



Evaluatie werkzaamheden Operatie Julianaplein

Het inwonerspanel Groningen Gehoord om hun mening gevraagd

Hanneke van der Hoef

mei 2022

Frans Oldersma

www.oisgroningen.nl



BASIS VOOR BELEID

Inhoud

Inhoud	1
Samenvatting	2
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek	3
1.2 Opzet van het onderzoek	3
2. Resultaten	4
2.1 Respons en achtergrondgegevens	4
2.2 Informatie voorafgaand en tijdens de werkzaamheden	5
2.3 Noodzaak en impact van de werkzaamheden	7
2.4 Digitale informatieborden, omleidingsroutes en alternatief vervoer	7
2.5 Ervaren hinder	8
2.6 Aanpassing reis	9
2.7 Mobiliteitsacties	10
2.8 Opmerkingen aan het einde aan de vragenlijst	10
Colofon	11

Samenvatting

Groningen Bereikbaar heeft de afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) van gemeente Groningen gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de evaluatie van de werkzaamheden aan het Julianaplein, die plaatsvonden in de periode 11 februari tot 9 mei. Hiervoor is het inwonerspanel Groningen Gehoord bevestigd. In totaal vulden 4.672 panelleden (48%) de enquête in.

Informatie over de werkzaamheden via verschillende kanalen

Ruim de helft van de respondenten geeft aan gelezen te hebben over de werkzaamheden aan het Julianaplein in een advertentiepagina in de krant of huis-aan-huisblad. Daarnaast is bijna de helft van de respondenten geïnformeerd via lokale media. Ongeveer één op de drie respondenten ontving informatie over de werkzaamheden via social media.

De website www.operatiejulianaplein.nl is bezocht door 40% van de respondenten. Vooral de informatie over verschillende fases van de werkzaamheden werd nuttig bevonden (90%), gevolgd door reistips (39%) en webcams (26%).

De service Ask&GO, die reisadvies aanbiedt via Whatsapp, is een stuk minder bekend onder respondenten. Van de respondenten geeft 76% aan niet te weten dat deze service bestond. Slechts 4% heeft gebruik gemaakt van deze service.

Hinder door langere reistijd vanwege drukte op de weg en omleidingsroutes

De meeste respondenten geven aan hinder te hebben ervaren door langere reistijd, vanwege drukte op de weg (13%), omleidingsroutes (16%) of allebei (32%). Hoewel maar 6% aangeeft *vooral* hinder te hebben ervaren als gevolg van toegenomen verkeersonveiligheid, beoordelen zij deze hinder wel als ernstig en vaak voorkomend.

Begrip voor impact en noodzaak van de maatregelen

De meeste respondenten geven aan dat het voor hen vooraf vooraf duidelijk was welke impact de werkzaamheden zouden hebben op hun eigen reizen (77%). Ook de noodzaak van de maatregelen werd door de meeste respondenten (88%) begrepen.

Digitale informatieborden duidelijk voor meerderheid, maar routekeuze vooral bepaald door lokale kennis

De meerderheid van de respondenten (54%) geeft aan dat het duidelijk was via welke omleidingsroute(s) zij hun bestemming konden bereiken. Ook de omleidingsroutes waren voor de meerderheid duidelijk (57%). Toch geven de meeste respondenten aan hun route *niet* te hebben bepaald via de omleidingsborden, maar via lokale kennis (71%).

Aanpassing reisgedrag: andere route, op de fiets, of buiten de spits

In totaal heeft 77% van de respondenten zijn of haar vaste reisroutes aangepast tijdens de werkzaamheden. Het gaat hierbij met name om de reizen met de auto (64%). Het merendeel van de respondenten koos voor een andere route (74%). Daarnaast stapte bijna eenderde op de fiets en is 21% op andere tijden gaan reizen, bijvoorbeeld buiten de spits.

Ruim de helft (57%) geeft aan in de toekomst niets te zullen veranderen als gevolg van de werkzaamheden aan het Julianaplein. Daarnaast geeft 10% van de respondenten aan vaker de fiets te zullen pakken. Eenzelfde deel (10%) geeft aan vaker te "checken voor vertrek".

