

# OP ZOEK NAAR

Gentenaar Mark Flerick kajakt regelmatig naar het werk: "Een tocht van een uur, maar heel erg ontspannend en goed voor de conditie."

We staan almaar langer in de file. Naast de Kennedytunnel heeft nu ook de Liefkenshoektunnel de maximumcapaciteit bereikt. De NMBS krijgt in de nieuwe beheersovereenkomst weinig uitdagende verplichtingen opgelegd. En De Lijn, die bespaart zich kapot. Meer en meer pendelaars gaan dan ook op zoek naar alternatieven. Kunnen zij het verschil maken?

TEKST  
Timothy Puype

FOTOGRAFIE  
Anton Coene

**M**obiliteitsexpert Kris Peeters heeft een duidelijke visie op de staat van onze mobiliteit. Hij vraagt zich vooral af waarom het bij ons zo lang duurt om de omslag te maken, terwijl de goede voorbeelden in het buitenland bij bosjes te vinden zijn. "Toch denk ik dat we eindelijk de goede richting aan het uitgaan zijn. Je ziet dat mensen bereid zijn alternatieve oplossingen te zoeken."

#### Is mobiliteit een probleem?

**KRIS PEETERS** "Neen! Mobiliteit an sich is geen probleem, het is zelfs een positief gegeven. Zonder mobiliteit kunnen wij als mens niet functioneren. Alleen organiseren we onze mobiliteit op zo'n manier dat we er ongelukkig van worden. Daardoor zijn wij vandaag vooral bezig met de verdeling van de 'lasten', in plaats van de verdeling van de 'lusten'. We moeten er opnieuw iets positief van maken."

"Het is wetenschappelijk bewezen dat we dagelijks één à anderhalf uur 'onderweg' willen zijn. Niet meer, maar ook niet minder. Dat is ons persoonlijke mobiliteitsbudget. Let er maar eens op: als het over onze mobiliteit gaat, rekenen we altijd in tijd. We zeggen dan ook niet: de kust is 70 kilometer rijden. Wel: de zee is een uurtje van hier."

#### Dichter bij het werk wonen is dé oplossing?

"Het kan ons meer vrijheid geven, want er komt dan mobiliteitstijd vrij voor andere bestemmingen dan het werk. Maar als je ermee bedoelt dat we een stap verder komen als we de files oplossen: nee. Sowieso willen we immers ons mobiliteitsbudget opgebruiken. Als morgen de files weg zijn, zouden we toch even lang onderweg willen zijn. We zouden dus geen tijd winnen, wel afstand. Daarom is die focus op het oplossen van de files ook verkeerd. De echte uitdaging is zorgen voor mobiliteit voor mensen die vandaag géén mobiliteit genieten: de mobiliteitsarmen. Ik noem dat de 'onzichtbare file'. Door haar onzichtbaarheid komt die veel minder hoog op de politieke agenda."

#### Gaan we dan het best op zoek naar alternatieven die ons gelukkiger maken?

"Natuurlijk. Wij blijven in ons denken vastzitten in oude recepten: hier nog een rijstrook erbij, daar nog enkele seconden winst door een scherpere lichtenregeling. Dat zijn kosten op het sterfhuis. Er is een omschakeling nodig en die is gelukkig al bezig. Er zijn amper cijfers bekend over het gebruik van elektrische fietsen en speed pedelecs in Vlaanderen, maar iedereen ziet dat het aantal exponentieel stijgt. Meer dan de helft →

# EEN ANDERE MOBILITEIT

## “We organiseren onze mobiliteit verkeerd.”

KRIS PEETERS

Mobiliteitsexpert

→ van de nieuw verkochte fietsen is intussen elektrisch aangedreven. Het heeft tot nu toe weinig impact op files, maar wel op het goede gemoed van die fietsers: mensen die fietsen blijven langer gezond en ervaren meer vrijheid. Nederlands onderzoek heeft uitgewezen dat fietsers gemiddeld gelukkiger zijn dan hun collega's in de auto. De combinatie met de elektrische fiets, die de fiets extra mogelijkheden geeft (mensen kunnen langer fietsen, hellingen zijn geen probleem meer, langere afstanden worden fietsbaar ...) maakt ons multimodaler. De tijd dat we van deur tot deur met de wagen reden ligt achter ons. We gebruiken vaker verschillende vervoersmiddelen: met de bus naar het station om daar de trein te nemen en de reis af te maken met een Bluebike is geen uitzondering meer.”

