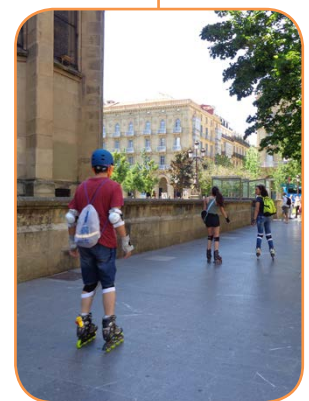


Duurzaam op weg

DUURZAME MOBILITEIT IS NABIJ! OVER REISTIJD, VERPLAATSING EN LOCATIEKEUZE

De wereld is nog nooit zo klein geweest en toch hebben we nog nooit zo weinig tijd gehad. Sommigen pendelen een keer heen en weer per dag. Anderen gaan eerst hun kinderen afzetten op school, dan naar het werk, op de terugweg eerst naar de winkel, dan naar de sportclub en dan pas naar huis. Een heel ander verplaatsingspatroon. Wist je dat iedereen een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan verplaatsen? Je hebt maar een beperkt tijdsbudget. Pas als je dat weet, besef je ook hoe belangrijk locatiekeuzes zijn. Megalomane shoppingcentra staan daarmee vaak in de kijker, het lijkt daardoor een luxeprobleem. Maar het gaat ook over de bereikbaarheid van zeer essentiële diensten zoals gezondheidszorg. Verplaatsingen, afstand en reistijd, daar gaan we in dit Inzicht dieper op in.



Weg van onder de kerktoren

Ontwikkelingen in het vervoer- en verkeerssysteem in de afgelopen twee eeuwen hebben het **maken van verplaatsingen gemakkelijker gemaakt dan ooit te voren**. Het is simpel: in dezelfde tijd geraak je met de fiets verder dan te voet, met de auto -in principe- verder dan met de fiets en met een helikopter of vliegtuig verder dan met de auto. Bovendien is de toegang tot de verschillende vervoersmiddelen ook **steeds betaalbaarder** geworden. Tussen 1900 en 1914 steeg het aantal motorvoertuigen in België van 1.000 tot meer dan 13.000. De auto was toen nog speelgoed voor de rijken (zie Dossier **Autovol, Autoluw, Autovrij**).

Die tijd is duidelijk voorbij. Honderd jaar later zijn er bijna zes miljoen personenwagens in België: **de auto is alomtegenwoordig**. In Vlaanderen hebben meer dan vier op vijf gezinnen minstens één auto (bron: **ovg**). Wie er geen heeft, kiest daar vaak -niet altijd- bewust voor. Akkoord, een privévliegtuig is nog steeds speelgoed voor de rijken. Maar vergeleken met twintig jaar geleden is vliegen zelf allang geen luxe meer. Een vliegtuigticket kopen is bijna alledaags geworden. Met goedkope luchtvaartmaatschappijen vlieg je vandaag voor amper 15 euro op anderhalf uur naar Berlijn. Met de trein is dat minstens drie keer zoveel in prijs en zeker vier keer zo lang in tijd. Vervoersmiddelen brachten ons **de mogelijkheid verder dan onder de kerktoren te gaan**. De wereld werd een dorp.

Waar ligt de grens?

Het valt niet te ontkennen dat twee generaties geleden een dag aan zee al heel wat, en een reis naar Lourdes een hele onderneming was. Wie kijkt er tegenwoordig nog op van een weekend Barcelona of Praag? We reizen steeds sneller en goedkoper.

Sommigen denken dat de volgende stap zit in Personal Aerial Vehicles (PAV). Zeg maar de vliegende auto, een soort persoonlijke helikopter, of een combinatie tussen beiden. Je kan dat afdoen als futurisme, maar het project **'European Personal Air Transportation System'** (EPATS) zag er duidelijke voordelen in. Bijvoorbeeld om van Poznan in Polen tot Lille in Frankrijk te reizen, kwamen ze tot de volgende berekening:

modus	reistijd van deur tot deur	reiskost per persoon
Normaal luchtverkeer [via Warschau en Parijs]	10,2 u	1.221 euro
Personenwagen	14 u	675 euro
Trein	15,3 u	612 euro
Privévliegtuig	4,6 u	411 euro

Bron: EPATS



myCopter
http://www.mycopter.eu



An envisioned personal aerial vehicle © Flight Stability and Control



Vervoersmiddelen brengen ons steeds verder.
Maar waar ligt de grens?
[Beeld: Flyer [My Copter project](#)]