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Groningen krijgt een nieuw Julianaplein. Daarvoor ging het knooppunt op de schop en is er eerst een nieuwe tijdelijke kruising aangelegd. Tussen 11 februari en 9 mei werden in verschillende fases de werkzaamheden uitgevoerd. Dit leverde drie maanden lang ernstige verkeershinder op.

Groningen Bereikbaar heeft de afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) van gemeente Groningen gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de impact van de werkzaamheden aan het Julianaplein op de inwoners van gemeente Groningen. Zijn de inwoners goed geïnformeerd over de gevolgen van de werkzaamheden? Hoeveel hinder hebben inwoners ervaren? Hebben inwoners hun reisgedrag aangepast, tijdelijk of voor de lange duur?

1.2 Opzet van het onderzoek

De vragenlijst is voorgelegd aan het Inwonerspanel Groningen Gehoord. Het Inwonerspanel bestaat uit bijna 10.000 inwoners van de gemeente Groningen die hun e-mailadres hebben gegeven om mee te werken aan internetonderzoeken van OIS. De panelleden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête. De enquête heeft twee weken opengestaan. Na één week is een herinnering gestuurd.

In de vragenlijst hebben we naast gesloten vragen ook open vragen gesteld. Alle antwoorden op de open vragen zijn in een apart document aan de opdrachtgever verstrekt. In deze rapportage komen de meestgenoemde punten hieruit terug.

Met bijna 10.000 leden, in alle leeftijdsgroepen vanuit de hele gemeente, geeft het Inwonerspanel 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. Iedere inwoner kan lid worden van het Inwonerspanel. Het gevolg is dat sommige groepen inwoners zijn oververtegenwoordigd en anderen 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.

2. Resultaten

2.1 Respons en achtergrondgegevens

Respons

De vragenlijst is door 4.672 leden van het Inwonerspanel ingevuld. Dat betekent dat bijna de helft van de respondenten (48%) de vragenlijst heeft ingevuld. Niet alle respondenten hebben alle vragen ingevuld, vandaar dat het aantal respondenten per vraag kan verschillen. Bij elke vraag stond ook de antwoordoptie 'weet niet / geen antwoord'. Deze antwoordoptie is buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de in dat rapport vermelde resultaten. Het aantal respondenten (excl. weet niet / geen antwoord) staat aangegeven boven de figuur of tabel (bijvoorbeeld in Tabel 1 met N = 4.452).

Leeftijd

De leeftijdsverdeling van de panelleden wijkt af van die van alle inwoners in de gemeente (zie Tabel 1). Van de respondenten is 58% ouder dan 55 jaar, terwijl dit percentage in de gemeente beduidend lager ligt (29%). Dit betekent dat we te maken hebben met een oververtegenwoordiging van 55-plussers in de respons. De enquête is relatief weinig ingevuld door jongeren (18 – 35 jaar). De resultaten zullen dan ook vertekend zijn en hiermee dient rekening te worden gehouden bij de interpretatie van de resultaten.

Gebiedsdeel

De respondenten wonen verspreid over de gemeente. Deze verdeling komt relatief goed overeen met die van alle inwoners in de gemeente (zie Tabel 2).

Enkel in gebiedsdeel Zuid (o.a. Helpman, De Wijert, Hoornse Meer) wonen relatief meer panelleden.

Voornaamste reisdoel

Aan de respondenten is gevraagd wat hun voornaamste reisdoel is wanneer zij reizen via het Julianaplein. Bijna de helft van de respondenten (47%) geeft aan voornamelijk te reizen via het Julianaplein vanwege recreatie / bezoek aan familie, vrienden of kennissen. Bijna een kwart (23%) reist voor namelijk via het Julianaplein vanwege werk. In totaal geeft 13% aan helemaal niet te reizen via het Julianaplein.

Tabel 1. Leeftijdsverdeling respondenten (N = 4.461).

