

Evaluatie Ring Zuid 2024

Inwonerspanel Groningen Gehoord over
communicatie, ervaren verkeershinder en
reisbewegingen tijdens de werkzaamheden.

Inhoudsopgave

Onderzoeksopzet	3
1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek	3
1.2 Dataverzameling & representativiteit	3
1.3 Reisdoel	4
Analyse	6
2.1 Communicatie & informatie	6
2.2 Noodzaak en impact	10
2.3 Ervaren verkeershinder	12
2.4 Reizen tijdens de werkzaamheden	16
Colofon	19

Onderzoeksopzet

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Om de Operatie Ring Zuid mogelijk te maken waren van 22 maart tot 2 september verschillende rijrichtingen dicht. Voorafgaand en tijdens de werkzaamheden heeft Groningen Bereikbaar inwoners en weggebruikers op allerlei manieren geïnformeerd om zoveel mogelijk verkeershinder te voorkomen. Via verschillende kanalen is opgeroepen om tussen eind maart en begin september de auto zoveel mogelijk te laten staan en te kiezen alternatieve vervoersmogelijkheden. Inmiddels zijn de werkzaamheden voor de Operatie Ring Zuid afgerond en is de ringweg weer toegankelijk voor weggebruikers.

Groningen Bereikbaar wil inzicht krijgen in de ervaringen en effectiviteit van de communicatiestrategie rondom de werkzaamheden aan de ringweg. Daarom heeft de organisatie de afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) gevraagd om de Operatie Ring Zuid te evalueren. Hierbij is gekeken naar hoe effectief de gebruikte communicatiekanalen zijn geweest in het bereiken en informeren van weggebruikers over de werkzaamheden en de bijbehorende hinder. Daarnaast richt de evaluatie zich op de frequentie en de mate waarin mensen hinder hebben ondervonden door de werkzaamheden. Ten slotte is onderzocht in hoeverre weggebruikers hun reisgedrag hebben aangepast, bijvoorbeeld door andere reistijden, routes of vervoersmiddelen te kiezen.

In 2022 heeft OIS de Operatie Julianaplein geëvalueerd. De evaluatie van 2024 volgt in grote lijnen de opzet van het eerdere onderzoek.

1.2 Dataverzameling & representativiteit

Dataverzameling

De enquête is voorgelegd aan ons inwonerspanel Groningen Gehoord (zie kader). Het inwonerspanel bestaat uit een grote groep inwoners van de gemeente Groningen die zich hebben opgegeven om mee te doen aan onderzoeken van OIS Groningen. De vragenlijst is op 17 oktober verstuurd en stond drie weken open voor respons. Na een week is een herinneringsmail gestuurd.

Met circa 11.000 leden, in alle leeftijdsgroepen vanuit de hele gemeente, geeft het inwonerspanel Groningen Gehoord een adequaat beeld van de mening van inwoners van de stad. Wel moet worden opgemerkt dat voor het inwonerspanel geen aselechte steekproef van alle bewoners is getrokken. Elke inwoner kan lid worden van het inwonerspanel. Het gevolg is dat sommige groepen inwoners zijn oververtegenwoordigd en andere ondervertegenwoordigd. Dit neemt niet weg dat het inwonerspanel een zeer bruikbaar instrument is om in korte tijd de mening van een aanzienlijke groep inwoners van de gemeente Groningen te peilen.

In totaal is de vragenlijst door 3.823 inwoners (deels) ingevuld. Dit komt neer op eens responspercentage van 35%. Niet alle respondenten hebben alle vragen beantwoord, daarom kan het aantal respondenten per vraag verschillen.

Verdeling respons naar leeftijd en gebiedsdeel

Tabel 1 toont de verdeling van de respondenten naar leeftijd. De tabel geeft daarnaast de verdeling weer van de leeftijdsgroepen binnen de gemeente Groningen (de populatie). Zoals te zien is 2% van de respondenten jonger dan 27 jaar. Deze groep is hiermee ondervertegenwoordigd. Dit geldt ook voor de leeftijdsgroep 28-44 jaar. De leeftijdsgroepen van 45-64 jaar (40%) en 65-74 jaar (30%) zijn oververtegenwoordigd in dit onderzoek.

Tabel 1: Respons (n=3.561) naar leeftijd, vergeleken met de populatieverdeling (18+ jaar) van de gemeente Groningen (n= 209.640)

	respons	populatie 2024
18-27 jaar	2%	31%
28-44 jaar	16%	27%
45-64 jaar	40%	24%
65-74 jaar	30%	10%
75 jaar of ouder	12%	8%

Ruim negen van de tien respondenten hebben hun postcode achtergelaten. Deze postcodes worden gebruikt om een onderverdeling te kunnen maken van de resultaten naar gebiedsdeel. Tabel 2 toont de verdeling van de respondenten over de gebiedsdelen. De verdeling van respondenten over de gebiedsdelen komt redelijk goed overeen met de werkelijke verdeling in de gemeente.

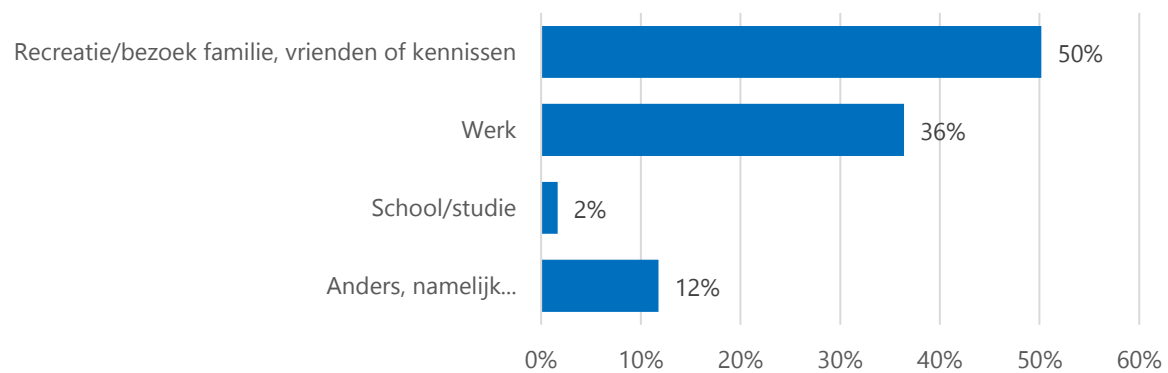
Tabel 2: Respons (n=3.484) naar gebiedsdeel, vergeleken met de populatieverdeling van de gemeente Groningen

	respons	populatie 2024
Centrum	7%	10%
Haren	9%	9%
Oost	18%	15%
Oude Wijken	16%	19%
Ten Boer	3%	3%
West	16%	21%
Zuid	30%	23%

1.3 Reisdoel

Het voornaamste reisdoel van de respondenten in dit onderzoek wordt weergegeven in figuur 1. De helft van de respondenten had als voornaamste reisdoel recreatie/bezoek aan familie, vrienden of kennissen. Ruim een derde reisde voornamelijk voor werk. Bij de categorie *anders, namelijk...* vulden respondenten voornamelijk een combinatie van deze twee reisdoelen in. Daarnaast werden medische redenen, winkelen/boodschappen en wonen genoemd.