Ook het **MyCopter** (Enabling Technologies for Personal Aerial Vehicles) project hield zich de afgelopen jaren (2011-2014) bezig met dit vraagstuk. Ze zien er een oplossing in voor onze congestieproblemen. Daarvoor kregen ze zelfs ruim drie miljoen euro Europese subsidies. MyCopter onderzoekers kregen o.m. de opdracht om een systeem te ontwikkelen dat helikopters in staat stelt om automatisch in groepen te vliegen. De helikopters kunnen met de sensoren andere helikopters opzoeken zodat ze samen kunnen vliegen en botsingen vermijden. Ook werd er gewerkt aan een simpele besturing. Je merkt ongetwijfeld **gelijkenissen met het verhaal van de zelfrijdende auto** op (zie [Inzicht nr. 20 en 21](#)). Ook hier is het idee: de bestuurder hoeft niet zoveel te doen: **de helikopter kent de verkeersregels** en 'ziet' andere helikopters aankomen.

Tussen droom en werkelijkheid

Technologisch is er heel wat mogelijk, al zit de toepassing ervan momenteel in onbemande luchtvaartuigen ofwel drones. Want de technologie mag er dan zijn: het moet ook betaalbaar zijn. De tijd dat een helikopter ook financieel voor iedereen is weggelegd, lijkt nog ver weg.

In de vrije tijd en in de virtualiteit is de wereld een dorp geworden, maar in de dagelijkse realiteit zijn onze verplaatsingen qua afstand zeker niet werelds te noemen. **Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag is in Vlaanderen rond de 35 à 40 kilometer** (zie [OVG](#)). Daar zitten weliswaar ook diegenen tussen die zich niet verplaatsen en die dus het algemene gemiddelde naar beneden halen. Als je alleen rekening houdt met degenen die zich verplaatsen, halen we 50 kilometer.

Als je het zo bekijkt zijn we weliswaar vaker weg van onder de kerktoeren, maar evenzeer bevinden we ons verplaatsingsgewijs nog duidelijk in de schaduw van de provinciale kathedraal. Hoe komt dat eigenlijk?

Niet afstand maar tijd

Bij de vraag waar de grens ligt, en hoe het komt dat we gemiddeld een 50 kilometer verplaatsingspatroon hebben, moet je je realiseren dat de gemiddelde verplaatsingsafstand duidelijk toegenomen is: van de kerktoeren naar de kathedraal.

De tijd die we besteden aan die verplaatsingen is nagenoeg gelijk gebleven. Ook het aantal verplaatsingen per persoon per dag blijkt vrij stabiel te zijn. Dat noemt men **de BREVER-wet** (zie kader). **Een persoon besteedt altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd aan reizen**: zo'n 70 à 90 minuten per dag. Snellere vervoersmiddelen en betere infrastructuur zorgen ervoor dat langere afstanden binnen dit tijdsbudget worden afgelegd. Maar dit reistijdsbudget, de tijd dus die je hebt en gebruikt om je dagelijks te verplaatsen, is vrijwel een constante.

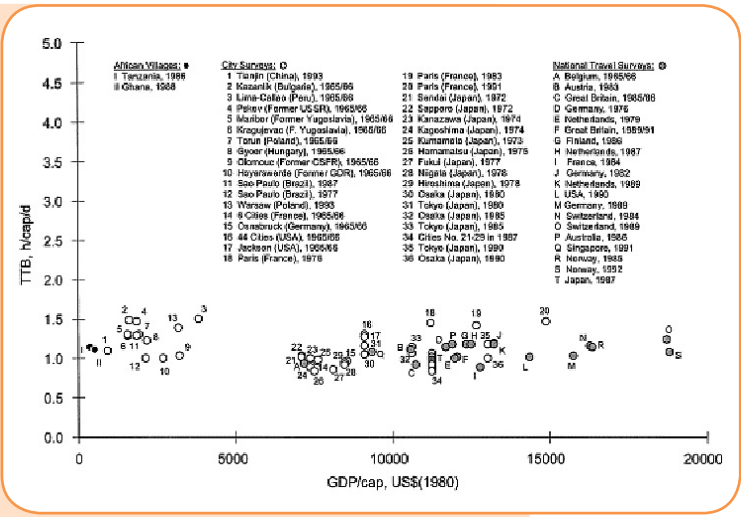
In de praktijk impliceert dit voor veel mensen dat ze verder kunnen gaan werken, of dat ze verder kunnen gaan wonen. Enkele typische voorbeelden: wonen in Vlaanderen, werken in Brussel. Werken in de centrumsteden, wonen op het platteland. Mensen die in Oostende wonen en in Brussel werken zijn uitzonderingen op de gemiddelden.

Wat is de BREVER-wet?

BREVER is een afkorting voor Behoud van Reistijd en Verplaatsing. Dit is een verkeerskundig principe dat in 1977 door Geurt Hupkes (zie [Een constante in beweging](#)) werd beschreven en onderbouwd door data uit internationale tijdsbestedingsonderzoek onder leiding van Yacov Zahavi. Deze wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen: zo'n 70 à 90 minuten per dag. En dit zonder dat dit reistijdsbudget veel wijzigt in de tijd. Wel laten snellere vervoersmiddelen en betere infrastructuur toe dat langere afstanden binnen dit tijdsbudget worden afgelegd. Studies in arme en rijke landen verspreid over vele decennia, komen uit op eenzelfde constante.

Het is verwant aan de zogenaamde constante van **Marchetti**, waarbij het onderzoek van **Yacov Zahavi** ook aan de basis ligt.

De klassieke figuur rond reistijdsbudget: mensen besteden gemiddeld genomen een vaste proportie van de dagelijks beschikbare tijd aan reizen. Deze waarde blijft niet alleen constant in de meest verscheiden steden, landen en culturen (zie figuur), maar blijkt ook een constante te zijn door de eeuwen heen.



[Bron: FLAGSHIP]



Snellere en betere infrastructuur?

Wie focust op de auto, en het verbeteren van snelheid en infrastructuur om de afstand met de auto te verhogen, komt terecht in een vicieuze cirkel. Dat is precies waar we ons vandaag in begeven. We lichten kort toe. Een eerste technologische evolutie zorgde voor snellere auto's: van 20 km/u tot ruimschoots boven de 120 km/u. De afgelopen eeuw hebben meer en betere wegen ervoor gezorgd dat we met die snelle wagens meer afstand konden afleggen in dezelfde tijd. Die **kortere reistijd zorgde ervoor dat we verder zijn gaan werken/wonen. Dat genereerde meer auto-verkeer.** Op die manier ontstond meer congestie. En ondertussen staan we stil met die snelle wagens...

Hoe geraken we uit die congestie? Moet je dan zorgen voor snellere auto's? Nee, dat is duidelijk, auto's zijn intrinsiek snel genoeg. Moet je zorgen voor meer infrastructuur? Ook nee dus, want daar begint de vicieuze cirkel. Vandaag de autowegen verder uitbreiden om files te bestrijden is met ons verkeersnetwerk een sisyfusarbeid: niet alleen een zware, maar vooral onmogelijke en zinloze taak. Zoveel wegbreedte is er letterlijk niet meer. We zouden hier en daar al in de hoogte moeten werken (de dubbeldekkersnelweg, je kent het concept wellicht). Het is vooral zinloos omdat over enkele jaren iedereen weer stil zou staan. Is de investering in méér asfalt dan een verstandige keuze? Nee dus. Het is een doekje voor het bloeden. Meer wegen zijn een ontoereikende, slechts symbolische maatregel. Voor details verwijzen we naar **Inzicht nr. 5** ("Meer asfalt, minder files").

De juiste vragen stellen

Hoe komen we er dan wel uit? Door de juiste vragen te stellen. Hoe en waarom verplaatsen we ons?

Hoe verplaatsen we ons?

Mobiliteit uit zich wanneer we ons beginnen te verplaatsen. Dat gebeurt bij ons momenteel vooral te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto. Het lijkt de standaard keuzeoptie te zijn, maar dat is niet altijd zo geweest en dat hoeft evenmin zo voor altijd te blijven.

Ten eerste omdat transportmiddelen tijdsgebonden zijn. Het paard is wat uit de mode geraakt, maar was eeuwenlang een belangrijk transportmiddel. Ten tweede omdat transportmiddelen locatiegebonden zijn. Een gondel gebruiken wij slechts op vakantie in Venetië, maar daar is het wel degelijk een transportmiddel. Voor een taxiboot hoef je zo ver zelfs niet te gaan: het Havenbedrijf (haven van Antwerpen) mikt erop dat de eerste **Waterbuslijn** in de tweede helft van 2017 zal uitvaren op de Schelde.

Het kan ook de combinatie van beiden zijn: high-tech snufjes zoals gemotoriseerde een- en tweewielers, gaande van hoverboards over steps tot skateboards, worden bij ons vooralsnog hoofdzakelijk gebruikt door pubers, geeks en hipsters, maar in San Francisco zie je al verdacht veel doordeweekse mensen ze gebruiken. Tijd en plaats zijn cruciaal: Antwerpen of Gent zonder trams is vandaag moeilijk in te beelden, maar op vele andere plaatsen zijn ze wel verdwenen. Op sommige plaatsen heeft men er spijt van en wil men het tij keren. De Ringtram (Jette-Vilvoorde-Brussels Airport) en de Sneltram (Willebroek-Brussel) zijn de twee tracés van het **Brabantnet** waarvoor Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts op korte termijn wil onderzoeken of een trambus daar een opstap kan betekenen naar een tram.

Het gaat allemaal over '**Met welk transportmiddel verplaatsen we ons?**' Dat is vaak waar het mobiliteitsdebat om draait. Met welk middel verplaatsen we ons, en hoe gaan we dat (wettelijk) regelen? Dat zijn heel concrete en actuele vraagstukken, denk maar aan de e-fiets, de zelfrijdende auto en het rekeningrijden.

Waarom verplaatsen we ons?

De oorzaak van mobiliteit begint echter niet pas wanneer we ons beginnen te verplaatsen. Er gaat iets vooraf aan dat daadwerkelijke gedrag van naar buiten gaan en zich in beweging zetten.

Alles begint immers met de vraag: '**Waarom verplaatsen we ons?**' Simpel, we willen bijvoorbeeld naar het werk, naar de supermarkt of op vakantie. Dat zijn allemaal locaties. Die verraden de reden misschien wel, maar ze zijn daarom zelf nog niet de reden. De reden dat we ernaartoe gaan, kunnen we vinden in de psychologie.

Zich verplaatsen gaat over behoeften van de mens. Belangrijke theorieën over de menselijke basisbehoeften zijn bijvoorbeeld de behoeftehiërarchie van Abraham Maslow (zie figuur). De mens heeft bijvoorbeeld behoefte aan eten en drinken. Dat zijn primaire lichamelijke basisbehoeftes. Daarom gaan we naar de kruidenier, supermarkt, café of restaurant. Op een veel hoger niveau staat de behoefte tot zelfontplooiing. Daarom gaan we naar school, volgen een cursus, lezen een boek, wonen een theatervoorstelling bij... De piramidevorm doet al vermoeden dat er een bepaalde hiërarchie in de behoeften aanwezig is. Zo zullen de basisbehoeften eerst bevredigd moeten worden voordat de behoeften tot zelfontplooiing kunnen ontstaan. Wie dagenlang geen drinken heeft, die gaat geen boek lezen: die gaat op zoek naar water, of die zal dood gaan.



Behoeftenpiramide van Maslow [basismodel]

In een maatschappij zoals de onze, zullen de meeste mensen behoeften hebben die tot bovenaan de piramide reiken. Het is belangrijk te beseffen dat de basisbehoeften vrij essentieel zijn: voedsel, drinken (lichamelijke behoeften), een huis om in te wonen en werk om voedsel, drinken en huis te kunnen betalen (veiligheid en zekerheid). Iedereen heeft die behoeften. Het is dan ook extreem belangrijk dat je ze kan bereiken/aanbieden binnen dat stabiel reistijdbudget. De andere activiteiten zijn ook essentieel voor het mens-zijn. **Mensen moeten in principe zoveel activiteiten kunnen ontplooiën als ze willen, ook als dit verplaatsingen impliceert.** Die vrijheid is een voorwaarde voor een kwaliteitsvol leven. Als je de mens centraal stelt, moet je dus rekening houden met al die behoeften.

Een opera bijwonen kan je misschien nog als luxe beschouwen, het recht op onderwijs voor een kind is dat zeker niet. Gezondheid zit nog duidelijker op de lijn van de basisbehoeften. Dat impliceert dat je in een ziekenhuis moet kunnen geraken. Het concept **basisbereikbaarheid** stelt dan ook dat (lokale en regionale) diensten goed bereikbaar moeten zijn via het openbaar vervoer. Los van de nabijheid van een halte moeten mensen met het openbaar vervoer tot bij het sociaal huis, gemeentehuis, sporthal, zwembad, en zeker dus een ziekenhuis kunnen geraken.

