

# ZELFSTANDIG ONDERNEMEN EN MOBILITEIT

oriëntaties voor een efficiënt mobiliteitsbeleid



# BELANGRIJK BELANG

BESTUURSDOSSIER



VORMING

Unie van Zelfstandige Ondernemers

## Voorwoord

Mobiliteit van geest is het begin...

Zeggen dat het verkeer grondig "in de knoop" ligt, is een open deur in trappen. Zelfstandige ondernemers ervaren dag na dag wat het betekent om moeilijker bereikbaar te worden, om minder parkeermogelijkheden aan klanten te kunnen bieden, om zelf alsmat langer onderweg te zijn van en naar het bedrijf, ... stil te staan. Een begin dit jaar gehouden UNIZO-mobiliteits-enquête bij zelfstandigen en KMO's legde die inmiddels "klassiek" geworden pijnpunten haarscherp bloot.

Wie gelooft dat we zo stilaan het ergste gehad hebben, dat de filepiek bereikt is, en dat het de komende jaren alleen maar beter kan gaan, weze gewaarschuwd: analisten voorspellen bij een ongewijzigd beleid tot het jaar 2010 een verhoging van het autoverkeer met 40 % en van het vrachtvervoer met 35 %. Paniek was nog nooit een goede raadgever en 2010 ligt nog 9 jaar van ons verwijderd. Maar dat er nu écht wel een ommekeer moet plaatsvinden, daarover is zowat iedereen het eens. Ook bij heel wat zelfstandige ondernemers groeit de bereidheid om zelf mee iets aan de situatie te veranderen. Mobiliteit van geest is het begin van de oplossing.

Dit UNIZO-Bestuursdossier verlaat de platgetreden paden om samen met u en alle andere UNIZO-afdelingsbesturen actief de lokale mobiliteit aan te pakken. UNIZO VORMING staat voor u klaar om u te begeleiden en te ondersteunen in uw contacten met het gemeentebestuur en andere betrokkenen in het complexe mobiliteitsdossier. We willen mee waken over een mobiele toekomst in het algemeen en de noden van de zelfstandige in het bijzonder.

We helpen u alvast op de goede weg.  
Collegiale groeten,

Jan Boulogne, *directeur UNIZO-VORMING*

Voorwoord	4
Mobiliteit en zelfstandig ondernemen UNIZO-VISIE	5
Mobiliteit binnen de gemeente Mobiliteitsconvenant – mobiliteitsplan	8
Vormingsaanbod voor UNIZO-afdelingen Een mobiele gemeente	11
Verkeerscirculatieplan en ondernemersbelang Verkeren en parkeren Mobiliteit en hinderlijke openbare werken	
<i>Bijlagen</i>	
Begrippenlijst	15
UNIZO-medewerkers begeleiden u in uw gemeente	18



## DE UNIZO-VISIE

### Mobiliteit en zelfstandig ondernemen

Mobiliteit is een basisrecht. Iedereen moet de kans krijgen om zich te verplaatsen: naar het werk, de school, de winkel,... Maar onze mobiliteit heeft grenzen. Als we met zijn allen tegelijk de baan op gaan, rijden we onszelf vast. Als we met zijn allen op hetzelfde moment de trein, tram of bus nemen, vermindert het reiscomfort. Wanneer het autoverkeer teveel plaats opeist, wordt het voor de fietser en voetganger onveilig. Onafhankelijke studies voorspellen een toename van het autoverkeer met 40 % en van het vrachtvervoer met 35 % tegen 2010, indien we het mobiliteitsbeleid niet drastisch omgooien. Volgens dezelfde studies gaat het openbaar vervoer er slechts zeer schoorvoetend, haast verwaarloosbaar op vooruit.

Begin 2001 organiseerde UNIZO een mobiliteitsenquête bij zelfstandige ondernemers. Voornaamste conclusie: ondernemers vinden vlotte verplaatsingsmogelijkheden en een makkelijke bereikbaarheid heel belangrijk voor het goed functioneren van hun zaak. Ze tonen zich dan ook erg bezorgd over de toenemende fileproblemen en de schaarste aan parkeerplaatsen. Ook over het niet kunnen bereiken van hun eigen klanten en problemen met lossen en laden maken ze zich ongerust. Klachten over parkingschaarste komen vooral veelvuldig terug bij handelaars, horeca-uitbaters, dienstverleners en vrije beroepers. De problemen stellen zich het scherpst in de stedelijke gebieden.

Gevraagd naar oplossingen hameren de ondernemers vooral op voldoende parkeervoorzieningen en beter openbaar vervoer. Ook de herinrichting van straten en pleinen, plus de opmaak van verkeerscirculatieplannen kunnen volgens de zelfstandigen een oplossing bieden. Het financieel bestraffen van het autorijden vindt geen genade, noch het verhogen van de brandstofprijs, noch het rekeningrijden.

Er leeft heel wat bereidheid bij de zelfstandigen om zelf iets aan de situatie te verhelpen. Een aantal ondernemers zien bijvoorbeeld muziek in flexibele werktijden, andere denken aan extra faciliteiten voor klanten of speciale voorzieningen voor fietsers. Zelf collectief vervoer voorzien is niet zo'n populaire maatregel. Ook verhuizen of telewerk zien de meeste ondernemers minder zitten.

Voor verschillende zeer specifieke ingrepen (parkeerbeleid, heraanleg kernen,...) rekenen de ondernemers op initiatieven

van de overheid, en dan vooral van de gemeente, het beleidsniveau in wie ze het meeste vertrouwen stellen.

Samengevat is de consensus groot: we moeten dringend ingrijpen, vóór onze wegen helemaal dicht zitten en onze stadskernen compleet onbereikbaar worden. Maar betekent dat ook een beknotting van onze mobiliteit? Moeten we dan maar minder mobiel worden? Of kunnen we op een andere manier de mobiliteitskeuze rijker maken?

## 1. Mobiliteit en economie

Een vlotte doorstroming van mensen en goederen is erg belangrijk voor onze economie, op alle niveaus. Bereikbaarheid en een vlotte toelevering van goederen zijn essentieel voor bedrijven. Maar om aan deze noden te voldoen, zullen we wel op zoek moeten naar andere, meer creatieve oplossingen dan vandaag. Want als we op deze weg verder gaan, zit binnen de kortste keren alles vast en loopt de ochtendspits over in de avondspits, dan zijn we langer onderweg dan ter bestemming, en kunnen goederen nauwelijks nog (op tijd) geleverd worden.