Figuur 1 - Wat is uw voornaamste reisdoel wanneer u in of rondom de stad Groningen reist? (n=3.750)



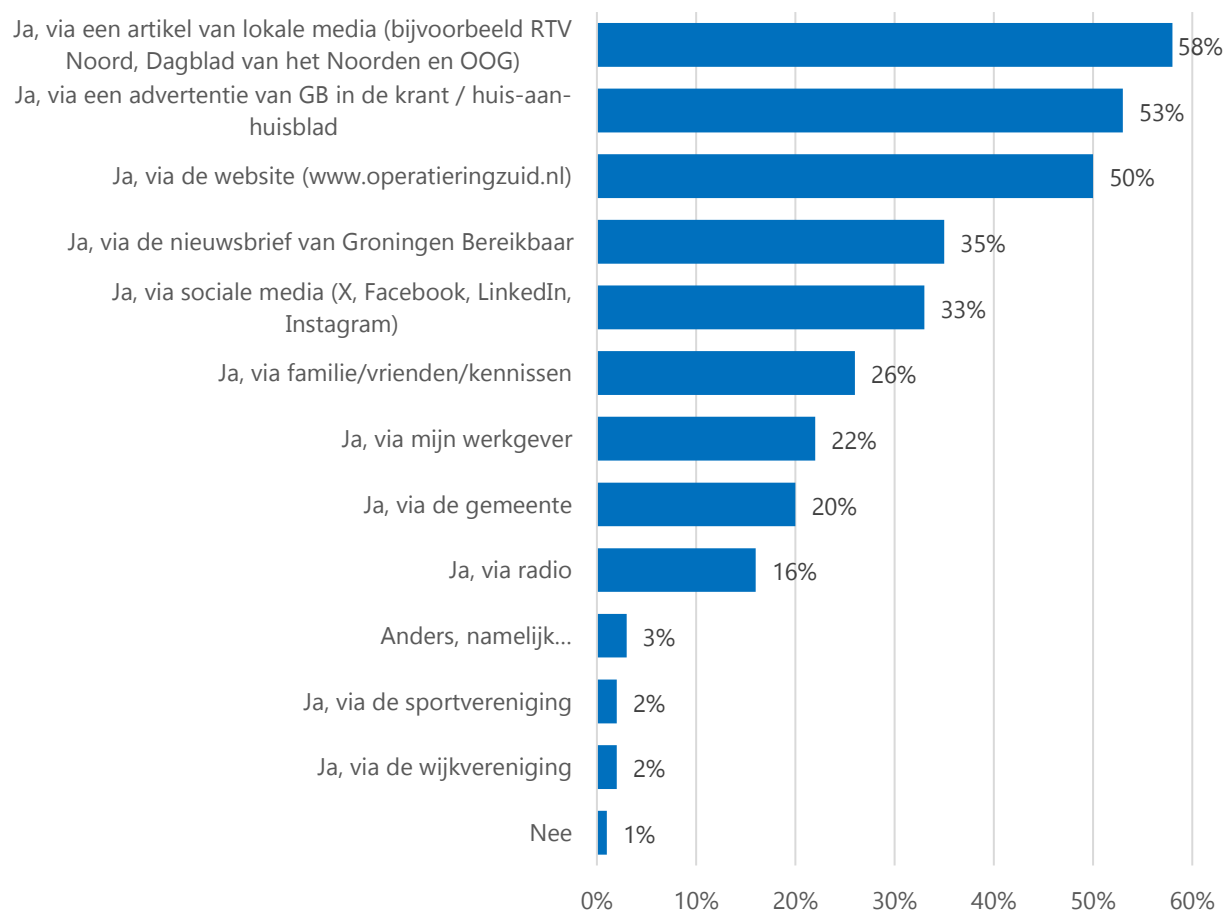
Analyse

2.1 Communicatie & informatie

Communicatiekanalen

Weggebruikers werden vooraf aan en tijdens de Operatie Ring Zuid via verschillende communicatiekanalen geïnformeerd over de werkzaamheden. Het ene communicatiekanaal heeft een groter bereik dan de andere. Daarnaast verspreid nieuws zich ook via informele netwerken; bijvoorbeeld via vrienden of kennissen. We vroegen panelleden via welke kanalen zij iets hebben gehoord of gelezen over de werkzaamheden vooraf en tijdens de Operatie Ring Zuid (figuur 2). Er waren meerdere antwoorden mogelijk bij deze vraag. Bijna alle respondenten (99%) hebben via minstens één van de kanalen gehoord of gelezen over de werkzaamheden. Slechts een aantal respondenten (1%) was niet op de hoogte.

Figuur 2 – Heeft u vooraf en/of tijdens deze werkzaamheden hierover iets gehoord of gelezen? Zo ja, via welk kanaal of welke kanalen? (n=3.752)



* Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%

In grote lijnen hebben lokale media het grootste bereik gehad. Ongeveer zes van de tien respondenten heeft gehoord of gelezen over de werkzaamheden via een artikel op bijvoorbeeld RTV Noord of in het Dagblad van het Noorden. Ruim de helft van de respondenten heeft iets meegekregen over de werkzaamheden door een advertentie van Groningen Bereikbaar in een krant

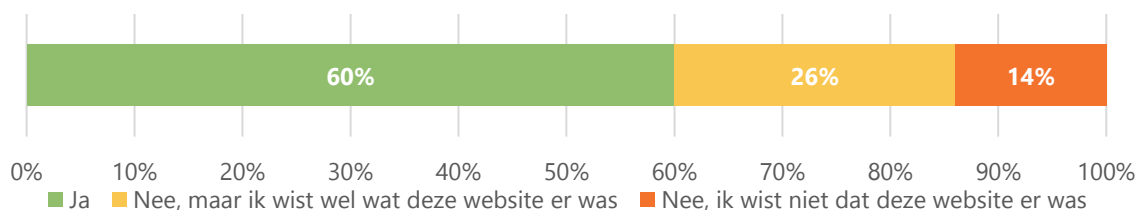
of huis-aan-huisblad. Als derde werd de website *operatieringzuid.nl* door de helft van de respondenten gebruikt om informatie te zoeken over de werkzaamheden. De drie meest gebruikte communicatiekanalen worden door Groningen Bereikbaar bewust ingezet om informatie te verspreiden. Informatie verspreid zich vervolgens ook via informele sociale netwerken. Ruim een kwart van de respondenten heeft over de werkzaamheden gehoord via familie, vrienden en/of kennissen. Sport- en wijkverenigingen worden relatief weinig genoemd. Hoewel de antwoordopties net iets anders werden uitgevraagd komen deze resultaten in grote lijnen overeen met het onderzoek dat eerder werd gedaan ten behoeve van de Operatie Julianaplein.

Websitebezoek

Om weggebruikers te informeren over de Operatie Ring Zuid en de gevolgen die dit had op hun reis is de website *www.operatieringzuid.nl* opgezet. Op de website vond men bijvoorbeeld een overzicht van de werkzaamheden, reistips en een interactieve kaart waarop specifieke werkzaamheden met informatie stonden. We vroegen de respondenten of ze deze website bezocht hebben om meer te weten te komen over de werkzaamheden (figuur 3). Zes van de tien respondenten hebben de website bezocht. Een kwart heeft de website niet bezocht, maar wist wel dat de website er was. Ruim een achtste was niet op de hoogte van de website.

