

Monitor mobiliteitsplan 2022

Mobiliteitsplan 2040 - cijfers over 2021



Colofon:

Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl

Internet

www.utrecht.nl

Informatie

Auteurs: Patricia Stumpel, Sander van Weperen

Foto voorkant

Nachtegalstraat - Gerrit Serné

Inhoud

<u>Inleiding</u>	3	<u>Stap 1 Slim bestemmen</u>	31
<u>Samenvatting</u>	4	<u>Verdichten rond stedelijke knooppunten</u>	
<u>Demografische en economische ontwikkelingen</u>	5	20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov knooppunt binnen 10 minuten	31
1. Inwoners	5	21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten	32
2. Banen	7	<u>Conclusies 'Slim bestemmen'</u>	33
3. Studenten	8	<u>Stap 2 Anders reizen</u>	34
4. Bezoekers - dagbezoekers en hotelgasten	8	<u>Stimuleren reizen buiten de spits</u>	
5. Omvang pendel woon-werkverkeer	9	22. Verdeling aantal motorvoertuigen, in-/uitstappers bus-tram en fietsers over de dag	35
<u>Conclusies 'Demografische en economische ontwikkelingen'</u>	10	<u>Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen</u>	
<u>Gezond stedelijk leven voor iedereen</u>	11	23. Aantal deelvoertuigen en gebruik	37
<u>Bezit en gebruik vervoerwijzen</u>		24. Aantal elektrische motorvoertuigen	39
6. Auto- en fietsbezit	11	25. Aantal laadpunten	40
7. Modal split (t/m 2020)	14	<u>Conclusies 'Anders reizen'</u>	41
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht	16	<u>Stap 3 Netwerken op orde</u>	42
9. Aantal fietsers permanente fietstelpunten	17	<u>Voetganger</u>	
10. Aantal OV gebruikers	18	26. Aandeel lopen in modal split	42
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden	20	27. Tevredenheid inwoners over lopen	42
<u>Mobiliteit voor iedereen</u>		28. Aantal ongevallen met voetgangers en slachtoffers	45
12. Toegankelijke bus-/tramhaltes en tevredenheid	22	<u>Fiets</u>	
13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van en ov halte	22	29. Aandeel fiets in modal split	46
14. Gebruik van de Regiotaxi	23	30. Tevredenheid inwoners over fietsen	47
15. Inwoners zonder fiets of auto in het huishouden	23	31. Aantal ongevallen met fietsers en slachtoffers	48
<u>Verbeteren verkeersveiligheid</u>		<u>Openbaar Vervoer</u>	
16. Aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers	24	32. Aandeel openbaar vervoer in modal split	49
17. Tevredenheid verkeersveiligheid	25	33. In/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot andere treinstations	49
<u>Verbeteren verblijfskwaliteit</u>		34. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer	50
18. Fijnstof en Stikstofdioxide	26	<u>Motorvoertuigen</u>	
19. Tevredenheid en overlast eigen buurt	28	35. Aantal motorvoertuigen van en naar de milieuzone	52
<u>Conclusies 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'</u>	29		

Inhoud

Multimodale reis

- 36. Gebruik P+R's rand van de stad 53
- 37. Gebruik Maas app 53

Goederenvervoer

- 38. Aandeel/aantal schoon vervoer 54

Conclusies 'Netwerken op orde' 55

Stap 4 Slim parkeren 56

Autoparkeren

- 39. Aantal openbare parkeerplaatsen op straat, in garages en aan rand van de stad en aantal opgeheven openbare parkeerplaatsen straat 57
- 40. Tevredenheid autoparkeren 57
- 41. Aantal parkeerplekken voor deelauto's en elektrisch laden 58

Fietsparkeren

- 42. Aantal stallingsplekken 59
- 43. Wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels 59
- 44. Verwijderde gevaarlijk gestalde (brom)fietsen, weesfietsen en wrakken 60
- 45. Tevredenheid inwoners over bewaakte fietsenstallingen, over aantal fietsparkeerplekken op straat en last van geparkeerde fietsen op de stoep 60

Conclusies 'Slim Parkeren' 62

Stap 5 Slim sturen 63

Verminderen gebiedsvreemd verkeer

- 46. Gebiedsvreemd verkeer op invalswegen en op stedelijke verbindingswegen / delen van de stedelijke ring 64

Conclusies 'Slim Sturen' 65

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, minder drukte 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 zesde editie.

Leeswijzer

De indeling is gebaseerd op het nieuwe 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 pre corona periode was te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeide ten opzichte van het autogebruik. Over een brede linie zien we een positieve trend richting meer duurzame mobiliteit: meer elektrische auto's en meer deelvervoer.

De coronapandemie en -maatregelen hebben een grote invloed op de mobiliteit in Utrecht gehad. Zo is het aantal verkeersbewegingen in 2020 en 2021 sterk afgenomen. De invloed van de coronamaatregelen op thema's als de leefbaarheid en deelmobiliteit is niet te kwantificeren.

Waar mogelijk vergelijken we de effecten in Utrecht met die in Nederland of met de drie andere grote steden. Hiermee kunnen we zien of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of afwijken.

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.

Samenvatting

Utrecht verder gegroeid, maar minder hard dan vóór Corona

Het aantal inwoners is met 2.387 gegroeid (+1%) en het aantal banen met 6.200 (+2%). De toename was net als in 2019 minder groot dan in de jaren ervoor. De coronapandemie heeft een grote invloed.

Mobiliteit in 2021 iets toegenomen, maar rustiger dan vóór corona

Net als in 2020 zorgen de coronamaatregelen voor een afname van de mobiliteit. Ten opzichte van 2020 nam het aantal verkeersbewegingen licht toe, maar vergeleken met 2019 was er nog een grote afname. Het openbaar vervoer gebruik is het sterkst afgenomen.

Mensen zijn relatief gezien vaker gaan lopen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht. In 2019 werd 27% van de interne verplaatsingen lopend gedaan, in 2020 was dit 36%. Voor verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht is relatief vaker gebruik gemaakt van de auto. In 2019 werd 54% van deze verplaatsingen met de auto gedaan, in 2020 was dit 62%.

Toename autobezit

Het autobezit is in 2020 harder gegroeid dan het inwonertal. Mogelijk is dit het gevolg van de coronamaatregelen, dit is niet onderzocht. Het gemiddeld aantal in Utrecht geregistreerde personenauto's van particulieren per 1.000 inwoners is toegenomen naar 302 op 1 januari 2021. De afgelopen jaren waren dat er 295 per 1.000 inwoners. In de andere grote steden is eenzelfde ontwikkeling van het autobezit te zien.

78% bushaltes toegankelijk

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. Het aandeel toegankelijke bushaltes is in 2021 met 1 procentpunt toegenomen. 95% van de busreizigers stapte in 2021 in op een toegankelijke halte. 7% van de bevolking woont verder dan de maximale loopafstand van een bushalte, tramhalte of treinstation. 2% van de inwoners beschikt binnen zijn of haar huishouden niet over een auto, fiets of snor-/bromfiets.

Verbetering luchtkwaliteit, afname aantal verkeersslachtoffers

De emissies en concentraties van fijnstof en stikstofdioxide zijn in 2020 afgenomen. Op de wegen in beheer van de gemeente werden vrijwel evenveel verkeersongevallen geregistreerd als in 2020 (+5 ongevallen). Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen met 77 (-21%).

Stap 1: Slim bestemmen

Via slim bestemmen willen we ervoor zorgen dat meer inwoners en arbeidsplaatsen makkelijk toegang hebben tot een knooppunt. 87% van de inwoners woont binnen 10 minuten lopen, fietsen of met het openbaar vervoer van een (toekomstig) knooppunt. 81% van de arbeidsplaatsen is binnen 10 minuten bereikbaar van een knooppunt. Omdat we nog maar over één jaar gegevens hebben kunnen we hier nu nog geen conclusies aan verbinden.

Monitor Mobiliteitsplan 2022

Stap 2: Anders reizen

De coronamaatregelen hebben invloed gehad op de verdeling van het verkeer over de dag. Zo resulteerden de avondsluitingen in minder verkeer in de avonden. Ook reed er relatief gezien minder verkeer in de ochtendspits. Het aantal deelauto's in Utrecht is met 35% gegroeid naar 7.038 (maart 2021). Utrecht is de stad met de meeste deelauto's per 100.000 inwoners (1.958). Op 1 januari 2022 waren er 100 elektrische deelbakfietsen, 300 elektrische deelbromfietsen en 500 elektrische deelfietsen. Bij 11% van de Utrechters gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto, bij 6% een deelfiets en bij 2% een deelscooter. Utrecht is ook koploper ten aanzien van het aantal geregistreerde volledig elektrische personenauto's per 1.000 inwoners. Eind 2021 waren dit er 19,4 per 1.000 inwoners, dat zijn er 5,1 meer dan eind 2019 (+35%).

Stap 3: Netwerken op orde

Het merendeel van de Utrechters (72%) is tevreden over de breedte van de voetpaden en stoepen in de eigen buurt. Bijna drie op de vier Utrechters is tevreden over de breedte van de fietspaden (74%). Acht op de tien Utrechters (83%) zijn tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer. Het P+R gebruik was, vooral als gevolg van de coronamaatregelen, in 2020 en 2021 een stuk lager dan voorheen. In 2021 is er bijna 55.000 keer korting op P+R-gebruik gegeven. Dit is 39% minder dan in 2020 en 78% minder dan in 2019. Op alle treinstations is in 2020 een flinke daling van het aantal instappers te zien als gevolg van corona. De daling op Utrecht Centraal was relatief gezien het grootst met 58%.

Stap 4: Slim parkeren

Het aantal bewaakte stallingsplekken in de binnenstad is in 2021 met de opening van de nieuwe stalling House Modernes toegenomen met ruim 900. We hebben 21 nieuwe plekken in fietstrommels gerealiseerd en 5 plekken in buurtstallingen. Toch is de wachtlister voor deze stallingen toegenomen. 41% van de Utrechters vindt dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. 7% vindt het er juist te veel. 33% van de Utrechters vindt de hoeveelheid autoparkeerplekken te weinig. 8% vindt het er teveel. In 2021 zijn 19 parkeerplekken opgeheven voor fietsparkeerplekken en extra groen in de buurt. Door de uitbreiding van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat met 1.910. In parkeergarages en de P+R's waren er minder parkeerplekken dan in 2020 als gevolg van coronamaatregelen en omdat P+R Berlijnplein in 2021 dicht was.

Stap 5: Slim sturen

Het aandeel gebiedsvreemd verkeer op de invalswegen is nagenoeg gelijk gebleven. Op de verbindingswegen is het percentage iets toegenomen doordat het weer wat drukker is geworden op de snelwegen.

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 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 474.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2021, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).

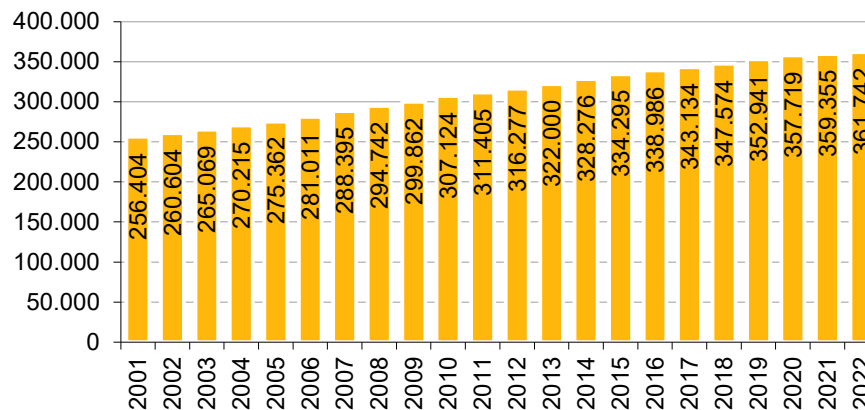
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).

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 wandelen, 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 2020. De groei van de pendel is tot en met 2020 weergegeven; data komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

1. Inwoners

aantal inwoners gemeente Utrecht (peildatum 1 januari)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Utrecht blijft groeien. Op 1 januari 2022 woonden er 361.742 inwoners in de gemeente Utrecht. Dat zijn er 2.387 meer dan een jaar geleden (+0,7%).

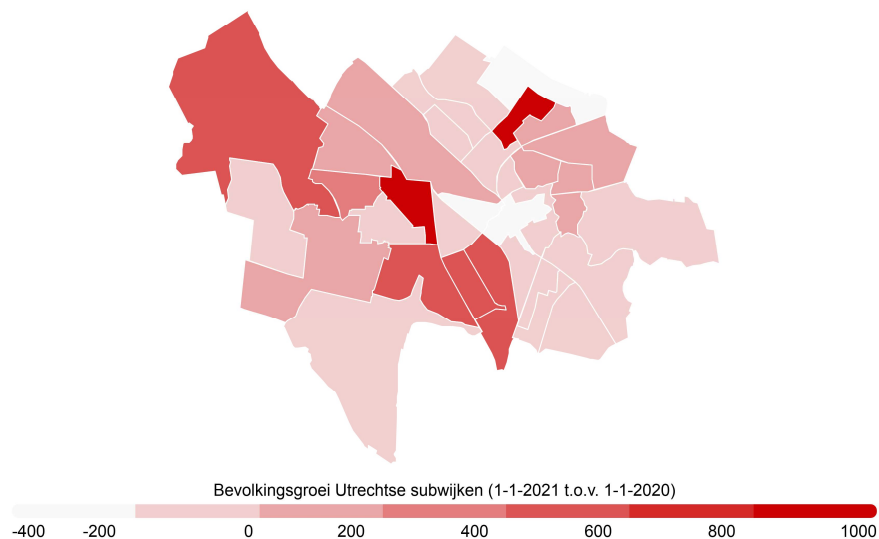
De bevolking groeide meer dan in 2020, maar minder snel dan in de jaren ervoor. De coronapandemie heeft invloed gehad: meer mensen overleden en minder mensen migreerden.

In Utrecht worden meer kinderen geboren dan er inwoners overlijden. In 2020 en 2021 was er voor het eerst in deze eeuw een vertrekoverschot: de stroom mensen die de stad uitgaat was groter dan de stroom die er inkomt. (trendrapportage Coronavirus, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).

De verwachting is dat Utrecht in 2027 het aantal van 400.000 inwoners passeert (Bevolkingsprognose 2020, afdeling Onderzoek & Advies, Gemeente Utrecht). In alle leeftijdsgroepen is een toename te zien. Utrecht is en blijft een relatief jonge stad. De procentueel sterkste groei zal echter plaatsvinden in de groep 65-plussers (Utrecht Monitor 2021).

Demografische en economische ontwikkelingen

Ontwikkeling bevolkingsgroei Utrechtse subwijken
(01-01-2022 ten opzichte van 01-01-2021)



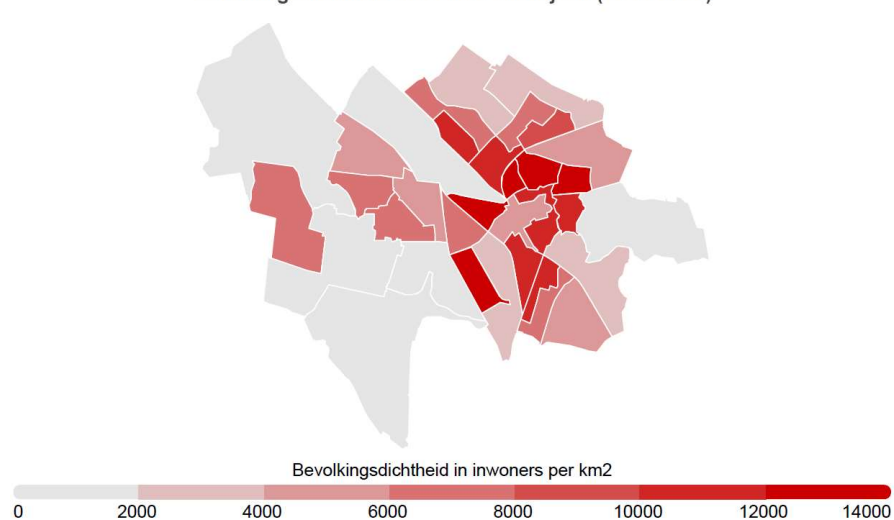
Bron: GBA, gemeente Utrecht

Vleuten-De Meern is met bijna 51.000 inwoners de grootste wijk. De wijk Leidsche Rijn is in 2021 het meest gegroeid (+ 1.895 inwoners) en dan vooral de subwijk 'Leidsche Rijn centrum e.o.' (+ 1.043). Andere subwijken die sterk zijn gegroeid zijn Zamenhofdreef, Neckardreef (+ 897 inwoners), Transwijk (+ 578 inwoners) en Leidsche Rijn zuid, incl. Papendorp (+ 515 inwoners). In 19 van de 34 subwijken is het aantal inwoners in 2021 afgenomen. De subwijken met de grootste afname zijn 'Zambesidreef, Tigrisdreef' (- 486 inwoners) en 'Lombok, Leidseweg' (- 379 inwoners).

Tot en met 2040 groei de stad. De prognosecijfers tonen dat Zuidwest de grootste wijk van de stad wordt, gevolgd door Leidsche Rijn. Zuidwest groeit van 39.537 inwoners in 2022 naar meer dan 71.000 inwoners in 2040. Deze toename van ruim 32.000 inwoners vindt grotendeels plaats in het ontwikkelgebied van de Merwedekanaalzone. Leidsche Rijn groeit van 44.678 inwoners in 2022 naar meer dan 65.000 in 2040, een toename van ruim 22.000 inwoners. (Bevolkingsprognose 2021, afdeling Onderzoek & Advies, Gemeente Utrecht).

Monitor Mobiliteitsplan 2022

Bevolkingsdichtheid Utrechtse subwijken (01-01-2022)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Momenteel heeft de gemeente Utrecht een bevolkingsdichtheid van ongeveer 3.600 inwoners per km². De bevolkingsdichtheid verschilt sterk tussen de gebieden in de stad. De subwijken met de meeste inwoners per km² zijn op dit moment 'Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt' in Noordoost, 'Lombok, Leidseweg' in West (beide 13.500 inwoners per km²) en 'Pijlsweerd' in Noordwest (13.200 inwoners per km²).

Met de groei van het inwonertal zal de bevolkingsdichtheid in Utrecht groeien naar bijna 4.800 inwoners per km² in 2040, een toename van 1.200 inwoners per km².

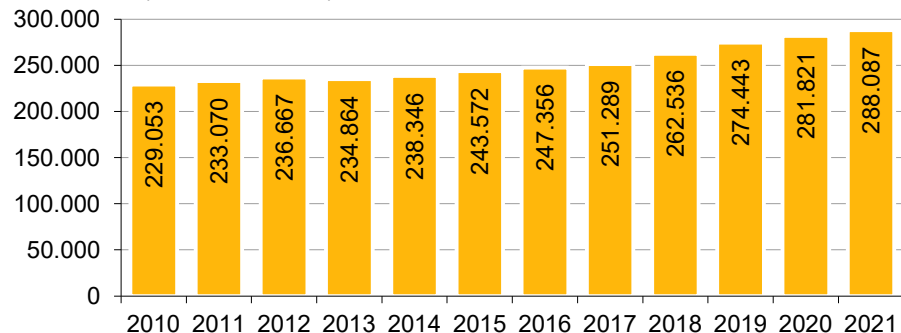
Met de ontwikkeling van het Lombokplein groeit de subwijk 'Lombok, Leidseweg' door naar een verdichting van 15.000 inwoners per km². Volgens de prognose is er één subwijk die nog meer inwoners per vierkante kilometer zal gaan huisvesten: Kanaleneiland, met 15.300 inwoners per km² in 2040. (Bevolkingsprognose 2021, afdeling Onderzoek & Advies, Gemeente Utrecht).

pagina 6

Demografische en economische ontwikkelingen

2. Banen

aantal banen (peildatum 1 april)



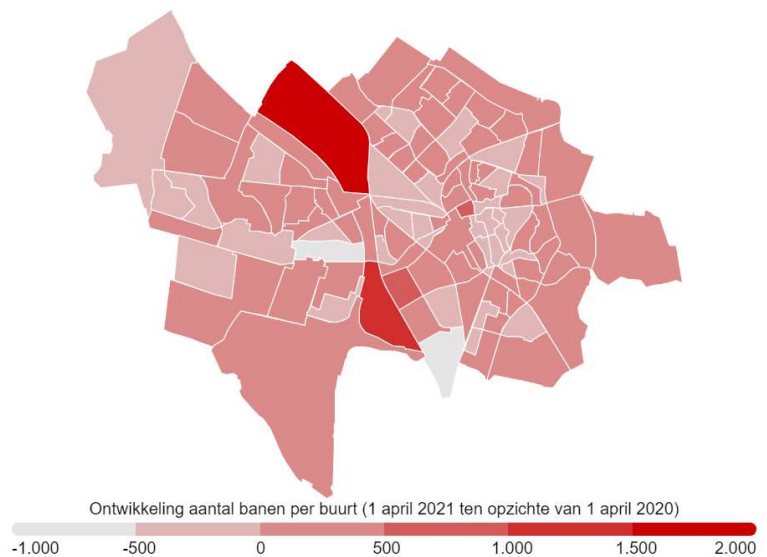
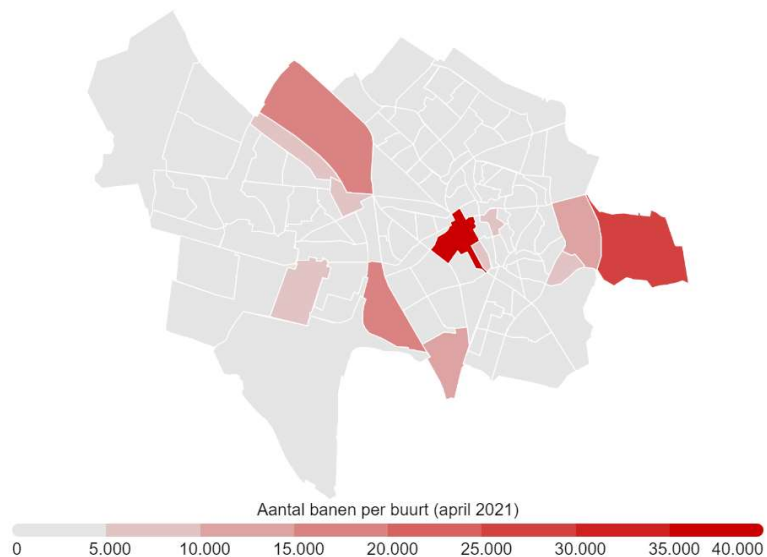
Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

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

De werkgelegenheid in Utrecht is in 2021 verder gegroeid. In april 2021 waren er ongeveer 288.000 banen in Utrecht, ruim 6.200 meer dan een jaar eerder (+2%).

Utrecht kent enkele grote werklocaties met een belangrijke economische functie: het Stationsgebied e.o. is met ruim 43.000 de grootste werklocatie, gevolgd door het Utrecht Science Park (ruim 25.000), de Binnenstad (ruim 21.000) en Lage Weide en Papendorp (elk ruim 17.000).

De grootste groei van april 2020 tot april 2021 was in Lage Weide (+ 1.700 banen) en Papendorp (+1.200 banen).

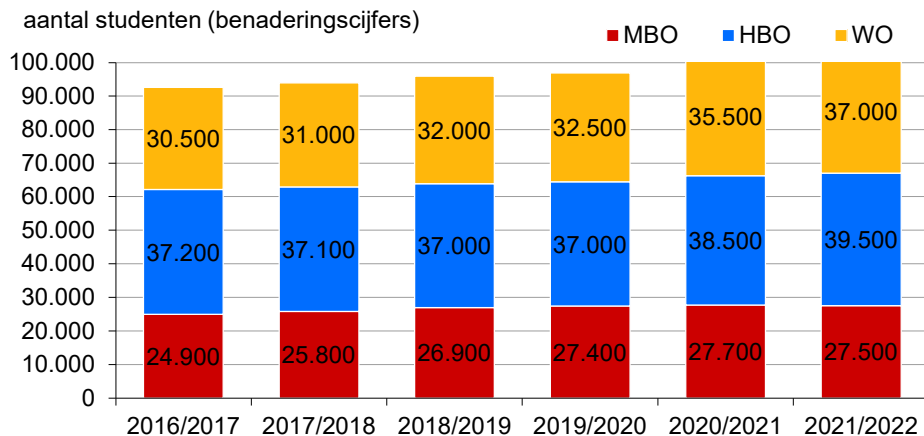


Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

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

Demografische en economische ontwikkelingen

3 Studenten



Bron: DUO.

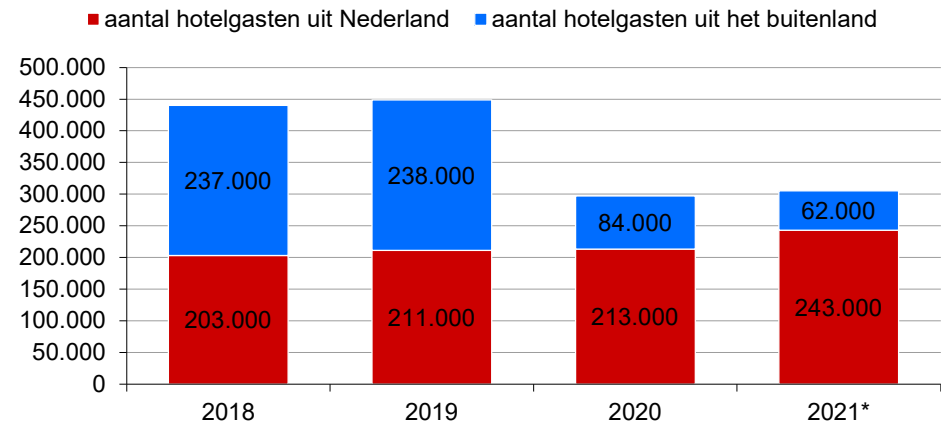
Aantallen HBO- en WO-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen, aantallen MBO-studenten betreffen studenten aan MBO-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

In schooljaar 2021/2022 volgen ruim 76.500 studenten onderwijs aan een HBO of WO instelling in Utrecht. Dat zijn er bijna 2.500 meer dan een schooljaar eerder (+3%).

Het aantal HBO/WO studenten is als gevolg van de coronamaatregelen sneller gegroeid. In 2020 slaagden meer scholieren, doordat er geen centraal examen is afgenomen. Daarnaast kozen minder scholieren voor een tussenjaar. In 2021 was een aantal bijzondere maatregelen van kracht voor middelbare scholieren, zoals de mogelijkheid om het eindcijfer van één vak buiten beschouwing te laten als de leerling hierdoor alsnog kon slagen. Het aantal leerlingen dat les volgt aan een MBO-instelling met een hoofdvestiging in Utrecht is met 27.500 vrijwel gelijk aan het aantal in voorgaande jaren.

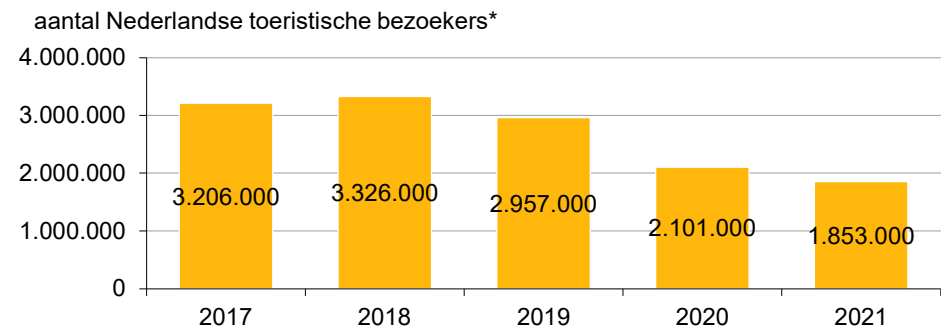
Uit de landelijke monitor studentenhuysvesting blijkt dat in het schooljaar 2020/2021 meer HBO- en WO studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht). Het percentage HBO- en WO-studenten dat buiten Utrecht woont, neemt toe. In schooljaar 2016/2017 woonde nog 59% buiten Utrecht. Studenten die buiten Utrecht wonen, reizen over langere afstanden en daardoor met andere modaliteiten.

4 Bezoekers



Bron: CBS. * Cijfers over 2021 zijn voorlopig.

De gevolgen van de coronamaatregelen zijn duidelijk terug te zien in de afname van het aantal buitenlandse gasten in de Utrechtse hotels. In 2018 en 2019 waren er ruim 230.000 buitenlandse hotelgasten, in 2020 en 2021 is dit sterk verminderd naar ruim 80.000 en 60.000. Het aantal Nederlandse hotelgasten nam in 2021 juist toe naar ruim 240.000.

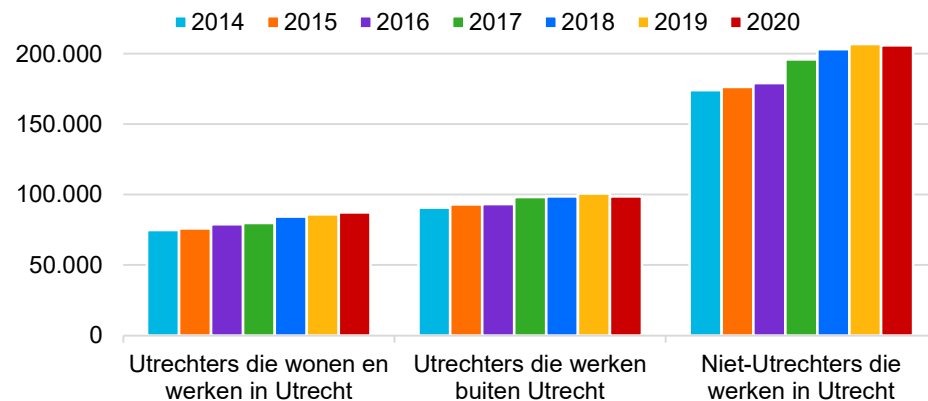


Bron: NBTC-NIPO. * Het grootste deel is dagbezoeker (95%).

