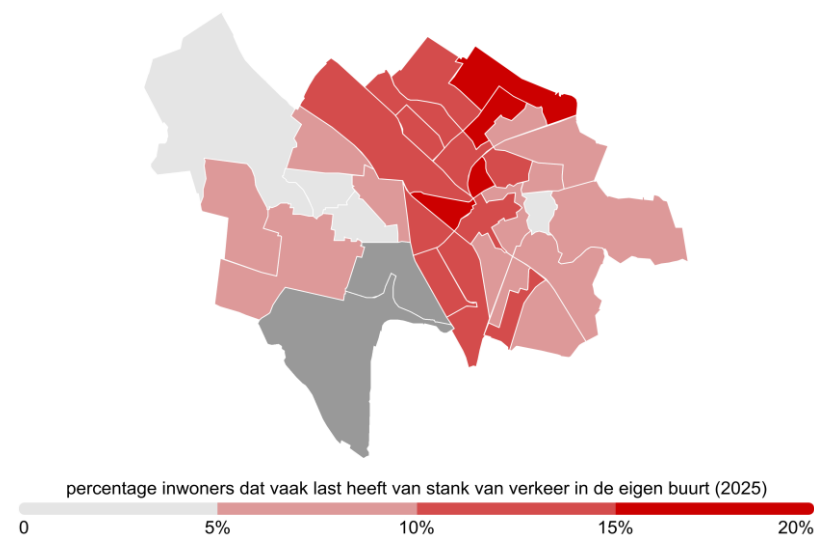


Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Het aandeel inwoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer neemt af. In 2025 had 9% van de bewoners hier vaak last van - een niveau dat sinds 2008 alleen in 2015 werd bereikt. In andere jaren lag dit aandeel hoger. Een mogelijke verklaring is dat gemotoriseerde voertuigen steeds schoner worden.

Het aandeel Utrechters dat in 2025 vaak last heeft van lawaai van verkeer (29%) is ruim drie keer zo groot als het aandeel dat vaak last heeft van stank van verkeer (9%). Sinds 2018 ligt dit aandeel tussen de 28 en 30%. De jaren ervoor was dit aandeel kleiner.

Het aandeel bewoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer is het hoogst in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (18%) en Zamenhofdreef, Neckardreef (17%). De minste last van stank door verkeer hebben bewoners van Parkwijk, Langerak (2%) en Vleuten-De Meern en Het Zand (beide 4%). Bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen hebben het minst last van lawaai van verkeer (15%). Last van lawaai van verkeer komt het meest voor in Kanaleneiland (52%) en de subwijken van Overvecht (41 tot 51%) en Lombok, Leidseweg (42%).



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

# Gezond stedelijk leven voor iedereen

## Conclusies

### Met de groei van het aantal inwoners neemt het aantal personenauto's toe

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Op 1 januari 2025 waren er 330 geregistreerde auto's per 1.000 inwoners, in werkelijkheid is het aantal iets groter. Gevolg van de toename van autobezit is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte en autobezit leidt ook tot autogebruik. In Vleuten-De Meern is het autobezit het hoogst en neemt het toe, gevolgd door Leidsche Rijn, waar het juist afneemt. Binnenstad kent het laagste autobezit, gevolgd door Oost - in beide wijken neemt het autobezit af. Ook het aantal bromfietsen neemt toe, terwijl het aantal snorfietsen afneemt sinds de populariteit van de snorfiets is gedaald na de landelijke helmplicht (ingevoerd in 2022) en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

### Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen, 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. Negen op de tien Utrechters hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023.

### Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 kwamen vier personen om het leven bij een verkeersongeval. In 2024 (en in 2023) waren dat negen personen, in de vier jaren daarvoor vijf of zes personen per jaar. Landelijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar. Het aantal verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente waar een ambulance naartoe is gegaan is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2023 is dit aantal slachtoffers met 13% afgenomen, vergeleken met 2022 met 22%. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijze (auto, fiets, scooter). We zien wel een toename in slachtoffers op de elektrische fiets. Tegelijkertijd is het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties in 2025 (13,4) groter dan in 2024 (10,0). Ook is de gemeten tevredenheid over de verkeersveiligheid iets afgenomen. 62% van de Utrechters zeggen in 2025 (zeer) tevreden te zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%. 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.

## Gebruik van vervoermiddelen

Cijfers over de modal split zijn beschikbaar tot en met 2024. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor. Voor verplaatsingen binnen Utrecht is de fiets de meest gebruikte vervoerswijze is (47%), gevolgd door lopen (33%). Dit bevestigt het belang van blijven investeren in een aantrekkelijke en veilige fiets- en loopomgeving.

De auto is de meest gebruikte vervoerswijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht (54% in 2024), gevolgd door het openbaar vervoer (34%).

We zien bij de motorvoertuigen veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

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). Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen. Dit komt niet alleen door maatregelen als invoering betaald parkeren en herinrichting van straten en wegen, maar ook doordat thuiswerken sinds corona heel gewoon is en mensen die verder weg wonen vaker thuiswerken dan mensen die dichtbij wonen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus- en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Uit tellingen zien we op sommige plekken een toename van het aantal fietsers (tussen Utrecht en Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (tussen Utrecht en USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019).

De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.

# Stap 1: Slim bestemmen

## Inleiding

Met Slim bestemmen wordt de groei van de stad gestimuleerd langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hierdoor dichterbij elkaar gebracht zodat mensen minder hoeven te reizen. Met name verdichting rondom de knooppunten en het aantrekkelijk maken van deze (mobiliteits)-knooppunten moet hieraan bijdragen. In dit hoofdstuk volgen we hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een (toekomstig) knooppunt bereikbaar zijn en hoeveel er gebruik gemaakt wordt van de knooppunten door OV-reizigers. Daarnaast is in deze monitor ook de bereikbaarheid van voorzieningen binnen 10 minuten in beeld gebracht.



Foto: Tom Philip Janssen

## Verdichten rond stedelijke knooppunten

### 20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov-knooppunt binnen 10 minuten

Deze indicator laat zien hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanaf de knooppunten. Voor het bepalen van de knooppunten is uitgegaan van de RSU schetsen. Een aantal punten is nu nog geen knooppunt en de exacte ligging is ook nog niet overal helder. Daarom is een aantal aannames gedaan omtrent de ligging van de knooppunten om in de komende jaren de effecten van knooppuntontwikkeling en het effect van de ruimtelijke ontwikkeling rondom de knooppunten op het aantal reizigers via de knooppunten te laten zien.

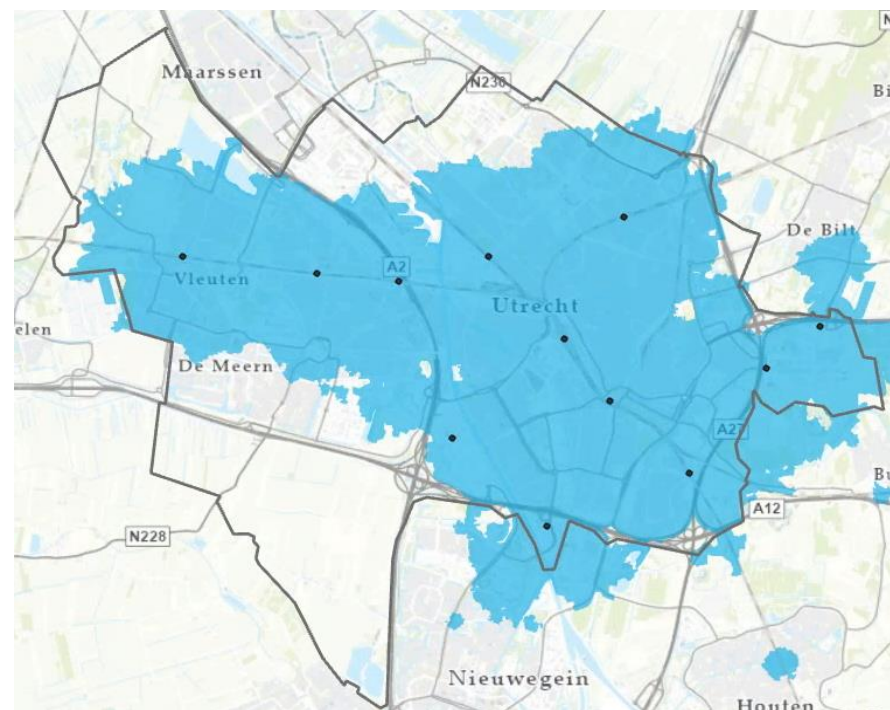
In de afbeelding hiernaast is te zien welk gebied binnen 10 minuten lopen, fietsen of OV bereikbaar is vanaf een knooppunt. In de tabel is per modaliteit weergegeven hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en ook hoeveel arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een knooppunt bereikbaar zijn. We doen deze analyse sinds 2023, vergelijking met eerdere jaren is daardoor niet mogelijk.

| inwoners     | aantal 2025 | 2025% | toename t.o.v. 2024 |
|--------------|-------------|-------|---------------------|
| totaal       | 377345      |       |                     |
| fietsen      | 348425      | 92%   | 0%                  |
| lopen        | 66198       | 18%   | 0%                  |
| ov           | 162045      | 43%   | -7%                 |
| gecombineerd | 348440      | 92%   | 0%                  |

| arbeidsplaatsen | aantal 2024 | 2024% | toename t.o.v. 2023 |
|-----------------|-------------|-------|---------------------|
| totaal          | 322517      |       |                     |
| fietsen         | 292270      | 91%   | 1%                  |
| lopen           | 108527      | 34%   | 0%                  |
| ov              | 203029      | 63%   | 4%                  |
| gecombineerd    | 292820      | 91%   | 1%                  |

In de huidige situatie heeft 92% van de inwoners een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dat is 0,2% minder dan in 2024 en 0,3 minder t.o.v. van 2023. We zien dat het aandeel dat per ov in 10 minuten bereikbaar is, is afgenomen. Dit komt deels doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van 10 minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025 / begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

In 2024 was 91% van de arbeidsplaatsen gelegen in het gebied dat binnen 10 minuten bereikbaar is van een knooppunt. Dit is 1% hoger dan in 2023. Hier zien we juist bij OV een relatief grote toename. Dit kwam deels door opschaling van de dienstregeling na eerdere vermindering door corona en een tekort aan personeel bij de OV-bedrijven. Over 2025 is nog geen informatie beschikbaar.



Bron: gemeente Utrecht

# Verdichten rond stedelijke knooppunten

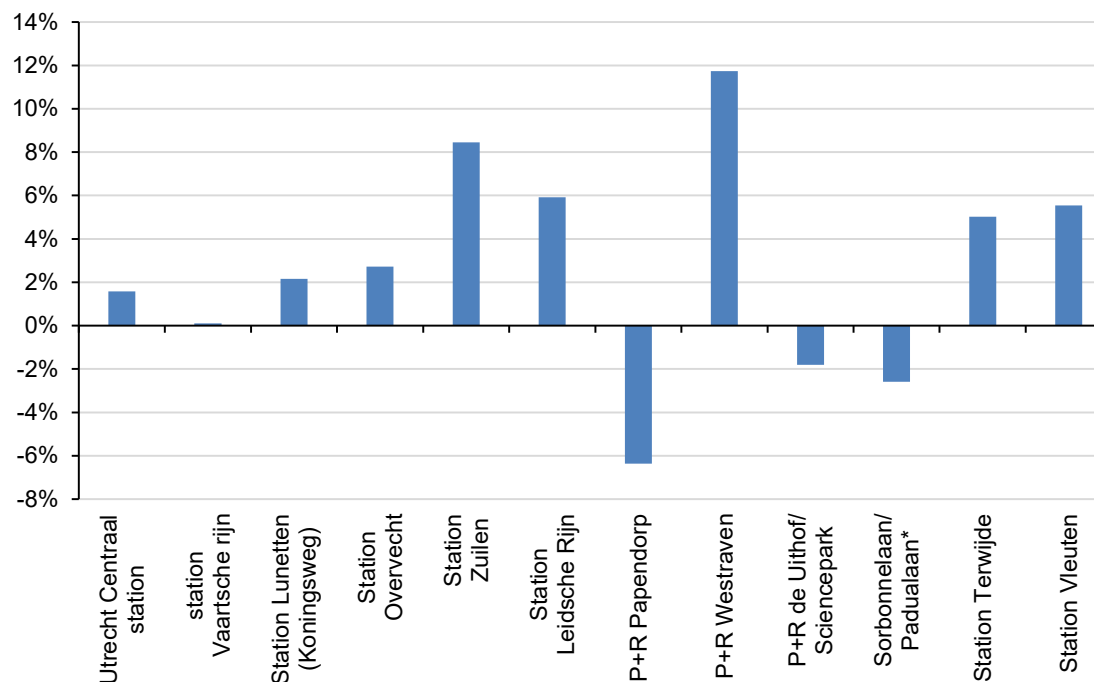
## 21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

Het gebruik van de knooppunten wordt sinds 2020 gevolgd. Maar door de coronacrisis en aanpassingen in de dataverzameling van de treinreizigers en busreizigers zijn de data niet goed vergelijkbaar tussen eerdere jaren. Alleen de jaren 2024 en 2025 zijn goed vergelijkbaar en daarom weergegeven in de grafiek hiernaast. Uit de data van de jaren er voor is wel een globaal beeld te halen sinds 2019. Door Corona is het aantal in-/uitstappers gedaald sinds 2020 en in de jaren er na langzaam weer toegenomen. In 2025 ligt het aantal op de meeste knooppunten nog wel lager dan voor Corona. Behalve bij de stations Leidsche Rijn, Vaartsche Rijn en Zuilen. De groei rond deze stations is te verklaren daar een veranderde dienstregeling en ruimtelijke ontwikkelingen.

In 2025 was na Utrecht Centraal het station Vaartsche Rijn het meest gebruikte knooppunt, gevolgd door station Overvecht. Het minst gebruikte knooppunt is P+R Papendorp. Deze kende ook de grootste afname t.o.v. 2024. De oorzaak daarvan is niet bekend. Ook op de knooppunten op het Science Park zien we kleine afnames, waarschijnlijk door afname van het aantal studenten.

De verwachting is dat het gebruik van de knooppunten de komende jaren gaat toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten en de bereikbaarheid van de knooppunten. Om te volgen of deze ontwikkelingen het verwachte effect hebben, blijven we deze indicator de komende jaren volgen.

% groei/afname in 2025 t.o.v. 2024 per jaar per knooppunt



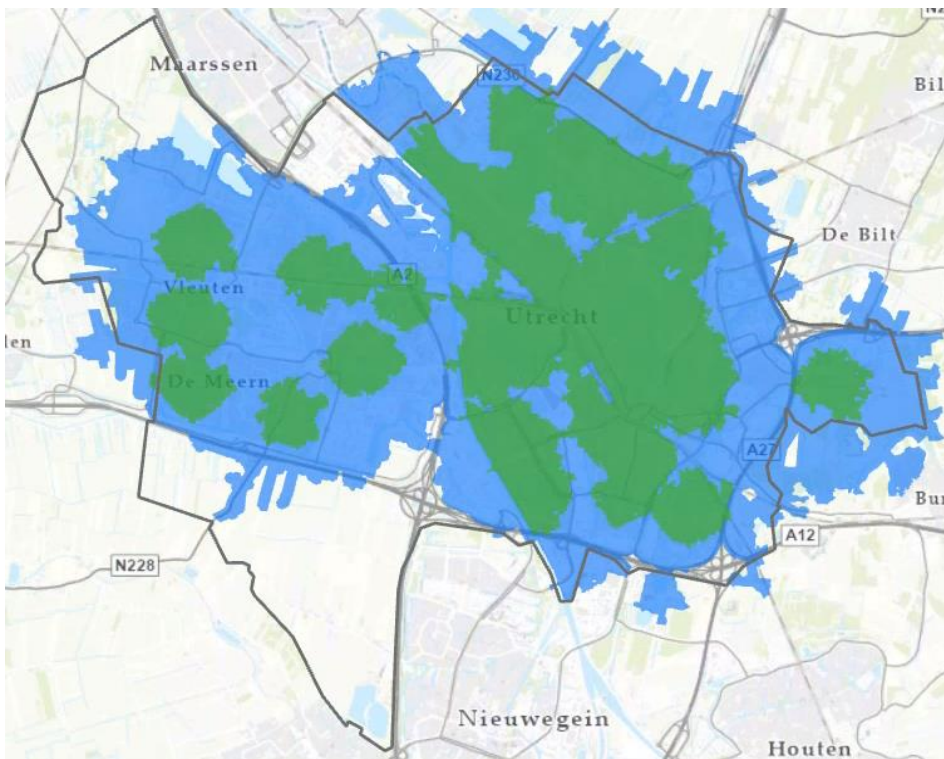
\*De ligging van het toekomstige knooppunt nabij Sorbonnelaan / Padualaan is nog onduidelijk, daarom is voor nu halte Padualaan aangehouden.

# Bereikbaarheid voorzieningen

## 22. Bereikbaarheid van supermarkten

In deze monitor is gekeken naar de nabijheid van voorzieningen voor inwoners. Daarbij is uitgegaan van 10 minuten lopen en 10 minuten fietsen. Er zijn twee type voorzieningen gekozen die voor veel verplaatsingen zorgen, namelijk supermarkten en basisscholen. Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

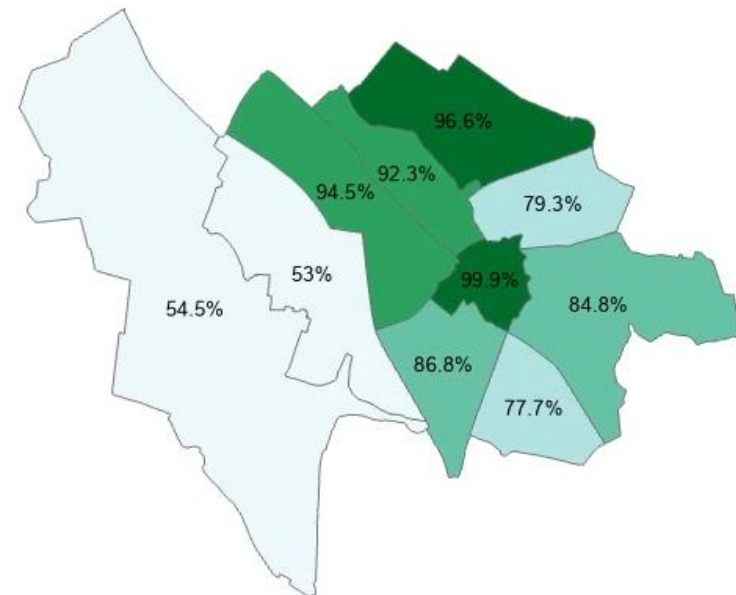
Hieronder is in blauw het gebied aangegeven waarin een supermarkt binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven. 99,7% van de inwoners heeft een supermarkt binnen 10 minuten fietsen, dit is gelijk aan 2023 en 2024. Voor lopen geldt dit voor 79%, ongeveer een procent minder dan vorig jaar.



Bron: gemeente Utrecht  
Monitor Mobiliteitsplan 2026

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een supermarkt binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnburg, in Haarzuilens en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten deze voorzieningen kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate. Met name in de binnenstad is dat nog steeds voor nagenoeg iedereen mogelijk, maar op veel andere plekken niet. Met name in de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is voor veel inwoners de afstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt meer dan 10 minuten lopen, dit geldt voor 40 - 50% van de inwoners. In Leidsche Rijn is dit percentage het afgelopen jaar met 5% toegenomen. Dit kan in die wijken voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een supermarkt binnen 10 minuten loopafstand heeft.



Bron: gemeente Utrecht

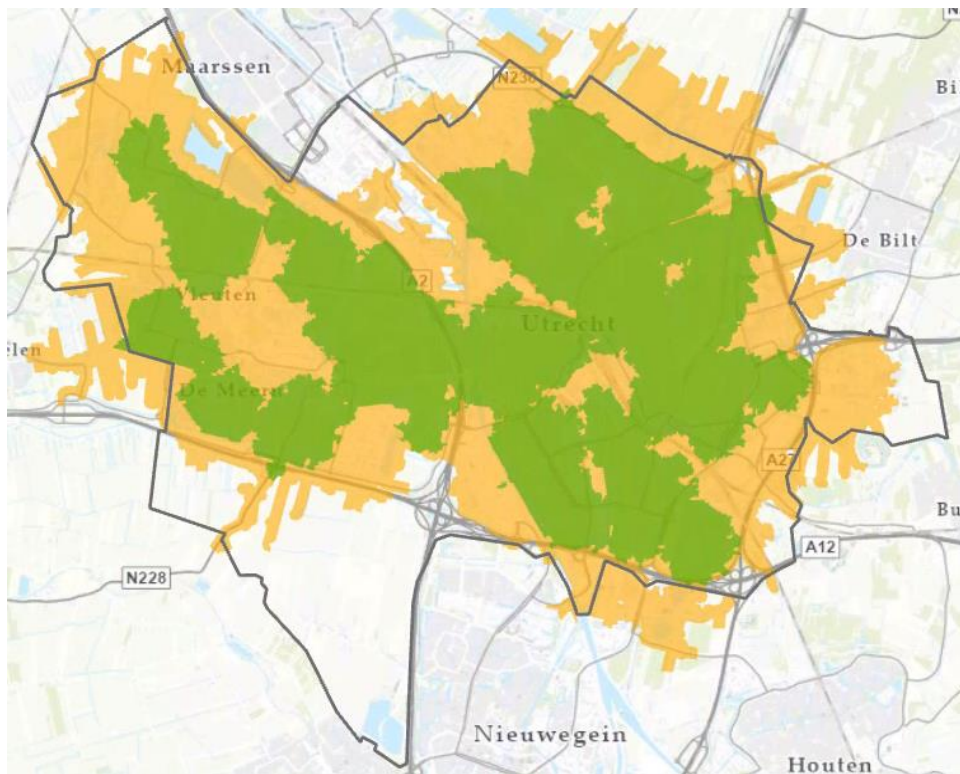
# Bereikbaarheid voorzieningen

## 23. Bereikbaarheid van primair onderwijs

Net als voor de supermarkten is ook gekeken naar de bereikbaarheid van primair onderwijs locaties (basisscholen / speciaal onderwijs). Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

Hieronder is in geel het gebied aangegeven waarin een primaire onderwijs locatie binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven.