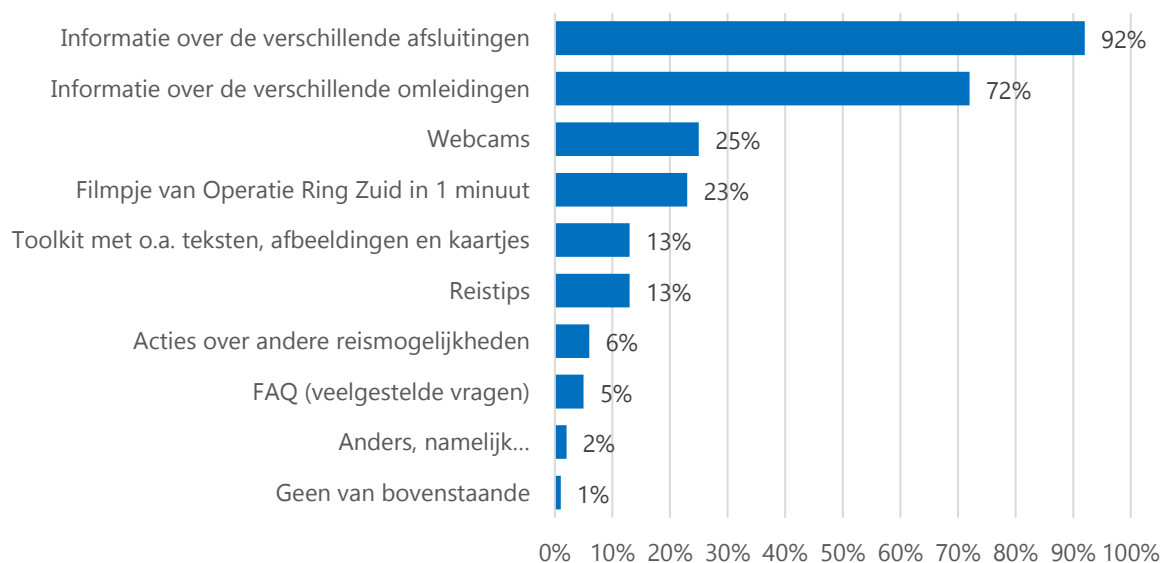
We hebben de antwoorden op deze vraag uitgesplitst naar reisdoel en leeftijdsgroep. Respondenten die voornamelijk werk als reisdoel opgaven gebruikten de website in verhouding iets vaker dan respondenten die voornamelijk reizen voor recreatie/bezoek (respectievelijk 66% en 57%). Respondenten die vooral reisden voor school of studie gebruikten de website verhoudingsgewijs het minst. Als we kijken naar leeftijdsgroep zien we dat de website het vaakst is gebruikt door respondenten tussen de 28-44 jaar (67%). Het websitebezoek neemt geleidelijk af in oudere leeftijdsgroepen, maar het verschil tussen groepen is beperkt.

Figuur 3 - Op de website www.operatieringzuid.nl was veel informatie te vinden over de werkzaamheden en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Heeft u deze website bezocht om meer te weten te komen over de werkzaamheden? (n=3.693)



Vervolgens vroegen we websitebezoekers welke onderdelen van de website zij nuttig vonden (figuur 4). Informatie over de verschillende afsluitingen werd door bijna alle respondenten als nuttig ervaren (92%). Informatie over de verschillende omleidingen vond bijna driekwart behulpzaam. Een kwart van de respondenten heeft de webcam streams bekeken en een vergelijkbaar deel het filmpje van de Operatie Ring Zuid in één minuut. De FAQ en acties over andere reismogelijkheden werden door ongeveer 5 procent van de websitebezoekers als nuttig ervaren. Dit impliceert niet direct dat dit geen nuttige onderdelen zijn op de website, maar kan ook betekenen dat minder mensen deze onderdelen hebben bezocht. Dit onderscheid kan niet gemaakt worden op basis van hoe de vraag gesteld is.

Figuur 4 - Welke onderdelen op de website www.operatieringzuid.nl vond u nuttig? (n=2.190)

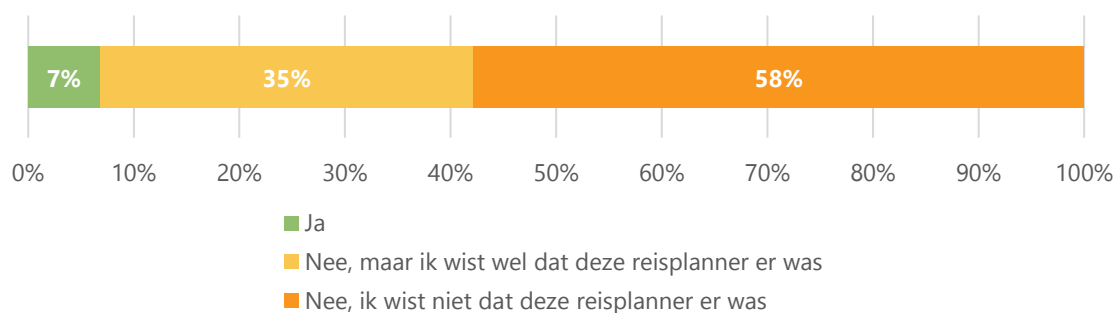


* Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%

Navigatie tijdens de werkzaamheden en mobiliteitscampagnes

Groningen Bereikbaar heeft op haar eigen website een reisplanner staan die rekening houdt met de huidige werkzaamheden en omleidingen. Hierdoor is het mogelijk om een betere inschatting te maken van de reisroute en aankomsttijd dan reisplanners waarin deze informatie niet verwerkt zit. We vroegen de respondenten of zij gebruik hebben gemaakt van deze reisplanner (figuur 5). Ruim een derde van de respondenten was op de hoogte van de reisplanner op de website van Groningen Bereikbaar. Zeven procent van de respondenten heeft de reisplanner daadwerkelijk gebruikt. De meerderheid (bijna 60 procent) wist niet dat de reisplanner er was.

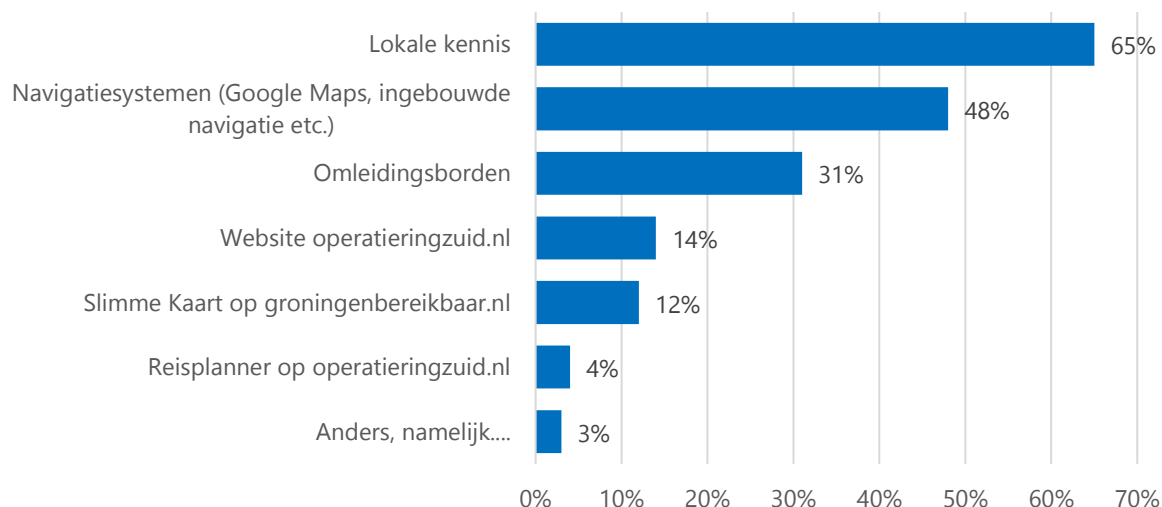
Figuur 5 - Heeft u gebruik gemaakt van de reisplanner? (n=3.713)