Leeftijdsgroepen	Respons (%)	Gemeente (%)
18 – 25 jaar	1	25
26 – 35 jaar	9	20
36 – 45 jaar	13	13
46 – 55 jaar	19	13
56 – 65 jaar	24	12
Ouder dan 65 jaar	34	17

Tabel 2. Verdeling huishoudenssamenstelling (N = 4.109)

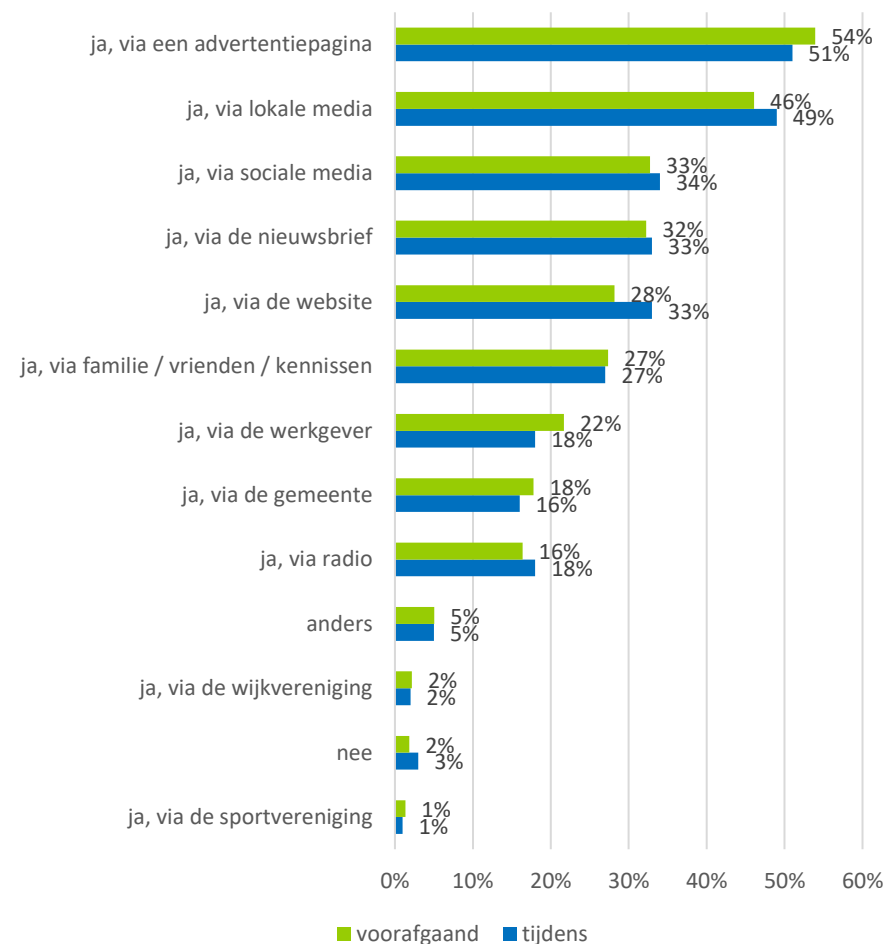
Gebiedsdeel	Respons (%)	Gemeente (%)
Centrum	8	11
Oude Wijken	17	20
Zuid	31	23
West	17	20
Oost	17	14
Ten Boer	3	3
Haren	8	8

2.2 Informatie voorafgaand en tijdens de werkzaamheden

Aan de respondenten is gevraagd of zij iets gehoord of gelezen hebben voorafgaand (vóór 11 februari) en tijdens (11 februari – 9 mei) de werkzaamheden aan het Julianaplein. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 1. De meeste respondenten geven aan gelezen te hebben over de werkzaamheden via een advertentiepagina in de krant of huis-aan-huisblad, zowel voorafgaand als tijdens de werkzaamheden. Daarnaast zijn veel respondenten geïnformeerd via lokale media (bijvoorbeeld RTV Noord, OOG radio en TV), gevolgd door sociale media. Ongeveer een derde geeft aan te zijn geïnformeerd via sociale media (Twitter, Facebook, LinkedIn, Instagram), de nieuwsbrief of de website (www.operatiejulianaplein.nl).

Respondenten geven aan dat zij voorafgaand aan de werkzaamheden relatief iets vaker zijn geïnformeerd via de werkgever, een advertentiepagina in de krant of huis-aan-huisblad of de gemeente. Tijdens de werkzaamheden zijn respondenten relatief iets vaker geïnformeerd via lokale media, de website en radio. De verschillen zijn echter klein.

