

Vrije ruimte

Co-modaliteit cruciaal voor Vlaanderen

Johan de Mol

Een transitie naar duurzame mobiliteit betekent overgaan van een mobiliteit die de leefomgeving belast, naar een mobiliteit die in harmonie is met de omgeving. Zo'n transitie is een langzaam en lastig proces. Wie let op de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen, moet wel een erg grote optimist zijn om te verwachten dat het hele gewest zo over zal stappen op duurzame mobiliteitsvormen. Zeker in de dorpen zal het bestaande mobiliteitsgebruik niet snel veranderen. De bekende argumenten die door mobiliteitsexperts aangevoerd worden – files, lawaaihinder, slechte luchtkwaliteit – worden daar nauwelijks gevoeld.

In steden ligt dat anders. Het tempo waarin duurzame mobiliteitsvormen aangeboden worden, ligt daar veel hoger. Duurzame mobiliteit in stedelijke regio's zal daarom de hefboom moeten zijn om duurzame mobiliteit in een groter gebied als Vlaanderen vorm te geven.

Quasi-eenvoudige zaken stranden op de egotripperij van vervoerbedrijven

Tegelijkertijd groeien in steden echter de tegenstellingen, vooral tussen de belangen van inwoners en niet-inwoners. Stedelijke omgevingen trekken grote stromen niet-inwoners aan die naar de stad komen voor werk, onderwijs en ontspanning. Indien de stad wenst dat de belastende mobiliteit veroorzaakt door de niet-inwoners ontmoedigd wordt, zal dit de overstap naar een ander vervoermiddel vergen. Immers: met de auto de stad blijven penetreren, zal strijdig zijn met de gewenste duurzame mobiliteit.

Hoe geraken we uit dit dilemma? De Franse stad Lyon biedt een weinig gekend, maar uitstekend voorbeeld van een duurzame transitie. Deze transitie werd bereikt met co-modaliteit als uitgangspunt: reizigers slim gebruik laten maken van meerdere vervoersmodi, in plaats van ze voor één vervoermiddel te laten kiezen. Het was Lyon dat zo het deelfietsenmodel ontwikkelde dat ondertussen in steden over de hele wereld te vinden is. Lyon zorgde verder voor versterkingen in alle vormen van openbaar vervoer. Het resultaat mag er zijn: in tien jaar tijd werd in Lyon een vermindering van 15 procent van het autogebruik gerealiseerd. Het voorbeeld van Lyon wijst ons op het belang van co-modaliteit voor een transitie naar duurzame mobiliteit. De klassieke vorm van

co-modaliteit is al langer een bekend begrip: het op elkaar afstemmen van vervoersvormen als trein, bus en tram om zo op een eenvormige manier toegang tot de verschillende modi te krijgen. Werkelijke co-modaliteit gaat echter nog een stap verder: we stemmen niet alleen verschillende vervoersvormen op elkaar af, maar vervangen het bezit van een eigen vervoermiddel door het gebruik van een gedeeld vervoermiddel. We bezitten geen fietsen en auto's, maar gebruiken deelfietsen en deelauto's.

Voor zo'n vergaande vorm van co-modaliteit moet echter nog wel behoorlijk wat gebeuren. Zowel in klassieke co-modaliteit als de gedeelde vormen van co-modaliteit hangt het succes af van het vlot functioneren van de basisfunctionaliteiten. Wil co-modaliteit een kans maken, dan moet de modi-overstap vlot verlopen. Dit vereist nabijheid van verschillende modi bij knooppunten, eenvoudige toegang, eenvoudige reservering, up-to-date reizigersinformatie, en uniforme ticketing.

Juist aan die basisfunctionaliteiten schort het nog te vaak. Men merkt dat co-modaliteit momenteel fout loopt door organisatorische problemen. Quasi-eenvoudige zaken als één ticket voor het openbaar vervoer stranden op de egotripperij van de verschillende vervoerbedrijven. In feite is de inkomstenverdeling en het delen van de vervoersinformatie van de reizigers het moeilijke punt. Een overkoepelend bedrijf lijkt voor de hand te liggen, maar dit is gezien het huidige gebrek aan wederzijds vertrouwen niet eenvoudig. Dit vormt echter wel de basisvoorwaarde voor de door de reiziger, maar ook steden zelf, gewenste co-modaliteit.

Om een mobiliteitstransitie in Vlaanderen mogelijk te maken, moeten duurzame vervoermiddelen een volwaardig alternatief vormen. Het op elkaar afstemmen en slim delen van de verschillende vervoersvormen kan de stedeling, maar vooral ook de niet-inwoner, aanzetten om naar duurzame modi over te stappen. Het grote voordeel van een verplaatsing met één vervoermiddel valt dan weg. Voor een transitie naar duurzame mobiliteit zal co-mobiliteit daarom de sleutel worden.

Johan de Mol (johan.demol@ugent.be) is onderzoeker bij het Instituut Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent.