

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Stumpel - Vos	Datum	17 september 2025
E-mail	p.stumpel@utrecht.nl	Kenmerk	30568608
Type brief	Aanbiedingsbrief	Onderwerp	Monitor mobiliteitsplan 2025 - cijfers over 2024
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u de jaarlijkse monitor mobiliteitsplan aan. De monitor laat een aantal mooie resultaten van ons mobiliteitsbeleid zien. Het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Utrecht was in 2024 10% lager dan in 2023. De parkeerdruk is in de gebieden waar in 2023 en 2024 betaald parkeren is ingevoerd, in de meeste van deze gebieden met meer dan 20 procentpunt gedaald. Ook goed nieuws is dat het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt (gebied binnen de ring A2/A12/NRU) nagenoeg gelijk is gebleven ondanks de groei van de stad. Tegelijkertijd zien we dat er ondanks stevige maatregelen een lichte toename in het autobezit is en zien we geen daling in het gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer.

Kortom, de monitor laat zien dat de mobiliteit zich op veel vlakken ontwikkelt zoals is vastgelegd in het beleid maar dat het op een aantal vlakken achterblijft. Dit betekent dat we ons volop moeten blijven inzetten om onze mobiliteitsdoelstellingen te halen en zo ruimte te maken voor de groei van de stad en het bouwen van extra woningen. In deze brief zijn de belangrijkste uitkomsten van de monitor samengevat en toegelicht.

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht staat in het in juli 2021 door uw raad vastgestelde [Mobiliteitsplan 2040](#). 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. In de monitor geven we aan de hand van relevante indicatoren inzicht in de ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem op stedelijk niveau. Zo laten we effecten zien die (voor een deel) zijn toe te rekenen aan maatregelen die volgen uit het mobiliteitsplan. Tegelijk zijn deze effecten aan veel andere (beleids- en autonome) invloeden onderhevig, waardoor het oorzakelijk verband tussen deze effecten en het mobiliteitsplan niet één op één te leggen is. Waar mogelijk vergelijken we de effecten in Utrecht met die in Nederland of met de andere grote steden.

Ambitie Mobiliteitsplan 2040

De ambitie van ons Mobiliteitsplan 2040 is “Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen”. We willen de verkeersveiligheid verbeteren, zorgen voor goed bereikbare voorzieningen, geen groei van het autoverkeer en een toename van gezonde vervoermiddelen die weinig ruimte innemen.

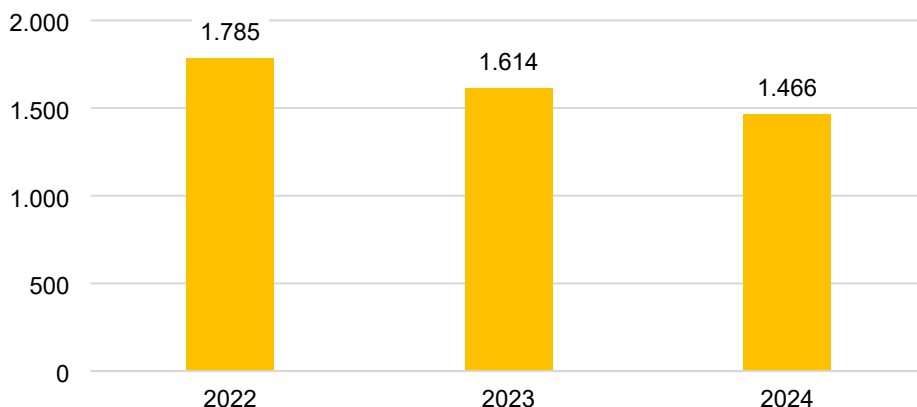
Het realiseren van deze ambities is essentieel vanwege de verwachte groei van de stad. Meer mensen betekent meer vervoersbewegingen op grotendeels hetzelfde oppervlakte. Dit is alleen mogelijk wanneer vaker gebruik wordt gemaakt van vervoersmiddelen die weinig ruimte innemen en bezit en gebruik van de auto wordt ontmoedigd wanneer een alternatief voorhanden is. Daarom is het nodig om in te zetten op een transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Door deze mobiliteitstransitie blijft Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar en alleen zo wordt stedelijke ontwikkeling zoals de geplande woningbouwopgave mogelijk gemaakt.

De afgelopen jaren hebben we stevig geïnvesteerd in mobiliteitsmaatregelen zoals herinrichting van straten en wegen, aanpak 30 km/uur, verbeteren en uitbreiden fietsinfrastructuur, minder ruimte voor autoparkeren, invoeren van betaald parkeren, stimuleren van deelmobiliteit, etc. Om onze doelen te halen is het van belang vast te houden aan het mobiliteitsbeleid en dit waar nodig te intensiveren.

