

The background image shows a street scene in a city, likely Utrecht, with brick buildings and several bicycles parked on a cobblestone sidewalk. A large yellow circle is overlaid on the right side of the image, containing the main title and subtitle. A dark blue rectangle is overlaid on the bottom left, containing the organization's name and date.

Waar lopen voetgangers tegenaan

Een onderzoek naar
ongevallen en gevaarlijke
locaties in binnenstad
Utrecht

**Vereniging Bewoners
Binnenstad Utrecht
Oktober 2025**

Dit rapport is uitgebracht door de Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht (VBBU) in oktober 2025
Het onderzoek en rapport is opgesteld door de werkgroep Communicatie van de VBBU: Erik Lamens,
Sytse Koopmans en Jennie Kohsiek
Persoonlijke verhalen in kader: diverse respondenten van de enquête
Foto Domplein uit 1967: © het Utrechts Archief
Foto Bleekstraat: Erik Lamens, overige foto's: Jennie Kohsiek
Kaartjes: openstreetmap.org

Waar lopen voetgangers tegenaan

Een onderzoek naar ongevallen
en gevaarlijke locaties
in binnenstad Utrecht

Inhoud

1. Voorwoord	Pagina 4
2. Vraagstelling onderzoek	Pagina 4
3. Resultaten	Pagina 5
3a. Enkele onderzoeksgegevens	Pagina 5-7
3b. Locaties	Pagina 8-14
4. Aanbevelingen	Pagina 14-15

1. Voorwoord

In de zestiger jaren moest er ruim baan komen voor de auto. De binnenstad moest beter bereikbaar worden. De dominantie van de auto in de openbare ruimte werd daarop goed



zichtbaar. Overal geparkeerde voertuigen die het straatbeeld gingen bepalen.

De toename van het autoverkeer had ook een negatieve zijde: de veiligheid van de fietser. Deze deelde immers veelal de rijweg met het steeds drukker wordend autoverkeer.

Auto's parkeren op het Domplein in 1967

Aparte fietspaden waren de oplossing. Met de toename van het aantal fietsers en de steeds hogere snelheden door e-bikes werd al snel duidelijk dat meer ruimte voor de fietser noodzaak werd. Ruimte die er niet was en dus moest worden afgenomen van andere weggebruikers. De dominantie van de auto in de openbare ruimte was voorgoed vervangen door die van de fietser.

Overvolle fietspaden en overal geparkeerde fietsen bepalen nu het straatbeeld. Met de toename van het aantal inwoners zal dit alleen maar erger worden. De gevolgen van dit beleid zijn voor een andere partij, de voetganger, niet erg positief. Deze ziet een openbare ruimte die steeds minder gericht is op zijn positie.

Het is tijd na de auto en de fietser, de voetganger nu meer prioriteit te geven bij de inrichting van de openbare ruimte. Het moet weer gezellig worden om lekker naast elkaar te kunnen lopen in de gezellige binnenstad.

2. Vraagstelling onderzoek

De VBBU heeft haar leden ruim bevraagd op eventuele ongevallen die men als voetganger heeft meegemaakt in de binnenstad. Ook waren we benieuwd naar welke (potentieel) gevaarlijke locaties en omstandigheden men ziet in de eigen buurt en in de wijk binnenstad.

De VBBU heeft voor deze vragen een enquête verspreid onder haar 300 leden. Daarnaast heeft Binnenstad030 haar sympathisanten gewezen op deze enquête. Middels een advertorial in de Binnenstadskrant zijn ook andere bewoners van de binnenstad gevraagd mee te doen aan de enquête.

Uiteindelijk hebben ruim 200 bewoners gereageerd en de vragenlijst ingevuld. De VBBU is hier heel tevreden mee en vindt de conclusies representatief voor de doelgroep.

3. Resultaten

Waar er sprake is van echte ongevallen met letsel geven de bewoners aan dat de helft daarvan veroorzaakt wordt door een rijdende fietser en de andere helft door slecht onderhoud van het wegdek.

De helft van de bewoners die met een rijdende fietser in aanraking was gekomen wees het gedrag van de fietser aan als oorzaak van het letsel.

Bewoners gaven aan dat het ontbreken van voldoende veilige randvoorwaarden, zoals het ontbreken van aparte voetpaden, het gevoel van onveiligheid versterkt.

Bewoners voelen zich extra onveilig op drukke plaatsen in de binnenstad.