Het aantal Nederlandse toeristen dat Utrecht bezoekt was in 2020 en 2021 een stuk lager dan in de jaren ervoor. Het is niet bekend hoeveel verplaatsingen toeristen in Utrecht hebben gemaakt. Wel kunnen we stellen dat er in 2021 minder verplaatsingen waren dan in de jaren voor de coronamaatregelen.

Demografische en economische ontwikkelingen

5. Omvang pendel woon-werkverkeer



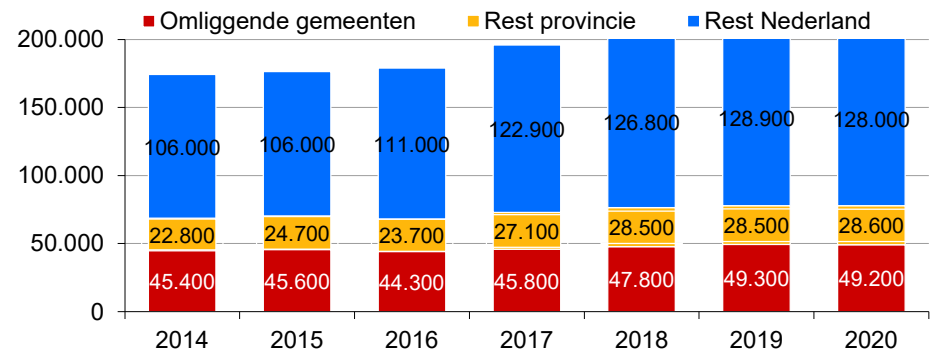
Bron: CBS (cijfers van december).

*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.

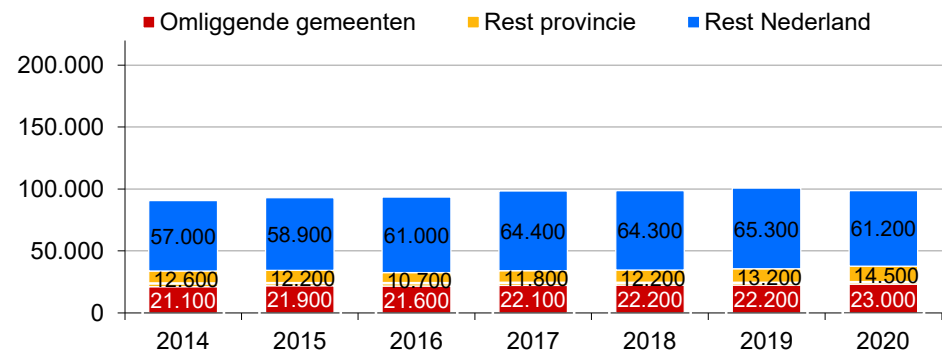
Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met 2020; de CBS data komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar. Het grootste deel van de werknemers in Utrecht bestaat uit mensen die buiten Utrecht wonen (70% in december 2020, exclusief zelfstandigen). Dit percentage is al jaren redelijk constant. Er werken meer Utrechters buiten Utrecht (98.700) dan in Utrecht (87.400). De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is met 2% toegenomen in 2020, terwijl de groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht juist met 2% is afgenomen. Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is met 205.800 beduidend groter. Deze groep is iets afgenomen t.o.v. 2019 (-0,4%). Het is niet bekend welke vervoermiddelen worden gebruikt.

In januari 2022 is leden van het Bewonerspanel gevraagd of zij van plan zijn om na corona vaker thuis te gaan werken. Bijna de helft van de panelleden (47%) is dit van plan en 20% is dit niet van plan.

inkomende pendel, werknemers van buiten Utrecht die in Utrecht werken



uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken



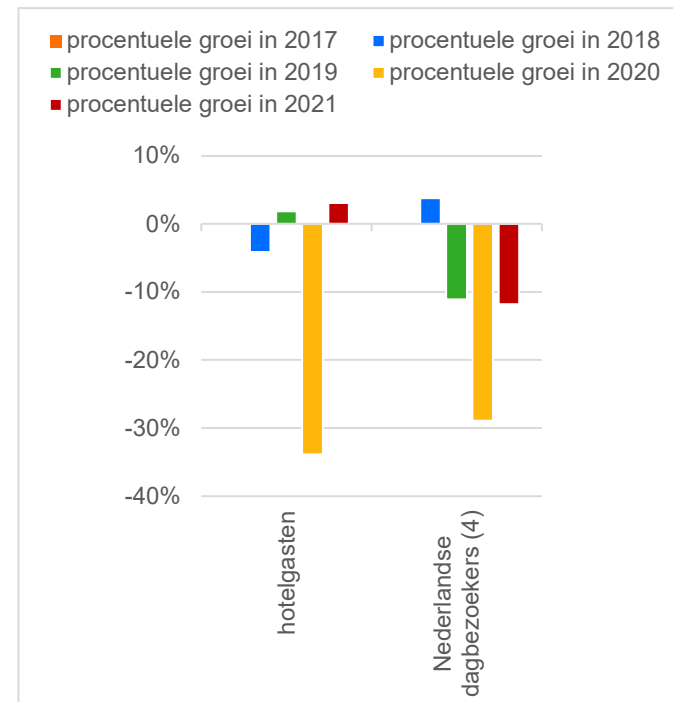
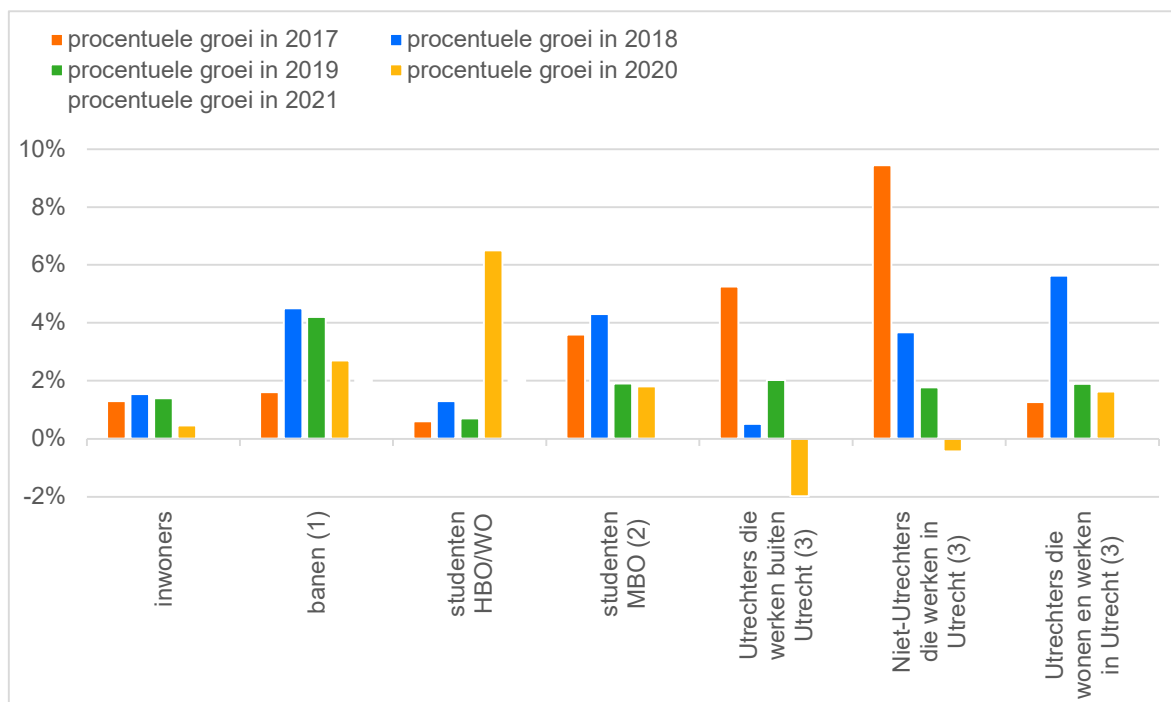
Bron: CBS (cijfers van december).

De inkomende pendel is twee keer zo groot als de uitgaande pendel*. Beide zijn in 2020 iets afgenomen. De afname bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen. Ook bij de uitgaande pendel zit daar een afname, terwijl het aantal werknemers in de omliggende gemeente en de rest provincie is toegenomen. Dit resulteert in minder langere reisafstanden voor woon-werkverkeer. Het is niet bekend welke vervoermiddelen hiervoor worden gebruikt.

 *Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. Exclusief zelfstandigen. De definitie die het CBS hanteert voor 'banen' wijkt af van de definitie gehanteerd in par. 1.2 Het zorgt echter wel voor een goede weergave van de groei van de pendel.

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) Betreft studenten aan MBO-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht (DUO).

(3) Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven, exclusief zelfstandigen (CBS).

(4) Betreft unieke toeristische bezoekers, waarvan het grootste deel dagbezoeker is (95%) (NBTC-NIPO).

Utrecht blijft groeien. In de vorige paragrafen is de groei gekwantificeerd. De bevolking en het aantal banen zijn in 2021 verder toegenomen. De toename was net als in 2019 minder groot dan in de jaren ervoor. De coronapandemie heeft een grote invloed: meer mensen overleden en minder mensen migreerden. Ook vertrokken in 2021 meer Utrechters naar elders in het land. Het aantal HBO/WO studenten is als gevolg van de coronamaatregelen juist sneller gegroeid. De invloed van de coronamaatregelen is vooral terug te zien bij het aantal bezoekers: het aantal hotelgasten was in 2021 iets groter dan in 2020, maar nog een stuk lager dan de jaren ervoor en het aantal Nederlandse dagbezoekers nam in 2021 nog verder af.

De in- en uitkomende pendel zijn in 2020 iets afgenomen (-0,4% en -2%), cijfers van 2021 zijn er nog niet. De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is met +2% juist toegenomen in 2020. Deze ontwikkeling leidt tot kleinere woon-werkafstanden.

Leden van het bewonerspanel (januari 2022) verwachten na corona vaker thuis te werken dan vóór corona: bijna de helft van de panelleden (47%) verwacht vaker te gaan thuiswerken na corona, 20% verwacht dit minder vaak te doen dan vóór corona. In juli 2021 was er meer animo om vaker thuis te gaan werken, toen gaf 82% aan dat ze in de toekomst vaker thuis willen gaan werken dan vóór corona. Panelleden verwachten ook vaker te gaan fietsen dan vóór corona: 16% verwacht vaker te gaan fietsen en 3% verwacht dit minder vaak te gaan doen.

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 deelvervoer. 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.

Sinds 30 september 2021 moeten snorfietzers op een aantal wegen in de stad op de rijbaan. Hierdoor komt er meer ruimte voor fietsers op het fietspad. Snorfietzen veroorzaken hinder voor fietsers door hun omvang, snelheid en uitlaatgassen, vooral als ze stilstaan bij het verkeerslicht. Als de snorfietser (met helm op) naar de rijbaan gaat, komt er meer ruimte voor fietsers op het fietspad, schonere lucht en verbetert de doorstroming. Dat is prettig en veiliger voor fietsers, maar ook voor snorfietzers.

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

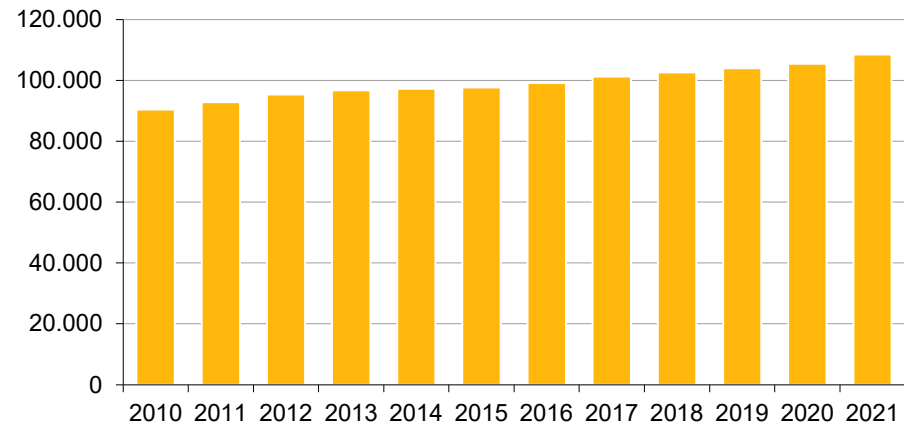
Dit hoofdstuk bevat cijfers over de ontwikkelingen in het fiets- en autobezit. Vervolgens zijn de ontwikkelingen in gebruik van de vervoerwijzen weergegeven. Als gevolg van de coronamaatregelen wijkt de groei af van eerdere jaren. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen gedeeltelijk blijven thuiswerken. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het gebruik van de verschillende vervoersmiddelen.

Verder bevat dit hoofdstuk cijfers over toegankelijkheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

6. Auto- en fietsbezit

aantal geregistreerde particuliere personenauto's in de gemeente Utrecht



Bron: CBS. Betreft aantallen op 1 januari.

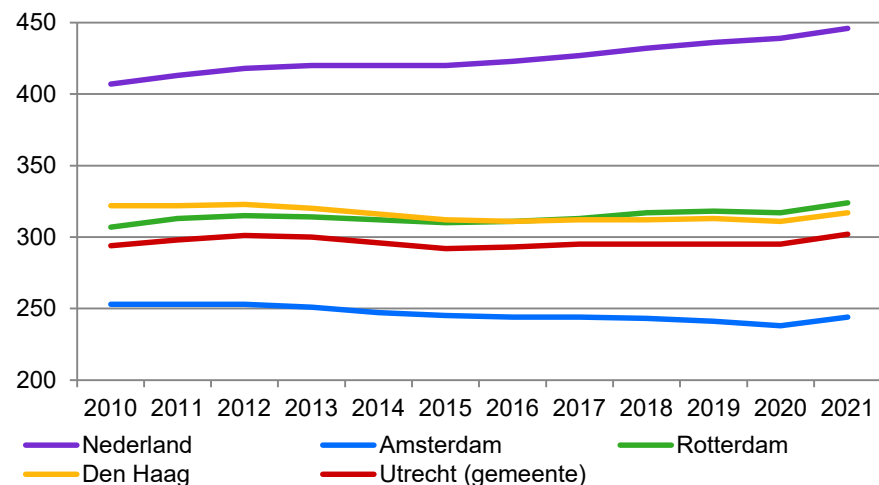
Het aantal inwoners van Utrecht groeit en ook het aantal personenauto's van particulieren neemt toe. Utrecht telt op 1 januari 2021 108.447 particuliere personenauto's. Dat zijn er 3.037 meer dan op 1 januari 2020 (+3%). Het aantal inwoners is in deze periode gegroeid met 0,5%. Van 1-1-2020 tot 1-1-2021 is het autobezit dus harder gegroeid dan het inwonertal. Mogelijk is dit het gevolg van de coronamaatregelen, dit is niet onderzocht.

Het gaat hierbij om in de gemeente geregistreerde personenauto's van particulieren. Personenauto's op naam van bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten. Ook auto's van in de gemeente gevestigde leasemaatschappijen zijn hierin niet meegeteld. Cijfers van 1 januari 2022 zijn nog niet beschikbaar.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

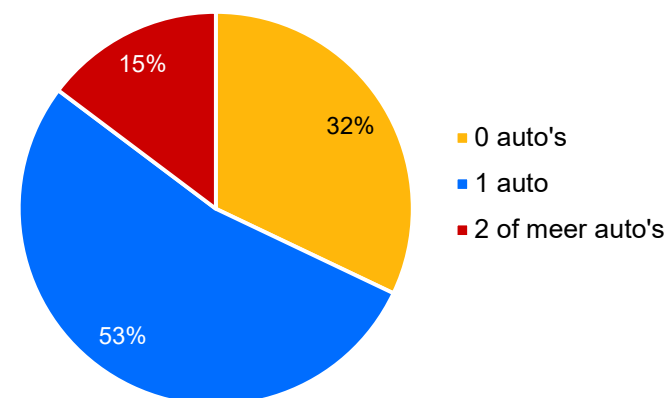
gemiddeld aantal particuliere personenauto's per 1.000 inwoners



Bron: CBS. Betreft aantallen op 1 januari.

Het gemiddeld aantal in Utrecht geregistreerde personenauto's van particulieren per 1.000 inwoners is toegenomen naar 302 op 1 januari 2021. De afgelopen jaren waren dat er 295 per 1.000 inwoners. In de andere grote steden is eenzelfde ontwikkeling van toename van het autobezit te zien. Van de G4 zijn er in Rotterdam (324) en Den Haag (317) meer particuliere personenauto's per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht. Amsterdam heeft er minder (244).

percentage inwoners dat beschikking heeft over 0, 1 en 2 of meer personenauto's binnen het huishouden (2021)

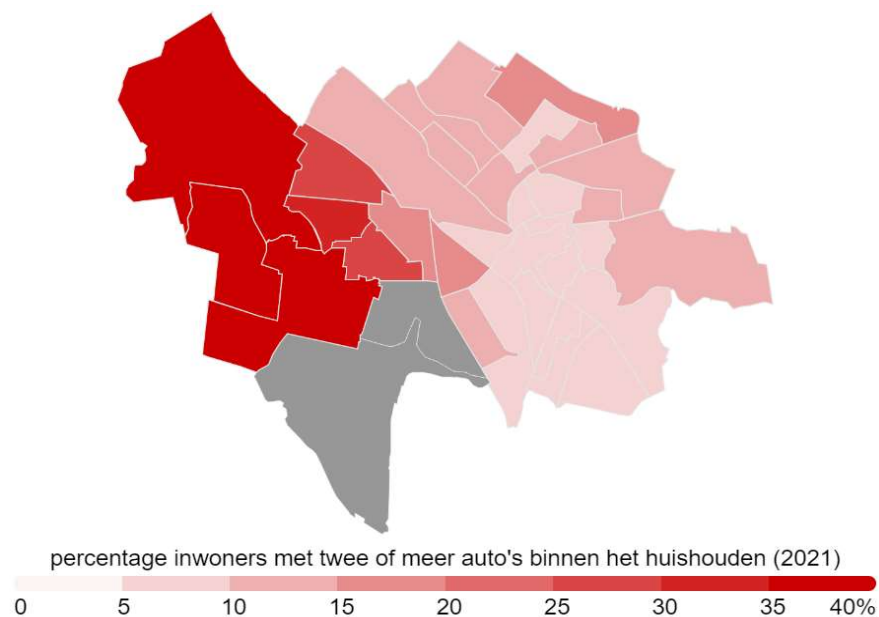


Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's.

Een derde van de Utrechtse huishoudens (32%) heeft binnen het huishouden geen beschikking over een personenauto. De helft van de Utrechtse huishoudens (53%) heeft er één. Ongeveer één op de zeven Utrechtse huishoudens (15%) heeft twee of meer personenauto's binnen het huishouden. Omdat de autobeschikbaarheid op een andere manier is gemeten dan voorgaande jaren, kunnen de percentages niet vergeleken worden met eerdere jaren.

Bezit en gebruik vervoerwijken

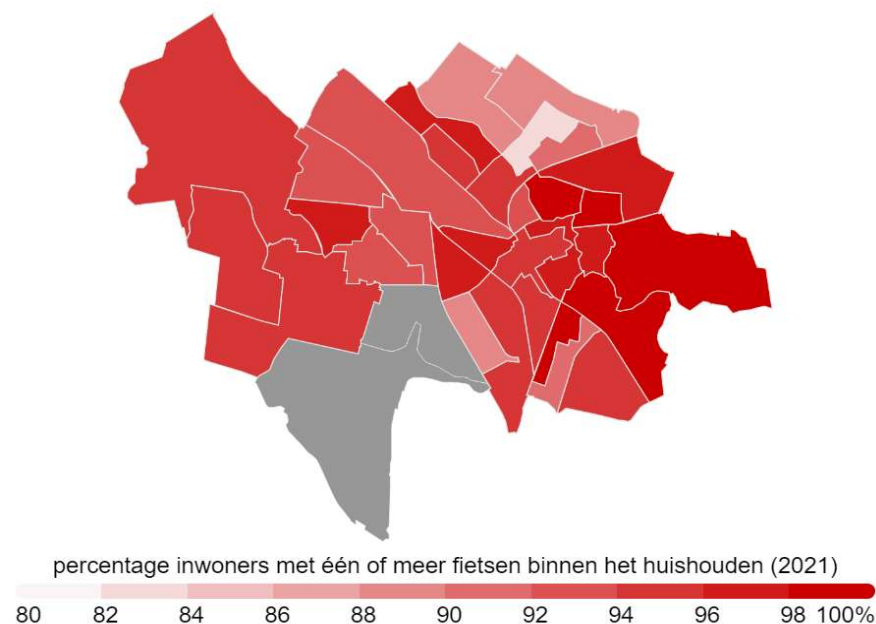
Autobezit



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

Tussen de wijken zijn er grote verschillen in autobezit. In Leidsche Rijn en vooral in Vleuten-De Meern is het aandeel inwoners dat over een auto beschikt in het huishouden groter dan in de rest van de gemeente. Ook het percentage inwoners met twee of meer auto's in het huishouden is in deze wijken groter: in Leidsche Rijn is dit 26%, in Vleuten-De Meern 37%. Binnen de wijk Leidsche Rijn zijn er grote verschillen: in de subwijk Het Zand heeft 31% van de inwoners 2 of meer auto's binnen het huishouden terwijl dit in Leidsche Rijn centrum - waar deels betaald parkeren geldt - 16% is.

Fietsbezit



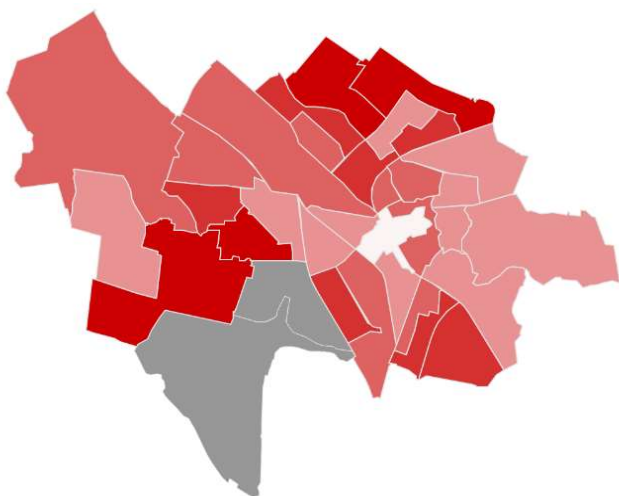
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2021 beschikt 94% van de inwoners binnen zijn of haar huishouden over één of meerdere fietsen. 16% beschikt over één of meerdere elektrische fietsen.

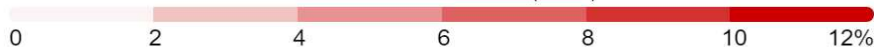
In Noordoost (98%) en Oost (97%) is het fietsbezit het hoogst. Het fietsbezit in Overvecht is het laagst; 87% van de Overvechters beschikt over één of meerdere fietsen binnen het huishouden. In subwijk Zamenhofdreef, Neckardreef is dat aandeel met 82% het laagst.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Snorfiets-, bromfiets- en speedpedelecbezit



percentage inwoners met één of meer snorfietsen, bromfietsen, of speed-pedeles binnen het huishouden (2021)

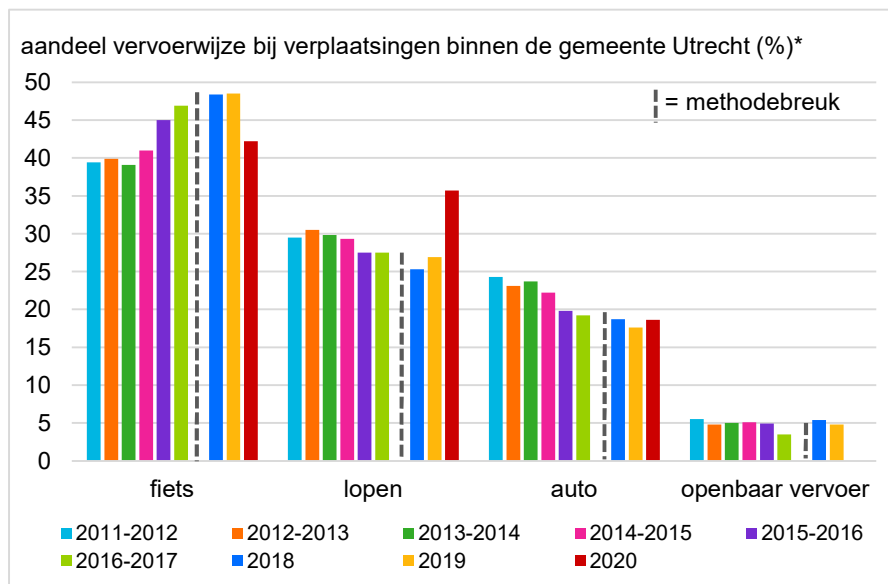


Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2021 beschikt 7% van de inwoners binnen zijn of haar huishouden over één of meerdere snorfietsen, bromfietsen of speedpedelecs.

In de subwijken De Meern (12%), Langerak, Parkwijk (11%), Zambesidreef, Tigrisdreef (11%) en Vechtzoom, Klopvaart (10%) is dit bezit het hoogst. In de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef en Vechtzoom, Klopvaart is het aandeel inwoners met één of meer fietsen in het huishouden relatief laag.

7. Modal split (t/m 2020)



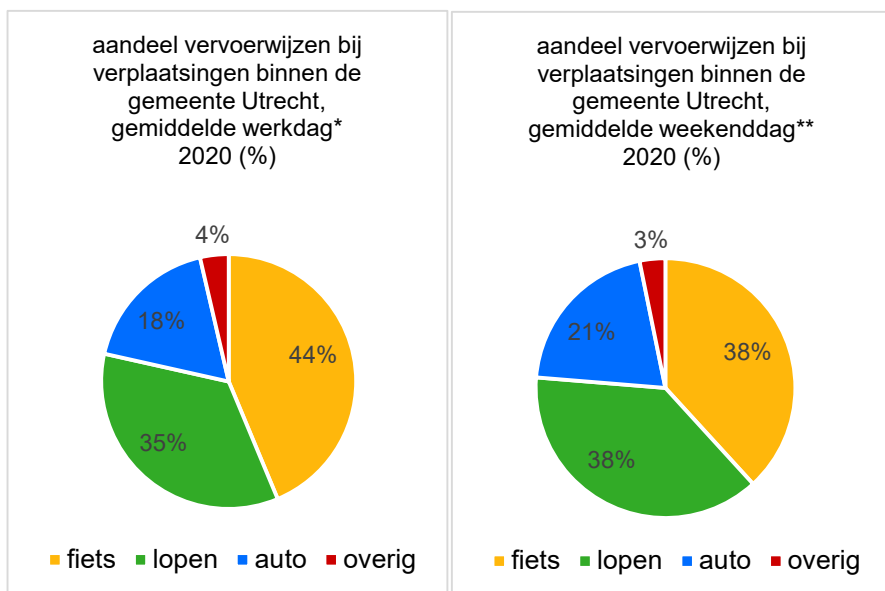
Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2020: ODin. Het betreft gemiddelde weekdagen.

* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen (o.a. een nieuwe vragenlijst, nieuwe waarneemmethode en wijziging van definities). Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers van 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2020 werd voor 42% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Dat is 6 procentpunt minder dan in 2018 en 2019. Er is een verschuiving te zien van fiets naar lopen. Het aandeel lopen is in 2020 toegenomen met 9 procentpunt naar 36%. De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen. Het percentage openbaar vervoer is in 2020 niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Dit komt omdat het aantal openbaar vervoerverplaatsingen als gevolg van de coronamaatregelen sterk is afgenomen. 19% van de verplaatsingen binnen de gemeente werd gedaan met de auto. De dalende trend zette in 2020 niet door, zeer waarschijnlijk als gevolg van de coronamaatregelen.

Bezit en gebruik vervoerwijken

Modal split (2020)



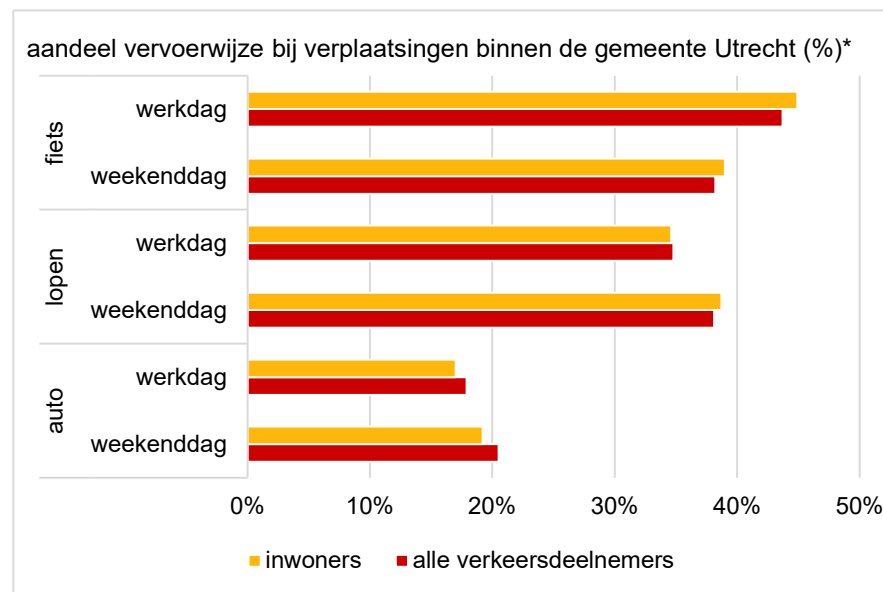
Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Overig is inclusief openbaar vervoer. Het percentage openbaar vervoer is in 2020 niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Dit komt omdat het aantal openbaar vervoerverplaatsingen als gevolg van de coronamaatregelen sterk is afgenomen.

* Excl. feestdagen. De percentages tellen door afronding niet op tot 100.

** Incl. feestdagen.

Op werkdagen is de vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht anders dan op weekenddagen. Het aandeel verplaatsingen dat in 2020 met de fiets werd gedaan was op werkdagen groter dan op weekenddagen.

