

Rapport

Enquête over de herinrichting van 't Goylaan

Bewonersinitiatief

Auteur: Tanja Leijs

Datum: april 2018

Managementsamenvatting

De herinrichting van 't Goylaan is anderhalf jaar geleden (september 2016) afgerond. In de wijk en op social media is de discussie over de herinrichting niet gestopt. De Gemeente Utrecht en toenmalig wethouder Lot van Hooijdonk noemen de nieuwe 't Goylaan een succes en gebruiken het als voorbeeld voor andere projecten in de stad.

Als je op Facebook en Twitter de berichten over 't Goylaan bekijkt lijken de meeste mensen deze mening niet te delen. Echter is er ook een groep mensen die zegt dat deze negativiteit niet de mening is van de meerderheid.

Waarom dit grote verschil tussen de positieve en negatieve groepen? Waar zitten de issues en zijn ze op te lossen? Waar zitten de positieve punten en wat zijn de pijnpunten? Daar probeert dit onderzoek, een bewonersinitiatief, antwoord op te geven.

Het rapportcijfer

Het rapportcijfer dat 't Goylaan in huidige vorm krijgt is gemiddeld een 4,4. Van veruit de meeste mensen krijgt de heringerichte straat een onvoldoende, echter is er ook een groep van 23,8% dat een 7 of hoger geeft.

Belangrijke thema's

Doorstroming, oversteken van voetgangers en fietsers en veiligheid zijn de drie thema's die veruit de meeste prioriteit heeft bij gebruikers van 't Goylaan. Luchtkwaliteit en groenvoorziening zijn met afstand vierde en vijfde.

Daarmee zijn direct de belangrijkste issues duidelijk. De doorstroming is met 70,0% aangemerkt als een (grote) verslechtering. Bij de veiligheid voor voetganger en fietsers is dit 67,7%.

De ervaringen met betrekking tot de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is erg verdeeld. De vraag over de ovonde (voorrangsplein) maakt duidelijk waarom. Hier is de oversteekbaarheid als (zeer) negatief (64,5%) beoordeeld en ook is men (zeer) negatief over de veiligheid (77,7%). Uit feedback blijkt dat er tevredenheid is over de oversteekpunten ter hoogte van de Albert Heijn en bij de Julianaweg.

Ook zijn de respondenten positief over de groenvoorziening en in iets mindere mate ook over het (verlaagde) geluidsoverlast.

Twee belangrijke issues

Overal in het onderzoek, maar vooral in de feedback, komen twee grote issues terug.

De ovonde is 'levensgevaarlijk' volgens gebruikers. Ze hebben ongelukken gezien, gehad en bijna ongelukken meegemaakt. Gebruikers van de ovonde voelen zich niet veilig. Op het aanzicht na krijgt de ovonde op alle punten een (dikke) onvoldoende.

De doorstroming is de tweede issue. Dit is overal, maar vooral op 't Goyplein, verslechterd. In de feedback komt veel frustratie naar boven. Deze frustratie richt zich vooral op tijdsverlies en het 'huffergedrag' van andere weggebruikers.

Wie zijn er wel tevreden?

Er is een groep van 23,8% van de respondenten die een 7 of hoger geeft. Ruim voldoende dus. Deze groep toont een aantal opvallende verschillen. Ze gebruiken 't Goylaan minder in de spits, minder met de auto en zetten luchtkwaliteit en groenvoorziening op hetzelfde niveau als doorstroming en veiligheid. Op vrijwel alle punten zijn ze positief over de herinrichting.

Ze zien wel dezelfde issues, vooral m.b.t. de doorstroming maar kijken eerder terug naar de oude situatie die ook dergelijke issues had en het economisch herstel waardoor er meer auto's rijden. Kanttekeningen die als feedback worden geplaatst gaan veelal over de ovonde en over het groen dat niet mooi is en slecht onderhouden.

Vervolg vragen en aanbevelingen

Vervolg vragen aan de Gemeente Utrecht

Er is veel onduidelijkheid over objectieve waarnemingen. Vanuit de Gemeente Utrecht komen weinig antwoorden. Hierover meer in het hoofdstuk "Wat vindt de Gemeente Utrecht" (hoofdstuk 2).

Vanuit dit onderzoek kwamen de volgende vragen naar voren:

- De lucht zou schoner worden door de herinrichting. Hoe zijn de luchtmetingen voor en na de herinrichting van 't Goylaan? Wanneer is de eerstvolgende meting en wanneer worden de resultaten openbaar gemaakt?
- Wat zijn de cijfers over het aantal ongelukken op de ovonde? In de [presentatie](#) van augustus 2017 bleek dat deze niet goed meetbaar waren. Hoe worden deze ongelukken nu geregistreerd?
- De eerste cijfers gaven aan dat er niet minder voertuigen over 't Goylaan rijden. Wanneer is de volgende meting? Als dit geen verbetering (minder voertuigen) laat zien, welke plannen zijn er om niet-bestemmingsverkeer te ontmoedigen?
- Er zouden gesprekken met TomTom komen om doorgaand verkeer te ontmoedigen, wat heeft dit opgeleverd?
- Er zijn veel klachten over 'huftergedrag' op 't Goyplein. Is er handhaving om gevaarlijke situaties te voorkomen? Wat is er extra nodig om de frustratie bij gebruikers weg te nemen?

Aanbevelingen

Doorstroming

De doorstroming, vooral van 't Goyplein, is een probleem. Gebruikers zijn zeer gefrustreerd doordat ze lang in de file staan, onwenselijk gedrag van medeweggebruikers zien en op plekken vaststaan die ze als onveilig ervaren (Waterlinieweg). Een aantal mensen vraagt de oude situatie in ere te herstellen maar het is ook duidelijk dat de doorstroming toen ook niet goed was. Mogelijk door de combinatie van economisch herstel (meer auto's) en de keuze van de Gemeente Utrecht om autoverkeer te ontmoedigen is de situatie wel ernstig verslechterd in de spits. Als er ergens in de stad of snelwegen rond de stad een ongeluk gebeurt is de ervaring dat 't Goylaan volledig vastloopt.

Dat de oude situatie niet terugkomt en de Gemeente auto's niet opeens meer ruimte gaat geven zegt niet dat er niks gedaan kan worden. Een aantal suggesties vanuit het onderzoek:

- De verkeerslichten op 't Goyplein moeten beter worden afgesteld.
- Doorgaand verkeer gebruikt 't Goylaan nog altijd terwijl er andere mogelijkheden zijn. Dit moet ontmoedigd worden. Denk aan borden op de Waterlinieweg of snelweg die snellere routes aangeven.
- Bewoners van de stad moeten minder de auto nemen, dat betekent wel dat mensen de mogelijkheid moeten hebben om gebruik te maken van het OV. De versoering van de

busdiensten in de afgelopen jaren maakt het soms onmogelijk voor mensen om anders te reizen dan met de auto.

- Handhaving is een essentieel onderdeel van het wegnemen van de frustratie. 'Huftergedrag' wordt niet bestraft en levert veel op in de huidige situatie.

Ovonde

De ovonde was een experiment en dit experiment is mislukt. De ovonde in de huidige vorm is onhoudbaar. Mensen voelen zich niet veilig, worden (bijna) aangereden en ontlopen de situatie.