Aan het einde van de vragenlijst vroegen we breder uit naar de navigatiewijze tijdens de werkzaamheden en de mobiliteitscampagnes van Groningen Bereikbaar. Figuur 6 laat zien hoe respondenten hun routes bepaalden tijdens wegwerkzaamheden. De meeste mensen vertrouwen op hun lokale kennis. Twee derde van de respondenten gaf aan dat ze route bepaalden door ervaring en kennis van de omgeving. Daarnaast spelen navigatiesystemen, zoals Google Maps of ingebouwde navigatiesystemen, een grote rol. Bijna de helft van de respondenten gebruikte deze systemen om hun route te bepalen. De omleidingsborden bleken voor bijna een derde van de respondenten belangrijk om hun weg te vinden. Wat verder opvalt, is dat de websites en specifieke onderdelen op

die website, minder vaak worden geraadpleegd. Slechts een klein deel van de mensen (5%-15%) gebruikte deze bronnen om hun route te plannen.

Figuur 6 - Op welke wijze heeft u tijdens de werkzaamheden doorgaans uw gereden route bepaald? (n=1.214)



* Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%

Tot slot werden respondenten gevraagd of ze gebruik hebben gemaakt van één of meerdere van de mobiliteitsacties die Groningen Bereikbaar organiseerde om mensen te informeren over alternatief vervoer. Ruim negen op de tien respondenten heeft geen gebruik gemaakt van de mobiliteitsacties. Drie procent heeft OV-abonnement met korting gebruikt (n=121). Een vergelijkbaar aandeel heeft meegedaan aan de actie waarbij men een e-bike, e-bakfiets of speed-pedelec kon uitproberen (n=108). Eén procent heeft deelgenomen aan de Fietsapp Trappie (n=33).

2.2 Noodzaak en impact

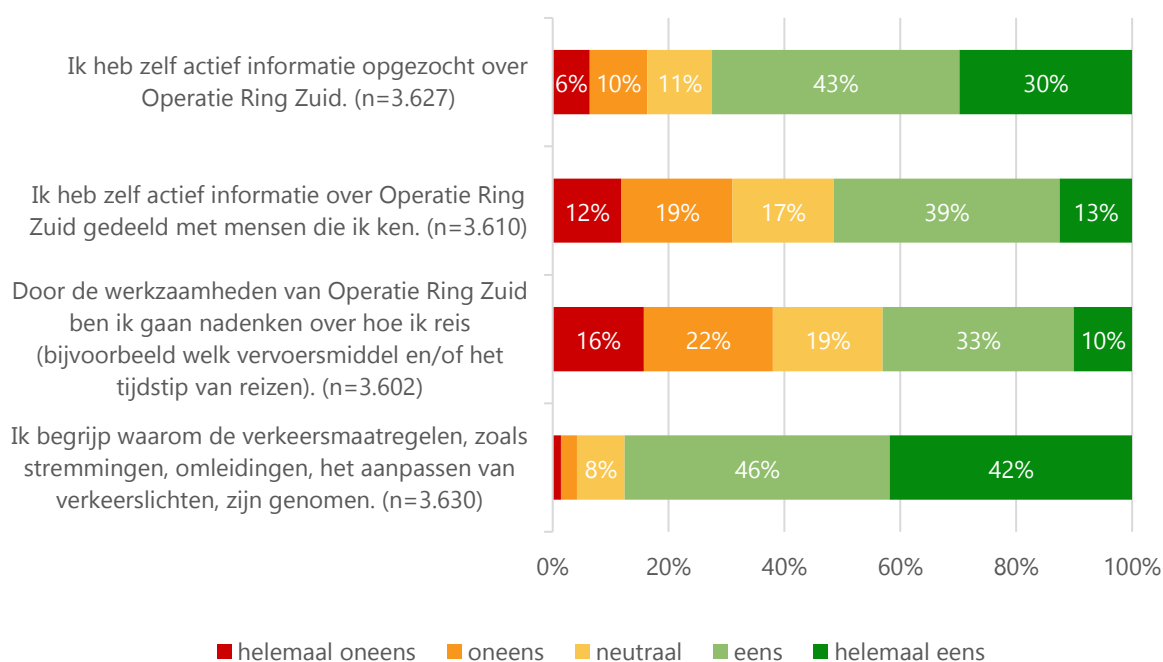
We legden de respondenten acht stellingen voor over onder andere communicatie, noodzaak en impact van de werkzaamheden (figuur 7 en 8). Zes van deze stellingen werden ook voorgelegd in het onderzoek Evaluatie Operatie Julianaplein. Deze waren destijds anders verwoord, wat invloed kan hebben op de resultaten.

Bijna driekwart van de respondenten geeft aan dat zij zelf actief informatie hebben opgezocht over de Operatie Ring Zuid. Daarnaast heeft ruim de helft actief informatie gedeeld met bekenden. Dit aandeel was vergelijkbaar met het onderzoek over de Operatie Julianaplein.

Bij de derde stelling konden respondenten aangeven of ze anders zijn gaan nadenken over hoe ze reizen. De resultaten laten een verdeeld beeld zien bij deze stelling. Ongeveer twee vijfde is het eens met de stellingen. Een even groot aandeel geeft aan het hiermee oneens te zijn.

Bijna negen op de tien respondenten begrijpen waarom de verkeersmaatregelen zijn genomen. Dit aandeel is aanzienlijk hoger dan bij de vergelijkbare stelling in de Evaluatie Operatie Julianaplein (54%). Dit kan suggereren dat bij de Operatie Ring Zuid een bredere acceptatie van verkeershinder was onder respondenten. Echter, hierbij moet vermeld worden dat de verwoording van de stelling invloed kan hebben op de resultaten.

Figuur 7 - In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen?



De tweede set stellingen (figuur 8) hebben betrekking op de praktische aspecten van reizen tijdens Operatie Ring Zuid.