Op weekenddagen werd daarentegen vaker gelopen dan op werkdagen; het aandeel verplaatsingen dat lopend werd gedaan was even groot als het aandeel dat met de fiets werd gedaan. Ook werd op weekenddagen voor een groter deel van de verplaatsingen de auto gebruikt.



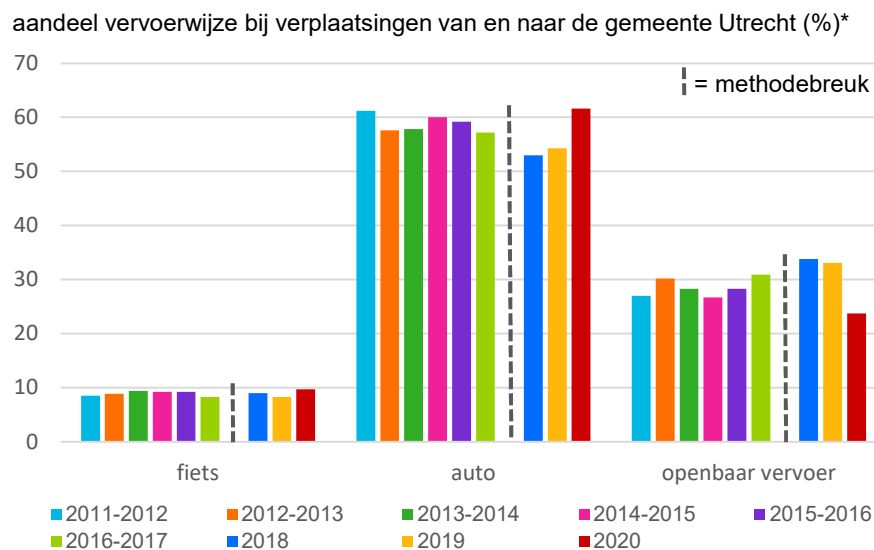
Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht.

* Werkdagen zijn excl. feestdagen, weekenddagen zijn incl. feestdagen.

Bij verplaatsingen van inwoners binnen de gemeente Utrecht wordt relatief vaker de fiets gebruikt en minder vaak de auto dan bij alle verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht. Dat geldt op werk- en weekenddagen. De aandelen van de vervoerwijzen bij verplaatsingen van alleen de bezoekers zijn onvoldoende betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2020)



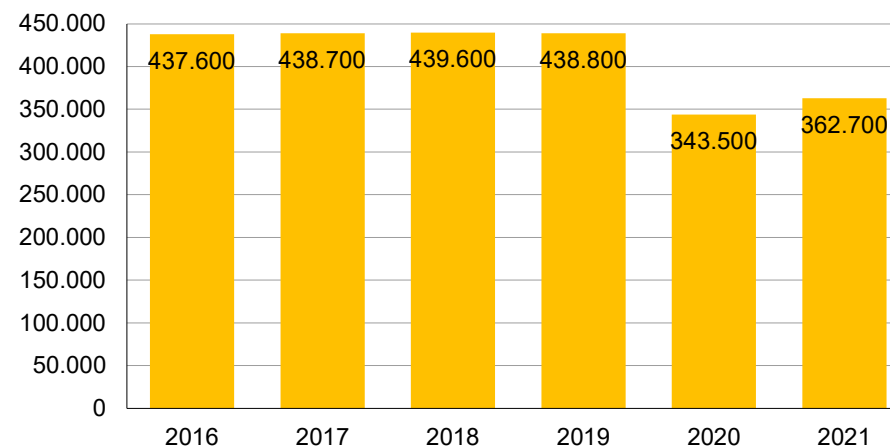
Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2020: ODiN.

* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen (o.a. een nieuwe vragenlijst, nieuwe waarneemmethode en wijziging van definities). Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers van 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken.

De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht. In 2020 werd voor ruim 60% van de externe verplaatsingen gekozen voor de auto. Dat is 7 procentpunt meer dan in 2019. Het openbaar vervoer was goed voor 24% van de verplaatsingen van en naar Utrecht. Dat is 9 procentpunt lager dan in 2019. De fiets werd gebruikt voor 10% van de verplaatsingen die de gemeentegrens passeerden. Als gevolg van de coronamaatregelen is het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 sterk afgenomen. Er is een verschuiving te zien van openbaar vervoer naar auto en (in mindere mate) de fiets op deze verplaatsingen.

8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht

aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag)



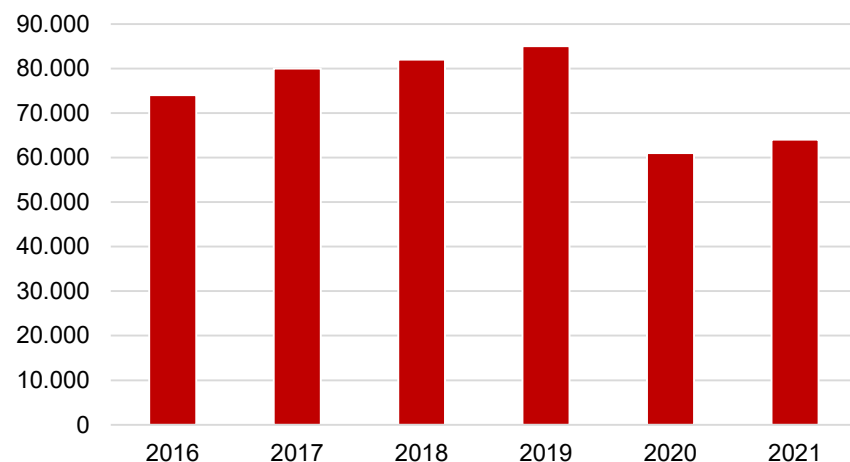
Bron: Tellingen gemeente Utrecht

Ten opzichte van 2020 is er een klein toename zichtbaar in het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Het gaat om een toename van ongeveer 19.000 motorvoertuigen per dag, een toename van 6%. Vorig jaar was sprake van een sterke afname (22%). Het effect van de maatregelen als gevolg van Corona zijn ook hier duidelijk zichtbaar.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

9. Aantal fietsers

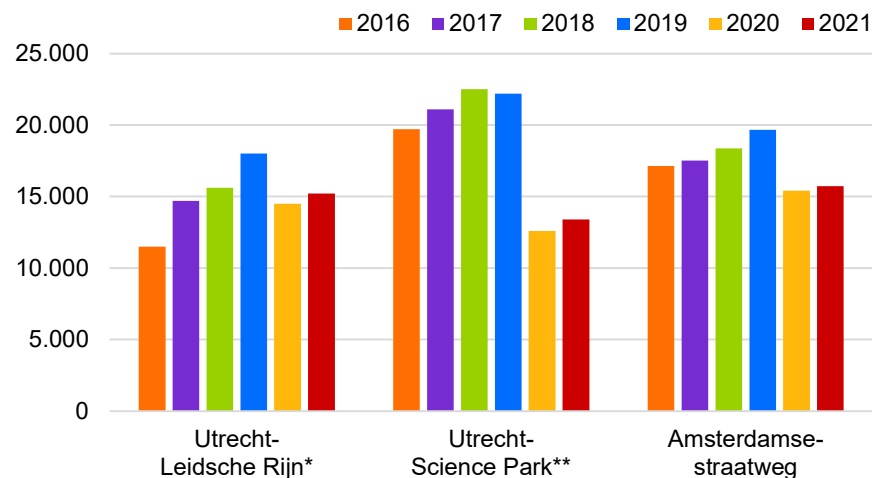
Aantal fietsers per etmaal (werkdag)



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Betreft de volgende negen vaste telpunten: De Meernbrug, Hogeweidebrug, Dafne Schippersbrug (sinds april 2017), Kanaalweg, Amsterdamsestraatweg, Lucasbrug, Venuslaan, Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap. Telpunt Vredenburg heeft als gevolg van storingen niet goed geteld. Voor de vergelijkbaarheid zijn de cijfers van eerdere jaren daarom ook exclusief Vredenburg.

De coronamaatregelen hebben een grote invloed op het aantal fietsers in 2020 en 2021. Er reden in 2021 per werkdag gemiddeld 63.500 fietsers via de negen vaste telpunten. Dat zijn er 2.500 meer dan in 2020 (+4%), maar 21.000 minder dan in 2019 (-25%).

Aantal fietsers per etmaal (werkdag)



Bron: Tellingen gemeente Utrecht.

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

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

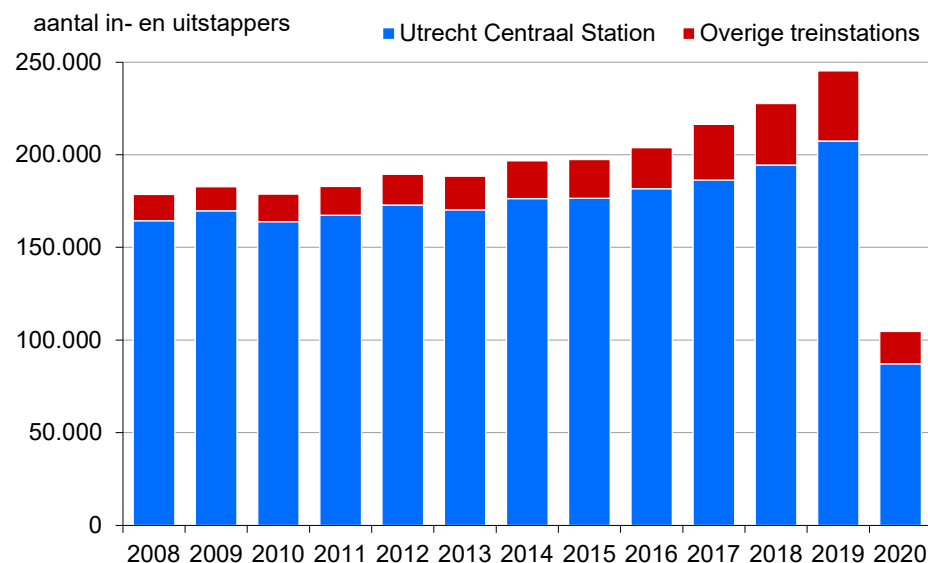
De ontwikkeling van het aantal fietsers verschilt sterk per locatie. Zo fietsten op een gemiddelde werkdag in 2021 tussen Utrecht en Leidsche Rijn 16% minder fietsers dan in 2019 en 5% meer dan in 2020.

De afname van het aantal fietsers tussen Utrecht en het Utrecht Science Park is groter: in 2021 reden er op een werkdag gemiddeld 40% minder dan in 2019 en 6% meer dan in 2020. De afname van en naar het Science Park is groot omdat veel studenten en werknemers thuis studeerden en werkten.

Op de Amsterdamsestraatweg, nabij Paardenveld, reden in 2021 per werkdag gemiddeld 20% minder fietsers dan in 2019 en 2% meer dan in 2020.

Bezit en gebruik vervoerwijken

10. Openbaar vervoer gebruik

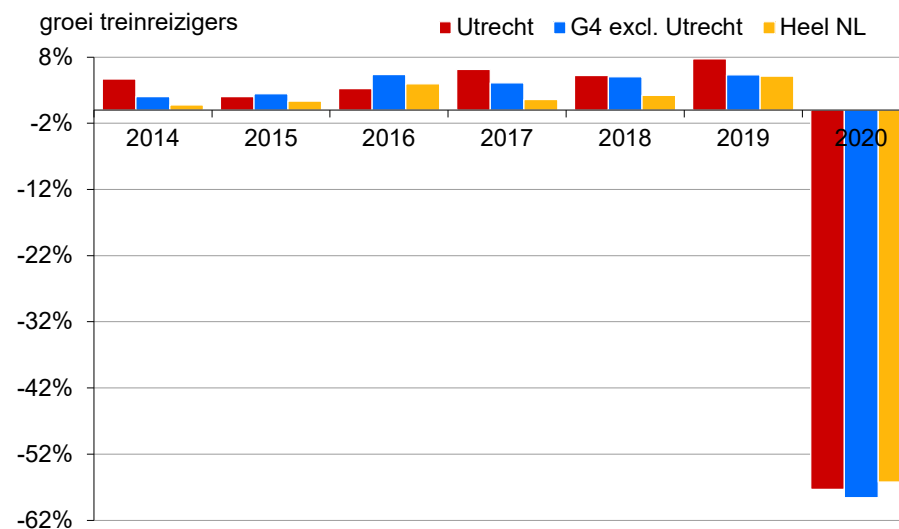


Bron: NS, in- en uitstappers per station*.

Data over in- en uitstappende treinreizigers komen 1,5 jaar na het betreffende jaar beschikbaar. Er zijn daardoor nog geen cijfers over 2021.

Het aantal in- en uitstappers van de trein groeide tot 2019 door. In 2019 stapten er per werkdag gemiddeld ruim 245.000 treinreizigers in en uit. Door de Corona-maatregelen is het aantal reizigers in 2020 enorm gedaald. Voor alle stations in Utrecht gezamenlijk betreft het een afname met 57,3%, naar bijna 105.000 treinreizigers per werkdag. De afname was het grootst op Utrecht Centraal (58%). Op de andere stations lag dit percentage tussen 52 en 55%.

Op Utrecht Centraal stapten in 2020 dagelijks gemiddeld 87.200 treinreizigers in- en uit per werkdag. Op het minst gebruikte station, Utrecht Zuilen, waren dit er 1.100.



Bron: NS, in- en uitstappers per station*.

Data over in- en uitstappende treinreizigers komen 1,5 jaar na het betreffende jaar beschikbaar. Er zijn daardoor nog geen cijfers over 2021.

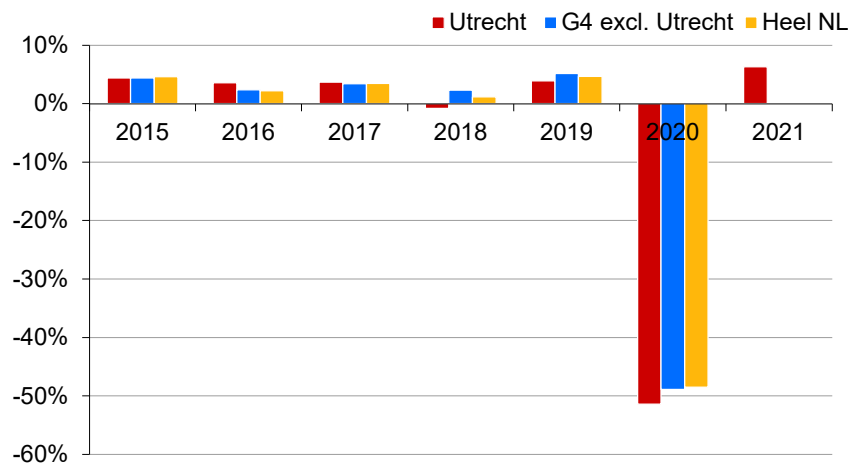
In 2020 is het aantal reizigers op werkdagen in Utrecht flink gedaald (-57,3%). Vergelijkbare dalingen zien we ook bij de andere G4 steden (gemiddeld -58,6%) en landelijk (-56,2%).

**Er kan een kleine trendbreuk zichtbaar zijn bij de vergelijking tussen de verschillende jaren. Een toename van OV-chipkaartdata en kleine verschillen in de methodiek kunnen hier de oorzaak van zijn. Daarnaast kan het aantal reizigers tussen jaren beïnvloed worden door concessiewisselingen (bijvoorbeeld de Hoekse Lijn bij Rotterdam).*

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Openbaar vervoer gebruik

groei aantal instappers bus en tram per jaar



Bron: Instappers Utrecht o.b.v. U-OV / Provincie Utrecht. Overige cijfers: jaarverslag MRDH en dashboard vervoerregio

In 2020 is het aantal instappers in bus en tram als gevolg van de coronamaatregelen afgenomen naar 18,9 miljoen (-51%). Dit betreft het aantal instappers op alle dagen van het jaar. Dit is vergelijkbaar met de afname in de andere G4 steden (gemiddeld -49%).

In 2021 is er in Utrecht een kleine groei van 6,3% in het aantal instappers van de bus en trams. In totaal zijn er bijna 20,1 miljoen reizen gemaakt. Dit is nog altijd veel minder dan het aantal reizigers voor Corona. Toen waren er bijna 39 miljoen reizen per jaar. In vergelijking met 2019 zijn er dan ook 48% minder reizen gemaakt met bus en tram. De groei in 2021 is hoger dan in Amsterdam, daar was nog sprake van een afname van 0,1%. Van de andere G4-steden zijn nog geen cijfers bekend over 2021.

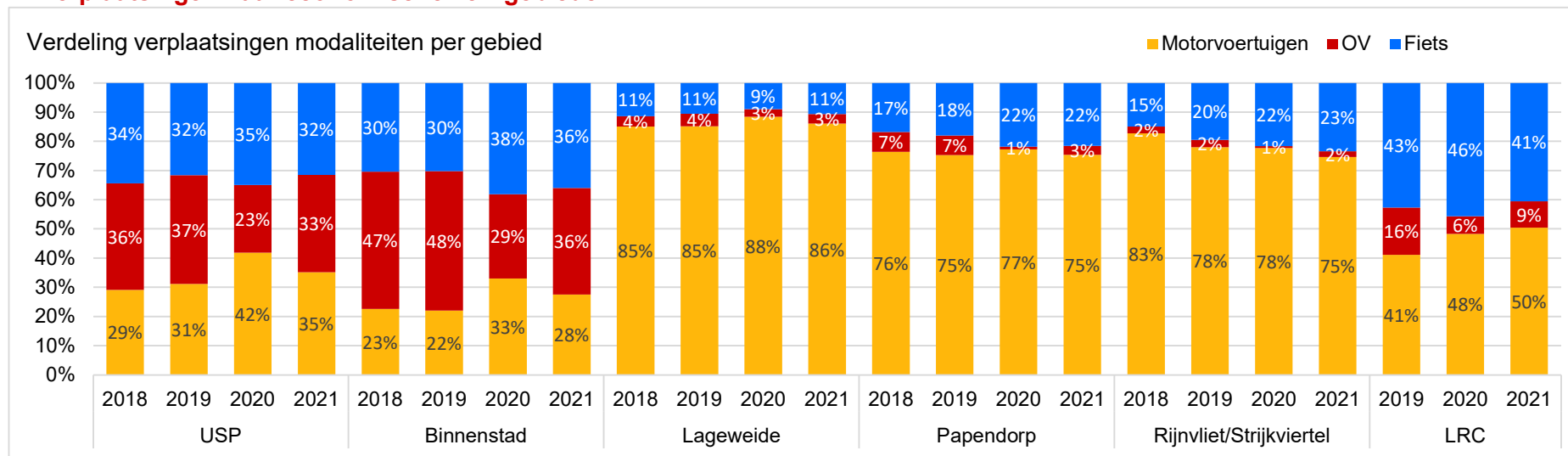
*De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens van U-OV. Instappers van de bussen van de vervoerders Arriva en Keolis, die ook in Utrecht rijden, zijn hierin niet meegenomen.



Foto: Marnix Schmidt.

Bezit en gebruik vervoerwijken

11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

In het figuur hierboven 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 het aantal instappers per gebied gebruikt. Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020. In 2021 zien we overal een lichte toename, maar is het aandeel OV nog niet op het niveau van voor het begin van Corona. Het aandeel motorvoertuigen is daardoor gestegen en het aandeel fiets in de meeste gebieden ook iets. Behalve in Leidsche Rijn Centrum, daar zien we de fiets iets afnemen. Maar dit kan ook het gevolg zijn van gewijzigde routekeuze en meetlocaties als gevolg van (bouw)werkzaamheden in het gebied.

In Lageweide is ook het aandeel vrachtverkeer bepaald. Dit is 22% van de motorvoertuigen, vorig jaar was dat 23%, maar in 2019 was dit nog 18%. De toename in 2020 kwam vooral door de afname van het totaal aantal voertuigen, met name het aantal gewone personenauto's. Nu zien we dat in 2021 het aandeel weer 1% is afgenomen, doordat het aantal auto's harder is toegenomen dan de hoeveelheid vrachtverkeer.

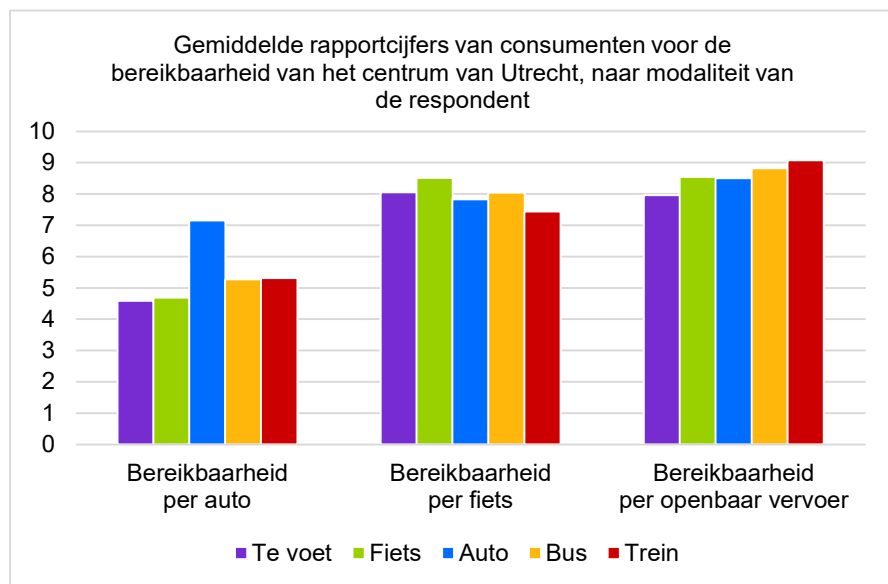
In de tabel hieronder staat het totale aantal verplaatsingen naar elk gebied voor een gemiddelde werkdag in november. Dit aantal is in 2020 afgenomen door Corona, maar in 2021 weer iets toegenomen. De aantallen zijn nog wel lager dan voor de coronapandemie. Behalve in Oudenrijn/Strijkviertel. In dit gebied is ondanks de pandemie een toename van de hoeveelheid verkeer door realisatie van nieuwe woningen en voorzieningen.

Gebied	2018	2019	2020	2021
Utrecht Science Park	51900	50900	26300	38800
Binnenstad	257700	292600	162000	209700
Lageweide	29800	30000	22000	26600
Papendorp	23100	23200	12600	15100
Oudenrijn/Strijkviertel	11500	10700	11400	12900
LRC		21100	20100	21700

Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Verplaatsingen naar centrum Utrecht



Bron: Koopstromenonderzoek 2021 (I&O research)

Consumenten beoordelen de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht met het openbaar vervoer (gemiddeld rapportcijfer 8,6) en de fiets (8,1) beter dan met de auto (5,4).

Vooraf de bezoekers die met het trein (9,1) en de bus (8,8) naar het centrum komen, waarderen de bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer, maar ook voetgangers, fietsers en automobilisten beoordelen de bereikbaarheid met het openbaar vervoer goed (8,0 tot 8,5).

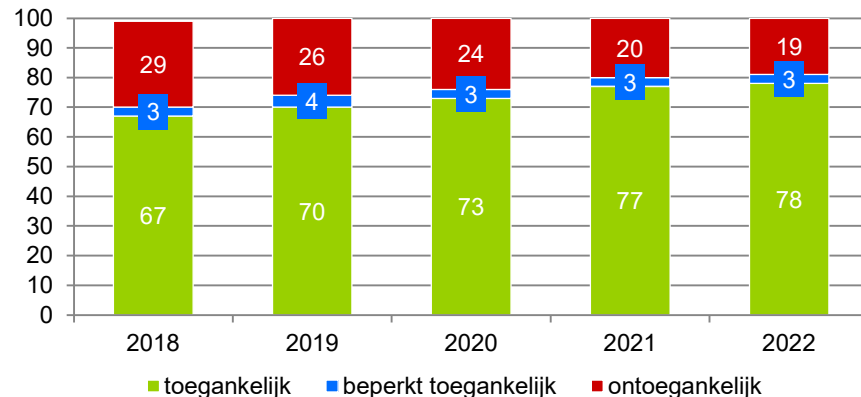
Bezoekers die met de fiets naar het centrum kwamen, geven de bereikbaarheid met de fiets een hoger cijfer (8,5) dan bezoekers die met een ander vervoermiddel komen, maar de bezoekers die lopend, met de auto of het ov komen, beoordelen de bereikbaarheid met de fiets ook goed.

Bezoekers die met de auto naar het centrum kwamen, geven een hoger cijfers voor de bereikbaarheid met de auto (7,2) dan bezoekers die met de fiets (4,7), lopend (4,6) of het ov (5,3) kwamen.

Mobiliteit voor iedereen

12. Toegankelijkheid bushaltes

% bushaltes dat (on)toegankelijk is



Bron: Gemeente Utrecht.

Op de peildatum 1 januari 2022 was 78% van de 578 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%, begin vorig jaar 77%). Dit 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 2021, dan zien we dat 95% van de reizigers instapt op haltes die toegankelijk zijn, 2% op gedeeltelijk toegankelijke haltes en 3% 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.

De last die wordt ervaren door beperkt toegankelijke bus- en tramhaltes in de buurt is in Utrecht al jaren stabiel (4%). In de subwijken Zuilen-noord en -oost (8%) en Taagdreef, Wolgadreef (7%) wonen relatief de meeste inwoners die vaak last hebben van beperkte toegankelijkheid van bushaltes in de buurt.

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

Op 01-01-2022 woonden ongeveer 25.000 inwoners buiten de maximale loopafstand* van een bushalte, tramhalte of treinstation. Dat komt neer op 7% van de Utrechtse bevolking. Een toename van ongeveer 3.000 inwoners ten opzichte van vorig jaar. Dit komt door het opheffen van haltes en door nieuwbouwwontwikkeling op plekken die geen halte hebben binnen loopafstand.

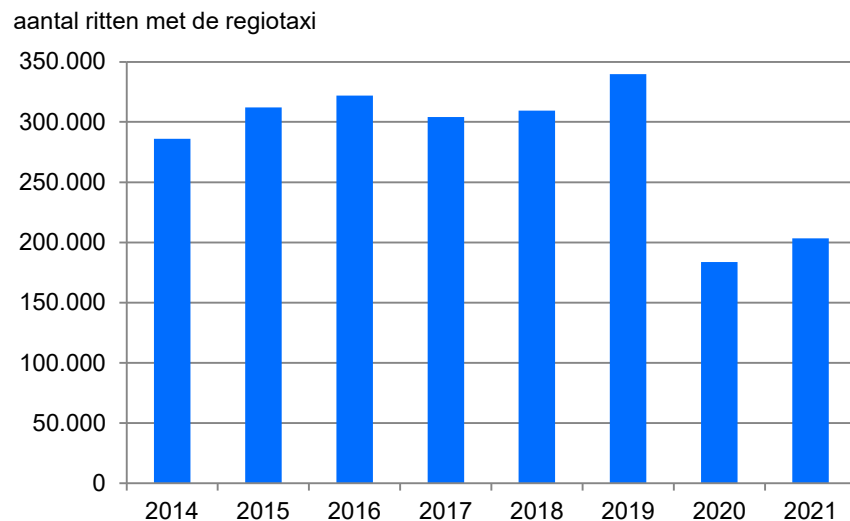
Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per OV in Utrecht is deze analyse gedaan. 92% van de arbeidsplaatsen ligt binnen loopafstand van een ov-halte. Met name aan de randen van de stad en rondom de Meern en op Lage Weide bevinden zich arbeidsplaatsen die niet binnen loopafstand liggen.

Omdat we deze indicator dit jaar voor het eerst opnemen is een vergelijking met een eerder jaar niet gemaakt.

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

Mobiliteit voor iedereen

14. Gebruik van de regiotaxi



Bron: Gemeente Utrecht.

In 2021 zijn er ruim 203.000 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht. (Wmo reizigers zijn inwoners die op basis van de wet op 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 een toename van 11% ten opzichte van 2020, maar het aantal ritten lag fors lager dan voor de start van Corona. Het aantal reizen van de doelgroep was door Corona-maatregelen dus veel lager.

15. Inwoners zonder fiets of auto in huishouden

2% van de inwoners beschikt binnen zijn of haar huishouden niet over een auto, fiets of snor-/bromfiets. In Overvecht zijn relatief de meeste inwoners zonder auto, fiets en brom-/snorfiets (5%), vooral in de subwijk Zamenhofdreef, Neckardreef (7%).

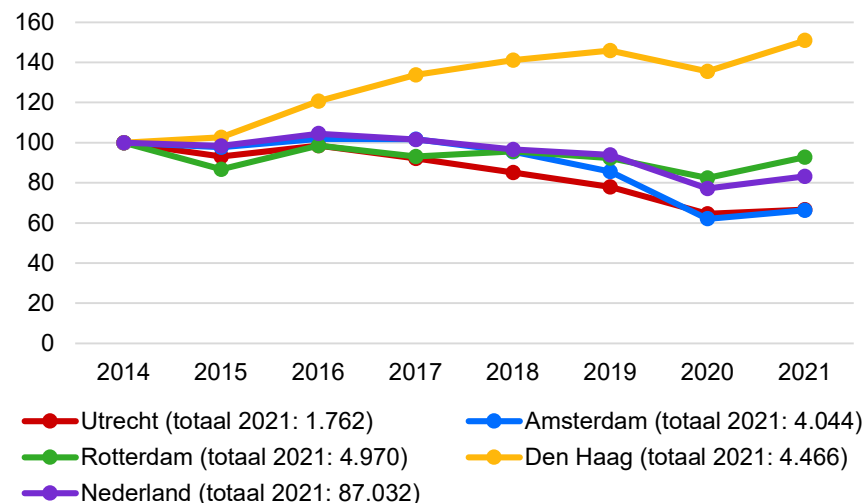
28% van de inwoners beschikt binnen zijn of haar huishouden alleen over een fiets en niet over een auto of snor-/bromfiets (Inwonersenquête Utrecht 2021).