Een kleine groep gebruikers vindt dat mensen zich 'gewoon aan de verkeersregels moeten houden'. Die zijn niet altijd duidelijk, zelfs niet voor de gemeente. Anderen zeggen dat het verkeer van teveel kanten komt.

Wat kan hier aan gedaan worden?

- De situatie volledig wijzigen. Suggesties zijn dat er weer verkeerslichten komen of een volwaardige rotonde wordt aangelegd.
- Tot er een nieuwe situatie is moet er volledige duidelijkheid zijn, bij gemeente en gebruikers, over de verkeersregels. Voorlichting, door de wijk in te gaan of door borden te plaatsen is daarbij essentieel.
- Doordat gebruikers de situatie vermijden ontstaan er sluiproutes, deze moeten worden opgeheven of ontmoedigd.
- Ongelukken moeten door de gemeente worden bijgehouden of de gemeente moet dit faciliteren.

Andere knelpunten

De doorstroming en de ovonde zijn veruit de twee grootste knelpunten maar er zijn nog enkele anderen:

- Het groen is rommelig en niet mooi. De groenstrook in het midden, maar ook de zijkanen, moeten beter worden bijgehouden.
- Minder validen, ouderen en ouders met jonge kinderen voelen zich niet veilig bij het oversteken.
- Nooddiensten rijden regelmatig over de fietspaden. Dit moet gemonitord worden of deze situatie acceptabel en veilig is.

Uitwerking van het onderzoek

1. Inleiding – waarom dit initiatief

Het is nu anderhalf jaar geleden dat de herinrichting van 't Goylaan opgeleverd is. Sindsdien is er veel discussie over de herinrichting zowel op social media (Twitter en Facebook) als in de wijk. De negatieve meningen hebben op deze plekken vaak de overhand. Een aantal heeft een felle negatieve mening op social media en voelt zich niet gehoord door de Gemeente Utrecht. Een groep mensen met een felle positieve mening voelt dat die mening niet (genoeg) gehoord wordt op social media en dat de negativiteit niet representatief is.

Waar ligt dan de waarheid en waarom liggen deze meningen zo ver uit elkaar. Is er werkelijk zo'n verdeeldheid?

Daarin liggen mijn redenen om deze enquête uit te zetten. Enerzijds om een beter beeld krijgen bij wat er echt speelt. Anderzijds in de hoop dat er meer begrip voor elkaar komt, meningen hoeven niet gedeeld te worden maar misschien zullen beide kanten elkaar wat beter begrijpen.

De volledige resultaten van de enquête zijn hier downloadbaar: <https://we.tl/tGMOVjBMqy>.
Persoonlijke gegevens (e-mailadressen) zijn uit dit bestand verwijderd.

Met vriendelijke groet,

Tanja Leijs

Goylaanenuquete@gmail.com

2. Wat vindt de Gemeente Utrecht

De Gemeente Utrecht is positief over de herinrichting van 't Goylaan en ziet het als voorbeeld voor andere herinrichtingen zoals de Socrateslaan en de Westelijke Stadsboulevard.

a. Gemeentelijk tevredenheidsonderzoek

In december 2016 heeft de Gemeente Utrecht middels een aselecte steekproef een [online enquête gedaan over 't Goylaan in december 2016](#), hierop reageerden 1106 personen waarvan 148 uit Hoograven.

In de samenvatting staat dat gemiddeld 41% (zeer) tevreden. 59% is neutraal tot (zeer) ontevreden.

37% is tevreden over de ovonde. Automobilisten zijn vaker zeer ontevreden (31%) over het voorrangsp plein dan fietsers (27%) en gebruikers van de bus (20%). Hiermee is de ovonde het onderwerp van de minste tevredenheid. Verdere resultaten laten grote verdeeldheid zien over de ovonde (vanaf pagina 24).

Het meest tevreden is men over de nieuwe verlichting (78%). Met op de tweede plaats de oversteekplaatsen aan de Julianaweg, Wijnesteinlaan en Vaartsche Rijn (68%).

42% vindt de herinrichting een succes. 43% vindt van niet.

34% vindt 't Goylaan een goed voorbeeld voor andere stadsboulevards. 43% is het hiermee oneens.

De verdeeldheid over veiligheid is groot. In deze enquête wordt niet diepgaand ingegaan op de redenen waarom. Wel wordt bij het relatief hoge gevoel van onveiligheid in Tolsteeg/Rotsoord benoemd dat deze groep vaker via de ovonde gaan.

In hoofdstuk 5 van het document wordt een heel aantal aanbevelingen gedaan die bewoners aandroegen.

Zijn de onderzoeken te vergelijken?

Ja en nee. Het aantal personen dat de onderzoeken heeft ingevuld is vergelijkbaar. Echter is bij het onderzoek van de Gemeente niet iedereen uitgenodigd, 4600 mensen zijn uitgenodigd. Het huidige onderzoek heeft als doel dat iedereen zijn of haar stem kan laten horen. 1012 mensen deden dit. Bij het Gemeentelijk onderzoek deden 1106 personen mee. Bewoners uit Hoograven maakten meer dan 60% uit van het huidige onderzoek, bij het Gemeentelijke onderzoek was dit 13%.

De vragen van de enquête van de Gemeente en de huidige enquête die overeen komen krijgen vergelijkbare resultaten. De Gemeente heeft uit hun eigen enquête enkele aanbevelingen overgenomen en een aantal verworpen. De Gemeente heeft benoemd dat een deel van de ontevredenheid zal liggen aan gewenning (m.n. over de ovonde). Het huidige onderzoek laat zien dat de verwachte gewenning niet het gewenste positieve resultaat gehad heeft.

b. Meetbare cijfers

Bewonersonderzoek is erg belangrijk. De Gemeente heeft als enige de mogelijkheid om de ervaringen met 't Goylaan meetbaar te maken. Dat is veelal niet gebeurd of alleen toen de herinrichting net af was. Terwijl een aantal belangrijke factoren meetbaar (zouden moeten) zijn.

Een doel van de Gemeente was om de luchtkwaliteit te verbeteren. Cijfers hierover zijn niet vindbaar.

Ook ongelukken zouden bekend moeten zijn. Hier wordt in een evaluatie naar de Gemeenteraad door wethouder Lot van Hooijdonk op gereageerd dat dit niet meetbaar is door een verschil in registratiemethoden tussen de landelijke database en politie (presentatie [Raadsinformatiebijeenkomst 24 augustus 2017, pag 14](#)).

Het aantal auto's dat 't Goylaan als doorgaande weg gebruikte zou afnemen. De eerste cijfers ([mei 2017](#)) wezen daar niet op. Nieuwe cijfers zijn niet bekend.

De doorstromingcijfers die bekend (vindbaar?) zijn komen uit het rapport: [Effecten herinrichting Goylaan op doorstroming OV](#) door Arane Adviseurs in verkeer en vervoer. D.d. 6 april 2017. Deze gaan alleen over het effect op het OV, hierin zijn de meeste plekken vergelijkbaar en de Rijnlaan, Constant Erzeijstraat en zuidelijke afrit Waterlinieweg "duidelijk verslechterd".