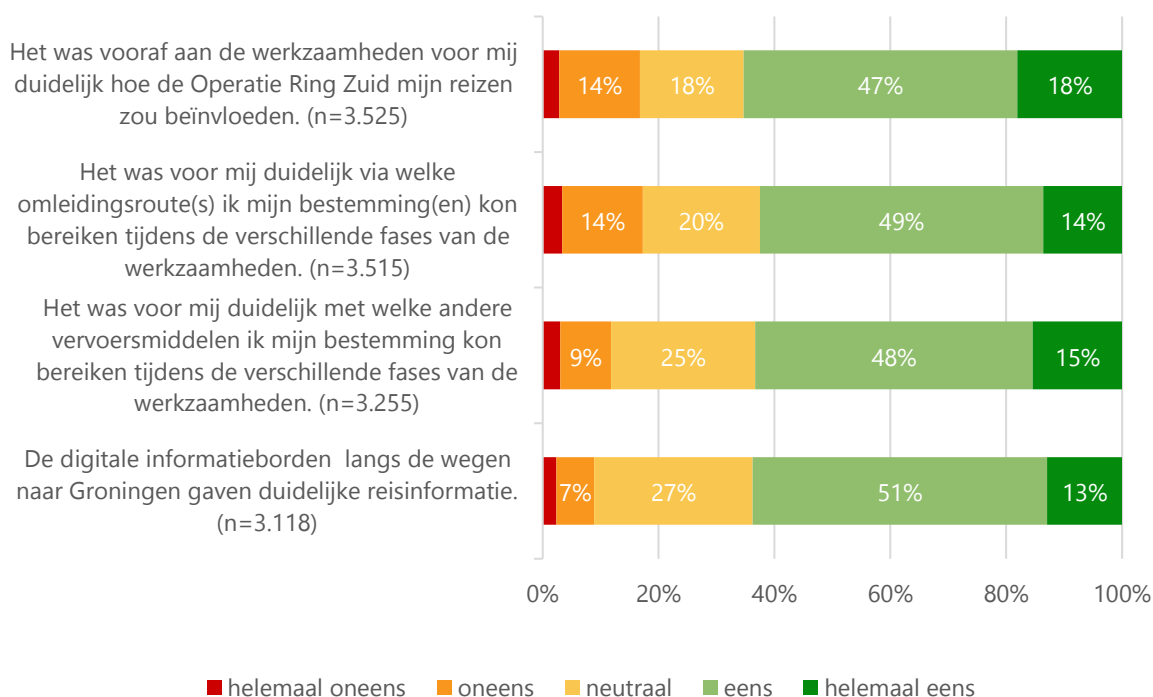
Voor twee derde van de respondenten was het vooraf aan de werkzaamheden duidelijk hoe de Operatie Ring Zuid hun reizen zou beïnvloeden. De meerderheid werd dus niet verrast door de werkzaamheden. Voor een derde was dit niet duidelijk of geeft men aan neutraal te zijn.

In de verschillende fases van de Operatie Ring Zuid was het mogelijk om via omleidingsroutes je bestemming te bereiken. Voor bijna twee derde van de respondenten was het duidelijk via welke omleidingsroutes ze konden reizen om hun bestemming te bereiken. Voor bijna een vijfde was dit niet duidelijk.

Met de derde stelling werd gepeild of het voor respondenten duidelijk was met welke andere vervoersmiddelen zij hun bestemming konden bereiken. Ook dit was voor bijna twee derde van de respondenten duidelijk. Hier zien we echter een kleine toename in het aantal neutrale respondenten.

Tot slot vroegen we naar de duidelijkheid van digitale informatieborden langs de wegen naar Groningen. Van de respondenten vond bijna twee derde de digitale borden duidelijk. Een kwart geeft aan neutraal te zijn over deze stelling. Relatief veel respondenten (495) vulden bij deze stelling *weet ik niet/geen antwoord* in. Dit kan erop wijzen dat dit deel van de respondenten niet op de hoogte was van de digitale informatieborden langs de wegen.

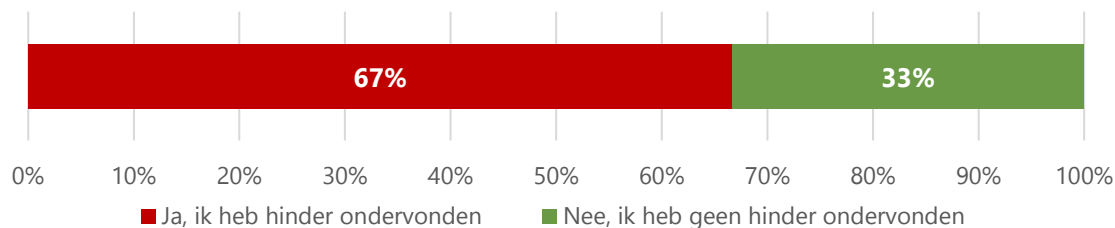
Figuur 8 - In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen?



2.3 Ervaren verkeershinder

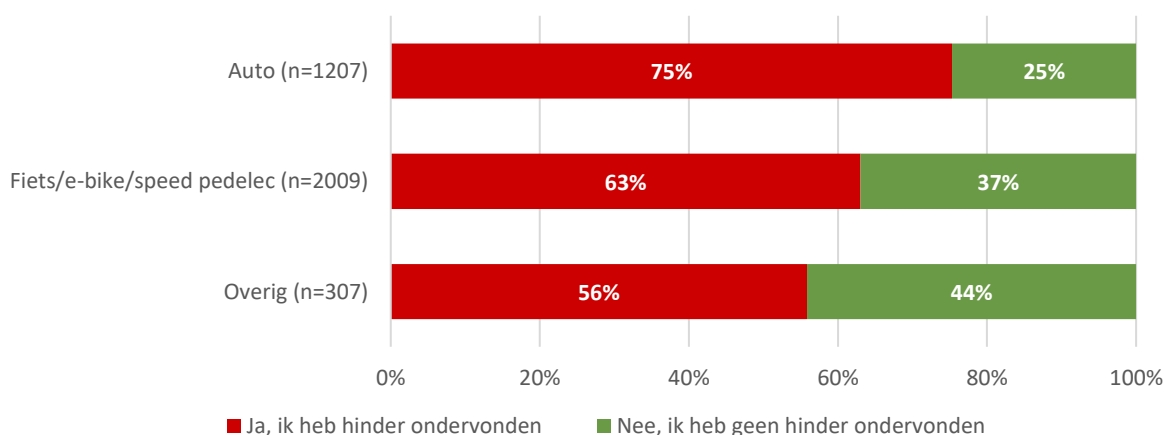
In dit hoofdstuk gaan we verder in op de ervaren verkeershinder. Ten eerste vroegen we respondenten of ze verkeershinder hebben ondervonden tijdens de werkzaamheden van de Operatie Ring Zuid (figuur 9). Twee derde van de respondenten heeft verkeershinder ondervonden; een derde niet. In vergelijking met de Operatie Julianaplein is dit verhoudingsgewijs een lichte daling in het aantal respondenten die verkeershinder heeft ervaren. Tijdens de Operatie Julianaplein ervoer bijna driekwart verkeershinder.

Figuur 9 - Heeft u hinder ondervonden van de werkzaamheden van Operatie Ring Zuid? (n=3.547)



Aanvullend hebben we bovenstaande resultaten uitgesplitst op het meest gebruikte vervoersmiddel (vooraf aan de werkzaamheden) (figuur 10). Het reizen tijdens de werkzaamheden wordt verder besproken in [2.4](#). In figuur 10 is te zien dat respondenten die voornamelijk de auto gebruikten in verhouding vaker hinder ondervonden van de werkzaamheden dan respondenten die voornamelijk fietsten of een ander vervoersmiddel gebruikten. Drie kwart van de automobilisten ervoer hinder van de werkzaamheden. Van de fietsende respondenten ervoer bijna twee derde overlast. Gebruikers van de overige vervoersopties ervoeren relatief het minst vaak overlast. Onder de categorie *overig* vallen bijvoorbeeld ook voetgangers en gebruikers van het OV.