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor mensen om zich te kunnen handhaven in de samenleving. Sinds april 2021 kunnen U-Pashouders bij de fietshub in Overvecht voor 30 euro een tweedehands fiets kopen. Deze kunnen ze tot een jaar na aanschaf gratis laten repareren. Ook kunnen ze hier fietslessen volgen van de Fietsmeesters. Bovendien kunnen U-Pashouders 75% korting krijgen op het gebruik van elektrische deelfietsen en deelbromfietsen van TIER in Utrecht.

Verkeersveiligheid

16. Aantal verkeersongevallen en slachtoffers

index aantal verkeersongevallen, basisjaar 2014 = 100



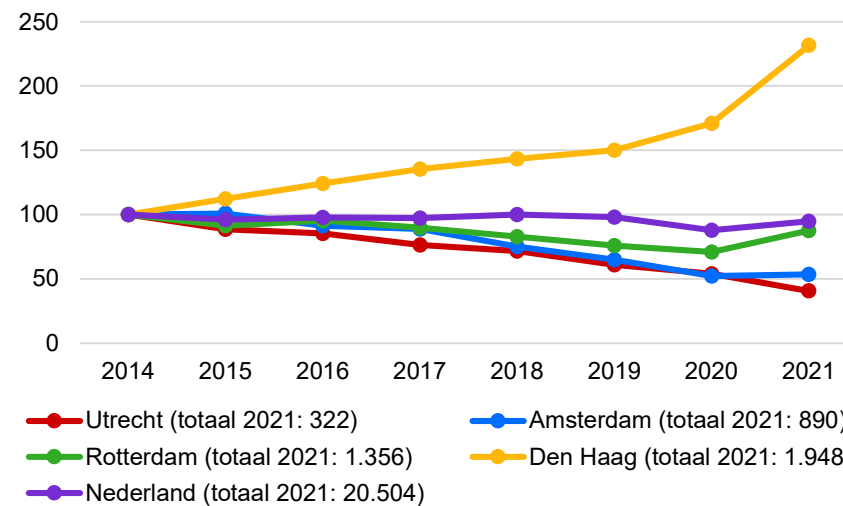
Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde ongevallen op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

In 2021 registreerde de politie binnen de grenzen van de gemeente Utrecht 1.762 verkeersongevallen, waarvan 1.498 op wegen in beheer van de gemeente. De al jaren dalende trend zette in 2021 niet door. Er werden op de wegen in beheer van de gemeente vrijwel evenveel verkeersongevallen geregistreerd als in 2020 (+5 ongevallen). Waarschijnlijk ligt de oorzaak bij de (licht) toegenomen mobiliteit in 2021 ten opzichte van 2020, als gevolg van veranderde coronamaatregelen. Ten opzichte van 2019 en eerdere jaren is het aantal ongevallen in 2021 een stuk lager.

In elk van de vier grote steden is het aantal ongevallen op alle wegen binnen de gemeentegrenzen in 2021 groter dan in 2020. De toename in Utrecht is absoluut (+52) en relatief (+3%) kleiner dan die in de andere vier grote steden (Amsterdam +7%, Rotterdam +13%, Den Haag +11%, Nederland +8%).

Ten opzichte van 2014 is de afname van het aantal ongevallen in Amsterdam relatief gezien het grootst van de vier grote steden (afname van 34%), Utrecht zit daar net achter (-33%). De afname in heel Nederland is 17%.

index aantal verkeersslachtoffers, basisjaar 2014 = 100



Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde slachtoffers (verkeersdoden + verkeersgewonden) op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

In 2021 registreerde de politie op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht 295 verkeersslachtoffers (verkeersgewonden + verkeersdoden). Dat zijn er 77 minder dan in 2020 (-21%). De afname is opvallend omdat het aantal ongevallen licht is toegenomen. Bovendien nam het aantal slachtoffers in 2021 in de drie andere grote steden en in heel Nederland toe.

In 2021 vielen bij 17% van de door de politie geregistreerde verkeersongevallen gewonden, in 2020 was dit bij 22%.

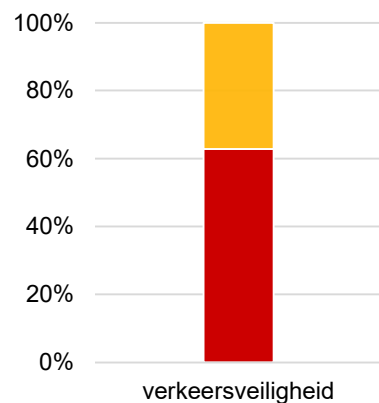
De verkeersdeelnemers die het meest gewond raakten in 2021 waren fietsers (31% van de gewonden), bromfietzers (17%), inzittenden van een personenauto (13%) en snorfietsers (10%). Van 16% van de gewonden is de vervoerwijze niet bekend.

In 2021 waren er net als in 2020 en in 2019 vijf verkeersdoden op de wegen in beheer van de gemeente. In de jaren daarvoor varieerde het aantal doden van drie tot zeven.

Verkeersveiligheid

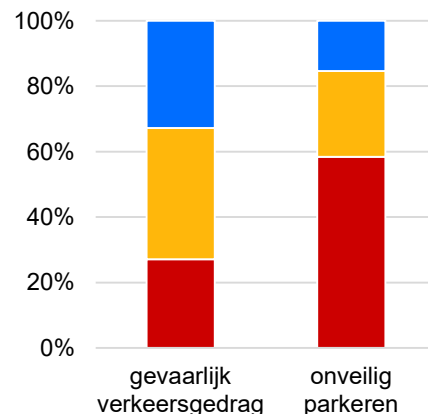
17. Tevredenheid verkeersveiligheid

tevredenheid verkeersveiligheid in de eigen buurt



■ (zeer) ontevreden ■ (zeer) tevreden

last van gevaarlijk verkeersgedrag en onveilig parkeren in de eigen buurt

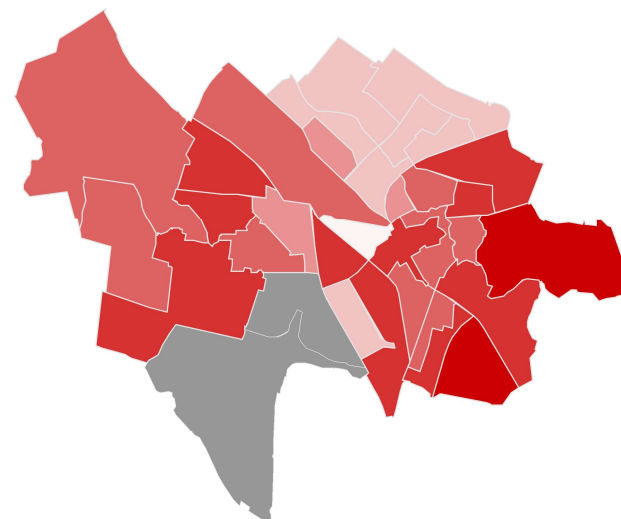


■ (bijna) nooit ■ soms ■ vaak

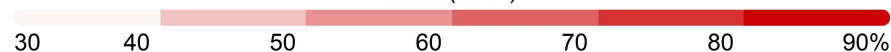
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht.

Bijna twee derde (63%) van de Utrechters is tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. Omdat de tevredenheid op een andere manier is gemeten dan voorgaande jaren, kan op wijk- of subwijkniveau niet gesproken worden van een toe- of afname. Voor Utrecht als geheel kan wel worden gezegd dat de tevredenheid over de verkeersveiligheid in de buurt is toegenomen.

Verder geeft een derde (33%) van de Utrechters aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in de buurt, een kwart (27%) heeft hier (bijna) nooit last van. Bewoners ervaren minder last van onveilig parkeren: 15% heeft vaak last van onveilig parkeren in de buurt, ruim de helft (58%) heeft hier (bijna) nooit last van.



percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt (2021)



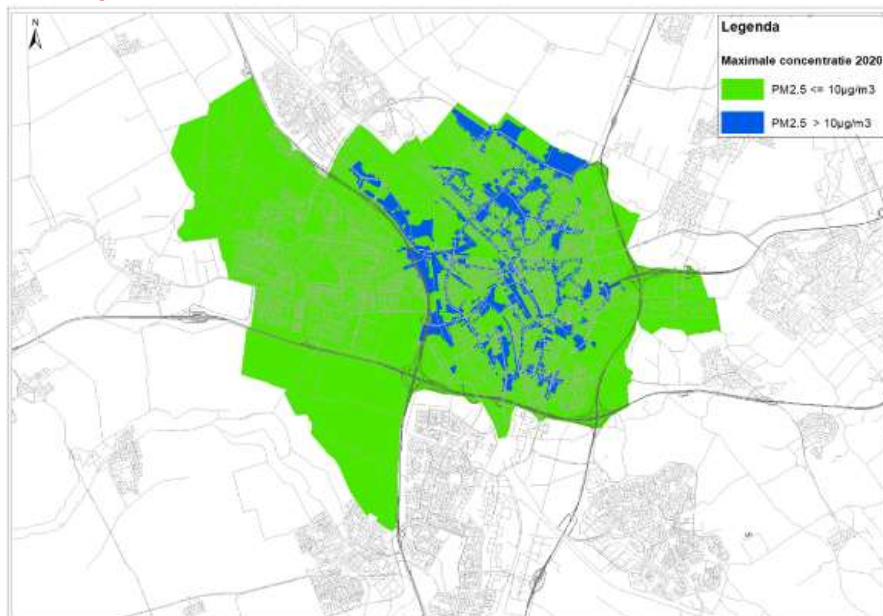
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In de wijken Zuid (77%) en Oost (75%) wonen relatief de meeste inwoners die tevreden zijn over de verkeersveiligheid in hun buurt. In de subwijken Lunetten (86%) en Wilhelminapark, Rijnsweerd (84%) is de tevredenheid het grootst. In de subwijken Lombok, Leidseweg (31%), Kanaleneiland (41%) en Ondiep, 2e Daalsebuurt (42%) en in de wijk Overvecht (45%) zijn de inwoners relatief het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van onveilig parkeren en 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 dragen we bij aan integrale projecten en richten ons zo op veilige infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door educatie en handhaving. Er lopen veel verschillende projecten, zoals de herinrichting van de Kanaalstraat en het herinrichten van wegen met een lagere snelheid van 30 km/uur, onder meer in Overvecht en Kanaleneiland.

Verblijfskwaliteit

18. Fijnstof en stikstofdioxide (2020)



Overschrijding in 2020 van WHO-advieswaarde 2005 voor jaargemiddelde concentratie voor fijnstof (PM_{2,5}). Deze bedroeg maximaal 10 µg/m³.

Blauw: concentratie hoger dan WHO-advieswaarde 2005,

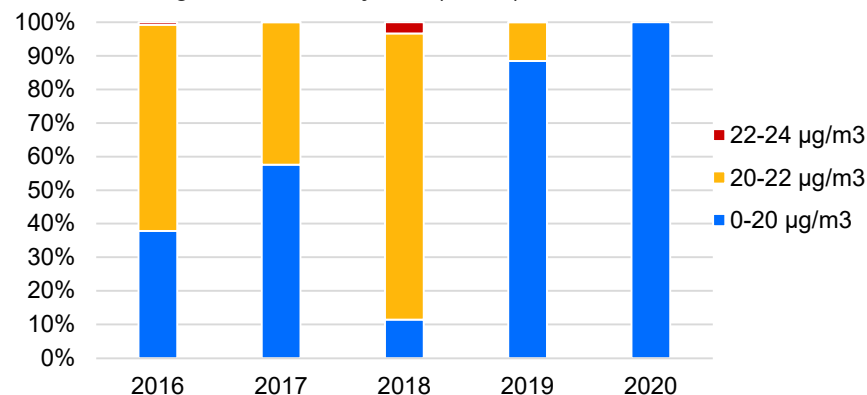
groen: concentratie lager dan WHO-advieswaarde 2005.

Bron: Monitoring Luchtkwaliteit Utrecht, Duurzaamheidsverslag 2020, gemeente Utrecht/RIVM.

Utrecht streeft naar gezonde lucht voor haar inwoners. Fijnstof (PM₁₀ en de fijnere fractie van fijnstof PM_{2,5}) is een verzameling van luchtverontreinigende stoffen die slecht zijn voor de gezondheid. De hoogte van de concentratie fijnstof in de buitenlucht is een indicator voor luchtverontreiniging. Verkeer is een belangrijke oorzaak van de emissie van fijnstof. Op de lange termijn bekeken dalen de gemeten jaargemiddelde concentraties voor fijnstof in Nederland, maar jaarlijkse verschillen in weersomstandigheden kunnen grote invloed hebben. Die dalende trend is ook te zien op Utrechtse meetlocaties van het Landelijk Luchtmeetnet. De concentraties voldoen al vele jaren aan de wettelijke grenswaarden, maar zijn op veel plaatsen nog hoger dan de (voormalige) advieswaarden (voor fijnstof) van de Wereldgezondheidsorganisatie waar de gemeente Utrecht naar streeft. We voldoen niet aan de huidige, aangescherpte advieswaarden (WHO-2021)**.

Monitor Mobiliteitsplan 2022

aandeel blootgesteld aan fijnstof (PM₁₀)



Bron: Duurzaamheidsverslag 2020, gemeente Utrecht/RIVM.

Mede door de coronamaatregelen die resulteerden in minder verkeer en bedrijvigheid, zijn de emissies en concentraties van fijnstof afgenomen. Door de relatief grote verlaging waren er in 2020 geen inwoners blootgesteld aan waarden boven de voormalige WHO-advieswaarden* voor fijnstof (PM₁₀) (uit 2005). Wel kregen inwoners in delen van de stad te maken met blootstelling aan concentraties hoger dan de (voormalige) advieswaarde voor de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}).

Terugdringing van de verkeersemisies blijft een belangrijke pijler van het luchtbeleid van de gemeente Utrecht. Zo moeten sinds 30 september 2021 snorfietzers op een aantal wegen in de stad op de rijbaan rijden waardoor er meer ruimte voor fietsers op het fietspad ontstaat en schonere lucht. In 2021 zijn 339 waarschuwingen en 204 boetes uitgeschreven voor snorfietzers die de nieuwe regel overtraden. (Handhavingsverslag 2021, Gemeente Utrecht, Vergunningen, Toezicht en Handhaving)

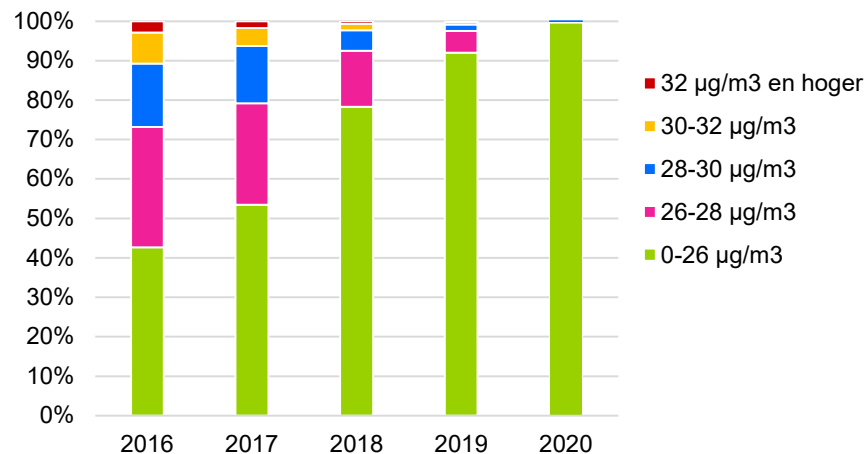
* De WHO-advieswaarden uit 2005 waren maximaal 20 µg/m³ voor PM₁₀ en maximaal 10 µg/m³ voor PM_{2,5} (jaargemiddelde).

** De in 2021 aangescherpte WHO-advieswaarden zijn maximaal 15 µg/m³ voor PM₁₀ en maximaal 5 µg/m³ voor PM_{2,5} (jaargemiddelde). Er is geen WHO-advieswaarde voor roet.

Verblijfskwaliteit

Fijnstof en stikstofdioxide (2020)

aandeel blootgesteld aan stikstofdioxide (NO2)

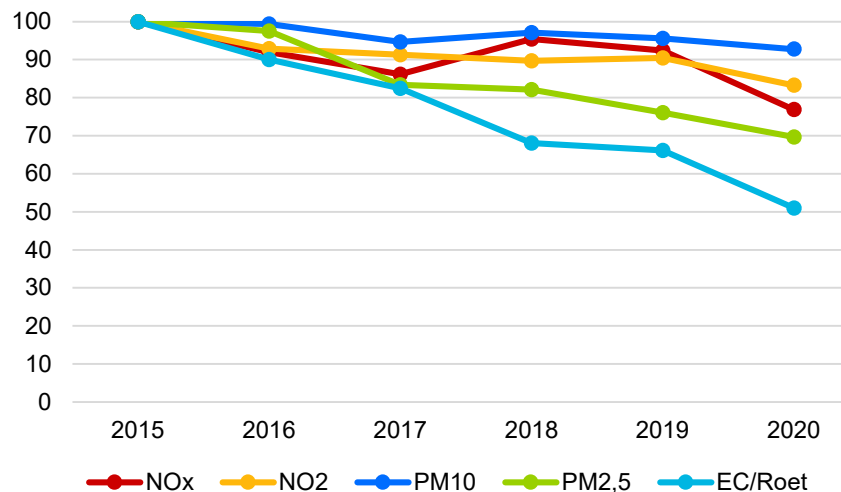


Bron: Duurzaamheidsverslag 2020, gemeente Utrecht.

Stikstofdioxide (NO₂) is een belangrijke indicator voor blootstelling aan luchtverontreiniging die door het verkeer veroorzaakt wordt. Sinds 2011 heeft Utrecht een uitgebreid meetnet waarbij op meer dan zestig locaties in de stad permanent metingen van de NO₂ concentraties plaatsvinden.

De daling van de gemeten jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide in Utrecht met waarden tussen 12,5-30,6 µg/m³ (gemiddeld 20,6 µg/m³), zette in 2020 door. Dat was mede door de coronamaatregelen die resulteerden in minder verkeer en bedrijvigheid, maar ook door het warme en zonnige weer en de verdere verschoning van het wagenpark.

index verkeersemisies (2015 = 100)



Bron: Duurzaamheidsverslag 2020, gemeente Utrecht.

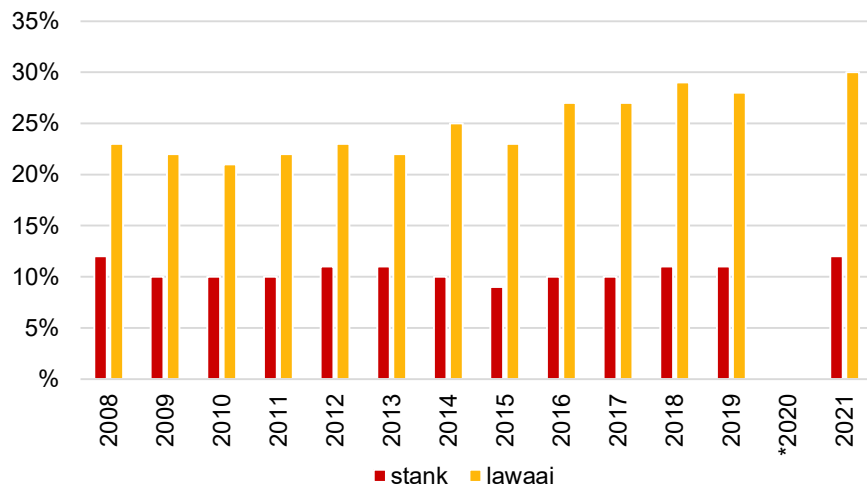
Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, kijken we niet alleen naar de gemeten en berekende concentraties, maar ook naar de (berekende) emissies van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op (drukke) Utrechtse (hoofd)wegen. Zo krijgen we een indruk van de uitstoot van deze stoffen in een bepaald jaar, onafhankelijk van de weersomstandigheden in dat jaar die mede de uiteindelijke concentraties bepalen. Dit geeft extra inzicht in het effect van luchtkwaliteit(bron)maatregelen op het gebied van mobiliteit.

Ten opzichte van 2015 daalden elk jaar de verkeersemisies van alle bovengenoemde stoffen. Dit komt doordat voertuigen steeds 'schoner' worden. De grootste daling treedt op voor PM_{2,5} en roet. De kleinste daling zit bij PM₁₀. In deze fractie zit zowel fijnstof die bij verbranding als bij (banden)slijtage vrijkomt. In 2020 zorgden de coronamaatregelen voor een extra afname die in deze cijfers nog niet zijn verwerkt.

Verlijfskwaliteit

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

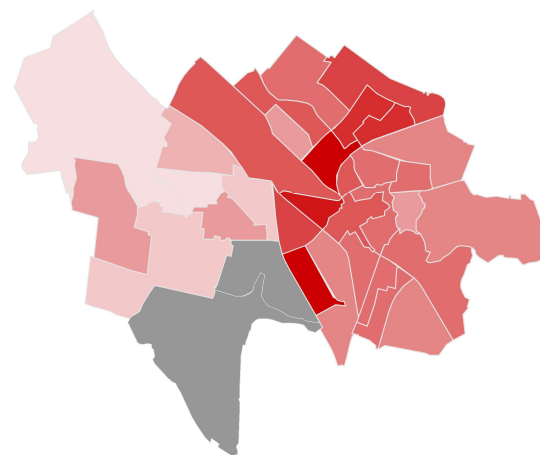


Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. * Niet gemeten in 2020.

In 2021 ervaart 12% van de bewoners vaak stank van verkeer en 30% van de inwoners vaak lawaai van verkeer. Beide zijn toegenomen. Mogelijk dat bewoners meer last ervaren als gevolg van het vaker thuis zijn vanwege de coronamaatregelen die in 2021 van kracht waren.

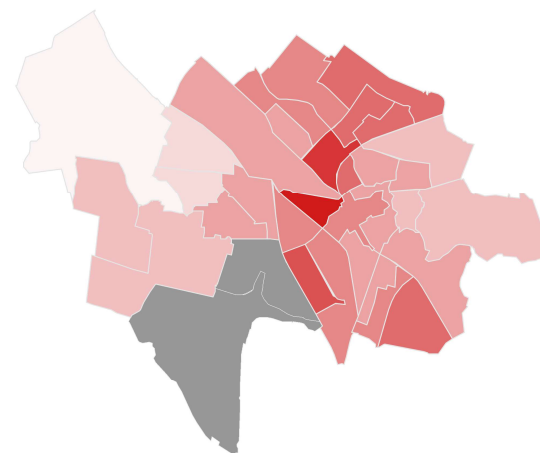
Het aandeel bewoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer is het hoogst in de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt en Kanaleneiland (beide 22%). De minste last van stank door verkeer hebben mensen in Vleuten, Haarzuilens en het Zand (beide 2%). Bewoners van deze subwijken hebben ook het minst last van lawaai van verkeer (Vleuten, Haarzuilens 14% en het Zand 17%).

Last van lawaai van verkeer komt het meest voor in de subwijken Lombok, Leidsewag (52%) en Ondiep, 2e Daalsebuurt (46%).



percentage inwoners dat vaak last heeft van stank van verkeer in de eigen buurt (2021)

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24%



percentage inwoners dat vaak last heeft van lawaai van verkeer in de eigen buurt (2021)

10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60%

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

Gezond stedelijk leven voor iedereen

Conclusies

Mobiliteit in 2021 iets toegenomen, maar rustiger dan vóór corona

We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken. Daarom geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen.

Net als in 2020 zorgen de coronamaatregelen in 2021 voor een afname van de mobiliteit ten opzichte van de periode vóór corona. Ten opzichte van 2020 nam het aantal verkeersbewegingen licht toe, maar vergeleken met 2019 was er nog een grote afname.

Gebruik openbaar vervoer meest gedaald vergeleken met vóór corona

Tot en met 2019 kwam de groei van de mobiliteit vooral terecht bij de fiets en het openbaar vervoer, wat in lijn is met de doelstelling uit het Mobiliteitsplan. Net als in andere steden is na 2019 het aantal instappers in bussen en trams sterk gedaald. In 2021 stapten er op een gemiddelde dag 48% minder mensen in een bus of tram dan in 2019.

Ook het gebruik van de fiets en motorvoertuigen is ten opzichte van 2019 afgenomen, maar minder sterk dan het openbaar vervoer. Er reden in 2021 per werkdag gemiddeld 25% minder fietsers op de negen vaste fietstelpunten dan in 2019. De afname verschilt per locatie. Zo nam vooral het aantal fietsers van en naar het Utrecht Science Park sterk af; veel studenten en werknemers van het Science Park werkten/studeerden als gevolg van de coronamaatregelen thuis.

Het gemiddeld aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per werkdag was in 2021 17% lager dan in 2019.

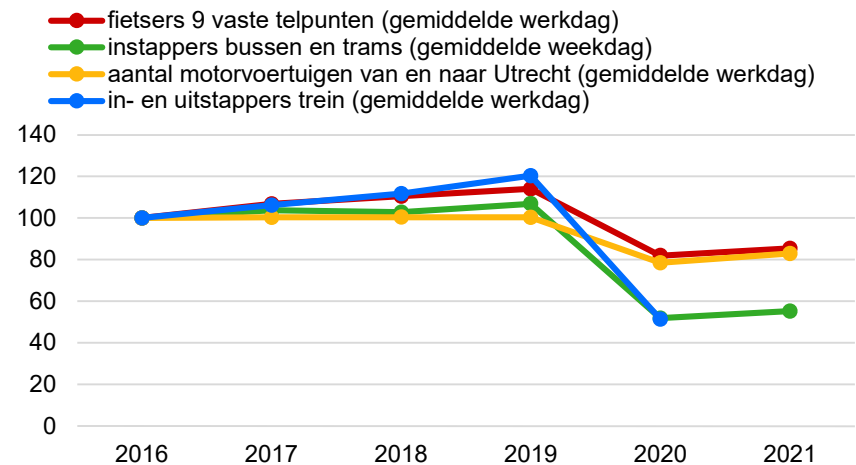
Deze percentages zijn niet één op één met elkaar te vergelijken omdat het andere meetlocaties betreffen en het ov gebruik wekdagen betreft terwijl fiets- en motorvoertuigen gaan over werkdagen. Ze geven wel een goede indruk.

Relatief meer verplaatsingen te voet en met de auto

We hebben geen cijfers over het aantal voetgangers. Wel is gemeten dat mensen relatief gezien vaker zijn gaan lopen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht. In 2019 werd 27% van de interne verplaatsingen lopend gedaan, in 2020 was dit 36%. Ook hier hebben de coronamaatregelen waarschijnlijk aan bijgedragen.

Voor verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht is relatief vaker gebruik gemaakt van de auto. In 2019 werd 54% van deze verplaatsingen met de auto gedaan, in 2020 was dit 62%. Cijfers van 2021 zijn nog niet beschikbaar.

index ontwikkeling mobiliteit, basisjaar 2016 = 100



Toename autobezit

Als gevolg van de groei van de bevolking neemt het aantal personenauto's toe. Utrecht telt op 1 januari 2021 ruim 3.000 particuliere personenauto's meer dan op 1 januari 2020 (+3%). Het gemiddeld aantal in Utrecht geregistreerde personenauto's van particulieren per 1.000 inwoners is toegenomen naar 302 op 1 januari 2021. De afgelopen jaren waren dat er 295 per 1.000 inwoners. Het autobezit is in 2020 dus harder gegroeid dan het inwonertal. In de andere grote steden is eenzelfde ontwikkeling van het autobezit te zien.

78% bushaltes toegankelijk

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. het aandeel toegankelijke bushaltes is in 2021 met 1 procentpunt toegenomen. 7% van de bevolking woont verder dan de maximale loopafstand van een bushalte, tramhalte of treinstation. 2% van de inwoners beschikt binnen zijn of haar huishouden niet over een auto, fiets of snor-/bromfiets.

Verbetering luchtkwaliteit, afname aantal verkeersslachtoffers

Mede door de coronamaatregelen die resulteerden in minder verkeer en bedrijvigheid, maar ook door het warme en zonnige weer en de verdere verschoning van het wagenpark zijn de emissies en concentraties van fijnstof en stikstofdioxide afgenomen.

Er werden op de wegen in beheer van de gemeente vrijwel evenveel verkeersongevallen geregistreerd als in 2020 (+5 ongevallen). Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen met 77 ten opzichte van 2020 (-21%).

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 een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel er gebruik gemaakt wordt van de knooppunten. In deze monitor is voor het gebruik alleen gekeken naar de OV-reizigers. Indien data beschikbaar komt zullen we in volgende monitors ook het gebruik van de fiets en deelmobiliteit opnemen.