Figuur 1. Heeft u iets gehoord of gelezen voorafgaand (N = 4.622) en tijdens (N = 4.354) de werkzaamheden aan het Julianaplein?



* Respondenten konden meerdere antwoorden kiezen, waardoor de percentages niet optellen tot 100%.

2.2.1 De website

Vervolgens is gevraagd of men de website (www.operatiejuliaanaplein) heeft bezocht ter informatie (zie Figuur 2). In totaal geeft 40% aan de website te hebben bezocht. Daarentegen geeft 38% aan de website niet te hebben bezocht, maar ook niet te weten dat deze website er was. Tot slot heeft 22% de website niet bezocht, terwijl zij wel wisten dat deze website er is.

Aan de bezoekers van de website (1.848 respondenten) is gevraagd welke onderdelen op de website zij nuttig vinden (Figuur 3). De meeste respondenten die de website hebben bezocht (90%), vinden informatie over de verschillende fases van de werkzaamheden nuttig. Ook reistips (39%) en webcams (26%) worden nuttig bevonden. De verhalen van ambassadeurs vinden de bezoekers minder nuttig, slechts 2% geeft aan deze verhalen nuttig te vinden.

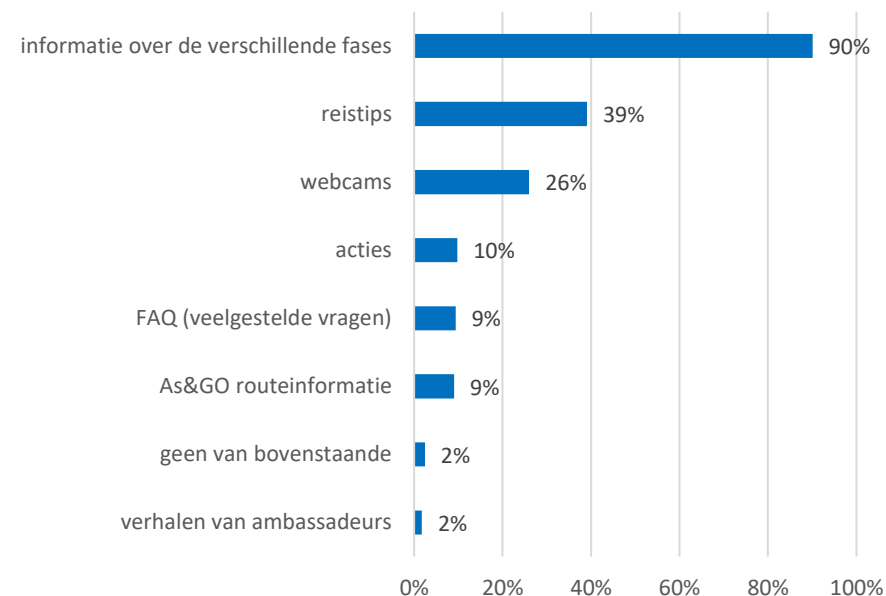
2.2.2. Ask&GO

In tegenstelling tot de website, is de Ask&GO service (routeadvies via WhatsApp) veel minder bekend onder de panelleden (zie Figuur 4). In totaal geeft 76% aan niet te weten dat deze service er was. Verder geeft slechts 4% aan reis- en routeinformatie te hebben opgevraagd via Ask&GO.

Figuur 2. Heeft u de website bezocht om uzelf te informeren? (N = 4.610)

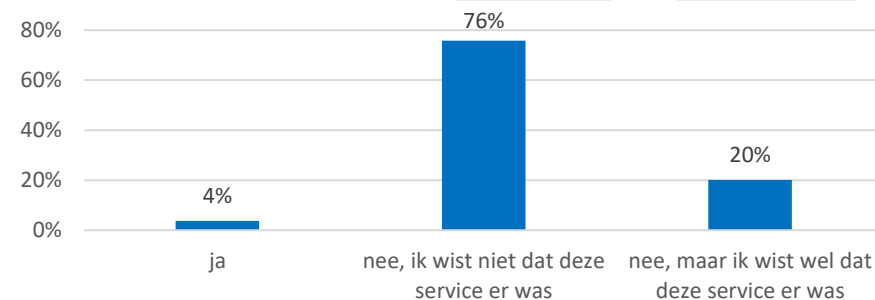


Figuur 3. Welke onderdelen op de website vond u nuttig? (N = 1.815)



* Respondenten konden meerdere antwoorden kiezen, waardoor de percentages niet optellen tot 100%.