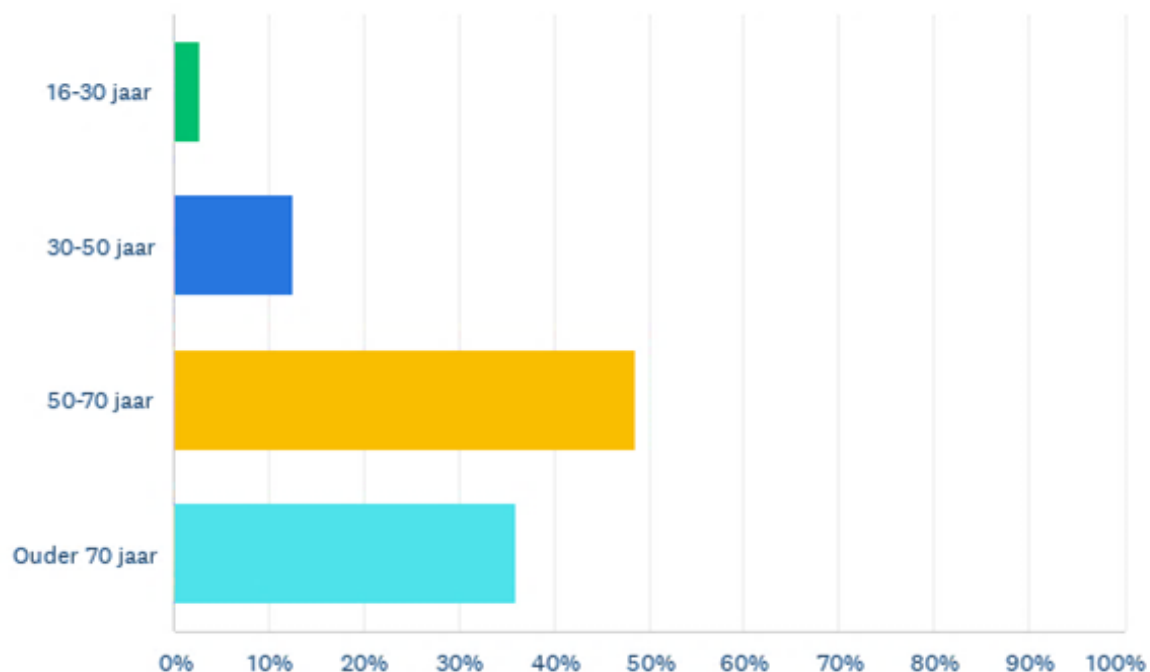
Bewoners ervaren menging met ander verkeer als onveilig. Shared space of oversteken op drukke kruispunten met veel verkeer zijn daarbij genoemde voorbeelden.

Bewoners noemen het gedrag van andere verkeersdeelnemers als een voornamelijk oorzaak voor hun gevoel van onveiligheid. Het niet houden aan regels, snelheden en soms zelfs agressie worden veel genoemd.

Bewoners noemen daarbij specifiek het gebrek aan handhaving om dit gedrag aan te pakken.

3a. Enkele onderzoeksgegevens

De leeftijdsverdeling van de deelnemers aan de enquête is als volgt:



Een deel van de enquête vroeg naar ervaringen van binnenstadbewoners die daadwerkelijk een ongeval hadden meegemaakt in de afgelopen 2 jaar. Dit bleek 10% van de deelnemers te zijn: toch een significant gegeven.

De meest opmerkelijke uitkomst van dit onderdeel:

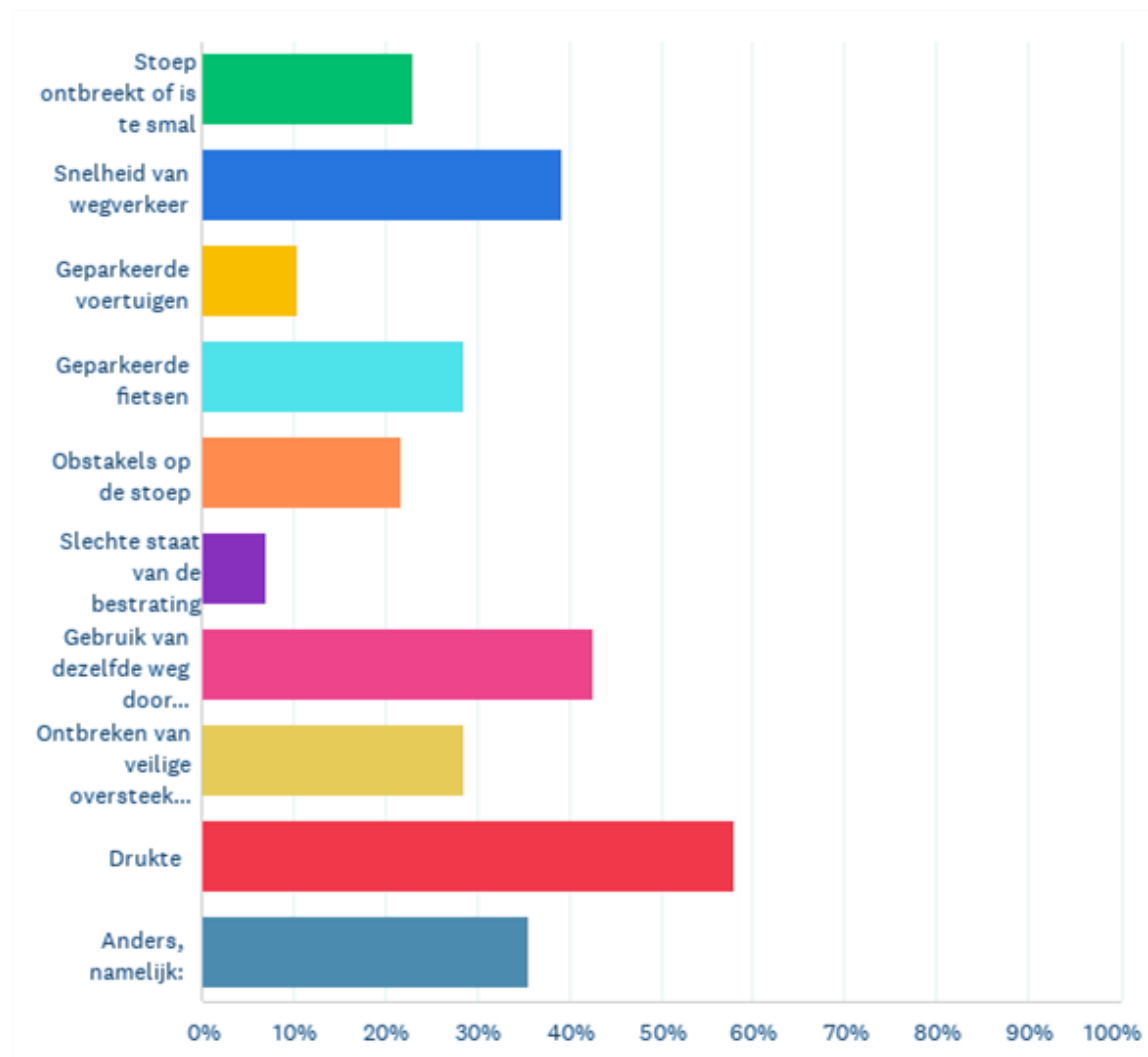
V4 Waar kwam u mee in botsing?



Een belangrijke vraag uit de enquête was welke locatie in de wijk Binnenstad men als meest risicovol ervaart om een ongeval te krijgen. De meest genoemde locaties zijn:

Locatie(s)	X Genoemd	%
Vredenburg(knoop), Lange Viestraat, Potterstraat, Neude	47x	30.32%
Lange Jansstraat, Janskerkhof, Nobelstraat	17x	10.97%
Domplein	12x	7.74%
Catharijnesingel (in samenhang Vredenburgknoop e.o.)	12x	7.74%
Oudegracht	9x	5.81%
Ledig Erf	9x	5.81%

Vervolgens werd gevraagd waarom men die locatie risicovol vindt. Er konden meerdere antwoorden aangevinkt worden.



Bij “Anders, namelijk” hebben veel deelnemers een verheldering gegeven bij de genoemde antwoordopties, zoals horeca terrassen als obstakel op de stoep. Verder werden onder meer de volgende punten meermaals genoemd:

- Onduidelijke verkeersstromen van met name fietsers.
- Onduidelijke, onlogische en verwarrende wegingdeling. Onoverzichtelijk. Chaotisch.
- Los van door rood rijdende fietsers is er een slechte afstemming van verkeerslichten.