Verdichten rond stedelijke knooppunten

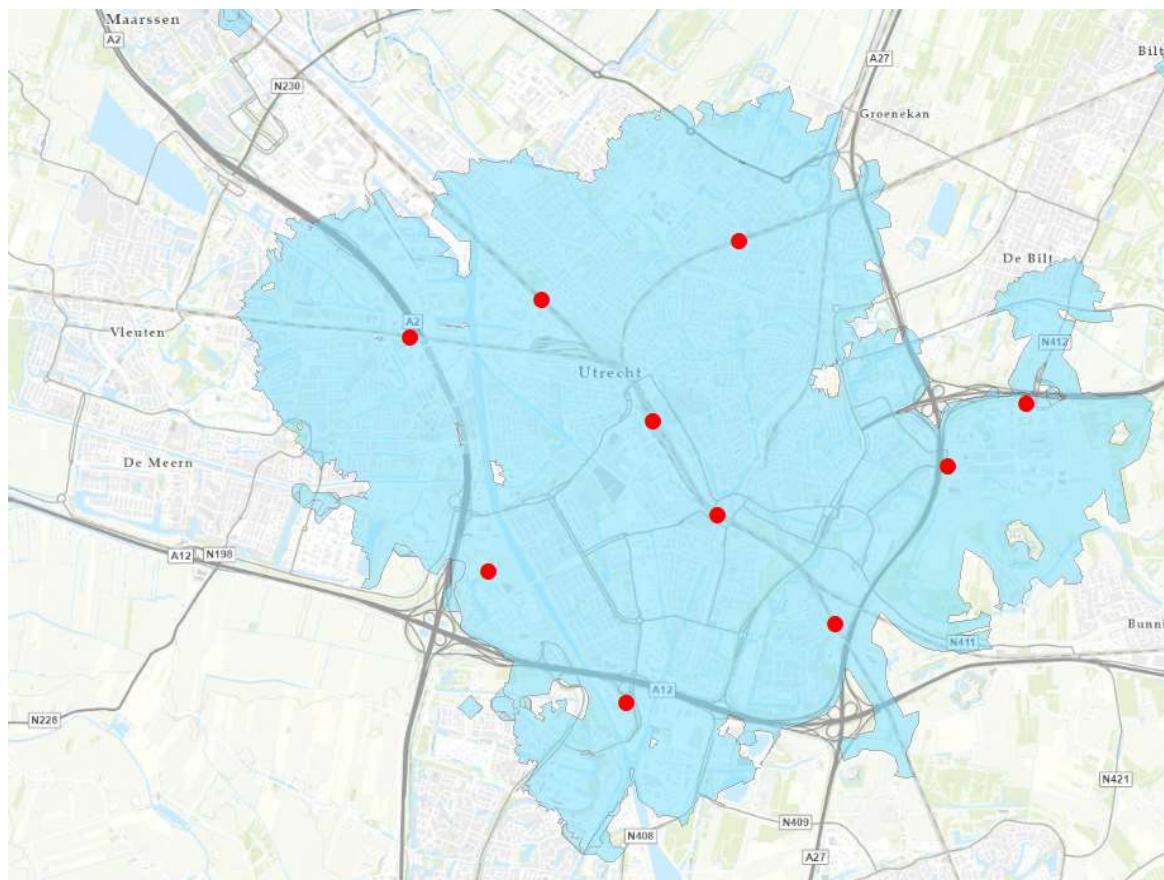
20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang heeft tot een ov-knooppunt binnen 10 minuten

Deze indicator is dit jaar voor het eerst toegevoegd. Daarom is een vergelijking met eerdere jaren niet beschikbaar. De 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.

arbeidsplaatsen	aantal	%
totaal	288087	
fietsen	248935	86%
lopen	87252	30%
ov	152796	53%
gecombineerd	249479	87%

inwoners	aantal	%
totaal	361742	
fietsen	294619	81%
lopen	43738	12%
ov	128859	36%
gecombineerd	294683	81%

In de afbeelding hieronder 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 bereik hebben en ook voor hoeveel arbeidsplaatsen dit mogelijk is. In de huidige situatie heeft 87% van de inwoners een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten lopen, fietsen of het openbaar vervoer. 81% van de arbeidsplaatsen is gelegen in het gebied dat binnen 10 minuten bereikbaar is van een knooppunt. De afbeelding laat zien dat met name aan de westkant en noordkant delen van Utrecht niet binnen 10 minuten van een knooppunt bereikbaar zijn.

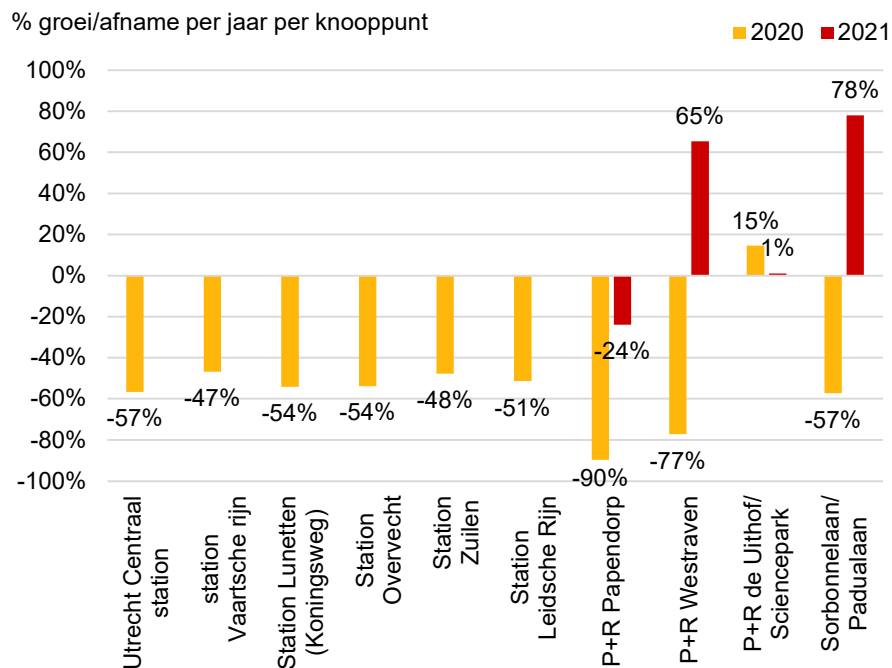


Verdichten rond stedelijke knooppunten

21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

Het gebruik van de knooppunten wordt dit jaar voor het eerst opgenomen in de monitor. Omdat dit samenvalt met Corona en er pas van twee jaar (deels) gegevens beschikbaar zijn is er nog geen conclusie te trekken*. De verwachting is dat door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten en de bereikbaarheid van de knooppunten het gebruik de komende jaren gaat toenemen. Om te kijken of deze ontwikkelingen het verwachte effect hebben blijven we deze indicator de komende jaren volgen.**

In 2020 was na Utrecht Centraal Vaartsche Rijn het meest gebruikte knooppunt, gevolgd door station Overvecht.



*De NS-instapcijfers over 2021 zijn nog niet bekend. Daarom zijn van de knooppunten waar ook treinreizigers instappen nog geen cijfers opgenomen.

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

Stap 1 Slim bestemmen

Conclusies

Het doel van de indicatoren is om te zien of slim bestemmen er voor zorgt dat meer inwoners en arbeidsplaatsen makkelijk toegang hebben tot een knooppunt. Dit kunnen we meten door te kijken naar reistijden naar knooppunten en het gebruik van knooppunten. Omdat we van deze indicatoren nog maar over één jaar gegevens hebben kunnen we hier nu nog geen conclusies aan verbinden.

Stap 2: Anders reizen

Inleiding

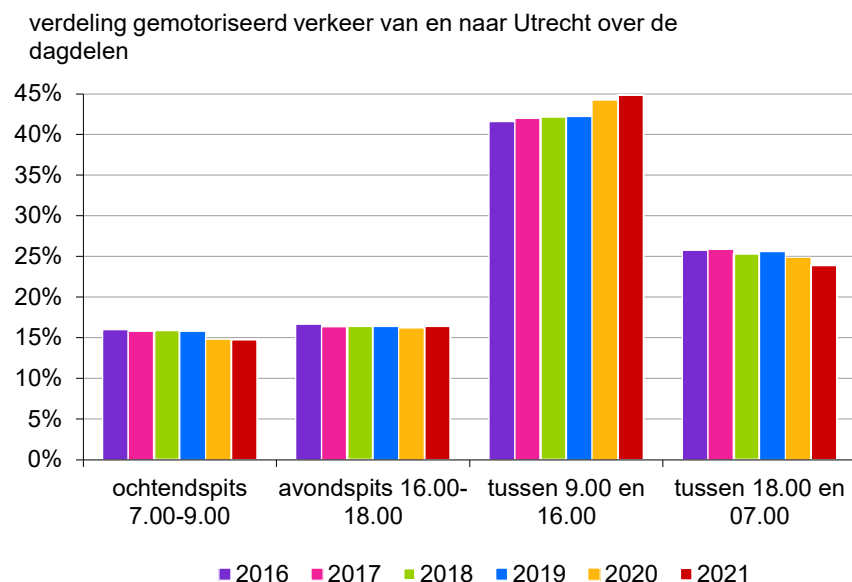
Met de inzet op anders reizen willen we mensen de mogelijkheid geven meer plaats- en tijdsafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkingen 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. 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.

Dit hoofdstuk bevat gerealiseerde effecten die in verband kunnen worden gebracht met de inspanningen vanuit het Mobiliteitsplan. Belangrijk is dat deze effecten aan veel andere (beleids- en autonome) invloeden onderhevig zijn, waardoor de relatie tussen deze effecten en het mobiliteitsplan niet één op één is te leggen. De coronamaatregelen hebben grote invloed gehad op de mobiliteit. Waar zinvol en mogelijk maken we daarom een vergelijking tussen de effecten in Utrecht en Nederland of de andere steden van de G4, zodat we kunnen volgen of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of juist afwijken. Komende jaren volgen we of we steeds meer de effecten van het mobiliteitsplan gaan zien.

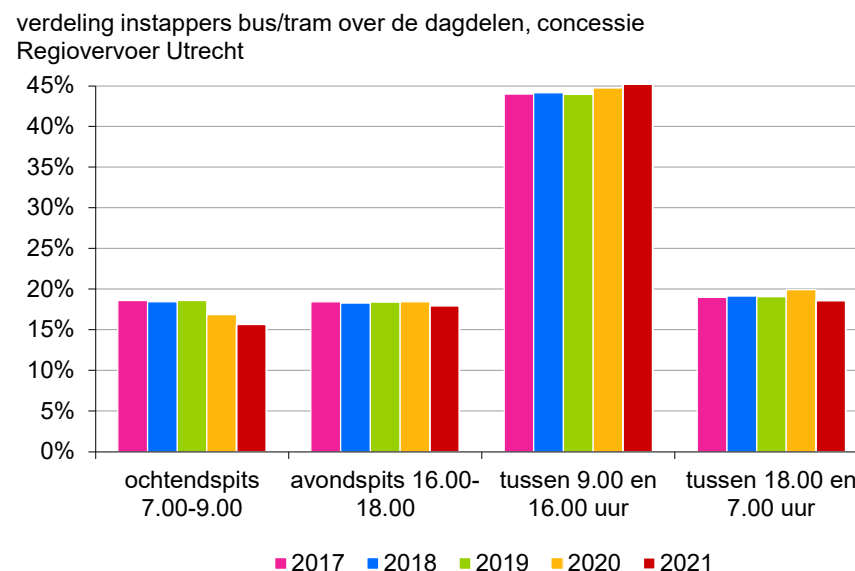
Stimuleren reizen buiten de spits

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



Bron: Tellingen detectielussen verkeerslichten.

In de spits werd het wegennet zwaar belast in de periode voor Corona. Maatregelen zijn er op gericht om verkeer beter te spreiden over de dag (spitsmijden). Afgelopen jaren is als gevolg van de Coronamaatregelen de verdeling licht gewijzigd, waar met name in 2021 door avondsluitingen als gevolg van de Coronamaatregelen in de periode tussen 18.00 en 07.00 uur een afname is te zien (-1%). Procentueel gezien is er daardoor sprake van een toename tussen 9.00 - 16.00 uur (+1%). Maar doordat er 's avonds / 's nachts veel minder ritten mogelijk waren, is het logisch dat er procentueel gezien in een ander tijdvak een toename is. De vergelijking tussen jaren met en zonder Corona zijn daardoor niet zo relevant. Interessanter is om de komende jaren, indien zonder lock downs, te vergelijken met de verdeling over de dag voor het begin van Corona. Om te zien of mensen blijvend hun reisgedrag hebben aangepast.



Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

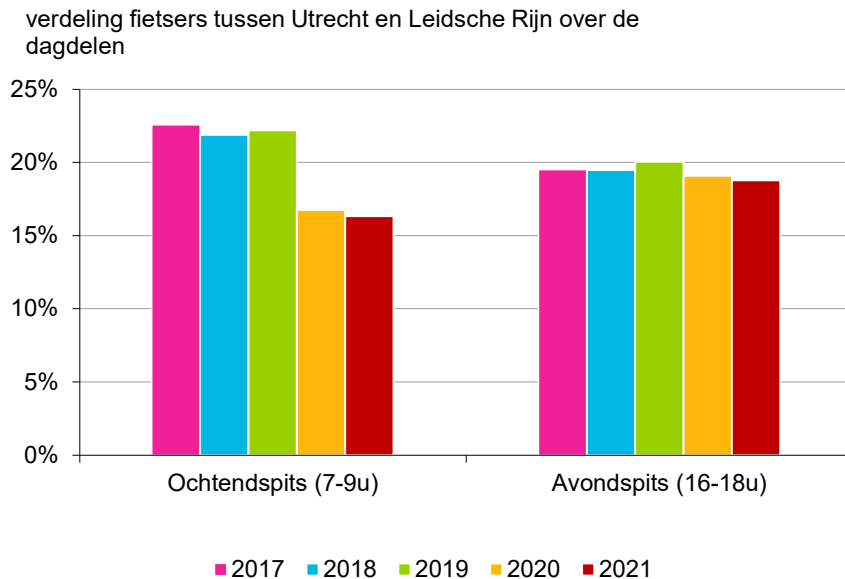
Ook de bussen en trams worden in de spitsen zwaar belast. In 2017-2019 reisde op werkdagen gemiddeld 37% van de bus- en tramreizigers in de spitsen, tussen deze jaren zijn de verschillen erg klein.

Vanaf 2020 is de verdeling licht veranderd als gevolg van de coronamaatregelen. In 2020 stapte gemiddeld 17% van het aantal bus- en tramreizigers in de ochtendspits in. Dat is een afname van 2 procentpunt ten opzichte van 2019. In 2021 is dit verder gedaald naar 16%. 18% reist in de avondspits, dat is nagenoeg onveranderd gebleven ten opzichte van vorig jaar en ten opzichte van de periode voor Corona. Het aandeel tussen de spitsen (9.00 - 16.00 uur) is iets toegenomen met 3 procentpunt naar 48%.

Het betreft cijfers van de concessie Regiovervoer Utrecht (uitgevoerd door Qbuzz). De cijfers zijn daarom niet alleen gebaseerd op instappers binnen de gemeente Utrecht, maar op het hele concessiegebied. Cijfers zijn beschikbaar vanaf 2017.

Stimuleren reizen buiten de spits

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

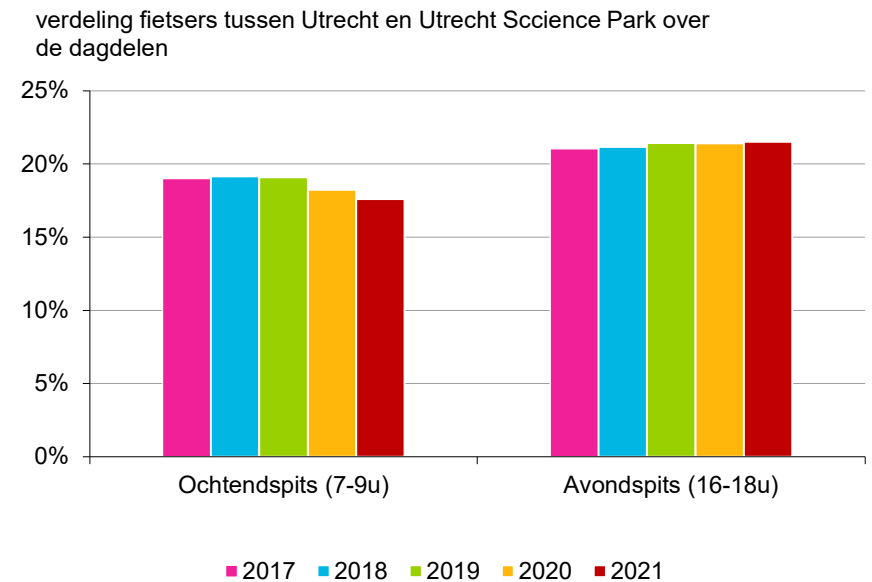


Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug.

Tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten dagelijks gemiddeld 15.200 fietsers via de drie bruggen (Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug). Als gevolg van de coronamaatregelen was het aantal fietsers in 2020 en 2021 lager dan in eerdere jaren. Ook de verdeling van de fietsers over de dag is veranderd.

In de spitsen werd het wegennet relatief zwaar belast in de periode voor Corona. Het aandeel fietsers dat in de ochtendspits via de drie bruggen rijdt, is afgenomen van 22% in 2017 naar 16% in 2021.

Het aandeel dat in de avondspits fietst, is ook lager geworden, maar de afname is minder groot. In 2017 was dit 20%, in 2021 19%.



Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.

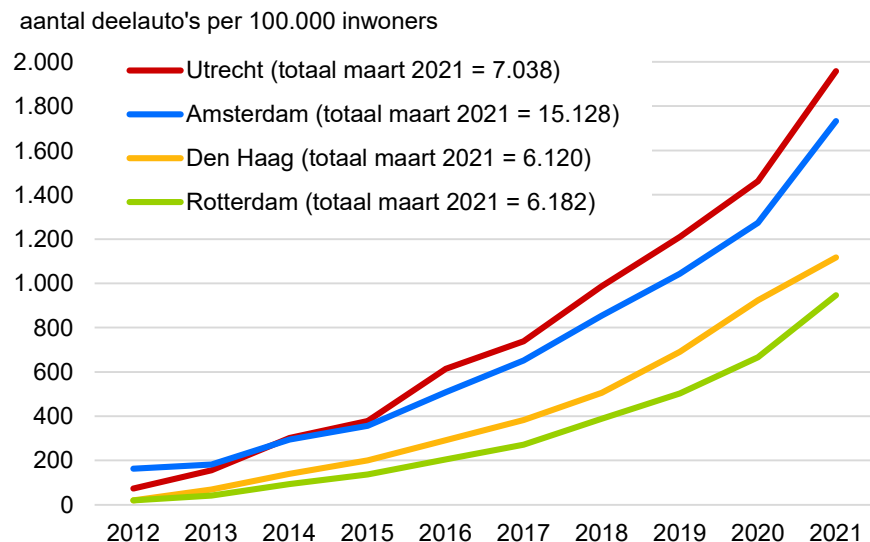
Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten dagelijks gemiddeld 13.400 fietsers via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Als gevolg van de coronamaatregelen was het aantal fietsers in 2020 en 2021 lager dan in eerdere jaren. De verdeling van de fietsers over de dag is licht veranderd, maar minder dan bij de relatie tussen Utrecht en Leidsche Rijn.

In de ochtendspits werden de twee fietsverbindingen relatief gezien in de periode voor Corona iets zwaarder belast dan tijdens Corona. Het aandeel fietsers dat in de ochtendspits tussen Utrecht en het Utrecht Science Park rijdt, is afgenomen van 19% in 2017 naar 18% in 2021.

Het aandeel dat in de avondspits fietst, is vrijwel gelijk gebleven (21% in 2017 naar 21,5% in 2021). Mogelijk dat de avondspits relatief gezien niet minder druk is geworden omdat mensen in Coronatijd in de middag meer zijn gaan fietsen richting het gebied ten oosten van Utrecht. We hebben niet onderzocht met welk doel/bestemming fietsers zich verplaatsten.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

23. Aantal deelvoertuigen en gebruik

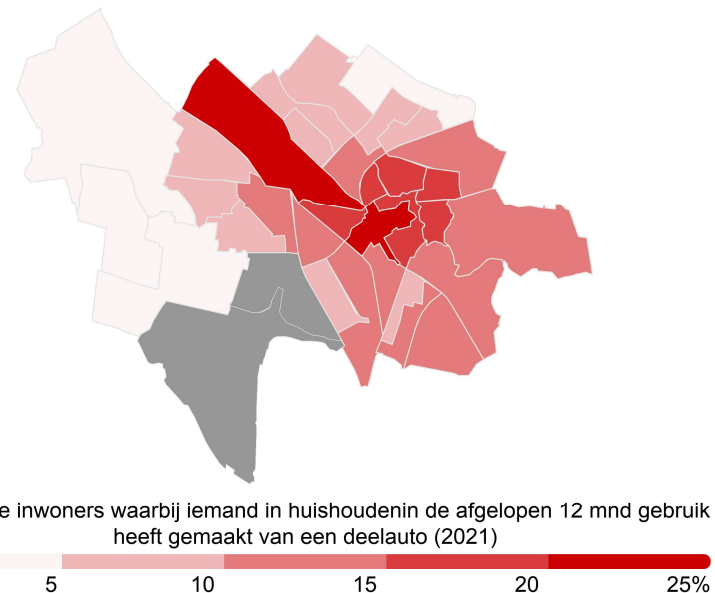


Bron: CROW-KpVV.

Het aantal deelauto's in Utrecht is in 2021 verder gegroeid, naar 7.038 deelauto's (vaste jaarlijkse peildatum is maart, CROW). Dat zijn er 1.813 meer dan in 2020, een toename van 35%.

Utrecht is opnieuw de stad met de meeste deelauto's per 100.000 inwoners (1.958), gevolgd door Amsterdam (1.733). Het gaat hierbij om deelauto's inclusief peer-to-peer carsharing waarbij particulieren hun eigen auto delen (verhuren).

De deelauto-vloot zonder peer-to-peer, dus alleen via een organisatie zoals Greenweels of ConnectCar, bestaat in 2021 uit 1.333 auto's, een toename van 544 ten opzichte van 2020 (+69%). Dat zijn 371 deelauto's per 100.000 inwoners.



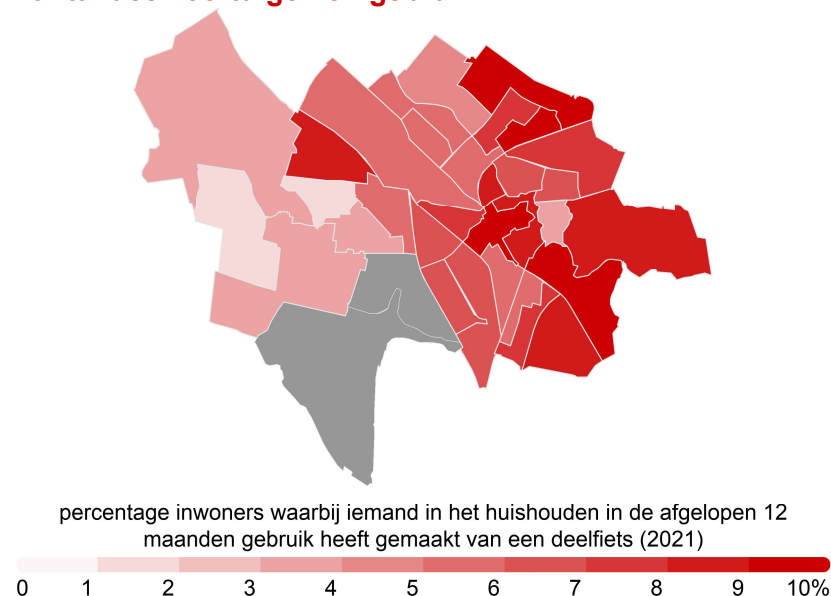
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2021 gebruikte bij 11% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto. Dit gebeurde vooral (7%) via een (commerciële) organisatie zoals Greenweels. 3% van de Utrechters gebruikte een deelauto via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar. Bij eenzelfde aandeel werd een auto op een informele manier gedeeld, zoals met familie, kennissen of burens. Vanwege een verandering in de vraagstelling, is een vergelijking met eerdere jaren niet mogelijk. Als gevolg van de coronamaatregelen hebben bewoners minder gereisd en we verwachten daarom dat zij ook minder gebruik hebben gemaakt van deelauto's.

Het gebruik verschilt tussen de wijken; in de Binnenstad (19%), West (17%) en Noordoost (16%) ligt het gebruik van deelauto's relatief hoog. In de subwijken Binnenstad city- en winkelgebied (22%) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt (20%) is het gebruik het hoogst. Het laagst is het deelautogebruik in Vleuten-De Meern (4%) en dan vooral in de subwijk Vleuten-Haarzuilens (2%). Deze subwijk kent het hoogste aandeel huishoudens met 2 of meer auto's (38%). Ook in de subwijk Zambesidreef, Tigrisdreef (4%) is het deelautogebruik relatief laag.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

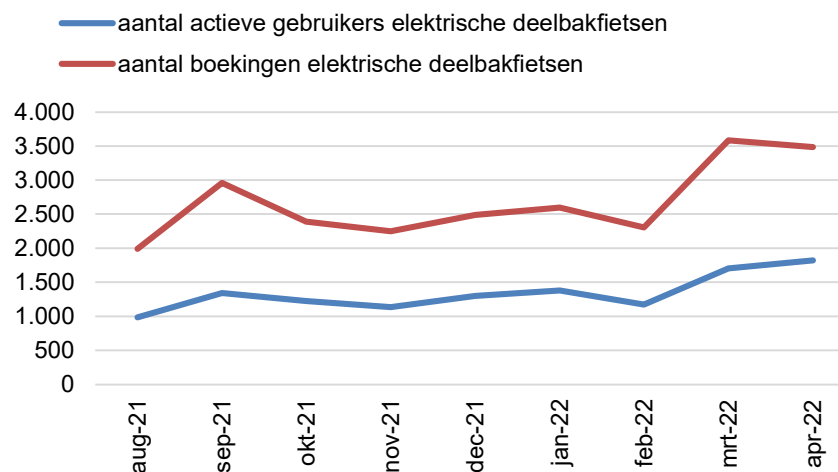
Aantal deelfoertuigen en gebruik



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

Op 1 januari 2022 waren er in Utrecht 100 elektrische deelfietsen, 300 elektrische deelfietsen en 500 elektrische deelfietsen. Ook stonden er bijna 2500 OV-fietsen op de stations en P+R's.

Bij 6% van de Utrechtse huishoudens maakte iemand in het afgelopen jaar gebruik van een deelfiets, 3% van een elektrische deelfiets en 2% van een deelscooter. Dat hoeft niet per se in de gemeente Utrecht te zijn. Overvecht scoort relatief hoog in het deelfietsgebruik (7% , alleen Binnenstad (8%) scoort hoger) en deelscootergebruik (3%). Het deelfietsgebruik is daarentegen relatief laag. Vooral bewoners van de subwijken Taagdreef, Wolgadreef en Zambesidreef, Tigrisdreef (beide 9%) gebruiken de deelfiets relatief veel. Het fietsbezit is in Overvecht het laagst van alle Utrechtse wijken, mogelijk is er een relatie tussen het niet hebben van een fiets en deelfietsgebruik. In Vleuten-De Meern is het aandeel deelfietsgebruikers met 2% het laagst van de Utrechtse wijken. Bij 2% van de Utrechtse huishoudens maakte er iemand in het afgelopen jaar gebruik van een deelscooter. In drie subwijken ligt het deelscootergebruik relatief hoog: Pijlsweerd (6%), Taagdreef, Wolgadreef



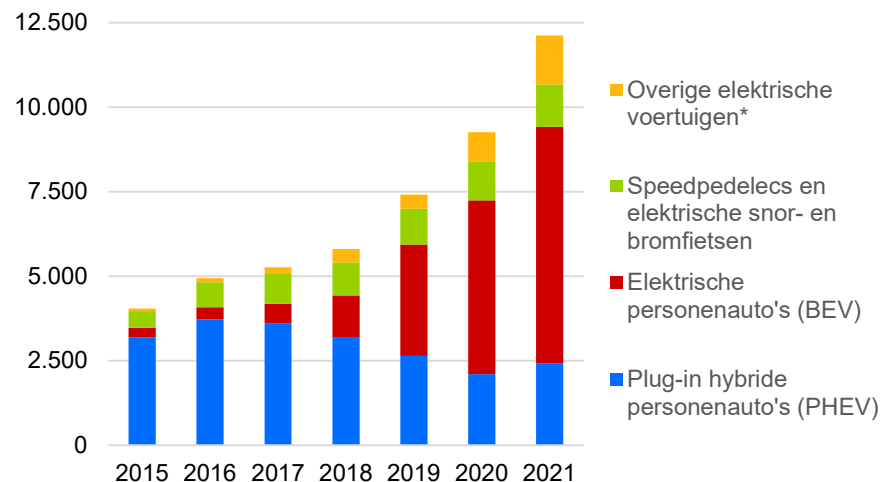
Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die minimaal één rit per maand met de elektrische deelfietsen maakt.

Op vaste plekken in verschillende wijken staan sinds de zomer elektrische deelfietsen van Cargoroo. Eind 2021 stonden er 100 van deze buurtdeelfietsen. De buurtdeelfiets is een duurzaam alternatief voor korte autoritten. Buurtbewoners kunnen bijvoorbeeld makkelijk schoolgaande kinderen halen en brengen, boodschappen of grote aankopen vervoeren of verhuizen. Eind 2021 hadden 4.449 bewoners zich aangemeld als gebruiker. Het aantal keer dat de deelfiets is gebruikt, is sinds de zomer toegenomen. In augustus 2021 zijn de deelfietsen bijna 2.000 keer gebruikt, in december was dit bijna 2.500 en in april 2022 waren er bijna 3.500 boekingen. Het aantal boekingen per deelfiets per dag is gestegen van 0,8 naar 1,3.

Bij 3% van de Utrechtse huishoudens maakte er iemand in het afgelopen jaar gebruik van een deelfiets (Inwonersenquête gemeente Utrecht). In Noordoost (5%), West en Noordwest (beide 4%) wordt de deelfiets relatief meer gebruikt dan in andere wijken. In deze wijken staan ook relatief meer deelfietsen dan in de overige wijken. Het is waarschijnlijk dat het gebruik samenhangt met het aanbod.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

24. Aantal elektrische motorvoertuigen



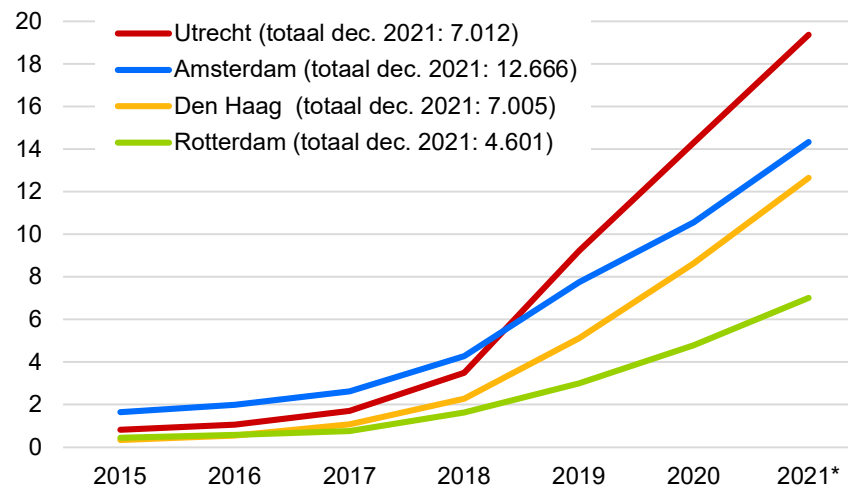
Bron: RVO op basis van gegevens RDW, via RWS Klimaatmonitor. Cijfers van december. Inclusief voertuigen van in Utrecht gevestigde leasemaatschappijen. * Dit zijn elektrische bussen, bedrijfsauto's, motorfietsen, drie- en vierwielige lichtvoertuigen.