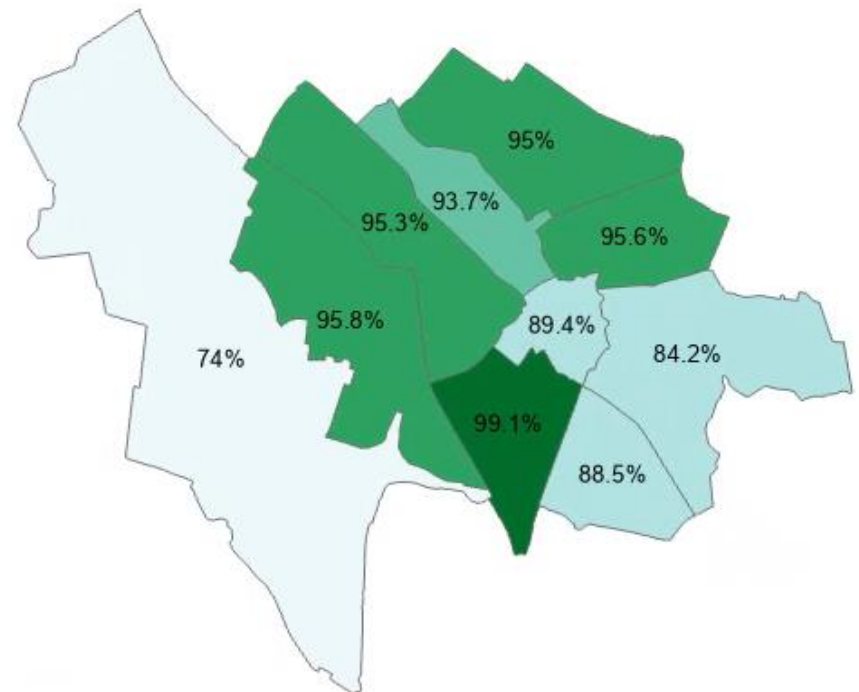
99,9% van de inwoners kan een basisschool binnen 10 minuten fietsen bereiken. Dit is gelijk aan 2023 en 2024. Binnen 10 minuten lopen geldt dit voor 90,9%. Dit is nagenoeg gelijk aan vorig jaar (-0,1%). In 2024 was er een toename van 3%, onder meer door de opening van een nieuwe basisschool.



Bron: gemeente Utrecht  
Monitor Mobiliteitsplan 2026

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een basisschool binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, het buitengebied ten oosten van het Utrecht Sciencepark en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten een basisschool kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate en zijn er grote verschillen tussen wijken. Met name in West, Noordwest, Overvecht, Noordoost en Zuidwest is dat nog steeds voor bijna iedereen mogelijk, maar in de wijk Vleuten-De Meern is voor 26% van de inwoners geen basisschool binnen 10 minuten lopen bereikbaar. Dit kan in die wijk voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een primaire onderwijslocatie binnen 10 minuten loopafstand heeft.



Bron: gemeente Utrecht

# Stap 1 Slim bestemmen

## Conclusies

Het doel van deze indicatoren is om te kunnen volgen of slim bestemmen, in combinatie met aanpassingen in het netwerk, ervoor zorgt dat meer inwoners toegang hebben tot knooppunten, arbeidsplaatsen en voorzieningen.

Het aandeel inwoners dat een knooppunt binnen tien minuten fietsen, lopen of per openbaar vervoer bereikbaar heeft (92% in 2025), is 0,2% afgenomen vergeleken met 2024. Dit komt omdat er woningen zijn opgeleverd in delen van de stad van waaruit geen knooppunt te bereiken is binnen deze tien minuten (Rijnvliet, Haarzicht). Dit bevestigt het belang van inzet op goede verbindingen van en naar de knooppunten. Vooral omdat de bereikbaarheid van de knooppunten met het openbaar vervoer is afgenomen. Dit komt doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van tien minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025/ begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

Er zijn grote verschillen tussen de wijken in de loop- en fietsbereikbaarheid van supermarkten en basisscholen. Zo heeft bijna de helft van de inwoners van de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern geen supermarkt binnen tien minuten loopafstand, terwijl dat in de andere wijken varieert van 22% (Zuid) tot 0,1% (Binnenstad). In 2025 nam dit aandeel in Leidsche Rijn met 5 procentpunt toe.

Het aandeel inwoners dat binnen tien minuten lopen (91%) of fietsen (afgerond 100%) een basisschool kan bereiken verschilt ook per wijk. De aandelen zijn nagenoeg gelijk gebleven in vergelijking met 2024. Waar een kwart van de inwoners van Vleuten-De Meern niet binnen 10 minuten lopen een basisschool kan bereiken, geldt dat voor slechts 1% van de inwoners van Zuidwest.

Langere loopreistijden kunnen resulteren in meer fiets- en autoverplaatsingen in deze gebieden in vergelijking met de andere wijken.

## Stap 2: Anders reizen

### Inleiding

Met de inzet op anders reizen willen we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip te reizen en/of met een duurzaam vervoermiddel. Dit met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekken en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes.

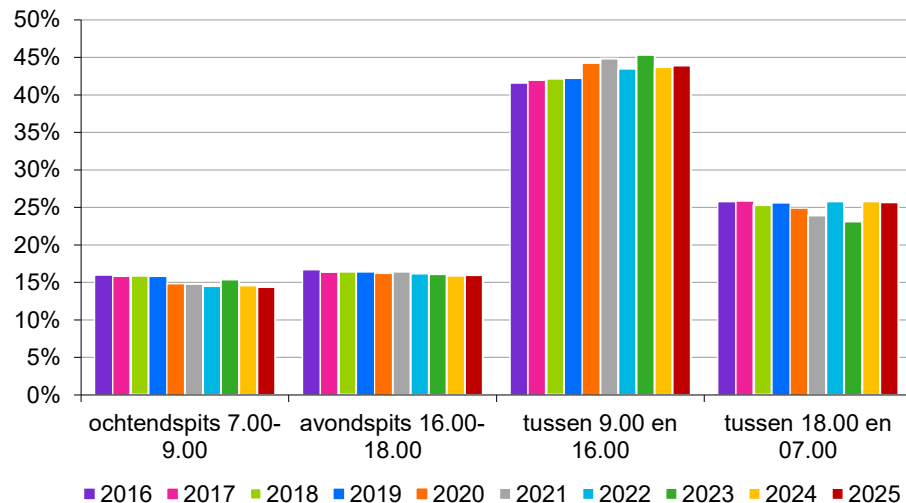
Dit hoofdstuk gaat in op de verdeling van het verkeer over de dag, het aanbod en gebruik van deelvervoer, het bezit en gebruik van elektrische motorvoertuigen en het aantal elektrische laadpunten in de stad. Deze indicatoren geven een beeld van in hoeverre er meer gebruik gemaakt wordt van duurzame vervoersmiddelen en of er meer buiten de spits gereisd wordt.

Ook goederenvervoer is opgenomen in dit hoofdstuk. We volgen in de milieuzone of het lukt om het aantal verplaatsingen en de uitstoot te beperken. Door het goederenvervoer anders te organiseren trachten we hiermee bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid.

# Stimuleren reizen buiten de spits

## 24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers

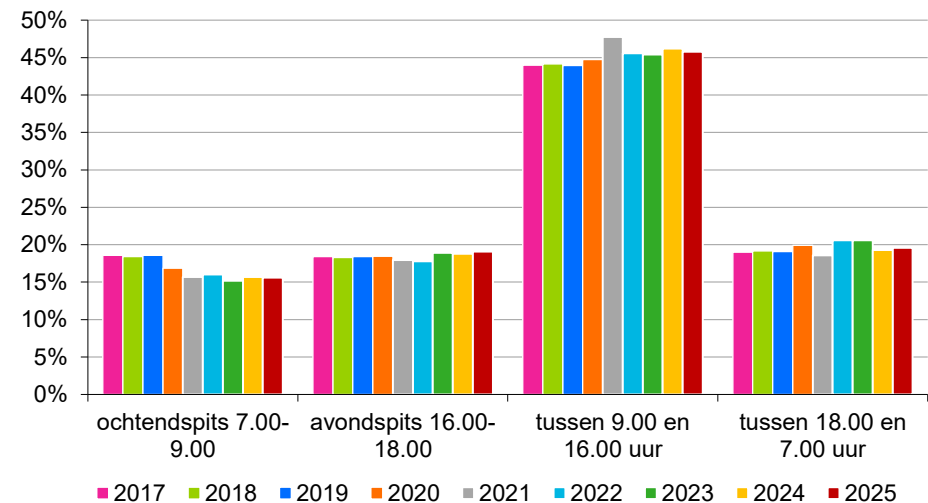
verdeling gemotoriseerd verkeer van en naar Utrecht over de dagdelen



Bron: gemeente Utrecht

In de spits wordt het wegennet zwaar belast. Maatregelen zijn er op gericht om verkeer beter te spreiden over de dag (spitsmijden). Als gevolg van de coronamaatregelen is de verdeling over de dag licht gewijzigd sinds 2020. In 2022 zien we dat vooral de ochtendspits lager is dan voor corona, terwijl de avondspits en nagenoeg gelijk is gebleven. In 2025 is de ochtendspits gelijk aan 2022, iets minder dan in 2024. Met name in de daluren, tussen 09.00 en 16.00 zien we in verhouding meer verkeer dan voor corona. Ook in 2025 nam dit aandeel met 0,2% toe. Naar verhouding rijdt er nu in de daluren 2% meer verkeer. In 2025 zien we dat het aandeel avond/nacht nagenoeg gelijk is gebleven aan het jaar ervoor en op een vergelijkbaar niveau ligt met de periode voor Corona.

verdeling instappers bus/tram over de dagdelen, concessie Regiovervoer Utrecht



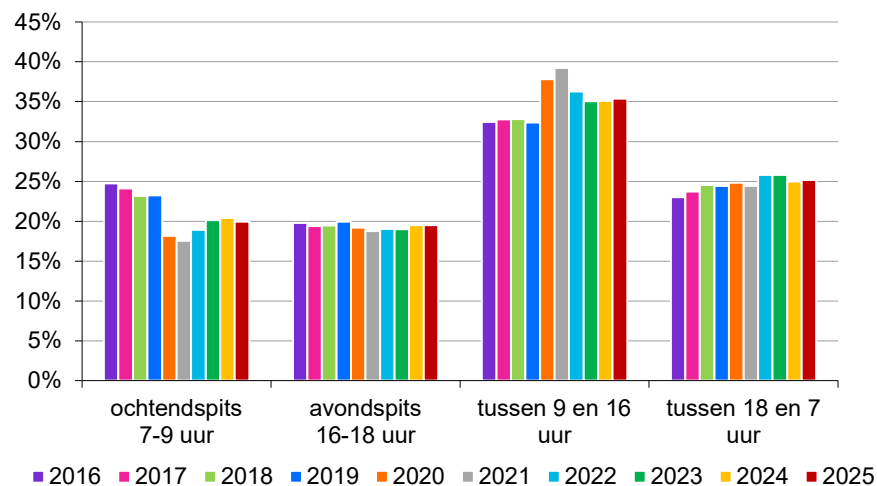
Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

Ook de bussen en trams worden in de spitsen zwaar belast. In 2017-2019 reisde op werkdagen gemiddeld 37% van de bus- en tramreizigers in de spitsen, tussen deze jaren zijn de verschillen erg klein. Vanaf 2020 is de verdeling licht veranderd als gevolg van de coronamaatregelen en het daarna toegenomen thuiswerken. Voor corona stapte 18,6% van de reizigers in de ochtendspits in. In 2021 was dat gedaald naar 15,7% en in 2023 naar 15,2%. In 2025 is dit 15,6% en daarmee ontstaat een beeld van een structureel lager aandeel gebruikers in de ochtendspits. In de avondspits wordt het OV het zwaarst belast. Dit percentage is de laatste jaren iets aan het stijgen, naar 19,1% in 2025 en daarmee iets hoger dan voor Corona. Het aandeel dat 's avonds en 's nachts reist is in 2025 weer ongeveer gelijk aan de jaren voor corona, in de jaren 2022 en 2023 was hierin nog een toename te zien. Wel zien we dat het aandeel dat tussen de spitsen reist structureel hoger ligt dan voor 2020. In 2025 ligt dit bijna 2 procentpunt hoger dan in 2017 - 2019.

# Stimuleren reizen buiten de spits

## Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers over de dag

verdeling fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn over de dagdelen, werkdagen



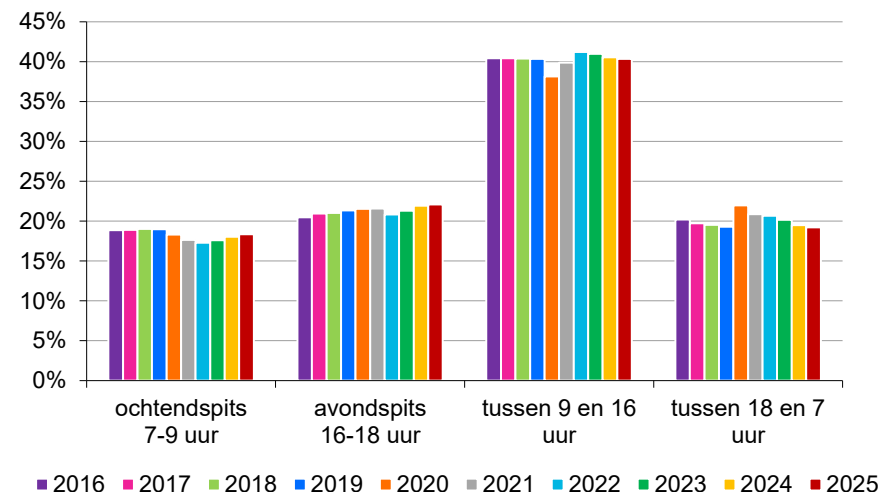
Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld ruim 28.000 fietsers via de drie bruggen (Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug). Hiervan reed 20% in de ochtend- en ook 20% in de avondspits. In 2024 was dit (afgerond) ook 20% in beide spitsen.

In de coronajaren was het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt lager (18%). Vervolgens nam het aandeel in de ochtendspits toe, maar vergeleken met 2017-2019, de jaren voor corona, is het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt drie tot vier procentpunt kleiner. Het thuiswerken heeft vooral invloed op het aandeel in de ochtendspits.

Het aandeel fietsers dat in de avondspits rijdt, is redelijk stabiel op 19 à 20%.

verdeling fietsers tussen Utrecht en Utrecht Science Park over de dagdelen, werkdagen



Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld 19.700 fietsers via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Hiervan reed 18% in de ochtend- en 22% in de avondspits. In 2024 waren deze aandelen (afgerond) even groot.

In de coronajaren nam het aandeel fietsers in de ochtendspits af, maar minder sterk als bij de relatie Utrecht-Leidsche Rijn. Het aandeel dat in de ochtendspits rijdt is nu iets kleiner (afgerond één procentpunt) dan in 2017-2019.

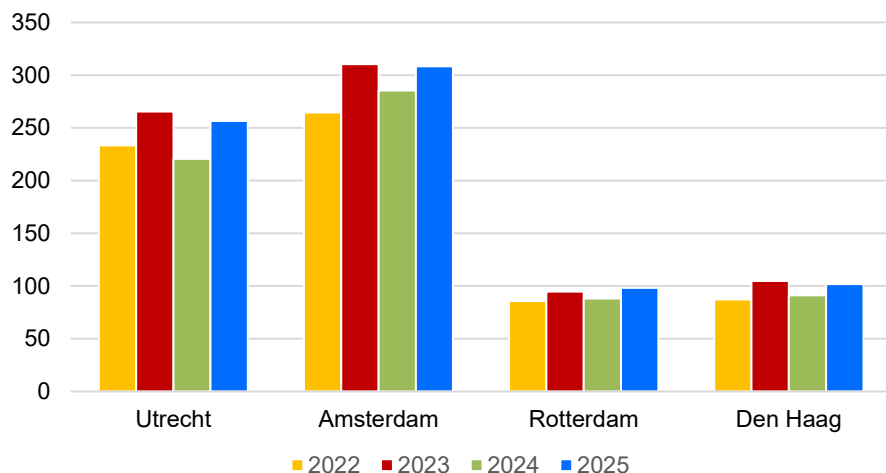
Het aandeel dat in de avondspits fietst, is langzaam aan het toenemen. In de jaren voor corona was dit afgerond 21%.

Vergeleken met de jaren vóór corona rijden er nu relatief minder fietsers in de ochtendspits.

# Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

## 25. Aantal deelauto's en gebruik

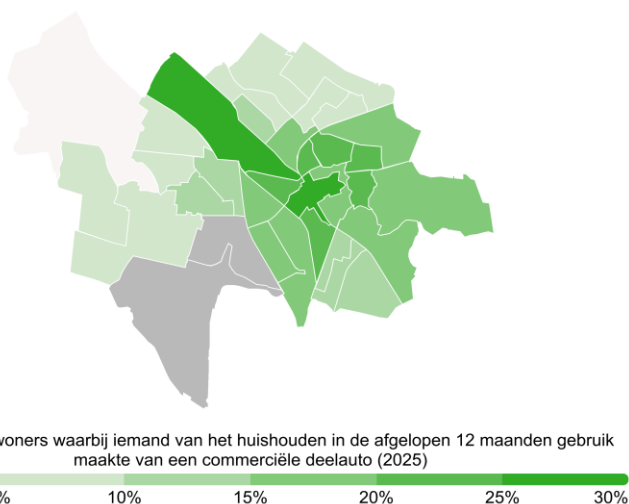
Aantal deelauto's per 100.000 inwoners



Bron: CROW. Dit zijn de cijfers volgens de oude deelauto-definitie van het CROW, waarbij P2P deelauto's met fysieke sleuteloverdracht niet werden meegenomen. De cijfers van 2025 zijn door het CROW volgens de nieuwe definitie gepubliceerd (dat is inclusief P2P deelauto's met minstens 10 keer een fysieke sleuteloverdracht), maar voor de vergelijking met eerdere jaren, is hier voor de cijfers volgens de oude definitie gekozen.

Utrecht heeft 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners in 2025. Utrecht staat hiermee binnen Nederland op de tweede plek, na Amsterdam. Dit aantal is bijna even hoog als in 2023 (266 deelauto's per 100.000 inwoners). Daarmee is de daling in 2024 (naar 221 deelauto's per 100.000 inwoners) bijna volledig hersteld in 2025. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto's die weinig/niet gebruikt werden. Vanwege stijgende kosten, werden er daardoor meer niet-renderende deelauto's weggehaald dan voorheen. Het absolute aantal commerciële deelauto's dat aangeboden wordt door marktpartijen in Utrecht in 2025 is 960. In Amsterdam zijn het er 2.872, in Rotterdam 659 en in Den Haag 576.

Naast de 960 deelauto's die met een app te openen zijn, zijn er 63 particuliere deelauto's die in 2025 minstens 10 keer zijn gebruikt met een fysieke sleuteloverdracht. Verder zijn er in 2026 (peildatum 1 maart) 256 particuliere autodeelvergunningen uitgegeven. Een jaar eerder waren dat er nog 212. Het invoeren van betaald parkeren in een aantal gebieden is mogelijk een verklaring.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2025 gebruikte bij 32% van de Utrechtse huishoudens iemand uit het huishouden een deelauto en/of een auto van familie, vrienden, kennissen of burens (alle vormen deelautogebruik samen). Dat is een toename ten opzichte van 2023, toen bij 29% van de Utrechtse huishoudens iemand gebruik maakte van een deelauto.

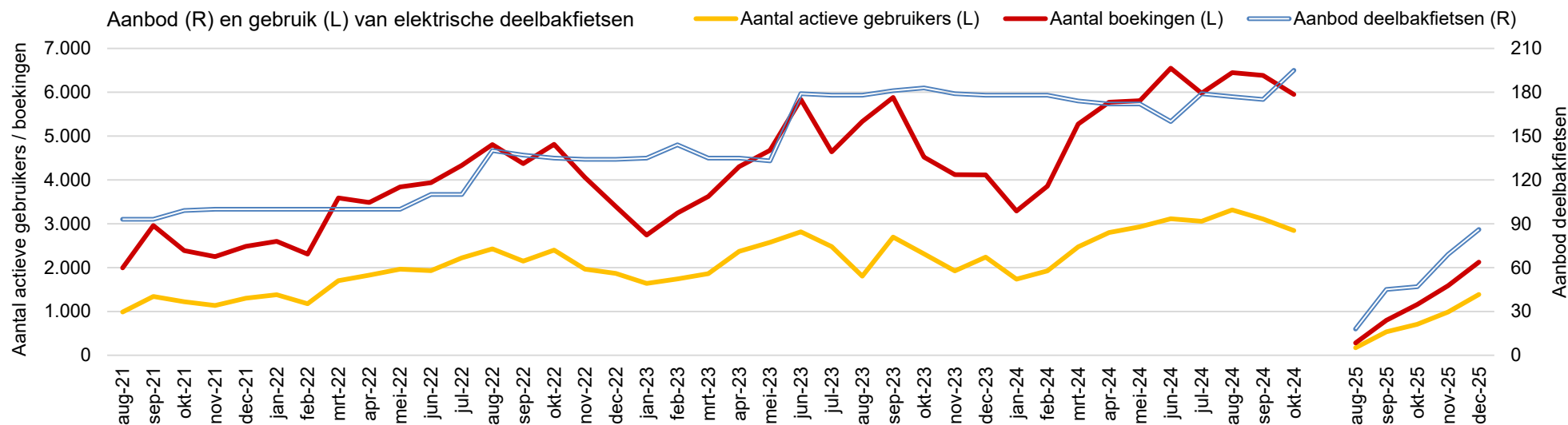
Dit gebeurde vooral (23%) informeel via familie of vrienden (21% in 2023). Bij 14% van de Utrechtse huishoudens gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels (13% in 2023), en bij 5% via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar (gelijk aan 2023). Er is ook gebruik gemaakt van deelauto's via een autodeelgroep, maar afgerond blijft dat nog 0%.

In de Binnenstad, West en Noordoost (20%) is het gebruik van commerciële deelauto's relatief hoog. In Oost (35%) en Binnenstad (31%) wordt relatief vaak een auto gebruikt van familie/vrienden.

Het laagst is het deelautogebruik in Vleuten-De Meern (5% heeft een commerciële deelauto en 12% een auto van familie/vrienden gebruikt). In die wijk is het autobezit het grootst.

# Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

## 26. Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfietsen en hubs

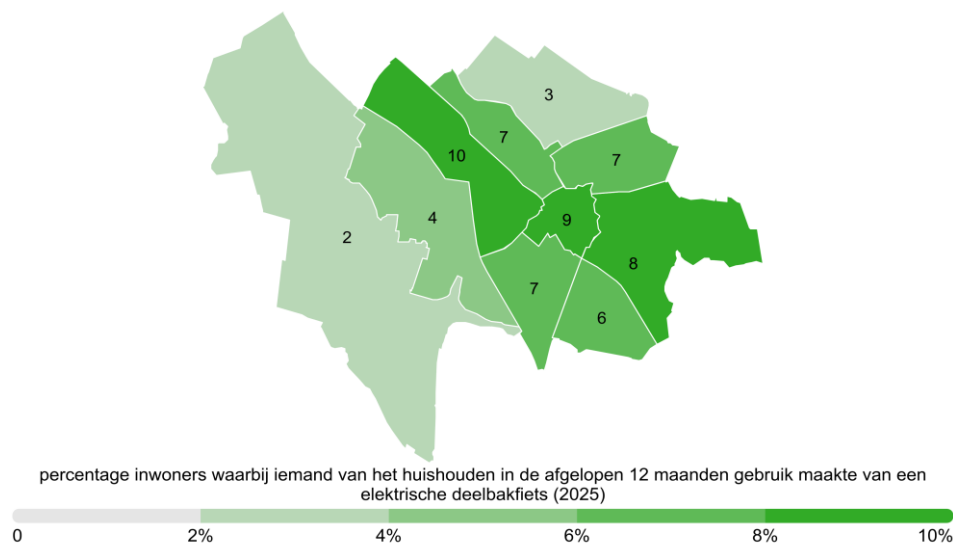


Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die in een maand minimaal één rit met een elektrische deelfiets heeft gemaakt.

Op vaste plekken verspreid in Utrecht staan sinds de zomer van 2021 elektrische deelfietsen van Cargoroo. Het aanbod nam toe van 100 eind 2021 naar 160-195 in 2023 en 2024, met ook een stijgend gebruik, tot het faillissement van Cargoroo eind 2024. Na de doorstart in augustus 2025 met Moby als aanbieder, stijgt het aanbod en gebruik, maar beide zitten nog onder het niveau van 2024. Het gebruik per beschikbare bakfiets was eind 2025 wel vergelijkbaar met 2024.

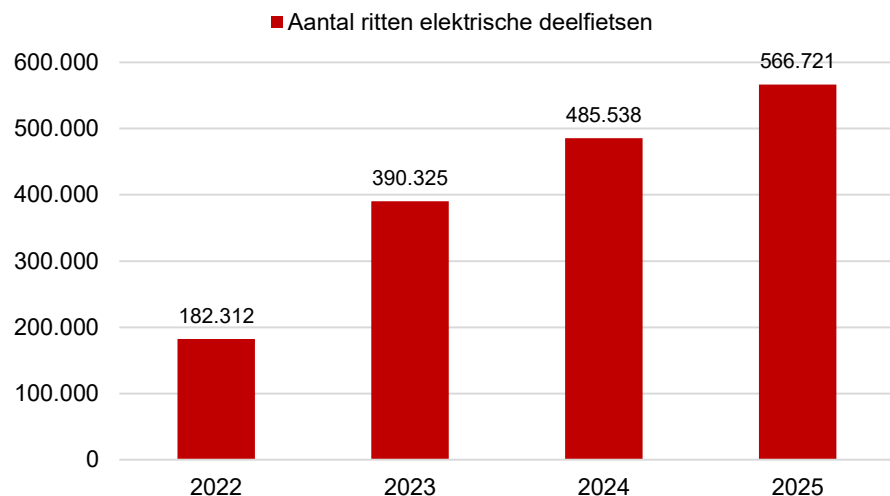
In 2025 maakte bij 6% van de Utrechtse inwoners iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelfiets. Gedurende 2025 is er tijdelijk geen aanbod geweest van deelfietsen. Mogelijk dat dat de lichte afname verklaart van het deelfietsgebruik (7% in 2023). Inwoners van Vleuten-De Meern gebruiken minder vaak een deelfiets (2%), net als inwoners van Overvecht (3%) en Leidsche Rijn (4%). In West (10%) wordt vaker een deelfiets gebruikt dan gemiddeld, net als in Binnenstad (9%). Vooral 30 t/m 54-jarigen gebruiken de deelfiets (10%).

In Utrecht hebben we op verschillende locaties fysieke hubs: plekken met meerdere soorten deelvervoer bij elkaar. In 2025 zijn er nieuwe hubs gerealiseerd op zes locaties, namelijk bij de stations: Vleuten, Terwijde, Leidsche Rijn, Zuilen, Lunetten en Overvecht (zuidzijde). Eind 2025 waren er 27 hubs.



## Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

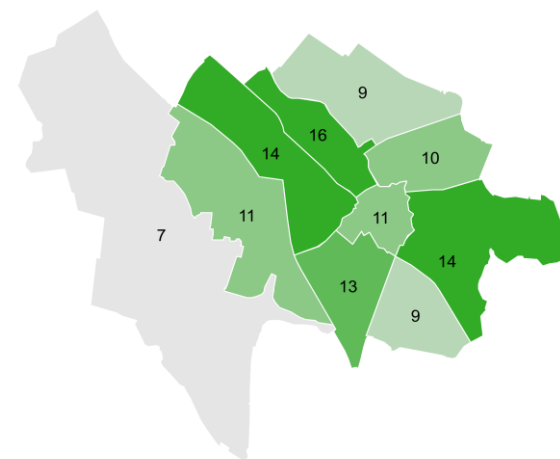
### Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfiets



Bron: Tier / Dott. In 2024 fuseerde Tier met Dott. Dit heeft niet geleid tot meer/minder elektrische deelfietsen, maar mogelijk wel tot (tijdelijk) iets minder gebruikers doordat gebruikers van applicatie moesten veranderen.

Op een groot aantal vaste plekken in Utrecht staan elektrische deelfietsen. Dit waren er in 2025 ongeveer 1.000, net als de 2 jaren ervoor. Dit aantal liep in december 2025 wel terug vanwege de aflopende concessie met Dott als aanbieder. Het gebruik van de elektrische deelfietsen nam toe, tot 566.000 ritten in 2025. In 2024 waren dat er nog 485.000. Een rit duurt gemiddeld 12 minuten.

Na afloop van de concessie met Dott als aanbieder, staan er sinds begin 2026 elektrische deelfietsen van Lime in Utrecht. Dit is onderdeel van een gezamenlijk initiatief van de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, Bunnik, De Bilt, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist. De elektrische deelfietsen van Lime zijn in al deze gemeenten te gebruiken, en kunnen dus over de gemeentegrenzen heen worden gebruikt. Het aanbod in de gemeente Utrecht zelf is met ongeveer 1.000 deelfietsen vergelijkbaar aan het aanbod van Tier/Dott in de afgelopen jaren.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

In 2025 maakte bij 11% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelfiets (Tier, Dott) (evenveel als in 2023).

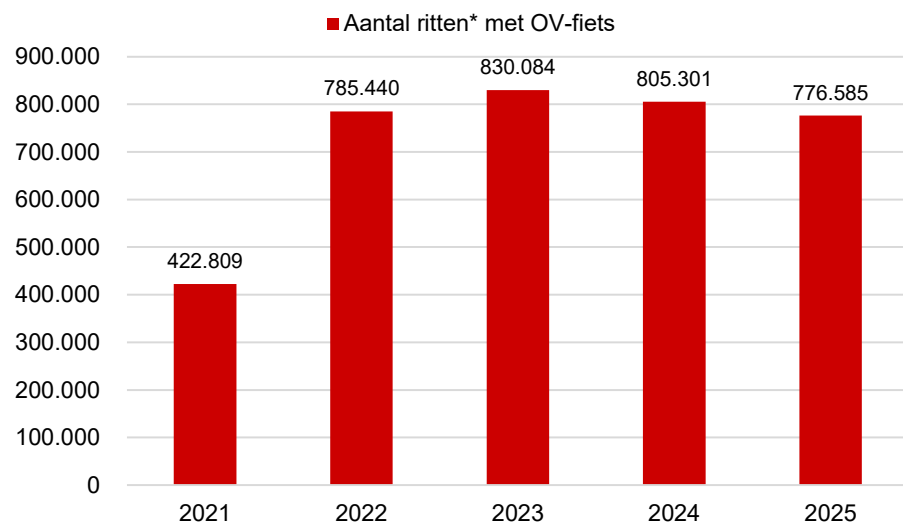
Inwoners van Vleuten-De Meern (7%), Overvecht en Zuid (beide 9%) maken minder gebruik van de elektrische deelfietsen.

In Noordwest (16%), West en Oost (beide 14%) gebruiken inwoners juist vaker een deelfiets.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, waarbij de elektrische deelfiets meer gebruikt wordt door 18 t/m 29-jarigen (22%) en de elektrische deelbakfiets voornamelijk door 30 t/m 54-jarigen (10%).

## Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijken

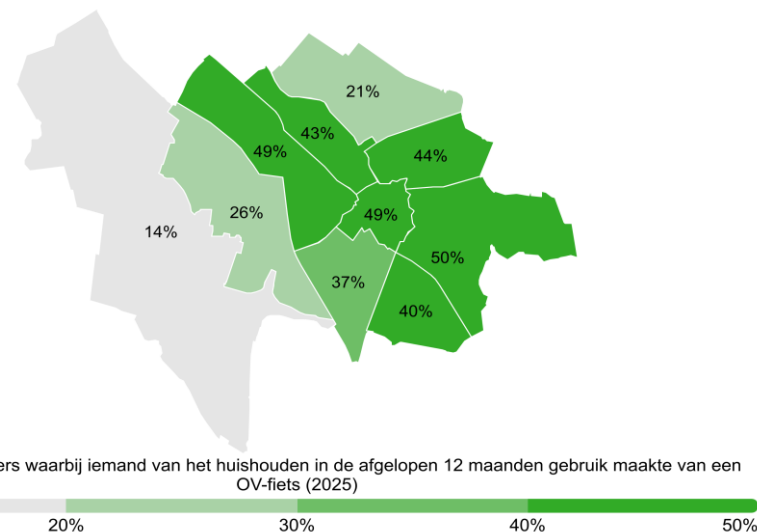
### Aantal deelfietsen en gebruik | OV-fiets



Bron: NS. \* Ritten: dit zijn het aantal verhueringen van maximaal 24 uur. Wanneer een verhuuring langer dan 24 uur duurt, wordt het aantal ritten opgehoogd met 1 per 24 uur. Een verhuuring van bijvoorbeeld 60 uur, telt dus als 3 ritten.

In Utrecht is er een structureel aanbod van ongeveer 2000-2500 OV-fietsen, verspreid over verschillende (OV)-locaties in Utrecht, maar voornamelijk rondom Utrecht Centraal. In de loop van 2025 zijn er 150 OV-fietsen rondom Utrecht Centraal bijgeplaatst.

In 2025 werden in totaal ruim 776.000 ritten\* gemaakt. Dit is lager dan de jaren ervoor. Ook in 2024 was het aantal ritten lager dan in 2023. De reden hiervoor is de tijdelijke sluiting van de fietsenstalling Jaarbeursplein. Door scheurtjes in de constructie, was deze fietsenstalling tussen half oktober 2024 en eind februari 2025 gesloten. De OV-fietsen van deze stalling zijn gedeeltelijk, voor zover de capaciteit dat toeliet, verplaatst naar de andere stallingen rondom Utrecht Centraal. Een klein deel ging naar de stalling Stationsplein, en een groot deel naar de stalling Knoop. In totaal nam het aanbod OV-fietsen rond Utrecht Centraal wel af. Daardoor daalde het totaal aantal OV-fietsritten in zowel 2024 als 2025.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

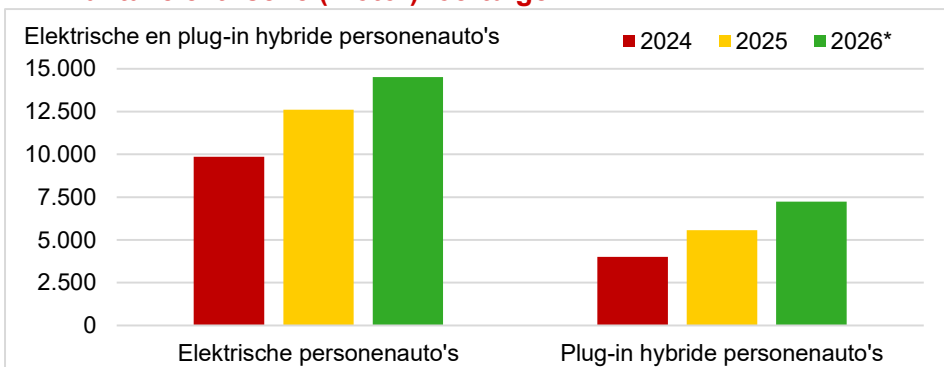
De OV-fiets is de meest gebruikte deelfietsvorm onder bewoners van Utrecht. Net als in 2023 maakte in 2025 bij 36% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een OV-fiets.

Inwoners van Vleuten-De Meern (14%) en Overvecht (21%) maken minder gebruik van de OV-fiets. Inwoners van Oost (50%), West en Binnenstad (beide 49%) wat meer.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, de OV-fiets wordt meer gebruikt door 18 t/m 29-jarigen (57%).

# Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijken

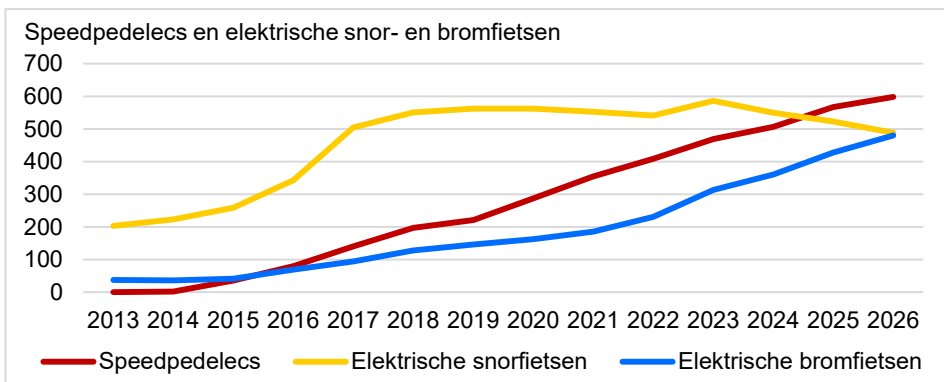
## 27. Aantal elektrische (motor)voertuigen



Bron: RVO/CBS, via RWS Klimaatmonitor. Betreft personenauto's, zowel in privébezit als op naam van een bedrijf, waarbij er een herverdeling is gemaakt om o.a. leasevoertuigen zo goed als mogelijk te koppelen aan de woonplaats van de gebruiker i.p.v. het bedrijf. De gemeentelijke cijfers zijn modelmatig geschat o.b.v. de cijfers per provincie.

\* De cijfers van 2026 zijn voorlopig, omdat de provinciecijfers nog niet definitief zijn. De gemeentelijke cijfers worden volgend jaar bijgesteld o.b.v. de definitieve provinciecijfers.

Het aantal elektrische personenauto's is tussen 2025 en 2026 (peildatum 1 januari) met 15% gegroeid, van 12.600 naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen ligt lager, maar is wel met 30% gestegen, van 5.600 naar 7.200.



Bron: RVO, via RWS Klimaatmonitor. Betreft voertuigen zowel in privébezit als op naam van een bedrijf.

Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs en 480 elektrische bromfietsen begin 2026. Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 begin 2026. De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

**Monitor Mobiliteitsplan 2026**



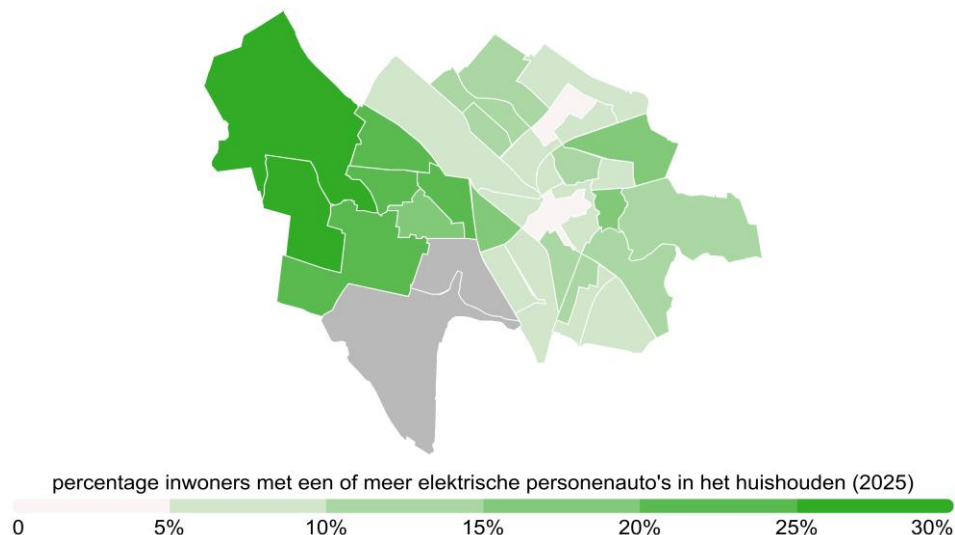
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

\*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Sinds 2019 houden we deze enquête elke twee jaar. Cijfers van 2023 zijn niet vergelijkbaar met 2021, door afwijkende vraagstelling in 2021.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

# Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

## Aantal elektrische (motor)voertuigen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

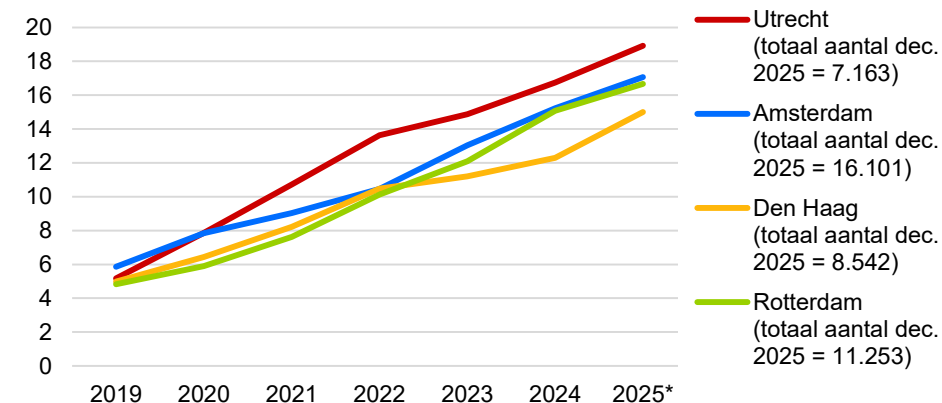
\*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Rijnburg en Leidsche Rijn Zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het aandeel inwoners met één of meer elektrische personenauto's binnen het huishouden is in Leidsche Rijn (26%) en Vleuten-De Meern (21%) hoger dan gemiddeld in Utrecht (13%). In de subwijk Vleuten, Haarzuilens is dit aandeel het hoogst, hier hebben bijna drie van de tien inwoners een elektrische auto in het huishouden (29%).

In de wijken Overvecht en Binnenstad (beide 7%) is dit aandeel lager.

## 28. Aantal laadpunten elektrisch vervoer

aantal (semi)publieke laadpunten per 1.000 inwoners



Bron: Klimaatmonitor. Voor het aantal publieke oplaadpunten van de gemeente Utrecht is de eigen registratie van de gemeente de bron. Peildatum december.

\* Cijfers december 2025 zijn voorlopig.

Het aantal (semi)publieke laadpunten in Utrecht is tussen december 2019 en december 2025 sterk gegroeid van ongeveer 1.900 naar 7.200 laadpunten. Dit zijn laadpunten op publieke laadpalen en publiektoegankelijke laadpalen in parkeergarages en bij bedrijven. In 2025 zijn er 850 bijgekomen (+13%). Utrecht heeft per 1.000 inwoners 18,9 laadpunten. Dat zijn er meer dan in de drie andere grote steden: Amsterdam (17,1), Rotterdam (16,7) en Den Haag (15), peildatum december 2025.

De gemeente is verantwoordelijk voor de publieke laadpunten in de openbare ruimte. In 2025 groeide het aantal publieke laadpunten met 580 naar 4.802 publieke laadpunten in december 2025 (+14%).

De gemeente plaatst een nieuwe openbare laadpaal (met twee laadpunten) zodra die nodig is. Dat wordt bepaald op basis van hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. De beschikbaarheid van laadpalen is over de hele stad op voldoende niveau. Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt (Duurzaamheidsverslag gemeente Utrecht, 2025).

# Goederenvervoer

## 29. Aandeel/aantal schoon vervoer

Van het gebied dat de milieuzone vormt meten we het aantal goederenvervoer bewegingen dat het gebied uit gaat. Daarnaast verzamelen we gegevens over de voertuigklasse, emissieklasse en brandstoftype. Deze gegevens geven inzicht in of het lukt om er voor te zorgen dat het aantal goederenvervoerplaatsingen te verminderen en om de uitstoot van goederenvervoer te verminderen.

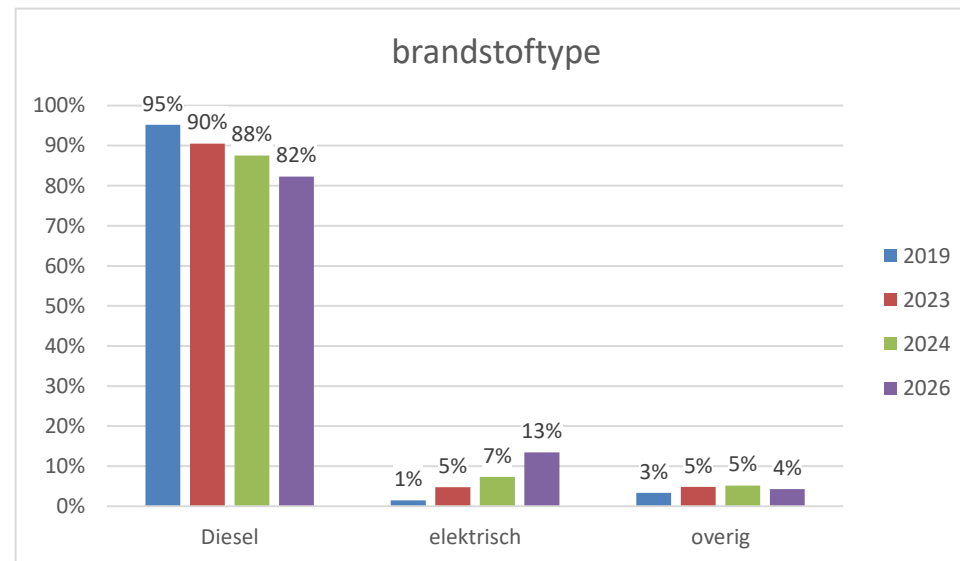
In de tabel hieronder is het aantal verplaatsingen op een gemiddelde werkdag weergegeven. Van elk jaar zijn de maanden februari, maart en april gebruikt. 2025 ontbreekt volledig door dataproblemen. Daarom is 2026 alvast toegevoegd. In 2026 is het aantal verplaatsingen met 4% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. In 2024 was het aantal verplaatsingen nagenoeg gelijk aan 2019. De verdeling van het goederenvervoer over de categorieën bestelbusjes, kleine vrachtwagens en zware vrachtwagens is nagenoeg gelijk gebleven.

| Jaar | bestelbusjes | kleine vrachtwagens | zware vrachtwagens | totaal | % toename |
|------|--------------|---------------------|--------------------|--------|-----------|
| 2019 | 7.981        | 373                 | 734                | 9.087  |           |
| 2023 | 8.596        | 342                 | 713                | 9.651  | 6%        |
| 2024 | 8.062        | 337                 | 687                | 9.086  | -6%       |
| 2026 | 7.739        | 346                 | 648                | 8.732  | -4%       |

Bron: gemeente Utrecht

In onderstaande grafiek is de verdeling van de goederenvervoer- verplaatsingen naar de milieuzone per brandstoftype weergegeven. Duidelijk is te zien dat het overgrote deel gebruik maakt van diesel. Wel neemt elektrisch toe, naar 13% in 2026. We zien ongeveer dat de afname van het aandeel diesel de toename bij elektrisch vormt.

