



## Jaarverslag 2005 Duurzaam op weg

Mobiel\_21

# Voorwoord



In dit jaarverslag bieden we een toelichting bij de activiteiten van Mobiel 21 in 2005. Dit document is het verslag van de evaluatie van 2005, zoals goedgekeurd op de Algemene Vergadering van eind 2005.

We kunnen spreken van een goed gevuld en belangrijk jaar: de splitsing van Langzaam Verkeer vzw in Mobiel 21 vzw en Vectris cvba is een feit, het nieuwe kantoorgebouw is eind 2004 in gebruik genomen, en we zijn van start gegaan met de uitwerking van ons beleidsplan voor de komende jaren. Dank daarbij aan al de medewerkers die inspanningen geleverd hebben om dit mogelijk te maken, aan de bestuursleden en de leden van de algemene vergadering, die dankzij hun verantwoordelijkheidszin en betrokkenheid ertoe bijdragen dat Mobiel 21 gepaste antwoorden vindt op de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en morgen. Dank ook aan al de partners die Mobiel 21 het vertrouwen gegeven hebben dat ze voordien aan Langzaam Verkeer gaven.

Er bestaat geen twijfel over: verkeer en mobiliteit wordt een steeds belangrijker maatschappelijk thema, en er staan ons in de toekomst nog heel wat uitdagingen te wachten. Denk maar aan de pendelplannen, de Vlaamse prioriteit voor een fietsvriendelijk beleid, alternatieve voertuigen en brandstoffen, het stijgend belang van de klimaatconferenties, enz. Met onze nieuwe organisatie zijn we klaar om deze en andere uitdagingen aan te pakken en in overleg met de betrokken spelers en maatschappelijke partners uit te werken tot concrete realisaties en vernieuwingen.

In 2006 willen we oogsten wat we - voor de eerste keer als Mobiel 21 - gezaaid hebben, willen we met de bestending van succesvolle projecten en de realisatie van nieuwe projecten verder doorgaan met onze missie. Samen duurzaam op weg.

**Pierre-Bernard Van Acker**  
Voorzitter Raad van Bestuur

<b>1</b>	<b>Het ontstaan van een nieuwe organisatie</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Uitgangspunten en organisatie</b>	<b>4</b>
	2.1 De missie van Mobiel 21	4
	2.2 Programmalijnen en activiteitenclusters	4
	2.3 Organisatiestructuur	6
<b>3</b>	<b>Mobiel 21 op het terrein</b>	<b>7</b>
	3.1 Algemene werking in 2005	7
	3.2 Mobiel 21 als 'beweging' voor duurzame mobiliteit	14
	3.3 Documentatiedienst	15
<b>4</b>	<b>Kosten- en opbrengstenstructuur</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Bestuur en personeel</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Publicaties 2005</b>	<b>18</b>

# 1 Het ontstaan van een nieuwe organisatie



Sinds zijn ontstaan in 1982 bood Langzaam Verkeer professionele ondersteuning aan een belangrijke maatschappelijke beweging, die ijverde voor meer verkeersveiligheid, en opkwam voor de belangen van fietsers, voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer. Het is mee de verdienste van Langzaam Verkeer dat duurzaam mobiliteitsgedrag op de politieke en maatschappelijke agenda kwam. De voorbije decennia deden ontelbare scholen en oudercomités, wijk- en buurtverenigingen, vormingsorganisaties en adviesraden een beroep op de begeleiding van Langzaam Verkeer. Ook voor openbare besturen, van het gemeentebestuur tot en met de Europese Commissie, was Langzaam Verkeer een vertrouwde partner. Zo ontwikkelde de organisatie zich met de jaren tot een toonaangevend en trendzettend bureau voor mobiliteitsmanagement. Door haar werking, en vooral met de begeleiding van het "doortochtenprogramma", evolueerde Langzaam Verkeer van puur sociale beweging naar een organisatie met een verkeerskundig aanbod, en veroverde de vzw een unieke positie. Deze dubbele taakstelling, enerzijds sociale verandering stimuleren, en anderzijds meer dienstverlenende activiteiten, behoorde lang tot de typische eigenheid.

De buitenwereld ontmoette Langzaam Verkeer in verschillende hoedanigheden: als adviseur van een lokale actiegroep, als adviesverlener die voor het lokale bestuur een mobiliteitsplan opmaakt, als onderzoeker betrokken bij Europese onderzoeken en demonstratieprojecten. Na de splitsing in 2005 in twee nieuwe zelfstandige organisaties, **Mobiel 21 vzw** en **Vectris cvba**, behoorde deze hybride situatie tot het verleden. Mobiel 21 erfde als vzw het sociale en bewegingsaspect; Vectris cvba gaat als studie bureau door het leven. Afscheid nemen van een vertrouwd begrip en een vertrouwde naam was niet eenvoudig en ging zelfs gepaard met enige hartenpijn. De maatschappelijke context waarin we ons bevonden was grondig gewijzigd: de naam Langzaam Verkeer riep beelden op uit de beginperiode in de jaren '80. De nieuwe namen van beide organisaties staan voortaan symbool voor de evolutie die de vzw doormaakte: ontstaan als actiegroep en socio-culturele beweging, en geëvolueerd naar een bureau voor mobiliteitsmanagement waar interdisciplinair een geïntegreerd aanbod van diensten werd aangeboden, aan een divers gamma van klanten.

**Mobiel 21** profileert zich als een centrum voor kennisontwikkeling (verrichten van onderzoek, ontwikkelen van innoverende thema's ...), voor kennisverspreiding (publicaties, website, cursussen en studiedagen, documentatiecentrum), voor adviesverlening en gedragsbeïnvloeding (campagnes...). Sensibilisatie, educatie en sociale actie zijn sleutelbegrippen om een maatschappelijke verandering ten gunste van duurzame mobiliteit te bereiken. Ecologische waarden en levenskwaliteit bepalen voor Mobiel 21 de maatschappelijke ordening van de mobiliteit. Daarom wil Mobiel 21 het verplaatsingsvolume optimaliseren, het marktaandeel van milieuvriendelijke verplaatsingen verhogen en veilig verkeer realiseren door een aangepaste snelheid.

**Mobiel 21**

**Vectris** profileert zich als een studie-, ontwerp- en planningsbureau dat zich toelegt op creatieve, trendsettende oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit in een ruimtelijke context. Beide organisaties functioneren gescheiden in hun werking, activiteiten, beheer en organisatiestructuur, maar blijven elkaars bevoorrechtte partner. Ze delen een gemeenschappelijke geschiedenis en een gemeenschappelijke kijk op duurzame mobiliteit in de 21ste eeuw. Uitwisseling van kennis en expertise blijft nodig, en versterkt elkaars werking.



## 2 Uitgangspunten en organisatie



### 2.1 De missie van Mobiel 21

Mobiel 21 is een centrum voor kennisontwikkeling, educatie en gedragsbeïnvloeding op het gebied van duurzame en veilige mobiliteit.

Mobiel 21 bestaat uit een interdisciplinaire groep medewerkers van pedagogen, onderzoekers, vormingswerkers, verkeerskundigen, documentaristen en communicatiedeskundigen. Mobiel 21 werkt nauw samen met partners in binnen- en buitenland die eenzelfde bekommernis delen.

Mobiel 21 ontwikkelt innoverende thema's en programma's, verricht wetenschappelijk onderzoek, zet demonstratieprojecten op en formuleert beleidsadviezen en -evaluaties. Dit gebeurt door middel van publicaties, internet en media, via het documentatiecentrum, cursussen, studiedagen en conferenties.

Mobiel 21 zet mensen en groepen aan tot duurzaam verplaatsingsgedrag en ondersteunt hun initiatieven. Hiertoe ontwikkelt Mobiel 21 aangepaste instrumenten, producten en methoden en kunnen we projecten in die zin aansturen en realiseren. Mobiel 21 begeleidt democratische besluitvorming en samenspraak rond mobiliteit.

Mobiel 21 beheert een uitgebreid en toonaangevend documentatiecentrum in woord en beeld, dat door iedereen geraadpleegd kan worden.

Mobiel 21 maakt deel uit van de brede beweging voor duurzame mobiliteit in Vlaanderen, België, Europa en daarbuiten, en wenst zich ten dienste te stellen van deze beweging. Mobiel 21 zoekt samenwerking en synergie.

Mobiel 21 is gegroeid uit de voormalige vzw Langzaam Verkeer, waarvan het de kennis van zaken en de maatschappelijke inspiratie bewaart en ontwikkelt.

### 2.2 Activiteitenclusters en programmalijnen

Mobiel 21 structureert zijn werkzaamheden met een geïntegreerde aanpak doorheen drie activiteitenclusters, gaande van ontwikkelen van kennis tot het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag.

#### 2.2.1 Activiteitenclusters

##### Kennisontwikkeling

Mobiel 21 onderbouwt zijn werk met actieonderzoek. Actieonderzoek is geen volledig waarde vrij wetenschappelijk onderzoek. Het is toegepast onderzoek dat de praktijkmogelijkheden voor duurzame mobiliteit onderzoekt. Mobiel 21 streeft een wetenschappelijk verantwoorde werkwijze na. Het onderzoeksteam is multidisciplinair samengesteld: een sterke basis verkeerskunde en menswetenschappen, aangevuld met juridische, economische en milieukundige achtergrond.

##### Kennisverspreiding

De opgebouwde kennis verspreidt Mobiel 21 via verschillende kanalen: via beleidsadvies, via informatieverlening en documentatie, via organisatie van educatieve activiteiten en bijscholingsmomenten, en via tweedelijns ondersteuning. Verschillende communicatiemiddelen worden aangewend zoals website, publicaties, nieuwsbrieven, studiedagen... Een team met de nodige didactische en communicatieve vaardigheden en organisatietalent stuurt deze activiteitencluster aan.