Het andere rapport is het [Rapport XTNT analyse doorstroming 't Goylaan](#) van 18 mei 2017. Deze metingen lieten zien dat de situatie op 't Goylaan 'zeer sterk verbeterd' was. Dit rapport bleek achteraf foutieve metingen gebruikt te hebben. Het is aangepast maar het nieuwe rapport is niet vindbaar.

Het eigen onderzoek van de Gemeente leverde een aantal aanbevelingen op om de straat veiliger te maken. Het onderzoek concludeerde dat het nu al veilig was maar de veiligheid kan significant verbeterd worden. De Gemeente deed enkele kleine veranderingen maar deed de meeste adviezen van de hand. ([Verkeersveiligheidsaudit fase 4, 27 juli 2017](#))

c. Inconsequentheden bij de Gemeente Utrecht

T.b.v. dit onderzoek is veel documentatie bij elkaar gezocht, dit gaf een beeld van een veel inconsequentheden. Het maakt vrijwel onmogelijk om een correct, objectief, beeld te krijgen bij wat er speelt. Hieronder een aantal voorbeelden:

Het definitieve ontwerp van 't Goylaan heeft de datum oktober 2015 ([Ontwerptoelichting behorende bij het Definitief Ontwerp](#), 1 oktober 2015). Het beleidsplan totale beleidsplan [Slimme routes, slim regelen, Slim bestemmen](#) is vastgesteld door de raad in mei 2016, hierin staat een oude versie van het ontwerp.

In de [Monitor over het beleidsplan \(mei 2017\)](#) is een kopje over herinrichtingsprojecten. Daarin wordt 't Goylaan niet meegenomen. Ondanks een evaluatie-onderzoek uit februari 2017.

In de presentatie op de [Raadsinformatiebijeenkomst](#) worden foto's zijn uit verschillende hoeken genomen waardoor de oude situatie vooral asfalt laat zien en de nieuwe situatie vooral groen.

Het [Rapport XTNT analyse doorstroming 't Goylaan](#) van 18 mei 2017 bleek incorrecte data te bevatten. De oude versie staat echter nog altijd op de site. In [de Raadsbrief evaluatie herinrichting 't Goylaan](#) staat de titel van de update, echter is deze niet vindbaar.

In deze Raadsbrief staat ook dat resultaten kenbaar worden gemaakt op www.utrecht.nl/tgoylaan. Deze pagina bestaat niet (meer).

3. Wie is wel tevreden over de herinrichting

a. Samenvatting

De groep van 23,8% die wel tevreden is signaleert in de meeste gevallen dezelfde situaties maar deze worden anders geïnterpreteerd. Deels door lager gebruik van de auto, minder reizen in de spits maar vooral door duidelijk andere prioriteiten. Er wordt meer teruggekeken naar de oude situatie die ook niet ideaal was. Ze hebben weinig begrip voor mensen die in de spits met de auto reizen. Ze vinden dat deze groep een ander tijdstip moet kiezen of een ander vervoersmiddel.

Ze zijn blij met de vele oversteekmogelijkheden en dat verkeerslichten zijn weggehaald maar zien ook dat de locatie van oversteken invloed heeft op de veiligheid van oversteken. De groenstrook zijn ze blij mee maar het groen wordt (te) slecht bijgehouden.

Het meest verdeeld zijn ze over de ovonde. Die wordt in het algemeen gezien als iets positiefs omdat het beter is dan de verkeerslichten die er stonden. Dat zegt niet dat ze de situatie ideaal vinden, van alle onderwerpen is deze groep over de ovonde het meest verdeeld.

b. Cijfers

Er is een groep wel tevreden. 23,7% van de respondenten geeft de herinrichting een 7 of hoger. Het gaat in deze enquête om 240 personen. 69,2% woont in Hoograven waarvan 76% dagelijks 't Goylaan gebruikt. 51,3% gebruikt 't Goylaan in de spits. 36,3% gaat het meest met de auto.

Het Oversteken van voetgangers/fietsers (74,2%) is veruit het belangrijkste thema. Verder zijn Luchtkwaliteit/milieuvervuiling (57,1%), Groenvoorziening (55%), Veiligheid (51,7%) en Doorstroming auto's (48,8%) belangrijk.

Een (grote) verbetering ziet deze groep in de groenvoorziening, oversteekbaarheid fietsers/voetgangers en veiligheid van de fietsers.

Doorstroming voor auto's, Bereikbaarheid en Veiligheid auto's is volgens deze groep neutraal. Echte negatieve punten zien ze niet.

Een groot verschil is te zien in hoe veilig deze groep zich voelt, vrijwel iedereen voelt zich altijd of meestal veilig (95,4%). In vergelijking met 46,4% in de hele groep.

Over de ovonde zijn ze positief. Het aanzicht, doorstroming en oversteekbaarheid fietsers en voetgangers worden positief beoordeeld. Oversteekbaarheid voor auto's is neutraal. De Veiligheid van de ovonde wordt door de meesten (34,6%) als neutraal gezien maar hier is de mening meer verdeeld met 30,8% die positief is en 25,4% negatief.

Doorstroming op 't Goyplein is een verbetering (44,9%) of neutraal (44,4%).

c. Hoe is deze groep anders dan het geheel van de respondenten?

- Ze reizen iets minder in de spits en minder vaak met de auto
- Prioriteiten (belangrijke thema's) zijn anders en focussen meer op groen en milieu
- Deze groep vindt dat het doel van de Gemeente gedeeltelijk of geheel is gehaald. In de hele groep vinden de meesten van niet of gedeeltelijk.
- Veiligheid fietsers en voetganger zien ze als een positieve verbetering waar de hele groep dat als een (grote) verslechtering ziet
- Vrijwel iedereen in deze groep voelt zich veilig.
- Doorstroming op 't Goyplein is een verbetering of neutraal (totaal 89,3%)
- Van degene die nooddiensten hebben zien rijden zegt 62,7% dat het goed gaat

d. Kanttekeningen

Dat zegt niet dat ze geheel kritiekloos zijn. Groen is belangrijk maar op dit moment niet mooi en slecht bijgehouden. Er is vraag naar informatie over luchtmetingen sinds de verandering.

De belangrijkste kanttekening is de ovonde. Men is minder negatief dan de gehele groep maar ook hier wordt het gezien als een potentieel gevaarlijke situatie. Een situatie waar mensen over moeten nadenken, langzaam rijden en goed kijken. Gesignaleerd wordt dat dit niet gebeurt.

e. Kwalitatieve feedback

Er is veel kwalitatieve feedback gegeven, eveneens meer dan de helft. Daar zit een duidelijke lijn in. Waar de bulk van de respondenten zeer negatief is over de doorstroming is dat anders bij deze groep. Ze zien wel dat de doorstroming niet goed is maar ze verwijzen veel naar de oude situatie, die ook niet ideaal was.

“Ik heb vaak het idee dat veel mensen de oude situatie zijn vergeten. Toen stond het ook vaak vast, maar dan op de 't Goylaan zelf”

“Ik vind het opvallend dat in de negatieve reacties op sociale media de huidige situatie wordt besproken, maar niet de oude. Die was in heel veel opzichten echt veel slechter, qua doorstroming, qua aanzicht, qua geluid, qua veiligheid.”

Ze zeggen ook dat mensen vaker voor andere vervoersmiddelen zouden moeten kiezen. De stad is groot en heeft last van steeds meer auto's, ook ingegeven door de economische groei.