Figuur 4. Heeft u reis- en routeinformatie opgevraagd via Ask&GO? (N = 4.587)



2.3 Noodzaak en impact van de werkzaamheden

Aan de respondenten zijn drie stellingen voorgelegd over de noodzaak en impact van de werkzaamheden, als ook het delen van informatie (zie Figuur 5).

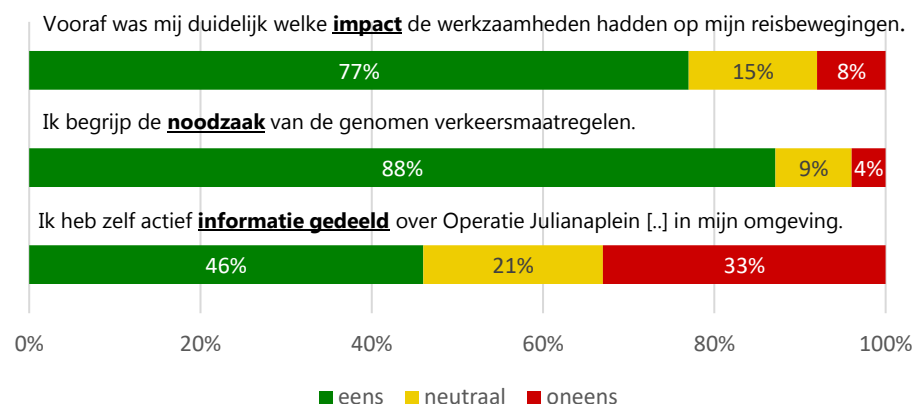
In totaal geeft 77% van de respondenten aan dat het voor hen duidelijk was welke impact de werkzaamheden hadden op hun eigen reisbewegingen. Ook de noodzaak van de maatregelen wordt door de meeste respondenten (88%) begrepen. Bijna de helft van de respondenten (46%) geeft aan zelf actief informatie te hebben gedeeld met mensen in hun omgeving over Operatie Julianaplein.

2.4 Digitale informatieborden, omleidingsroutes en alternatief vervoer

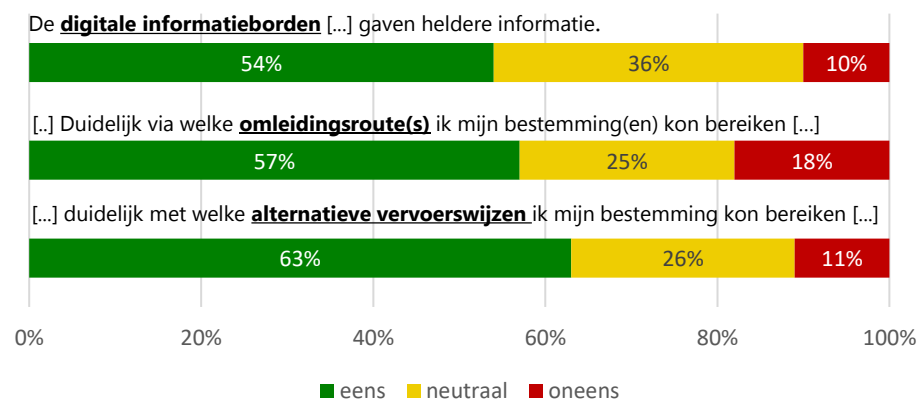
Nog eens drie stellingen zijn voorgelegd aan de respondenten (zie Figuur 6). Niet elke stelling is voor iedere respondent relevant. Als men bijvoorbeeld nooit auto rijdt, dan zijn de stellingen over digitale informatieborden, omleidingsroutes en alternatief vervoer minder relevant. Respondenten konden dan de antwoordoptie 'weet niet / geen antwoord' aanvinken. Deze antwoordoptie is niet meegenomen in de berekening van de percentages.