- Op "macro-niveau" (zeg maar Vlaams, Belgisch, Europees, ... niveau) moeten haalbare alternatieven voor zowel het personen- als goederenvervoer overwogen worden. De weg is niet langer de enige mogelijkheid voor transport.
- Op "meso-niveau" (gemeenten, deelgemeenten, wijken, ...) moet vernieuwend en creatief worden gewerkt aan een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van stads- en gemeentekernen, alsook van stadsdelen en wijken, toeristische infrastructuur en bedrijventerreinen. Ook hier moet een collectieve aanpak oplossingen bieden die economisch efficiënter zijn en tijds winst opleveren.
- Op "micro-niveau" (ondernemingen, ...) tenslotte moeten bedrijven en handelszaken zelf op zoek naar andere vormen van bereikbaarheid. Het individueel autoverkeer en de individuele beleving van één bedrijf of handelszaak per vrachtwagen moet herbekeken worden. Samenwerking zal ook hier tot meer keuze en kwaliteit leiden.

## 2. Kernenplanologie als basis voor een goede mobiliteit

De kern is de natuurlijke biotoop voor diensten, kleinschalige detailhandel, bedrijven, scholen, ... De bereikbaarheid en toegankelijkheid kunnen er best collectief opgelost worden. Mobiliteit kan niet los staan van ruimtelijke planning. Mobiliteit heeft altijd "sturend" gewerkt. Mensen hebben zich immers van oudsher gevestigd in aansluiting op "verkeer".

Eerste stap is het in kaart brengen van de verschillende functies in de eigen kern: wonen, werken, winkelen, ... Van daaruit kunnen we op zoek naar oplossingen om die functies vlot bereikbaar te maken. Tevens moeten we erop toezien dat nieuwe, zowel grootschalige als kleinschalige functies, maar zeker concentraties van diverse functies aansluiten bij bestaande infrastructuur.

Zo moet het openbaar vervoer een sturende rol spelen bij de inplanting van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorcomplexen, grootschalige detailhandel, ... Bestaande vervoerslijnen kunnen zo optimaal benut en gerentabiliseerd worden. En de nood aan nieuwe (vervoers)infrastructuur verdwijnt. Transportbedrijven sluiten het best aan bij bestaande autostrades, spoor- of waterwegen.

Een mobiliteitsplan is bijgevolg een essentieel onderdeel van een ruimtelijk structuurplan. Het creëert kansen voor nieuwe ontwikkelingen, die kunnen geïntegreerd worden binnen de bestaande en gewenste ruimtelijke structuur. Dit geldt zowel voor Vlaanderen als voor de provincie en de gemeente.

## 3. Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Dit zijn twee sleutelwoorden voor de zelfstandige ondernemers.

Een bedrijf of handelszaak in de gemeentekern, moet bereikbaar zijn voor leveranciers, personeel en klanten. De leefbaarheid van die kern mag hierdoor echter niet in het gedrang komen. Het evenwicht tussen leefbaarheid, aantrekkelijkheid en verkeer is vaak heel broos en soms moeilijk te vinden.

De toegankelijkheid van commerciële concentraties moet gewaarborgd blijven voor de diverse vervoersvormen, zonder verdringing of overwicht van één bepaalde vorm.

Een bedrijf, al dan niet gelegen op een industrieterrein, moet op een vlotte manier te bereiken zijn door leveranciers en afnemers van de goederen en door het personeel. Dit mag echter geen grote overlast bezorgen voor de omgeving: een goed nabuurschap blijft belangrijk.

## 4. Duurzame mobiliteit

Een duurzame oplossing voor het mobiliteitsprobleem veronderstelt dat we met onze ingrepen voor hedendaagse behoeften de mogelijkheden van morgen niet hypothekeren. We moeten via een aantal ingrepen op korte, middellange en lange termijn de huidige trends ombuigen. Vanuit ondernemersoogpunt gaat het dan in het bijzonder over: parkeerbeleid, openbaar vervoer, fietsbeleid, goederenvervoer en hinder bij openbare werken.

### *Parkeerbeleid*

Het onbeperkt en overal en gratis parkeren ligt al een hele tijd achter ons. Een goed parkeerbeleid maakt onderscheid tussen diverse vormen van parkeren. Afhankelijk van het doel wordt de parking dichtbij of verder van het centrum ingeplant en gelden andere parkeertarieven.

- **Langparkeerders** worden bij voorkeur naar een "randparking" verwezen, waar een aantrekkelijk laag parkeertarief geldt of waar helemaal niet dient betaald. Aansluiting op een goed pendelsysteem (openbaar-vervoerbinding naar het centrum) is een absolute vereiste. Dit "park en ride"-principe is reeds in heel wat steden en gemeenten ingeburgerd.
- **Kortparkeren** moet ook in de toekomst mogelijk blijven in de kernen, zij het mits invoering van duidelijke tijdslimieten, om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan opeenvolgende kortparkeerders. Hoe dicht bij de kern, hoe korter de parkeertijd en hoe hoger het tarief. Het mag echter niet helemaal uit de centra verdwijnen.
- **Bewonersparkeren** verdient bijzondere aandacht. Bewoners houden de kern immers letterlijk "levend". Ze mogen dus zeker niet worden "weggejaagd" met een gebrek aan voldoende parkeerfaciliteiten.

Een objectief onderzoek – dus geen natte-vinger-werk – kan hier soelaas brengen. Bij het verminderen van de parkeercapaciteit op bepaalde plaatsen, moeten er vooraf of minstens gelijktijdig goede alternatieven voorzien worden om de bereikbaarheid te garanderen.

Het parkeerbeleid mag de vestiging van handelszaken in de kern niet bemoeilijken. Dat zou alleen maar in de kaart spelen van de grootwinkelbedrijven met hun grote, gratis parkings, aan de rand van de kernen.

Informatie aan bewoners en bezoekers is van groot belang. Een goede parkeerbewegwijzering is bijvoorbeeld essentieel, om aan te tonen dat er wel degelijk voldoende, gebruiksvriendelijke parkeerfaciliteiten aanwezig zijn. Ook duidelijke informatie over openbaar vervoer en aanwezigheid van taxi moet het parkeerbeleid ondersteunen.

### *Openbaar en collectief vervoer*

Volgens de begin 2001 gehouden UNIZO-mobiliteitsenquête zien zelfstandige ondernemers een beter openbaar vervoer als een belangrijk middel om hun gemeenten beter bereikbaar te maken, én om de concentratie van verschillende functies (wonen, werken, winkelen, onspannen,...) te bevorderen. Hoe sterker de concentratie van de verschillende economische functies, hoe makkelijker het openbaar vervoer aan de resterende verplaatsingsbehoeften kan voldoen. De afstanden (tussen wonen, werken, winkelen,...) worden kleiner en doordat veel

meer gebruikers van het openbaar vervoer geconcentreerd binnen een kleiner gebied wonen, zijn bus of tram,... ook veel sneller te rentabiliseren.