“Ik heb het idee dat de huidige drukte in de spits deels veroorzaakt wordt door toename van het autoverkeer in het algemeen (het gaat beter met de economie).”

“Over de files, ik vind dat reuze meevallen. Ik hou er rekening mee. Verder doen wij om deze rede zoveel mogelijk met de trein of vermijden we die twee momenten op de dag dat het vast staat. Het zou fijn zijn als meer mensen de auto zouden laten staan.”

De slechte doorstroming is te verwachten en niet perse onwenselijk. Ze zien dat het buiten de spits wel duidelijk beter is dan in de spits.

“Buiten de spits is het echt een grote verbetering. In de spits gaat het moeizaam met de auto. Maar ik weet niet of dat aan 't Goylaan ligt of aan de afslag naar de A12 die zo dichtbij ligt.”

Asogedrag en niet aan verkeersregels houden wordt gezien als onderdeel van het probleem.

“Wanneer weggebruikers, auto, fiets en voetganger, zich aan de verkeersregels houden, is de verandering een verbetering.”

Het groen zijn ze blij mee maar ziet er nog niet mooi uit.

“Groenvoorziening is vooruit gegaan tov hoe t was maar krijgt geen schoonheidsprijs zoals het er tot nu toe bij ligt. Er waren mooie bermen beloofd maar tot nu toe niet meer dan paar grassprietjes en veel modder gezien. Het zou fijn zijn als dit opgepakt wordt.”

Over het oversteken zien ze dat sommige plekken veiliger zijn dan anderen.

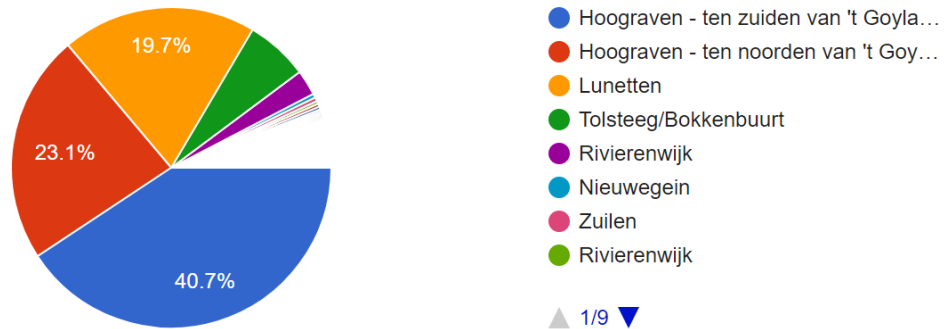
“Voor ons is het een verbetering. Wij wonen op de Verlengde Hoogravenseweg en daar kunnen wij nu zeer prettig en veilig oversteken. Dat is anders op het verkeersplein. Daar moet je heel goed opletten.”

4. Uitwerking van de antwoorden op de enquête

1. Waar woont u?

In totaal komt 64,9% uit Hoograven (657). 19,7% uit Lunetten.

1,012 responses

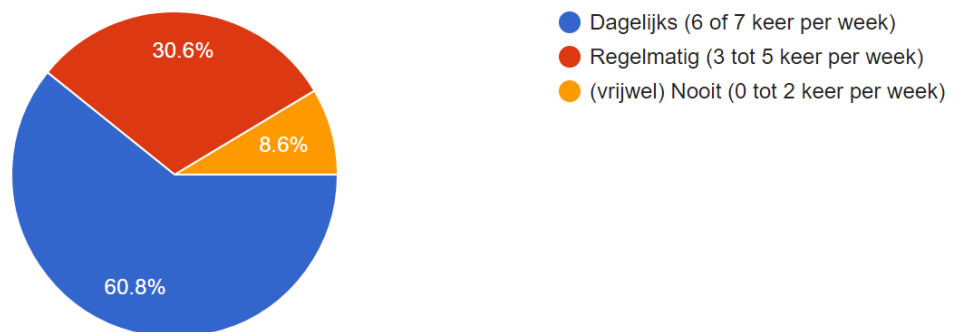


2. Hoe vaak maakt u gebruik van 't Goylaan?

Van de 657 mensen uit Hoograven maakt 78% dagelijks gebruik van 't Goylaan.

Dagelijks gebruik is voornamelijk door mensen uit Hoograven (87%) gevolgd door Lunetten (8%).

1,012 responses

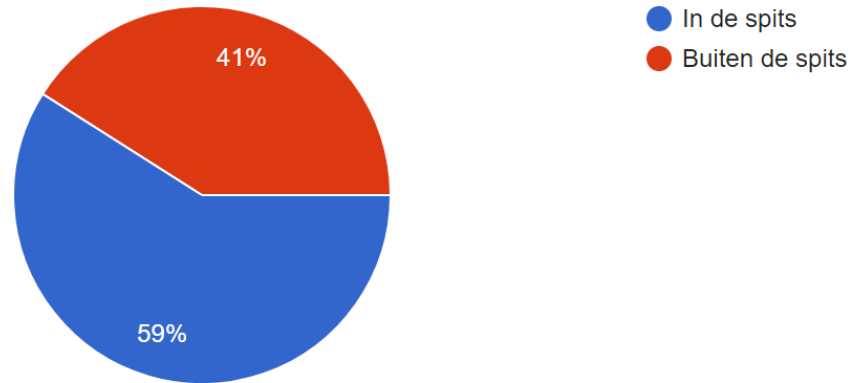


3. Wanneer maakt u (het meeste) gebruik van 't Goylaan?

59% maakt het meest in de spits gebruik van 't Goylaan. Echter betekent dit niet dat men niet buiten de spits gebruik maakt van de straat. Noch dat de mensen buiten de spits nooit in de spits

reizen. Om een goed beeld te krijgen had deze vraag anders geformuleerd moeten worden cq. opgesplitst.

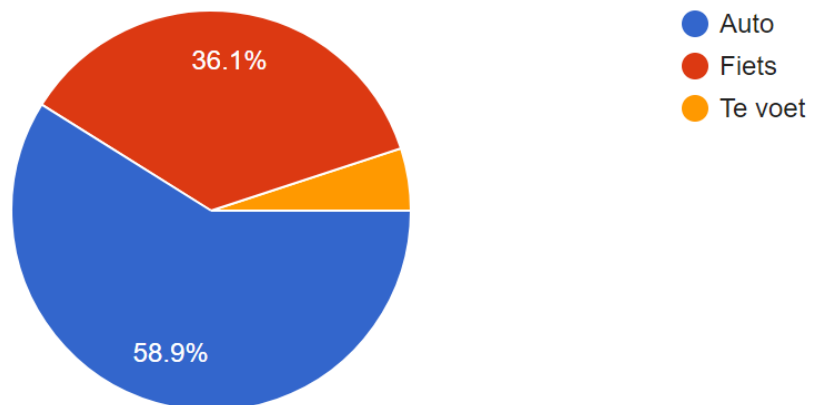
1,012 responses



4. Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst als u gebruik maakt van 't Goylaan?

58,9% met de auto. 36,1% met de fiets. Dit is niet perse het enige vervoersmiddel zijn dat men gebruikt.

