

I love my car & I love the planet...

KLAAR VOOR DE MOBILITEITSREVOLUTIE?

De vakantie is begonnen. Dat betekent dat we weer massaal in onze – tot de nok gevulde – auto springen, op weg naar zonniger oorden. Maar ook doordeeweeks zijn we blij met onze wagen. De meesten van ons zijn er zelfs radicaal aan verknocht. Met alle gevolgen van dien: de wegen slibben dicht en het milieu wordt zwaar belast. Geen wonder dat zich op vlak van mobiliteit een heuse revolutie aandient. Hoppen we straks allemaal met onze e-fiets op de trein of rijden we massaal in een hybride? **Tekst [Kristel Bruynseels](#)**

We zijn er de afgelopen decennia alleen maar mobieler op geworden. De mogelijkheden om ons te verplaatsen zijn vandaag haast eindeloos. Dat die ongebreidelde groei tot problemen zou leiden, kon je blind zien aankomen. Files, gebrek aan parkeerplek, ongevallen en een uitstoot van CO2 waar het klimaat een chronische longontsteking aan overhoudt – en wij dus ook. Daar staat tegenover dat we overal geraken waar we maar willen, binnen een redelijke tijd én meestal ook nog op een comfortabele manier. Centraal in het hele verhaal staat nog steeds Koning Auto. Omdat we er een tikje verslaafd aan zijn ...

Het individu voorop

'Ik weet dat het belastend is voor het milieu, maar ik kan het niet laten om voor zowat elke afstand in mijn auto te springen', zegt Kate (29), laborante. 'Ik heb altijd spullen bij me, ik moet na een afspraak meestal nog ergens anders heen, ik ben vaak laat thuis ... Een wagen past perfect bij mijn snelle en impulsieve manier van leven.' 'Kenmerkend voor de vervoersproblematiek is het sociale dilemma', beaamt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. 'We zoeken allemaal individueel voordeel en optimaliseren ons eigen gedrag. We doen kort samengevat het liefst waar we zelf zin in hebben. In dit geval nemen we het liefst de auto, omdat we daarin nu eenmaal, letterlijk en >>

>> figuurlijk, onze eigen weg volgen. Op zich ook een optimale keuze, ware het niet dat heel veel mensen die op hetzelfde moment maken. Zo ondermijn je je eigen voordeel.'

'Ik neem haast altijd de auto', bevestigt ook Annelies (43), moeder van drie kinderen en lerares. 'We wonen buiten de dorpskern, de eerste bakker ligt op twee kilometer, de supermarkt en de school op vier kilometer. Een bus rijdt hier niet. Bovendien combineer ik alles: werk, kinderen ophalen, boodschappen. Doe dat maar eens per fiets of met het openbaar vervoer. Alleen echt shoppen doe ik met de trein, maar als ik daar een filmpje aan zou willen koppelen, mis ik sowieso de laatste trein terug.' Verschillende vervoersmiddelen combineren is dus niet altijd praktisch haalbaar. Je zit met vertrektijden en opstappunten, en wat doe je met je bagage?

Ondanks een groeiend milieubewustzijn of mogelijke alternatieven, houden we toch wel erg veel van de rit in ons eigen karretje. Gerard Tertoolen: 'De auto is van in het begin gekoppeld aan vrijheid. Je ziet dat ook in de reclame: auto's rijden doorheen prachtige landschappen of in verlaten steden, je gaat waar je wil, niemand die je stoort, je bent gelukkig en wordt zelfs begeerd. Dat dit vaak onrealistische beelden zijn, staat buiten kijf. Maar de auto geeft je het gevoel dat jij de controle hebt. Onze individuele vrijheid die ingeperkt wordt, daar houden we als mens niet zo van.'