Bij het brandstoftype diesel en benzine is het ook relevant om naar de emissieklasse te kijken. De Euronorm 6 is op dit moment de strengste emissienorm waaraan brandstofvoertuigen met uitstoot kunnen voldoen. Voertuigen die hieraan voldoen hebben minder (schadelijke) uitstoot dan voertuigen van lagere normen, Euro 5 of lager. In 2026 was 1% van de voertuigen van de Euronorm 4 of lager. In 2024 was dit nog 8%. In de milieuzone is alleen Euro 5 of hoger toegestaan. Het aandeel Euro 5 nam ook af van 21% naar 13%. Euro 6 nam toe van 63% naar 72%.



## Stap 2: Anders reizen

### Conclusies

#### Ochtendspits relatief minder zwaar belast

Vergeleken met de periode voor corona wordt er nu relatief minder in de ochtendspits gereisd. Dit is een positieve ontwikkeling en lijkt een blijvende verandering voor motorvoertuigen, fiets én openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk of de studie om de drukte te mijden. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. Het aandeel dat in de avondspits reist, is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden. Het aandeel motorvoertuigen dat in de avondspits rijdt, is al jaren nagenoeg gelijk. In de bus/tram en op een aantal fietspunten is het aandeel dat in de avondspits reist licht toegenomen.

#### 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 in 2025 toe van 826 in 2004 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.

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 burens, familie of vrienden). In 2024 was dit 25%. Tegelijkertijd neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. 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 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.

#### Toename elektrische voertuigen (behalve de snorfiets) en laadpalen

Het aantal in Utrecht geregistreerde elektrische personenauto's is in 2025 met 15% gegroeid naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen is wat minder groot, maar is met 30% gestegen naar 7.200. Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs (+5% in 2025) en 480 elektrische bromfietsen (+12% in 2025). Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 (-7% in 2025). De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

Het aantal (semi)publieke laadpunten nam in 2025 toe naar 850 (+13%). Utrecht heeft sinds 2020 de meeste (semi)publieke oplaadpunten per 1.000 inwoners van de G4: 18,9 (peildatum december 2025). Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van nieuwe laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Er zijn grote verschillen tussen de subwijken: 4% in Binnenstad city- en in Zamenhofdreef, Neckardreef tot 28% in Veldhuizen, Vleuterweide en 29% in Vleuten, Haarzuilens. Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

#### Goederenvervoer

In de milieuzone is het aantal verplaatsingen voor goederenvervoer afgenomen met 4% ten opzichte van 2024. Ook is het aandeel elektrisch toegenomen en is het aantal verplaatsingen met voertuigen dat niet aan de hoogste emissienorm (euro 6) voldoet afgenomen. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid in dit gebied. In 2025 is de zero-emissie zone ingevoerd in dit gebied. Deze maatregel draagt bij aan de toename van het aandeel elektrische verplaatsingen.

## Stap 3: Netwerken op orde

### Inleiding

Het is de ambitie om de groei van de stad zonder groei van het autogebruik gepaard te laten gaan. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes.

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerswijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: zo is het gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk en ruimte-efficiënt. Daarom stimuleren we lopen als vervoerswijze. Ook willen we dat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat te voet wordt gedaan, de tevredenheid van inwoners over voetpaden/stoepen en de bereikbaarheid van de binnenstad te voet en het aantal ongevallen met voetgangers.

De fiets is een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat met de fiets wordt gedaan. Ook geven we cijfers over de tevredenheid over fietsen en fietsongevallen.

We werken toe naar een robuust OV-netwerk in 2040 waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal treinreizigers per station. Ook volgen we het aantal instappers in bussen en trams, geven we inzicht in de herkomsten en bestemmingen van OV-reizigers en volgen we de tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met het ov en de bereikbaarheid van de eigen buurt.

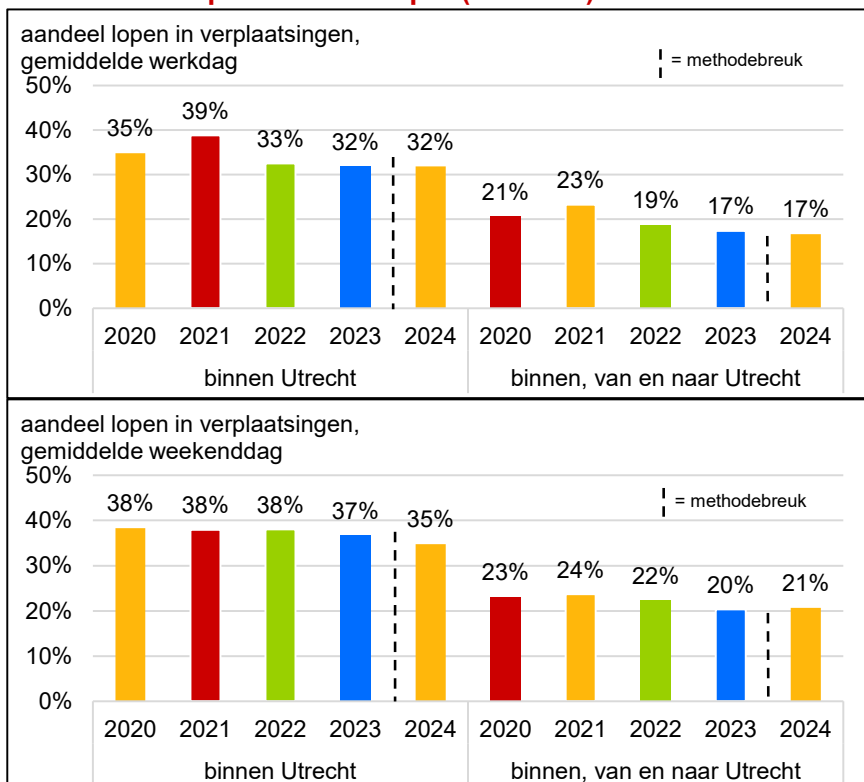
We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit hoofdstuk bevat een indicator die inzicht geeft in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt en intern autoverkeer. Ook bevat dit hoofdstuk cijfers over het aantal personenauto's van en naar de milieuzone. Verder is de ontwikkeling van het P+R gebruik te zien.



Foto: Tom Philip Janssen

# Voetganger

## 30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)

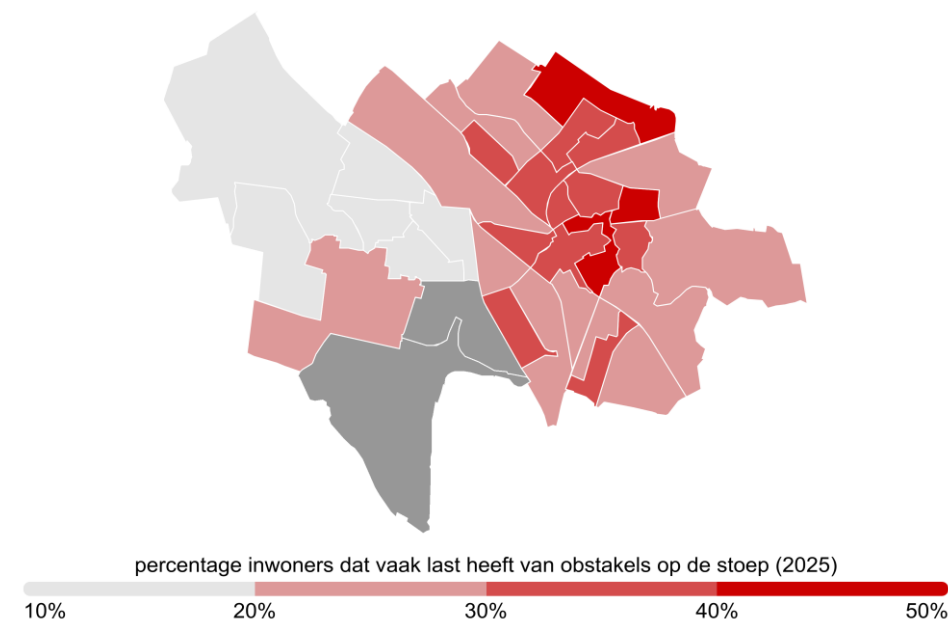


Bron: CBS ODin. Op basis van de hoofdvervoerswijze, dit is de vervoerswijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd.

Het aandeel lopen bij verplaatsingen van en naar Utrecht is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen 17% van de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht (dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht) lopend gedaan. Op weekenddagen was dit 4 procentpunt meer. Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%), op weekenddagen was dat ook iets meer (35%). Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

## 31. Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

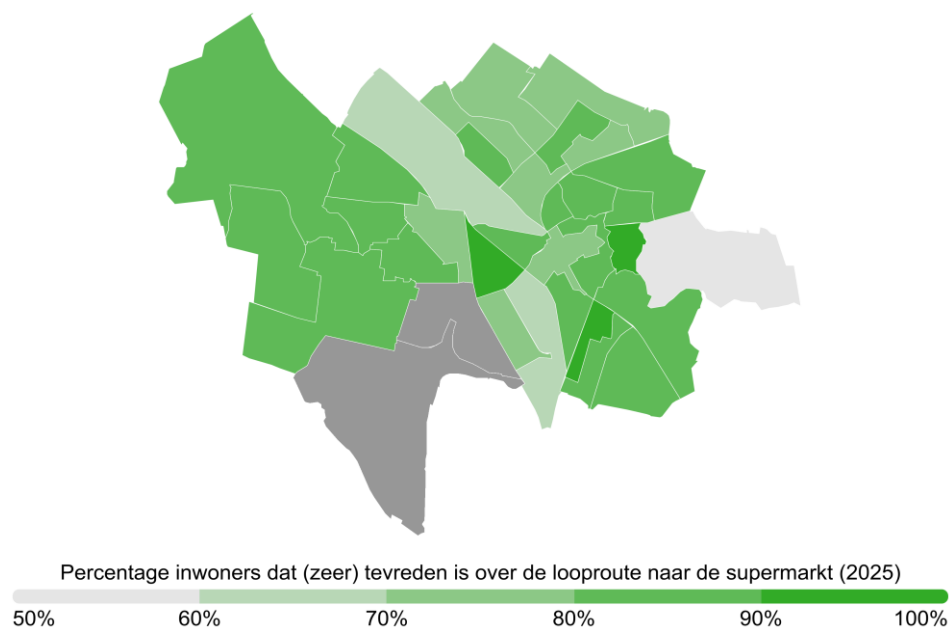
Een kwart van de Utrechters (27%) heeft in hun eigen buurt vaak last van obstakels op de stoep. Dit is gelijk aan 2023.

In sommige wijken wordt relatief meer last ervaren: zo heeft 39% van de inwoners van Binnenstad vaak last van obstakels op de stoep en in Overvecht is dat 35%. Vooral in de subwijken Binnenstad woongebied (42%), Zambesidreef, Tigrisdreef (41%) en Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (41%) wordt veel overlast ervaren.

In Leidsche Rijn (12%) en Vleuten-De Meern (17%) ervaren inwoners hier juist minder vaak last van.

# Voetganger

## Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden. In Zuid (86%) en Noordoost (84%) zijn inwoners het meest tevreden over de looproute en in Oost (75%) en Zuidwest (74%) juist het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk tussen de subwijken: in deze wijk wonen de meest tevreden inwoners (in Oudwijk, Buiten Wittevrouwen (95%)) en de minst tevreden inwoners (in Wilhelminapark, Rijnsweerd (55%)) van de stad. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van deze subwijk geven ook vaker aan dat ze moeite hebben de supermarkt te bereiken.

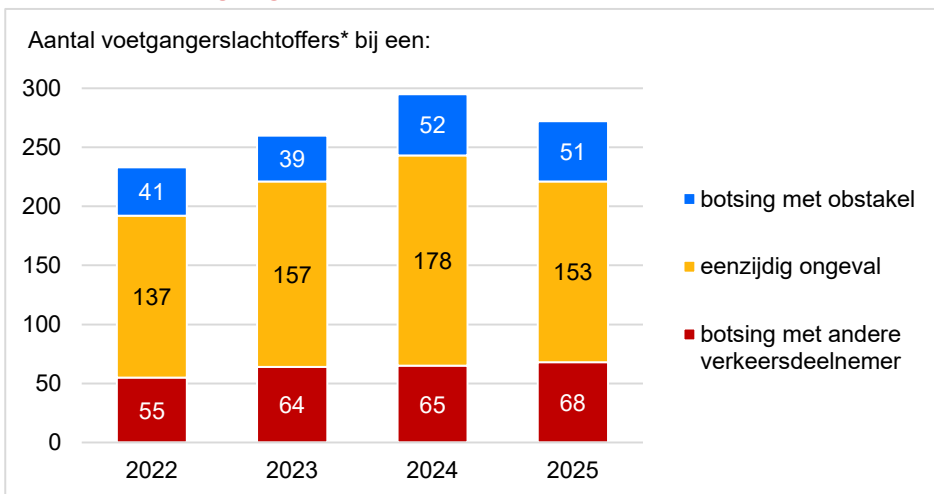
Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de loopbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (76% is tevreden).



Foto: Tom Janssen

# Voetganger

## 32. Aantal voetgangerslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft voetgangers die gewond raken bij een val of botsing op de openbare weg, gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht. \*Voetgangers betreffen ook verkeersdeelnemers op (elektrische) wielrijes, steps, skateboards, rollators en rolstoelen.

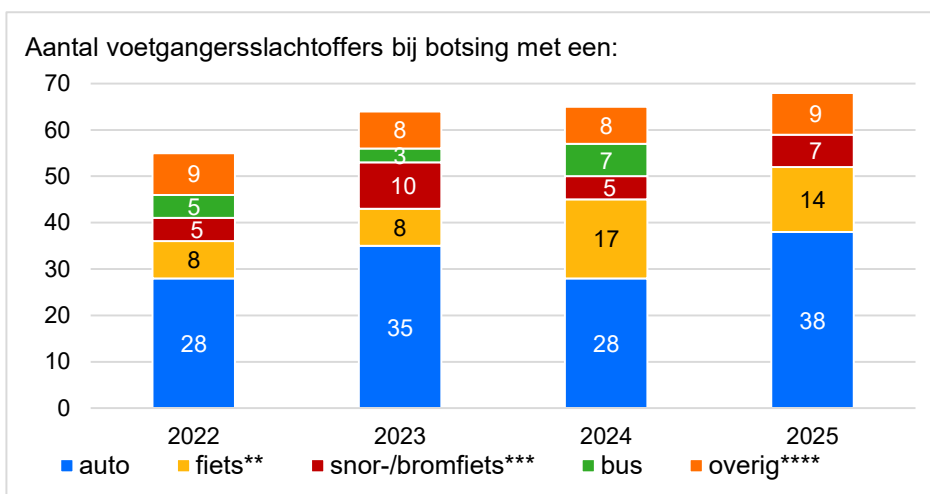
Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt op de openbare weg en zorg heeft gekregen van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af.

In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn 23 minder gewonde voetgangers dan in 2024 (-8%). Vergeleken met 2022 zijn het er 39 meer (+17%).

De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit gebeurde in 2025 minder vaak dan in 2024. Vergeleken met 2022 zijn het er 16 meer (+12%). De aantallen voetgangers die gewond raakten bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer en een obstakel zijn vergelijkbaar met 2024. Vergeleken met 2022 zijn het meer (+17% andere verkeersdeelnemer en +24% obstakel).

Let op dat voetgangers ook verkeersdeelnemers betreffen op (elektrische) wielrijes, steps, skateboards, met een rollator of een rolstoel. Slachtoffers op een scooter zitten hier niet bij.



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

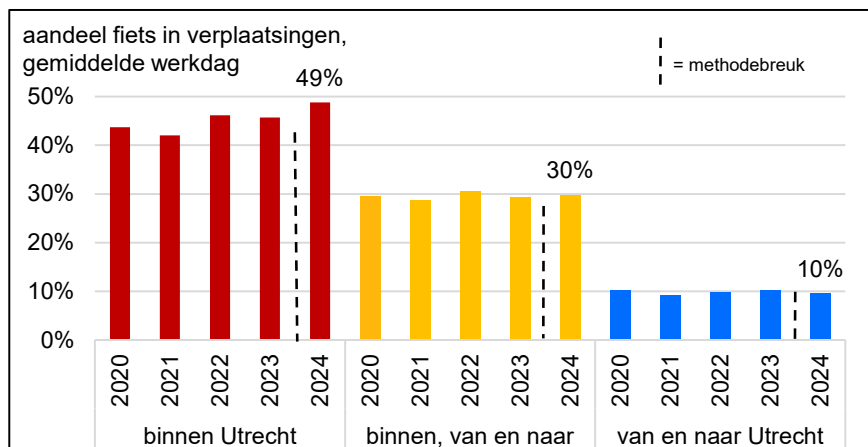
\*\* incl. elektrische fiets/fatbike. \*\*\* incl. speedpedelec. \*\*\*\* motor, scooter, tram, trein, dier, onbekend.

In 2025 raakten 68 voetgangers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Ruim de helft daarvan (56%) raakte gewond bij een botsing met een auto, dit aantal is groter dan in de drie voorgaande jaren.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt bij een botsing met een (elektrische) fiets is iets kleiner dan in 2024, maar groter dan in 2022 en 2023. Omdat dit met uitzondering van de vervoerwijze 'auto' relatief kleine aantallen zijn, fluctueren de cijfers van jaar tot jaar en zijn conclusies over toe- of afname per vervoerwijze niet te trekken.

# Fiets

## 33. Aandeel fiets in modal split



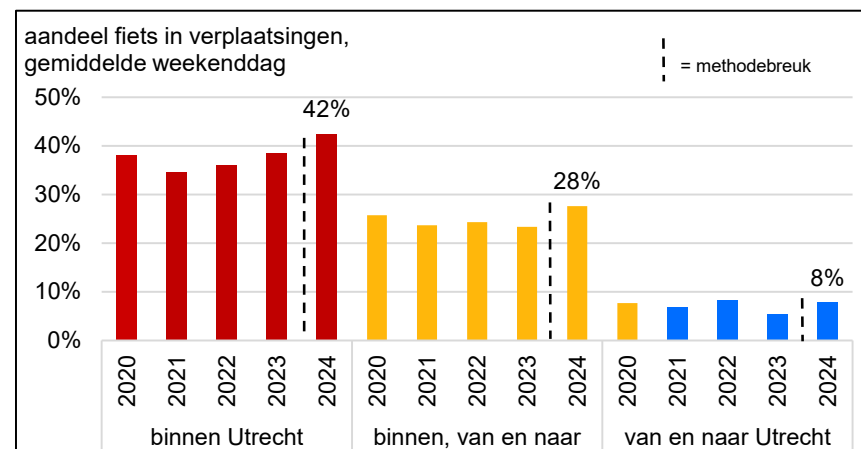
Bron: CBS ODIN. Op basis van de hoofdvervoerswijze, dit is de vervoerswijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 wordt op werkdagen bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht (49%) op de fiets gedaan.

1 op de 10 verplaatsingen van en naar Utrecht wordt op werkdagen met de fiets afgelegd. Bij deze langere verplaatsingen kiezen verkeersdeelnemers vooral voor de auto (52%) en het openbaar vervoer (36%).

Bij alle verplaatsingen op werkdagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 30% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODIN. Op basis van de hoofdvervoerswijze, dit is de vervoerswijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Verkeersdeelnemers kiezen op werkdagen relatief vaker voor de fiets dan in het weekend. In 2024 wordt op weekenddagen voor 42% van de interne verplaatsingen de fiets gebruikt.

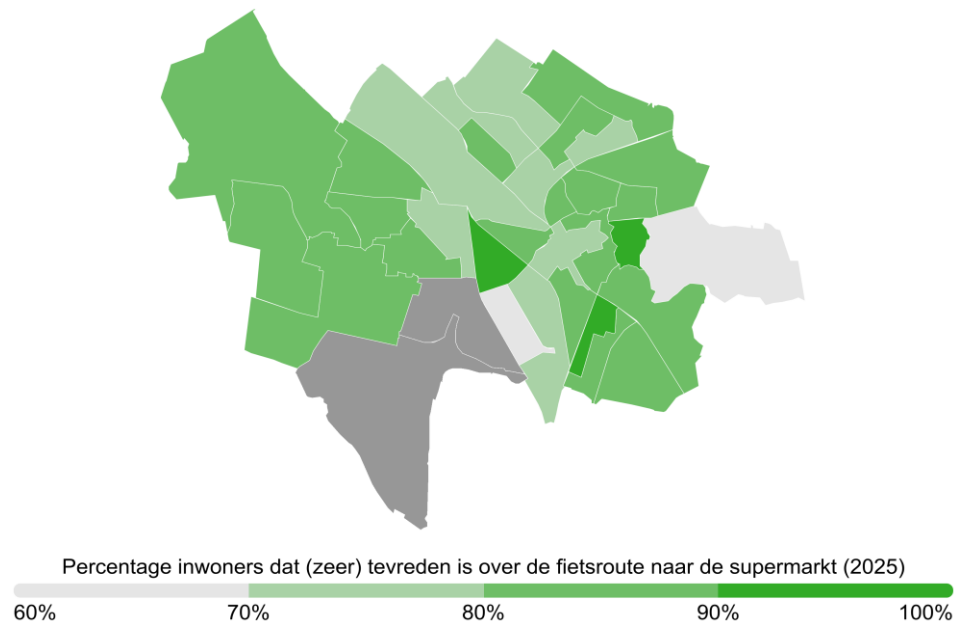
Voor 8% van de verplaatsingen van en naar Utrecht wordt de fiets gebruikt. Net als op werkdagen kiezen verkeersdeelnemers voor deze langere verplaatsingen meestal de auto (62%) of het openbaar vervoer (26%).