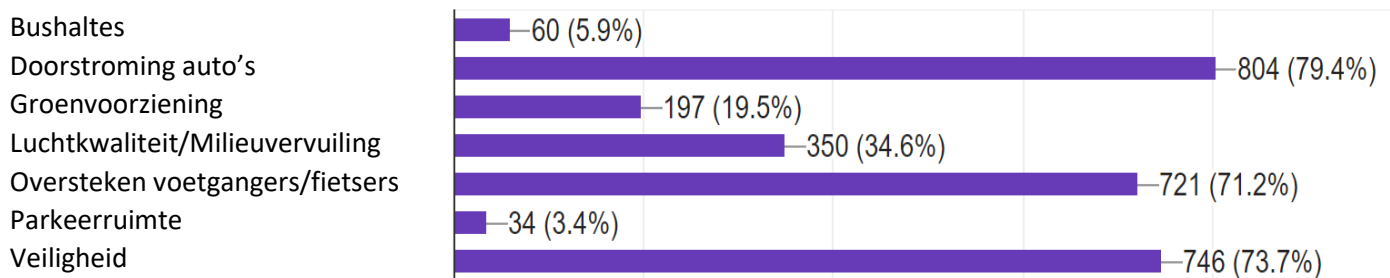
1,012 responses



5. Welke thema's die spelen rond 't Goylaan vindt u belangrijk?

Drie thema's zijn veruit het belangrijkste Doorstroming auto's (79,4%), Veiligheid (73,7%), Oversteken voetgangers/fietsers (71,2%).

Op afstand vierde is luchtkwaliteit/milieuvervuiling (34,6%) en vijfde Groenvoorziening (19,5%).



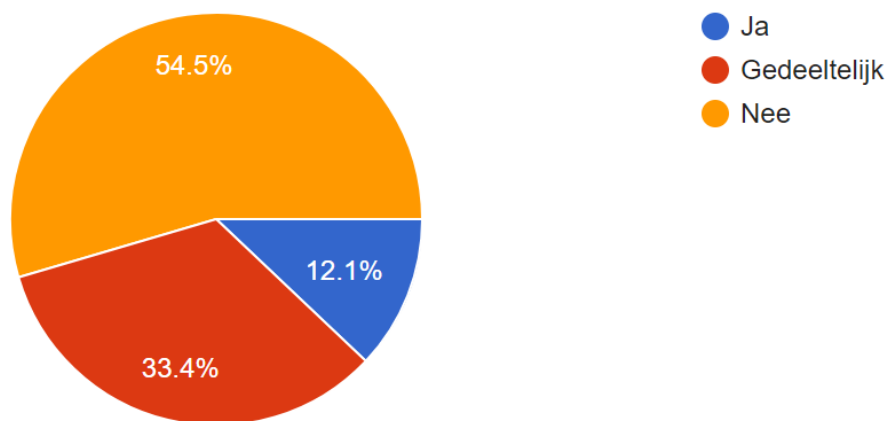
6. Het doel van de Gemeente Utrecht met de herinrichting van 't Goylaan is als volgt geformuleerd:

Met de herinrichting van 't Goylaan als stadsboulevard wordt een aantrekkelijk verblijfsklimaat gecreëerd. Dit door een goede invulling te geven aan de leefbaarheidsaspecten lucht en geluid, de bereikbaarheid van de omringende buurten, de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer en de kwaliteit van de openbare ruimte.

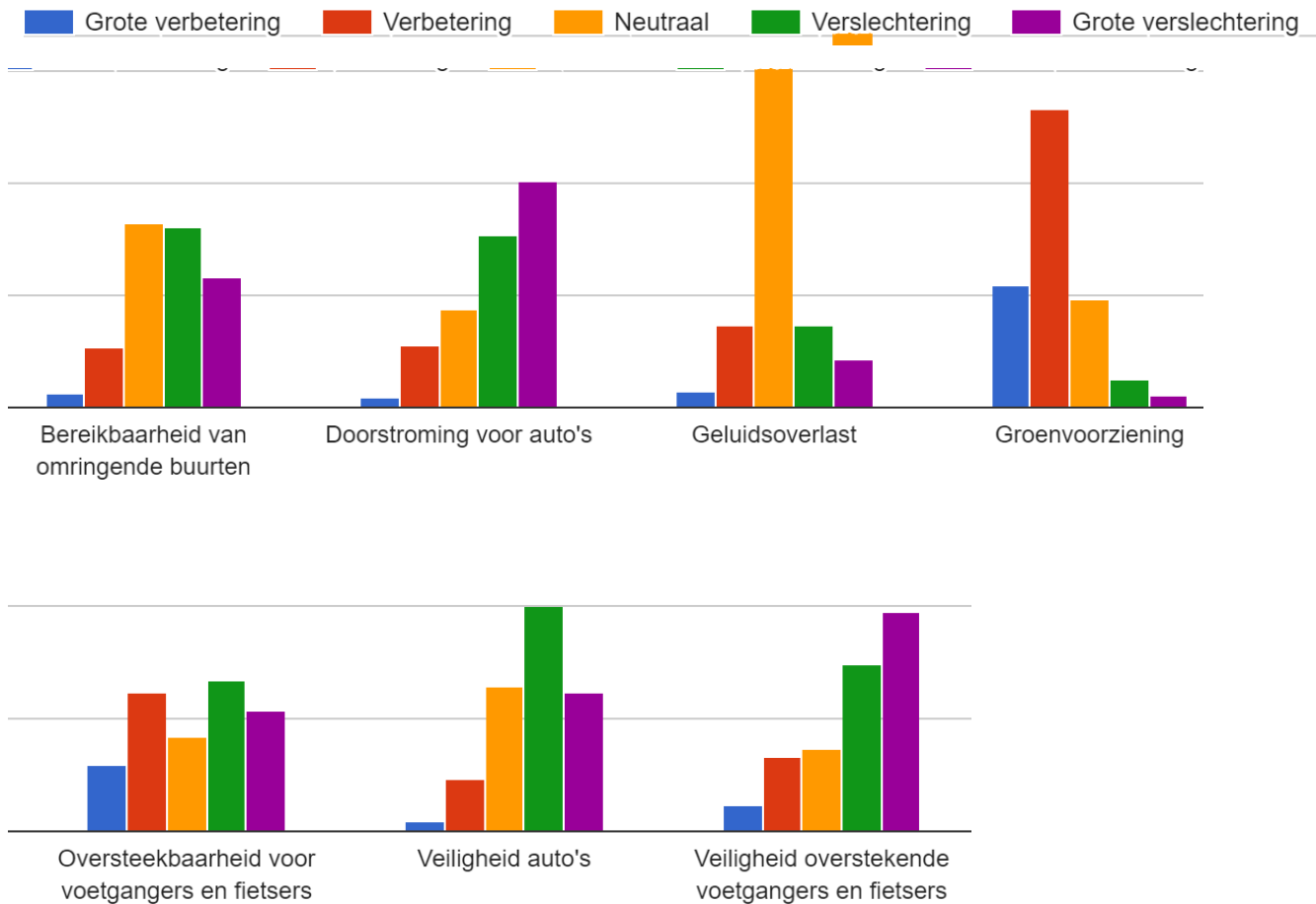
Is bovenstaande doelstelling volgens u behaald?

54,5% vindt dat bovenstaande doel niet is gehaald. 33,4% gedeeltelijk. Slechts 12,1% zegt dat het gehaald is.