3b. Locaties

Een aantal van de genoemde locaties die men als meest risicovol ervaart om een ongeval te krijgen is hieronder uitgelicht ter verdere illustratie van de problemen.

Oversteken van Bleekstraat bij Catharijnesingel



Een fietser wacht voor het stoplicht voor rechtaf, maar de andere slaat gewoon af door rood

Zebra met stoplicht geeft in de praktijk voor voetgangers onvoldoende zekerheid voor veilig oversteken. Fietzers slaan namelijk rechtaf de Bleekstraat in en doen dat ook bij rood stoplicht.

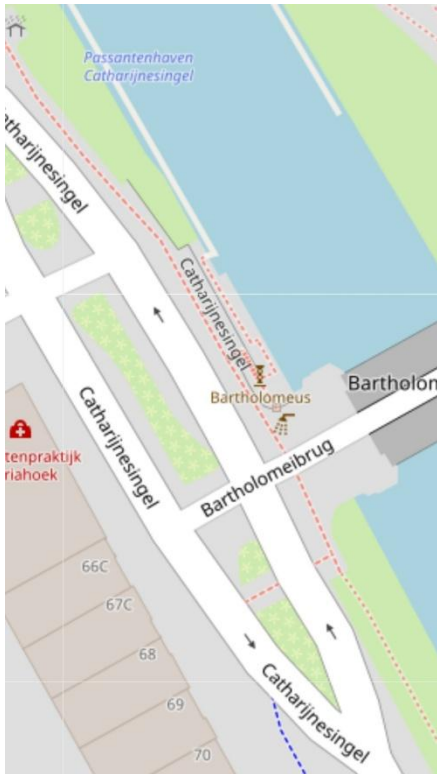


Riemer: Onze ervaring is dat de voetgangersoversteek op de hoek Bleekstraat / Catharijnesingel gevaarlijk is. Gaat het voetgangerslicht bij Catharijnesingel 115 op groen en je steekt over, dan heb je een goede kans aangereden te worden door een fietser die rechtaf wil en door rood rijdt.

Daarnaast zijn er spookrijdende fietsers op fietspaden en stoep, en scooters / snorfietzen / motoren die het stoplicht omzeilen en het fietspad nemen. Verder ook nog wat auto's die zich niet aan de regels houden en je hebt het leukste knooppunt van de stad.

Onze oplossing bij het oversteken is dat mijn vrouw eerst haar rollator naar voren duwt, wat regelmatig een vloek en excuses oplevert van een fietser die door rood reed.

Oversteken van Catharijnesingel en Bartholomeïbrug



Het wegverkeer komt van alle kanten en houdt zich niet aan de regel dat afslaand verkeer geen voorrang heeft op de overstekende voetganger. Dit probleem zien we veel terugkomen.

Theo: De veiligheidssituatie voor voetgangers bij de oversteekplaats Catharijnesingel / Bartholomeïbrug zou volgens mij met eenvoudige aanpassingen enorm kunnen worden verbeterd.

Ik denk aan het weer plaatsen van stoplichten. Deze zijn een aantal jaren geleden helaas verwijderd...

Het aanbrengen van een zebrapad zou eveneens kunnen helpen om veiliger over te steken.

Mijn idee is dat ook het eerder laten ingaan / beëindigen van de 30 km zone, bijvoorbeeld ter hoogte van de stoplichten bij de Henriëtte Roland Holststraat, automobilisten zal uitnodigen om eerder / langer de snelheid te matigen.

Beter nog zou de 30 km zone al kunnen ingaan bij de Vaartscherijnbrug.