Bij alle verplaatsingen op weekenddagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 28% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

# Fiets

## 34. Tevredenheid inwoners over fietsen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechtse zijn tevreden over de fietsroute naar de supermarkt (81%). 8% is hierover juist niet tevreden.

Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de fietsbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (75% is tevreden).

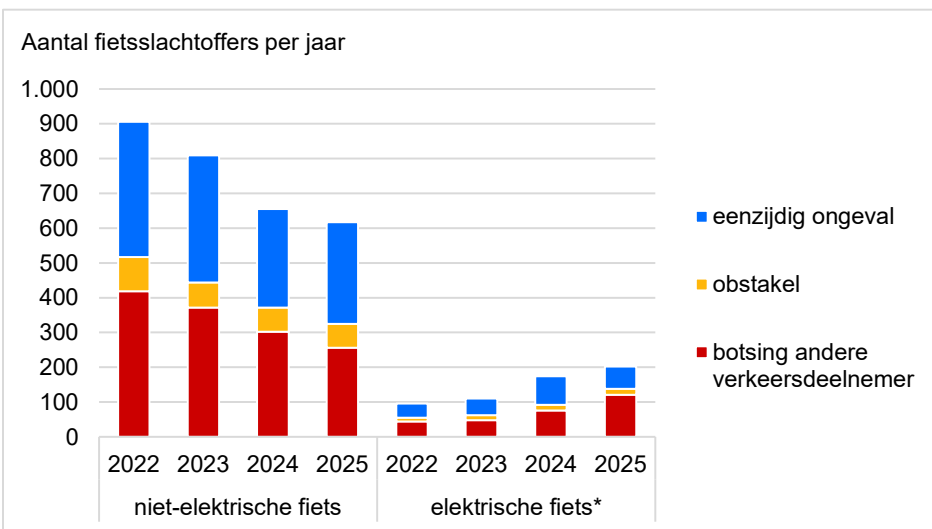
In Zuid (87%) en Noordoost (86%) zijn inwoners het meest tevreden over de fietsroute en Zuidwest (75%) het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk per subwijk: bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen zijn het meest tevreden van de hele gemeente (95%), terwijl bewoners van Wilhelminapark, Rijnsweerd (68%) de op één na minst tevreden inwoners zijn. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van Kanaleneiland zijn het minst tevreden (66%).



Foto: Tom Janssen

# Fiets

## 35. Aantal fietsslachtoffers



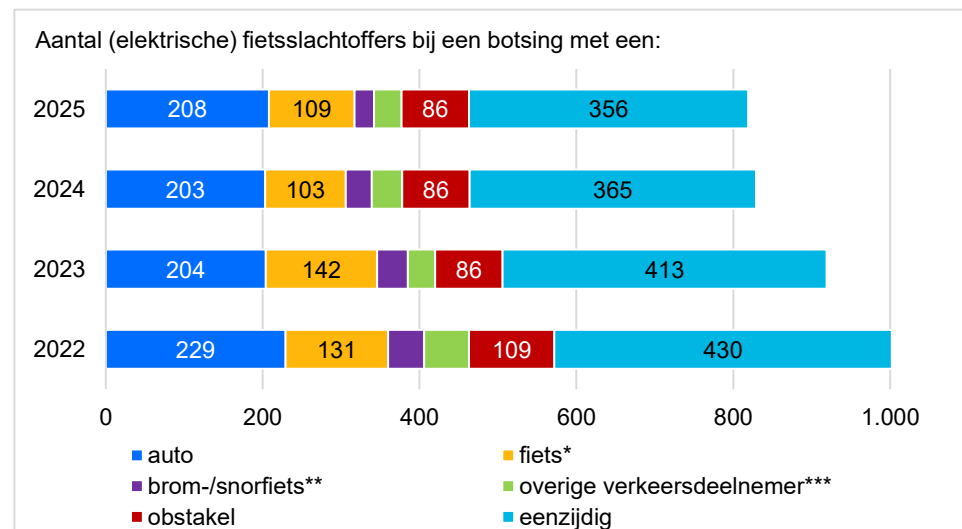
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal slachtoffers op een fiets (totaal van niet-elektrisch en elektrisch) neemt af. In 2025 kregen 819 fietsers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Dit betreft een ondergrens, er wordt namelijk niet altijd goed geregistreerd of het een elektrische of een niet-elektrische fiets betreft.

Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets neemt af. In 2025 raakten 617 fietsers op een niet-elektrische fiets gewond, 38 minder dan een jaar eerder (-6%) en 289 minder dan in 2022 (-32%).

Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt daarentegen toe. In 2025 raakten minimaal 202 mensen op een elektrische fiets gewond. Dat zijn er 28 meer dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%).



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht..

\* incl. elektrische fiets. \*\* incl. speedpedelec. \*\*\* motor, voetganger, scootmobiel, vrachtwagen, bus, tram, onbekend

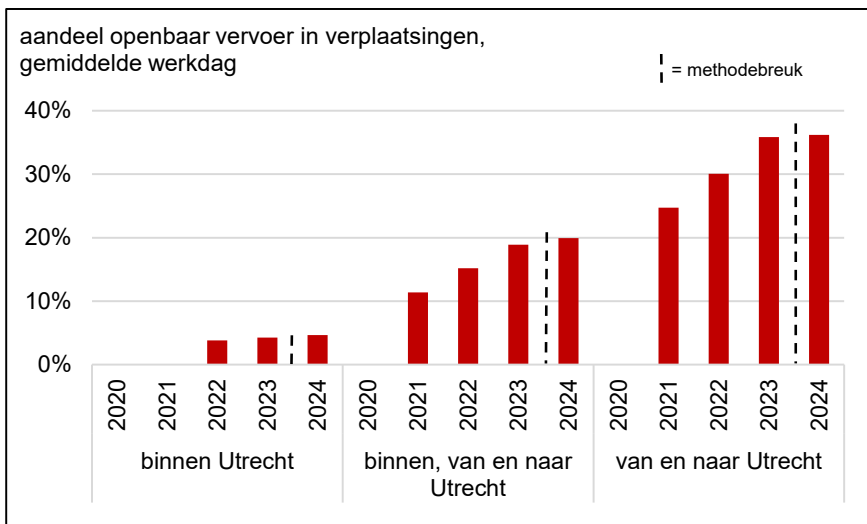
In 2025 kregen 377 (elektrische) fietsers zorg van ambulancepersoneel na een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Dit is 46% van de fietsslachtoffers. Daarbij was de tegenpartij vooral een auto of een andere (elektrische) fietser. In 2024 raakten ongeveer evenveel fietsers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Vergeleken met 2022 waren er 21 minder fietsslachtoffers bij botsingen met een auto (-9%) en een brom-snorfiets (-46%) en 22 minder bij botsingen met een andere (elektrische) fiets (-17%) en een andere verkeersdeelnemer (-39%).

Ook kregen 356 (elektrische) fietsslachtoffers zorg van ambulancepersoneel na een eenzijdig ongeval. Dit is 43% van alle fietsslachtoffers in 2025. Dit aantal is kleiner dan in de vorige jaren. Vergeleken met 2022 daalde het aantal met 74 (-17%).

Tot slot raakten in 2025 net als in de twee jaren ervoor 86 fietsers gewond doordat ze tegen een obstakel botsten (zoals een boom of een geparkeerd voertuig). Dit is 11% van de fietsslachtoffers. Dit waren er 23 minder dan in 2022 (-21%).

# Openbaar Vervoer

## 36. Aandeel openbaar vervoer in modal split



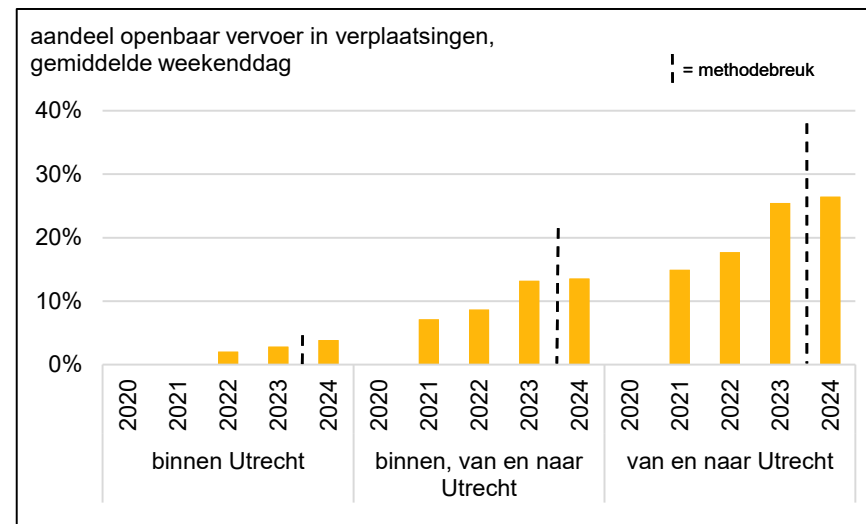
Bron: CBS ODIN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen één op de vijf verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht speelt het openbaar vervoer een kleine rol. Op werkdagen werd in 2024 bijna 5% met het openbaar vervoer gemaakt. Fietsen en lopen zijn de meest voorkomende verplaatsingswijzen binnen Utrecht.

Bij verplaatsingen van en naar Utrecht vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol: in 2024 werd op werkdagen ruim één op de drie (36%) hiervan met het openbaar vervoer afgelegd.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODIN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Op weekenddagen is het aandeel openbaar vervoer bij verplaatsingen minder groot dan op werkdagen. Van alle verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht in 2024 in het weekend werd 14% met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht was dat 4%, bij verplaatsingen van en naar Utrecht 26%.

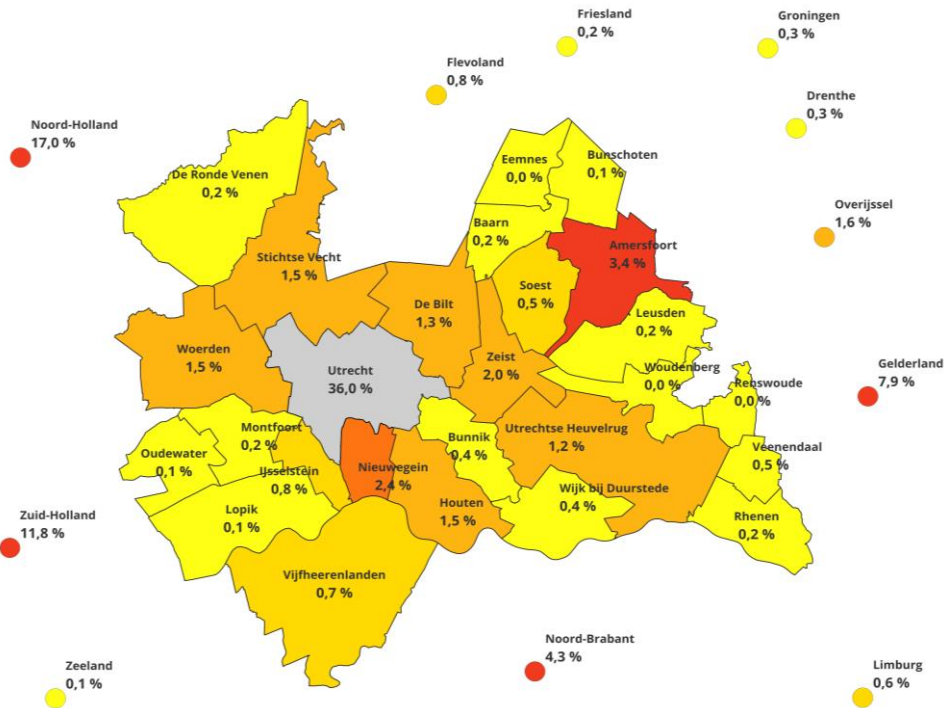
Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

# Openbaar Vervoer

## 37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht

Onderstaande kaart laat zien wat de herkomst is van verplaatsingen\* met het openbaar vervoer met als bestemming de gemeente Utrecht. Een groot deel (44,8%) van de verplaatsingen naar Utrecht wordt gemaakt vanaf buiten de provincie. Deze verplaatsingen worden voornamelijk gemaakt vanuit Noord-Holland (17,0%), Zuid-Holland (11,8%), Gelderland (7,9%) en Noord-Brabant (4,3%). Ook interne verplaatsingen (verplaatsingen van Utrecht naar Utrecht) komen met 36,0% vaak voor. De overige verplaatsingen komen uit andere gemeenten uit de provincie (19,2%). Binnen de provincie komen de verplaatsingen voornamelijk uit Amersfoort (3,4%), Nieuwegein (2,4%) en Zeist (2,0%).

Ten opzichte van 2023 en 2024, zijn er nauwelijks verschillen te zien in de verhoudingen tussen de verschillende reisrelaties.



\* o.b.v. OVpay-, CT- en OV-chipkaartgegevens van 2024 (werkdagen). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugreizen' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne reizen die uit twee verplaatsingen bestaan (heen en terug, met minimaal 35 minuten daartussen, zijnde de maximale overstaptijd), tellen mee als twee aparte verplaatsingen.

## 38. Reisbewegingen Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is het knooppunt van Utrecht waar trein, tram en bus samen komen en de verwachting is dat dit knooppunt de komende jaren steeds zwaarder belast wordt. We volgen daarom hoe het station gebruikt wordt. We kijken daarvoor naar de overstapbewegingen die er plaats vinden en hoe mensen van en naar het station reizen. Deze indicator is nog nieuw en bevat tot nu toe data vanaf 2023.

|                       | in-/ opstappers 2025 | % t.o.v 2024 | uit-/ afstappers 2025 | % t.o.v 2024 |
|-----------------------|----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| Centrumzijde Bus      | 6033                 | +0%          | 6095                  | -5%          |
| Centrumzijde Tram     | 9633                 | +7%          | 9117                  | +4%          |
| Treinstation          | 82726                | +2%          | 80688                 | +3%          |
| Jaarbeursplein (tram) | 3525                 | +6%          | 3539                  | +5%          |
| Jaarbeurszijde        | 27232                | -1%          | 28029                 | -2%          |
| fiets/voet            | 70006                | +3%          | 67569                 | +3%          |
| Totaal                | 199156               | +2%          | 195036                | +2%          |

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

Op een gemiddelde werkdag arriveren en vertrekken de meeste reizigers die in of uitchecken met de trein. Na de trein komen en gaan de meeste mensen te voet of op de fiets. In 2025 is met name het aantal instappers op de tram aan de centrumzijde toegenomen, met 7%. In 2024 was hier ook al een groei van 16%. Ook de halte van de tram aan de Jaarbeurszijde groeide met 6%. Dit was vorig jaar gedaald door werkzaamheden. Bij de bus zien we afnames, mogelijk door de problemen bij de nieuwe concessie. Voor het gehele station geldt dat het aantal in- en uitstappers gegroeid is met 2% naar bijna 200.000 overstappende reizigers, vorig jaar was de groei 7%.

Hieronder zijn de aandelen per reismogelijkheid weergegeven. Omdat mensen vaak dezelfde heen- en terugreis maken, is de verdeling nagenoeg gelijk. De aandelen zijn ten opzichte van 2023 en 2024 nagenoeg gelijk gebleven, alleen het aandeel dat met de tram op Jaarbeurszijde aankomt, is iets toegenomen.

|                       | Reis naar CS | Reis vanaf CS |
|-----------------------|--------------|---------------|
| centrumzijde bus      | 3%           | 3%            |
| centrumzijde tram     | 5%           | 5%            |
| treinstation          | 41%          | 42%           |
| jaarbeursplein (tram) | 2%           | 2%            |
| jaarbeurszijde        | 14%          | 14%           |
| fiets/voet            | 35%          | 35%           |

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

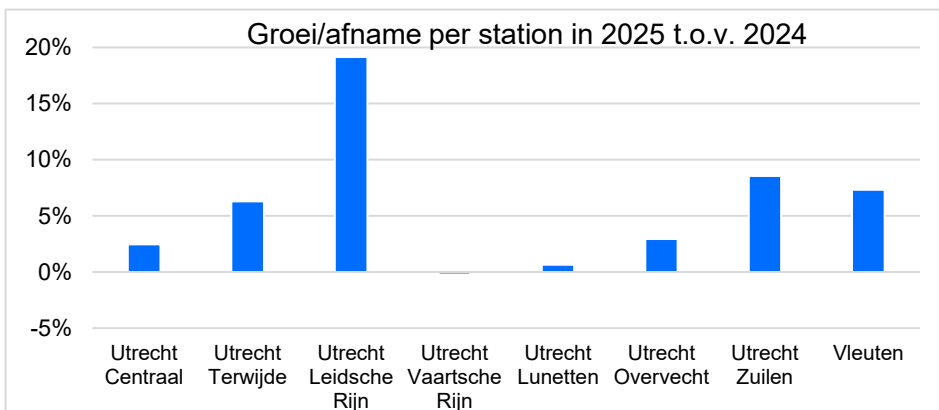
# Openbaar Vervoer

## 39. In-/uitstappers trein per station

In de onderstaande tabel is het aantal in- + uitstappers te zien op een gemiddelde werkdag op de NS-treinstations tot en met 2025. Zoals beschreven in paragraaf 10 zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de jaren ervoor, globaal zijn die 3% te hoog. We laten wel de jaren in de tabel staan om inzicht te geven in de ontwikkeling van de stations. De procentuele groei wordt alleen vanaf 2025 weergegeven.

We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Het hardst gegroeid afgelopen jaar is Leidsche Rijn, met 19% en daarmee het afgelopen jaar het station met de grootste stijging van Nederland. Dit komt door ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving en extra stoppende treinen. Ook station Zuilen kende een behoorlijke groei met 9%. Wel blijft dit het minst gebruikte station. Stations Lunetten en Vaartsche Rijn kenden geen of nauwelijks groei.

|                        | 2019   | 2020  | 2021  | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
|------------------------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| Utrecht Centraal       | 207360 | 87221 | 86585 | 144348 | 175402 | 175179 | 179514 |
| Utrecht Terwijde       | 4356   | 1950  | 1923  | 3012   | 3776   | 3834   | 4075   |
| Utrecht Leidsche Rijn  | 4179   | 1930  | 1921  | 3125   | 4014   | 4244   | 5057   |
| Utrecht Vaartsche Rijn | 9233   | 4272  | 5000  | 7253   | 8353   | 8512   | 8492   |
| Utrecht Lunetten       | 3979   | 1873  | 1915  | 2621   | 3260   | 3169   | 3189   |
| Utrecht Overvecht      | 9098   | 4229  | 4577  | 6472   | 7496   | 7145   | 7354   |
| Utrecht Zuilen         | 2295   | 1103  | 1090  | 1934   | 2366   | 2431   | 2639   |
| Vleuten                | 4744   | 2125  | 2205  | 3311   | 4058   | 4117   | 4419   |

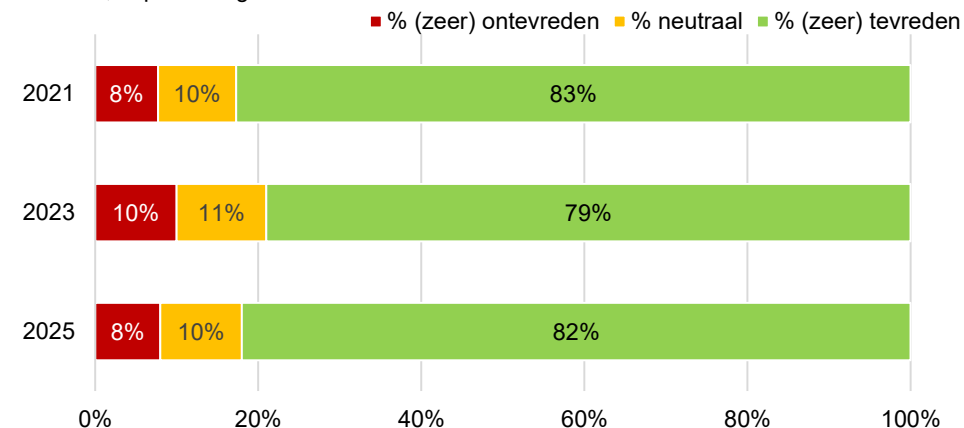


Bron: NS

Monitor Mobiliteitsplan 2026

## 40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer

Oordeel over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer, in percentage van de inwoners

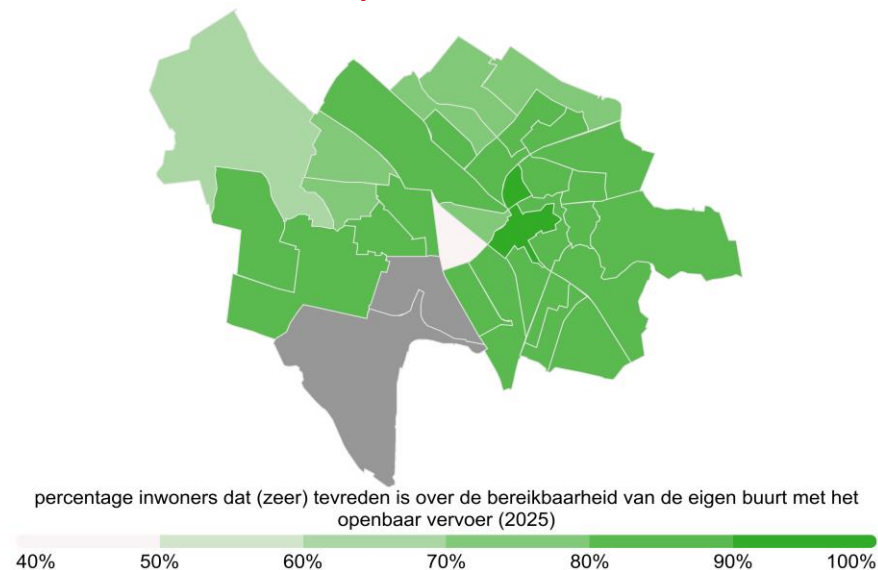


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Na een dip in de tevredenheid in 2023 (79% tevreden), is in 2025 82% van de Utrechters tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun eigen buurt. In 2021 was dat 83%. 8% van de inwoners is ontevreden.