Belangrijkste uitkomsten

De monitor laat een positieve ontwikkeling zien op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan in de gemeente Utrecht was in 2024 10% lager dan in 2023.

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



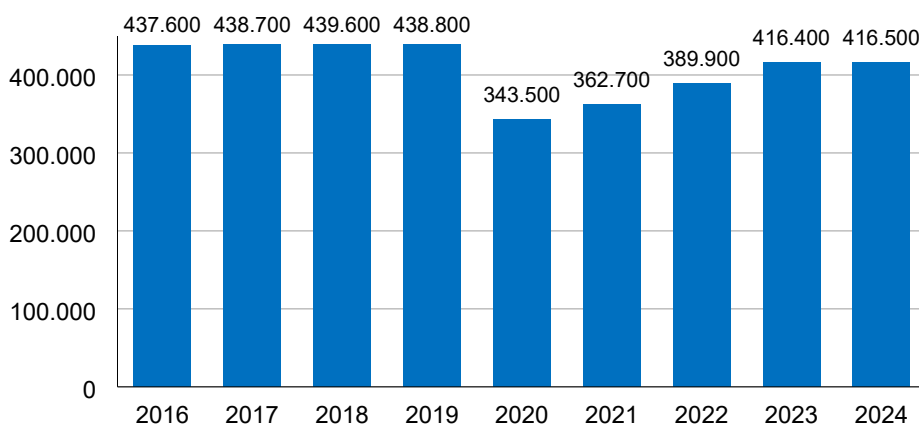
In de rest van de provincie was het aantal slachtoffers in 2024 juist hoger dan in 2023. Ook landelijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. Hoewel een eenduidige verklaring hiervoor niet kan worden gegeven, is het aannemelijk dat dit samenhangt met ons ruimtelijk beleid. Met de 30 km/uur aanpak waardoor snelheidsverschillen afnemen, de herinrichting van straten en wegen om ze verkeersveiliger te maken en de fietslessen en scholenaanpak zetten we erop in om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.

In de gebieden waar in 2023 en 2024 betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk afgenomen. In 7 van de 12 gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk met minimaal 20 procentpunt gedaald. Mede door het invoeren van betaald parkeren zijn in 2024 minimaal 191 parkeerplaatsen omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf wat bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad. I.v.m. de uitvoering van (herinrichtings)projecten verwachten we vanaf 2025 een nog veel groter aantal parkeerplaatsen op te kunnen heffen. Het invoeren van betaald parkeren blijkt een effectief middel om ruimte op straat te creëren. Tegelijkertijd zien we ook dat de parkeerdruk aan de randen van het betaald parkeren gebied is toegenomen. Dit wordt het waterbedeffect genoemd. Om dit effect tegen te gaan is het van belang dat we het invoeren van betaald parkeren in de hele stad voortzetten om zo parkeeroverlast tegen te gaan, ruimte te creëren op straat en om gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan te moedigen.

Hiermee samenhangend is nabijheid van voorzieningen ook een belangrijke voorwaarde om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Een kortere afstand tot een voorziening vergroot immers de kans dat mensen de auto laten staan en gaan wandelen of fietsen. Uit de monitor blijkt dat vrijwel iedereen een supermarkt en een basisschool op 10 minuten fietsafstand heeft liggen.

Wat betreft het autogebruik is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt (gebied binnen de ring A2/A12/NRU) nagenoeg gelijk gebleven aan vorig jaar, ondanks de groei van de stad (0,6% meer inwoners in 2024). Dit is 5% lager dan voor corona.

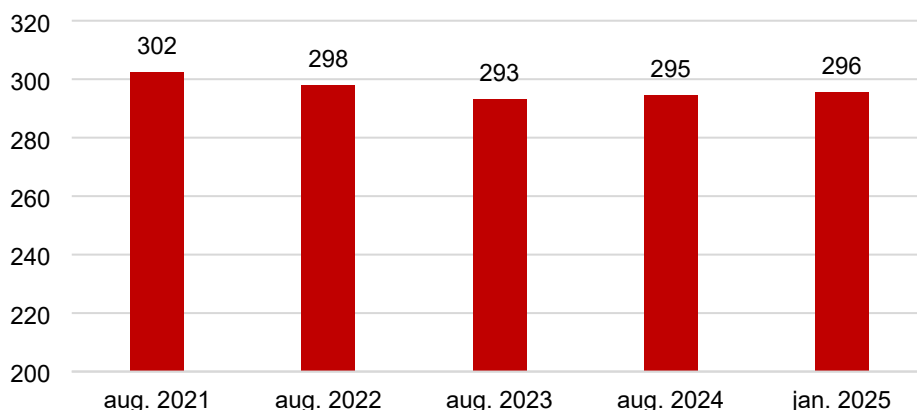
Grafiek: Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag) (bron: verkeerstellingen gemeente Utrecht)



