

Zuid-Holland stimuleert

Mensen blijven reizen, zelfs meer. Ook in de krimpgebieden. Daar stappen mensen nu sneller in de auto omdat voorzieningen verder weg zijn, of ze pakken de elektrische fiets. Dat is volgens Floor Vermeulen, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, de trend. En dus moet er worden geïnvesteerd in mobiliteitsnetwerken.

MAARTEN REITH

Er is weer geld voor mobiliteit, in tegenstelling tot geluiden van de afgelopen jaren. De problemen zouden zich vanzelf wel oplossen. Er waren minder files, minder mensen in de trein. Voor onze afdeling zou het een beetje klussen in de marge worden. Maar dat blijkt nu anders te liggen. We hebben geïnvesteerd in de economie en om die te laten draaien moeten de mobiliteitsnetwerken de drukte wel aankunnen. Nu lopen de rijks- en provinciale wegen vast', zo begint Vermeulen. Als gedeputeerde beslaat zijn portefeuille verkeer en vervoer, vervoersau-

alternatief. Het ov kan dat niet aan, mensen willen niet in de trein of bus staan. En dat betekent voor het komende jaar dus druk op de beschikbare middelen. Dat vergt een rechte rug van bestuurders, want het is niet zomaar opgelost. Ik geloof in de combinatie van maatregelen op de korte en de langere termijn. Denk aan beter benutten van het spoor met beveiligingssysteem ERTMS en lijnen intensiever gebruiken. Dat zijn de quick wins. Op langere termijn zijn er investeringen in infra, zoals voor light rail.'

Pionieren met data en nieuwe energie

De twee belangrijkste zaken waar de provincie Zuid-Holland in investeert zijn open data en duurzame mobiliteit. Vermeulen: 'Open data zijn nodig voor slimme mobiliteitsoplossingen. Ze worden nu gebruikt voor onder andere apps voor plannen en betalen in het ov. Omdat we zelf vervoerder zijn, overleggen we met andere provincies, regio's, Rijksoverheid en vervoerders over technologie en het beschikbaar stellen van data. Op de Valleilijn loopt nu bijvoorbeeld een pilot met single check in/check out. Reizigers hoeven dan slechts één keer in en uit te checken als ze zowel over de Valleilijn en over het hoofd-railnet reizen. De uitkomst hiervan is van belang voor alle ov-reizigers in heel Nederland.'

En dan is er uiteraard 'Parijs'. De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om alle nieuwe bussen vanaf 2025 emissievrij te

laten rijden. 'En dan bedoelen we geen vervuiling uit de uitlaat. We zijn bezig met elektrische bussen en waterstofbussen. Dat laatste is niet nieuw, wel dat we werken met VDL en de bussen dus van Nederlandse bodem zijn. En we werken aan wegen die meer CO2 opnemen dan uitstoten, in aanleg en beheer: de Wegen van Energietransitie. De N59 tus-

'Met stedelijke ontwikkeling rond stations faciliteren we de modaliteit wandelen in de keten'

sen Delft en Zoetermeer is hier een voorbeeld van. Kortom, Parijs en het regeerakkoord onderlijnen wat we al deden. Het is pionieren. Dat is ook een leerproces. Bij stappen in de energietransitie en duurzame mobiliteit zijn er soms ook resultaten die minder geslaagd zijn. Je wil bijvoorbeeld elektrisch vervoer en je krijgt biodiesel.'

Wat betreft innovatie vindt de gedeputeerde de implementatie van de openbaarvervoerconcessie Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) spannend. Hier is de markt gevraagd met nieuwe vervoerconcepten te komen. En verder noemt hij de onderzoeken naar het slimmer en breder gebruik van de rijkswegen met behulp van platooning en in-carsystemen.

'Voor de hoofdstromen tussen de steden is het onaantrekkelijk maken van de auto geen alternatief. Het ov kan dat niet aan'

toriteit en MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag), communicatie en vergunningverlening. Hij was provinciaal lijsttrekker van de VVD bij de Statenverkiezingen in 2011 en 2015 en is nu als gedeputeerde verkeer en vervoer voorzitter van het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB).

'Voor de hoofdstromen tussen de steden is het onaantrekkelijk maken van de auto geen

innovaties in mobiliteit

Floor Vermeulen, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland

Aandacht voor goederen en fietsers

Naast reizigers is het belangrijk oog te hebben voor goederenstromen, aldus Vermeulen. 'Die nemen hand over hand toe. In Nederland is daar te weinig focus op. Als we niet opletten krijgen we een overbelast spoor, liggen schepen steeds langer te wachten voor bruggen en sluizen. Zuid-Holland legt de nadruk op modal shift. Zo hebben meerdere partijen de intentie om met een groene corridor tussen Zoeterwoude (Heineken) en de haven in Rotterdam hun logistieke activiteiten klimaatneutraal te maken. Hiervoor wordt voor een groot deel gebruikgemaakt van de Gouwe, de Hollandse IJssel en de Nieuwe Maas. Samen met Duitsland is er ook interesse om zo'n duurzame goederencorridor richting het oosten aan te leggen, een combinatie van vaarwegen en nieuwe infra.' 'Ten slotte, de provincie zet steeds meer in op treinstations die minder in gebruik zijn. Denk aan het parkeerterrein bij Sassenheim, een groot succes. Mensen gaan vanaf daar verder met de trein naar Leiden en Den Haag. Delft Zuid is ook zo'n station dat we willen upgraden. En station Feyenoord wordt nu alleen gebruikt door voetbalfans. Stedelijke ontwikkeling kan ook rond dergelijke stations. Zodat we bijvoorbeeld de modaliteit wandelen in de keten faciliteren. Met de woorden van Ronald Waterman, 33 jaar lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland: wandelen is spotgoedkoop, momentaan beschikbaar en gezond.'