# Openbaar Vervoer

## Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

De tevredenheid verschilt per subwijk.

Het meest tevreden zijn inwoners van Zuid en Binnenstad (beide 87%) en Zuidwest (85%). Zuid valt daarbij op omdat daar de tevredenheid ten opzichte van 2023 het sterkst groeide (79% in 2023). Mogelijk dat het herstel van buslijnen 1 en 8 (die in 2023 bovengemiddeld vaak uitvielen) in 2025 ook zorgt voor het herstel van de tevredenheidscijfers ov-bereikbaarheid.

Bewoners van West zijn het minst tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt: 18% van de inwoners is er ontevreden over, terwijl dat stadsbreed 8% is. De ontevredenheid zit vooral in subwijk Oog in Al, Welgelegen: 34% van de inwoners van deze subwijk is ontevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt (ongeveer evenveel als in 2023).

Tot slot zien we ook een relatief grotere ontevredenheid over de ov-bereikbaarheid bij inwoners met een lichamelijke of psychische beperking (11%) en inwoners die niet goed, niet slecht (10%) of slecht (14%) kunnen leven van hun inkomen.

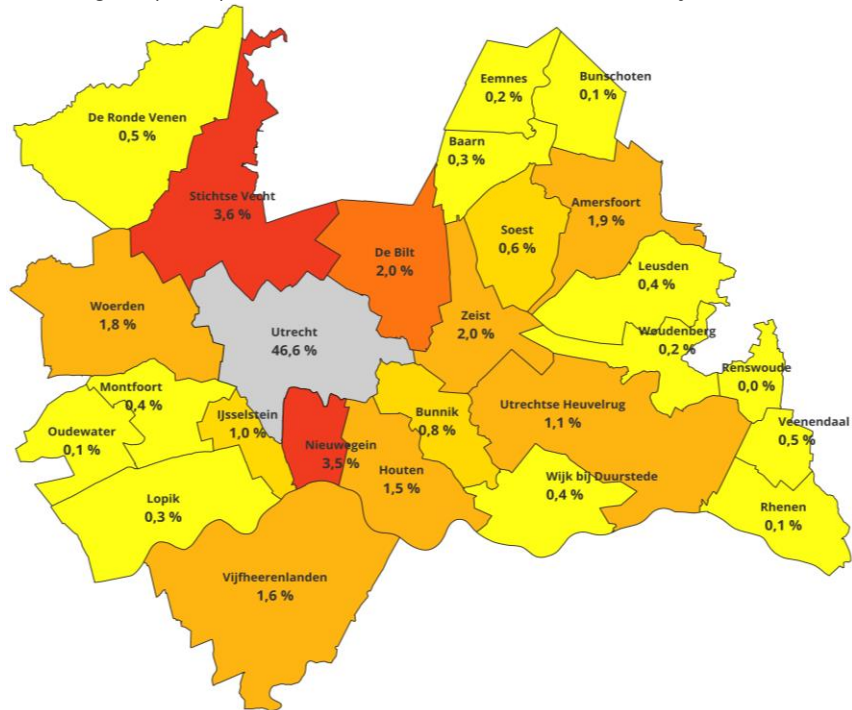


Foto: Tom Janssen

# Motorvoertuigen

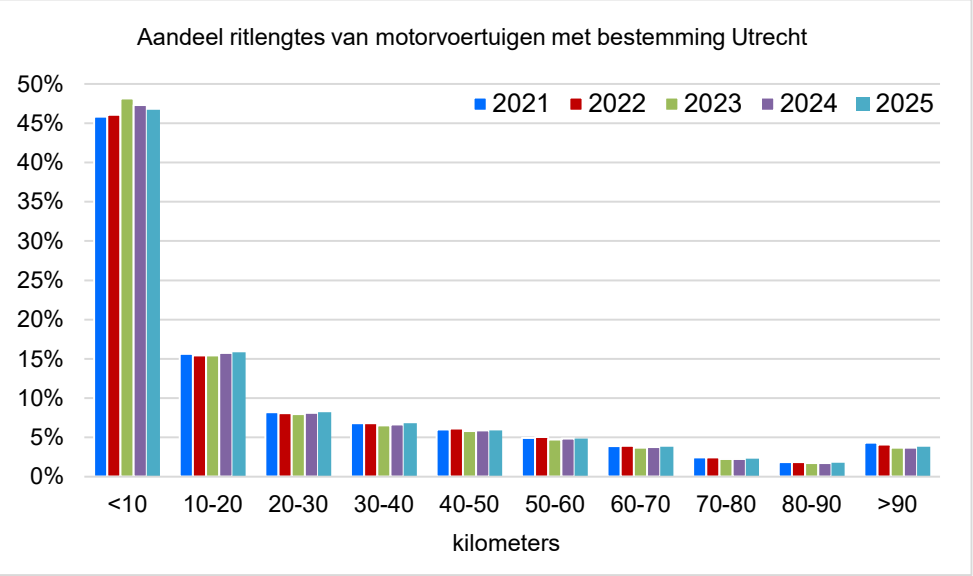
## 41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes

Deze indicator geeft inzicht in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt. Het mobiliteitsplan zet in op mobiliteitskeuze verandering. Vooral voor korte ritten moet vaker een andere modaliteit dan de auto gekozen worden, waarvoor OV- en fietsverbindingen een goed alternatief moeten zijn. Op basis van floating car data (fcd)\* is te achterhalen waar autoverkeer met bestemming gemeente Utrecht vandaan komt. Hiermee kan inzicht verkregen worden in de verplaatsingsafstand en -herkomst. De afbeelding laat zien welk percentage van het totaal aan bestemmingsverkeer, afkomstig is van iedere gemeente in de provincie Utrecht. Dit is inclusief interne ritten, dus ritten met zowel herkomst als bestemming gemeente Utrecht. Bijna de helft van de ritten (47%) zijn interne ritten, hier zoomen we op de volgende pagina meer op in. Verder komt 25% uit overige gemeenten in de provincie en 29% van buiten de provincie. Binnen de provincie hebben met name dichtbij gelegen gemeenten als Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%) relatief veel verkeer dat naar Utrecht rijdt.



\*o.b.v. fcd van sept t/m nov (werkdagen). Bij fcd wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugritten' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne verplaatsingen die uit twee ritten bestaan (heen en terug), tellen mee als twee aparte ritten.

Van alle ritten met de bestemming Utrecht (inclusief interne ritten) is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek en tabel hieronder laten zien dat 47% van de ritten korter is dan 10 kilometer en 63% korter dan 20 kilometer. Als we interne ritten niet meenemen, dan is 13% korter dan 10 kilometer en 33% korter dan 20 kilometer. Als we alleen kijken naar de ritten afkomstig uit de overige gemeenten in de provincie Utrecht, dan is 28% korter dan 10 kilometer en 68% korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. De data laat zien dat er afgelopen jaren nog veel autoritten naar Utrecht hebben plaatsgevonden over korte afstanden, zowel vanuit de gemeente Utrecht zelf als vanuit omliggende gemeenten. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.



|      | Herkomst    |        |                          |        |                        |        |
|------|-------------|--------|--------------------------|--------|------------------------|--------|
|      | Alle ritten |        | Alle ritten excl. intern |        | Provincie excl. intern |        |
|      | <10 km      | <20 km | <10 km                   | <20 km | <10 km                 | <20 km |
| 2021 | 46%         | 61%    | 13%                      | 33%    | 29%                    | 68%    |
| 2022 | 46%         | 62%    | 13%                      | 32%    | 28%                    | 68%    |
| 2023 | 48%         | 64%    | 14%                      | 34%    | 30%                    | 69%    |
| 2024 | 47%         | 63%    | 13%                      | 33%    | 29%                    | 69%    |
| 2025 | 47%         | 63%    | 13%                      | 33%    | 28%                    | 68%    |

Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

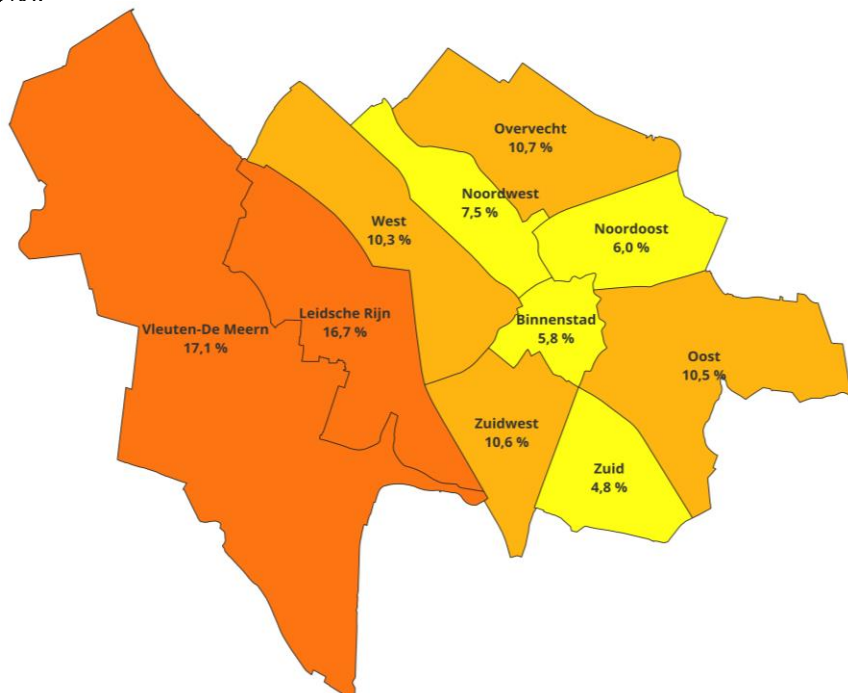
# Motorvoertuigen

## 42. Interne ritten en ritlengtes

Wanneer we o.b.v. fcd naar alle ritten kijken met bestemming gemeente Utrecht, zien we dat 47% de gemeente Utrecht ook als herkomst had. Dit zijn dus interne ritten, ongeacht of deze ritten onderweg deels buiten de gemeente hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle ononderbroken verplaatsingen met zowel de herkomst als de bestemming binnen de gemeente Utrecht. Een interne verplaatsing met een heen- en een terugrit, telt dus als twee interne ritten.

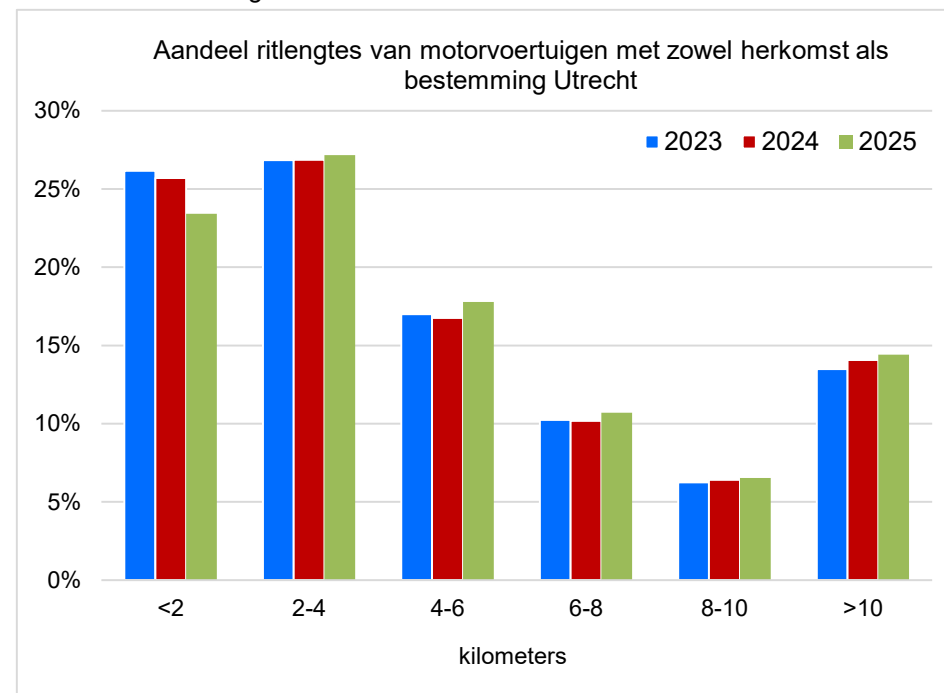
De afbeelding laat zien welk deel van dit interne verkeer uit de verschillende wijken afkomstig is. Dat gaat niet alleen over de inwoners van die wijk, want ook bezoekers van een wijk die een interne rit maken, kunnen in die bezochte wijk een interne rit starten, bv. naar huis. De wijken Zuid, Binnenstad, Noordoost en Noordwest hebben relatief de laagste aandelen van het interne verkeer, met 4,8% tot 7,5%. Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn scoren relatief hoog, met 17,1% en 16,7%.

Van alle interne ritten in Utrecht, is 40% een rit die ook binnen de eigen wijk blijft. Dit percentage is het laagst in Zuid (26%) en het hoogst in Vleuten-De Meern (55%).



Van alle interne ritten is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek hieronder laat zien dat bijna een kwart van alle interne ritten korter is dan 2 kilometer, 50% korter is dan 4 kilometer, en 86% korter is dan 10 kilometer. De ritlengtes van interne ritten zijn vergelijkbaar voor 2023 en 2024, al lijkt het aandeel ritten korter dan 2 kilometer iets te dalen.

De data laat zien dat er veel korte interne ritten worden gemaakt. Het reismotief van deze ritten is niet bekend, zo kan een deel van de ritten een onderdeel zijn van een langere verplaatsing, waarbij een tussenstop tot een opsplitsing in kortere ritten heeft geleid. Desondanks laten deze cijfers zien dat er nog veel korte autoritten plaatsvinden, die deels ook met een alternatieve, duurzamere vervoersmodaliteit gemaakt hadden kunnen worden.

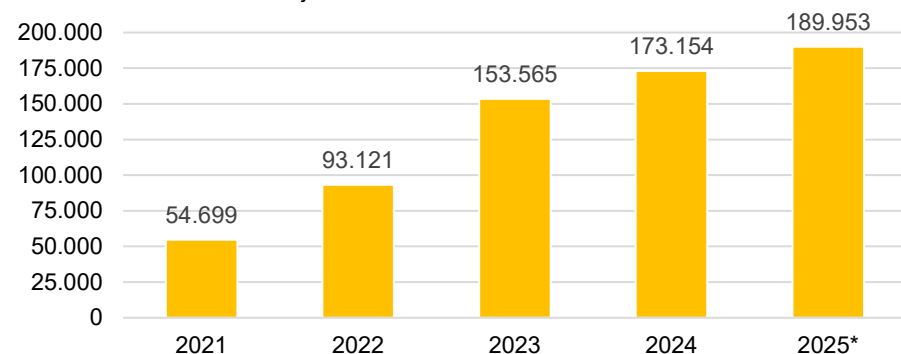


Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

# Multimodale reis

## 43. P+R gebruik

Aantal verkochte P+R kaartjes



Bron: gemeente Utrecht. Reizigers kunnen alleen een P+R kaartje kopen als ze aantoonbaar met het openbaar vervoer naar het centrum zijn gereisd. P+R Berlijnplein was dicht in 2021 tot april 2022, het gebruik van deze P+R in 2022 is niet bekend.

De gemeente Utrecht heeft vier P+R's: Westraven, Papendorp, Berlijnplein en Utrecht Science Park. Het aantal parkeerplekken op deze P+R's is gelijk aan dat van de afgelopen drie jaren (2.694 op werkdagen en 4.755 in het weekend). Bezoekers kunnen parkeren voor €7,50 per dag mits ze (met maximaal vijf personen) met het openbaar vervoer naar het centrum reizen en weer terug. In 2024 betaalden ze hiervoor € 7,00, in 2023 was dit € 6,30 en in 2020 - 2022 kostte het € 6,00.

Na het lage gebruik in de jaren met coronamaatregelen, neemt het P+R gebruik weer toe. In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer\*. Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023.

Het aantal verkochte P+R kaartjes in 2025 per P+R (afgerond op honderdtallen):

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| - P+R Westraven:        | 139.200 |
| - Utrecht Science Park: | 40.500  |
| - P+R Berlijnplein:     | 6.400   |
| - P+R Papendorp:        | 3.900   |

*\*Als gevolg van een storing zijn de aantallen gebruikers van Westraven, Papendorp en Berlijnplein in januari-april 2025 niet beschikbaar. Deze aantallen zijn geschat.*

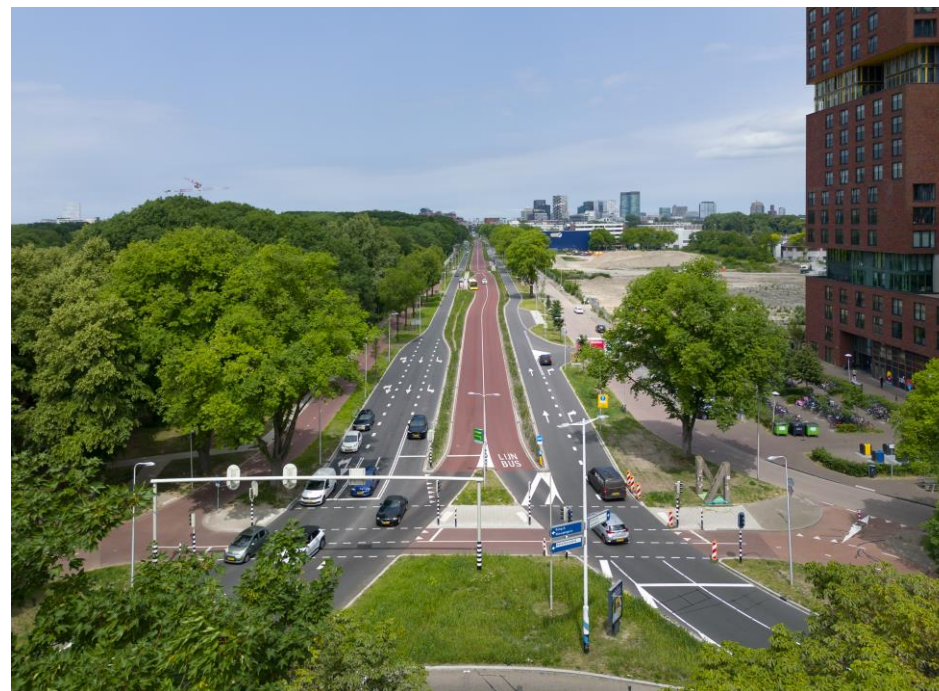


Foto: Tom Philip Janssen

## Stap 3: Netwerken op orde

### Conclusies

#### Merendeel inwoners tevreden over lopen

Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%). Op weekenddagen was dat iets meer, 35%. Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden.

Het aantal gewonde voetgangers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af. In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 8% minder dan in 2024, maar nog 17% meer dan in 2022. De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit onderstreept het belang van aantrekkelijke, veilige voorzieningen voor voetgangers.

#### Bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht met de fiets

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd 49% van deze verplaatsingen met de fiets gedaan. Het aantal fietsslachtoffers neemt af. In 2025 kregen 819 fietsslachtoffers (gewone en elektrische fiets) zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt sinds 2022 toe. In 2025 raakten er 28 meer gewond dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%). De meeste fietsslachtoffers ontstaan door een ongeval met een andere verkeersdeelnemer (46%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (43%). De overige 11% ontstaat door een botsing met een obstakel.

#### Relatief meer treinreizigers op andere stations dan Utrecht Centraal

Op werkdagen werd in 2024 ruim één op de drie verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (36%). Bij verplaatsingen binnen Utrecht is het aandeel openbaar vervoer veel lager (5%).

Na een dip in 2023 die waarschijnlijk het gevolg was van een afgeschaalde en onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling is in 2025 82% van de inwoners tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer. In 2025 reisden relatief meer treinreizigers via andere stations dan Utrecht Centraal: 84% van alle treinreizigers in Utrecht stapten in of uit op Utrecht Centraal (in 2015 was dit 89%). Dit daagt bij aan het spreiden van de drukte over de stations. Station Leidsche Rijn is het sterkst gegroeid (+19% in 2025) en heeft de grootste groei van Nederland, door ruimtelijke ontwikkelingen en een uitbreiding van de treindienstregeling.

#### Veel korte autoritten met bestemming Utrecht

Van alle autoritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer, 63% is korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.

Waar 47% van de autoritten naar Utrecht een interne rit is, is dat bij OV-verplaatsingen 36%. Verder komt 25% van de autoritten uit andere gemeenten binnen de provincie Utrecht, bij OV-verplaatsingen is dat 19%. OV-verplaatsingen naar Utrecht komen relatief vaker uit overige provincies (45%) dan autoverplaatsingen (29%). Ook bij verplaatsingen naar Utrecht vanuit de provincie is dit patroon zichtbaar; bij autoverplaatsingen zien we relatief veel verplaatsingen van/naar nabijgelegen gemeenten zoals Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%), terwijl we bij OV-verplaatsingen vooral reisrelaties zien met gemeenten met goede OV-verbindingen, zoals Amersfoort (3,4%) en Nieuwegein (2,4%). Nieuwegein valt dus op met zowel relatief veel auto- als OV-verplaatsingen naar Utrecht.

#### P+R gebruik toegenomen

In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer (aantallen Westraven, Papendorp en Berlijnplein januari-april 2025 geschat). Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023. Dit draagt bij aan het doel om het aantal autoverplaatsingen niet te laten toenemen.

## Stap 4. Slim parkeren

### Inleiding

De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ruimte die we kunnen gebruiken voor groen en plekken om te spelen.

Het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van mogelijkheden om fietsen te stallen helpen het aantal auto's in de stad te beperken en stimuleren het gebruik van de fiets. In grote delen van de stad is behoefte aan meer fietsparkeerruimte.

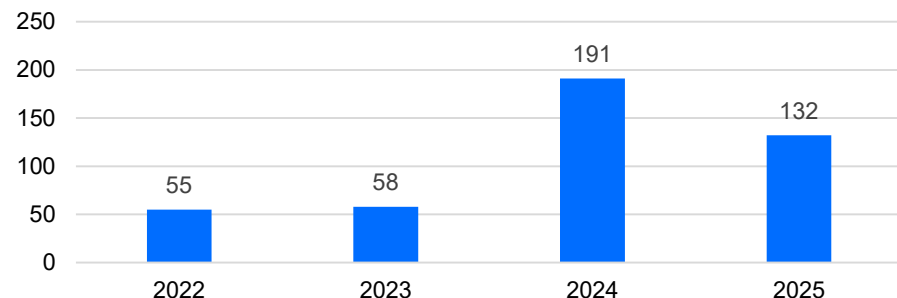
Invoering betaald parkeren helpt bovendien om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelfervoer. Ook neemt de drukte op de weg niet toe en verbetert de kwaliteit van de lucht. Het geldt dat we ophalen met betaald parkeren, investeren we in een groene en leefbare stad.

In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal parkeerplekken voor auto's en fietsen, de autoparkeerdruk, het aantal verwijderde gevaarlijk en te lang gestalde fietsen en cijfers over de tevredenheid over parkeren en stallen.

# Autoparkeren

## 44. Autoparkeerplaatsen

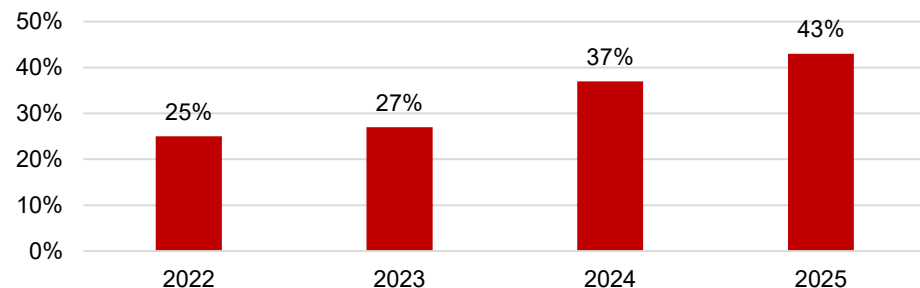
Aantal opgeheven parkeerplaatsen



Bron: Gemeente Utrecht.

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: 78 in de binnenstad en 54 in de rest van de stad. In 2022 waren dit 55 parkeerplekken, in 2023 waren het er 58 en in 2024 191. Vergeleken met 2023 (55 opgeheven plaatsen) en 2023 (58 opgeheven plaatsen) zijn er meer plekken opgeheven. Veel parkeerplekken die voor 2025 gereserveerd waren, zijn doorgeschoven naar 2026. Dit komt doordat het opheffen van parkeerplaatsen afhankelijk is van bewonersinitiatieven en de voortgang van projecten.

Aandeel betaalde autoparkeerplaatsen

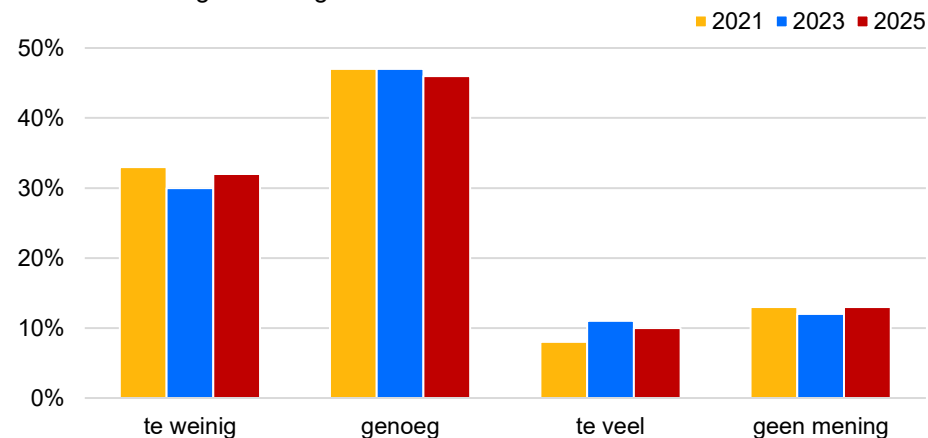


Bron: Gemeente Utrecht.

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat, dus 100% in het jaar 2034. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

## 45. Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

46% van de Utrechtse vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%).

10% van de Utrechtse vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt het te weinig. 13% van de inwoners heeft hier geen mening over of weet het niet.

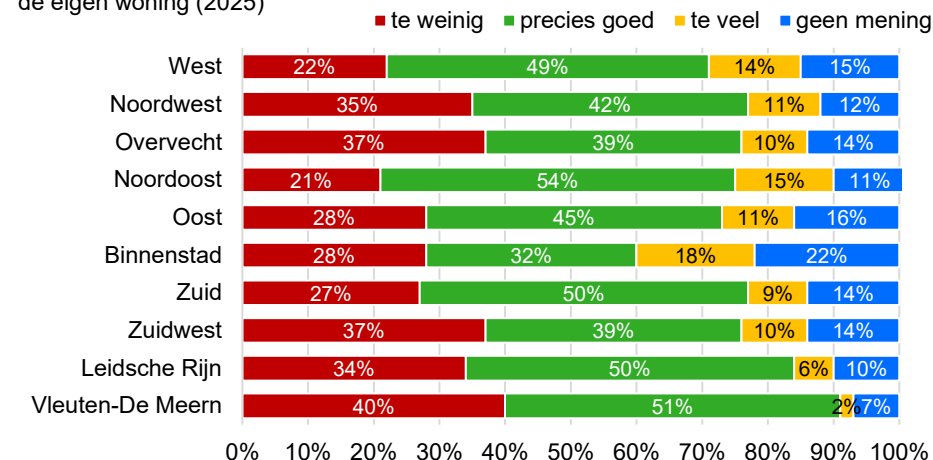
Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechtse het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

Door het uitbreiden van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat in 2024 met 6.853 tot 47.862 plaatsen. Het gaat om parkeerplaatsen waar eerder niet betaald hoefde te worden en nu wel. Hiermee heffen we parkeerbelasting op 32% van het totale aantal parkeerplaatsen.

# Autoparkeren

## Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning (2025)



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. In alle wijken is het aandeel inwoners dat het aantal parkeerplekken precies goed vindt het grootst, gevolgd door het aandeel dat vindt dat er te weinig plekken zijn.

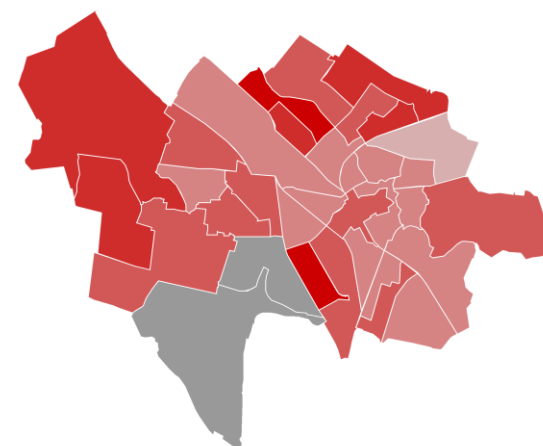
Bewoners van Binnenstad (18%), Noordoost (15%) en West (14%) vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak 'te veel'. In Vleuten-De Meern (40% - in deze wijk is het autobezit het grootst), Zuidwest (37%) en Overvecht (37%) vinden juist relatief veel inwoners dat er te weinig autoparkeerplekken zijn in de eigen buurt.

In Noordoost en Binnenstad neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er teveel parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe.

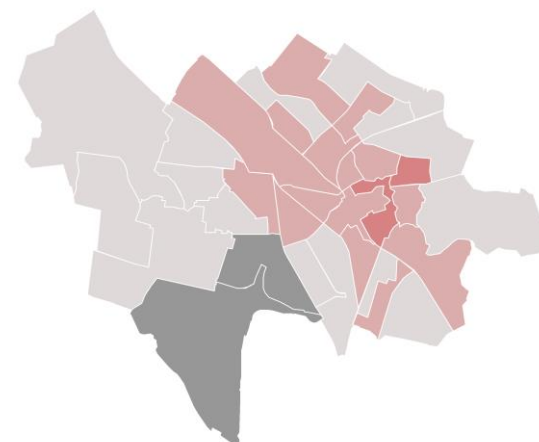
In Noordwest en Overvecht neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er te weinig parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe. In deze gebieden wordt nog betaald parkeren ingevoerd.

Subwijken met relatief veel inwoners die het aantal parkeerplekken 'te weinig' vinden, zijn Kanaleneiland (51%, in Kanaleneiland noord is betaald parkeren ingevoerd na deze meting) en Zuilen-noord en -oost (beide 51%, een deel van Zuilen wordt betaald parkeren in november 2026). In beide subwijken is dit aandeel gegroeid.

Inwoners van Binnenstad, Noordoost en West vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak 'te veel', vooral in Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (23%) en Binnenstad woongebied (20%).



percentage inwoners dat vindt dat er te weinig autoparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning (2025)



percentage inwoners dat vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning (2025)



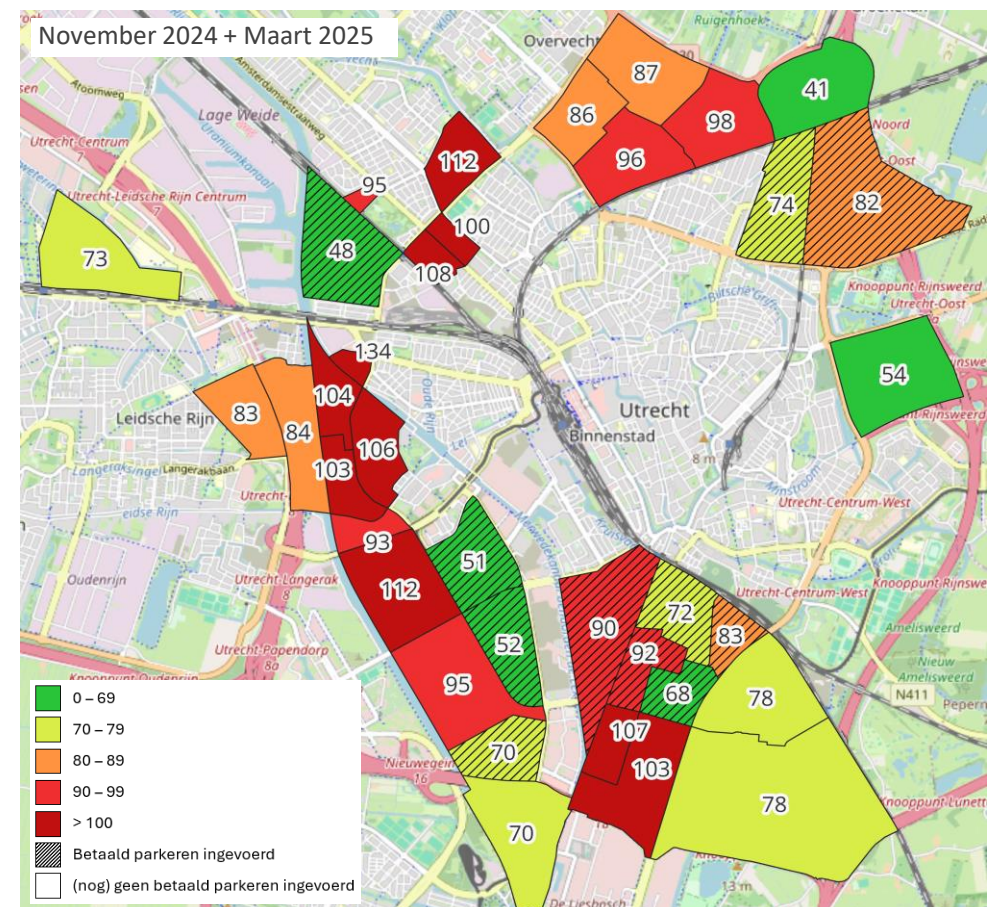
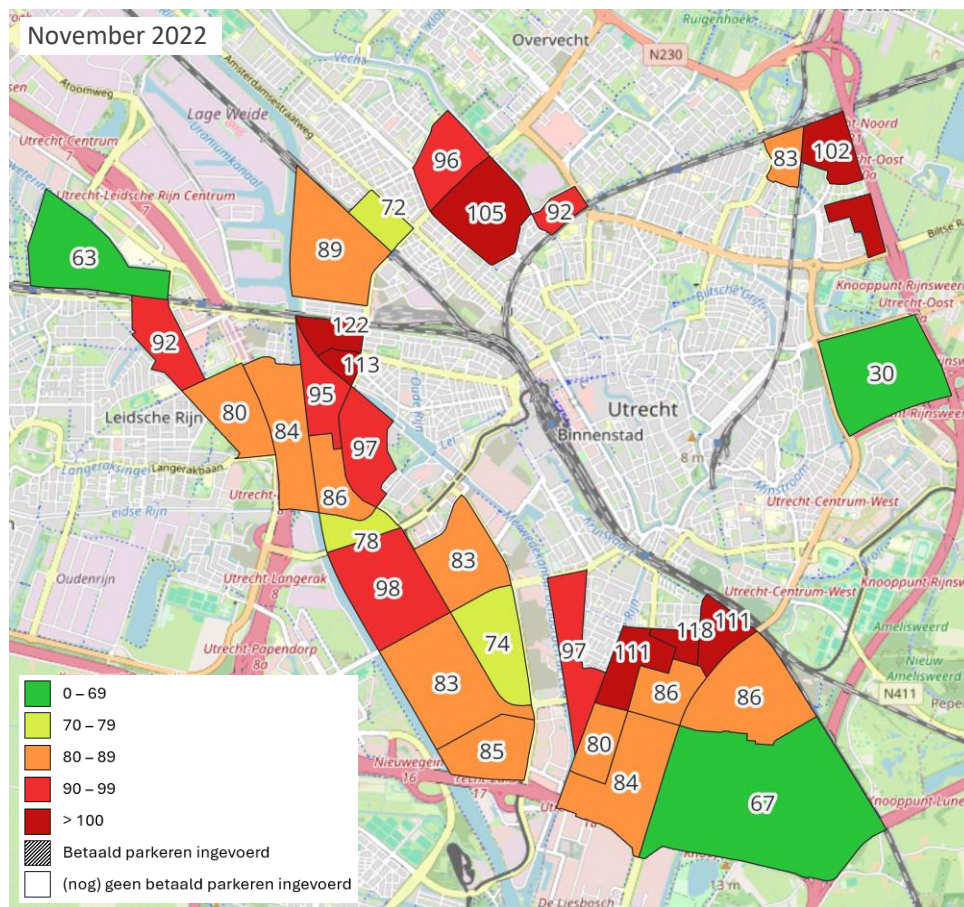
Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête 2025. Rijnburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

# Autoparkeren

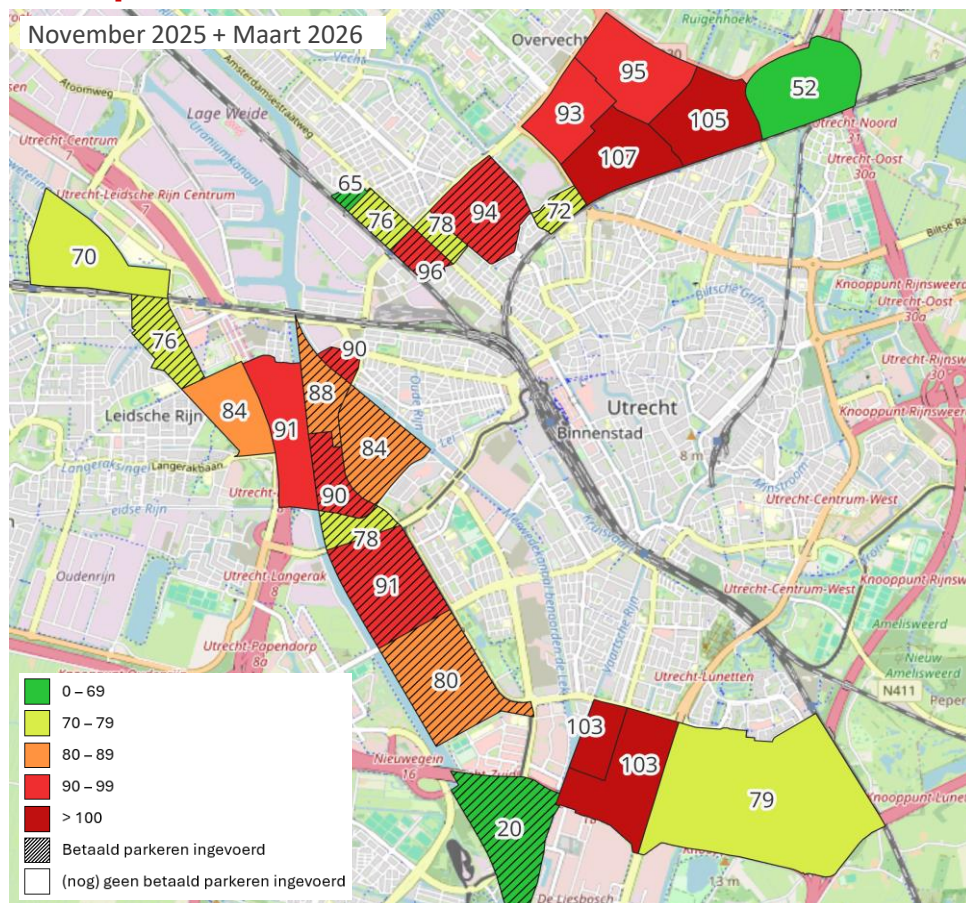
## 46. Autoparkeerdruk

De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. Tot en met 2034 breiden we stapsgewijs betaald parkeren uit naar de hele gemeente. De effecten van de invoering van betaald parkeren meten we onder andere door parkeerdrukmetingen uit te voeren. De parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal beschikbare parkeerplekken. Dit doen we in ieder geval voor en na de invoering van betaald parkeren.

De parkeerdrukmetingen voor en na invoering betaald parkeren, staan hieronder op drie kaarten weergegeven (zie ook de volgende pagina). De getoonde parkeerdruk is het percentage dat hoort bij het drukste meetmoment. De gebieden zonder arcering zijn de gebieden die op dat moment (nog) niet betaald waren, de gebieden met arcering zijn dat op dat moment wel. De belangrijkste resultaten zijn op de volgende pagina toegelicht.



## Autoparkeren

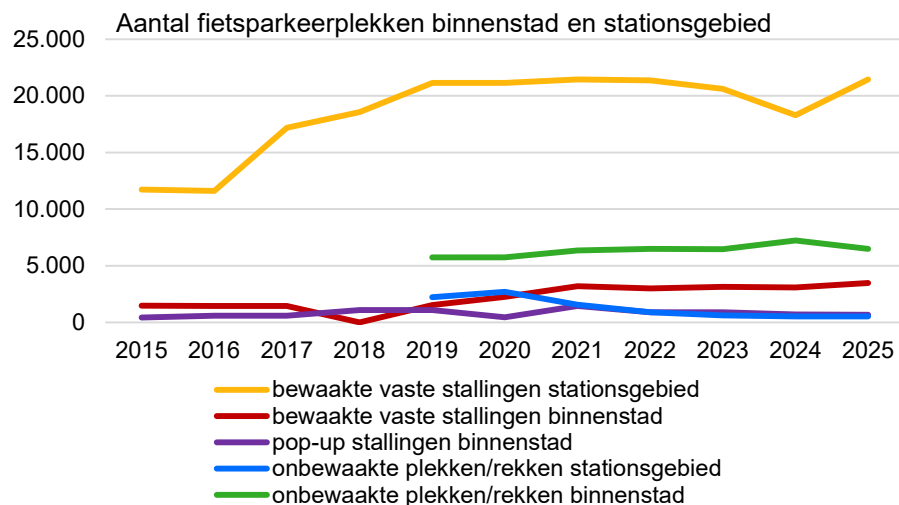


De drie voorgaande kaarten laten zien dat in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, de gemeten parkeerdruk lager is dan in de laatste meting voor de invoering van betaald parkeren. In de subbuurt Schaepmanplein e.o. is vlak voor de invoering in mei 2025 geen meting gedaan, hier is de parkeerdruk gestegen ten opzichte van november 2022. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar net betaald parkeren is ingevoerd, dat heet het waterbedeffect. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in Kanaleneiland-Noord en -Zuid (98 -> 112 en 83 -> 95), nadat er in Transwijk in mei 2024 betaald parkeren is ingevoerd. Na de invoering van betaald parkeren in Kanaleneiland-Noord (november 2025) en -Zuid (mei 2025) daalde de parkeerdruk weer naar 91 en 80.

Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk is alleen te bepalen in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden voor het waterbedeffect (dus niet grenzend aan een gebied met betaald parkeren), en waar intussen betaald parkeren is ingevoerd. Ook moeten de meetgebieden gelijk aan elkaar zijn. Dat is nu in 8 gebieden het geval. In 6 daarvan is het effect dat de parkeerdruk is gedaald: Kanaleneiland-Zuid: 83 -> 80, Kanaleneiland-Noord: 98 -> 91, Halve Maan Noord: 95 -> 88, Woonboulevard: 85 -> 70, Nieuw Hoograven Noord: 86 -> 68 en Oud Hoograven Noord: 111 -> 92. In 2 gebieden nam de parkeerdruk netto toe: Schaepmanplein e.o.: 72 -> 76 en Halve Maan Zuid: 86 -> 90. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk lijkt dus positief te zijn. Wel zijn er meer factoren van invloed op de parkeerdruk in een buurt dan alleen het invoeren van betaald parkeren. Er worden bijvoorbeeld parkeerplaatsen opgeheven voor groen, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook bouwontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de parkeerdruk. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

# Fietsparkeerplekken

## 47. Aantal stallingsplekken

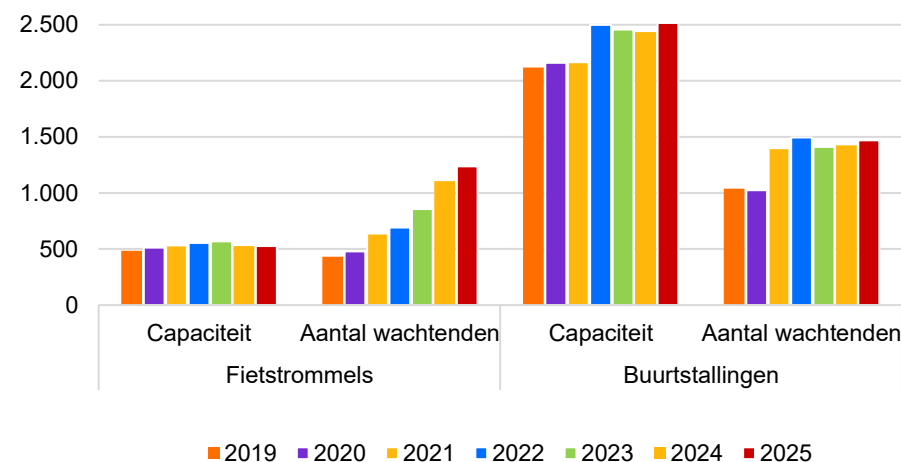


Bron: gemeente Utrecht. Als gevolg van een nieuwe meetmethode zijn er kleine afwijkingen in de aantallen ten opzichte van eerdere jaren.