De stekker erin

Negentig procent van onze beslissingen wordt door onze emoties bepaald. Bovendien komen bij het autorijden naast het vrijheidsgevoel nog meer drijfveren kijken. Gerard Tertoolen: 'Autorijden geeft je een gevoel van macht. Het komt tegemoet aan onze primitieve maar in iedereen aanwezige territoriumdrang ("dat stukje asfalt is van mij"), en geeft je de illusie van een behaaglijke anonimiteit: in mijn cocon doe ik wat ik wil. Daarnaast identificeren mensen zich met hun auto, ze zeggen: "Ik sta daar" en niet "Mijn auto staat daar." Klopt helemaal, bevestigt Peter (44), coördinator bij een uitgeverij. Los daarvan houdt hij ook gewoon van snelheid en techniek: hij kijkt graag naar tv-programma's over de laatste nieuwe technologische snufjes en kan oprecht bewondering hebben voor een mooi design en de vooruitstrevende technologie van een wagen. Redenen genoeg dus om van ons karretje te houden. En toch, op vlak van mobiliteit bevinden we ons vandaag op een kruispunt van mogelijkheden en verwachtingen. Enerzijds zijn er de tech-

'Autorijden geeft een gevoel van vrijheid en macht. Het komt tegemoet aan onze primitieve territoriumdrang en geeft de illusie van een behaaglijke anonimiteit: in mijn cocon doe ik wat ik wil'

GERARD TERTOOLEN, VERKEERSPSYCHOLOOG

nologische vernieuwingen en de mogelijkheden om op andere manieren mobiel te zijn. Anderzijds groeit ons ecologisch bewustzijn zienderogen: fossiele brandstoffen raken op én zijn vervuilend. Tijd voor iets nieuws, dus. En dat 'nieuws' toont zich in heel wat vormen. Zowel voor lange als voor korte afstanden schieten de verschillende vervoersmodi – zoals de combinatie van die vervoersmiddelen – als paddenstoelen uit de grond, die zowel praktisch als duurzaam zijn. In verband met dat laatste is de opkomst van de hybride en elektrische auto niet meer te stuiten. 'Langzamerhand worden elektrische auto's niet langer gezien als loser-auto's of niet echt volwassen auto's. Dat is heel lang zo geweest omdat de capaciteit van de accu vrij laag ligt', zegt Gerard Tertoolen. 'Tesla heeft een belangrijke rol gespeeld in deze evolutie. Elon Musk is erin geslaagd om een 'schone' auto te maken waar iedereen van gaat kwijlen. Dat heeft veel veranderd aan het imago van de elektrische auto.'

Tussen droom en daad

Ze bestaan inderdaad al lang, de hybride of elektrische auto's: 21 jaar om precies te zijn. In 1997 kwam Toyota als eerste merk met een hybride wagen op de markt: de Prius. Aurélie Gerth, pr-manager van Toyota Belux: 'Die hybrides evolueren nog steeds en we bieden altijd maar meer verschillende modellen aan waarbij je een benzinemotor met een elektrische motor combineert. Wil je echt voor een zero-emissie-wagen gaan, dan moet je kiezen voor een full electric of een wagen die rijdt op waterstof. Die laatste maakt door een chemische reactie – die absoluut veilig is – zelf elektriciteit aan. Maar beide kampen op dit moment nog met praktische knelpunten: zo kan je nog maar in een beperkt aantal tankstations waterstof tanken. Ook voor elektrische wagens zijn er te weinig oplaadpunten, en de afstand die je vandaag met een elektrische wagen kan rijden, is te kort (ongeveer 150 km). Stel: je woont in de stad en je kan je wagen niet voor de deur of in je garage parkeren: waar laad je je wagen op? Of je wil op reis naar Frankrijk met je e-wagen: hoe laad je hem onderweg op? Bovendien zijn die auto's op dit moment nog erg duur.

Voor de kleinere, goedkopere elektrische wagens die korte afstanden afleggen, zijn nu in trek. Ik zie wel een evolutie daarin: in januari 2018 waren meer dan de helft van onze verkochte wagens hybride. In 2013 was dat nog maar 20 procent.' Peter droomt intussen luidop van een elektrische wagen. Maar de aankoop is duur: meer dan 20.000 euro voor een kleine stadswagen. Vooralsnog zie je ze vooral in steden rondrijden, gezien hun beperkte actieradius. De bedoeling is uiteraard dat daar in de toekomst verandering in komt. Bij Volvo zijn de plannen ambitieus. René Aerts jr., Corporate Communication Director: 'Tegen 2019 zullen alle nieuwe auto's die Volvo op de markt brengt, mild hybrid, plugin hybrid of full electric zijn. En die laatste moet dan 500 kilometer kunnen afleggen. Een gewone benzine of diesel lanceren we vanaf dat jaar niet meer. En tegen 2025 willen we ook klimaatneutraal produceren. Volvo wil een statement maken, want ook de productie van wagens is vandaag nog te vervuilend. Maar het is een multifactorieel verhaal: er moeten meer laadpunten komen over de grenzen heen, het moet fiscaal aantrekkelijk zijn om elektrisch te rijden, de infrastructuur moet er zijn, enzovoort. In Nederland kan je, als je in een flat woont, nu al een parkeerplaats en laadpaal aanvragen. Dat werkt. Want met een kabel uit het raam van de vijfde verdieping de straat in je wagen opladen, dat is bepaald niet handig.'