In december 2021 stonden er 9.711 elektrische motorvoertuigen geregistreerd in Utrecht. Dat zijn er 2.554 meer dan in december 2020 (+36%). Ook stonden er 2.413 plug-in hybride personenauto's (met zowel een elektro- als een verbrandingsmotor) geregistreerd in Utrecht, een toename van 311 (+15%), na een dalende trend in de voorgaande jaren. Belangrijk daarbij te noemen is dat veel leaseauto's in andere gemeenten geregistreerd staan, waardoor het werkelijke aantal elektrische auto's dat in gebruik is door inwoners van de gemeente hoger is.

Het aantal elektrische personenauto's is in een jaar tijd toegenomen met 1.869 (+36%). Het aantal speedpedelecs is gegroeid met 51 (+14%), het aantal elektrische bromfietsen met 43 (+23%) en het aantal elektrische snorfietsen is vrijwel gelijk gebleven. Het aantal lichte elektrische bedrijfsauto's (< 3500 kg) is sterk gegroeid met 575 (+72%).

In de Inwonersenquête van 2021 geeft 8% van de respondenten aan één of meerdere elektrische auto's in hun huishouden te hebben. In Leidsche Rijn (14%) en Vleuten-De Meern (13%) is dit hoger dan in de rest van de stad.

aantal volledig elektrische personenauto's (BEV) per 1.000 inwoners



Bron: RVO op basis van gegevens RDW, via RWS Klimaatmonitor. Peildatum december. Inclusief voertuigen van in Utrecht gevestigde leasemaatschappijen. * Cijfers 2021 zijn voorlopig.

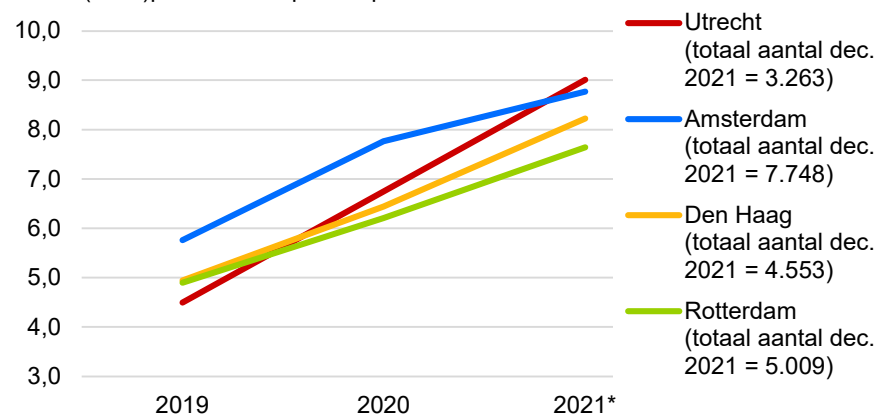
Utrecht is koploper van de G4 ten aanzien van het aantal geregistreerde volledig elektrische personenauto's per 1.000 inwoners. Eind 2021 waren dit er 19,4 per 1.000 inwoners, dat zijn er 5,1 meer dan eind 2019 (+35%). In Amsterdam staan in absolute zin de meeste volledig elektrische personenauto's geregistreerd. Utrecht volgt op de tweede plek met iets meer dan 7.000 elektrische personenauto's.

De gemeente Utrecht moedigt het gebruik van elektrisch vervoer aan en vervangt eigen auto's door elektrische voertuigen. Elektrisch rijden is beter voor de luchtkwaliteit in de stad, omdat er geen schadelijke uitlaatgassen als stikstofoxiden en fijnstof bij vrijkomen. Een elektrische auto is zuiniger in energie en zorgt voor 60% minder CO₂-uitstoot dan een auto met een uitlaat (Milieu Centraal). De winst is nog groter bij gebruik van duurzame stroom. Daarom biedt de gemeente Utrecht alleen groene stroom aan op de laadpalen.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

25. Aantal laadpunten elektrisch vervoer

aantal (semi)publieke laadpunten per 1.000 inwoners



Bron: Klimaatmonitor. Peildatum december. * Cijfers december 2021 zijn voorlopig.

In december 2021 waren er 3.263 (semi)publieke laadpunten voor elektrische auto's in de gemeente Utrecht. Het aantal laadpunten neemt sterk toe. In 2021 zijn er ruim 800 bijgekomen (+ 35%). Dit is relatief gezien de grootste toename in de G4.

Het aantal (semi)publieke oplaadpunten in Utrecht is lager dan in de rest van de G4, maar per 1.000 inwoners het hoogst. In de gemeente Utrecht zijn er 9 laadpalen per 1.000 inwoners. In Amsterdam is dit 8,8, in Den Haag 8,2 en in Rotterdam 7,6 (peildatum december 2021).

De gemeente plaatst een nieuwe openbare laadpaal zodra die nodig is. Dat wordt bepaald op basis van hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. De druk op de laadpalen nam de afgelopen jaren erg toe, maar is door vermindering in mobiliteit door de coronapandemie en het bijplaatsen van publieke laadpalen weer op voldoende niveau. De laatste maanden van 2021 nam zowel de bezetting als de omzet per laadpaal weer toe. Het tempo van plaatsen gaat de laatste tijd verder omhoog. Voor de komende jaren zijn 1.500 nieuwe locaties voor laadpalen in de openbare ruimte aangewezen, zodra ze nodig zijn. De verwachting is dat we daarmee voldoende locaties hebben tot 2025. Daarnaast komen er op 19 locaties circa 100 publieke snelladers bij (Duurzaamheidsverslag 2021, gemeente Utrecht).

Stap 2: Anders reizen

Conclusies

Ochtendspits relatief minder zwaar belast

In 2020 en 2021 reed 15% van de motorvoertuigen die per etmaal van en naar Utrecht reden in de ochtendspits (7-9 uur). Dat is 1 procentpunt minder dan in de jaren ervoor.

In 2021 stapte gemiddeld 16% van het aantal bus- en tramreizigers dat per etmaal instapte in Utrecht in de ochtendspits in. Dat is 1 procentpunt minder dan in 2020 en 3 procentpunt minder dan in de jaren ervoor.

Het aandeel fietsers dat in de ochtendspits via de drie bruggen tussen Utrecht en Leidsche Rijn rijdt, was in 2021 ook 1 procentpunt lager dan in 2020 en 6 procentpunt lager dan in 2019.

En het aandeel fietsers dat in de ochtendspits tussen Utrecht en het Utrecht Science Park rijdt, was in 2021 met 18% gelijk aan 2020 en 1 procentpunt lager dan in 2019.

Aandeel verkeer in avondspits gelijk gebleven

In de avondspits (16-18 uur) is het wegennet zwaarder belast dan in de ochtendspits. In 2021 reed 16% van de motorvoertuigen die in een etmaal van en naar Utrecht rijden in de avondspits, ook in 2020 en 2019 was dit 16%.

Net als in 2019 en 2020, stapte in 2021 18% van de bus en tramreizigers in de avondspits in.

Van de fietsers die tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten deed in 2021 19% dat in de avondspits, net als in 2020. In 2019 was dit 1 procentpunt minder. Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten in 2021 21,5% van de fietsers in de avondspits, dat is vergelijkbaar met 2019 en 2020.

De coronamaatregelen hebben invloed gehad op de verdeling van het verkeer over de dag. Denk aan de avondsluitingen die resulteerden in minder verkeer in de avonden. De vergelijking tussen jaren met en zonder Corona zijn daardoor minder relevant. Interessanter is om de komende jaren, indien zonder lock downs, te vergelijken met de verdeling over de dag voor het begin van Corona. Om te zien of mensen blijvend hun reisgedrag hebben aangepast.

Deelvervoer toegenomen

Het aantal deelauto's in Utrecht is in 2021 verder gegroeid, naar 7.038 deelauto's (peildatum maart), een toename van 35%. Utrecht is opnieuw de stad met de meeste deelauto's per 100.000 inwoners (1.958), inclusief peer-to-peer carsharing waarbij particulieren hun eigen auto delen (verhuren). De deelauto-vloot zonder peer-to-peer, dus alleen via een organisatie zoals Greenweels of ConnectCar, bestaat in 2021 uit 1.333 auto's, een toename van 69%.

In 2021 gebruikte bij 11% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto. Dit gebeurde vooral (7%) via een (commerciële) organisatie zoals Greenweels.

Op 1 januari 2022 waren er in Utrecht 100 elektrische deelbakfietsen, 300 elektrische deelbromfietsen en 500 elektrische deelfietsen. Ook stonden er bijna 2500 OV-fietsen op de stations en P+R's. Bij 6% van de Utrechters maakte iemand in het huishouden het afgelopen jaar gebruik van een deelfiets, 3% van een elektrische deelbakfiets en 2% van een deelscooter.

Aantal elektrische voertuigen neemt toe, net als aantal laadpunten

Het aantal in Utrecht geregistreerde elektrische personenauto's is in een jaar tijd toegenomen met 1.869 (+36%). Het aantal speedpedelecs is gegroeid met 51 (+14%), het aantal elektrische bromfietsen met 43 (+23%) en het aantal elektrische snorfietsen is vrijwel gelijk gebleven. Ook het aantal plug-in hybride personenauto's (met zowel een elektro- als een verbrandingsmotor) nam toe; er zijn er 311 bijgekomen (+15%).

Utrecht is koploper van de G4 ten aanzien van het aantal geregistreerde volledig elektrische personenauto's per 1.000 inwoners. Eind 2021 waren dit er 19,4 per 1.000 inwoners, dat zijn er 5,1 meer dan eind 2019 (+35%).

8% van de Utrechters heeft binnen het huishouden een of meer elektrische auto's.

In december 2021 waren er 3.263 (semi)publieke laadpunten voor elektrische auto's in de gemeente Utrecht. In een jaar tijd zijn er ruim 800 bijgekomen (+ 35%). Per 1.000 inwoners heeft Utrecht het hoogste aantal (semi)publieke oplaadpunten van de G4. Er zijn 9 laadpalen per 1.000 inwoners (peildatum december 2021).

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. We vinden het belangrijk dat alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers. Indicatoren 12 en 13 bevatten cijfers over de toegankelijkheid van bushaltes en het aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov halte. 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, oversteken 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 en 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 cijfers over het aantal personenauto's van en naar de milieuzone. Indicator 8 volgt de ontwikkeling van het aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht en indicator 11 volgt de hoeveelheid motorvoertuigen (en andere modaliteiten) van en naar de economische kerngebieden.

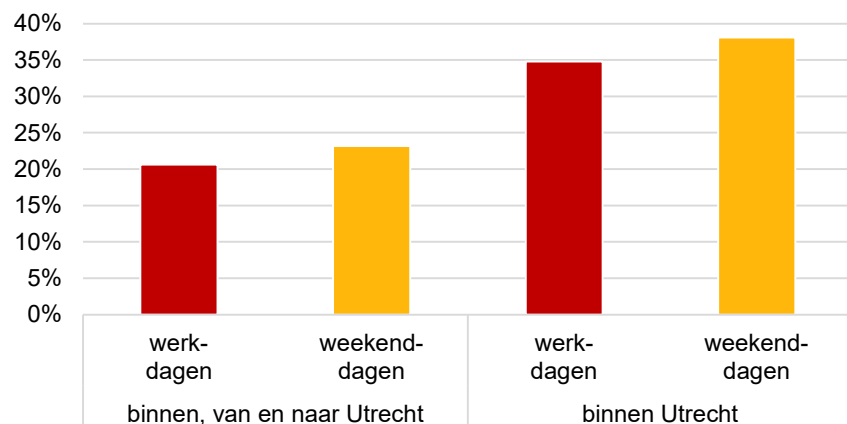
We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040. In dit hoofdstuk volgen we het gebruik van de P+R's. Ook bevat dit hoofdstuk voor het eerst cijfers over het gebruik van de sinds september 2020 actieve MaaS app door deelnemers uit Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Tot slot zetten we in op verschoning van het vervoer. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal en aandeel schone vrachtritten.

Voetganger

26. Aandeel lopen in modal split

aandeel lopen in verplaatsingen, 2020

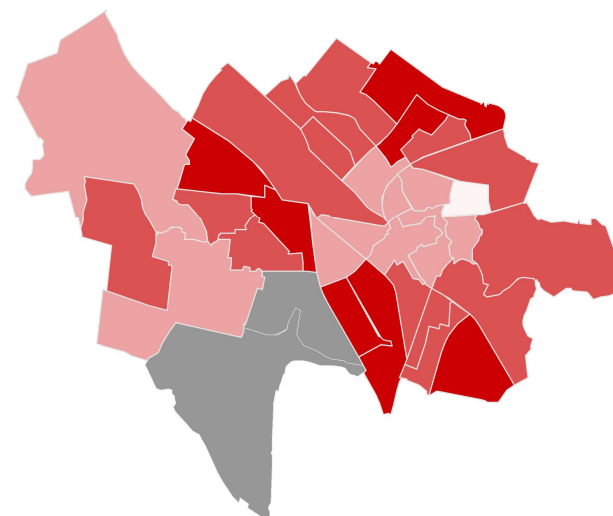


Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht.

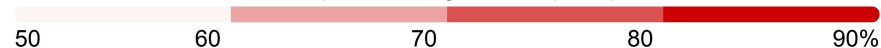
Eén op de vijf van de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht (dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht) wordt lopend gedaan (21,3%). En ruim één op de drie verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) wordt lopend gedaan (36%).

In het weekend is het aandeel verplaatsingen te voet iets groter dan door de week.

27. Tevredenheid inwoners over lopen



percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de breedte van voetpaden en stoepen in de eigen buurt (2021)



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

72% van de Utrechters is (zeer) tevreden over de breedte van de voetpaden en stoepen in de eigen buurt. 12% is (zeer) ontevreden.

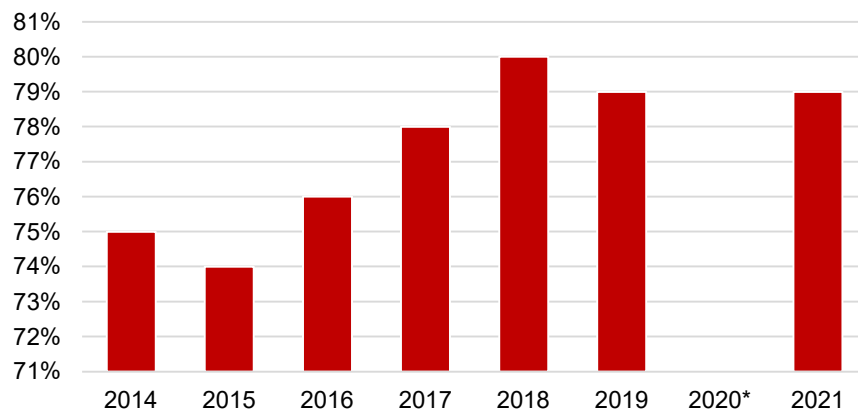
Het meest tevreden zijn inwoners van de wijk Leidsche Rijn en daarbinnen vooral de subwijk Leidsche centrum waar 87% van de inwoners zeer tevreden zijn. Ook in de subwijk Zamenhofdreef, Neckardreef is de tevredenheid hoog (86%). Het minst te spreken over de breedte van de voetpaden en stoepen zijn inwoners van de Binnenstad en Noordoost (beide 63% tevreden). In de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt is de tevredenheid het laagst. Hier is iets minder dan de helft van de inwoners tevreden (48%). In deze subwijk hebben inwoners ook het meest last van geparkeerde fietsen op de stoep (43%).

Verder is 62% van de Utrechters (zeer) tevreden over de hoeveelheid plekken om veilig over te steken. Inwoners van Zuid zijn het meest tevreden (72%), inwoners van Overvecht het minst (52%).

Voetganger

Tevredenheid inwoners over lopen

percentage bewoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de binnenstad te voet

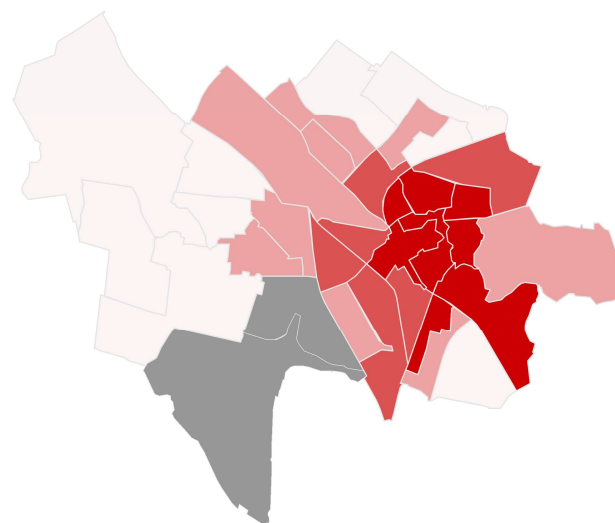


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. * Niet gemeten in 2020.

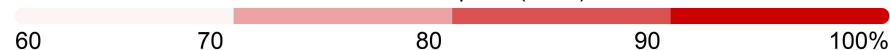
17% van de Utrechters gaat meestal lopend naar de binnenstad. Dat is meer dan in 2019, toen 13% meestal lopend naar de binnenstad ging. De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen.

Bijna acht op de tien Utrechters is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad te voet (79%). Dat aandeel is even groot als in 2019 en iets lager dan in 2018 (80%).

Inwoners van de Binnenstad lopen het meest (acht op de tien gaan meestal lopend), gevolgd door inwoners van de subwijk Pijsweerd (65% gaat meestal lopend).



percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de binnenstad lopend (2021)



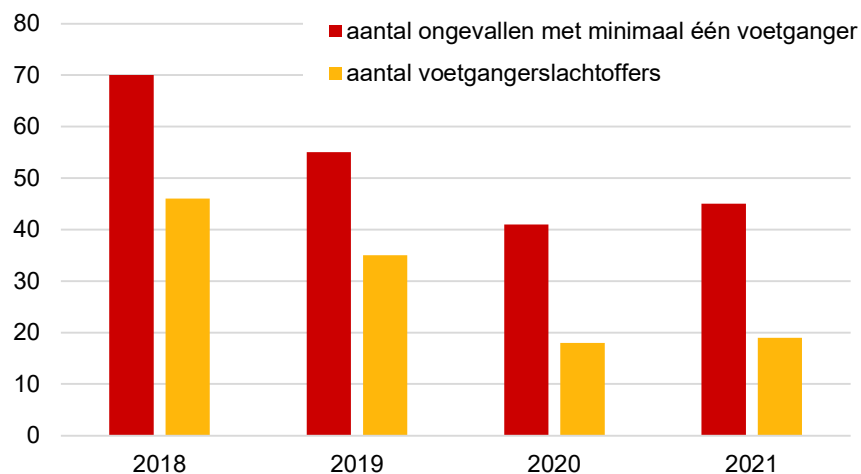
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

De tevredenheid verschilt per subwijk. Over het algemeen geldt: hoe dichter iemand bij de binnenstad woont, hoe vaker men loopt en hoe hoger de tevredenheid.

Het meest tevreden zijn inwoners van de Binnenstad en de subwijk Votulast (97%).

Voetganger

28. Aantal ongevallen met voetgangers en aantal voetgangerslachtoffers



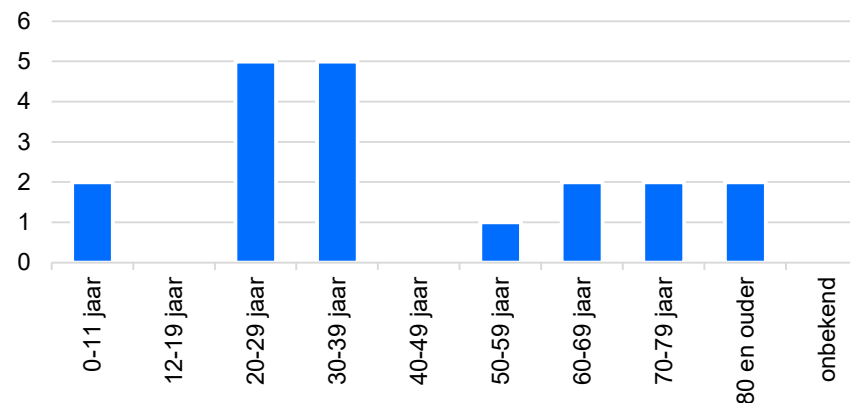
Bron: VIA o.b.v. STAR (door de politie geregistreerde verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht)

In 2021 registreerde de politie op wegen in beheer van de gemeente Utrecht 45 verkeersongevallen waarbij minimaal één voetganger was betrokken. Dat zijn er 4 meer dan in 2020, 10 minder dan in 2019 en 25 minder dan in 2018. De dalende trend zette in 2021 niet door.

Waarschijnlijk ligt de oorzaak bij de (licht) toegenomen mobiliteit in 2021 ten opzichte van 2020, als gevolg van veranderde coronamaatregelen.

Verder registreerde de politie 18 gewonde voetgangers en één dodelijk verongelukte voetganger in 2021. Het aantal voetgangerslachtoffers is daarmee vergelijkbaar met 2020. Waar het totaal aantal slachtoffers af nam met 21%, is het aantal slachtoffers onder voetganger niet afgenomen. Wel is het aantal slachtoffers onder voetgangers in 2021 bijna de helft lager dan in 2019 en bijna 60% lager dan in 2018.

aantal slachtoffers onder voetgangers naar leeftijd (2021)



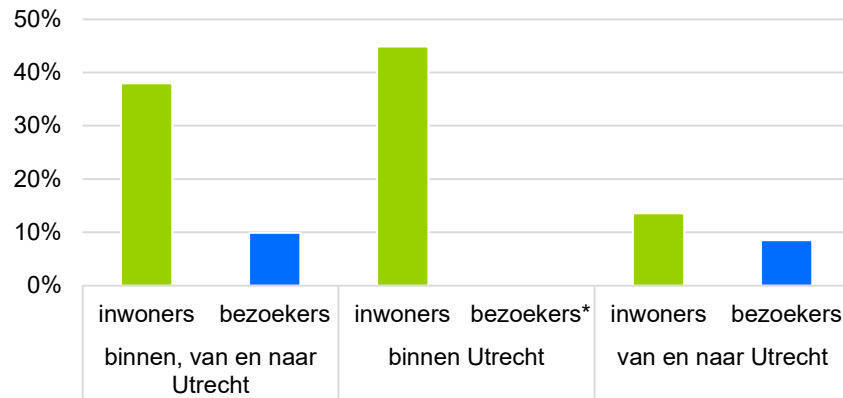
Bron: VIA o.b.v. STAR (door de politie geregistreerde verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht)

De meeste voetgangers die gewond raakten in het verkeer in 2021 waren tussen de 12 en de 40 jaar. Ook voetgangers boven de 60 jaar raakten relatief vaak gewond. Tot slot raakten twee voetgangers onder de 12 jaar gewond.

Fiets

29. Aandeel fiets in modal split

aandeel fiets in verplaatsingen, gemiddelde werkdag 2020

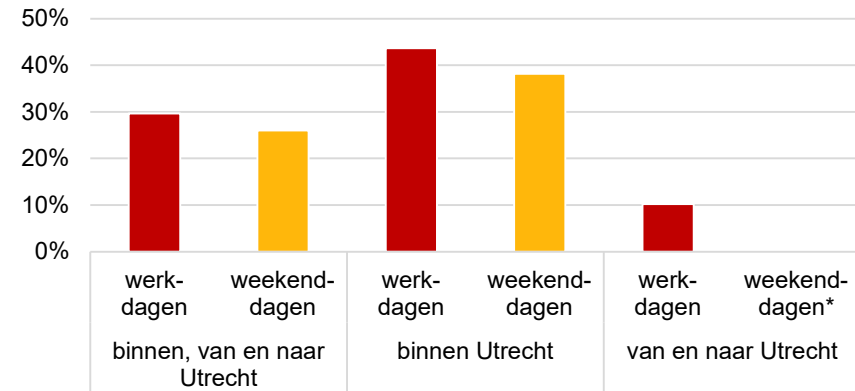


Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. *Het aandeel fiets bij verplaatsingen binnen Utrecht van bezoekers is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen.

Inwoners kiezen het meest voor de fiets bij verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht. In 2020 gebruikten inwoners voor 38% van al deze verplaatsingen de fiets. Voor 45% van de verplaatsingen binnen Utrecht kiezen inwoners de fiets.

Inwoners gebruiken vaker de fiets om van en naar Utrecht te reizen (14%) dan bezoekers (9%).

aandeel fiets in verplaatsingen, 2020

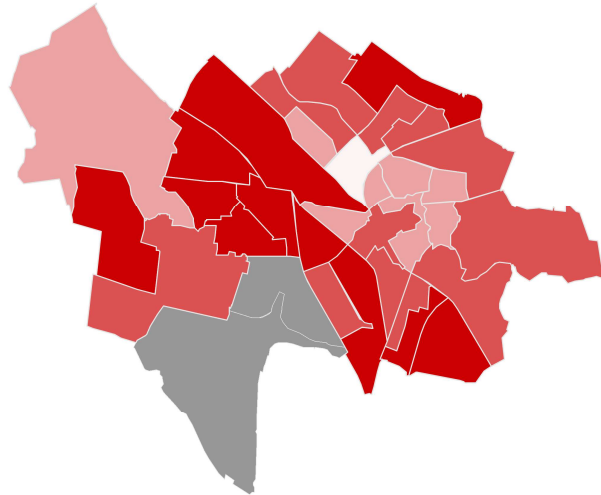


Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. * Het aandeel fiets bij verplaatsingen van/ naar Utrecht op weekenddagen is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen.

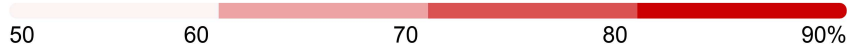
Mensen kiezen op werkdagen relatief vaker voor de fiets dan op

Fiets

30. Tevredenheid inwoners over fietsen



percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de breedte van fietspaden in de eigen buurt (2021)



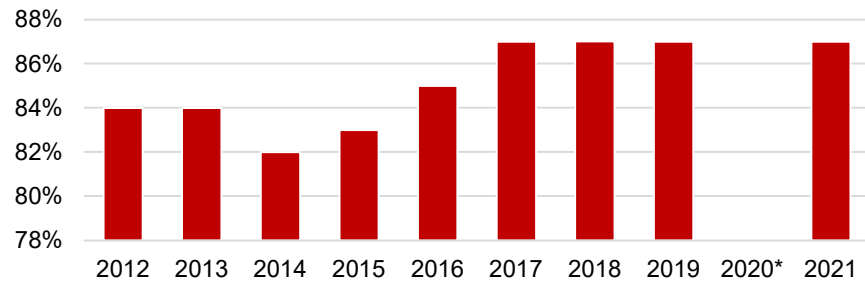
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Bijna drie op de vier Utrechters is tevreden over de breedte van de fietspaden (74%). Bijna 1 op de acht (12%) is hier ontevreden over.

Het meest tevreden zijn inwoners van de wijk Leidsche Rijn (83% (zeer) tevreden) en dan vooral in de subwijk Leidsche centrum waar 9 van de 10 inwoners (zeer) tevreden zijn. Ook in de subwijken Lunetten en Transwijk, Bedrijfsgebied Kanaleneiland is het aandeel tevreden inwoners groot (beide 87%).

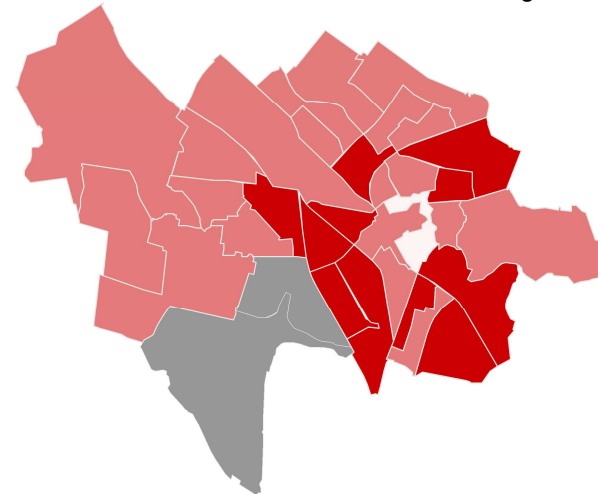
Het minst te spreken over de breedte van de fietspaden zijn inwoners van Noordwest (64% (zeer) tevreden) en dan vooral in de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt (55% (zeer) tevreden, één op de vier (26%) (zeer) ontevreden, en Lombok, Leidseweg (61% tevreden en 23% (zeer) ontevreden).

percentage bewoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. * Niet gemeten in 2020.

Bijna negen van de tien Utrechters zijn tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (87%). Dat is evenveel als in 2017, 2018 en 2019. Ruim de helft (56%) van de Utrechters gaat in 2021 meestal met de fiets naar de binnenstad. Dat is minder dan in 2019 (58%). De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen. Inwoners van Tuindorp, Voordorp, Ondiep, 2e Daalsebuurt en Kanaleneiland zijn het meest tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (93%), de minste tevredenheid is in Binnenstad woongebied (78%).