De meerderheid van de respondenten (54%) geeft aan dat het duidelijk was via welke omleidingsroute(s) zij hun bestemming konden bereiken. Ook de omleidingsroutes waren voor de meerderheid duidelijk (57%). Hoe hebben reizigers hun reis- en routekeuze dan bepaald? De meeste respondenten deden dat via lokale kennis (71%), navigatiesystemen (37%) en/of omleidingsborden (37%). Andere opties werden relatief weinig gebruikt: slimme kaart (9%), de website (9%), anders (7%) en ask&GO (1%).

Figuur 5. Stellingen over noodzaak en impact van de werkzaamheden (N = 4.223)



Figuur 6. Stellingen over omleidingsroutes en -borden (N = 3.484)



2.5 Ervaren hinder

Aan de respondenten is gevraagd of, en op welke wijze, zij hinder hebben ervaren van de werkzaamheden. In totaal geeft 72% van de respondenten aan hinder te hebben ervaren (zie Figuur 7). Het merendeel hiervan geeft aan gehinderd te zijn door een langere reistijd vanwege drukte op de weg en/of omleidingsroutes. Verder geeft 6% aan vooral hinder te hebben ervaren door toegenomen verkeersonveiligheid. Ook geeft 6% aan op een andere manier hinder ondervonden. Uit de opmerkingen komt naar voren dat het dan met name gaat om geluidsoverlast (33 keer genoemd) en aanpassingen van het openbaar vervoer (10 keer genoemd), zoals de verplaatsing van een bushalte of het wegvallen van een busverbinding.

*"Geluidsoverlast door het intrillen van de damwanden.
Heb meerdere nachten wakker gelegen."*

Figuur 7. Heeft u hinder ondervonden van de werkzaamheden? (N = 4.433)



Vervolgens is aan de respondenten die hinder hebben ervaren, gevraagd hoe vaak en hoe ernstig die hinder voor hen was. Zowel de frequentie als de ernst kon men scoren op een schaal van 1 (zelden) tot 10 (zeer vaak). Voor beide hebben we een gemiddelde score berekend [1-10] als ook een gecombineerde score door deze twee te vermenigvuldigen met elkaar [1-100]. Deze scores staan weergegeven in Tabel 3 voor de verschillende typen van hinder uit de vorige vraag.

Hoewel maar 6% van de respondenten aangeeft *voora*/een toename van verkeersonveiligheid te ervaren, geven deze respondenten wel aan dat het vaak voorkomt (gemiddelde score: 7.0) en dat het ook vrij ernstige hinder veroorzaakt (gemiddelde score: 6.2). Ook de gecombineerde score is het hoogst (44) van alle typen hinder.

De respondenten die hebben aangegeven vooral hinder te ervaren door drukte op de weg, geven aan dat ze ernst van de hinder (5.9) zwaarder vinden wegen dan de frequentie van de hinder (4.9). Het tegenovergestelde geldt voor hinder ervaren door omleidingsroutes: respondenten geven aan dat dit relatief vaker voorkomt (5.1), maar dat minder ernstige hinder veroorzaakt (4.3).

Tabel 3. Hoe vaak [1-10] en hoe ernstig [1-10] heeft u hinder ervaren? (N = 3.173)

Type hinder	Frequentie [1-10]	Ernst [1-10]	Frequentie x ernst [1 - 100]
Langere reistijd: drukte op de weg	4.9	5.9	29
Langere reistijd: omleidingsroutes	5.1	4.3	22
Langere reistijd: drukte op de weg én omleidingsroutes	6.4	5.4	34
Toegenomen verkeersonveiligheid	7.0	6.2	44
Totaal	6.1	5.1	31