##### Gedragsbeïnvloeding

Mobiel 21 streeft naar het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag. Onder deze cluster van activiteiten verstaan we: het ontwerpen van methodieken voor gedragsbeïnvloeding, het opzetten van demonstraties om deze methodieken uit te testen, begeleidingsactiviteiten en tweedelijns ondersteuning, het sensibiliseren van doelgroepen om veilig verkeer en duurzame mobiliteit na te streven, het stimuleren van mensen tot een veilig verkeersgedrag en een duurzaam mobiliteitsgedrag. Het gaat hier om het eigenlijke veldwerk. Het team dat hiervoor instaat beschikt over een flinke dosis communicatieve en pedagogische vaardigheden.

Programmalijnen	Activiteitenclusters		
	Kennisontwikkeling	Kennisverspreiding	Gedragsbeïnvloeding
Intelligente MobiliteitsAanpassing	→	→	→
Milieuvriendelijke Verplaatsingen	→	→	→
Veilig Verkeer	→	→	→



## 2.2.2 Programmalijnen

Om de missie waar te maken, heeft Mobil 21 drie inhoudelijke programmalijnen uitgetekend waarrond het de komende vijf jaren actief wil zijn: verkeersveiligheid van verplaatsingen bevorderen, milieuvriendelijke vervoerswijzen stimuleren, en intelligente mobiliteitsaanpassingen ontwikkelen. De werking van Mobil 21 richt zich op de drie componenten waaruit het verkeer bestaat: de mens (gedrag en gezondheid), het voertuig (vorm en uitrusting) en de omgeving (ruimtelijke en infrastructurele aspecten). Voor eerder technologische aspecten wordt samenwerking gezocht met externe partners; m.b.t. ruimtelijke en infrastructurele aspecten werken we bijvoorbeeld nauw samen met Vectris cvba.

Drie kernvragen sturen bij dit alles onze kijk op mobiliteit.

- (1) Waarom verplaatsen wij ons?** De plaats waar we wonen, werken, ontspannen, winkelen, de productieprocessen en distributie van goederen, alsook vele andere maatschappelijke factoren bepalen onze verplaatsingsbehoeften. Mobil 21 kiest voor een ruimtelijke en maatschappelijke ordening die duurzame mobiliteit ondersteunt.
- (2) Met welk vervoermiddel verplaatsen wij ons? Hoe verplaatsen individuen, gezinnen, organisaties zich?** Mobil 21 moedigt milieuvriendelijke verplaatsingen aan, en stimuleert de combinatie ervan om onze verplaatsingsbehoeften te realiseren.
- (3) Hoe gedragen wij ons in het verkeer?** Mobil 21 komt op voor aangepaste snelheden, defensief rijgedrag en hoffelijke omgangsvormen in het verkeer. Veilig verkeer is een basisvoorwaarde voor duurzame mobiliteit.

## Intelligente MobiliteitsAanpassing i.f.v. het optimaliseren van verplaatsingen

Mobil 21 wil de globale verplaatsingsbehoeften van individuen, gezinnen, groepen en organisaties onderzoeken. Mobil 21 wil onnodige verplaatsingen voorkomen en gewenste verplaatsingen waar mogelijk verkorten. Dit kan door maatregelen op het vlak van de vervoersorganisatie en door de reorganisatie (in ruimte en tijd) van belangrijke functies als wonen, werken, winkelen en ontspannen.

## Milieuvriendelijke vervoerswijzen stimuleren

Mobil 21 is overtuigd dat duurzame, milieuvriendelijke vervoermiddelen - te voet gaan, fietsen, openbaar vervoer - kansen hebben om hun marktaandeel op de vervoermarkt te verhogen. Mobil 21 wil deze marktaangroei stimuleren door een doelgroepgerichte aanpak. Per doelgroep is een verdere detaillering naar reismotief mogelijk. We denken aan woon-werk, woon-school en woon-recreatief verkeer. Mobil 21 benadert verplaatsingen van vertrekpunt tot bestemming (ketenmobiliteit) en benut alle vervoerswijzen (multimodale aanpak).

## Verkeersveiligheid bevorderen

Verkeersveiligheid is afhankelijk van verschillende factoren. Voor Mobil 21 is aangepaste snelheid een van de belangrijkste factoren en een prioritaire doelstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid. Mobil 21 wil projecten voor snelheidsbeheersing ontwikkelen op het vlak van voertuig, mens en omgeving. Zo wil Mobil 21 meer voetgangers en fietsers op straat brengen, en de straat terug als een volwaardig element in de woonkwaliteit opnemen. Daar kan iedere weggebruiker - ongeacht het vervoermiddel - toe bijdragen.

Mobil 21 zoekt steeds naar synergie tussen zijn drie programmalijnen. Een verkeersveilige omgeving stimuleert fietsen en te voet gaan. Fietsen en te voet gaan zijn milieuvriendelijke verplaatsingswijzen die de leefbaarheid van dorpen en steden verhogen. Leefbare kernen trekken nieuwe vestigingen aan. Vestigingen in de kernen brengen bestemmingen dicht bij de gebruiker, en verkorten de verplaatsingen. Korte verplaatsingen stimuleren het fietsen en te voet gaan. Fietsers en voetgangers dragen door hun lage snelheid en beperkte conflicten bij tot een veilig verkeer.

En zo is de cirkel rond. Wanneer gemotoriseerde verplaatsingen nodig zijn, kiest Mobil 21 zoveel mogelijk voor gemeenschappelijk vervoer (openbaar of privé). Gemeenschappelijk vervoer is veilig en milieuvriendelijk en draagt bij tot gelijkwaardige mobiliteit voor alle personen.



## 2 Uitgangspunten en organisatie



### 2.3 Organisatiestructuur

#### Algemene Vergadering

- Leden Algemene Vergadering: afkomstig uit verschillende sectoren
- Voornaamste rol: aansturen inhoudelijke lijnen Mobiel 21

#### Raad van Bestuur

- Raad van Bestuur vergadert samen met Managementteam
- Voornaamste rol: bewaakt missie en beleidsplan, bewaakt samenwerking met Vectris cvba, inhoudelijk klankbord voor projectwerking en programmalijnen, bewaking en goedkeuring portefeuille

#### Interne organisatie

- Managementteam
  - 3 medewerkers
  - 3 complementaire takenpakketten
- Projectteams
  - Inhoudelijke medewerkers
  - 3 programmalijnen
  - 3 activiteitenclusters
- Ondersteuning
  - administratie, secretariaat, enz



# 3 Mobiel 21 op het terrein



## 3.1 Algemene werking in 2005: projecten binnen de verschillende clusters

### 3.1.1 Onderzoek

#### Doelgroepenonderzoek vervoersarmoede

Voor Mobiel 21 heeft het mobiliteitsvraagstuk ook een sociale dimensie. In 2005 werd rond "vervoersarmoede" voorbereidend onderzoek verricht, al dan niet gekoppeld aan experimentele demonstraties, en/of toegespitst op educatie voor doelgroepen. Methodeonderzoek is hierbij een essentieel onderdeel. Het moet ons bijvoorbeeld toelaten na te gaan op welke wijze we doelgroepen die een risico vormen om vervoersarm te worden (of het zijn), kunnen aanspreken.

#### Slim Mobiele Senioren

Dit project was een pilootproject gericht op de vrijwaring van mobiliteitskansen van senioren. Het pilootproject liet de senioren proeven van alternatieven voor de auto, zodat ze zolang mogelijk zelfstandig mobiel kunnen blijven. Het project, dat plaats vond in het kader van de campagne "Week van de Vervoering", omvatte een actieonderzoek, een test-de-busprogramma, de ontwikkeling van een beknopte gebruiksvriendelijke handleiding voor de (bel)bus, en een multimodale uitstap (met gebruik van verschillende transportmiddelen). Het project had een sterk participatief karakter. De evaluatie en tevredenheid bij de doelgroep waren erg gunstig. Het project wordt bijgevolg uitgebreid vervolgd in 2006.

#### Swedish Road Administration: "Immigrants in traffic"

Mobiel 21 voerde in opdracht van de Zweedse overheid een studie uit naar migranten in het verkeer. Het is voor migranten niet altijd vanzelfsprekend om - op een veilige manier - gebruik te maken van de verscheidende vervoermiddelen in hun nieuwe thuisland. Vaak wordt gesuggereerd dat migranten meer betrokken zijn bij verkeersongevallen, de verkeersregels niet goed kennen, hun veiligheids gordel minder vaak dragen... maar doorgaans ontbreken daarvan de bewijzen.

Deze studie geeft een overzicht van beschikbare gegevens over en initiatieven voor migranten in het verkeer in de EU-15 en in Noorwegen. Hierbij staan volgende vragen centraal. Welke zijn de noden en wensen van migranten op het gebied van verkeer(sveiligheid)? Wordt er specifiek gecommuniceerd over verkeer(sveiligheid) t.o.v. migranten in de verschillende landen? Welke initiatieven bestaan er m.b.t. migranten in het verkeer?

Er zijn zeer weinig gegevens beschikbaar over de betrokkenheid van migranten bij verkeersongevallen, en de weinige (harde) gegevens die er zijn, duiden niet op hogere ongevalsbetrokkenheid. Het thema verkeer en mobiliteit wordt in verschillende landen (beperkt) geïntegreerd in integratiecursussen voor nieuwkomers. Verder bestaan er weinig structurele initiatieven voor migranten in het verkeer: vaak gaat het om losstaande projecten zoals fietslessen voor vrouwen.

Er is behoefte aan meer gedetailleerd onderzoek naar verschillende migrantengroepen. Het is namelijk zo dat migranten niet als één doelgroep beschouwd kunnen worden: er zijn onderling zeer grote verschillen qua scholingsgraad, geslacht, verblijfsduur, woonplaats, land van herkomst...