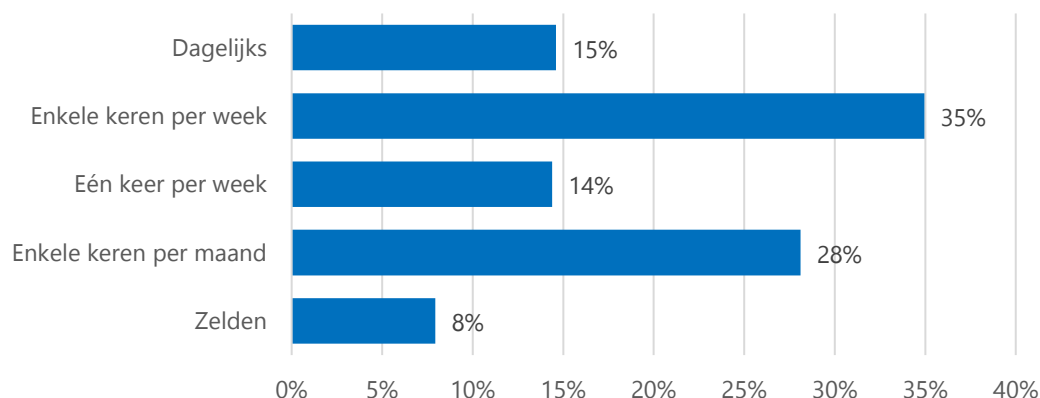
Figuur 10 - Heeft u hinder ondervonden van de werkzaamheden van Operatie Ring Zuid? (uitgesplitst op meest gebruikte vervoersmiddel)



Frequentie van verkeershinder

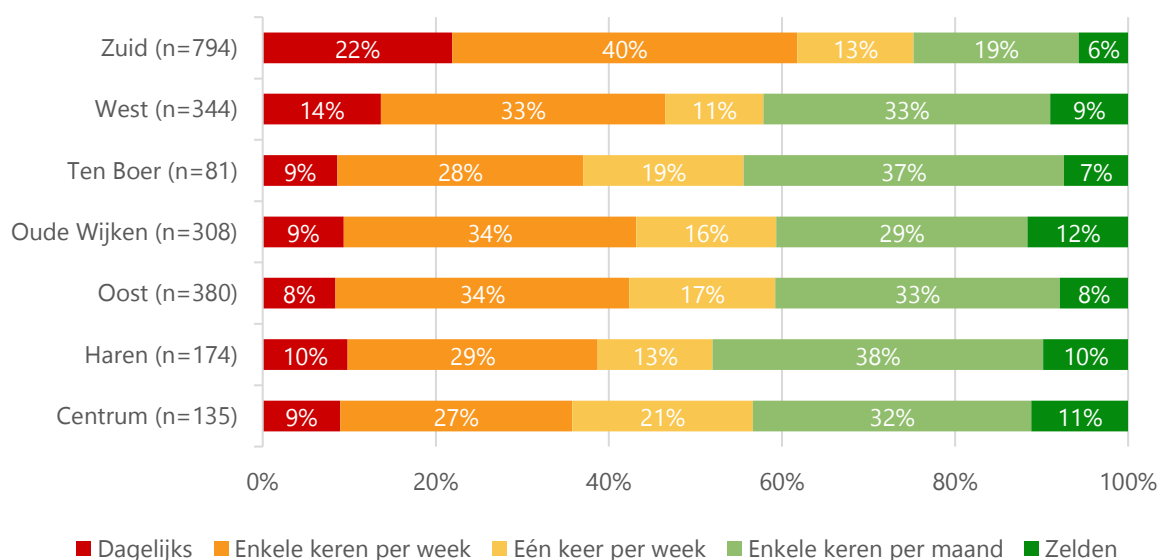
Vervolgens wilden we weten hoe vaak respondenten hinder ondervonden gedurende de werkzaamheden (figuur 11). Figuur 11 laat zien dat twee derde van deze groep respondenten minstens één keer per week te maken had met verkeershinder. Ongeveer een derde had zelden of enkele keren per maand last van verkeershinder.

Figuur 11 - Hoe vaak heeft u hinder ondervonden tijdens de werkzaamheden (tussen 22 maart en 2 september)? (n= 2.355)



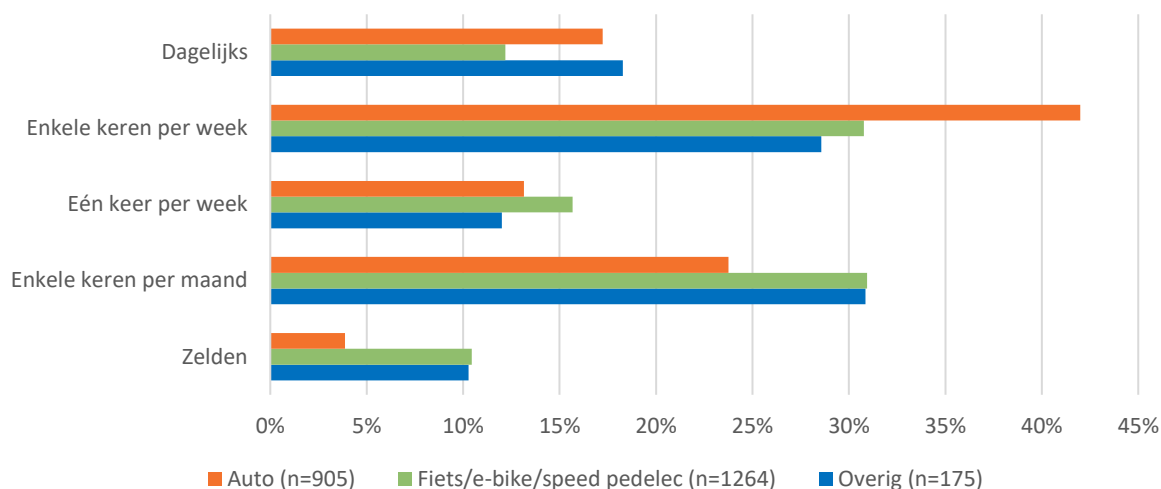
De resultaten op de bovenstaande vraag zijn uitgesplitst op gebiedsdeel (figuur 12), meest gebruikte vervoersmiddel (figuur 13) en reisdoel. Uit figuur 12 is, ten eerste, op te maken dat in vergelijking met andere gebiedsdelen vooral respondenten uit gebiedsdeel Zuid vaak te maken hebben gehad met verkeershinder. Dat de werkzaamheden gecentreerd waren in gebiedsdeel Zuid verklaart waarschijnlijk voor een groot deel dat respondenten uit dit gebiedsdeel er vaker hinder van ondervonden.