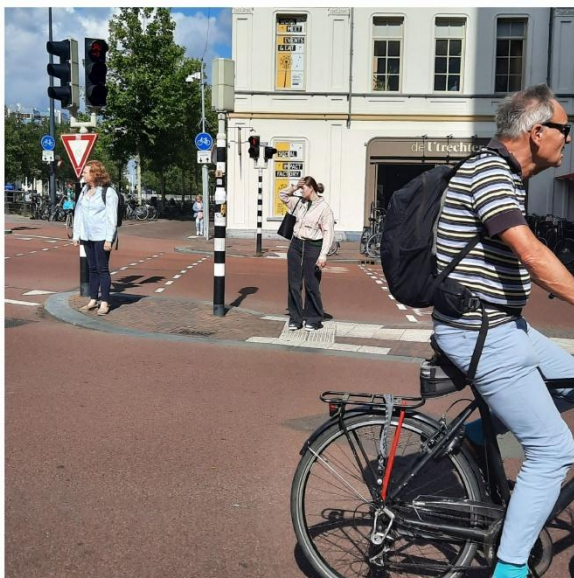
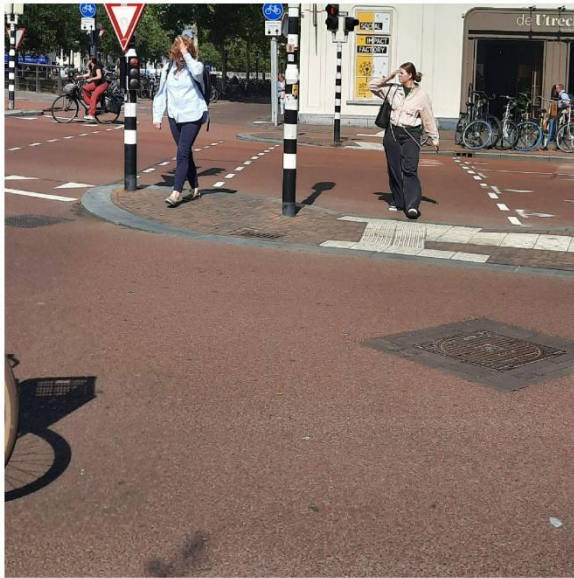
Oversteken van Catharijnesingel bij Moreelsepark / Marga Klompébrug

Met name fietsers en voetgangers komen elkaar hier tegen, waarbij de ene keer de voetganger voorrang heeft op de fietser (afslaand fietsverkeer vanaf Moreelsepark) en andere keer de fietser op de voetganger (doorgaand fietsverkeer vanaf Hoog Catharijne).

Dit werkt verwarrend, omdat de voetganger wacht op het stoplicht voor de oversteek van de Catharijnesingel en bij groen licht toch nog op fietsbewegingen moet letten. Bovendien hebben de vluchtheuvels onvoldoende ruimte om in de spits alle voetgangers op te vangen.

Fokke: Riskante oversteek. Erg druk, al is het bij Tivoli / Vredenburg nog drukker. De meeste mensen houden zich wel aan de stoplichten, maar een aantal ook niet. Fietzers gaan vanuit de Mariaplaats rechtsaf, terwijl de voetgangers mogen oversteken. Een aantal zoekt een gaatje, maar anderen wurmen zich dan tussen de voetgangers door. Zeker fat bikes. Ook aan de andere kant gaat het zo door.





*Het voetgangersstoplicht stond op groen,
maar zelfs buiten de spits kan het even duren
voor je hier een gaatje vindt om
het fietspad over te steken*

Oversteken van Vredenburg bij Tivoli

Waar de fietser vrij baan heeft moet de voetganger zoeken naar zijn route en heeft het daardoor moeilijk.

De stoplichten voor de busbaan worden niet voortgezet bij het fietspad, dat bovendien tweerichtingsverkeer kent.





De jongedame die hier het fietspad oversteekt kan nog net een sprongetje maken voor de aanstormende fietsers

Oudegracht, zuidelijke binnenstad en oversteken busbaan Neude

Ria: Het eenrichtingsverkeer langs de Oude Gracht werkt al decennia niet, doorlopend rijden fietsers tegen de rijrichting in. Een illusie dat dat te veranderen is. Met de auto moet je soms stoppen als er twee fietsers naast elkaar fietsen, of een bakfiets. Bij oversteken: je moet ook 'de verkeerde kant' op kijken. Soms wordt er erg hard gereden, fietsers met oortjes in. Als bewoner ben je wel alert maar toeristen schrikken fors.

De gezelligheid van de binnenstad overheerst voor mij. Kan problematischer worden als je afhankelijker wordt. Bijvoorbeeld bij het oversteken van de busbaan bij de Neude waar je twee maal op een gaatje tussen de fietsers moet wachten en dan ook nog snel moet oversteken.

Oversteken Potterstraat en Neude

Veel genoemd omdat het aantal verkeersbewegingen groot is en van alle kanten komt. De stoep op de Potterstraat is bovendien smal, met ook nog obstakels. Oversteken is hier bijna ondoenlijk, omdat het drukke verkeer dat nauwelijks toelaat.