Voertuigen als statussymbool

Praktische bezwaren hopen we dus in de toekomst te overwinnen, maar hoe zit het met onze psychologische verknoctheid? 'Er groeit ook een soort "trots" onder de gebruikers van e-wagens, dat hoor ik meer en meer', zegt Aurélie Gerth. 'Vorige week

'We voorzien dat op termijn auto's in een geconnecteerd netwerk van wegen zullen rijden, waardoor ze zich volledig autonoom kunnen verplaatsen'

**JEAN-MARC PONTEVILLE, PR-
VERANTWOORDELIJKE VOLKSWAGEN/D'IETEREN**

EVEN CIJFEREN

- We verbruiken wereldwijd in één jaar tijd evenveel aardolie als er in **1 miljoen jaar** tijd wordt gevormd.
- Gemiddeld maken mensen wereldwijd ongeveer **3 verplaatsingen per dag**, en besteden daaraan 73 minuten.
- 1 op 7 Vlaamse gezinnen bezit geen wagen, **86%** wel. In 2010 was dat nog 89%, er is dus een lichte daling van gezinnen met een wagen.
- In 2017 werden er **2.414 elektrische auto's** verkocht (in totaal rijden er nu zo'n 6.552 full electrics rond). Van de hybrides zonder stekker werden er 12.147 verkocht, een verdubbeling tegenover 2016. Van de plug-in-hybrides werden er 12.246 wagens verkocht het voorbije jaar, ook een verdubbeling tegenover 2016.
- In 2015 werden in België **450.000 e-bikes** verkocht, in 2016 **475.000** (+ 5%).

Bronnen: Febiac, De Standaard, Egear en het boek *Weg van mobiliteit* van Kris Peeters

zei een klant me nog: "Ik begin een meerderwaardigheidsgevoel te krijgen door met die Prius te rijden." Heerlijk toch? (*lacht*). Ook een fiets kan een statussymbool zijn. Kris Peeters (*niet de minister, nvdr*) stelt in zijn boek *Weg van mobiliteit* dat fietsen - en dus ook fietsers - er vroeger allemaal zowat hetzelfde uitzagen. Vandaag is dat anders. 'De man op de Koga Miyata-fiets onderscheidt zich van die met de bakfiets of de oude stationsfiets. De elektrische fiets spreekt ook een bepaald publiek aan en dankzij allerlei attributen (fietsstassen, bloemen als stuurgarnituur ...) en het ontstaan van een heuse fietsmode, zijn ook fietsen nu persoonlijkheids- en statusdragers', lezen we in zijn boek. Toon (37), ICT-er, maakt er een punt van zoveel mogelijk verplaatsingen met de fiets te doen. 'Ik sta een halfuur vroeger op om de kinderen naar school te brengen met mijn gewone fiets. Daarna fiets ik terug naar huis om daar over te stappen op mijn elektrische fiets en 30 kilometer naar het werk te bollen. Ik voel me gezonder dan ooit en ben overtuigd. Al hebben we onze auto nog wel voor grote boodschappen in het weekend en uitstapjes met het gezin die we niet met het - helaas te dure - openbaar vervoer kunnen doen. Op het werk is er ook een soort 'clubje' van fietsers: we wisselen weetjes uit over de laatste nieuwe technologie en de beste fietspaden. En over wie het snelst fietst, hè, op dat vlak blijven we mannen (*lacht*).'

Zelfs bij het traditioneel logge openbaar vervoer heeft men begrepen dat er ingezet moet worden op klantvriendelijkheid >>

>> en dat het allemaal wat hipper mag. Het is meer dan oké voor je ego om een Starbucks-koffie te drinken in het station, en op de tram is plaats gemaakt voor plooi-fietsjes. Praktischer dan voorheen, dus, en de openbaarvervoereiziger is niet langer een kneusje of een verstokte linkse rebel. Nu de prijs en de beschikbaarheid nog.