Figuur 12 - Hoe vaak heeft u hinder ondervonden tijdens de werkzaamheden (tussen 22 maart en 2 september)? (uitgesplitst op gebiedsdeel) (n=2.216)



In figuur 13 is de frequentie van verkeershinder uitgesplitst op meest gebruikte vervoersmiddel. Automobilisten ervoer in verhouding vaker hinder tijdens de werkzaamheden dan fietsers en de *overige* groep. Dit valt vooral op in de categorie enkele keren per week. Fietsers lijken het minst vaak hinder te hebben ervaren.

Figuur 13 - Hoe vaak heeft u hinder ondervonden tijdens de werkzaamheden (tussen 22 maart en 2 september)? (uitgesplitst op meest gebruikte vervoersmiddel)

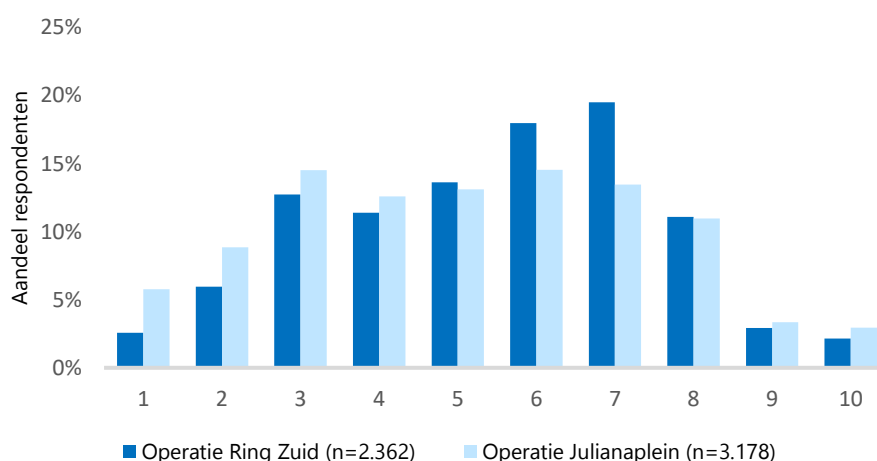


Bij het uitsplitsen op reisdoel zien we tot slot dat respondenten die voornamelijk reizen voor werk vaker verkeershinder ervaren dan respondenten die voornamelijk reisden voor recreatie/bezoek of school/studie.

Ervaren ernst verkeershinder

Aan de respondenten is gevraagd hoe ernstig zij hun hinder hebben ervaren. Zij konden de ernst scoren op een schaal van 1 (niet ernstig) tot 10 (zeer ernstig). Gemiddeld geven de respondenten de ervaren hinder een **5,5**. In Figuur 14 is de spreiding van de toegekende scores te zien. In deze figuur is ook de spreiding uit de Evaluatie Operatie Julianaplein opgenomen. De ervaren ernst centreert zich vooral rondom het midden van de schaal. Het grootste aandeel respondenten geeft de ernst van hun hinder een score van 7 of 6. Het aandeel respondenten die geen of nauwelijks hinder heeft ervaren (score 1-2) is vrij laag. Ditzelfde geldt voor het aandeel respondenten die zeer ernstige hinder hebben ervaren (9-10). De spreiding van toegekende scores voor Operatie Julianaplein volgen een vergelijkbaar patroon. Echter, de piek rondom de categorieën 6 en 7 is iets lager.

Figuur 14 – Spreiding toegekende scores in vergelijking met de toegekende scores voor ervaren ernst uit de Evaluatie Operatie Julianaplein



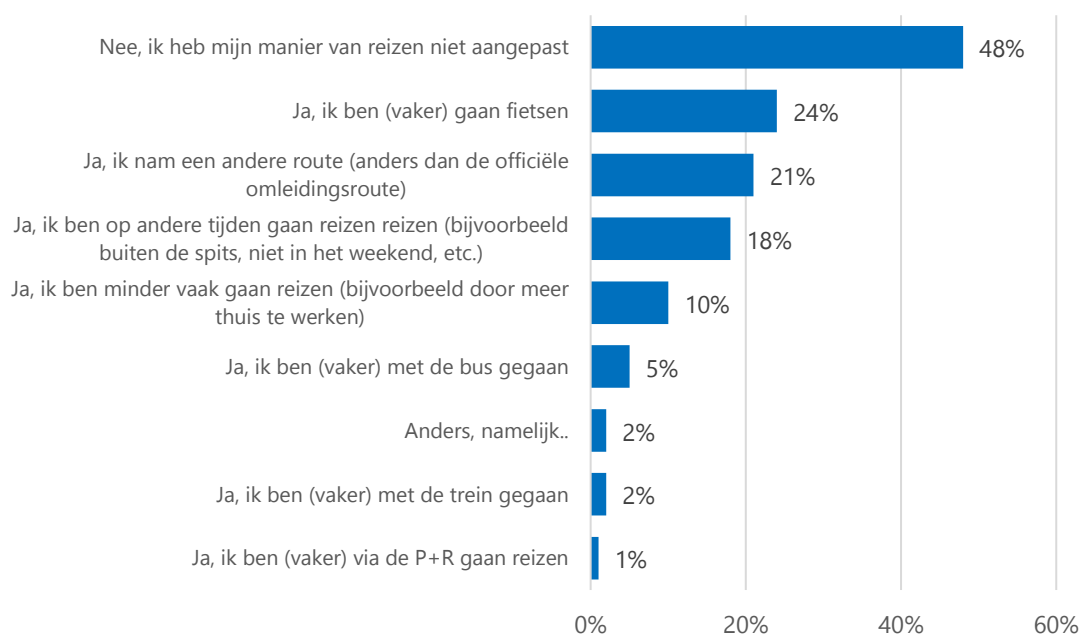
We hebben de scores tot slot uitgesplitst op leeftijdsgroep, gebiedsdeel en voornaamste reisdoel (bijlage). Voor deze achtergrondvariabelen zien we geen grote verschillen in de gemiddelde beoordelingen. Wat nog enigszins opvalt bij de uitsplitsing op gebiedsdeel is dat respondenten uit gebiedsdeel Zuid in verhouding tot de andere gebiedsdelen de verkeershinder iets hoger beoordelen. In figuur 12 zagen we ook dat respondenten uit gebiedsdeel Zuid vaker hinder ervaarden. Deze resultaten kunnen worden verklaard door de nabijheid van de werkzaamheden.

2.4 Reizen tijdens de werkzaamheden

In dit onderdeel gaan we verder in op het reisgedrag van respondenten en hoe zij hun reisgedrag hebben aangepast tijdens de werkzaamheden. We vroegen ten eerste met welk vervoersmiddel respondenten vooraf aan de Operatie Ring Zuid voornamelijk in en rondom de stad Groningen reisden. Als meerdere vervoersmiddelen werden gebruikt, werd gevraagd om het vervoersmiddel te kiezen die het meest gebruikt werd. De fiets werd door ruim de helft van de respondenten als primair vervoersmiddel gebruikt voorafgaand aan de werkzaamheden (n=2.047). Ruim een derde reisde voornamelijk met de auto (n=1.218). De overige vervoersmiddelen werden door een tiende van de respondenten aangemerkt als primair vervoersmiddel (n=332).