“Ik was in de jaren 90 een van de eersten in mijn gemeente met een fietskar voor de kinderen. Mensen keken me toen na, nu vindt niemand het nog een gek idee. Het gaat echt wel sneller dan we denken. Kijk maar eens om je heen: elektrische steps, hoverboards, de Waterbus in Antwerpen zijn 'spectaculaire' voorbeelden – deelfietsen en deelauto's zijn we al heel gewoon gaan vinden ... We vinden meer en meer manieren om ons plezierant en vlot te verplaatsen.”

### Moet het niet nog sneller?

“Koning Auto heeft in de jaren 60 op een korte tijd heel onze infrastructuur bepaald. En nu gaan we snel de andere kant uit. Toch zal dat proces nog wel wat tijd vragen. Gedurende decennia opgebouwde infrastructuur

en ingesleten gewoonten verander je niet zomaar. Onze beleidsverantwoordelijken én onze media denken ook nog altijd vooral vanuit het vooruitperspectief, waarbij de auto het alfa en het omega is. Terwijl de auto in de toekomst natuurlijk het 'alternatief' wordt in plaats van de 'standaard'. Door de positieve elementen van een duurzamere mobiliteit te benadrukken, kunnen we de geesten wel sneller doen rijpen. Gezondere lucht, gezondere mensen, minder gekwetsten en doden in het verkeer, meer veiligheid om kinderen op straat te laten spelen, meer geld om leuke dingen te doen, een beter gebruik van onze publieke ruimte... Er zijn genoeg argumenten om te switchen en mensen ontdekken die steeds vaker ook zelf. Er sterven jaarlijks wereldwijd 1,3 miljoen mensen in het verkeer en nog eens 7 miljoen mensen sterven vervroegd door de indirecte effecten ervan. Over 100 jaar kijken we hier als mensheid op terug en denken we: 'Waarom hebben we zoiets zo lang toegelaten?'"

“Vakbonden kunnen een trekkende rol spelen in nieuwe mobiliteit in België. Ze zijn heel erg begaan met klimaat, luchtkwaliteit en sociale rechtvaardigheid. Tegelijk zien we dat de vakbond niet verder kijkt dan de 'werkgelegenheid' als het over de auto-industrie gaat. Of nog te vaak de salariswagen verdedigt. Ik denk dat ze daarover creatiever en consistentter moeten gaan nadenken. Sommige voordelen zijn anno 2018 niet langer houdbaar en moeten mee-evolueren. Vakbonden kunnen én moeten mee aan de basis liggen van die evolutie.”

De WaterBus vaart over de Schelde en vormt een snelle verbinding tussen Hemiksem, Antwerpen en de haven.



© Creative Commons / Paul Hermans



Mark Flerick : “Heel wat mensen gaan na het werk met de wagen naar de fitness, om daar op een loopband tv te kijken. Ik doe mijn sport van en naar het werk.”

Mark Flerick werkt al 17 jaar bij de Gentse brandweer. Regelmatig kajakt hij van Merelbeke naar de kazerne aan de andere kant van de stad.

“Ik heb in mijn jeugd altijd geroeid. Maar om te roeien heb je vlak water nodig en een ponton om je boot in het water te krijgen. Een kajak is veel gemakkelijker. Die neem je overal mee naartoe, gooi je in het water en je vertrekt. Op een dag heb ik ontdekt wat voor een waterstad Gent is. Je raakt letterlijk overal!”

“Sindsdien begon ik ook af en toe naar het werk te kajakken. Het is een vaart van een dik uur, maar wel heel ontspannend. Andere dagen neem ik de fiets, maar dan moet je kunnen omgaan met agressieve autobestuurders en losgeslagen bakfietsen (lacht). Op het water ben ik nog maar één keer zoiets tegengekomen: dat was een groepje dat met yachts voorbij racete waardoor mijn kajak omsloeg.”

“Ik gebruik mijn kajak ook in mijn vrije tijd. Het is gemakkelijk om je te verplaatsen in de stad. Ik zie ook steeds meer kajakers in het centrum. De stad denkt zelfs al aan kajakers bij nieuwe projecten. De nieuwe sluis aan de Reep heeft een speciale glijbaan, zodat je als kajaker gemakkelijk het hoogteverschil kunt overbruggen.”