1,012 responses



7. De Gemeente Utrecht heeft doelstellingen geformuleerd op onderstaande onderwerpen. Geef per doelstelling aan of u een verbetering of verslechtering ervaart ten opzichte van de oude situatie.



Positieve verandering: Groenvoorziening (52,3% ziet (grote) verbetering)

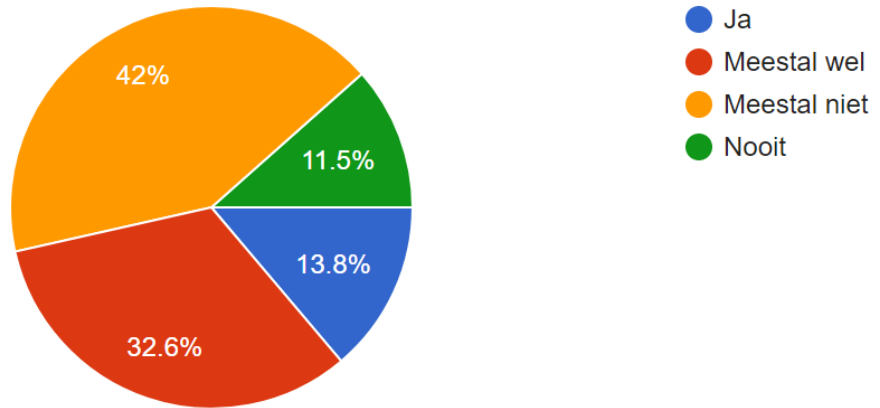
Neutraal of zeer verdeeld: Oversteekbaarheid voetgangers en fietsers, Geluidsoverlast (60% neutraal)

Negatieve verandering: Bereikbaarheid van omliggende buurten (32,3% neutraal en 31,8% ziet verslechtering) , Doorstroming voor auto's (70% ziet (grote) verslechtering), Veiligheid auto's (63,9% (grote) verslechtering en 25,4% neutraal) en Veiligheid overstekende voetgangers en fietsers (67,7% (grote) verslechtering)

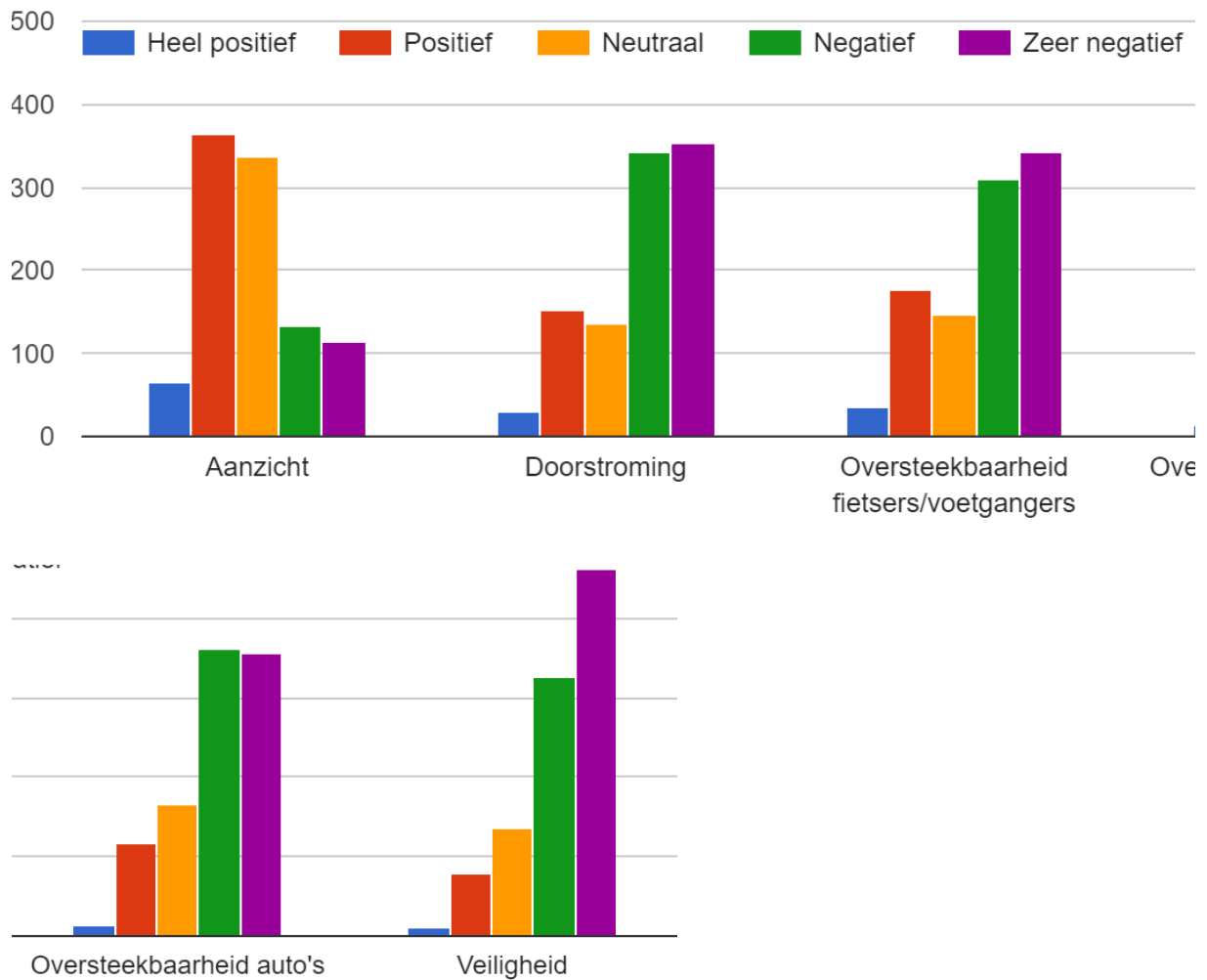
8. Voelt u zich veilig als u 't Goylaan overstekt als voetganger of fietser?

De verdeeldheid is groot. De meeste mensen voelen zich niet altijd veilig (13,8% voelt zich wel altijd veilig). 42% voelt zich meestal niet veilig. De verdeeldheid is ook terug te zien in de antwoorden op vraag 7.5. Oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. De kwalitatieve antwoorden (hoofdstuk 5) geven het inzicht dat het ligt aan de plek van oversteken. Zie ook vraag 9. over de ovonde.

1,005 responses



9. Hoe ervaart u het voorrangsplein (ook wel ovonde genoemd) op de kruising van 't Goylaan met C. Erzeijstraat/H. Graaflandstraat?



Positief: Aanzicht (69,4% neutraal en positief)

Negatief: Doorstroming (68,5% (zeer) negatief), Oversteekbaarheid fietsers/voetgangers (64,5% (zeer) negatief), oversteekbaarheid auto's (70,8% (zeer) negatief) en Veiligheid (77,7% (zeer) negatief).