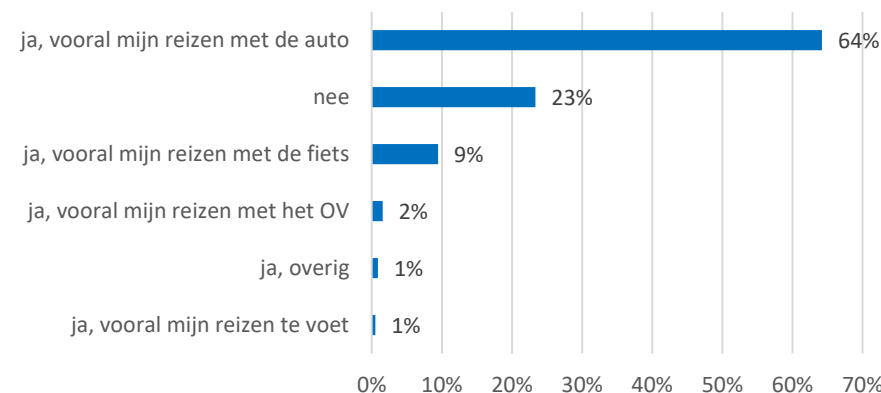
2.6 Aanpassing reis

Hebben reizigers tijdens de werkzaamheden hun vaste reisroutes in en rondom de stad aangepast? In totaal geeft 77% van de respondenten aan hun vaste reisroutes te hebben aangepast (zie Figuur 8). Het ging daarbij voornamelijk om de reizen met de auto (64%) en in mindere mate om reizen met de fiets (9%).

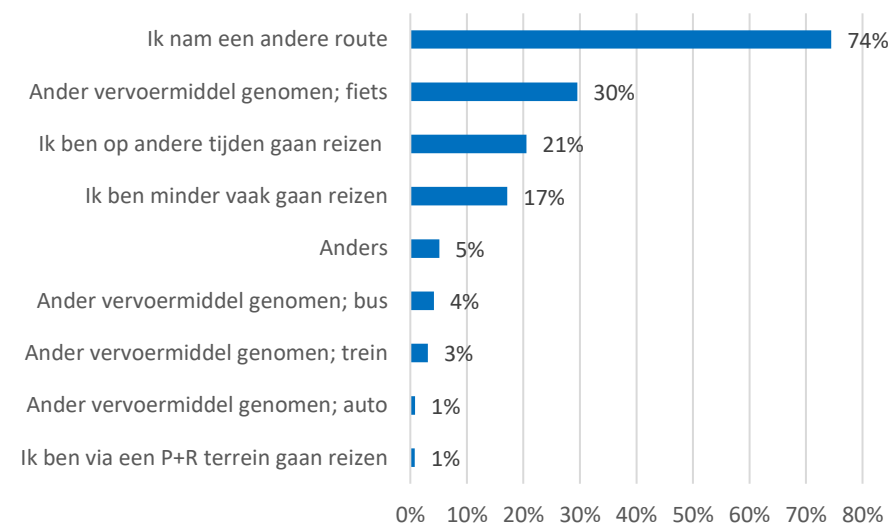
Aan de respondenten die hun reis hebben aangepast, vroegen we op welke wijze(n) zij dat hebben gedaan (zie Figuur 9). De meeste respondenten namen een andere route (74%), of namen de fiets in plaats van de auto (30%). Verder geeft 21% aan op andere tijden te zijn gaan reizen, bijvoorbeeld buiten de spits. Daarnaast geeft 17% van de reizigers aan minder te zijn gaan reizen door bijvoorbeeld meer thuis te werken. Relatief weinig mensen kozen ervoor om te reizen met de bus (4%) of trein (3%). Ook kozen relatief weinig respondenten voor een P+R terrein (1%), maar dat is logisch gezien het feit dat de respondenten in of vlakbij de stad wonen. Tot slot gaf 5% van de respondenten aan de reis op een andere manier aan te passen. Uit de opmerkingen komt naar voren dat men eerder vertrok (20 keer genoemd) of ging lopen (7 keer genoemd).

Aan de respondenten die *niet* hun reis hebben aangepast, vroegen we met welk vervoermiddel zij voornamelijk reisden de afgelopen drie maanden. Tweederde geeft aan voornamelijk met de fiets / e-bike / speed-pedelec te reizen. Daarnaast geeft 18% aan voornamelijk met de auto te hebben gereisd en dus niet hun reisroute te hebben aangepast.