Verleid door de overheid

Het besef groeit, de actiebereidheid bij bestuurders én de industrie ook, maar de overheid hinkt wat achterop. We vinden over het algemeen dat die ons vooral oplossingen moet aanreiken, maar ons liefst niet te betuttelend moet behandelen. Daar houden we niet van, we willen zelf kunnen beslissen. Als de overheid het een beetje slim aanpakt, geeft ze ons een vriendelijk duwtje in de goede richting. Nudging, noemt men dat: we worden verleid om wat anders te doen. Een beetje zoals met dat vliegje in het mannentoilet, dat ervoor zorgt dat je al plassend goed richt, zonder dat het je expliciet gevraagd wordt. Dat heeft dan vaak weer met imago te maken en we danken nogmaals Elon Musk dankzij wie de CEO in zijn Tesla zich nu toch geen geitenwollensok voelt. Misschien een bekende sympathieke tv-kok zijn hoofd uit een hybride laten steken en we zijn vertrokken. Vrijheid, weet je wel, zelf kiezen. En identificeren. Dat kan ook elektrisch. Of op de fiets. Of beter nog: in stipt en uitgebreid (qua tijd én ruimte) openbaar vervoer.

Duurzame nabijheid

Voor Kris Peeters moet dat verhaal nog verder gaan. Hij stelt dat we eigenlijk op het einde zitten van het 'autoverhaal' en op zoek moeten gaan naar een nieuw mobiliteitsparadigma. Voor hem zou dat 'MobiliTijd' kunnen heten. Kris Peeters: 'Wij mensen hebben een ingebouwde klok die maakt dat wij gemiddeld genomen één tot anderhalf uur per dag willen besteden aan (zo'n drie) verplaatsingen. Niet meer, maar ook niet minder. Bij verkeerskundigen staat dit gegeven bekend als de wet op BEhoud van REistijd en VERplaatsing, kortweg de BREVER-wet. De uitdaging is te maken dat iedereen, dus niet alleen wie over een auto beschikt, binnen dit tijdsbudget alle activiteiten kan doen die nodig zijn om als een 'gelukkig' mens te kunnen functioneren: werk, ontspanning, boodschappen, sociale contacten... Het spreekt vanzelf dat we dat moeten organiseren op een duurzame of houdbare manier. MobiliTijd vat de mobiliteit dus in

'Het is de uitdaging om het zo te organiseren dat iedereen binnen een bepaald tijdsbudget alle activiteiten kan doen die nodig zijn om als een 'gelukkig' mens te kunnen functioneren'

KRIS PEETERS,

POLITICOLOOG EN ANTROPOLOOG

twee tijdsdimensies: de korte termijn (ons dagelijkse tijdsbudget) en de lange termijn (duurzaamheid).'

De fiets kan in veel gevallen al aan die uitdaging tegemoetkomen, vermits het merendeel van onze verplaatsingen zich over een korte afstand afspelen. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt dat potentieel nog groter, en met de combinatie 'fiets + openbaar vervoer' is er nog meer mogelijk. 'Op voorwaarde dat de afstanden tussen de bestemmingen niet te groot worden', merkt Peeters op. 'Nabijheid is de beste mobiliteit: het is een boutade, maar ze klopt wel. Een andere mobiliteit begint dus ook met een andere ruimtelijke planning. Als aanvulling zullen we natuurlijk soms nog auto's nodig hebben. Dat worden dan best deelauto's die niet meer oversized (te groot, te zwaar, te snel) zijn. Het mooie is dat we niet hoeven te wachten op nieuwe technologie, want die technologie bestaat vandaag al.'

Van bezit naar verbruik, van ik naar wij

Heel wat slimme oplossingen en combinatiemogelijkheden moeten het mogelijk maken om de auto vaker aan de kant te laten staan. Autodelen en deelfietsen zijn daar de bekendste voorbeelden van. Ze zitten in de steden behoorlijk in de lift en hun gebruiksgemak wordt steeds verder verfijnd. Systemen als Cambio hebben volgens Kris Peeters het autodelen opgetild van een particulier verschijnsel (delen met vrienden of burens) naar een professioneel georganiseerd systeem. Tienduizenden mensen gebruiken het al. De waaier aan formules wordt steeds breder: keuze op ieders maat en budget. Bovendien zet de overheid ook daar in op het elektrische verhaal.