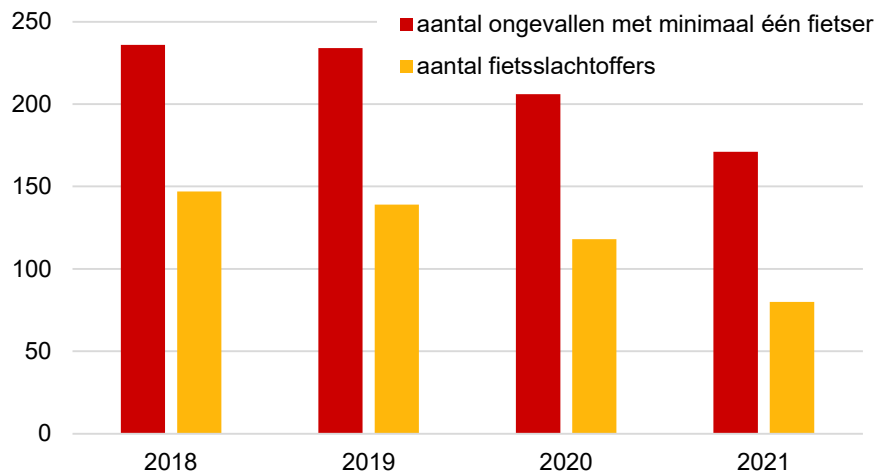
percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (2021)



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

Fiets

31. Aantal ongevallen met fietsers en aantal fietsslachtoffers



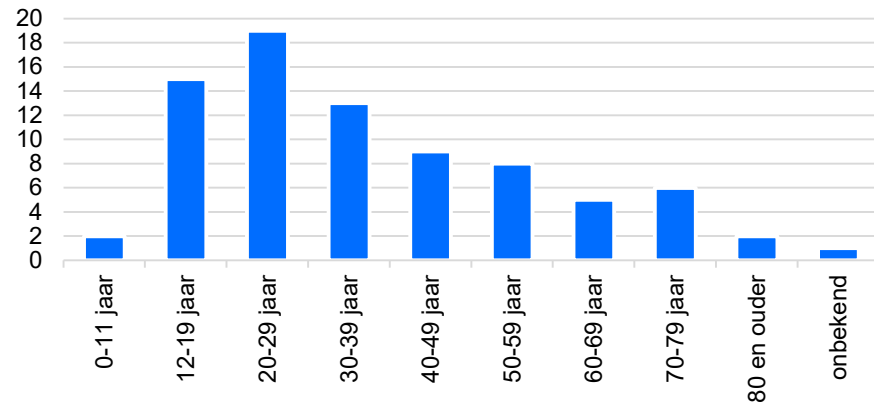
Bron: VIA o.b.v. STAR (door de politie geregistreerde verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht)

In 2021 registreerde de politie op wegen in beheer van de gemeente Utrecht 171 verkeersongevallen waarbij minimaal één fietser was betrokken. Het aantal ongevallen met fietsers is afgenomen naar 80 in 2021. Dat zijn er 35 minder dan in 2020, 63 minder dan in 2019 en 65 minder dan in 2018.

Verder registreerde de politie 77 gewonde fietsers en drie verkeersdoden onder fietsers in 2021. Het aantal fietsslachtoffers is in 2021 lager dan in voorgaande jaren. Ten opzichte van 2020 waren het er een derde minder. Ter vergelijking: het totaal aantal slachtoffers nam af met 21%.

Het merendeel van de fietsers reed op een gewone fiets toen ze gewond raakten (86%); 14% reed op een elektrische fiets.

aantal slachtoffers onder fietsers naar leeftijd (2021)



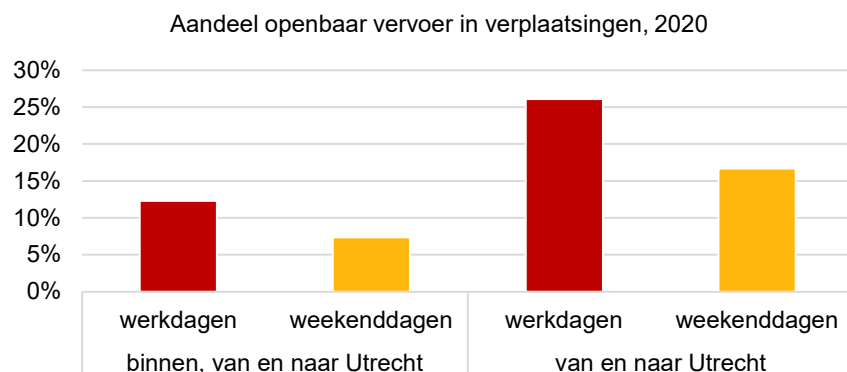
Bron: VIA o.b.v. STAR (door de politie geregistreerde verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht)

De meeste fietsers die gewond raakten in het verkeer in 2021 waren 20 tot en met 29 jaar.

Van de elf gewonde fietsers op een elektrische fiets in 2021 was bijna de helft 50 jaar en ouder. Een derde was onder de 30 jaar.

Openbaar Vervoer

32. Aandeel openbaar vervoer in modal split



Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van het mobiliteitsplan te bereiken. Op werkdagen wordt één op de vier verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (26%). Op weekenddagen is dat lager (17%). Verplaatsingen van 15 km en meer kennen het grootste aandeel openbaar vervoer: 32% op werkdagen en 19% op weekenddagen.



Bezoekers gebruiken relatief vaker het openbaar vervoer dan inwoners; Inwoners lopen en fietsen relatief meer. Bezoekers nemen op werkdagen voor 3 op de 10 verplaatsingen van en naar Utrecht de trein, bewoners voor bijna 2 op de tien (19%).

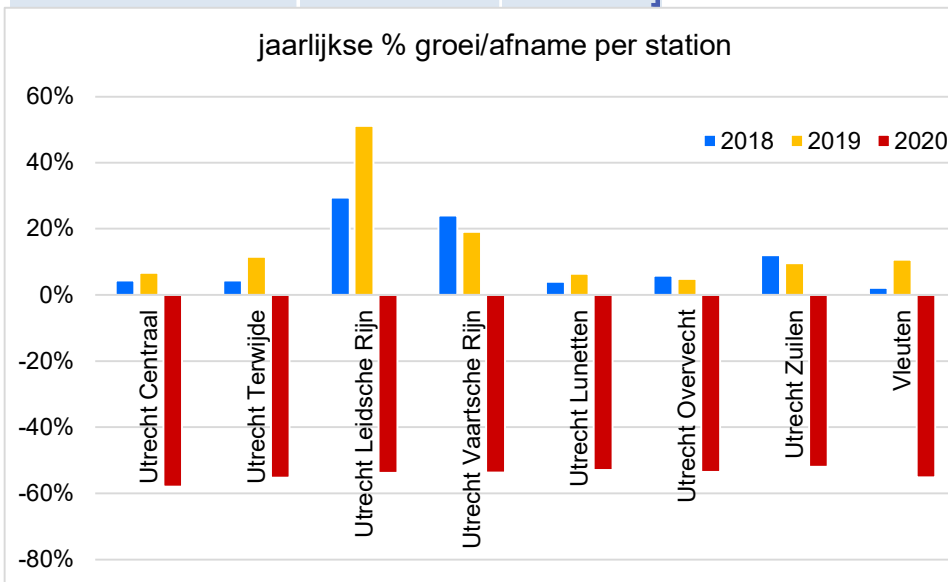
Bron: CBS, ODin

Monitor Mobiliteitsplan 2022

33. 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 2020. We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Op alle stations is een flinke daling als gevolg van Corona zichtbaar. Uit de grafiek volgt dat de daling op Utrecht Centraal het grootst was met 58%. De kleinste afname was op station Zuilen met 52%. In de jaren voor Corona was er op alle stations sprake van groei van het aantal reizigers. Met name het nieuwe station Vaartsche Rijn en Station Leidsche Rijn waar veel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden kenden een flinke jaarlijkse groei.

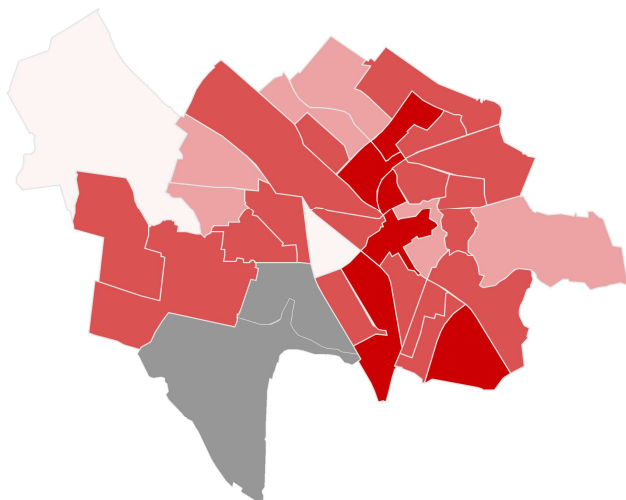
	in+uit 2019	in+uit 2020
Utrecht Centraal	207360	87221
Utrecht Terwijde	4356	1950
Utrecht Leidsche Rijn	4179	1930
Utrecht Vaartsche Rijn	9233	4272
Utrecht Lunetten	3979	1873
Utrecht Overvecht	9098	4229
Utrecht Zuilen	2295	1103
Vleuten	4744	2125



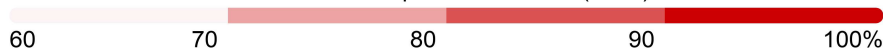
Bron: NS

Openbaar Vervoer

34. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer (2021)

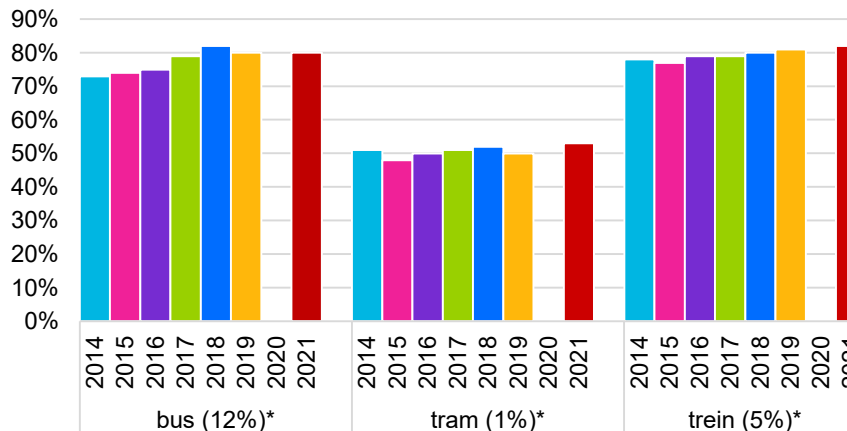


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Acht op de tien Utrechtse zijn tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer (83%).

De tevredenheid verschilt per subwijk. Het meest tevreden zijn inwoners van de subwijken 'Pijlsweerd' (97%) en 'Binnenstad city- en winkelgebied' (94%). In 'Oog in Al, Welgelegen' (61% (zeer) tevreden en 23% (zeer) ontevreden) en 'Vleuten, Haarzuilens' (68% (zeer) tevreden en 18% (zeer) ontevreden) wonen relatief de minst tevreden inwoners over de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

percentage bewoners dat (zeer) tevreden is over de bereikbaarheid van de binnenstad per vervoermiddel



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. *Tussen haakjes het aandeel inwoners dat meestal met deze vervoerwijze naar de binnenstad gaat. Niet gemeten in 2020.

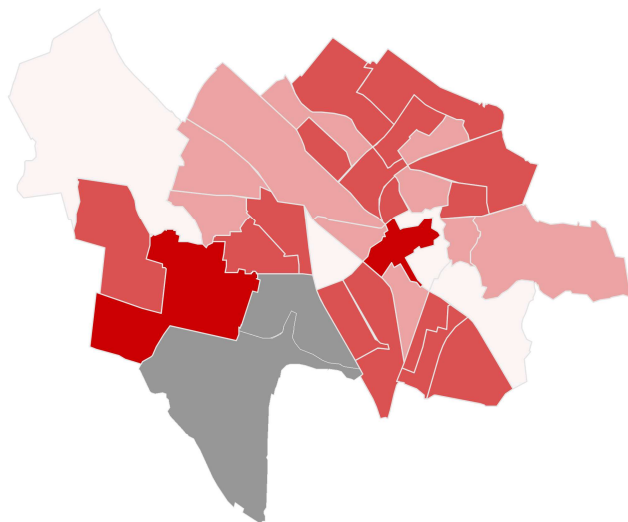
Eén op de acht Utrechtse (12%) neemt meestal de bus naar de binnenstad. Acht op de tien Utrechtse is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de bus (80%). Dat aandeel is even groot als in 2019 en iets lager dan in 2018.

De tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad per trein is iets hoger (82%) en laat een lichte toename zien gedurende de jaren. 5% van alle inwoners neemt meestal de trein naar de binnenstad, waarbij bewoners van de subwijk Vleuten, Haarzuilens dat het meest doen. Bijna de helft gaat meestal met de trein (47%) en 90% van de bewoners is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de trein.

Ruim de helft (53%) van de Utrechtse is tevreden over de bereikbaarheid per tram, een lichte toename ten opzichte van 2019. 1% gaat meestal met de tram. In één subwijk springt de tram er bovenuit: bijna 1 op de 5 bewoners van Kanaleneiland (19%) gaat meestal met de tram naar de binnenstad en bijna 9 op de 10 bewoners is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de tram (88%).

Openbaar Vervoer

Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



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

Gemiddeld kiest 12% van de Utrechters meestal voor de bus voor een bezoek aan de binnenstad. De bus wordt vooral gekozen door inwoners van Overvecht (29%) en Vleuten-De Meern (25%). De subwijken De Meern (39%), Zamenhofdreef, Neckardreef (36%) en Zambesidreef, Tigrisdreef (35%) springen er bovenuit. Meer dan één op de drie bewoners van deze subwijken kiest meestal de bus. De tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met de bus ligt in deze drie subwijken ook iets hoger dan gemiddeld. Het meest tevreden zijn bewoners van de subwijk De Meern (93%). Het minst tevreden zijn de bewoners van Oog in Al, Welgelegen (61%), Abstede, Gansstraat (66%) en Vleuten, Haarzuilens (66%). Bewoners uit deze drie subwijken gaan ook minder vaak met de bus naar de binnenstad.

Motorvoertuigen

35. Aantal motorvoertuigen van/naar milieuzone

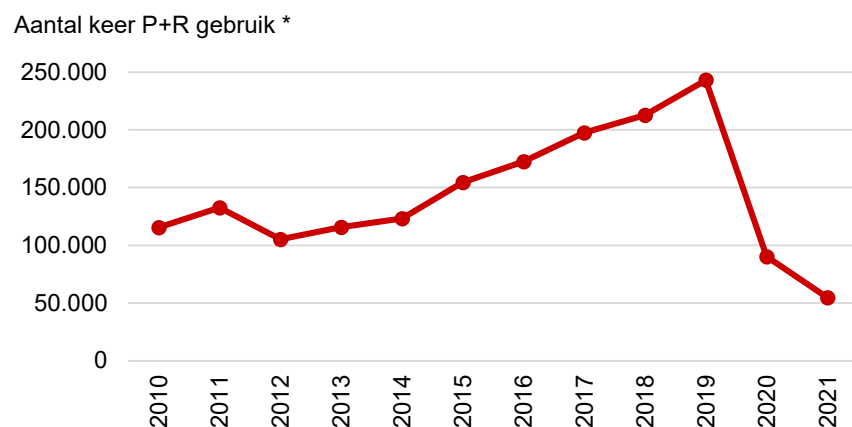
Deze indicator is dit jaar voor het eerst opgenomen. Het geeft inzicht in de hoeveel gemotoriseerd verkeer van en naar de binnenstad. Als grens is de milieuzone gebruikt. Specifiek is het verkeer gemeten dat het gebied uit rijdt.

Jaar	werkdag	% toe-/afname	weekend	% toe-/afname
2019	57.768		50.297	
2020	47.748	-17%	42.670	-15%
2021	48.054	1%	42.544	0%

Het meeste verkeer rijdt op werkdagen van/naar de Binnenstad. Te zien is dat sinds Corona het aantal motorvoertuigen is gedaald. Op werkdagen 17%, op weekenddagen met 15%. Het afgelopen jaar is het aantal voertuigen nauwelijks veranderd. Het meeste verkeer wordt geteld op de Graadt van Roggenweg. Via deze weg rijdt zowel op werkdagen als de weekenddagen ongeveer 25% van het totaal aantal motorvoertuigen het gebied uit. Op werkdagen zijn de andere belangrijkste wegen die Abstederdijk, Amsterdamsestraatweg en de Oudenoord (allen rond de 9%). Op weekenddagen zijn dit dezelfde wegen en percentages, maar dan rijdt ook veel verkeer via de Damstraat (ook 9%).

Multimodale reis

36. P+R gebruik



Bron: gemeente Utrecht. *Dit betreft tot en met augustus 2020 het aantal verkochte P+R-combikaarten en vanaf september 2020 het aantal keer korting op P+R-gebruik (nieuw P+R-product).

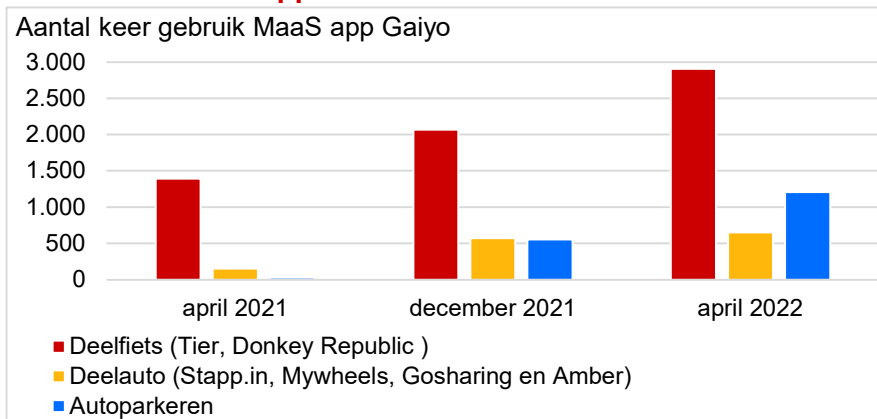
De gemeente Utrecht heeft vier P+R's: P+R Westraven, P+R Papendorp, P+R Berlijnplein (voorheen Leidsche Rijn) en P+R Utrecht Science Park. De P+R combikaart waarmee reizigers kunnen parkeren én verder kunnen reizen met het ov is sinds september 2020 vervangen door de P+R kortingsregeling. Bezoekers kunnen parkeren voor €6,- per dag mits ze (max. vijf personen) met het ov naar het centrum van Utrecht reizen en weer terug.

Als gevolg van de coronamaatregelen is het P+R gebruik in 2020 en 2021 een stuk lager dan voorheen. In 2021 is er bijna 55.0000 keer korting op P+R-gebruik gegeven. Dit is 39% minder dan in 2020 en 78% minder dan in 2019. Een tweede reden voor het lagere aantal in 2021 is dat vóór de invoering van het nieuwe P+R-product een onbekend aantal klanten een P+R-combikaartje kocht, terwijl ze niet verder met het ov naar de binnenstad reisden. Zij telden ten onrechte mee als P+R gebruiker. Sinds de invoering van het nieuwe P+R-product kopen veel van deze klanten een dagkaart (en tellen dus niet meer mee in deze indicator). Tot slot was P+R Berlijnplein het hele jaar gesloten

Per P+R zijn de gerealiseerde (afgeronde) aantallen in 2021 als volgt:

- P+R Westraven: 37.000
- P+R Papendorp: 1.000
- Utrecht Science Park: 17.000
- P+R Leidsche Rijn / Berlijnplein: 0 (hele jaar dicht)

37. Gebruik MaaS app



Bron: Innovactory / Gaiyo. Cumulatief.

Inwoners van de Utrechtse wijken Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern kunnen sinds september 2020 meedoen aan een proef van de Regio Utrecht met de reisapp Gaiyo. De proef is één van de zeven Mobility as a Service-pilots (MaaS) van het landelijke MaaS-programma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Via Gaiyo kunnen reizigers (deel)vervoer en parkeren plannen, boeken en betalen. Gebruikers krijgen via de app een realtime overzicht van alle beschikbare reismogelijkheden en combinaties, incl. vertrek- en aankomsttijden, reistijd en kosten. Dat varieert van de trein, tram en bus tot het deelvervoer (zoals deelfiets, elektrische deelscooter of auto). Ook toont de app de beschikbare tijden van het aansluitende openbaar vervoer. Ten slotte toont de app de reistijd per auto, de files en de parkeerkosten. Zo kan de gebruiker steeds zelf zien welk vervoer op welk moment sneller of goedkoper is.

De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en het vergroten van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. In de proefperiode tot eind 2022 onderzoeken we of en hoe Gaiyo de bewoners helpt om slimmer en duurzamer te reizen en daarmee een bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid van de woonomgeving.

Door de coronamaatregelen was het gebruik in 2020 en 2021 tijdelijk laag. Eind 2021 hadden 500 deelnemers uit Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern zich geregistreerd als gebruiker. In april 2022 was het aantal gebruikers toegenomen naar bijna 800.

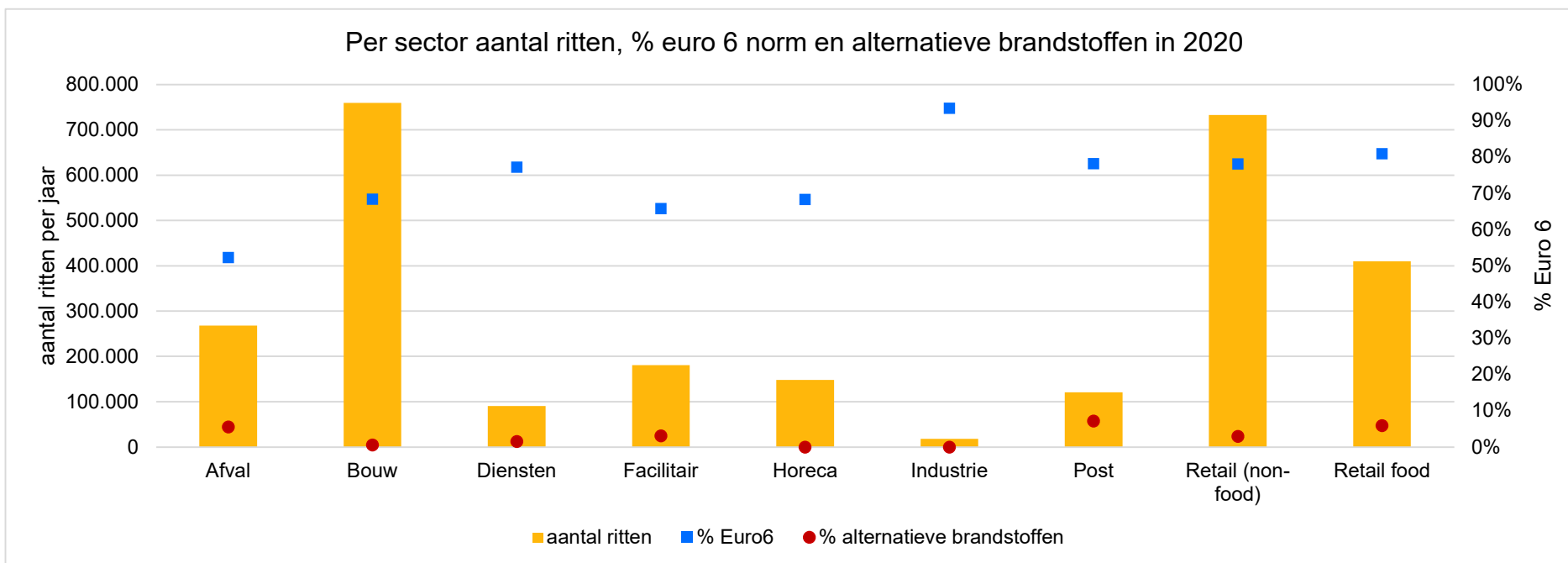
Tot en met eind april 2022 hebben deze deelnemers via de app ruim 2.900 keer een deelfiets van Tier/Donkey Republic gebruikt, 650 keer een deelauto en 1.200 keer gebruik gemaakt van parkeren via de app.

Goederenvervoer

38. Aandeel/aantal schoon vervoer

Voor deze indicator is informatie beschikbaar over de jaren 2019 en 2020, waarbij het alleen gaat om vrachtwagens*. In beide jaren was het aandeel ritten dat met alternatieve brandstoffen werd uitgevoerd 3% van het totaal. Alternatieve brandstof kan elektrisch of waterstof zijn. In onderstaande grafiek is naast alternatieve brandstoffen ook het percentage dat voldoet aan de EURO 6 norm weergegeven voor het jaar 2020, afgezet tegen het aantal ritten per sector. Dit is de hoogste emissie klasse voor brandstofvoertuigen, waarbij de klasse limieten aangeeft voor de uitstoot van diverse (giftige) stoffen.

De grafiek laat zien dat de meeste vrachtwagens voor de sectoren bouw en retail rijden. De industrie heeft het hoogste % Euro 6, maar het betreft maar een klein aandeel van het aantal ritten. Met name de sector afval heeft nog een groot aantal ritten waarbij een voertuig wordt ingezet dat een lagere emissie klasse heeft dan Euro 6 en dus meer uitstoot. De sector afval heeft echter samen met de sector Post en Retail food wel het hoogste aandeel schone voertuigen met (6 à 7 %). Omdat Corona ook invloed heeft gehad op de transportsector en er pas van twee jaar gegevens beschikbaar zijn, kunnen er nog geen conclusies getrokken worden.



Bron: CBS/gemeente Utrecht

* Betreft het aantal ritten van, naar en binnen Utrecht.

Stap 3: Netwerken op orde

Conclusies

Toename aandeel binnengemeentelijke verplaatsingen te voet
Verkeersdeelnemers zijn relatief gezien vaker gaan lopen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht. In 2019 werd 27% van de interne verplaatsingen lopend gedaan, in 2020 was dit 36%. De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen. Het merendeel van de Utrechters is tevreden: 72% is (zeer) tevreden over de breedte van de voetpaden en stoepen in de eigen buurt. Bijna acht op de tien Utrechters is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad te voet (79%).

Aandeel fiets afgenomen

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2020 werd voor 42% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Dat is 6 procentpunt minder dan in 2018 en 2019. Er is een verschuiving te zien van fiets naar lopen. De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen. Bijna drie op de vier Utrechters (74%) is tevreden over de breedte van de fietspaden in de eigen buurt. Bijna negen van de tien Utrechters zijn tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (87%).

Openbaar vervoer speelt vooral een rol op langere afstanden

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van het mobiliteitsplan te bereiken. Op werkdagen wordt één op de vier verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (26%). Verplaatsingen van 15 km en meer kennen het grootste aandeel openbaar vervoer: op werkdagen wordt 32% hiervan met de openbaar vervoer gedaan. Voor de coronamaatregelen was het aandeel openbaar vervoer een stuk hoger. Eén op de acht Utrechters (12%) neemt meestal de bus naar de binnenstad. Acht op de tien Utrechters is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de bus (80%). Acht op de tien Utrechters zijn tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer (83%).

Afname treinreizigers, relatief grootste afname op Centraal Station

Na Utrecht Centraal worden de stations Vaartsche Rijn en Overvecht het meest gebruikt. Op alle stations is een flinke daling van het aantal instappers te zien als gevolg van corona. De daling op Utrecht Centraal was relatief gezien het grootst met 58%. De kleinste afname was op station Zuilen met 52%.

Aantal motorvoertuigen van/naar de milieuzone gelijk gebleven

In 2021 reden er ongeveer evenveel motorvoertuigen van en naar de milieuzone als in 2020. Ten opzichte van 2019 zijn het er minder, waarschijnlijk hebben de coronamaatregelen bijgedragen aan de afname. Op werkdagen is de afname 17%, op weekenddagen 15%.

P+R gebruik verder gedaald

Het P+R gebruik was in 2020 en 2021 een stuk lager dan voorheen. In 2021 is er bijna 55.000 keer korting op P+R-gebruik gegeven. Dit is 39% minder dan in 2020 en 78% minder dan in 2019. De afname is een gevolg van de coronamaatregelen. Ook telden vóór de invoering van het nieuwe P+R-product in 2021 een onbekend aantal klanten ten onrechte mee als P+R gebruiker (in werkelijkheid reisden ze niet verder met het ov naar de binnenstad). Sinds de invoering van het nieuwe P+R-product kopen veel van deze klanten een dagkaart (en tellen dus niet meer mee in deze indicator). Tot slot was P+R Berlijnplein het hele jaar gesloten

Gebruik MaaS app groeit

Eind 2021 hadden 500 deelnemers uit Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern zich geregistreerd als gebruiker van de MaaS app Gaiyo. In april 2022 was het aantal gebruikers toegenomen naar bijna 800. Tot en met eind april 2022 hebben deze deelnemers via de app ruim 2.900 keer een deelfiets van Tier/Donkey Republic gebruikt, 650 keer een deelauto gebruikt en 1.200 keer gebruik gemaakt van parkeren via de app.

3% van de vrachtwagenritten met alternatieve brandstoffen

Omdat Corona invloed heeft gehad op de transportsector en er pas van twee jaar gegevens beschikbaar zijn, kunnen er nog geen conclusies getrokken worden over de ontwikkelingen.

Stap 4. Slim parkeren

Inleiding

Met de groei van de stad wordt de vraag hoe we de openbare ruimte willen gebruiken steeds belangrijker. Lopen en fietsen is gezond voor de voetganger en fietser zelf en anderen hebben er geen last van. We willen er met ons parkeerbeleid dan ook voor zorgen dat voetgangers zo min mogelijk last hebben van geparkeerde auto's en fietsen. En door het weghalen van autoparkeerplaatsen ontstaat meer plek voor voetgangers, groen of speelplekken. Ook realiseren we meer en betere mogelijkheden om fietsen te stallen. In grote delen van de stad is hier behoefte aan. In parkeergarages voor auto's is juist nog wel plek.

We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven.

Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit.