Daarom moet vooral in de steden het bus- en tramnet verder uitgebouwd worden, als alternatief voor, en met strikte voorrang op het toenemende autoverkeer.

Tegelijk moeten de openbare vervoersmaatschappijen meer rekening houden met de gewijzigde leefomstandigheden. Dat betekent concreet: inspelen op flexibele werkuren, het aanbieden van soepele tariefformules,...

Voor- en natransport ( vlotte en snelle aansluitingen) blijft nog steeds de grootste drempel om over te stappen naar openbaar vervoer. Daarom dient de combinatie van diverse vervoersvormen zo soepel mogelijk te verlopen, waarbij dit voor- en natransport tot een minimum moet herleid worden en zo comfortabel mogelijk moet verlopen.

Maar ook en vooral moet het comfort van het openbaar vervoer omhoog. Slechts wanneer het de individuele wagen kan evenaren of zelfs overtroeven inzake comfort en rijfrequentie, zullen velen er een valabel alternatief in zien, dat hen verlost van file- en parkeerproblemen. Wanneer dan ook nog eens voldoende doorstromingsmaatregelen worden genomen en dus het gemeenschappelijk vervoer een garantie biedt op snellere verplaatsing, zullen heel wat mensen overstappen op het openbaar vervoer.

Evaluatie van een aantal experimenten met nieuwe vormen van collectief vervoer moeten ons leren welke vormen verder moeten uitgewerkt worden. Openbaar vervoer op maat van de individuele klantenvraag, zoals de belbus, werd al op heel wat plaatsen ingevoerd. De combinatie openbaar vervoer – semi-openbaar vervoer waarbij de taxi een grote rol kan spelen is nog te weinig gekend en uitgewerkt.

### *Fietsbeleid*

De fiets wint meer en meer veld als vrijetijdsfenomeen. Voor de dagelijkse verplaatsingen naar werk, school en winkel blijft de fiets nog teveel een onbekende. Dit heeft niet alleen te maken met een mentaliteit, maar vaak ook met de randvoorwaarden. Wanneer veilige, comfortabele fietspaden en andere voorzieningen (stallingen, de algemene fietsomgeving,...) ontbreken, ontmoedigt dit het fietsverkeer. Het aanbieden van toeristische fietsroutes is zeker lovenswaardig, maar de bevoegde instanties moeten evenzeer het dagelijks gebruik van de fiets wat meer aanmoedigen.

De overheid heeft hierin een belangrijke rol te spelen. Zij moet straten en pleinen fietsvriendelijker inrichten en het gebruik van de fiets (ook fiscaal) aanmoedigen. De aansluiting van het fietsverkeer op andere vormen van vervoer (voornamelijk openbaar vervoer) kan nog een heel stuk veiliger en makkelijker.

Ook bedrijven kunnen het fietsverkeer mee stimuleren, door te investeren in goede fietsvoorzieningen voor hun klanten en werknemers. Natuurlijk kunnen lang niet alle te koop aangeboden producten door klanten op de fiets worden meegenomen. Een oplossing hiervoor zou bijvoorbeeld (gratis) thuisbelevering kunnen zijn, door de ondernemers zelf, of door pakjesdiensten, buiten de drukke spitsuren.

#### *Goederenvervoer*

Voor het goederenvervoer over de weg bestaan op dit ogenblik te weinig ernstige alternatieven.

Het spoor zal op termijn wellicht soelaas moeten bieden. Maar dan moeten de algemene efficiëntie, soepelheid en bedrijfsvriendelijkheid drastisch omhoog. Overslagplaatsen bij stations en een efficiënt gebruik van telematica horen daar zeker bij.

Vervoer over de waterwegen wordt sinds kort gestimuleerd. Maar verder onderzoek naar vlotte verbindingen en overslaglocaties dringt zich op.

Voor een vlotte beleving van handelszaken in autoluwe of autovrije centra moeten voldoende faciliteiten worden voorzien, in overleg met het gemeentebestuur: los- en laadplaatsen, gemeenschappelijke vormen van beleving, eventueel ook collectieve overslagsystemen.

#### *Hinderlijke openbare werken*

Zelfs in normale omstandigheden maken ondernemers zich zorgen over de bereikbaarheid van hun zaak. Wanneer zich daar bovenop nog eens openbare werken aandienen, die de bereikbaarheid extra aantasten, is het hek helemaal van de dam.

Een slechte bereikbaarheid en bijkomende ongemakken kunnen heel wat schade aanrichten: klanten blijven weg en de getroffen zaken zien hun omzet vaak spectaculair dalen. Openbare werken zijn nuttig, noodzakelijk en onvermijdelijk. Helaas worden ze lang niet overal even efficiënt aangepakt, en op het vlak van "schaderegelingen" voor de getroffen ondernemers is van overheidswege zo goed als niets voorzien.

Toch is dit geen reden om als UNIZO-afdelingsbestuur bij de pakken te blijven zitten en de openbare werken te nemen zoals ze komen. Wel integendeel. In de belangenbehartiging van zelfstandige ondernemers bij openbare werken heeft de lokale UNIZO-werking een duidelijke en cruciale rol te vervullen.

De manier waarop de noodzakelijke werkzaamheden worden aangepakt (en de inspraak daarin van de lokale UNIZO-afdeling) kan een wereld van verschil kan maken, zowel op gebied van effectieve hinder als op de "beleving" ervan.



## Mobiliteit in de gemeente MOBILITEITSCONVENANT – MOBILITEITSPLAN

De gemeente beslist niet alleen over de mobiliteit op haar grondgebied. Heel wat andere actoren spelen mee. Een doortocht (een gewestweg die door het dorpscentrum loopt), een fietspad dat op een provincieweg komt, de bus die op een centrale as in de file staat, ... Gemeenten, steden, provincies, De Lijn en het Vlaamse Gewest zitten in hun mobiliteitsbeleid voor ze het weten op elkaars terrein. Het is dan ook logisch en slim dat ze hun plannen en maatregelen op elkaar afstemmen om zo een echt beleid te kunnen voeren. Samen kunnen ze de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten en de mobiliteitsproblemen geïntegreerd, planmatig en "multimodaal" aanpakken. Multimodaal betekent dat er aandacht gaat naar alle vervoersmiddelen, dus zowel de auto als het openbaar vervoer, de fiets én de voetganger. Wanneer de onderlinge afspraken over mobiliteit tussen partners op papier worden gezet, spreken we van een "mobiliteitsconvenant".

Wie zijn de partners in het convenantsbeleid?