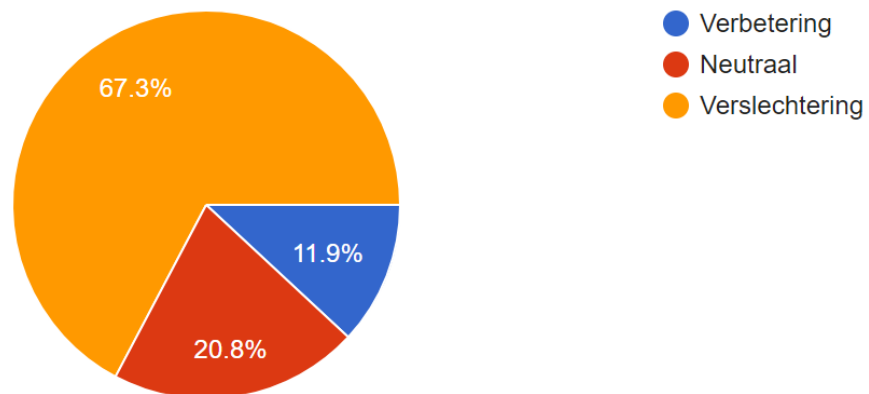
Opvallend is dat er ook een groep is die de doorstroming en oversteekbaarheid van fietsers/voetgangers positief beoordeelt. Uit de kwalitatieve commentaren blijkt dat deze groep veelal niet hoeft af te slaan en daardoor zowel met auto als fiets voorrang hebben. Ook geeft een aantal mensen aan dat als weggebruikers zich aan de regels houden het niet onveilig zou zijn. Zie hoofdstuk 3 voor meer over de groep die positief is.

In de kwalitatieve feedback voert echter de frustratie en soms ronduit boosheid de boventoon. Mensen die meerdere ongelukken hebben gezien of meegemaakt, de ovonde vermijden, de regels niet begrijpen etc. Meer hierover in hoofdstuk 5.

10. Welke invloed heeft de herinrichting van 't Goylaan op de doorstroming van 't Goyplein?

Samen met de ovonde is de doorstroming van (vooral) 't Goyplein de grootste frustratie. Veel respondenten geven uitgebreide feedback over hoe lang ze vaststaan, het asociale gedrag van andere weggebruikers, frustratie over slecht afgestelde verkeerslichten en een aantal suggesties voor verbeteringen.

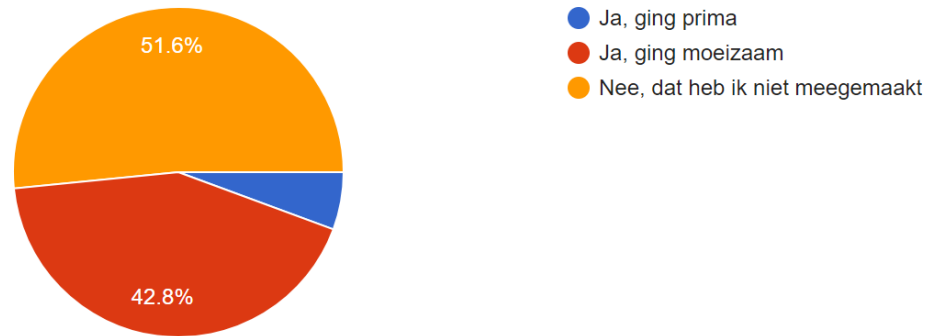
907 responses



11. Heeft u meegemaakt dat nooddiensten over 't Goylaan moesten?

Van de 490 mensen die de situatie meemaakten waarin nooddiensten 't Goylaan over moesten vond 88,4% dat het moeizaam ging. In de commentaren wordt regelmatig de situatie aangehaald dat met hoge snelheid over het fietspad wordt gereden.

1,012 responses



12. Hoe zou u uw ervaringen met de huidige situatie op 't Goylaan beoordelen?

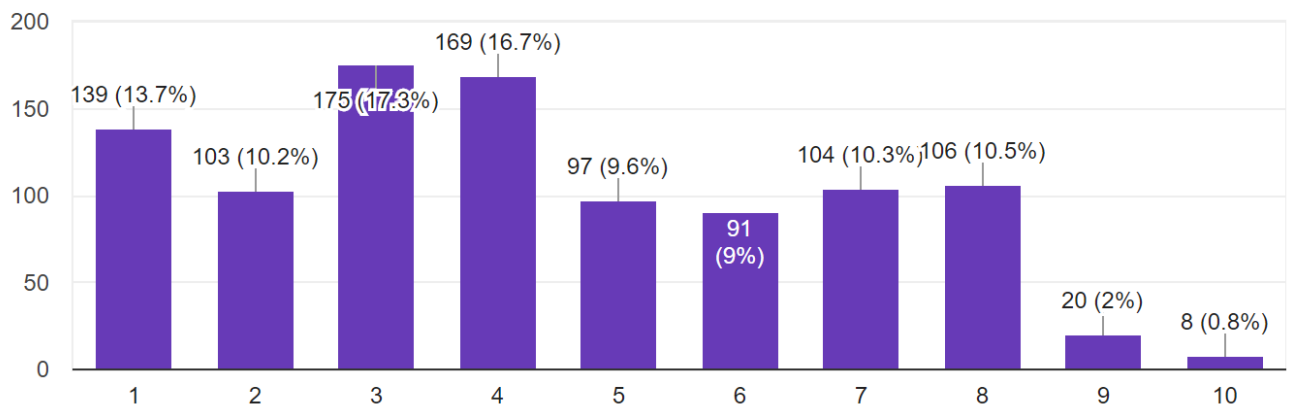
Gemiddeld krijgt de huidige situatie een 4,4.

Mediaan is een 4.

67,6% geeft een onvoldoende.

Toch zijn er ook mensen dik tevreden, ze geven een 7 of een 8 en af en toe zelfs 9 en 10. Deze groep is uitgelicht in hoofdstuk 3.

1,012 responses



5. Kwalitatieve feedback

13. Wilt u nog iets kwijt over 't Goylaan en/of dit onderzoek?

Van de 1012 respondenten hebben 545 kwalitatief commentaar gegeven. Veel boosheid en frustratie. Nu en dan zelfs scheldend. Regelmatig complimenten op specifieke onderwerpen. Vooral veel zeer specifieke frustraties met voorbeelden en verbeterpunten. Het aantal respondenten dat feedback heeft gegeven geeft aan hoe het onderwerp leeft bij gebruikers van 't Goylaan. Deze feedback kan worden teruggelezen in het document met volledige informatie. De conclusies en aanbevelingen zijn op basis van bovenstaande cijfers met toevoeging van kwalitatieve commentaren in elkaar gezet.

Over de enquête zelf waren veel blije reacties op het initiatief om dit te doen. Enkele die dachten dat vooral veel negatieve reacties zouden komen. Een enkeling heeft kritiek over de opzet van de enquête.

Het voorrangsplein/ de ovonde

Het voorrangsplein wordt het meest over gesproken. Deze feedback is overweldigend negatief.

“Voorrangsplein biedt betere doorstroming als het niet te druk is, maar leidt in spits tot veel irritatie en gevaarlijke situaties.”

“Doordat de rotonde voor veel automobilisten verwarrend is, en omdat automobilisten snel de rotonde op of af willen omdat ze waarschijnlijk vinden dat het anders te lang duurt moet ik als fietser vaak vol in de remmen terwijl ik voorrang heb.”