Figuur 8. Heeft u, uw vaste reisroutes aangepast? Zo ja, welk vervoermiddel vroeg vooral om aanpassing? (N = 4.489)

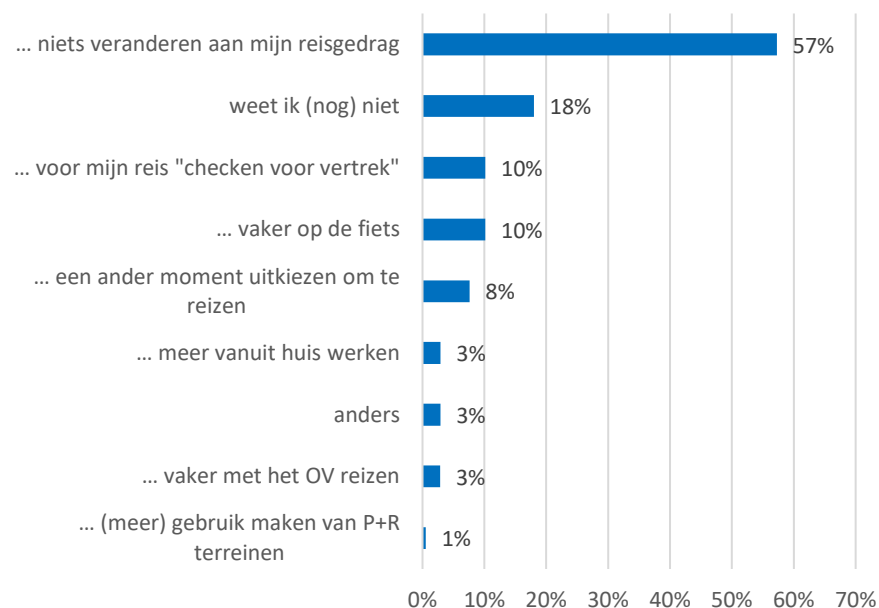


Figuur 9. Hoe heeft u, uw reis doorgaans aangepast?



Vervolgens is gevraagd of men van plan is om het reisgedrag blijvend aan te passen als gevolg van de werkzaamheden aan het Julianaplein (zie Figuur 10). De meerderheid van de respondenten (57%) geeft aan niets te veranderen aan het reisgedrag en 18% weet het (nog) niet. Verder geeft 10% aan vaker de fiets te pakken. Ook geeft 10% aan vaker te "checken voor vertrek".

Figuur 10. Door de werkzaamheden van Operatie Julianaplein ga ik in de toekomst ... (N = 4.443)



2.7 Mobiliteitsacties

Tijdens de werkzaamheden aan het Julianaplein zijn diverse mobiliteitsacties uitgevoerd, zoals BIRD Bike (deel e-bike), de Fietsritje challenge in de Ommetje app en de OV-campagne #Overstapweken. Deze mobiliteitsacties zijn echter weinig populair onder de respondenten: 98% van de respondenten gaf aan aan geen enkele mobiliteitsactie te hebben deelgenomen.

2.8 Opmerkingen aan het einde aan de vragenlijst

Aan het einde van de vragenlijst is gevraagd of respondenten nog opmerkingen en/of ideeën hebben voor het verbeteren van de service van Groningen Bereikbaar op het gebied van communicatie en/of anders reizen en werken. Een document met alle opmerkingen is verstrekt aan de opdrachtgever. Veel respondenten gaven aan dat de communicatie over de werkzaamheden goed was, maar dat omleidingsborden niet altijd even duidelijk waren. Daarnaast geven veel respondenten aan niet of nauwelijks met de auto te reizen en daardoor weinig hinder te hebben ervaren.

"Niet te veel gele info-borden achter elkaar. Te veel info in te korte tijd. Info lijdt dan niet tot duidelijkheid, maar tot meer chaotische info."

"Wij complimenteren Groningen Bereikbaar met de prima communicatie: chapeau!"

"Ondanks de vertragingen en de daarbij horende ergernis, moet ik zeggen dat het allemaal behoorlijk netjes geregeld was. OK, het duurde langer, maar het bleef allemaal goed bereikbaar. Hulde daarvoor!"

Colofon

Evaluatie werkzaamheden Operatie Julianaplein

Opdrachtgever:

Groningen Bereikbaar

Fotografie:

Groningen Bereikbaar

Uitgave:

OIS, gemeente Groningen



T (050) 367 56 30
E ois@groningen.nl
I www.oisgroningen.nl
 [@basisvoorbeleid](https://twitter.com/basisvoorbeleid)

BASIS VOOR BELEID