- Het Vlaamse Gewest (bevoegd voor haar gewestwegen, ruimtelijke ordening en de dotatie aan De Lijn);
- De gemeentelijke overheden (bevoegd inzake ruimtelijke ordening en parkeerbeleid, beheerders van het gemeentelijk wegennet en met politionele bevoegdheid);
- In voorkomend geval ook de provincies (bevoegd voor haar provinciewegen en het categoriseren van de secundaire wegen (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).
- De Lijn (bevoegd voor de exploitatie en investeringen in stads- en streekvervoer);
- Derden (scholen, bedrijven, UNIZO...)

Waarom een mobiliteitsconvenant?

Via het mobiliteitsconvenant kunnen de partners gezamenlijk de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en een harmonieus mobiliteitsbeleid uitstippelen. Ze kunnen hun ruimtelijke herstructureringsplannen op

elkaar afstemmen, en samen zoeken naar andere vormen van mobiliteit. Het personen- en het goederenvervoer blijft immers toenemen. Dat zorgt voor economische, sociale en ecologische problemen. Om die groei van al dat vervoer te beheersen en om de problemen niet af te wentelen op de komende generaties, wil Vlaanderen werken aan een "duurzame mobiliteit". Zo'n beleid moet sturend zijn in plaats van steeds weer op korte termijnvragen in te spelen, anders krijgen we altijd meer van dezelfde problemen.

### Hoe ziet zo'n mobiliteitsconvenant eruit?

Een mobiliteitsconvenant bestaat uit een "moederconvenant" (de basistekst), aangevuld met zogenaamde "koepelmodules" en "modules" (extra specificeringen)

#### *Het moederconvenant*

In het moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd. De ondertekenende partners beloven hierin om samen te werken aan een geïntegreerde mobiliteitsstrategie. Het gemeentebestuur engageert zich daarbij om een lokaal **mobiliteitsplan** op te maken, in overleg met de andere partners. Voor de opmaak van het mobiliteitsplan kan de gemeente een subsidie krijgen (zie verder). Verder voorziet het moederconvenant in de oprichting van een "Gemeentelijke Begeleidingscommissie" (GBC), als overlegforum om de besluitvorming over de convenant voor te bereiden. Om "natte-vinger" oplossingen en improvisatie te ontmoedigen, voorziet de moederconvenant ook regelmatige controles op de naleving van de afspraken. Die toetsing gebeurt door de provinciale auditcommissie (PAC).

#### *De "modules" en "koepelmodules"*

Een gemeente die een moederconvenant ondertekend heeft, kan daar (afhankelijk van de noden) extra bepalingen – "modules" – aan toevoegen. De modules kunnen verschillende aandachtspunten behandelen. Meest in het oog springend zijn de "modules" die de financiering regelen van de overeengekomen mobiliteitsplanning. Zo voorziet module 1 een subsidie en begeleiding voor de gemeente bij de opmaak van hun mobiliteitsplan: 2/3 van de studiekosten en eventuele personeelskosten worden vergoed. Eveneens erg belangrijk voor de gemeente is module 19: die regelt een subsidie voor de gemeenten bij het maken van een studie voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingfunctie (2/3 van de studiekosten). In een tweede soort "modules" worden specifieke bepalingen vastgelegd op het vlak van infrastructuur en/of openbaar ver-

voer. Hun aantal is in principe onbeperkt. De ondertekenende partijen kunnen er vrij over beslissen. Dankzij de modulaire opbouw van het convenant is dat ook geen probleem. Nieuwe modules kunnen steeds aan het moederconvenant vastgehangen worden. Verschillende "modules" over eenzelfde aandachtspunt, worden ondergebracht in een "koepelmodule". Iedere "koepelmodule" bestaat uit een voorblad met enkele algemene bepalingen en de daaropvolgende modules.

Modules en koepelmodules kunnen betrekking hebben op:

- **de verbetering of (her)aanleg van nieuwe infrastructuur:** Fietspaden, ring- en andere verbindingswegen, doortochten en onsluitingsinfrastructuur, verlichting op kruispunten, oversteekplaatsen en langs wegen,...
- **de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer:** Een betere informatieverstrekking, de aanleg van bus- of trambanen, verhoging van het aanbod,...
- **andere projecten ter beheersing van de mobiliteit:** Bijvoorbeeld subsidiëring van fietspaden langs gewestwegen.

Dankzij het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk én kunnen projecten integraler worden bekeken. Het heeft immers geen zin om alleenstaande projecten te realiseren, los van de algemene mobiliteitsvisie voor de betrokken gemeente. De afzonderlijke projecten moeten elkaar versterken binnen het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

### Hoe komt een mobiliteitsplan tot stand?

De lokale overheid verbindt zich ertoe om na de ondertekening van het moederconvenant een mobiliteitsplan te maken. Zo'n plan maken is een proces. Tijdens dat proces moet een toekomstvisie worden ontwikkeld. Het mobiliteitsplan komt tot stand in drie fases.

- **De oriëntatiefase**, waarin de gemeente een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, overleg pleegt met alle betrokkenen (óók de ondernemers), en de problemen in kaart brengt.
- **De plan-opbouwfase**, waarin aanvullend onderzoek wordt verricht, en mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid worden uitgewerkt en geëvalueerd. Deze fase mondt uit in een synthesesnota.
- **De beleidsplanfase**. Het uiteindelijk weerhouden scenario wordt in een algemeen beleidsplan gegoten. De concreet te nemen maatregelen worden vertaald in een actieprogramma, inclusief taakverdeling tussen alle betrokken partijen. De acties worden gerangschikt volgens prioriteit en tijdsplan.



## Hoe ver staan we?

De mobiliteitsconvenants die sinds 1996 tussen het Vlaamse Gewest, de gemeenten (en ook provincies) en De Lijn werden gesloten, hebben op vele plaatsen al geleid tot een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen. Ook de volgende jaren zullen die convenants een cruciaal onderdeel blijven van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Een decreet hierover wordt binnenkort verwacht.

Momenteel heeft 90% van de Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten. 55 gemeenten in Vlaanderen hebben een conform verklaard beleidsplan en 50 Vlaamse gemeenten zitten in de laatste fase van hun mobiliteitsplan. Sinds de start van de mobiliteitsconvenants zijn er meer dan 200 infrastructuurprojecten afgesloten.

Elk jaar wordt het mobiliteitsconvenantsbeleid geëvalueerd en bijgestuurd. En dat is maar goed ook. Want zoals het verkeer, moeten ook de beleidsinstrumenten voortdurend in beweging zijn en zich indien nodig aanpassen om de doelstellingen nog beter te kunnen halen. Het is niet uitgesloten dat in een latere fase nieuwe modules of verfijningen aan de bestaande bijakten/modules zullen worden doorgevoerd.

Voor de begeleiding en beoordeling van de mobiliteitsconvenants wordt gezorgd door de provinciale auditcommissies (auditors van AWW voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen, externe (onafhankelijke) auditors voor de projecten).