Twee nieuwe ziekenhuizen als case

Ziekenhuis Maas en Kempen

Het **nieuw Ziekenhuis Maas en Kempen** in Maaseik (capaciteit van 226 bedden) opent in de zomer van dit jaar. De Lijn Limburg had een halte voorzien op zo'n 300 meter van de ingang. Patiënten en bezoekers die voor het openbaar vervoer kiezen, zouden die afstand moeten wandelen. De burgemeester van Maaseik was verontwaardigd en vond de houding van De Lijn beschamend. Maaseik heeft een protestdossier overhandigd aan Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts en de directie van De Lijn in Mechelen, in de hoop dat die toch zouden zorgen voor een bushalte aan de deur van het nieuwe ziekenhuis. Een eigen halte kon wel als er 100.000 euro zou worden betaald. Op het moment dat deze Inzicht werd opgemaakt, zou de directeur van De Lijn Limburg aan tafel gaan zitten met burgemeester en de directie van Maas en Kempen om weer te onderhandelen over de bushalte aan het Maaseikse ziekenhuis.



3D-beeld van de animatie nieuwbouw Ziekenhuis Maas en Kempen.

Dit actuele voorval typeert het **gebrek aan samenhang tussen het ruimtelijk, infrastructuur- en mobiliteitsbeleid**. De vraag is dan ook heel concreet, los van hoeveel zoiets kost, wie dat dan moet betalen: de Vlaamse overheid (wij allemaal), de lokale overheid (de inwoners), het bedrijf (het ziekenhuis) of de klant (in dit geval de patiënt of diens bezoeker)? Het is geen alleenstaand verhaal...

AZ Sint-Maarten

Het **AZ Sint-Maarten** heeft momenteel drie campussen: campus Rooienberg in Duffel en campussen Leopoldstraat en Zwartustersvest in de Mechelse binnenstad. Ze hebben (uiteraard) betalende autoparking. Deze campussen worden ook gekenmerkt door een centrale ligging, met een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer: bushaltes vlakbij én treinstations in de buurt. Campus Zwartustersvest ligt bijvoorbeeld op 100 meter van het station van Mechelen Nekkerspoel.

Momenteel **bundelt het AZ Sint-Maarten zijn huidige drie campussen in één nieuw ziekenhuis, een hypermoderne mastodont** (654 ziekenhuisbedden en 96 plaatsen in het dagziekenhuis). In oktober 2013 ging de bouw van dit gloednieuwe, regionale ziekenhuis van start, ter hoogte van de R6/Liersesesteeweg in Mechelen-Noord. De werken voor de nieuwbouw duren tot in 2018.

Met deze nieuwbouw legt het AZ Sint-Maarten de fundamenten om voor de komende decennia de best mogelijke zorg te bieden voor de Mechelse regio: de combinatie van de nieuwste hoogtechnologische infrastructuur en een concept met nog meer comfort, privacy, veiligheid en hooggekwalificeerde zorg voor de patiënt. Je zal er in goede handen zijn, en dat is wat telt.

Het mag gezegd worden, er werd duidelijk gekeken naar duurzaamheid: groendaken, regenwaterputten, waterdoorlaatbare

Tabel 1 : modal split per locatie voor patiënten [Bron: [bijlagen plan-mer az sint-maarten](#)]

	Leopoldstraat	Rooienberg	Zwartustersvest	Geplande locatie
Auto	75%	80%	75%	90%
Openbaar Vervoer	15%	13%	15%	5%
Fiets	7%	5%	7%	4%
Te voet	3%	2%	3%	1%

Tabel 2 : modal split per locatie voor personeel [Bron: [bijlagen plan-mer az sint-maarten](#)]

	Leopoldstraat	Rooienberg	Zwartustersvest	Geplande locatie
Auto	65%	70%	65%	75%
Openbaar Vervoer	20%	18%	20%	5%
Fiets	7%	5%	7%	15%
Te voet	3%	2%	3%	5%



Het nieuwbouwproject **AZ Sint-Maarten**

structuren, groen- en geluidsbermen, gebruik van duurzame materialen en een uitgekende zonnewering, de fauna en flora van het gebied zal evolueren naar een harmonisch parkbeheer en een natuurlijk bosbeheer wat bijdraagt tot een 'healing environment'. Maar je begrijpt dat wij vooral zitten met de vraag: hoe kan je er geraken? Daar zijn enkele interessante gegevens over.