#### Lessenpakket

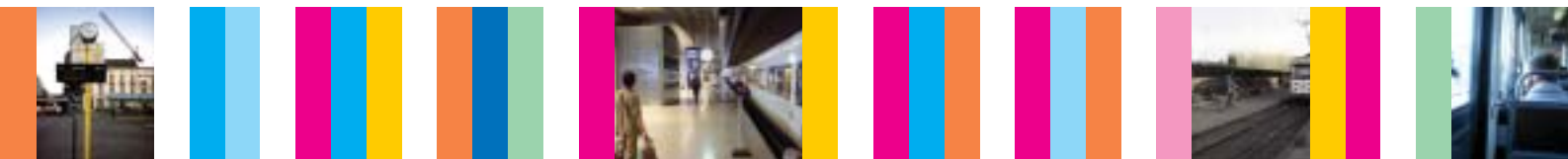
Mobiel 21 leverde in 2005 inhoudelijke input voor een modulair lessenpakket "Verkeer en mobiliteit" voor de Centra voor basiseducatie. Dit project kadert in de vernieuwde ontwikkelingsdoelen "maatschappelijke oriëntering" en gebeurde in opdracht van AMINAL.

#### "Wonen en werken"

Deze Leuvense instelling uit de sociale economie vroeg Mobiel 21 in 2005 om een vormingsproduct uit te werken voor haar doelpubliek. Het gaat om kwetsbare werklozen, vaak in samenhang met kansarmoede en vervoersarmoede. Deze werklozen werken via dienstencheques, en verrichten poetswerk in het Leuvense. De bereikbaarheid van de locaties is een algemeen probleem: weinigen kunnen zich individueel met de wagen verplaatsen. Bovendien vormen oriëntatie in de ruime regio, slechte fietsvaardigheid, gebrekkige kennis van verkeersregels, culturele diversiteit en weinig efficiënt gebruik van openbaar vervoer niet zelden een extra moeilijkheid. Samen met een projectgroep van studenten van de Katholieke Hogeschool Leuven (departement Sociale Hogeschool) werden de kenmerken van de doelgroep en de relatie tussen kansarmoede en vervoersarmoede onderzocht. Op basis van deze voorkennis ontwikkelden we een (eerste) educatief programma gericht op oriëntatie en op gebruik van het openbaar vervoer. Het vormingstraject is met succes doorlopen door 9 werknemers.



# 3 Mobiel 21 op het terrein



## Determinanten van modale keuze in verplaatsingsketens

De doelstelling van deze studie was inzicht verwerven in de determinanten die de vervoerswijzekeuze in verplaatsingsketens bepalen. De nadruk lag op de factoren reistijd, verplaatsingsafstand, gezins- en persoonskenmerken, reismotieven en kenmerken van het aanbod aan openbaar vervoer. Deze informatie is interessant voor de overheid en de vervoersbedrijven om het aanbod aan openbaar vervoer beter af te stemmen op een – tot op heden – niet of onvoldoende bereikt potentieel.

De studie liep over de periode 2002-2004, en werd uitgevoerd door een onderzoeksteam bestaande uit Mobiel 21 (coördinator), KUL-SADL, FUNDP-GRT, en Vectris. De studie is gefinancierd door het Federale Departement Wetenschapsbeleid, en kaderde binnen het onderzoeksprogramma rond duurzame ontwikkeling PODO II. Een uitgebreid wetenschappelijk rapport en een beknopt beleidsrapport verschijnen in de loop van 2006. Op 23 juni 2005 organiseerde Mobiel 21 in Brussel het seminarie "Verplaatsingsketens: aangrijpingspunten voor een duurzaam mobiliteitsbeleid"; waarop de resultaten van het project gepresenteerd en bediscussieerd werden door beleidsmensen uit de sectoren mobiliteit, openbaar vervoer, en door geïnteresseerden uit het onderzoeksveld.

## Prosper

PROSPER staat voor Project for Research on Speed Adaptation Policies on European Roads. De voorbije 3 jaren liep PROSPER in acht Europese landen. Het onderzocht de effectiviteit van Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA), het draagvlak hiervoor bij weggebruikers, en de mogelijkheden voor verspreiding van ISA in Europa. Uit de resultaten blijkt dat de efficiëntie van ISA-systemen varieert, maar dat er zeker een markt is, ook al wordt het ene systeem makkelijker geaccepteerd dan het andere. Om ISA snel ingang te laten vinden, is het wel nodig dat de overheid er haar schouders onder zet. Tijdens een seminarie op 23 november 2005 in Brussel presenteerde het onderzoeksteam de resultaten aan een groep van zogeheten ISA-stakeholders (beleidsmakers, overheidsinstanties, bedrijven en onderzoeksinstanties).

Mobiel 21 was medeorganisator van het seminarie, en verzamelde de pers. Bovendien lichtte Mobiel 21 zijn onderzoeksluik binnen PROSPER toe, met name de resultaten van een bevraging bij een 300-tal ISA-stakeholders in de acht PROSPER-landen. Meer info leest u op [www.eu-prosper.nl](http://www.eu-prosper.nl).

## Grenzen aan het recht op mobiliteit - discussietekst

'Grenzen aan het recht op mobiliteit' houdt verband met de vele negatieve externaliteiten verbonden aan mobiliteit. Achter elke beslissing schuilt wel een herverdelingsoperatie van het recht op mobiliteit tussen verschillende maatschappelijke groepen. Wie heeft waar, wanneer en hoe recht op welke mobiliteit, is een achterliggende vraag die telkens terugkeert en die dikwijls het discussiepunt – of meer nog – het breekpunt vormt voor het al dan niet verwezenlijken van een duurzame mobiliteit.

In een discussienota schetst Mobiel 21 een aantal aanknopingspunten voor de invulling van een recht op mobiliteit. Het recht op mobiliteit wordt geschetst binnen de bredere context van de basisrechten en plichten van mensen van de Verenigde Naties. Het voorbeeld van de Tragedy of the Commons, een begrip uit de rechtseconomie en speltheorie wordt toegelicht, en er worden een aantal elementen besproken die van belang zijn om keuzes en discussies binnen het mobiliteitsbeleid beter te situeren.

## Towards Passenger Intermodality in the EU

Het naadloos combineren van verschillende vervoersmodi binnen één reis stelt hoge eisen aan het reizigersinfosysteem, het reservatie- en betalingssysteem, de integratie van transportnetwerken, de kwaliteit van overstappunten, enz. Met dit project, in 2004 uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie (DG 3 Energie & Transport), werd de basis gelegd voor een Europees actieplan om intermodaliteit in lange afstands- (>100km) en grensoverschrijdend verkeer te stimuleren. Mobiel 21 inventariseerde de stand van zaken in 29 landen. In dit project is samengewerkt met ILS (Duitsland) als coördinator, met Babcie spol (Tsjechië), ETT (Spanje), en Vectris. In het voorjaar 2005 maakte de Europese Commissie alle deelrapporten op haar website publiek toegankelijk, en ze baseerde haar oproep voor nieuwe voorstellen binnen het EU-6de kader programma op de resultaten zoals geformuleerd binnen het project.





## Civitas-Mobilis

In maart 2005 vond de startbijeenkomst plaats van Civitas-Mobilis. Binnen dit project verbinden vijf steden zich ertoe om met de steun van de Europese Commissie een belangrijke stap te zetten in de richting van duurzame mobiliteit. Het gaat om Toulouse (Frankrijk), Venetië (Italië), Odense (Denemarken), Ljubljana (Slovenië) en Debrecen (Hongarije). In elk van deze steden wordt in de periode 2005-2008 geïnvesteerd in schone voertuigen en alternatieve brandstoffen, geïntegreerde prijsmaatregelen, innovatieve zachte maatregelen, geavanceerde telematicatoepassingen, toegangsmanagement tot stadsdelen, vernieuwende distributieconcepten, stimulansen voor het openbaar vervoer, nieuwe vormen van collectief autogebruik en -bezit. Mobiel 21 werkte in 2005 mee aan een methode voor de procesevaluatie van de maatregelen in de 5 steden.

## Vervoersautonomie bij kinderen

Mobiel 21 was partner in het Federale onderzoeksproject "Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10 tot 13 jaar)", samen met de organisatie Kind en Samenleving en de onderzoeksinstellingen IMOB en PHL.

Het project liep over de jaren 2004-2005, met als doelstelling de ervaring van kinderen en hun visie op mobiliteit, en hun vervoersautonomie, te leren kennen. Na een verkennende literatuurstudie werd de visie van kinderen in kaart gebracht via een belevingsonderzoek. Hiertoe werden gesprekken georganiseerd met kinderen uit het zesde jaar basisonderwijs en het eerste jaar middelbaar onderwijs in Lier en Ternat.

De bevindingen uit de eerste twee onderzoeken werden verder getoetst in een grootschalige bevraging bij 2.500 Vlaamse kinderen en gezinnen. Tot slot is een actieonderzoek opgezet in Boechout, Rotselaar, Sint-Niklaas en Gent. Het onderzoek wilde de ervaringen en verwachtingen van kinderen over hun mobiliteit beter leren begrijpen. Daarnaast was het doel de mobiliteit van kinderen, hun autonomie, of afhankelijkheid van volwassenen, in kaart te brengen, en de inbreng van kinderen in lokale mobiliteitsprojecten te vergroten. Voor opgroeiende kinderen zijn de dimensies afhankelijkheid en autonomie immers zeer belangrijk. Mobiel 21 heeft op basis van de resultaten van de verschillende luiken van het onderzoeksproject een handleiding ontwikkeld om deelname van kinderen in lokale mobiliteitsprojecten te stimuleren.



## 3.1.2 Educatie

De term educatie moet hier ruim verstaan worden: als een methodiek om enerzijds kennis en/of deskundigheid te bevorderen en om anderzijds gedragsbeïnvloeding te realiseren.

### Move

In samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het OC GIS-Vlaanderen en Spark Multimedia@art is het project MOVE gerealiseerd. MOVE staat voor mobiliteit en verantwoordelijkheid, en omvat een website met een online lespakket, gericht naar leerlingen van de derde graad van het secundair onderwijs. De leeromgeving leert hen te werken met het Geografisch Informatiesysteem (GIS) van Vlaanderen om onder meer hun woon-schoolverkeer te analyseren, veiliger en duurzamer te maken. MOVE biedt leerlingen de kans om hun vervoersgedrag te analyseren, te vergelijken en af te wegen. Een veilig en duurzaam mobiliteitsgedrag is het streefdoel. Met MOVE kan de school de eindtermen in verband met het schoolvervoerplan én het gebruik van GIS realiseren.

In januari 2005 stelden wij dit project voor aan de pers en werd de website toegankelijk voor het schoolpubliek. Gedurende 2005 namen meer dan 120 scholen deel aan MOVE. Op basis van de binnengekomen reacties zal MOVE in 2006 de kinderziekten te boven zijn en een dynamisch instrument worden. Dit project kwam tot stand binnen het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie van de Vlaamse Gemeenschap. De projectpartners zijn op zoek naar middelen om het project te kunnen bestendigen.

Met "MOVE-Vlaanderen: nieuwe geografische technieken als instrument voor verkeers- en mobiliteitseducatie" brachten we in het najaar 2005 een bijdrage aan de Tweede Belgische Geografendag met thema "Mobiliteit, Maatschappij en Milieu in kaart gebracht".

### e-Atomium

In januari 2005 ging e-ATOMIUM van start, een Europees project onder het STEER programma van de Europese Commissie. Mobiel 21 coördineert e-ATOMIUM. Verder omvat het consortium partners uit Nederland (DTV Consultants, gespecialiseerd in het opzetten van professionele cursussen betreffende verkeer en mobiliteit), Frankrijk (Energie Cités, netwerk van Europese energie agentschappen en lokale overheden), Italië (Euromobility, consultant op het gebied van mobiliteitsmanagement) en het Verenigd Koninkrijk (SEA, energieagentschap).

# 3 Mobiel 21 op het terrein



e-ATOMIUM stelt zich tot doel om concrete maatregelen betreffende duurzame ontwikkeling in transport, dichterbij burgers en bedrijven te brengen in Europa, door het versterken van de kennis inzake duurzaam energiegebruik in transport bij lokale en regionale energieagenschappen en bij lokale actoren zoals de duurzaamheidsambtenaren.

Hiertoe zal het consortium van e-ATOMIUM in Europa professionele cursussen ontwikkelen die tegemoetkomen aan de vragen, noden en wensen van de energieagenschappen en andere lokale actoren. In Vlaanderen worden cursussen ontwikkeld om de kennis betreffende duurzame mobiliteit te verhogen en te versterken bij de lokale duurzaamheidsambtenaren, mobiliteitsambtenaren, energieagenschappen en andere geïnteresseerden.

Om de training af te stemmen op de wensen en noden van de doelgroep is in de eerste helft van 2005 een bevraging uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze bevraging werden de volgende cursusthema's vastgelegd:

- Demand Management, de nood aan verplaatsingen reduceren
- Mobiliteitsmanagement
- Alternatieve voertuigen en brandstoffen en milieuvriendelijk rijgedrag
- Bewustwording en communicatie

In het najaar van 2005 is rond deze vier thema's cursusmateriaal ontwikkeld. Zowel in Italië, Frankrijk, Nederland, het Verenigd Koninkrijk als in België wordt in het voorjaar van 2006 over deze thema's opleiding georganiseerd. In Vlaanderen organiseert Mobiel 21 de training in Brussel i.s.m. VITO - de lokale TREATISE\* partner - en met ondersteuning van de Vlaamse Overheid.

## Epomm

Epomm is een Europees platform met als doel het uitwisselen van de groeiende kennis en ervaring betreffende mobiliteitsbeheer (vraaggestuurde zachte maatregelen gericht op het realiseren van duurzaam verplaatsingsgedrag en duurzame mobiliteit). Mobiel 21 is stichtende partner van Epomm vzw. Nederland, Zweden, Frankrijk en Zwitserland waren in 2005 lid, en maakten deel uit van het bestuur. Epomm verspreidde kennis (via twee elektronische en gedrukte nieuwsbrieven) en organiseerde expert workshops, seminars en Europese conferenties (onder meer de jaarlijkse Ecomm-conferentie, dit jaar in Parma, Italië).

Mobiel 21 leverde hier een workshopbijdrage/paper over het inspirerende voorbeeld van de campagne "Korterittencontract" (Civil Contract on short distance trips).

## Pilot

In mei 2005 ging het Europese Pilot-project van start. Het project zet, via demonstraties, de krijtlijnen uit voor de ontwikkeling en implementatie van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen in vier Europese steden: Tallin, Evora, Lancaster en Braila. Mobiel 21 neemt een belangrijke rol op in het verspreiden van kennis en informatie met betrekking tot mobiliteitsmanagementmaatregelen, en bij het verzorgen van een communicatieplan voor elke stad. Mobiel 21 zal hierbij ook trainingssessies voorzien.

## Meester op de fiets

Meester op de fiets is een programma fietsvaardigheids-training voor beginnende fietsers in het basisonderwijs. Mobiel 21 ontwikkelde het aanbod samen met de Stichting Vlaamse Schoolsport en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Het aanbod genereert het beste uit de jarenlange ervaring van de drie organisaties, respectievelijk op het gebied van bewegingseducatie en motorische ontwikkeling en verkeersdeskundigheid. "Meester op de fiets" is gestart op 15 februari 2005, en helpt leerkrachten om de fietsvaardigheidstraining te organiseren. Leerling, leerkracht en ouders volgen de vorderingen via de individuele leerlingenfiches. Met de speciaal ontworpen materialenset kan een ruime variatie aan fietsvaardigheidsproeven en een fietsparcours opgezet worden. Een provinciale begeleider (de fietsmeester) stelt de materialenset en het parcours op in de scholen, neemt met de leerkracht de handleiding door, en bereidt met hem of haar het leerproces voor. De leerkracht behoudt de leiding van de leeractiviteit en de verantwoordelijkheid voor het leerproces. Per dag kunnen drie klassen een vaardigheidstraining opzetten. Het jaar 2005 was volledig volgeboekt.

## Documentatiecentrum

De documentatiedienst van Mobiel 21 heeft in 2005 voornamelijk werk gemaakt van zijn nieuwe opdracht, m.n. het verzamelen, ontsluiten en actief uitdragen naar een zo breed mogelijk publiek, van informatie en documentatie over duurzame mobiliteit in al haar aspecten (zie ook verder).



\* Treatise is een ander Europees Steer project dat training organiseert rond duurzame mobiliteit voor professionals uit de energie- en transportsector.



## Educatieve projecten in tweede lijn, ter ondersteuning van derden

- Voor de Landelijke Gilden leverde Mobiel 21 een bijdrage rond "trage wegen" aan de studiedag "Platlandsacademie" op 9 juni 2005. Titel van de uiteenzetting was "Voetgangers en fietsers door het veld".
- In 2005 deed Mobiel 21 een poging om de samenwerking met de regionale volkshogescholen Vormingplus te versterken. Met Vormingplus Oost-Brabant (Leuven) werd een tweeledig cursusaanbod "Nu stilstaan bij mobiliteit of later stilstaan" en "Mobiliteitsdagboek" ontwikkeld en gepromoot. Bij gebrek aan voldoende inschrijvingen moest Vormingplus de cursussen annuleren. Een evaluatie moet duidelijk maken of nieuwe strategieën of methodieken moeten geïntroduceerd worden.
- Mobiel 21 verleende zijn expertise op het vlak van verkeerskundige analyse in schoolomgevingen aan Testaankoop. Mobiel 21 verzorgde een snelcursus/opleiding aan freelance enquêteurs die werden ingezet in een verkeersveiligheidsanalyse/steekproef van 20 Vlaamse schoolomgevingen, Security School Exit geheten. Daarnaast leverde Mobiel 21 inhoudelijke input voor de gebruikte analyse-instrumenten: een checklist verkeersveiligheid en een vragenlijst voor scholen.
- Scholenbereikbaarheidskaartjes waren ook in 2005 een gegeerd product voor scholen en gemeenten om veilig en milieuvriendelijk schoolverkeer te stimuleren. Bij de ontwikkeling van deze producten staan een aantal sleutelcompetenties (voor onze aanpak) centraal: participatie, procesbeheer, maatwerk, doelgroepgerichte communicatie en creatief ontwerp
- Mobiel 21 vzw ontwikkelde in 2005 een vormingsaanbod actief burgerschap: "milieuvriendelijke verplaatsingen stimuleren" voor lokale burgers en doelgroepen. Het aanbod is laagdrempelig (één avond, geen voorkennis vereist), en in hoofdzaak praktijkgericht met behulp van goede voorbeelden. De initiatieven werden gestimuleerd en/of opgezet via milieuraden en duurzaamheidsambtenaren. In een eerste jaar gebeurde dit in een vijftal gemeenten.

- Een verkeerseducatieve route of VERO is een route die leerkrachten en ouders in de schoolomgeving uitstippelen om er op regelmatige basis met de kinderen voetgangers- en fietsvaardigheden te oefenen. Verkeers- en mobiliteitseducatie in de praktijk! Mobiel 21 werkte in 2005 routes uit voor Neeroeteren, Heule en Nazareth. Mobiel 21 begeleidt scholen en gemeenten bij het uitstippelen van een verkeerseducatieve route voor voetgangers en fietsers, en werkt didactische brochures uit met oefeningen op maat.
- Voor de derde maal op rij verzekerde Mobiel 21 ook in 2005 opnieuw de begeleiding van 12 Gentse scholen bij de opmaak en uitwerking van een schoolvervoerplan. De begeleiding vertrekt van een participatieve benadering, met de betrokkenheid van alle schoolactoren: van directie, over ouders, tot leerlingen.
- Ruimer verspreid over Oost-Vlaanderen realiseerde Mobiel 21 in 2005 voor het Provinciebestuur de begeleiding van tien scholenacties ter ondersteuning van duurzaam woon-schoolverkeer.
- Het advies aan lokale bewonersgroepen is een toepassing waarbij sociale activering en een verkeerskundige quick scan van een (lokale) situatie elkaar versterken. De beproefde aanpak legt een basis voor zelfactivering en beleidsparticipatie. Ook in 2005 mochten we ingaan op vragen van diverse bewonersgroeperingen (o.a. Hofstade, Vissenaken, Oud-Heverlee...).
- In opdracht van de stad Hasselt werd afgelopen jaar een tien jaar oude verkeerskundige knelpuntenanalyse geactualiseerd door onze partner Vectris cvba. Mobiel 21 stond in voor de terugkoppeling van de studie, en voor een inventaris van de bewonersvragen tijdens 15 inspraakavonden.

## Bijscholing en permanente educatie

Ook na de reorganisatie blijft Mobiel 21 in 2005 zijn rol als (mede)organisator van bijscholingsinitiatieven, studiemomenten en cursussen waarmaken. Permanent informeren, bijscholen en kennis ontwikkelen is een absolute must voor wie in de verkeerswereld actief is.

- In opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zorgen we ervoor dat de Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid telkens weer tweemaal per jaar actueel beleidsnieuws vertaalt naar de praktijksituatie van wie dagelijks verantwoordelijkheid draagt in het verkeers- en mobiliteitsbeleid. De sessies in het voorjaar stonden in het teken van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, met de thema's "Zone 30 schoolomgeving" en "Bromfietsen op de rijweg". De sessies in het najaar stonden volledig in het teken van "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur".



## 3 Mobiel 21 op het terrein



12

- De Verkeerskundige Modules zijn een samenwerkingsverband van Mobiel 21, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en DTV-consultants. Met een nieuwe partner erbij in 2005, IMOB, konden we ook de inhoudelijke professionaliteit uitbreiden en nogmaals een gespecialiseerde en intensieve opleiding over de nieuwste ontwikkelingen in de verkeerswereld aanbieden. De inhoudelijke inbreng van Mobiel 21 bestond afgelopen jaar uit drie modules: "Intermodaliteit en ketenmobiliteit", "Publieke betrokkenheid en communicatie met doelgroepen" (met een case-studie over zelfstandige ondernemers in samenwerking met Unizo) en "Schoolvervoerplannen, een integrale aanpak".
- In eigen huis (en eigen beheer) werden met partners Vectris cvba en Transport and Mobility Leuven de sterke kennisachtergronden van elke organisatie afzonderlijk gebundeld voor het opzetten van de Mobiele Donderdagen. In oktober 2005 startte een eerste reeks van 13 afzonderlijke, intensieve en interactieve cursusdagen. De opleidingen van academisch niveau richten zich tot professionals die steeds weer uitgedaagd worden antwoorden te kunnen geven op steeds hogere eisen die de complexe praktijk stelt. Mobiel 21 profileert zich in dit samenwerkingsverband als de expert in sociale verkeerskunde en mobiliteitsmanagement.
- Mobiel 21 werkte ook in 2005 weer mee aan een vormings- en opleidingsdag verkeersveiligheid voor startbaners, samen met het Departement Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap, en met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. In de praktijkgerichte infosessies verzorgde Mobiel 21 drie thema's: "Handvaten voor projecten met secundaire scholen", "Sensibiliserende projecten" en "Poolen, veilig en milieuvriendelijk naar school".
- Mobiel 21 verleende ook afgelopen jaar zijn deskundigheid tijdens 3 gastcolleges in de verkeerskundige opleidingen Hasselt (PCVO) en Kortrijk (Post-graduaat).

### 3.1.3 Campagnes, sensibilisering en sociale actie

#### Cool maar niet stoer

Verkeersveiligheid is geen voor de hand liggend thema voor jongeren tussen 13 en 18 jaar. Bovendien is het een lastig onderwerp met weinig sex-appeal. Daarom maken klassieke voorlichtingscampagnes of belerende waarschuwingen weinig indruk, als ze al gericht genoeg zijn. Ze zorgen er niet voor dat het onderwerp verkeersveiligheid een plek verovert in het hoofd van jongeren.

Het project "Cool maar niet stoer" ging op zoek naar demonstraties waarbij op een andere, interactieve manier gewerkt werd voor en door jongeren; om jongeren bewust te maken van hun eigen verantwoordelijkheid voor de risico's van het verkeer. De naam die we gekozen hebben voor het project, "Cool maar niet stoer", dekt volgens ons de lading: verantwoordelijkheid van jongeren in het verkeerssysteem, en een bewustwording dat het niet cool is om stoer te zijn in het verkeer. Dit impliceert dat stilstaan bij verkeersveiligheid een noodzaak is waarmee niet lichtzinnig omgesprongen kan worden. Het is een uitdaging om weggebruikers aan te sporen tot sociaal en veilig verkeersgedrag. Behalve kennis, en psychotechnische vaardigheden moeten alle verkeersdeelnemers naast hun eigen perspectief ook oog hebben voor het perspectief van de ander. Empathie is de belangrijke sociale vaardigheid om zich in de positie van de ander in te leven, en er rekening mee te houden. Verkeersdeelnemers worden aangespoord om ook verantwoordelijkheid voor de ander mee op te nemen.

Doelgroepgerichte preventieve, educatieve-, en sensibilisatieprojecten die inspelen op deze responsabiliseringstoet, en meebouwen aan de empathische vaardigheid, kregen in 2005 kansen van de bevoegde minister. "Cool maar niet Stoer" hoort thuis in dit rijtje.

Het aftasten van het thema verkeersveiligheid in een doelgroepbenadering, met uiteenlopende thema's, maar aansluitend bij de leefwereld van jongeren, doorheen een participatieve, niet-belerende aanpak, stond centraal. In het project "Cool maar niet stoer" experimenteerden jongeren in uiteenlopende, kleinschalige demonstraties om zelf een





positieve dynamiek te creëren rond het thema “verantwoord jong zijn in de verkeerswereld van vandaag”, door te focussen op hun eigen rol in het verkeerssysteem.

De resultaten en vooral het proces zijn niet alle even goed gelukt, dit is eigen aan experimenten. In een eindverslag zijn projecten beschreven in Kortrijk, Sint-Truiden, Gent, Roeselare, en binnen Steunpunt Jeugd. Dit verslag is eind december 2005 aan de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap overgemaakt.

### Korterittencontract

Na een succesvol pilootproject vorig jaar in Sint-Truiden, lanceerde Mobiel 21 in het najaar 2005 zijn “Korterittencontract” in heel Vlaanderen. Mobiel 21 roept gemeenten en instellingen op tot het promoten en afsluiten van een korterittencontract. Met dit contract engageren deelnemers zich om van april tot en met juni 2006 ten minste 20 % van hun autoritten tot 5 km te vervangen door stap- en fietsverplaatsingen. De campagne “Het korterittencontract” ondersteunt gemeenten en organisaties bij de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid, en biedt een instrument om mensen ervaringsgewijs bewust te motiveren om te stappen en te fietsen voor korte afstanden.

Mobiel 21 werkte in 2005 intensief aan het voorbereidend/ondersteunend kader en concentreerde zich op de pré-campagne. Het objectief is om in een eerste campagnejaar 5 % van de Vlaamse gemeenten met een mobiliteitsconvenant te bereiken.

Het ontwikkelde arsenaal aan ondersteunende instrumenten bestaat uit website, begeleiding van een startmoment, campagnemateriaal en begeleidende informatie. Het geheel moet de gemeenten en deelnemende organisaties toelaten een succesvolle campagne te realiseren.

### Poolcampagnes

Met voetpool, fietspool en carpool stimuleert Mobiel 21 de veilige en milieuvriendelijke schoolverplaatsingen. Doelgroep zijn de scholen, en vooral de ouderraden. Doorheen de jaren blijken zij solide, enthousiaste partners die het nut inzien om dergelijke duurzame vervoersorganisatorische initiatieven op te starten en/of te bestendigen.

De fietspoolcampagne is het best bekend en kent een stijgend succes. In 2005 bevroeg Mobiel 21 alle basisscholen in Vlaanderen via een e-brief en klassieke post, en 190 Vlaamse basisscholen -via steekproef- telefonisch om een beter zicht te krijgen op de vraag in welke mate de afgelopen vier jaar fietspoolen verspreid is over Vlaanderen, en welke de ervaringen zijn. De resultaten verschenen ondertussen uitgebreid in de media en kunnen integraal van de website afgehaald worden: [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be).

De poolcampagnes omvatten een informatief en een sensibiliserend luik: Mobiel 21 realiseerde het materiaal met een nieuwe vormgeving in de Mobiel 21-huisstijl, inclusief eigen pool-website. De inhoud van de carpoolbrochure werd aangepast aan de nieuwe wetgeving, en aangevuld met een begeleidingsaanbod (informatieavond) voor initiatiefnemers (scholen, ouderraden, gemeentebesturen).

### Ruimte gevraagd (voor voetganger en fietser)

Met opvallende ludieke verkeersfiguren sensibiliseerde Mobiel 21 via lokale werkgroepen, buurten en organisaties om extra voorzichtig te zijn op plaatsen waar er een gebrek is aan ruimte voor fietsers en voetgangers, en om de zachte weggebruiker ruimte te geven. Mobiel 21 begeleidde in 2005 lokale groepen en ontwikkelde een handboek met methodiek om knelpunten op te sporen en te definiëren. De wegbeheerder wordt aangemoedigd en onder druk gezet om te onderzoeken of/en wanneer knelpunten kunnen opgelost worden. Het project leidt tot communicatie en samenwerking tussen burgers onderling, tussen organisaties en burgers, en tussen organisaties, burgers en hun gemeentebestuur, of andere wegbeheerders.

### De weken

Als het om de aandacht van het grote publiek voor milieuvriendelijke verplaatsingen gaat, zijn de “Week van de Zachte Weggebruiker” en “Week van de Vervoering” stilaan een begrip geworden. Mobiel 21 is partner in het organiserende samenwerkingsverband KOMIMO en leverde ook in 2005 weer een aanzienlijke bijdrage in de verscheidenheid aan initiatieven die in de twee weken georganiseerd worden.

Tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker verzorgde Mobiel 21, ondersteund door enkele andere partners, een speciaal feestmoment in het Vlaamse Parlement, en een feestpublicatie naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van de campagne.

In het kader van de Week van de Vervoering spoorde Mobiel 21 tijdens een rondetafelconferentie alle betrokken actoren aan om terug- en vooruit te kijken op de organisatie van basismobiliteit. Ook de begeleiding en organisatie van het pilootproject “Slim Mobile Senioren” (zie hoger) kunnen we kaderen in die ruime campagne voor de promotie van openbaar vervoer.



# 3 Mobiel 21 op het terrein



## Veilig en milieuvriendelijk naar school

Het succes van deze scholencampagne breidde zich in 2005 uit naar 400 basisscholen (tegenover 300 in 2004). Deze scharden zich achter de doelstelling om leerlingen, ouders en leerkrachten aan te zetten tot duurzame en veilige woon-schoolverplaatsingen. Een ludiek verkeersspel is hierbij de gemeenschappelijk gehanteerde methodiek om autokilometers uit te sparen. Daarnaast biedt de campagne informatie, lesmateriaal, advies, een gezamenlijke aankoop van helmen e.d., en begeleiding bij het opzetten van concrete projecten op maat. De campagne genoot een ruime persbelangstelling en werd alom positief geëvalueerd door scholen en partners. Dankzij buitenlandse netwerking werkte Mobiel 21 ook in 2005 actief verder aan de verspreiding van het campagne-model. Het "Spel met de slang" werd al in Nederland overgenomen. En "The Snake Game" wacht misschien nog een mooie Europese toekomst.

## Mobility award

Meer dan oorspronkelijk voorzien, ging er in 2005 tijd en energie naar het intern bediscussieren en onderhandelen (met mogelijke partners) van een voorwaardenscheppend kader voor de toekomstige uitreiking van een "Mobility Award". Het voorbereidende werk wordt ondertussen afgerond in een projectvoorstel van de partners Mobiel 21, IMOB (Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. De Mobility Award moet opgemerkte, innovatieve mobiliteitsinitiatieven met een brede maatschappelijke meerwaarde (ruimer dan mobiliteit – integratie in andere beleidsdomeinen – van participatie tot sociaal-economische aspecten) in de belangstelling zetten. De uitreiking van de Award heeft tot doel om in Vlaanderen te sensibiliseren rond diverse aspecten van mobiliteit: van veiligheid, tot de maatschappelijke keuze(s) om verplaatsingen in te perken.

## Gemeenteraadsverkiezingen

Met het oog op de nakende gemeenteraadsverkiezingen in het najaar van 2006, beraadde Mobiel 21 zich in 2005 over een eigen actieprogramma om het beleidskader lokale mobiliteit in de kijker te zetten. We lichten een tipje van de sluier. De Mobilometer zal gelanceerd worden in het voorjaar 2006 als een quick scan (als zelfevaluatie-instrument) ten behoeve van lokale beleidsmakers. Het moet hen toelaten de beleidsinspanningen voor duurzame gemeentelijke mobiliteit kritisch te bevragen, en bij te sturen in de komende beleidsperiode. Een opgemerkte promotiecampagne moet het initiatief een breed maatschappelijk draagvlak geven.

## 3.2 Mobiel 21 als beweging voor duurzame mobiliteit

Voor Mobiel 21 was 2005 het eerste jaar als socio-culturele beweging, ondersteund door de Vlaamse overheid. Het jaarplan dat we indienden als toevoeging en concretisering van het beleidsplan 2005-2009 moest duidelijk maken hoe we de rol van beweging die sociale verandering op het vlak van mobiliteit stimuleert, trachten waar te maken. Onze missie en doelstellingen, de geïntegreerde organisatie in programmalijnen en activiteitenclusters onthullen dat we een klare socio-culturele methodiek hanteren. De projecten met een duidelijke educatieve en sociale activeringsfunctie, eigen aan socio-culturele bewegingen, nemen in onze werking prioritaire plaatsen in. Als een goed huisvader hebben wij de ontvangen subsidies zo efficiënt mogelijk ingezet in:

### Personeelsmiddelen: 2,5 voltijds equivalent

### Projectmiddelen voor (actie)onderzoek, campagnes (sensibilisatie - sociale actie) en educatie

- Vervoersarmoedeprojecten (nieuwe doelgroepen)
- Afronding onderzoek "Recht op mobiliteit" in open discussietekst
- Vormingsaanbod i.s.m. Vormingplus Oost-Brabant
- Cursusaanbod duurzaamheidsambtenaren (e-Atomium)
- Actieve burgerschapsvorming "Milieuvriendelijke verplaatsingen stimuleren"
- Mobility Award (netwerking + voorbereiding)
- Campagne gemeenteraadsverkiezingen "Mobilometer"
- Ruimte gevraagd voor voetgangers en fietsers (sociale actie)
- Korterittencontract (sociale actie)
- Poolcampagnes (sociale actie)

(uitvoerige omschrijving van deze projecten vindt u hoger)

### Algemene werkmiddelen: de inzet van subsidies in de werking liet ons toe om gericht aandacht te hebben voor elementen van de integrale kwaliteitszorg in de organisatie Mobiel 21

- **Beleidsadvies:** Mobiel 21 probeerde innovatieve ideeën/oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk in te brengen in het beleidsdebat via bestaande en nieuwe engagementen. Ook in functie van netwerking zijn deze contacten uitermate belangrijk: Komimo, Redactieraad Verkeersspecialist, Redactieraad Mobiliteitsbrief (e-brief), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Bond Beter Leefmilieu (*Nieuw*), Vlaams Forum Verkeersveiligheid (*Nieuw*), Stuurgroep Vlaams Wegencongres, Klimaatconferentie - werkgroep fietsen (Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur) en Vlaamse Strategie



duurzame ontwikkeling (Yves Leterme, Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid).

- **Communicatieplan:** in 2005 maakten we werk van de opmaak van een communicatieplan. Intern werkoverleg en externe consultatie resulteerden in een voorlopige versie. Een werkgroep communicatie richtte zich verder op de implementatie van acties en de verdere opvolging van het communicatieplan-in-opmaak. Realisaties waren er op het vlak van de interne communicatie (huisstijl, overlegmomenten en telecommunicatie) en externe communicatie (vernieuwd periodiek Mobiel 21-nieuws, website, voorstellingsfolders, projectfiches, netwerking, bibliotheekreglement, auteursrechten, relaties media/pers).
- **Netwerking en vrijwilligersbeleid:** dankzij een goede netwerking resulteerde de aangekondigde vernieuwing en uitbreiding van de bestuurlijke organen in een succes. Diverse stakeholders nemen mee verantwoordelijkheid voor de wettelijke beheerstaken, en krijgen een grotere inhoudelijke rol - als maatschappelijke toetssteen - voor de werking van de beweging. Daarnaast probeerde Mobiel 21 zich ook sterker te plaatsen, enerzijds op de mobiliteitsmarkt, in relaties met de andere partners en medestanders (sommige zijn ondertussen mobiliteitsverenigingen geworden), anderzijds in nieuwe relaties binnen het socio-culturele werkveld.
- **Personeelsbeleid:** Mobiel 21 maakte werk van een vernieuwd medewerkersbeleid, met aandacht voor functieomschrijvingen en het starten van functioneringsgesprekken, een eerste verkenning rond VTO\*-mogelijkheden en thuiswerk, vernieuwing van het arbeidsreglement, en evaluatie van het interne projectbeheersysteem. Het verder uitstippelen van een integraal personeelsbeleid moet de professionaliteit en deskundigheid van Mobiel 21 ten goede komen en een sociale medewerkerscultuur creëren.
- **Zelfevaluatie:** het inhoudelijke medewerkersteam beraadt zich tweemaal per jaar over de (resultaten) van de werking. Tijdens een drieweekelijks medewerkeroverleg zijn er vaste agendapunten (strategische ontwikkeling, klantbevraging, mediarespons...) die de betrokkenheid van het hele team voor systematische verbeteracties alert moet houden.

\* VTO: Vorming, Training en Opleiding



- **Media-aandacht:** Mobiel 21 heeft inspanningen gedaan om de media aan te wenden om zijn nieuwe imago positief te profileren, en om naambekendheid te verwerven. Dit gebeurde gericht en gewogen bij de lancering of afronding van projecten, en minder naar aanleiding van standpunt-inname.

### 3.3 Documentatiedienst

De documentatiedienst van Mobiel 21 heeft in 2005 voornamelijk werk gemaakt van zijn nieuwe opdracht, met name het verzamelen, ontsluiten en actief uitdragen naar een zo breed mogelijk publiek, van informatie en documentatie over duurzame mobiliteit in al haar aspecten. De nieuwe missie van Mobiel 21 als erkende socio-culturele beweging was de onmiddellijke aanleiding voor deze koerswijziging.

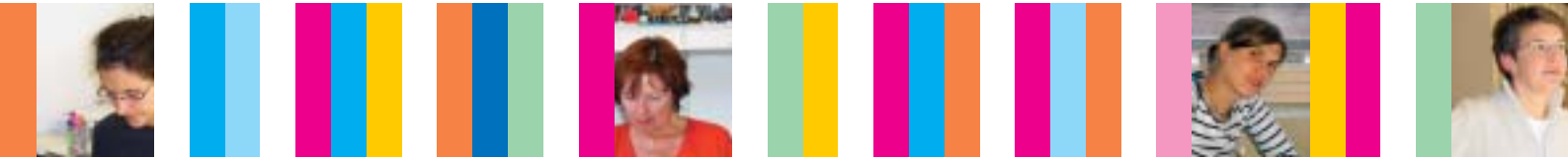
Bij de collectievorming werd meer specifiek gefocust op literatuur over nieuwe denkwijzen en best practices van duurzame mobiliteit. De documentatiedienst volgde actief de pers voor de inhoudelijke staf. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit, wijzigingen in wetteksten, beleidsnota's en trends worden op de voet gevolgd.

Daarnaast werd gezocht naar systemen en kanalen om deze informatie zo efficiënt mogelijk uit te dragen. Alle beschikbare promotiekanalen van Mobiel 21 werden aangewend. Op de vernieuwde website kreeg de documentatiedienst een eigen rubriek met een duidelijke omschrijving van de collecties en de diensten van mediatheek en bibliotheek. Felnet was ook in 2005 een trouwe bondgenoot voor de promotie van Mobiel 21 als prominente mobiliteitsbibliotheek en voor het on line openstellen van zijn boeken- en tijdschriftencollectie via [www.felnet.be](http://www.felnet.be).

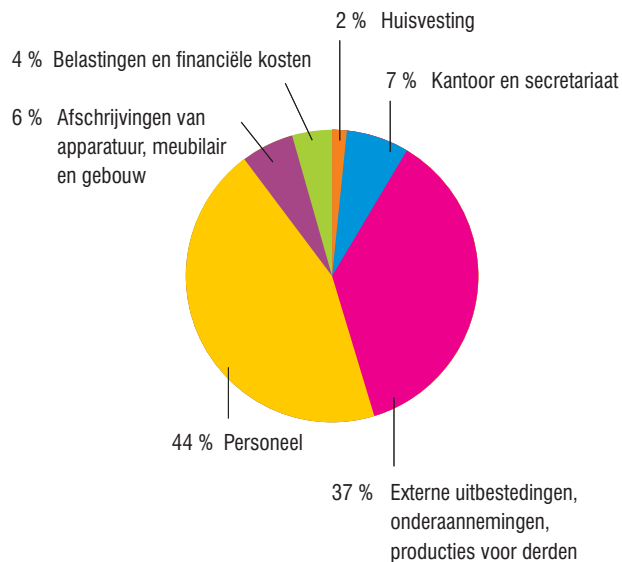
Mobiel 21-nieuws bracht trimestrieel nieuwe aanwinsten, producten en diensten van de bibliotheek en de mediatheek onder de aandacht van zijn lezers. Eind 2005 werd een aparte voorstellingsfiche van de documentatiedienst opgemaakt, conform de fiches met beknopte beschrijving van lopende campagnes en projecten, en de algemene voorstellingsfolder van Mobiel 21. Momenteel wordt gewerkt aan een communicatieplan voor de documentatiedienst, ingebed in het communicatieplan van Mobiel 21.

De lay-outdienst gaf in de loop van 2005 weer blijk van grote creativiteit inzake vormgeving van nieuwe projecten en campagnes met een eigen logo en een nieuwe huisstijl, wat bijdraagt tot een betere herkenbaarheid en een groter draagvlak bij de doelgroep. Een mooi voorbeeld hiervan is het "Kortrittencontract", gelanceerd in Sint-Truiden, dat navolging zal krijgen in 2006 in andere steden en gemeenten. Zo werd ook "Slim Mobile Senioren" een begrip voor actieve senioren in Maasmechelen en "Meester op de fiets" wist kinderen en leerkrachten meesterlijk te stimuleren.

## 4 Kosten- en opbrengstenstructuur



Dankzij een gezonde portefeuille en zorgvuldig financieel beheer kon Mobiel 21 vzw het jaar 2005 positief afsluiten. De globale kostenstructuur ziet er uit als volgt:



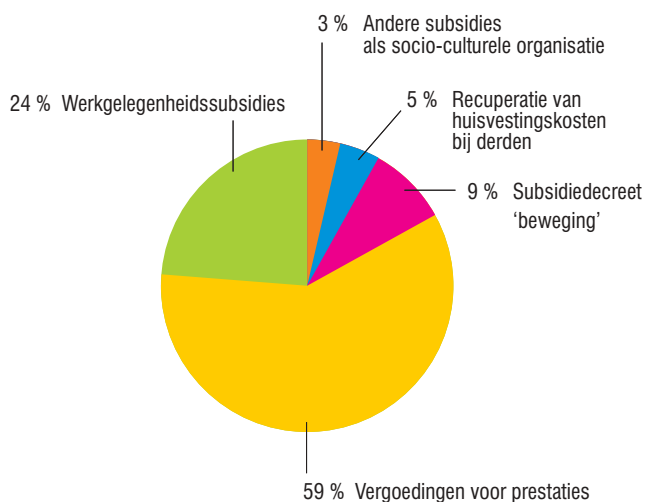
De opbrengsten voor prestaties zijn nog aanzienlijk door de afhandeling van dossiers gestart voor 2005. De vzw Mobiel 21 verricht de administratieve afhandeling van projecten gestart voor 2005, tot ze afgewerkt zijn. Deze prestaties worden sinds 2005 vooral door Vectris cvba verricht. Dit verklaart ook de hoge uitgaven voor externe uitbestedingen. In de toekomst zal deze situatie uitdoven, en de omzet van Mobiel 21 zal evenzeer minderen.

Het verschil tussen kosten en opbrengsten is ook in 2005 positief, waardoor het eigen vermogen en dus de financiële stabiliteit én onafhankelijkheid van Mobiel 21 vzw verder verbeteren. Dit wordt weerspiegeld in een balans met gunstiger verhoudingen voor de solvabiliteit, en in een sterk verbeterde liquiditeitspositie.

De aankoop van een eigen kantoorgebouw en de bijbehorende verbouwing in 2003-2004 vormden een belangrijke financiële stap. Vandaag is bewezen dat zowel de aanwezigheid van het gebouw in de balans, en van de bijbehorende schulden, globale verbeteringen vormen die de vzw beveiligen voor de toekomst. De schulden blijken realistisch draagbaar.

16

Binnen de kostenstructuur van Mobiel 21 bedraagt de personeelskost 68 % van de netto omzet (in de illustratie wordt de bruto-omzet weergegeven). De opbrengsten komen uit volgende bronnen:



# 5 Bestuur en personeel



## 5.1 Raad van bestuur

Bruno Berghs  
Willem Boon (tot september 2005)  
Pierre-Bernard Van Acker (voorzitter sinds juni 2005)  
Marleen Van der Velden  
Miek Van der Wee (voorzitter tot juni 2005)  
Gert Zuallaert (sinds oktober 2005)  
Johan Vanhove (sinds juni 2005)  
Maryse Wuyts (sinds juni 2005)

## 5.2 Algemene vergadering

Albrechts Louis	Macharis Cathy
Antonissen Dirk	Mattens Marc
Asperges Tim	Miermans Willy
Auwerx Patrick	Miseur Koen
Berghs Bruno	Pauwels Jan
Beyst Veerle	Popelier Geert
Boon Willem	Provoost Liesbeth
Bossaert Elke	Schevelenbos Mieke
Boudry Linda	Smeyers Luc
Boulogne Jan	Stappers Lieve
Broeders Mieke	Stuyven Koen
Buijs Willem	Van Acker Pierre-Bernard
Buyse Bruno	Van Calster Bruno
Canters Raf	Van den Bosch Hilde
Cools Jan	Van der Velden Marleen
Cuyvers Rob	Van der Wee Dominique
Debruyne Erwin	Vanhove Johan
De Jonghe Annerie	Van Vaerenbergh Jan
Dhert Stijn	Verhaegen Chris
Gehre Gunter	Vits André
Hendrix Guy	Vlaminck François
Hens Luc	Wuyts Maryse
Janssens Geert	Zuallaert Gert
Janssens Peter	Zuallaert Jos
Kennis Wim	

## 5.3 Medewerkers

- Elie Allard (poetsvrouw, tot juni 2005)
- Patrick Auwerx (campagnes en educatie, managementteam sinds oktober 2005)
- Willem Boon (educatie en campagnes, managementteam tot september 2005)
- Elke Bossaert (educatie en onderzoek, managementteam)
- Raf Canters (educatie en onderzoek, managementteam sinds oktober 2005)
- Veerle De Bent (campagnes en educatie)
- Danielle De Ridder (poetsvrouw, sinds mei 2005)
- Nadine Maes (documentatiedienst)
- Luc Motmans (budgetbeheer, boekhouding)
- Katty Roten (boekhouding, tot augustus 2005)
- Katleen Stroombergen (secretariaat)
- Lieve Van Cauwenberghe (secretariaat)
- Sara Van Dyck (educatie en onderzoek, sinds mei 2005)
- Micheline Verhaeghe (personeelsadministratie)
- Sabine Verstraeten (documentatiedienst)
- Ilse Vleugels (onderzoek en campagnes)
- David Walraevens (startbaner project verkeersveiligheid)
- Gert Zuallaert (campagnes en educatie, managementteam tot september 2005)



## 6 Publicaties 2005



Carpool. Samen veilig naar school, Auwerx, P. en V. De Bent, Mobiel 21, Leuven, 2005 (gewijzigde elektronische heruitgave)

Cool maar niet stoer: demonstratieproject over jongeren en verantwoord verkeersgedrag. Eindrapport, Auwerx, P. en R. Canters, Mobiel 21, Leuven, 2005.

De ideale intermodale verplaatsing: beïnvloedende factoren en toekomstige ontwikkelingen – Praktijkvoorbeelden in Europa, lezing door Ilse Vleugels, binnen de Verkeerskundige modules. Editie 2005. Intermodaal personenvervoer een onmisbare schakel in duurzame mobiliteit, georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel 8 november 2005.

De Kliksons voorbijgeklikt. Reflecties van op de zijlijn, De Rycke, L., Ackaert, L., Labre, M., Van Hove, G., Castermans, E., Kaesemans, G. en F. Rogiers, Garant, Antwerpen-Apeldoorn, 2005 met bijlagen op cd-rom met platformteksten van het Kliksons-onderzoek en werkteksten met standpunten van de deelnemende organisaties, o.m. Mobiel 21.

Determinanten van modale keuze in verplaatsingsketens, wetenschappelijk rapport: voorlopige eindversie, PODO II (Plan 2000-2005) Plan voor wetenschappelijke ondersteuning van een beleid gericht op duurzame ontwikkeling, Vleugels, I., Mobiel 21 i.o.v. Federaal Wetenschapsbeleid, Leuven, 2005.

Fachtagung "Junge Menschen und Mobilität: Mobilitätskompetenz und Sicherheit partnerschaftlich fördern... und finanzieren!" vom 20 bis 21 Oktober 2005 in Dortmund (ILS) Presentatie: „Partnerschaft und Verbindlichkeit durch freiwillige Verträge“ door S. Van Dyck en bijbehorende paper: "Partnerschaft und Verbindlichkeit durch freiwillige Verträge", School agreement: a new partnership! door Bossaert, E. en S. Van Dyck, Mobiel 21, 2005.

Feestmoment in het parlement: 10 Jaar 'Week van de zachte weggebruiker', Zuallaert, G., Dhollander, T. en B. Smits, Mobiel 21 i.s.m. Fietsersbond en Voetgangersbeweging m.s.v. Vlaams Minister van Mobiliteit, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en De Lijn, Leuven, 2005.

Fietspoolen. Veilig, weerbaar en milieuvriendelijk naar school! Handleiding, Campagne "Veilig en milieuvriendelijk naar school", De Bent, V. en G. Zuallaert, Mobiel 21, Leuven, 2005.

Het schoolvervoerplan. Hoe verhoog je zelfstandige en milieuvriendelijke verplaatsingen van en naar school, Zuallaert, G. en V. De Bent, Mobiel 21, Leuven, 2005 (gewijzigde heruitgave).

Immigrants in Traffic, Survey Report from the Swedish Road Administration carried out by Mobiel 21 vzw, Van Dyck, S. en E. Bossaert, Mobiel 21, Leuven, 2005.

Jeugdlokalen & verkeersveiligheid. Maak werk van een verkeersveilige omgeving van jeugdlokalen, Auwerx, P., De Bent, V., Verhoeven, D., Paris, H. en R. Gadeyne, Locomotief/Steunpunt Jeugd, Brussel, 2005.

Kinderparticipatie aan lokale mobiliteitsprojecten (Hoe) kan dat? PODO II (Plan 2000-2005) Plan voor wetenschappelijke ondersteuning van een beleid gericht op duurzame ontwikkeling, Canters, R., Mobiel 21 i.o.v. Federaal Wetenschapsbeleid, Leuven, 2005.

Kindvriendelijke publieke ruimte. Naar een duurzame ruimtelijke planning op kindermaat, Stuyven, K., Mobiel 21 i.o.v. Katleen Van Brempt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, Leuven, 2005.

Korterittencontract. Campagnehandleiding, Auwerx, P., De Bent, V. en S. Van Dyck, Mobiel 21, Leuven, 2005.

Korterittencontract. Persmap, Lancering "Korterittencontract" in Vlaanderen 18 oktober 2005 Scherpenheuvel-Zichem, Auwerx, P., De Bent, V. en S. Van Dyck, Mobiel 21, Leuven, 2005.

Maatschappelijke kosten van transport, Vleugels, I., in Gezinsbeleid in Vlaanderen. Themanummer: "In de ban van de auto", jg.34, nr.2, juni-juli-augustus 2005, p.10-15.

Meester op de fiets: Fietsvaardigheidstraining in uw school, Bruyninckx, B., Peeters, S., Engels, I., Dupuis, L., Canters, R., Boon, W., Op de Beeck, I. en E. Swinnen (Red.), Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid i.s.m. Fietsersbond, Stichting Vlaamse Schoolsport en Mobiel 21, Leuven, 2005.

Mobilee: an integrated instrument to evaluate effects of local mobility plans on traffic viability and the environment, draft final report, SPSP II, part 1: sustainable production and consumption patterns, CP/67, October 2005, Denoeker, L., Botteldooren, D., Immers, B. et al.





MOVE-Vlaanderen: nieuwe geografische technieken als instrument voor verkeers- en mobiliteitseducatie, Canters, R., Boon, W. en L. Henau. In: Witlox, F. en V. Van Acker (Red.), Proceedings van de Tweede Belgische Geografendag: Mobiliteit, Maatschappij en Milieu in kaart gebracht, Universiteit Gent/Vakgroep Geografie, Gent, 2005, p. 297-304.

Openbaar vervoer voor iedereen. Een terugblik en vooruitblik op basismobiliteit. Verslagboek Rondetafelconferentie, maandag 19 september 2005, Vlaams Parlement, Brussel, een initiatief van Mobiel 21 en de BTTB in het kader van de "Week van Vervoering 2005" georganiseerd door Komimo met steun van de Vlaamse Gemeenschap.

Schoolspaaractie "Veilig en milieuvriendelijk naar school" Evaluatie schooljaar 2004-2005, De Bent, V., Mobiel 21 m.s.v. KBC-verzekeringen en Levenslijn Kinderfonds, Leuven, 2005.

Snelle introductie alleen mogelijk met steun overheid, resultaten Europees PROSPER-onderzoek naar ISA, Vleugels, I., in Verkeersspecialist, december 2005, nr.123, p.13-16.

The civil contract on short distance trips. Demonstrating the feasibility of reducing short car trips to more sustainable modes by using a citizens contract, Auwerx, P., Canters, R. en J. Vangeffelen, Paper presented at the European Conference on Mobility Management (ECOMM) 27-28 oktober 2005, Parma (Italy).

The European PROSPER-project: Research on the political acceptance of ISA in Europe, Vleugels, I. In: ITS at the Crossroads of European Transport. Proceedings of the European ITS congress and exhibition on Intelligent Transport Systems, ERTICO, 1-3 june 2005, Hannover (cd-rom).

Towards Passenger Intermodality in the EU i.o.v. EC – DG Energy and Transport, unit G3, report 1: Analysis of the Key Issues for Passenger Intermodality, ILS NRW (projectcoördinator), Bactie spol, Langzaam Verkeer en ETT, Dortmund, juli 2004. Publiek gesteld in 2005.

Towards Passenger Intermodality in the EU, i.o.v. EC – DG Energy and Transport, unit G3, report 2: Analysis of the national inventories on Passenger Intermodality, ILS NRW (projectcoördinator), Bactie spol, Langzaam Verkeer en ETT, Dortmund, oktober 2004. Publiek gesteld in 2005.

Towards Passenger Intermodality in the EU, i.o.v. EC – DG Energy and Transport, unit G3, report 3: Recommendations for advancing Passenger Intermodality in the EU, ILS NRW (projectcoördinator), Bactie spol, Langzaam Verkeer en ETT, Dortmund, december 2004. Publiek gesteld in 2005.

Veilig en gezond op weg naar school, Spaaractie "Veilig en milieuvriendelijk naar school" succesvol, Veerle De Bent, in Verkeersspecialist, mei 2005, nr. 118, p. 10-11.

Veilig en milieuvriendelijk naar school. Schooljaar 2005-2006, Campagne "Veilig en milieuvriendelijk naar school", Mobiel 21 m.s.v. KBC-verzekeringen en Levenslijn Kinderfonds, Leuven, 2005.

Verkeerseducatieve route VERO De Oogappel Neeroeteren. Verkeerseducatie voor voetgangers en fietsers op straat, De Bent, V., Mobiel 21, Leuven, 2005.

Verkeerseducatieve route VERO Vrije basisschool Heule, Verkeerseducatie voor voetgangers en fietsers op straat, Canters, R., Mobiel 21, Leuven, 2005.

Verkeerseducatieve route VERO Vrije basisschool Nazareth, Verkeerseducatie voor voetgangers en fietsers op straat, De Bent, V., Mobiel 21, Leuven, 2005.

Verkeersslang heeft ook blijvend effect. Reactie op ingezonden brief van Rommelse Communicatieadvies, Buijs, W., en R. Canters, in Verkeerskunde, oktober 2005, nr. 8, p. 57.



Mobiel 21 vzw  
Vital Decosterstraat 67 A / 0101  
3000 LEUVEN  
Tel. +32 (0)16 23 94 65  
Tel. +32 (0)16 31 77 00  
Fax +32 (0)16 29 02 10  
info@mobiel21.be

[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)