## Welke rol voor gemeenten en bedrijven/UNIZO?

### *De gemeente als regisseur*

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is geen zaak van de gemeente alleen. In een partnership is de gemeente meer regisseur dan uitvoerder van infrastructuurwerken.

Communicatie wordt een belangrijk instrument.

Informatieverstrekking en publieke betrokkenheid met de burger maken deel uit van een goed mobiliteitsbeleid. Om dit extra te stimuleren zullen wellicht in de toekomst de zogenaamde 'flankerende maatregelen' die de inspraak en overleg met de bevolking versterken, geregeld worden in een nieuwe module 15. Zo krijgt beraad omtrent mobiliteit een wettelijk kader.

### *Overleg met de zelfstandige ondernemers*

Structureel overleg over of openbaarheid van het mobiliteitsplan is momenteel niet voorzien. Dit betekent niet dat wij als zelfstandigen en als UNIZO-bestuur werkloos moeten toekijken tot alles in kannen en kruiken is.

Het is van groot belang om op cruciale momenten in het proces tussen te komen. Een aantal van die momenten zijn:

- De oriëntatiefase: Hier kunnen vroegere dossiers over mobiliteit of ruimtelijke ordening (Ruimte voor Handel en Wandel / Werk aan de Winkel) vanuit de afdeling worden ingebracht. De gemeente kan tevens gestimuleerd worden om een stuurgroep op te richten met vertegenwoordigers van de diverse maatschappelijke groepen, waaronder UNIZO.
- De opbouw van het mobiliteitsplan: Het UNIZO-afdelingsbestuur moet op geregelde tijdstippen navragen bij de gemeente of er reeds tussentijdse documenten bestaan die op bestuursniveau of op een openbare vergadering met leden kunnen besproken worden. Ondanks het ontbreken van een structureel inspraakmoment zijn heel wat gemeenten bereid hier op in te gaan. Tijdige bijsturing is hier de boodschap.
- Het beleidsplan: De lokale UNIZO-vertegenwoordigers moeten de aandachtspunten en prioriteiten van de ondernemers onder de aandacht brengen van de gemeente om die zo mee te laten opnemen in het actieprogramma.

De vertegenwoordiger van UNIZO binnen de Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening (GECORO) kan ook het mobiliteitsplan mee laten agenderen op de vergadering van deze commissie. Dit is noodzakelijk om de link met het structuurplan te ondersteunen en zo van het ruimtelijk beleid één geheel te maken.

Bronnen:

- Mobiliteitsbrief 25, Kluwer: Snelcursus mobiliteitsconvenants
- VSV/ Kluwer/ Jos Zuallaert, Willy Miermans ea „Mobiliteit en kwaliteit
- VSV/ Willem Boon: Beraad omtrent mobiliteit
- Ontwerpteksten module 15 betreffende de subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.



## Vormingsaanbod voor UNIZO-afdelingen

### Een mobiele gemeente

#### Het mobiliteitsplan in de praktijk

Heel wat gemeenten zijn druk bezig met het opmaken van een mobiliteitsplan voor hun grondgebied. Ze hebben daar ook alle belang bij. Zo'n plan garandeert de gemeenten immers heel wat subsidies voor concrete projecten voor doortochten, verbetering van de bereikbaarheid van bepaalde (commerciële) concentraties, verbetering van het openbaar vervoer,...

Hoofddoel van het mobiliteitsplan is uiteraard de verkeersproblematiek in de gemeente globaal aan te pakken. Alle aspecten van het verkeer komen hier aan bod: de routes voor het doorgaand en zwaar verkeer, bereikbaarheid van de deelgemeenten en het centrum, parkeerbeleid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van schoolomgeving, doortochten en zone-30 projecten, openbaar vervoerlijnen,.... Ook de fasering en timing van diverse projecten maken deel uit van een mobiliteitsplan. De beleidsopties in het mobiliteitsplan kunnen grote gevolgen hebben voor de lokale ondernemers en hun werkomstandigheden. Toch is hun betrokkenheid (net als die van andere betrokkenen) enkel gewaarborgd via een vertegenwoordiging in de verkeerscommissie. Terwijl een veel grotere betrokkenheid of deelname aan de discussie voor de ondernemers absoluut noodzakelijk is. Hun broodnodige mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid hangt er rechtstreeks van af.

#### Het aanbod van UNIZO-VORMING

UNIZO-VORMING helpt uw afdeling bij het beoordelen en bespreken van de diverse fasen van opmaak van een mobiliteitsplan. Het globale mobiliteitsbeleid van de gemeente wordt hierbij onder de loep genomen, alsook de 'hete hangijzers'

waar zelfstandigen direct mee te maken hebben.

De aanpak kan zeer divers zijn:

- Samen met uw UNIZO-afdelingsbestuur (en uw leden) analyseren en bespreken we het mobiliteitsplan van de gemeente, in een zo vroeg mogelijk stadium. We distilleren hieruit uw prioriteiten en bekommernissen, om ze te vertalen naar het gemeentebestuur toe. Uit dit initiatief kan een werkgroep ontstaan die de diverse fasen van het plan opvolgt en verder kritisch bekijkt.
- UNIZO-VORMING staat ook klaar met raad en daad wanneer u een informatie-avond voor de leden plant, in samenwerking met het gemeentebestuur of het studie bureau, belast met de uitwerking van het mobiliteitsplan. Wij waken er mee over dat alle hete hangijzers de revue passeren en de nodige vragen aan bod komen. Op zo'n avond kunnen verdere afspraken worden gemaakt omtrent samenwerking bij de opmaak en verdere uitvoering van het mobiliteitsplan.
- Ook het verder overleg en latere besprekingen met de gemeente kunnen mee begeleid worden door uw regio of UNIZO-VORMING.

## Verkeerscirculatieplan en ondernemersbelang

### Het verkeerscirculatieplan in de praktijk

In veel gemeenten is de situatie op straat en langs pleinen chaotisch. De straten kunnen het drukke verkeer niet meer aan, automobilisten en vrachtwagenchauffeurs eisen hun plaats op, fietsers en voetgangers voelen zich onveilig. En het openbaar vervoer: dat staat gewoon mee stil in de file.

Nogal wat gemeenten reageren hierop met een verkeerscirculatieplan. Zo'n plan moet de verkeerdoorstroming verbeteren en de bereikbaarheid van stads- en gemeentekernen garanderen. Op zichzelf een goede zaak. Maar nog al te vaak worden dergelijke plannen van achter een tekentafel gemaakt, te ver weg van de alledaagse realiteit. De gevolgen laten zich raden. De direct betrokkenen (ondernemers, bewoners,...) worden vaak

van de ene dag op de andere geconfronteerd met een nieuwe situatie en hebben in het gehele proces geen inspraak of medezeggenschap gehad. Gelukkig voorziet de gemeente in sommige gevallen een proefperiode, zodat bijstellingen onderweg nog mogelijk blijven.