Hebben automobilisten tijdens de werkzaamheden hun reisgedrag (deels) aangepast? Dit legden we voor aan de respondenten (die aangeven voornamelijk de auto te hebben gebruikt) (figuur 15). Ruim de helft heeft zijn/haar reisgedrag aangepast. De andere helft heeft geen aanpassing gedaan in het reisgedrag. Respondenten konden bij deze vraag meerdere aanpassingen aangeven. Echter wanneer ze aangaven geen aanpassing te hebben gedaan in het reisgedrag was het niet meer mogelijk om een andere optie aan te vinken. Een kwart van de automobilisten is vaker gaan fietsen om hun bestemming te bereiken. Een vijfde heeft tijdens de werkzaamheden een andere route genomen en een vergelijkbaar aandeel is op andere tijden gaan reizen. Vaker met de trein reizen en reizen via een P+R is in verhouding weinig gedaan door respondenten die voornamelijk met de auto reisden vóór de werkzaamheden aan Ring Zuid.

Figuur 15 - Heeft u tijdens de werkzaamheden uw reisgedrag (deels) aangepast?(n=1.215)



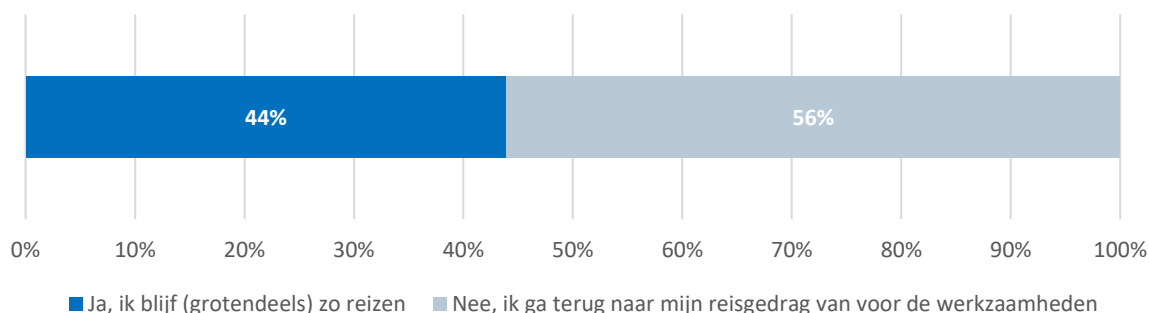
* Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%

** Deze vraag is alleen gesteld aan respondenten die aangaven dat zij voorafgaand aan de werkzaamheden aan Ring Zuid voornamelijk met de auto in en rondom de stad Groningen reisden.

Een aanzienlijk deel van de respondenten die voornamelijk met de auto in en rondom Groningen reisden, gaf aan hun reisgedrag te hebben aangepast tijdens de werkzaamheden. We wilden

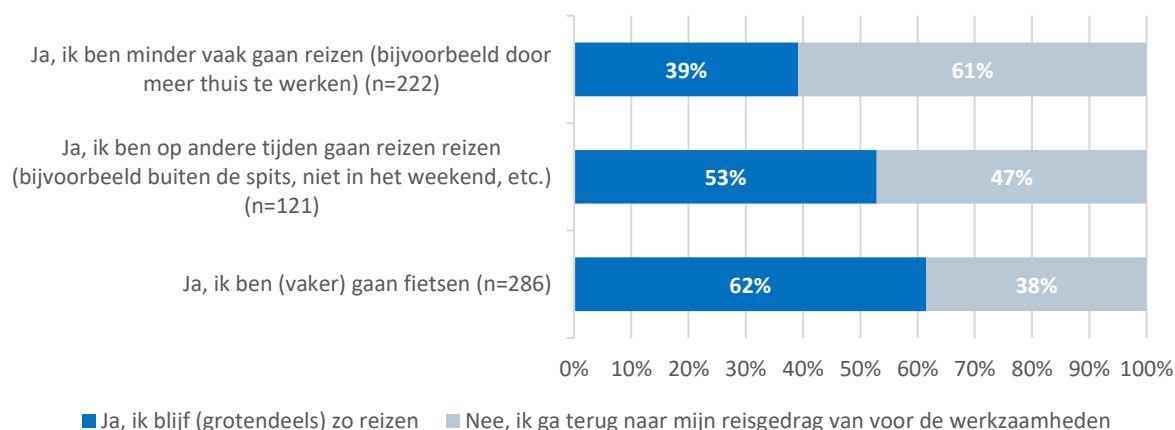
achterhalen of de aangepaste reisgewoonten blijvend zijn nu de werkzaamheden zijn afgerond. Ruim twee vijfde van de automobilisten die hun reisgedrag aanpasten zijn van plan dit reisgedrag te behouden (figuur 16). Het overige deel is dus van plan om weer terug te gaan naar hun oorspronkelijke reisgedrag. Dit suggereert dat de verkeersdruk op de ringweg na de werkzaamheden, in ieder geval tijdelijk, verminderd kan zijn doordat een deel van de automobilisten een structureel een anders vervoersmiddel gebruikt of hun route en/of reistijdstip hebben aangepast.

Figuur 16 - Bent u van plan om uw aangepaste reisgedrag te behouden nu de werkzaamheden voorbij zijn? (n=626)



Bovenstaande resultaten hebben we uitgesplitst voor de drie meest genoemde categorieën (naast de categorie “... manier van reizen niet aangepast” en “Ja, ik nam een andere route”). Figuur 17 laat zien dat automobilisten die vaker zijn gaan fietsen relatief het vaakst de intentie hebben om dit gedrag voort te zetten. Zes van de tien fietsers is van plan om vaker te blijven fietsen. Ruim de helft van de automobilisten die op een andere tijd is gaan reizen is van plan om dit te blijven doen nu de werkzaamheden voorbij zijn. Tot slot zijn automobilisten die minder vaak zijn gaan reizen (bijvoorbeeld door meer thuiswerken) in verhouding tot de andere categorieën het minst vaak geneigd om dit aangepaste gedrag te behouden. Ongeveer vier van de tien respondenten in deze groep is van plan om dit aangepaste reisgedrag te behouden.

Figuur 17 - Bent u van plan om uw aangepaste reisgedrag te behouden nu de werkzaamheden voorbij zijn? (uitgesplitst op aangepast reisgedrag)



Bijlage

Bijlage 1: Gemiddelde cijfers voor de ervaren ernst (schaal 1-10)

leeftijdsgroep	gemiddelde	gebiedsdeel	gemiddelde	reisdoel	gemiddelde
18-27 jaar	5,1	Centrum	5,3	School/studie	5,6
28-44 jaar	5,6	Haren	5,2	Werk	5,5
45-64 jaar	5,4	Oost	5,4	Recreatie/bezoek	5,3
65-74 jaar	5,4	Oude Wijken	5,2		
75 jaar e.o.	5,5	Ten Boer	5,3		
		West	5,2		
		Zuid	5,8		



Colofon

Evaluatie Ring Zuid 2024

Auteurs

Oscar Kamminga
Inge de Vries

Maand van uitgave

Oktober 2024

Opdrachtgever

Groningen Bereikbaar

Fotografie

Groningen Bereikbaar

Uitgave

Onderzoek, Informatie en Statistiek Groningen

Online publicaties OIS Groningen

<https://publicaties.oisgroningen.nl/>

Contactgegevens

T: (050) 367 56 30
E: info@oisgroningen.nl
I: www.oisgroningen.nl