Het ziekenhuis voorziet 1.600 autoparkeerplaatsen, **die zijn sinds enkele maanden klaar. Men anticipeert duidelijk heel wat autoverkeer. Dat is mede een gevolg van de locatie.** Op basis van de cijfers van geraadpleegde mobers en rekening houdend met de ligging van de campussen van de ziekenhuizen en het openbaarvervoeraanbod werd per locatie (huidig en toekomstig) een modal split geraamd zoals weergegeven in tabel 1 (voor patiënten) en tabel 2 (voor personeel). **Die cijfers suggereren duidelijk dat de locatie autoverkeer aantrekt (5-15% meer) en bereikbaarheid met openbaar vervoer er drastisch op achteruit zou gaan (8-15% minder).** Voor patiënten daalt fietsen (1-3% minder) en stappen (1-2% minder) terwijl voor personeel het een stijgend aandeel is voor fietsen (8-10% meer) en stappen (2-3% meer). Doordat er te weinig gegevens bekend waren over de bezoekers werden zowel voor de huidige als de nieuwe locatie dezelfde gegevens gebruikt. Men kwam tot een modal split raming van auto 85%, openbaar vervoer 6%, fiets: 7% en te voet 2%.

Dat staat in de **informatiebrochure** vermeld als "Uw nieuwe ziekenhuis [is] uitstekend te bereiken met de auto, fiets en het openbaar vervoer" Met de modal split in het achterhoofd leest dit

toch eerder als "is hoofdzakelijk tot uitsluitend te bereiken met de auto, maar u kan eventueel proberen om met het openbaar vervoer of de fiets er te geraken". Dat is jammer genoeg geen cynisme. In tegendeel, want zelfs de vlotte bereikbaarheid met de auto staat zeer in vraag. In 2015 zat alles op de R6 in Mechelen immers al vast tijdens de spits, en dat zonder het extra ziekenhuisverkeer wat heel wat extra verkeer zal genereren. Niet alleen de gewone automobilist zal in de file komen te staan, ook de ambulances. Zelfs een prioritair voertuig heeft last van files.

De bouw van het ziekenhuis is dan ook een van de redenen voor de bouw van fly-overs, nieuwe viaducten aan de kruispunten van de R6 met de Antwerpse- en de Lierssesteenweg. Die realisatie zal dit jaar nog van start gaan en drie jaar duren. Niet te vergeten dat er ondertussen ook heel wat werken zijn aan de Mechelse stationsomgeving, met inbegrip van de aansluiting van de nieuwe Tangent op de N15 (aan de Nekkerhal). Die ingrijpende werkzaamheden zijn immers ook gepland in 2017.

Dan mag je nog uitpakken met een domein waar fietspaden leiden naar een overdekte fietsenparking met 300 plaatsen voor personeel en bezoekers aan de inkom van het ziekenhuis. En het openbaar vervoer? Momenteel is er een Vlaams proefproject lopende binnen de stad Mechelen in verband met de optimalisatie van mobiliteitsvoorzieningen binnen de regio. Binnen dit proefproject wordt ook de bereikbaarheid van deze site met de buslijnen van De Lijn besproken om frequente busverbindingen met stad en regio te verkrijgen. Kortom: er lopen onderhandelingen voor een frequente verbinding met de regio en het station van Mechelen.

De brochure ziet het rooskleurig, maar in werkelijkheid vreest bijna iedereen ernstige verkeersproblemen. En dat dus voor een site waar basisbereikbaarheid een cruciaal gegeven is. **Basisbereikbaarheid moet samengaan met ruimtelijke en maatschappelijke keuzes op regionaal niveau.** Het **Manifest Mobiliteit 2.0** stelt wat dat betreft een pertinente vraag: "Als ziekenhuizen of scholen omwille van schaalgrootte verhuizen naar eerder afgelegen locaties, of de deuren van sommige van hun vestigingen sluiten, moeten zij dan niet zelf (gedeeltelijk) de verantwoordelijkheid opnemen voor de organisatie van basisbereikbaarheid?" Dat is alleszins een andere insteek dan kijken naar De Lijn vanuit idee dat alleen zij verantwoordelijk mag gesteld worden voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.