Een verkeerscirculatieplan is een moeilijke oefening en iedereen heeft wel zijn eigen specifieke eisen. Een aantal van die eisen zijn vaak tegengesteld of moeilijk met elkaar te verzoenen. Voor zelfstandige ondernemers gaat het dan niet alleen over hun eigen mobiliteit, maar ook en vooral over die van hun klanten.

### Het aanbod van UNIZO-VORMING

Loopt het verkeer in uw gemeente ook écht vlotter sinds de invoering van een lokaal verkeerscirculatieplan? Kunnen de klanten, zelfstandige ondernemers en bewoners vlot, veilig en zonder al te veel omwegen hun doel bereiken? Kan de kern nu beter ademen en is het openbaar domein er aantrekkelijker op geworden? Of is het plan nog voor verbetering vatbaar en zo ja, waaraan kan er dan gesleuteld worden?

Of is er nood aan een verkeerscirculatieplan in uw gemeente en komt er maar geen schot in de zaak?

UNIZO-VORMING begeleidt uw lokale UNIZO-afdeling met vragen en bedenkingen over bestaande verkeerscirculatieplannen of nog op te maken plannen. Samen met u nemen we grondig de plaatselijke situatie onder de loep. We bekijken de noden van zowel de ondernemers als hun klanten en vertalen die naar concrete voorstellen waarmee u bij het gemeentebestuur kan gaan aankloppen.

Mogelijke actievormen:

- Bespreking van voorstellen van de gemeente, detecteren van mogelijke knelpunten en opmaken van alternatieve voorstellen binnen uw UNIZO-bestuur of in een werkgroep.
- In samenwerking met de gemeente een informatieavond organiseren waarbij de opstellers van het plan informatie geven over de algemene lijnen en de specifieke elementen waar zelfstandigen mee te maken krijgen. De reactie van de zelfstandige ondernemers kan hier een aanzet tot bijsturing zijn.
- Begeleiding van verder overleg en bespreking met de gemeente kan mee ondersteund door de regio of door UNIZO-VORMING.

## Verkeren en parkeren

### Gemeentelijk parkeerbeleid in de praktijk

Gesprekken over herinrichting van straten en pleinen, over bereikbaarheid van de kernen en handelszaken, over beleefbaarheid van het openbaar domein vallen vaak en vlug terug op het element parking. Bereikbaarheid van handelszaken wordt vaak in één adem genoemd met voldoende parking. Maar wat is 'voldoende' parking? En hoe moet die dan georganiseerd worden? Waar is er veel parking nodig en waar kan het met wat minder? Welke plekken zijn geschikt om een grotere parkeerdruk op te vangen en op welke moet het accent gelegd worden op een autoluwe inrichting? Wanneer maken we onderscheid tussen diverse vormen van parkeren en waar is het parkeren betalend of gratis? Hoe verhoudt het parkeren en dus de auto-bereikbaarheid zich tot andere vormen van bereikbaarheid? Een aantal vragen waar vaak individueel of specifiek voor de eigen zaak over nagedacht wordt, maar te weinig op het niveau van de commerciële kern of de gemeente. Het 'parkeerplan' van de gemeente is nu ook onderdeel van het mobiliteitsplan. Deze mobiliteitsplannen zijn in heel wat gemeenten reeds klaar of liggen ter discussie op tafel. Wat zegt dit plan? Op welke cijfers, tellingen is het gebaseerd? En houdt het voldoende rekening met de specifieke situatie van de handelszaken?

### Het aanbod van UNIZO-VORMING

UNIZO-VORMING helpt uw afdeling bij het bekijken van de eigen gemeentelijke parkeersituatie. Samen met u organiseren we één of meerdere gespreksavond(en) met een werkgroep van bestuur en geïnteresseerde leden. De mogelijke stappen:

- **Evaluatie van de huidige situatie:** We gaan met u op zoek naar objectieve cijfers en brengen alle verzamelde gegevens in kaart: met welke functies en gebruikers hebben we in de (commerciële) kern te maken. Welke zijn hun parkeerbehoeften? En hoe zit dat met de verschillende vormen van bereikbaarheid? Meteen wordt ook het gemeentelijk

parkeerplan, onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsplan, mee onder de loep genomen.

- **Formuleren van eigen voorstellen:** Vanuit de eigen bevindingen en ervaringen kunnen we een voorstel van parkeerplan naar de gemeente toe formuleren. Voorstellen op gebied van samenwerking tussen de lokale ondernemers en het gemeentebestuur mogen hierbij niet ontbreken.

## Mobiliteit en hinder bij openbare werken

### Opvolging van openbare werken in de praktijk

Ingrepen voor een betere mobiliteit brengen vaak openbare werken met zich mee. Onvermijdelijk maar wel heel lastig voor de bedrijven die ermee geconfronteerd worden. Een goede aanpak vanuit uw UNIZO-afdeling is dan ook een eerste vereiste om deze hinder voor u en uw mede-ondernemers tot een minimum te beperken.

*U moet daarbij rekening houden met drie basisprincipes:*

- 1 Een **dossier in voorbereiding** is altijd makkelijker te beïnvloeden dan een dossier in uitvoering. Dat betekent: wacht niet tot de graafmachines in de straat staan om te reageren. Meestal weet de gemeente lang op voorhand welke werken zij zelf, maar ook hogere overheden en nutsmaatschappijen, plannen. Spreek met het gemeentebestuur af dat u (jaarlijks?) een overzicht krijgt van de geplande werkzaamheden in de nabije en de verdere toekomst.
- 2 Bij dergelijke dossiers is het belangrijk niet alleen aandacht te hebben voor de **hinderperiode** zelf, maar ook voor **beoogde eindresultaat**: het uitzicht, de functies van het openbaar domein na de werkzaamheden.
- 3 Een **standpunt innemen** is niet de enige manier om aan belangenbehartiging te doen, maar kan integendeel een verraderlijke valkuil zijn. De belangen en de visies van alle zelfstandige ondernemers lopen in alle onderdelen van dit dossier immers niet altijd volkomen gelijk. De overheid moet doen wat haar taak is, ook al moet zij

onpopulaire of verscheurende keuzen maken. UNIZO moet dat niet in haar plaats doen. U kan wel er voor zorgen dat er behoorlijk bestuurd wordt, dat de afwegingen die gemaakt moeten worden voldoende rekening houden met de belangen van alle getroffen zelfstandigen. Daarin ligt uw taak als belangenbehartiger.

Hoe pakt u het aan?

Waar kan UNIZO-VORMING helpen?

- 1 **Waakzaam zijn** inzake geplande werkzaamheden, lang op voorhand, is een eerste vereiste. U kan dan én met de zelfstandigen én met de lokale overheden een aantal aspecten van de komende werkzaamheden doorpraten.  
*De lokale afdeling kan op steun en begeleiding rekenen van UNIZO-deskundigen om haar globale aanpak van dit dossier in een bestuursvergadering te bespreken.*
- 2 Uiteraard moet in de eerste plaats het gemeentebestuur instaan voor de **communicatie** over openbare werken, naar alle betrokkenen (bewoners, ondernemers,...). Daar bovenop blijft het echter nuttig om als UNIZO-afdelingsbestuur extra informatie te verstrekken, specifiek gericht naar de lokale ondernemers. Een informatievergade-

ring voor de ondernemers, met ruimte voor debat en vraagstelling, kan zeer vaak nuttig zijn.

*Ook voor de organisatie van dergelijke informatieve avond kan u beroep doen op deskundige medewerkers uit UNIZO. We zorgen desgewenst ook voor een moderator om het gesprek in goede banen te leiden.*

- 3 **Lessen trekken, en de aanpak voor de toekomst verbeteren**, moet het ultieme doel zijn. Met schade en schande en dank zij de niet aflatende druk van UNIZO hebben al heel wat nutmaatschappijen hun manier van werken in gunstige zin aangepast: een versnelde en verbeterde communicatie met de lokale ondernemers, bewoners,... over hun planning. Ook sommige gemeentebesturen en andere opdrachtgevers geven blijk van groeiende gevoeligheid voor de problematiek, en houden reeds systematisch in hun lastenboek, planning en fasering van de werken rekening met communicatie en hinderbeperking.  
Nuttige tip: onderhoud als UNIZO-bestuur – los van een concrete noodsituatie – een goede verstandhouding met de lokale schepen van Openbare Werken en de verantwoordelijke ambtenaar van de technische dienst. Maak een paar algemene basisafspraken over hoe u wordt geïnformeerd over en betrokken bij lokale openbare werken.  
*Ook bij dit gesprek willen wij u graag ondersteunen.*

## BIJLAGE

### Typische woorden voor u verklaard

Zowat ieder vakgebied heeft zijn eigen "jargon" (vaktaal). Zo ook het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Van de vaktermen die we hieronder verklaren, werden de meeste reeds uitgelegd in de teksten zelf van dit dossier. Gemakkelijkshalve zetten we ze hier nog eens op een rij. Wellicht wordt u er nog regelmatig mee geconfronteerd, wanneer u als UNIZO-afdelingsbestuur het mobiliteitsdossier in uw gemeente opvolgt.

### Begrippenlijst

N A A M	V E R K L A R I N G
Auditor	Ambtenaar van de Vlaamse Gemeenschap die mobiliteitsplannen mee opstelt voor de eigen provincie en mobiliteitsplannen van een andere provincie mee beoordeelt.
Bedrijfsvervoerplan	Een geheel van maatregelen waarbij voor één bedrijf of voor een groep van bedrijven alternatieven worden onderzocht en voorgesteld om het individueel autoverkeer te verminderen en het collectief vervoer te stimuleren.
Doortocht	Gewestweg die het hart van een gemeente doorsnijdt en waar het aspect verkeersleefbaarheid belangrijker wordt dan de snelle doorstroming van het verkeer.
Duurzame mobiliteit	Een duurzaam mobiliteitsbeleid zoekt oplossingen met een lange-termijn-visie; ook de volgende generaties hebben recht op een eigen mobiliteit, moeten zich op een veilige manier vrij kunnen verplaatsen.
Flankerende maatregelen	Maatregelen die de harde infrastructuurmaatregelen mee ondersteunen en in die zin versterken. Voorbeelden zijn: informatie en promotie naar doelgroepen, acties ivm tarifiëring openbaar vervoer of parkeren, campagnes,...
GBC	Gemeentelijke begeleidingscommissie: stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan op, begeleidt de uitvoering ervan en evalueert het resultaat. Bestaat uit vertegenwoordigers van politieke partijen, maatschappelijke geledingen en actiegroepen.
Mobiliteitseffectenrapport (MOBER)	Specifieke mobiliteitseffectenstudie voor een bepaalde ingreep zoals inplanting van een nieuwe functie, aanleg van nieuwe infrastructuur of instellen van een tariefmaatregel.

Mobiliteitsconvenant	Een convenant is een vrijwillige overeenkomst tussen de betrokken partners, die gesloten wordt om een vooraf omschreven resultaat te bereiken. De mobiliteitsconvenant bestaat uit een "moederconvenant" met daarnaast één of meerdere "koepelmodules".
Modules	Extra aanvullingen bij de algemene "moederconvenant"
Moederconvenant	In de moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd.
Multimodaal	Aandacht voor alle vervoerswijzen en voor de vlotte overschakeling tussen die vervoerswijzen.
Overslagplaatsen	Specifieke locaties waarbij een vlotte overschakeling tussen verschillende vervoerswijzen mogelijk wordt gemaakt. Voorbeelden zijn: overslagplaatsen aan waterwegen (schip – vrachtwagen), aan spoorwegen (trein – vrachtwagen /auto), aan rand van stedelijke kernen (vrachtwagen – bestelwagen)
PAC (Provinciale auditcommissie)	Leden van de auditcommissie beoordelen de mobiliteitsconvenanten en –plannen inhoudelijk en maken hun verslag over aan de minister.
Plangroep	Administratieve ondersteuning van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC); samengesteld uit ambtenaren van diverse gemeentelijke diensten en politie. Doen voorstellen aan GBC of werken hun voorstellen en vragen uit.
RUP	Ruimtelijk uitvoeringsplan: een instrument voor de uitvoering van een structuurplan, het RUP gaat over de bestemming van een bepaald grondgebied, de inrichting en/of het beheer ervan.
Schoolvervoerplan	Een geheel van maatregelen, in partnerschap (school – De Lijn – oudercomité) genomen om het aandeel zelfstandige verplaatsingen van leerlingen in het totale verplaatsingspakket te doen toenemen.
Streefbeeld	Definiëren van de rol en het profiel van de weg in een uitdrukkelijke verhouding tot de gewenste ruimtelijke rol van die weg, algemene principes van inrichting en aanleg.
Structuurplan	Een plan van de gemeente om het toekomstig ruimtelijk beleid uit te tekenen. De basis voor alle verdere uitvoeringsplannen en projecten op gemeentelijk niveau.
Verkeersadviesraad	Een gemeentelijke adviesraad die op geregelde tijdstippen plannen en ingrepen op verkeersvlak beoordeelt en voorstelt. Deze kan een belangrijke rol spelen bij de opmaak van een mobiliteitsplan.