Er is een 'veilige' oversteek met alleen één zebra, maar dit is allerm minst veilig doordat alle verkeersdeelnemers goed moeten opletten op alle andere verkeersdeelnemers.

Afslaand en doorgaand verkeer met drukte is vragen om ongelukken.



Oversteken Janskerkhof / Nobelstraat

Geen heldere voetpaden. Voor de voetganger is het bij het Janskerkhof zoeken naar oversteek plekken. Stoepen zijn vaak smal en ook nog eens geblokkeerd door veel horecaterrassen. Voorzieningen voor voetgangers zijn nauwelijks aanwezig.

Oversteken van Lange Jansstraat en Nobelstraat is nergens goed geregeld. Tussen fietspad en rijweg is geen veilige plek te vinden, wat het oversteken een hachelijke onderneming maakt.



Domplein, shared space

Sytse: Als gids bij DomUnder steek ik elke keer weer over van Domplein 9 naar de opgraving. Heb geleerd dat je de mensen echt moet waarschuwen dat het gebied 'shared space' is en fietsers dus van alle kanten komen.

Als er dan ook nog heel veel fietsers voor Domplein 9 hun fiets stallen, is er soms maar een pad van twee meter open waar je overheen moet. Terwijl de tijdelijke fietsenstalling in het weekend dan open is en nog veel plaats heeft.

Tegeltableau op de muur in de Voetiusstraat



4. Aanbevelingen

De resultaten van de enquête laten zien dat het tijd is voor actie. Aangezien het hier openbare ruimte betreft, is hier allereerst de gemeente aan zet om uitgangspunten vast te stellen voor de veiligheid van de voetganger en die dan ook te realiseren.

De ruimte in de binnenstad is schaars. Keuzes in de openbare ruimte zijn daarom noodzakelijk. Keuzes die voor de voetganger begrijpelijk moeten zijn. Niets doen aan obstakels die voetgangers blokkeren en hen dwingen van een veilige plek naar onveilig

gebied te gaan, bijvoorbeeld naar de rijweg om zich daar te mengen met wegverkeer, is zo'n 'keuze' waar voetgangers niets van begrijpen.

De voetganger is de zwakste partij in het verkeer, dus geef daar meer aandacht aan!

De VBBU komt tot de volgende aanbevelingen:

- ❖ **Zorg waar mogelijk voor goede, toegankelijke en goed afgebakende voetpaden. Vooral op drukke locaties is dit erg belangrijk. Goed onderhoud hoort daarbij.**
- ❖ **Beperk waar mogelijk de menging met andere weggebruikers. Ook hier hebben de drukke locaties prioriteit.**
- ❖ **Maak het lopen aantrekkelijk en vergroot de huidige aangehouden 1,5 meter vrije stoepruimte. Gezellig en ontspannen wandelen of zonder problemen van A naar B kunnen lopen is uitgangspunt.**
- ❖ **Zorg met name bij drukke oversteekplekken voor de voetganger voor een rustige omgeving met heldere zichtlijnen. Maak in de bestrating duidelijk waar de weg begint en het voetpad eindigt.**
- ❖ **Het voetpad is primair bedoeld voor de voetganger. Andere functies zijn soms niet te vermijden en kunnen al dan niet tijdelijk van aard zijn, maar mogen nimmer de veiligheid van de voetganger in gevaar brengen.**
- ❖ **Zowel om even uit te kunnen rusten als om anderen te ontmoeten is voldoende zitmeubilair een noodzaak. Plaats ze in overleg met bewoners.**
- ❖ **De belangrijkste aanbeveling is om bovenstaande aspecten op te pakken met de bewoners. Zij kennen hun buurt en wijk als geen ander en worden dagelijks geconfronteerd met de meest gevaarlijke plekken voor voetgangers.**

De Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht (VBBU) is een vereniging van betrokken bewoners van de wijk Binnenstad. De VBBU streeft naar een veilige, leefbare, gezonde en toekomstbestendige wijk Binnenstad, waarin bewoners een krachtige stem hebben in beleids- en besluitvorming. Samen met gemeente, ondernemers en culturele partners werkt de VBBU aan een binnenstad in balans waar iedereen zich thuis en veilig voelt.

Voor 11 euro per jaar ben je al lid van de VBBU.
Aanmelden: mail naar ledenadministratie@vbbu.nl
Voor meer informatie: www.vbbu.nl