In 2025 bieden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (excl. stationsgebied) ruimte aan ongeveer 3.500 fietsen. Op straat zijn er in de binnenstad ongeveer 7.200 plekken. Daarnaast zijn er maximaal 660 zogenaamde pop-up plekken. Deze worden alleen beschikbaar gesteld op momenten van piekdrukke. Het aantal plekken dat wordt neergezet, is afhankelijk van de hoeveelheid bezoekers.

In de bewaakte fietsenstallingen in het stationsgebied zijn ongeveer 21.500 plekken, in 2024 waren er tijdelijk minder plekken omdat de Jaarbeursplein- én Sijpesteijnstalling in het laatste kwartaal van 2024 gesloten waren. In 2025 zijn deze twee weer open. Op straat zijn er in 2025 circa 500 plekken in het stationsgebied. In eerdere jaren zijn met de invoering van het fietsparkeerverbod nabij het station en voldoende plekken in de bewaakte stallingen een aantal plekken weggehaald.

## 48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels



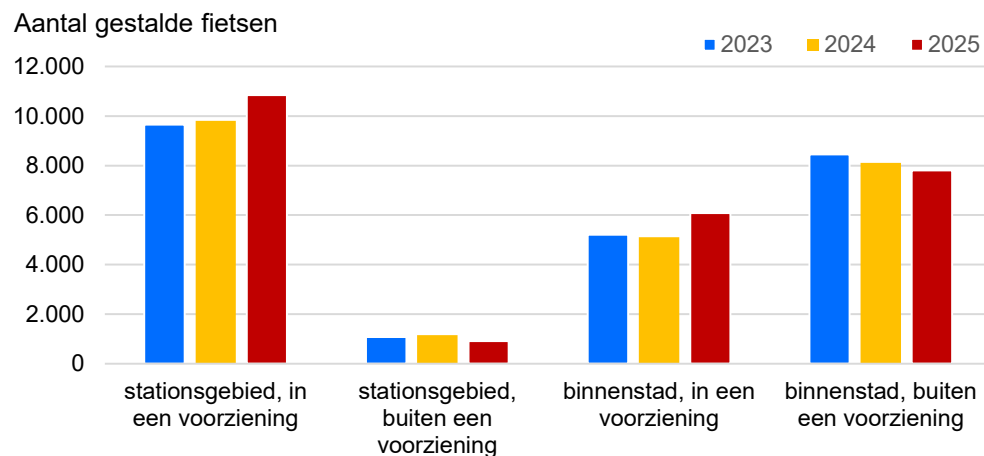
Bron: Veiligstallen.nl - CROW, betreft cijfers van december.

Buurtbewoners die zelf geen plek hebben om hun fiets veilig te stallen, kunnen tegen betaling een plaats huren in één van de 40 buurtstallingen of 123 fietstrommels. Eind 2025 waren er 527 plekken in fietstrommels (evenveel als een jaar eerder) en 2.566 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder).

Voor veel van deze stallingen is er een wachtlijst. Inwoners kunnen zich gratis registreren voor deze wachtlijst. De wachtlijst voor de fietstrommels is in 2025 toegenomen met 12%. Eind 2025 stonden er 1.237 bewoners op de wachtlijst voor een plek in een fietstrommel, daarmee is de wachtlijst langer dan eerdere jaren. De toename komt door de toename van bewoners met een elektrische fiets die hun fiets in een trommel willen stallen en door extra communicatie over de trommels. De wachtlijst voor de buurtstallingen is ook toegenomen. Eind 2025 waren er 1.468 wachtenden, 3% meer dan eind 2024. We zoeken actief naar betaalbare en beschikbare locaties waar we buurtstallingen kunnen plaatsen. Buurtstallingen plaatsen we in buurten waar veel fietsen op straat worden geparkeerd. Een locatie vinden is meestal niet eenvoudig. Bewoners die in hun buurt een buurtstalling willen en daarvoor een geschikte locatie weten, kunnen een voorstel doen. De gemeente toetst deze op de geschiktheid van de locatie (zoals grootte, indeling van de ruimte, toegankelijkheid) en financiële haalbaarheid.

# Fietsparkeerplekken

## 49. Aantal gestalde fietsen



Bron: gemeente Utrecht. Het betreft het gemiddeld aantal fietsen dat binnen en buiten een voorziening gestald staat in de binnenstad en het stationsgebied op 14 meetmomenten in juni en november van een jaar. In een voorziening betekent in dit geval in een inpandige stalling, een pop up stalling of een klem/rek/vak op straat.

In 2025 stonden er op de meetmomenten gemiddeld bijna 13.900 fietsen gestald in de binnenstad (in én buiten de voorzieningen samen). Dat zijn er 670 meer dan in 2024 (+5%) en 210 meer dan in 2023 (+2%). Hiervan staan er meer buiten een klem/rek/vak op straat (56%) dan in een stalling of klem/rek/vak (44%). De binnenstad heeft te weinig faciliteiten, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte. Ook hebben we in meerdere stallingen plekken gerealiseerd voor fietsen voor mensen met een fysieke beperking. Hiermee is de toegankelijkheid van de stallingen toegenomen.

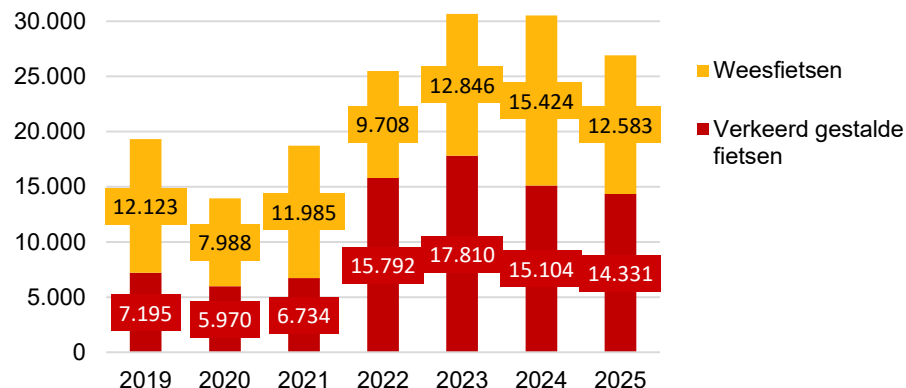
In het stationsgebied stonden op de meetmomenten in 2025 gemiddeld ruim 11.750 fietsen gestald. Dat zijn er bijna 800 meer dan in 2024 (+7%) en ruim 1.000 meer dan in 2023 (+9%). In het stationsgebied staan verreweg de meeste fietsen in een voorziening (92%). Net als in de binnenstad is het aantal fietsen dat in een voorziening gestald staat toegenomen en het aantal buiten een voorziening afgenomen.



Foto: Tom Janssen

# Fietsparkeerplekken

## 50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen



Bron: Handhavingsverslag VTH, Gemeente Utrecht.

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. We verwijderen de gevaarlijk gestalde fietsen, vooral bij blindengeleidestroken, nooduitgangen en -routes. Ook verwijderen we fietsen die op een gereserveerde parkeerplek staan voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking of taxi's. Waar een fietsparkeerverbod geldt (bijvoorbeeld rondom het Centraal Station) verwijderen we fietsen die niet op of in een fietsparkeerplek staan. Minimaal twee keer per jaar verwijderen we tijdens opruimacties fietsen die te lang op straat staan (weesfietsen) om stallingsruimte vrij te maken.

De regels die in de voorgaande jaren veranderd zijn (zoals fietsparkeerverbod rondom het Centraal Station in 2023 en uitbreiding van dit gebied met de Hollandse Toren en de Vlaamse Toren in 2024) lijken beter bekend te zijn bij fietsparkeerders. We hebben in 2025 in totaal 14.331 verkeerd gestalde fietsen verwijderd. Dit zijn er minder dan in de drie jaren ervoor.

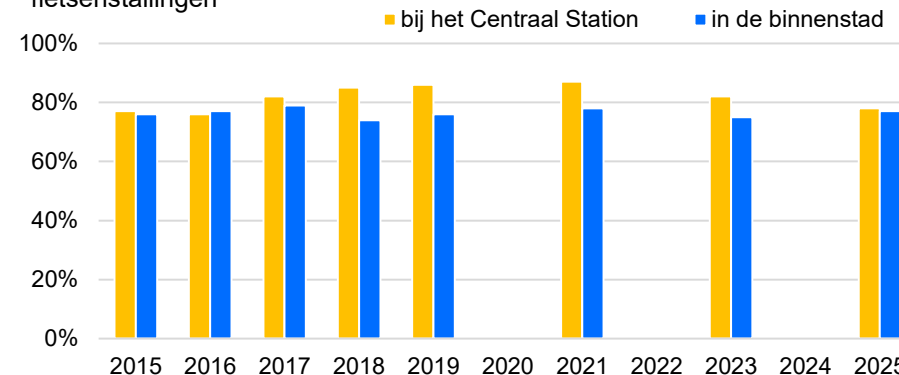
In 2025 hebben we 12.583 weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2024 en 2023, meer dan in de jaren ervoor.

Verwijderde fietsen worden een paar weken bewaard in het fietsdepot. Tegen betaling van € 26,50- kan de eigenaar van de fiets zijn/haar fiets ophalen.

[Handhavingsverslag VTH, gemeente Utrecht](#)

## 51. Tevredenheid fietsparkeren

Aandeel (zeer) tevreden inwoners over de bewaakte fietsenstallingen



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

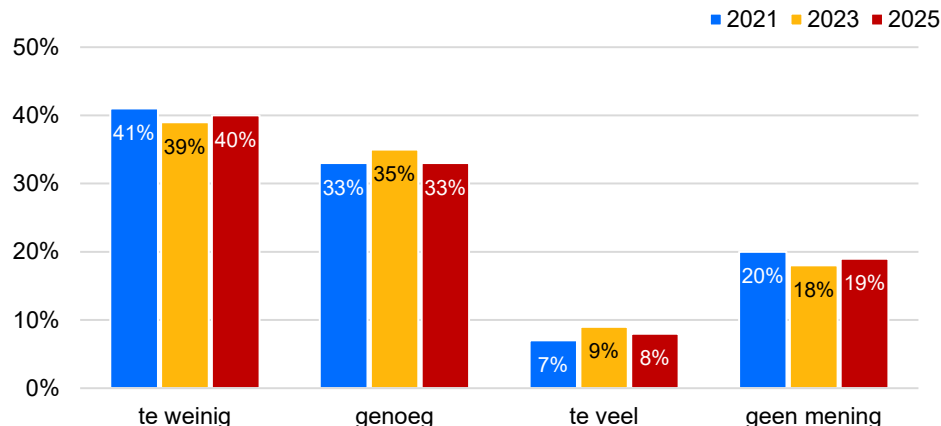
Ruim drie kwart van de Utrechtse (78%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. Sinds 2019 neemt de tevredenheid af. Mogelijk heeft de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade geresulteerd in een lagere tevredenheid. Ook was begin 2025 de Jaarbeurspleinstalling dicht. We werken plannen uit voor nieuwe gebouwde fietsenstallingen (Jaarbeurspleingebouw, Dubbele Knoopstalling en Vaartsche Rijn).

Ook ruim drie kwart van de Utrechtse (77%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad exclusief het station. Vergeleken met 2023 is er een kleine stijging (+ 2 procentpunt). Sinds 2015 schommelt de tevredenheid tussen 74% en 79%.

# Fietsparkeerplekken

## Tevredenheid fietsparkeren

Oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%). Bijna één op de vijf Utrechters heeft geen mening over het aantal fietsparkeerplekken in de buurt van de woning.

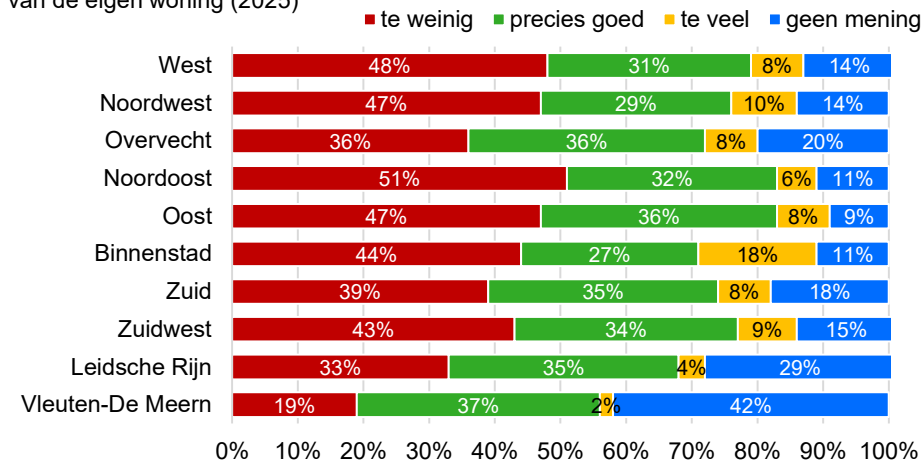
Het oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning verschilt per wijk.

Bewoners van de gebieden ten noorden van het centrum en de wijk West (uitgezonderd Oog in Al, Welgeleden) vinden meer dan gemiddeld dat er te weinig fietsparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn. Net als in 2021 en 2023 vinden bewoners van de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (63% in 2025) het vaakst dat er te weinig plekken zijn.

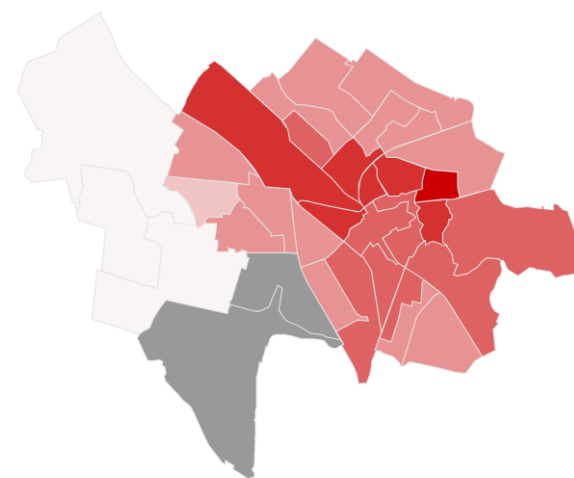
In de wijk Binnenstad (18%) vinden relatief veel inwoners dat er te veel fietsparkeerplekken zijn.

In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is het aandeel inwoners dat het aantal fietsparkeerplekken te weinig vindt, het kleinst. In deze wijken heeft een relatief groot deel van de bewoners geen mening over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep.

Oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning (2025)



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht.



## Stap 4: Slim parkeren

### Conclusies

#### Toename aantal gestalde fietsen in een voorziening

De binnenstad heeft te weinig faciliteiten voor fietsparkeren, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte.

Ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. De tevredenheid is afgenomen, mogelijk hebben de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade en van de Jaarbeurspleinstalling de tevredenheid verminderd. Ook ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad, iets meer dan in 2023.

#### Toename wachtlijsten fietstrommels en buurtstallingen

Trommels en buurtstallingen bieden bewoners plekken om hun fiets te stallen. Er zijn ruim 2.500 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder) en ruim 500 in trommels (gelijk gebleven). De wachtlijsten voor een plek zijn toegenomen naar ongeveer 1.240 wachtenden op een plek in een fietstrommel en ongeveer 1.470 wachtenden op een plek in een buurtstalling. Met de toename van het aantal elektrische fietsen neemt de vraag naar een plek in een fietstrommel toe.

#### Minder verkeerd gestalde fietsen verwijderd

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. In 2025 hebben we ongeveer 14.300 verkeerd gestalde fietsen verwijderd, dat zijn er minder dan de drie voorgaande jaren. Mensen weten waarschijnlijk steeds beter waar ze wel en niet hun fiets kunnen stallen op straat. Ook hebben we ongeveer 15.600 te lang gestalde weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2023 en 2024, maar meer dan in de jaren ervoor.

#### Toename betaald parkeren op straat

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

#### Meer ruimte door weghalen parkeerplaatsen

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: 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.

#### Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename aan randen

In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk na invoering lager 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 teniet 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.

#### Behoefte aan meer parkeerplekken voor de fiets in de buurt

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%).

#### Bijna de helft Utrechters tevreden over aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van eigen woning

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%). 10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt dit te weinig.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

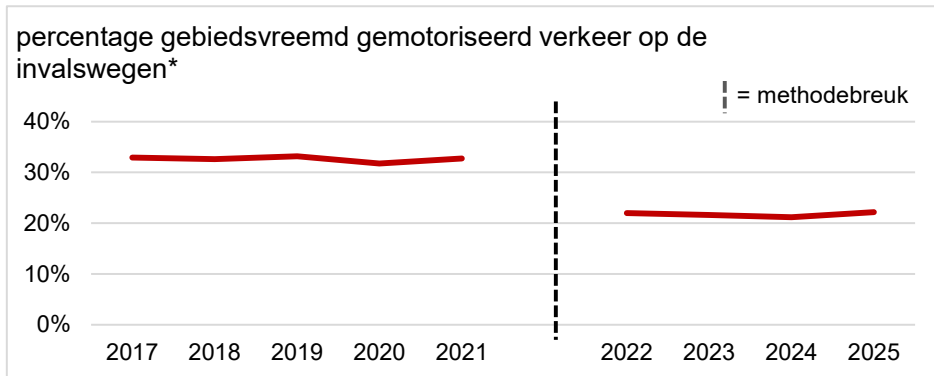
## Stap 5. Slim sturen

### Inleiding

Met Slim sturen willen we duurzame mobiliteitsvormen zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer prioriteren. Ook wordt verkeersmanagement ingezet om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en daarmee overlast van autoverkeer te beperken. In dit hoofdstuk volgen we daarvoor de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer. Dit geeft inzicht in of het lukt om autoverkeer naar de gewenste (invals)routes te geleiden.

# Gebiedsvreemd verkeer

## 52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer



Bron: Gemeente Utrecht.

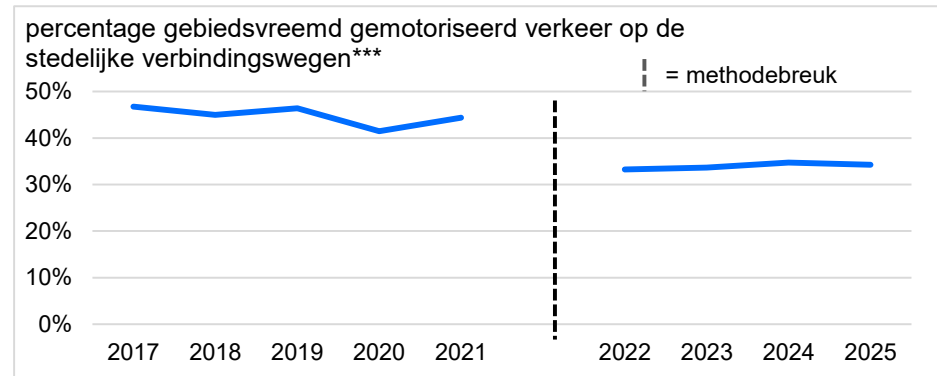
Op basis van floating car data (dit zijn gegevens op basis van onder meer navigatiesystemen en apps die via gps de locatie volgen van voertuigen) is een beeld te krijgen welk deel van het verkeer over de invalswegen rijdt zonder een bestemming te hebben in het aanliggende gebied\*\*. Op deze manier kan gevolgd worden of de komende jaren steeds meer verkeer de juiste invalsweg kiest. Vanaf 2022 zijn gegevens beschikbaar uit een nieuwe bron die een realistischer beeld geeft. De uitkomsten zijn daardoor niet te vergelijken met de jaren voor 2022.

Uit de gegevens volgt dat de verschillen tussen de jaren klein zijn. In 2025 zien we een toename van 1% t.o.v. 2024. De grafiek laat zien dat het percentage eigenlijk sinds 2022 al schommelt rond de 22%.

Op de Einsteindreef, Biltse Rading zien we kleine afnames, wegen waar vorig jaar juist toenames zichtbaar waren door wegwerkzaamheden elders in de stad. Op de Vleutensebaan en Martin Luther Kinglaan nam het gebiedsvreemde verkeer juist toe, net als op de Amsterdamsestraatweg. Op deze wegen zagen we vorig jaar juist afnames, ook door de wegwerkzaamheden. Op de A28 zien we 5% toename. Deze heeft waarschijnlijk verband met filevorming op de A27, waardoor meer verkeer een route door de stad kiest.

\* Dit betreft de Martin Luther Kinglaan, Europalaan, Waterlinieweg, de A28 binnen de gemeentegrens, Biltse Rading, Darwindreef, Moldaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef, Amsterdamsestraatweg en Vleutensebaan.

\*\*Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft.



Bron: Gemeente Utrecht.

Op de verbindingswegen zien we in 2025 een kleine afname van 0,5%. Ook hier geldt dat we niet kunnen vergelijken met de jaren voor 2022 door een nieuwe meetmethode. In de jaren ervoor zien we dat er geen stijgende of dalende trend zichtbaar was en dat is na 2022 ook niet het geval. Sinds 2022 schommelt het percentage rond de 34%.

Met name op de Spinozaweg en de Waterlinieweg in zuidelijke richting (circa 55%) wordt veel gebiedsvreemd verkeer gemeten (50%). Wel was op Spinozaweg afgelopen jaar een afname te zien van 4%. Op de Kardinaal de Jongweg en de Socrateslaan liggen de percentages veel lager, rond de 20-25%. Afgelopen jaar was er met name op de Kardinaal de Jongweg een afname te zien, veroorzaakt door verschillende wegwerkzaamheden aan de westkant van de stad in 2024 waardoor er toen een juist een toename was doordat het verkeer andere routekeuzes maakte.

\*\*\* Dit betreft de Socrateslaan, Waterlinieweg, Spinozaweg en Kardinaal de Jongweg.

## Stap 5: Slim sturen

### Conclusies

#### Gebiedsvreemd gemotoriseerd neemt niet af

Door aanpassing van de meetmethode kunnen we de aandelen gebiedsvreemd verkeer in 2022 tot en met 2025 niet één op één vergelijken met de jaren ervoor.

In de jaren voor 2022 zien we op de invalswegen weinig verandering, het aandeel is vrij constant. Dat beeld zien we ook in de jaren 2022 - 2025. Het ene jaar neemt het iets toe en het andere jaar weer iets af.

Het gebiedsvreemde verkeer op de stedelijke verbindingswegen is licht afgenomen in 2025. Maar ook hiervoor geldt dat we sinds de start van de metingen geen significante stijging of daling zien. Het percentage gebiedsvreemd verkeer op deze wegen blijft dus nagenoeg constant.