Verkeerscirculatieplan	Een plan om het verkeer in de kern van een gemeente vlot te laten verlopen, rekening houdend met de diverse gebruikers en vervoersvormen. Een afweging tussen inrichting openbaar domein, bereikbaarheid en doorstroming.
Verkeersleefbaarheid	Evenwicht tussen bereikbaarheid van een plek en de aanwezige functies. Op plaatsen met veel bewoning en menselijke activiteit zal de leefbaarheid primeren boven de snelle doorstroming, bvb. doortochten, woonwijken, schoolomgeving,...
Vervoersmanagement	Het doel van vervoersmanagement is minder individuele verplaatsingen per auto en meer verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen (te voet, fiets, openbaar vervoer, carpool) te bewerkstelligen.
Vraagafhankelijk vervoer	Organisatie van (semi-)openbaar vervoer op maat. Gebeurt in regio's waar geregeld openbaar vervoer onrendabel is. Voorbeelden zijn: belbus, specifiek vervoer voor minder-validen,...



**UNI ZO-REGIOSECRETARIATEN**

	<i>Adres</i>	<i>Telefoon</i>	<i>Fax</i>	<i>E-Mail</i>
<b>AALST</b>	Dirk Martensstraat 67, 9300 Aalst	053/21.57.78	053/78.80.71	unizo.aalst@kmonet.be
<b>ANTWERPEN</b>	Louizastraat 10-12, 2000 Antwerpen	03/213.92.50	03/233.70.89	unizo.antwerpen@kmonet.be
<b>BRUGGE</b>	't Zand 20, 8000 Brugge	050/33.13.13	050.33.26.87	unizo.brugge@kmonet.be
<b>BRUSSEL</b>	Stevinstraat 14, 1000 Brussel	02/238.07.02	02/230.52.54	unizo.brussel@kmonet.be
<b>DENDERMONDE</b>	Hoogveld 22, 9200 Dendermonde	052/21.21.16	052/20.03.40	unizo.dendermonde@kmonet.be
<b>DIKSMUIDE</b>	Gasthuisstraat 1, 8600 Diksmuide	051/50.04.01	051/50.55.87	unizo.diksmuide@kmonet.be
<b>EEKLO</b>	Stationstraat 17, 9900 Eeklo	09/377.18.08	09/377.82.93	unizo.meetjesland@kmonet.be
<b>GEEL</b>	Diestseweg 63, 2440 Geel	014/58.00.88	014/58.38.29	unizo.geel@kmonet.be
<b>GENT-DEINZE</b>	Lange Kruisstraat 7, 9000 Gent	09/235.49.51	09/255.94.13	unizo.gent-deinze@kmonet.be
<b>HASSELT</b>	Maastrichtersteenweg 254, 3500 Hasselt	011/26.30.30	011/23.21.04	info@unizo-lim.be
<b>IEPER</b>	M. Fochlaan 34, 8900 Ieper	057/22.86.86	057/21.76.01	unizo.ieper@kmonet.be
<b>KORTRIJK</b>	Lange Steenstraat 10, 8500 Kortrijk	056/24.44.44	056/26.44.40	unizo.kortrijk@kmonet.be
<b>LEUVEN</b>	Diestsevest 82, 3000 Leuven	016/28.44.40	016/28.44.49	unizo.leuven@kmonet.be
<b>MECHELEN</b>	Oude Brusselsestraat 14, 2800 Mechelen	015/41.43.17	015/42.02.84	unizo.mechelen@kmonet.be
<b>OOSTENDE</b>	Wapenplein 10, 8400 Oostende	059/55.19.19	059/55.19.10	unizo.oostende@kmonet.be
<b>OUDENAARDE</b>	Einestraat 26, 9700 Oudenaarde	055/30.19.22	055/31.05.10	unizo.oudenaarde@kmonet.be
<b>POPERINGE</b>	Deken Debolaan 1, 8970 Poperinge	057/33.35.79	057/33.89.15	unizo.poperinge@kmonet.be
<b>ROESELARE</b>	Arme Klarenstraat 55, 8800 Roeselare	051/24.84.00	051/20.20.42	unizo.roeselare@kmonet.be
<b>SINT-NIKLAAS</b>	Knaptandstraat 204, 9100 Sint-Niklaas	03/760.14.30	03/760.14.31	unizo.waasland@kmonet.be
<b>TIELT</b>	Tramstraat 10, 8700 Tielt	051/40.24.31	051/40.42.47	unizo.tielt@kmonet.be
<b>TURNHOUT</b>	Herentalsstraat 20, 2300 Turnhout	014/41.12.45	014/41.54.08	unizo.kempen@kmonet.be
<b>VEURNE</b>	Duinkerkestraat 17, 8630 Veurne	058/31.19.02	058/31.48.81	unizo.veurne@kmonet.be
<b>WESTERLO-HERENTALS</b>	de Merodedreef 100, 2260 Westerlo	014/54.41.52	014/54.69.61	unizo.westerlo@kmonet.be

**PROVINCIE ANTWERPEN**

*UNIZO Regio's Antwerpen en Mechelen*

Ellen Leyder  
Spastraat 8, 1000 Brussel  
tel. 02/238.05.77, fax 02/230.93.54,  
e-mail: ellen.leyder@kmonet.org

*UNIZO Regio Kempen*

Jerry Crombez  
Spastraat 8, 1000 Brussel  
tel. 02/238.05.76, fax 02/230.93.54  
e-mail: jerry.crombez@kmonet.org

**PROVINCIE LIMBURG**

Jerry Crombez  
Spastraat 8, 1000 Brussel  
tel. 02/238.05.76, fax 02/230.93.54  
e-mail: jerry.crombez@kmonet.org

**PROVINCIE OOST-VLAANDEREN**

Wim Geirnaerd  
Lange Kruisstraat 7, 9000 Gent  
Tel. 09/235.49.93, fax 09/225.94.13  
e-mail: wim.geirnaerd@kmonet.be

**PROVINCIE VLAAMS-BRABANT**

Johan De Neef  
Spastraat 8, 1000 Brussel  
tel. 02/238.05.69, fax 02/230.93.54  
e-mail: johan.deneef@kmonet.org

**PROVINCIE WEST-VLAANDEREN**

Peter Rogiers  
't Zand 20, 8000 Brugge  
tel. 050/47.11.99, fax 050/33.26.87  
e-mail: peter.rogiers@kmonet.be

**tekst**

Mia Vancompernelle  
Jos Heiremans  
Patrick Auwerx

**verantwoordelijke uitgever**

Jan Boulogne • Spastraat 8, 1000 Brussel  
tel. 02/238.05.73, email: unizo.vorming@kmonet.org

**vormgeving**

Mega-L-Una

**druk**

Arte-Print