“Je moet ongeveer 8 richtingen verkeer bijna tegelijkertijd proberen te overzien. Dus eerst voetgangers links/rechts, dan fietsers links rechts, dan auto's van links, dan auto's van rechts, dan weer fietsers links/rechts en voetgangers links/rechts. En dan ook nog lettend op de onverwachte bewegingen van mensen (fietsers, voetgangers, auto's) die er soms wat eigen verkeersregels op na houden... die dingen gebeuren nu eenmaal, maar soms ben ik serieus bang dat als ik al op zoveel dingen tegelijkertijd moet letten iemand een keer over het hoofd zie. Dat lijkt me echt verschrikkelijk.”

“Er zit geen logica in en daardoor maak je fouten.”

“Vooral het kruispunt is een onduidelijke ellende. Sommige oude mensen rijden nu om. Ik heb er verschillende ongelukken gezien. Je moet altijd ontzettend op je hoede zijn.”

“Dit is een ovonde voor auto's die zo snel mogelijk door de wijk willen. Zij krijgen voorrang. Fietsers en wandelaars en bewoners met auto is de veiligheid weg.”

“de ovonde is levensgevaarlijk en heel onhandig.”

Er zijn opmerkingen over ongelukken.

“Woon er 50 meter naast. Dagje voor het raam zitten is succes voor het zien van ongelukken. Zelf lopend 3x bijna aangereden.”

“Teleurstellend dat de gemeente zo slecht luistert naar ons. Ik zie dagelijks (bijna) ongelukken en meld regelmatig gevaarlijke situaties bij de gemeente maar krijg nooit een serieuze reactie.”

“Vooral het kruispunt is een onduidelijke ellende. Sommige oude mensen rijden nu om. Ik heb er verschillende ongelukken gezien. Je moet altijd ontzettend op je hoede zijn.”

De ovonde wordt veel expliciet benoemd als negatief, ook naast positieve punten van de herinrichting.

“Over het algemeen ben ik positief over de veranderingen, alleen verkeersveiligheid rond de ovonde is een punt van aandacht bij drukte.”

“Ovonde oversteek onveilig voor alle verkeer, oversteek voor fietsers/voetgangers op overige plaatsen verbetering.”

“Ik steek meestal bij de AH over daar vind ik het wel veilig maar niet bij het voorangsplein”

Er zijn ook enige positieve reacties.

“M.b.t. onveiligheid ovonde, ik krijg daar zelf niet veel van mee. Als ik de berichten hierover lees lijkt het me regelmatig wel dat het algemeen slecht verkeersgedrag is van een of meerdere verkeersdeelnemers en niet zozeer vanwege de ovonde zelf”

“Het gezeik over de rotonde is mijns inziens compleet idioot. het is een zeer overzichtelijk verkeersplein. elk ongeluk wordt daar veroorzaakt door mensen die het verschil tussen een rotonde en verkeersplein niet begrijpen.”

De doorstroming

Veel reacties zijn negatief over de doorstroming en geven voorbeelden uit eigen ervaring.

“De doorstroming is dramatisch. ik kom elke dag vanaf de Waterlinieweg (vanuit richting De Bilt) en vanaf de afslag doe ik er minstens 20 minuten over om thuis te komen. Je ziet automobilisten de gekste capriolen uithalen (verkeerde baan voorsorteren en er toch nog tussen schieten) omdat ze het zat zijn. Dit leidt tot gevaarlijke en zeer frustrerende situaties. Echt, wie dit bedacht heeft, is hier zelf nog nooit geweest.”

“Door de slechte doorstroming vanaf Goyplein neem ik 's middags vaak een route door de stad, via A2 afslag centrum, Holland Casino en de Rijnlaan.”

Men vraagt zich af wat de stilstaande auto's voor invloed hebben op het milieu.

“Ben benieuwd naar het effect op milieu van alle uitlaatgassen als gevolg van de niet doorstroming.”

Er worden gevaarlijke situaties gesignaleerd.

“Niet alleen de doorstroming van t goygaan is een probleem, er ontstaan in de spits ook zeer gevaarlijke situaties op de waterlinieweg door de filevorming”

“Doorstroming van goyplein naar goygaan in de spits is enorm verslechterd. Veiligheid op de goygaan ook. Voor het eerst in mijn leven heb ik een ongeluk veroorzaakt en dat was op de goygaan, ondanks dat ik goed oplette.”

Respondenten zijn boos en gefrustreerd over de situatie.

“De straat ziet er fraaiër uit met de groene strook, maar van tevoren was al in te schatten dat dit een pijnlijk verkeersinfarct zou worden.”

“Er dient een adequate oplossing te komen voor de doorstroming van de rotonde en Goylaan. Dit is waardeloos.”

Er zijn ook lichtpuntjes.

“Dus hoe beter de doorstroming op de t Goylaan des te meer verkeer van de t Goylaan gebruik gaat maken.”

“Als je een keer vast staat, kan dat, m.n. vanaf afrit Waterlinieweg erg vervelend zijn. In de spits is de doorstroming, vooral daar, ronduit slecht, maar de duur dat dit zo is, is dagelijks beperkt tot de echte ochtend- en avond spits.”

“Ik heb zelf het idee dat de doorstroming niet is verslechterd, maar dat mensen hun sentiment vooral laten vormen door de slechte doorstroming in de spits nu, daarbij niet meer goed de vergelijking met vroeger kunnen maken. En daarbij vergeten dat de verkeersdruk overal toeneemt met het economisch herstel”

En suggesties.

“De doorstroming is excellent te noemen buiten de spits. Echter in de spits is de doorstroming belabberd en staat mijn motor gemiddeld 25 minuten te draaien voordat ik thuis ben, vanaf de afrit Waterlinieweg gemeten. Dit is op te lossen door in de spits een adaptieve sluis te gebruiken om via Lunetten naar Hoograven te kunnen.”

“Verbeter punten voor doorstroming:

- afstelling verkeerslichten kruising linschotensingel
- afstelling verkeerslichten goyplein
- bekeuren van asociaal verkeersgedrag goyplein”

Groenvoorziening

Veel respondenten zijn blij met meer groen.

“Ik ben blij met het groen en een smallere Goylaan”

“De huidige oplossing is op een paar punten misschien een verbetering (meer groen, minder uitlaatgassen), maar een extreme verslechtering op andere punten”

“Deze verandering was niet bedoeld als verbetering voor het verkeer maar alleen maar voor meer groen op de wijk!”

“De groene boulevard is alleen een verbetering op hoe mooi het eruit ziet.”

Anderen maken opmerkingen over het onderhoud

“Groen op midden is nog verre van groen. Autos rijden met enige regelmaat over groen heen.”

“de groenvoorziening is met name modder”

Nooddiensten

“ziekenwagens politie gaan over het fietspad hard ouderen /kinderen schikken er zeer van weten ook niet wat zij moeten doen.”

“Doorstroming voor nooddiensten is dan ook een ramp.”

“Ik heb de nooddiensten over het fietspad zien rijden. Lijkt me niet wenselijk.”

Ouderen/minder validen

“Ik kan mij voorstellen dat er grote verschillen zijn buiten en tijdens de spits en denk wel dat het voor kwetsbare personen zoals ouderen en kinderen minder veilig kan zijn.”

“Er zijn een serieus aantal kwetsbare kinderen, ouderen en fysiek beperkte mensen die - mn als het druk is en dat is het heel vaak - niet kunnen (of durven) oversteken rondom de ovonde wat de gehele situatie alleen nog maar onveiliger maakt”