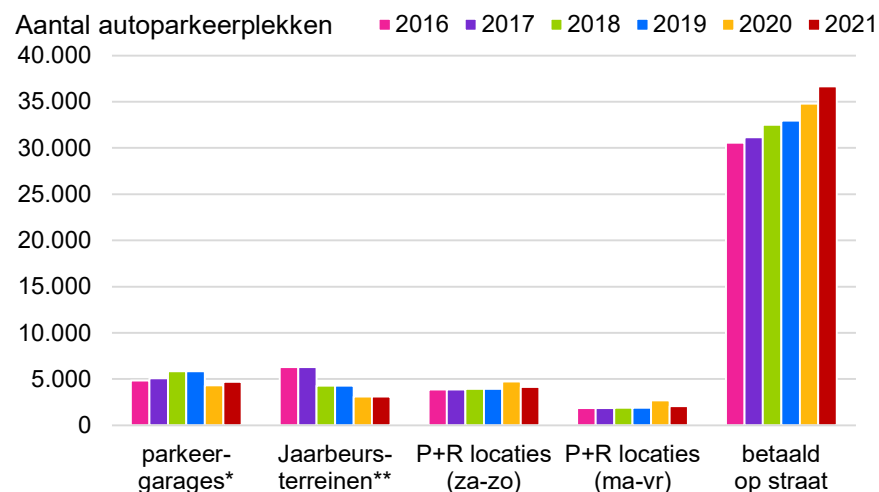
Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. We willen de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken.

Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

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

Autoparkeren

39. Aantal autoparkeerplaatsen



Bron: Ontwikkelorganisatie Ruimte, gemeente Utrecht.

* Openbare parkeergarages in en aan randen van de binnenstad, excl. belanghebbendegarages.

** Ruim 3.100 parkeerplekken in 2020-2021.

In parkeergarages in en aan de randen van de binnenstad was in 2021 plek voor 4.719 auto's. Als gevolg van de coronamaatregelen was een deel van de plekken in de garages van Hoog Catharijne gesloten of alleen open voor abonneementhouders. Op de Jaarbeursterreinen was net als in 2020 plek voor ruim 3.100 auto's. Dat zijn er minder dan in 2018-2019 omdat een deel van de plekken werden ingezet voor een corona teststraat.

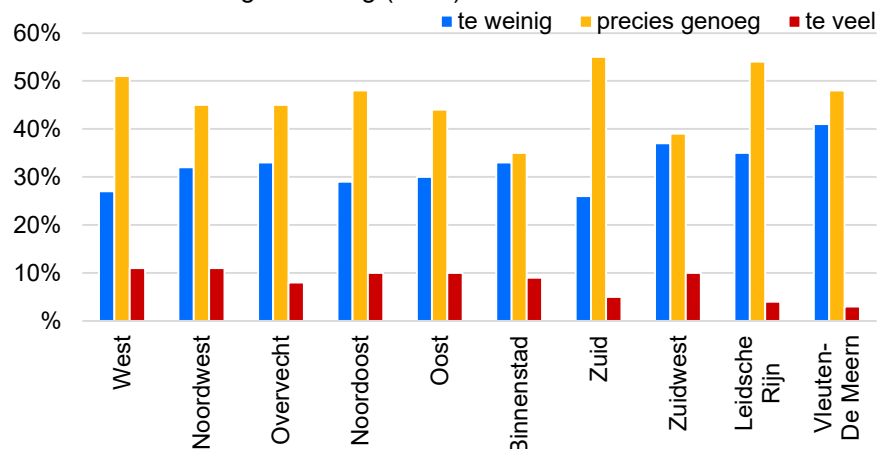
Op drie P+R locaties aan de randen van de stad waren in 2021 door de week bijna 2.100 parkeerplekken beschikbaar voor bezoekers die verder reizen met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad. Dat zijn er 620 minder dan in 2020, doordat P+R / parkeergarage Berlijnplein het hele jaar dicht was.

In het weekend hadden de P+R locaties capaciteit voor ruim 4.100 auto's.

Verder zijn er per 1 januari 2021 36.676 betaalde parkeerplekken op straat verspreid over de stad. De toename van het aantal betaald parkeerplekken met ruim 1.900 komt door het omzetten van onbetaald parkeerplekken tot betaald parkeerplekken. Ook werden er in 2020 19 betaald parkeerplekken opgeheven ter bevordering van de leefbaarheid.

40. Tevredenheid autoparkeren

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning (2021)



Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête.

Bijna de helft (47%) van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Een derde (33%) vindt het aantal te weinig en 8% vindt het er juist te veel. Daarbij geeft 15% aan vaak last te hebben van onveilig parkeren in de eigen buurt.

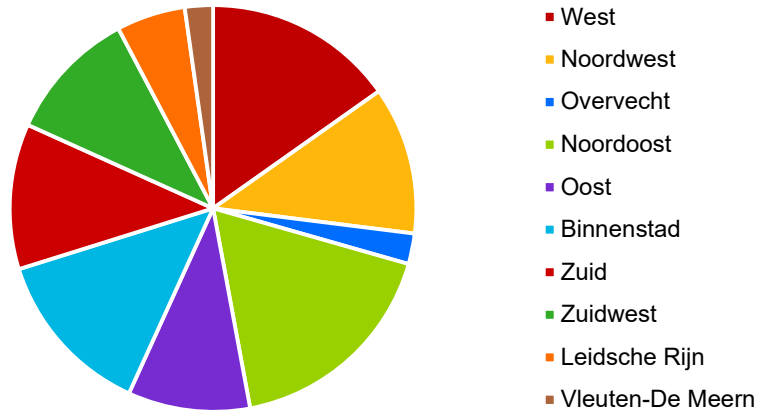
Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. Bewoners van de subwijken 'Vleuten, Haarzuilens' (48%), 'Veldhuizen, Vleuterweide' (44%) en 'Kanaleneiland' (42%) vinden relatief vaak dat er te weinig plekken zijn. De eerste twee scoren ook relatief hoog als het gaat om het hebben van een tweede auto (of meer) in het huishouden. Verder ervaren inwoners van 'Kanaleneiland' ook relatief het vaakst overlast van onveilig parkeren in de buurt (34%), gevolgd door inwoners van 'Lombok, Leidseweg' en 'Taagdreef, Wolgadreef' (beide 30%).

In de subwijken 'Ondiep, 2e Daalsebuurt' (18%), 'Oudwijk, Buiten Wittevrouwen' in Oost (15%), 'Nieuw Engeland, Schepenbuurt' in West (14%) en 'Taagdreef, Wolgadreef' (14%) in Overvecht wonen relatief veel inwoners die vinden dat er te veel autoparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn.

Autoparkeren

41. Aantal parkeerplekken voor deelauto's en elektrisch laden

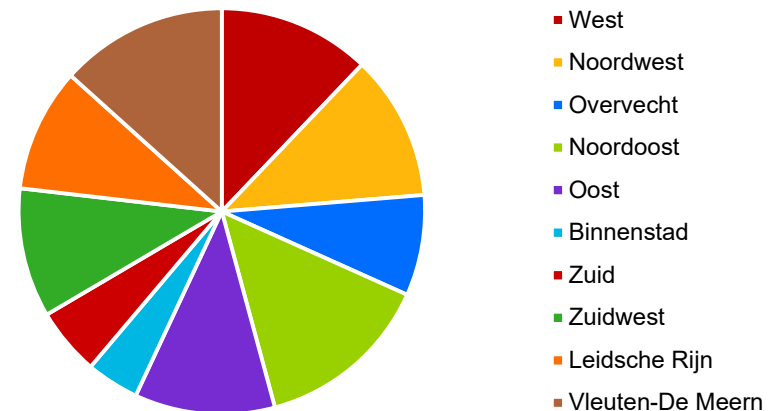
Verdeling aantal parkeerplekken voor deelauto's over de wijken



Bron: gemeente Utrecht.

In mei 2022 zijn er in Utrecht ongeveer 500 parkeerplekken voor deelauto's (voor auto's van deelauto organisaties, niet voor auto's die informeel worden gedeeld). Noordoost heeft de meeste deelauto parkeerplekken (18%), gevolgd door West (15%). In Overvecht (2%) en Vleuten-De Meern (2%) zijn de minste parkeerplekken voor deelauto's.

Verdeling aantal parkeerplekken voor elektrisch laden over de wijken

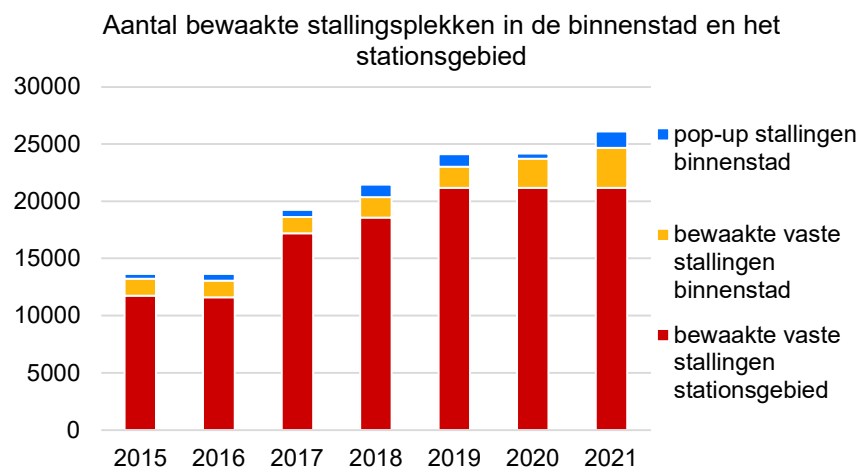


Bron: gemeente Utrecht.

In mei 2022 zijn er in Utrecht ruim 2.700 parkeerplekken bij elektrische laadpalen. Deze parkeerplekken zijn bedoeld voor het opladen van elektrische auto's. Een elektrische auto mag bij een laadpaal blijven staan als de auto met een stekker is aangesloten op de laadpaal. Noordoost heeft de meeste parkeerplekken bij laadpalen (14%), gevolgd door Vleuten-De Meern (13%). In Binnenstad (4%) en Zuid (5%) zijn de minste parkeerplekken bij laadpalen.

Fietsparkeerplekken

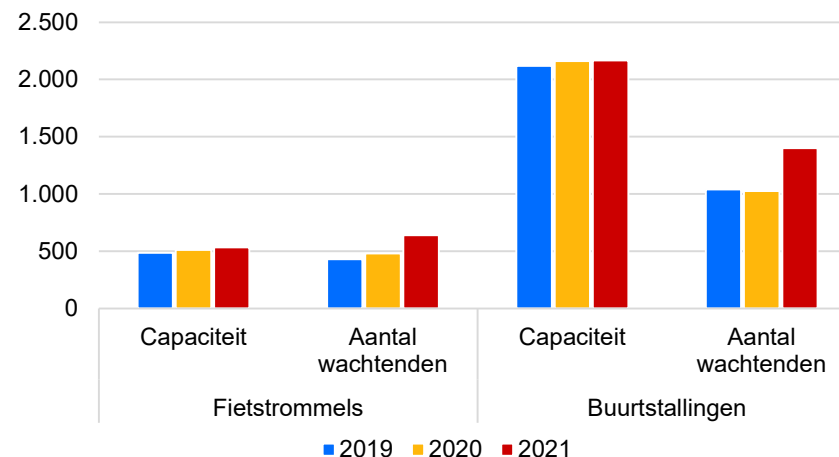
42. Aantal stallingsplekken



Bron: gemeente Utrecht

In 2021 bieden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (excl. station) ruimte aan bijna 3.500 fietsen. Dat zijn er ruim 900 meer dan in 2020 doordat stalling House Modernes is geopend. Daarnaast waren er in 2021 maximaal 1.450 zogenaamde pop-up plekken. Pop-up plekken worden alleen beschikbaar gesteld op momenten van piekdruk. Het aantal plekken dat wordt neergezet is afhankelijk van de hoeveelheid bezoekers. Het aantal plekken in de bewaakte fietsenstallingen in het stationsgebied is met 21.156 gelijk aan het aantal in 2020.

43. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels



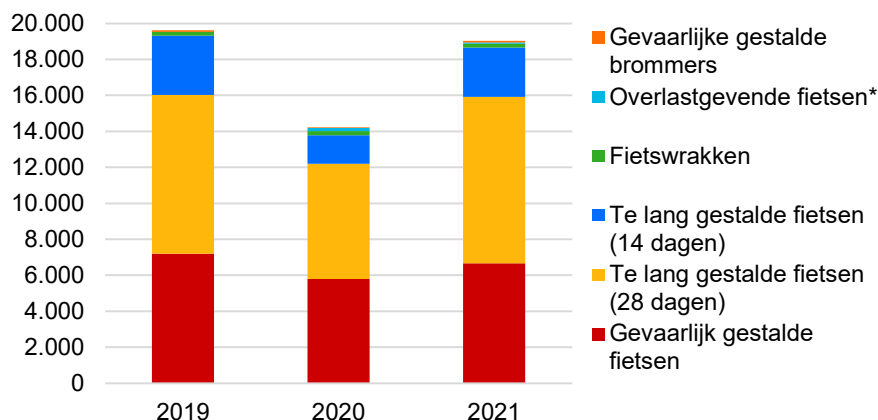
Bron: Veiligstallen.nl - CROW-Fietsberaad, betreft cijfers van december.

Buurtbewoners die zelf geen plek hebben om hun fiets veilig te stallen, kunnen tegen betaling een plaats huren in een buurtstalling of een fietstrommel. Eind 2021 waren er ongeveer 530 plekken in fietstrommels en 2.320 plekken in buurtstallingen. Ten opzichte van een jaar eerder zijn er 21 plekken in fietstrommels bijgekomen (+4%) en 5 in buurtstallingen (+0,2%). Per 1 januari 2022 zijn er nog eens 159 plekken in buurtstallingen bijgekomen, als gevolg van het toevoegen van de voorheen openbare fietsenstalling aan de Lange Koestraat als buurtstalling.

Voor veel van deze stallingen is er een wachtlijst. Inwoners kunnen zich gratis registreren voor deze wachtlijst. Eind 2021 stonden er bijna 640 bewoners op de wachtlijst voor een plek in een fietstrommel (+33%) en 1.400 voor een plek in een buurtstalling (+37%). Omdat er een tekort is aan materialen is de levering van fietstrommels momenteel lastig. Daarom duurt het aanvragen langer dan normaal. Bovendien is een locatie vinden 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 (grootte, indeling van de ruimte) en financiële haalbaarheid.

Fietsparkeerplekken

44. Verwijderde gevaarlijk gestalde (brom)fietsen, weesfietsen en wrakken



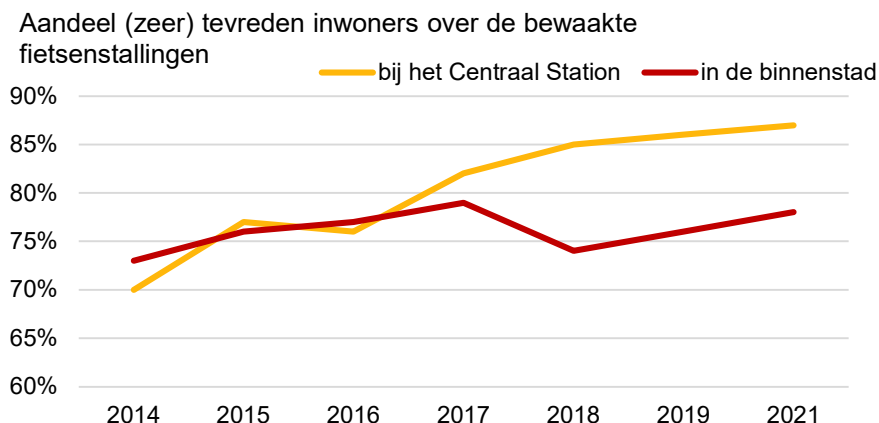
Bron: Handhavingsverslag Openbare ruimte en bebouwde omgeving 2021, 2020 en 2019, Gemeente Utrecht, VTH.

* Via de proef fietshandhaving op invaliden/laad&los/taxiplekken

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. Drukke plekken moeten goed bereikbaar zijn en gebouwen moeten bij calamiteiten snel en veilig verlaten kunnen worden. We verwijderen daarom gevaarlijk gestalde of overlastgevende (brom)fietsen. Ook verwijderen we een paar keer per jaar weesfietsen en fietswrakken, zodat er weer stallingsruimte vrijkomt.

In 2021 zijn 6.665 gevaarlijk gestalde fietsen en 11.985 te lang gestalde weesfietsen verwijderd. Dat zijn er meer dan in 2020 doordat in het voorjaar van 2020 de weesfietsenacties tijdelijk zijn stopgezet. Na de eerste lockdown zijn de weesfietsenacties weer opgestart, omdat inwoners hierom vroegen. Juist in de periode waarbij veel mensen thuis waren, stonden er veel fietsen in straten en was het wenselijk om weesfietsen te verwijderen. Het aantal verwijderde weesfietsen is vergelijkbaar met 2019 (12.123 verwijderd). Het aantal gevaarlijk gestalde fietsen was in 2020 mogelijk lager omdat er vanwege de coronamaatregelen minder bezoekers naar de stad kwamen. Ook zijn in 2021 65 fietsen verwijderd in het kader van de proef Handhaving overlastgevende (brom/snor)fietsen die op invalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen staan. Hiermee dragen wij bij aan de toegankelijkheid van deze plekken.

45. Tevredenheid fietsparkeren



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Een ruime meerderheid van de Utrechters is tevreden over de bewaakte fietsenstallingen. Het aandeel tevreden inwoners over de stallingen bij het Centraal Station is met 87% hoger dan het aandeel dat tevreden is over de stallingen in de binnenstad (78%).

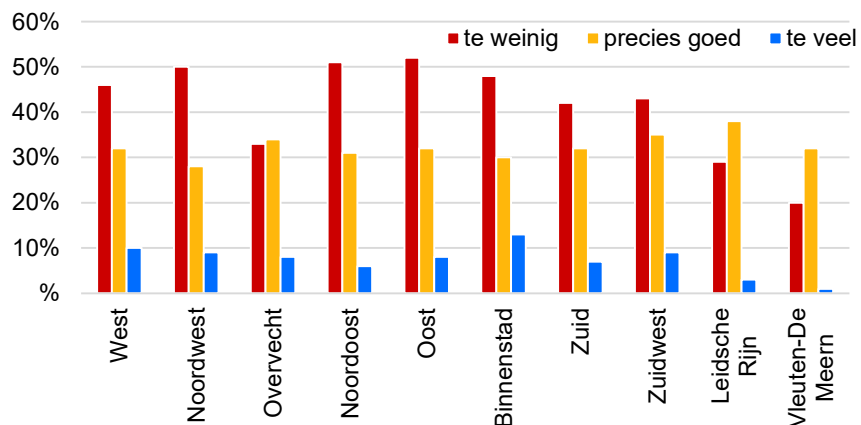
De tevredenheid over de bewaakte stallingen bij het Centraal Station is in de loop der jaren, waarin het aantal bewaakte stallingsplekken is gegroeid, toegenomen. Het aandeel ontevreden Utrechters over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht CS neemt tegelijk af naar 4%. De tevredenheid over de bewaakte stallingen in de binnenstad schommelt al jaren rond de 75%. 6% van de Utrechters is hierover ontevreden.

In alle subwijken is de meerderheid tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad en bij het Centraal Station. Inwoners uit de subwijk 'Zamenhofdreef, Neckardreef' zijn het minst tevreden (79% is tevreden over bewaakte stallingen bij het Centraal Station en 70% over de bewaakte stallingen in de binnenstad). De hoogste tevredenheid is in 'Oog in Al, Welgelegen' (91% tevreden over bewaakte stallingen bij Centraal Station en 88% tevreden over bewaakte stallingen in de binnenstad).

Fietsparkeerplekken

Tevredenheid fietsparkeren

Oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning (2021)



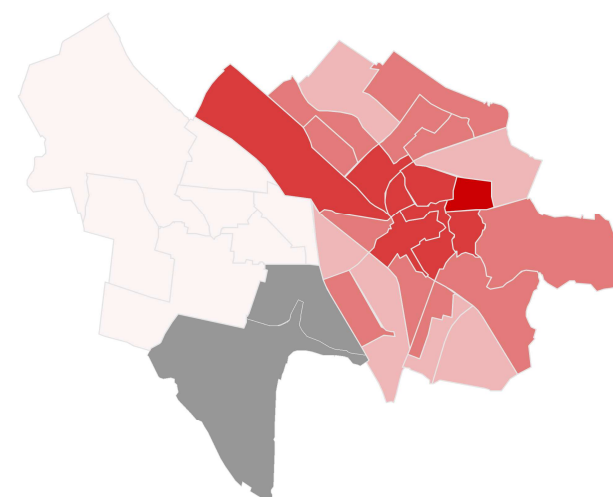
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

41% van de Utrechters vindt dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Een derde (33%) vindt het aantal precies goed en 7% vindt het er juist te veel.

Het oordeel over het aantal fietsparkeerplekken verschilt per wijk. In Oost (52%) en Noordoost (51%) vindt meer dan de helft van de inwoners dat er te weinig fietsparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn, met name in de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (60%). In de wijken Binnenstad (13%) en West (10%) vinden relatief veel inwoners dat er juist te veel fietsparkeerplekken op de stoep zijn in de buurt van hun woning.

In drie wijken is het aandeel inwoners dat het aantal fietsparkeerplekken precies goed vindt groter dan het aandeel dat vindt dat het er te weinig zijn. Dat zijn Vleuten-De Meern, Leidsche Rijn en Overvecht.

Tevredenheid fietsparkeren



percentage inwoners dat vaak last heeft van geparkeerde fietsen op de stoep in de eigen buurt (2021)



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

De helft van de Utrechters (50%) heeft (bijna) nooit last van geparkeerde fietsen op de stoep in de eigen buurt. Een op de vijf Utrechters (22%) heeft vaak last van geparkeerde fietsen in de buurt op de stoep.

Er is een lichte toename van de ervaren overlast. In 2018 en 2019 ervaarde 19% van de Utrechters vaak overlast.

Er is een groot verschil in ervaren overlast tussen de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern enerzijds en de andere wijken anderzijds. De inwoners van Leidsche Rijn (5%) en Vleuten-De Meern (7%) ervaren het minst vaak overlast. In de wijken Binnenstad (35%) en Noordoost (32%) ervaren relatief veel inwoners vaak last van geparkeerde fietsen op de stoep, met name in de subwijk 'Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt' (43%). Dit sluit aan bij het grote aandeel inwoners in deze subwijk (60%) dat het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de eigen buurt te weinig vindt.

Stap 4: Slim parkeren

Conclusies

Lichte toename ervaren overlast van geparkeerde fietsen op de stoep.

Het aandeel inwoners dat last heeft van geparkeerde fietsen op de stoep is licht toegenomen van 19% in 2019 naar 22% in 2021. 50% heeft (bijna) nooit last van geparkeerde fietsen op de stoep. De mate waarin Utrechters overlast ervaren verschilt per wijk.

Last van onveilig parkeren gelijk gebleven.

58% van de Utrechters heeft (bijna) nooit last van onveilig parkeren in de eigen buurt (58%), 15% heeft vaak last hiervan. Dit is vergelijkbaar met 2019.

Meer ruimte voor spelen, groen, verblijven etc. door weghalen parkeerplaatsen.

In 2021 zijn 19 parkeerplekken opgeheven voor fietsparkeerplekken en extra groen in de buurt.

Toename betaald parkeren op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt.

Door de uitbreiding van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat met 1.910.

Toename aantal stallingsplekken, langere wachttijd fietstrommels en buurtstallingen

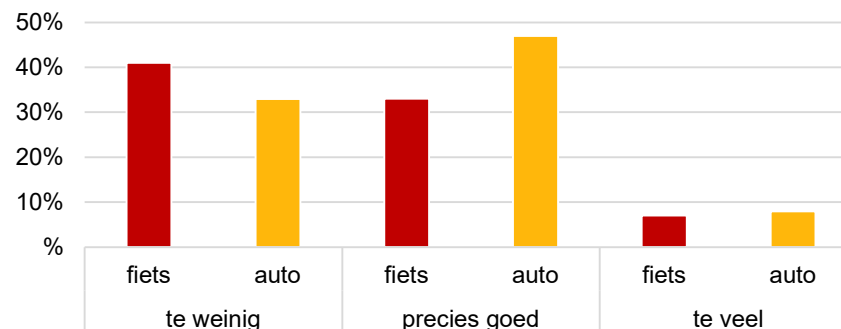
In 2021 hebben we met de opening van de nieuwe stalling House Modernes ruim 900 extra bewaakte stallingsplekken in de binnenstad toegevoegd. Het aantal bewaakte plekken in het stationsgebied is gelijk gebleven.

We hebben 21 nieuwe plekken in fietstrommels gerealiseerd en 5 plekken in buurtstallingen. De wachttijd voor deze stallingen is toegenomen: het aantal wachtenden op een plek in een fietstrommel nam toe met 159 tot bijna 640 en het aantal wachtenden op een plek in een buurtstalling met 376 tot bijna 1.400.

Minder autoparkeerplekken in garages en P+R's.

In parkeergarages in en aan de randen van de binnenstad waren in 2021 ca. 1.100 minder parkeerplekken als gevolg van de coronamaatregelen. Op de Jaarbeursterreinen waren 1.200 minder plekken dan vóór de coronamaatregelen omdat een deel van de plekken werd ingezet voor een corona teststraat.

Oordeel over aantal parkeerplekken op straat en aantal fietparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

Op drie P+R locaties aan de randen van de stad waren in 2021 door de week bijna 2.100 parkeerplekken voor bezoekers die verder reizen met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad. Doordat P+R / parkeergarage Berlijnplein het hele jaar dicht was, waren dit er 620 minder dan in 2020. In het weekend hadden de P+R locaties capaciteit voor ruim 4.100 auto's.

Behoeftte aan meer parkeerplekken voor de fiets in de buurt.

41% van de Utrechters vindt dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. 7% vindt het er juist te veel.

Helft Utrechters tevreden over aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van eigen woning.

33% van de Utrechters vindt de hoeveelheid autoparkeerplekken te weinig. 8% vindt dat er teveel plekken zijn.

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.

Om ook te volgen of het lukt om de duurzame mobiliteitsvormen (meer) te prioriteren wordt gezocht naar data van indicatoren om in komende edities van de monitor inzicht te geven in de prioritering van de fiets en OV bij kruispunten.

Gebiedsvreemd verkeer

46. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer

Percentage gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer op invalswegen

invalsweg	2017	2018	2019	2020	2021
Martin Luther Kinglaan	30 – 35%	30 – 35%	30 – 35%	35 – 40%	30 – 35%
Europalaan	15 – 20%	15 – 20%	15 – 20%	15 – 20%	15 – 20%
Waterlinieweg	35 – 40%	35 – 40%	35 – 40%	35 – 40%	35 – 40%
A28	50 – 55%	55 – 60%	55 – 60%	55 – 60%	60 – 65%
Biltse Rading	50 – 55%	50 – 55%	50 – 55%	50 – 55%	50 – 55%
Darwindreef	20 – 25%	20 – 25%	25 – 30%	25 – 30%	25 – 30%
Moldaudreef	25 – 30%	25 – 30%	25 – 30%	25 – 30%	25 – 30%
Einsteindreef	35 – 40%	30 – 35%	30 – 35%	25 – 30%	25 – 30%
Franciscusdreef	15 – 20%	10 – 15%	10 – 15%	10 – 15%	10 – 15%
Amsterdamsestraatweg	35 – 40%	35 – 40%	30 – 35%	30 – 35%	30 – 35%
Vleutensebaan	30 – 35%	25 – 30%	30 – 35%	30 – 35%	30 – 35%

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 invalsweg 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. Uit de gegevens volgt dat de verschillen tussen de jaren klein zijn. In 2021 zien we geen daling ten opzichte van 2020.

**Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft. Ook is niet gekeken naar invloeden van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden. Daarom zijn de gegevens afgerond en moet vooral naar een trend worden gekeken over meerdere jaren.*

Percentage gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer op stedelijke verbindingswegen

verbindingsweg	2017	2018	2019	2020	2021
Socrateslaan, ri oost	30 – 35%	30 – 35%	40 – 45%	25 – 30%	25 – 30%
Socrateslaan, ri west	50 – 55%	45 – 50%	50 – 55%	40 – 45%	45 – 50%
Waterlinieweg ten zuiden A28, ri zuid	50 – 55%	50 – 55%	50 – 55%	45 – 50%	55 – 60%
Waterlinieweg ten zuiden A28, ri noord	40 – 45%	40 – 45%	35 – 40%	35 – 40%	35 – 40%
Spinozaweg, ri zuid	70 – 75%	70 – 75%	65 – 70%	65 – 70%	65 – 70%
Spinozaweg, ri noord	80 – 85%	80 – 85%	75 – 80%	75 – 80%	75 – 80%
Kardinaal de Jongweg, ri oost	20 – 25%	15 – 20%	20 – 25%	15 – 20%	15 – 20%
Kardinaal de Jongweg, ri west	20 – 25%	20 – 25%	15 – 20%	15 – 20%	15 – 20%

Bron: Gemeente Utrecht.

Ook op de verbindingswegen zien we in 2021 geen afname van het gebiedsvreemde verkeer. Op de Socrateslaan en de Waterlinieweg zien we juist weer een toename ten opzichte van 2020. Dit lijkt veroorzaakt te zijn door het verdwijnen van de (dagelijkse) files op de A27 en A12 als gevolg van Coronamaatregelen in 2020. Daardoor koos naar verhouding meer verkeer de route over de snelweg in plaats van een route over de verbindingswegen door de stad. In 2021 is het weer drukker geworden op de weg waardoor ook weer meer verkeer de route door de stad kiest.

**Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft. Ook is niet gekeken naar invloeden van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden. Daarom zijn de gegevens afgerond en moet vooral naar een trend worden gekeken over meerdere jaren.*

Stap 5: Slim sturen

Conclusies

Het aandeel gebiedsvreemd verkeer is het afgelopen jaar op de invalswegen nagenoeg gelijk gebleven. Op de verbindingswegen is het percentage iets toegenomen doordat het weer wat drukker is geworden op de snelwegen. Omdat het gebiedsvreemd verkeer samenhangt met de drukte op de wegen, zal in een volgende monitor gebiedsvreemd verkeer in samenhang beschouwd worden met doorstroming/drukke.