

OPINIE FILEDRUK

Krimp en vergrijzing maken grote projecten overbodig doordat de filedruk op de wegen rond Groningen de komende jaren steeds verder afneemt.

Prognoses kloppen niet

Jan Wittenberg

Volgens het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zal heel Nederland de komende decennia nog een beetje groeien. Noord-Nederland krimpt en vergrijst de komende decennia. De bevolking op het platteland neemt af. De steden en enkele gemeenten groeien nog. Door krimp op het platteland zullen minder werkenden vanuit 'de provincie' naar de stad pendelen. De files rond Groningen op de A7 en A28 nemen daardoor verder af. Grote projecten om deze files te bestrijden - zoals Aanpak Ring Zuid en Transferium De Punt - worden daardoor overbodig.

De afname van het aantal forenzen wordt versterkt door de vergrijzing. De CBS/PBL prognoses laten zien dat de vergrijzing versnelt doordat de na-oorlogse geboortegolf 65+ is geworden. Het aantal 65-plussers neemt overal in Nederland toe. Maar in het Noorden gaat de vergrijzing harder, door minder instroom van migranten. De vergrijzing wordt verder versterkt doordat veel jongeren naar de Randstad en de grote steden trekken voor banen en studie.

Het percentage 65-plussers in Groningen groeit van 18% nu tot 25% in 2040. In Drenthe is de toename van 21% naar 31%, in Friesland 20%-30%. Er zijn dus in 2040 bijna 50% meer 65-plussers dan nu.

Wat betekent krimp en vergrijzing voor de planning van grote infrastructuurprojecten zoals de Aanpak Ring Zuid en Transferium De Punt? De laatste jaren was er volgens Rijkswaterstaat een afname van de files op de A28 en A7.

Door het economisch herstel nemen de files landelijk weer toe. Zo niet rond Groningen. De vraag is nu: blijft dit zo en welke trends zijn er gaande?

Uit de 'actualisatie netwerkanalyse Groningen-Assen' blijkt dat het autoverkeer op het onderliggend wegennet na 2008 afnam en op de A28 nog licht toenam. Echter, sinds 2008 neemt de autopenndel af. Hierin is de krimp en vergrijzing zichtbaar.

De prognose achter de Aanpak Ring Zuid stamt uit 2006. Er werd een enorme toename van verkeer op de A7 en A28 voorspeld. Dat blijkt



▲ Het omgebouwde Julianaplein. Afbeelding Projectbureau Aanpak Ringweg Groningen

Noodzaak aanpak Ring Zuid en transferium De Punt achterhaald

niet meer uit te komen. Door de economische crisis zijn de files afgenomen. De economie trekt aan, maar de prognoses kloppen niet meer omdat met krimp en vergrijzing acht jaar geleden geen rekening is gehouden. Naast krimp en vergrijzing, nemen de files af door ander reisgedrag van jongeren. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (KIM, 2014) blijkt dat jongeren minder vaak autorijden en dus minder in de file staan. Bovendien trekken jongeren naar de stad voor studie en werk. Zij pendelen daardoor minder. Hierbij komt dat het internet nieuwe werkvormen mogelijk maakt: vergaderen op afstand, thuiswerken et cetera. Mensen worden slimmer in het mijden van de spits.

De elektrische fiets is aan een gestage opmars begonnen. Het aandeel van de e-fiets in de fietsmobiliteit is in tien jaar tijd van 0 naar 9 procent gestegen. De e-fiets heeft in

het woon-werkverkeer nog een grote potentie. De filedruk op de wegen rond Groningen zal verder afnemen. Er is alle redenen om terughoudend te zijn met de aanleg van grootschalige projecten. De kosten voor onderhoud en veiligheidsvoorzieningen van de Ring Zuid zijn vanwege de tunnels aanzienlijk. Vele malen hoger dan kosten van een 'gewone' ringweg. De exploitatiekosten van transferium De Punt zijn hoog: 1,5 miljoen euro per jaar voor 2000 plaatsen.

De doorstroming van het verkeer rond Groningen en de leefbaarheid in de stad zijn veel beter gediend met een pakket kleinschalige maatregelen. Het kolossale bedrag voor de Ring Zuid (700 miljoen euro) kan veel gericht worden besteed. Een pakket kleinschalige ingrepen voor verbetering van de doorstroming; spitsstroken; een kralensnoer van bescheiden transferia dichtbij de woonkernen; verdere optimalisatie van het openbaarvervoer; aanleg van busbanen en een fietsroute+ netwerk. Met een dergelijk pakket kan flexibel worden ingespeeld op de grote veranderingen die het Noorden te wachten staan en worden toekomstige generaties niet opgezadeld met een molensteen van exploitatiekosten.

Jan Wittenberg is stedenbouwkundige en civiel ingenieur.