Nabijheid als toverwoord

Kon het ziekenhuis ergens anders? Misschien niet. Misschien wel. We stellen alleszins vast dat de mobiliteit pas echt aan bod komt, op het moment dat de ruimte en de ruimtelijke infrastructuur naar hun eindfase gaan. Daar zijn vele actoren in betrokken. Het neemt niet weg dat we nog steeds **een mobiliteitsbeleid hebben dat de infrastructuur gewoon volgt, een die achterop hinkt bij ruimtelijke beslissingen.** We moeten naar een mobiliteitsbeleid dat meer en beter inzet op nabijheid.



Dan moet men de BREVER-wet nadrukkelijker in het achterhoofd houden. Nabijheid en concentratie van activiteiten en functies zijn hierbij essentieel. Door afstand te creëren tussen wonen en werken werkte men toenemende mobiliteit in de hand. Door een slechte locatiekeuze stuurde men richting automobilititeit. En we doen dat nog steeds, met ziekenhuizen, met bedrijven, met winkels... Toekomstgerichter is om het vervoerssysteem robuuster te maken, door alternatieven te ontwikkelen voor de auto. **Een goede locatie is door nabijheid en beperkte autoafhankelijkheid dé startbasis.** Een redelijke locatie is door aanwezige alternatieven zoals een goed uitgebouwd en bovenlokaal openbaarvervoernetwerk, aanbod én dienstregeling, en met aansluiting op het fietsnetwerk een mogelijke tweede keuze. De laatste keuze is de locatie en de alternatieven gelijk laten ontwikkelen. Een keuze de 21^e eeuw onwaardig is dat mobiliteit de structuur maar moet volgen.

Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, zei over ruimtelijke ordening het volgende: **“De locatie van woonzones, scholen en ziekenhuizen is heel belangrijk om een efficiënt vervoernet te kunnen uitbouwen. Helaas zijn er in Vlaanderen tal van voorbeelden van hoe het niet moet. Denk maar aan ziekenhuiscampussen die op een afgelegen terrein worden aangelegd omdat de bouwgrond daar goedkoper is. Maar stilaan hebben lokale besturen meer aandacht voor de mobiliteitseffecten van hun beslissingen. We zijn op de goede weg.”** (bron: [De Lijn](#))

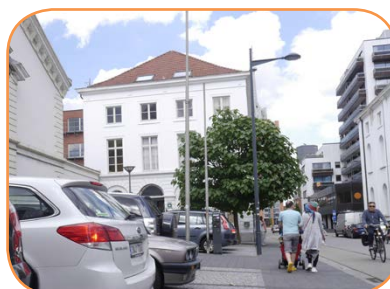
Volgens ons mag het wat sneller vooruitgaan op die goede weg. De BREVER-wet suggereert immers al geruime tijd dat verplaatsingspatronen een psychologische grens hebben. Het is niet omdat een locatie bereikbaar is met een auto, dat de bereikbaarheid daarmee goed is. Voor wie verder wil focussen op de case rond ziekenhuizen raden we de **Hospital Modal Split Indicator** van Thomas Vanoutrive aan. Maar we zien het breed: winkels, werkplekken, ontspanningsmogelijkheden, scholen. Want ons dagelijks reistijdbudget is beperkt. Wil je in jouw gemeente met kernversterking aan de slag? Zoek je nog naar wat en hoe? Neem alvast een kijkje in de brochure **“30 recepten voor kernversterking”** (BBLV 2016).

RECEPTEN VOOR KERNVERSTERKING

HOE LEG JE ALS LOKAAL BESTUUR DE BASIS
VOOR EEN KLIMAATRIENDELIJKE GEMEENTE?



Leestip: **“30 recepten voor kernversterking”** [BBLV 2016].
Voor wie verder aan de slag wil rond nabijheid.



Mobiel 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via www.mobiel21.be kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht.

Mobiel 21

Mobiel 21 is een beweging voor duurzame mobiliteit. Mobiel 21 kiest ervoor de leefomgeving op een meer milieuvriendelijke en veiligere manier bereikbaar en leefbaar te maken. Mobiel 21 inspireert en activeert mensen, groepen, organisaties en beleid om doordacht om te gaan met verplaatsingen en verplaatsingswijzen.

Contact

Raf Canters
raf.canters@mobiel21.be

Mobiel 21 vzw
Vital Decosterstraat 67A/0101
3000 LEUVEN
www.mobiel21.be
info@mobiel21.be