Deze nieuwe vormen van mobiliteit vragen uiteraard een andere manier van denken. We gaan van bezit naar gebruik en van ik naar wij. 'Ik heb mijn auto verleden jaar verkocht en me geen nieuwe meer aangeschaft', vertelt Eric (42), sporttrainer. 'Autodelen werkt perfect voor mij. Binnen de stad doe ik alles te voet of met de fiets en als ik een eind moet rijden, boek ik gewoon een autootje. Ik heb daar nog nooit problemen mee gehad, heb al een hoop geld bespaard en voel me ook "schoner".'



Eigenlijk geraak ik vrij makkelijk overal waar ik zijn wil, op de momenten waar ik zelf voor kies.'

Er zijn ondertussen tal van initiatieven, en de industrie volgt. Maar wat hebben we nodig om de grote massa over de streep te trekken om minder vervuילend en toch mobiel te zijn? 'Je moet het heel aantrekkelijk maken,' zegt Gerard Tertoolen, 'met subsidies bijvoorbeeld. Of net omgekeerd: je jaagt de benzineprijzen de hoogte in. Als ons persoonlijke voor- of nadeel serieus beïnvloed wordt, dan gaan mensen tot actie over. De infrastructuur moet ook evolueren. Gelukkig neemt het aantal laadpalen in Europa nu snel toe, dus straks kan je met je plug-in makkelijk op reis naar Italië.'

Conclusie? Autorijden is veel meer dan je verplaatsen. De auto is een statussymbool, maar de e-auto groeit in aanzien, er is een tendens van 'hebben' naar 'delen' en de fiets is zijn loser-*imago* kwijt. Er is een hele slow-beweging op gang (slow food, slow travel ...) waardoor het niet meer allemaal snel, ver en nu moet. Het succes van een programma als *Top Gear* toont dan weer aan dat de mens ook altijd van avontuur, spel en design zal houden en de auto-industrie weet dat ook. Wat niet betekent dat je zoiets niet zou kunnen doen op een manier die minder schadelijk is voor het milieu. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten.

MEER WETEN?

Weg van mobiliteit, Kris Peeters (Vrijdag, 2018)
www.deverkeerspsycholoog.nl

HOP ABOARD THE FUTURE

Hoe ziet de toekomst van mobiliteit eruit?
 We vroegen het aan Jean-Marc Ponteville, PR-verantwoordelijke bij Volkswagen/D'leteren.

'Wij pleiten in de eerste plaats voor een langetermijnvisie. Op de lange termijn wordt Volkswagen elektrisch. Technologisch staan we al heel ver, maar de grote uitdaging blijft om zo'n wagen ook betaalbaar te houden voor iedereen. In 2020 brengen we zo'n nieuwe Volkswagen op de markt, de I.D., waarvan op termijn verschillende modellen uitgebracht zullen worden. Full electric en qua prijs toegankelijk voor iedereen.

Ten tweede streven we naar een harmonisering van de normen en reglementeringen rond mobiliteit, want dat is voor de ontwikkeling van milieuvriendelijk vervoer absoluut nodig. **De auto van de toekomst wordt ongetwijfeld emissievrij, dus waarschijnlijk - en dat zijn de vier sleutelwoorden waarop wij werken - elektrisch, geconnecteerd, autonoom en intuïtief.** Dat wil zeggen dat we in de toekomst niet langer als bestuurder in onze auto zullen stappen, maar als passagier. We voorzien dat op termijn auto's in een geconnecteerd netwerk van wegen zullen rijden, waardoor ze zich volledig autonoom kunnen verplaatsen. Je kan het zien als een gepersonaliseerd openbaar vervoer, waarop zowel privé-auto's als deelauto's worden ingezet. D'leteren pleit sowieso voor een grotere integratie van verschillende vervoersmiddelen: we willen verder denken dan wagens alleen, we zoeken naar algemene mobiliteitsoplossingen.