Daarentegen zien we geen daling in het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het aanliggende gebied van invalswegen en stedelijke verbindingswegen). We zien dat verkeer tijdens de wegwerkzaamheden aan de westkant van de stad andere routes is gaan rijden en er een toename was van gebiedsvreemd verkeer op de wegen aan de noord/oostkant van de stad. Om het aandeel gebiedsvreemd verkeer te verminderen, is het belangrijk de voorgenomen knips Catharijnesingel en Zuidpoort door te voeren. Alleen bijsturen met de verkeersregelininstallaties volstaat niet. Uit de monitor blijkt ook dat bijna de helft van de autoritten met een bestemming in Utrecht korter dan 10 kilometer is. Dit percentage is de afgelopen jaren nagenoeg gelijk gebleven. Voor deze ritten blijven de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer in potentie een goed alternatief.

Het autobezit is in 2024 net iets harder gegroeid dan het aantal inwoners (van 295 auto's per 1.000 inwoners op 1 augustus 2024 naar 296 op 1 januari 2025).

Grafiek: Aantal personenauto's in particulier bezit per 1.000 inwoners, Utrecht gemiddeld (bron: RDW)



Om het doel geen groei autoverkeer in de stad uit het mobiliteitsplan te halen, blijft het minimaal nodig om bij nieuwe ontwikkelingen te sturen op lage parkeernormen, afspraken over mobiliteit te maken met bedrijven en alternatieven voor autobezit verder te faciliteren.

Met betrekking tot deelmobiliteit zien we dat het aanbod van deelauto's op straat is afgenomen. Dit valt te verklaren doordat aanbieders van deelauto's in 2024, net als in andere steden, een aantal minder goed gebruikte deelauto's tijdelijk hebben weggehaald vanuit bedrijfseconomische redenen. We hebben u hier vorig jaar in een [raadsbrief](#) over geïnformeerd. Wel zien we dat aanbieders steeds meer deelauto's terugplaatsen; we verwachten dus opnieuw een toename van het aantal deelauto's in 2025. We hebben dit jaar geen nieuwe cijfers over het gebruik van deelauto's op huishoudniveau, omdat er dit jaar geen nieuwe inwonersenquête heeft plaatsgevonden. Uit de Inwonersenquête weten we dat in 2023 bij 16% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto gebruikte via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels of via een website met bewonersaanbod zoals Snappcar. Over het gebruik van de elektrische deelfiets hebben we wel nieuwe cijfers: het aantal ritten is gestegen van 390.000 in 2023 naar 485.000 ritten in 2024. Voor de deelbakfietsen zagen we vóór het faillissement van Cargoroo in 2024 gemiddeld 1.000 reserveringen van deelbakfietsen méér dan in 2023. Daarna waren er tijdelijk geen deelbakfietsen beschikbaar. Inmiddels heeft de nieuwe aanbieder opnieuw deelbakfietsen op straat geplaatst. In 2024 ervaren we een afname van zowel deelauto's als deelbakfietsen, maar we verwachten in 2025 dat de aantallen en het gebruik van deelmobiliteit weer verder aantrekken.

Meer cijfers en ontwikkelingen vindt u in de bijgevoegde monitorrapportage. Komende jaren blijven we de ontwikkelingen volgen en rapporteren.

Datum 17 september 2025
Ons kenmerk 30568608

Verlagen frequentie voortgangsrapportage programma Duurzame mobiliteit

Twee keer per jaar geven we met de voortgangsrapportage een meerjarige doorkijk op de mobiliteitsprojecten. In het voorjaar geven we naast een actualisatie van planning en risicoprofiel, ook een toelichting van de voortgang per project. In de rapportage in het najaar actualiseren we alleen de hoofdlijnenplanning en het risicoprofiel. Als gevolg van de bezuiniging 'temporiseren mobiliteitsbeleid' zoals besloten in de Voorjaarsnota 2024, gaan we per 2025 de frequentie van de voortgangsrapportage terugbrengen naar één keer per jaar. We houden de uitgebreide rapportage die we normaal in het voorjaar opstellen, maar verplaatsen die naar het najaar. Dit doen we in verband met de vele andere rapportages die we als opgave opstellen in het voorjaar (MPR, VJN, Monitor), zodat de werkdruk beter verdeeld wordt over het jaar.

Ondanks deze bezuiniging blijven we ons inzetten op het harmoniseren van de informatiestroom richting de raad. Reguliere raadsbrieven blijven daarom behouden en we voegen waar nodig tussentijds voortgang op projecten toe. De eerstvolgende voortgangsrapportage ontvangt u dit najaar.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,