Zo is Poppy alvast een van de initiatieven die we begin dit jaar in Antwerpen gelanceerd hebben: daarmee hebben we 350 deelauto's, sommige op elektriciteit, andere op aardgas, ingezet die je kan ophalen en terugzetten binnen een zone. *Free floating* heet dat. Via een app kan je zien waar de dichtstbijzijnde auto staat en kan je hem boeken. We zijn ook grote voorstanders van de ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitskaarten of een app waardoor je met je smartphone bv. zo'n Poppywagen kan bestellen, maar ook een parkeerticket, of een bus- of treinticket voor je aansluiting... Maar om alle info op elkaar af te stemmen, heb je samenwerking van alle actoren nodig, ook buiten de autosector. Voor een milieuvriendelijke mobiliteit moeten er ook voldoende laadpalen zijn, moet de wetgeving volgen, enz. Dat is niet evident. De filosofie achter dit alles is dat wij, wat mobiliteit betreft, het leven van onze medeburgers zo comfortabel en makkelijk mogelijk willen maken.'

Voor meer info over de toekomstvisie en initiatieven van D'leteren en Volkswagen: www.lab-box.com, vdfin.be (check e-Moby en Olympus), www.moia.io en <https://www.volkswagen.be/magazine/nl.html>

A close-up photograph of a woman with long, wavy brown hair and blue eyes, lying in a field of tall grass. She is wearing a black top and a gold necklace with a sunburst pendant. She is looking directly at the camera with a slight smile.

GENIETEN MET VOLLE TEUGEN?
DAT DOE JE ZO

J
C
E
P
K
C
R
V
H

PSYCHOLOGIES x Volkswagen T-ROC



Droom even mee: je zoekt in een comfortabele, gloednieuwe wagen naar de hoofdstad met als bestemming een imposant luxehotel. Je slaapt in luxe, ontbijt als een prinses en ontspant daarna volledig in een heerlijk wellness-centrum... Onrealistisch? Voor twee gelukkige lezeressen van Psychologies werd dit droomscenario werkelijkheid. Laurence uit Elsene en Christine uit Antwerpen wonnen dit heerlijke arrangement. Benieuwd hoe ze hun prijs hebben beleefd? We vroegen het hen zelf!

Comfortabel cruisen, ook in de stad

Laurence (50) beleefde het Psychologies-verwenweekend samen met haar man Pascal (50). Op zaterdag haalden ze hun **T-Roc** – de nieuwste SUV in het Volkswagen-gamma – af voor het weekend. Voor Laurence, die zelf met een oudere wagen rijdt, ging er een nieuwe wereld open. En ook Pascal, die nooit eerder een wagen met vierwielaandrijving bestuurde, was onder de indruk: 'deze wagen rijdt heel plezant en bijna geruisloos. De wagen is uitgerust met alle mogelijke snufjes en is dus onwaarschijnlijk comfortabel. Wij waren fan van het panoramische opendak.'

Een heerlijke wagen

Ook winnares Christine (53), die haar goede vriendin Bea (55) als gezelschap koos, is enthousiast: 'ik vind het een heerlijke wagen want je zit goed hoog en het panoramische dak is super plezant. In de stad en in de file valt extra op hoe comfortabel de auto is.' Ook over de kleur heeft Christine een uitgesproken mening: 'héél mooie kleuren. Ik zag ook de witte versie in de showroom en zelfs die vond ik prachtig, hoewel ik normaal geen fan ben van witte wagens.'

Oase van rust in hartje Brussel

Als we Laurence en Christine vragen hoe ze hun weekend beleefden, dan vallen regelmatig de termen zalig, heerlijk, vriendelijk en verzorgd. '**Hotel Steigenberger** op de Louisalaan is ronduit impressionant, de kamers zijn luxueus, en dan slapen we nog niet in een suite,' geniet Christine zichtbaar na. 'Door het mooie weer konden we dineren en ontbijten op het heerlijk rustige terras van het hotel. Je merkt aan niks dat je in het centrum van Brussel zit,' vertelt Christine. En Laurence vult aan: 'Het ontbijt was heerlijk, misschien wel het beste moment van het hele weekend, hoewel ons dagje wellness daar zeker ook voor in aanmerking komt.'

'Dit willen we vaker doen'

Laurence en Pascal spendeerden een hele dag in wellnessclub **Aspria Louise** en genoten met volle teugen van alle faciliteiten: het zwembad, de sauna, jacuzzi en hamam. Pascal: 'We vonden het echt een zalige ontspannen dag en willen dit vaker doen. We overwogen om een abonnement te nemen.' Christine en Bea waren gek op de verzorgingsproducten. 'Ik heb een gevoelige huid, maar deze producten waren top. Ik heb zelfs staaltjes meegekregen,' lacht Christine.

Meer info op <https://www.volkswagen.be/nl/modellen/t-roc.html>