atelier\demitro2

PARTICIPATIETRAJECT STAKEHOLDER-MEETING OPENBAAR VERVOER

Vervoerregio Waasland
08/05/2020

1 SITUERING

Het stakeholderoverleg wordt opgezet in twee delen.

- Een informatief webinar presenteert de stand van zaken inzake kernnet/aanvullend net en inzake vervoer op maat. Het webinar werd gegeven door Hans Van Hoof (Demitro2) en Micheline Steen (De Lijn). Het is consulteerbaar via onderstaande links:

https://us02web.zoom.us/rec/share/-p1FP6rU1m5OR9bT5lD7ZIEhBse_X6a82yZLq6UIz0qm1987LCiMEDXvVCrvLf9Q (paswoord is **1D$*O#Xn**)

https://www.dropbox.com/s/8ecv0r4gusxjkr3/20200430%20Stakeholders%20OV%20Waasland.mp4?dl=0

- Een participatieve teleconferentie laat de stakeholders toe in discussie te gaan met de presentatoren van het webinar. Deze teleconferentie ging door via MS Teams op 8 mei 2020. Het verslag van deze bijeenkomst vindt u in dit document.

2 AANWEZIGEN

Esen Köse	Taxistop
Herman De Cock	Haal De Lijn Over De Brug
Els Van Eetvelt	Odisee Hogeschool
Fred Van Remoortel	ABLLO vzw
Hilde Van Hee	VDAB
Tom Van Lierde	beweging.net (Waas en Dender)
Wim De Jonghe	BTB-ABVV
Luc Desmedt	vzw Reizigersbond
Marc Mys	ACOD
Steven Roeland	Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland
Leen Van Nieuwerburgh	VLM

Erwin Sucaet, co-voorzitter,	dept. MOW
Micheline Steen	De Lijn

Amber Coone	Deloitte
Ken Van Oproy	Mint
Hans Van Hoof	Mint
Bart Noels	O2
Mike Van Acoleyen	O2

3 DISCUSSIES

Kernnet en aanvullend net

Steven Roeland: We maken fundamentele bezwaren bij de manier waarop de participatie van stakeholders bij het uittekenen van kernnet en aanvullend net is verlopen. We hebben het er moeilijk mee dat dit nu vastgespijkerd wordt zonder reële participatie, enkel nadien bij het dichttimmeren van de gaten via 'vervoer op maat' is er inspraak.

> Erwin Sucaet: De vervoerregioraad zal pas de netten vaststellen wanneer alle netten gekend zijn, dus zowel kernnet, aanvullend net als vervoer op maat. Het is dus niet zo dat eerst kernnet en aanvullend net worden goedgekeurd en vervoer op maat dan pas nadien zou komen. Wel was het voorstel voor kernnet en aanvullend net van De Lijn chronologisch als eerste in focus. Eerst willen we de insteek van de stakeholders kennen. Geef ons zeker ook schriftelijk formeel advies voor de vervoerregioraad van begin juni. Let wel, het OV-plan mikt op de korte termijn, we willen basisbereikbaarheid realiseren voor 12/2021. Maar daarnaast is je inbreng ook welkom voor het regionaal mobiliteitsplan dat iets verder in de tijd kijkt.

Steven Roeland: Een groot percentage van de bedrijvenzones valt buiten het bereik van kernnet en aanvullend net. Dat is jammer. De modal shift voor woonwerk verkeer zal dus sterk van vervoer op maat afhangen. Het aanvullend net heeft hier enkele kansen gemist. Mensen die op zowat 10 km van hun werk wonen geraken niet ordentelijk en binnen een aanvaardbare tijdsspanne met de bus op het werk, en de fiets zal dit niet als enige vervoermiddel oplossen. Ik zie dat in de analyse 93% van de tewerkstelling afgedekt wordt met kernnet en aanvullend net. Klopt dat want grote industriezones aan Lokeren, Sint-Niklaas en de Hoge Akker Kruibeke zijn niet ontsloten?

Ken Van Oproy: De analyse werd gemaakt op basis van de cijfers per statistische sector. 93% lijkt een hoog cijfer maar hou daarbij rekening met volgende aspecten: er is veel tewerkstelling in de stedelijke gebieden die niet als bedrijfszone ingekleurd staan. Bedrijventerreinen daarentegen kennen vaak een grote oppervlakte maar een lagere tewerkstellingsdensiteit van aantal werknemers per vierkante km. De terreinen van Sint-Niklaas en Temse worden met een kernnetlijn bediend. De terreinen van Lokeren en Zele via een aanvullend net lijn.

Micheline Steen: Wat we niet zullen doen is een buslijn kronkelend door de bedrijventerreinen leggen. Afstemmen op shifts is enkel mogelijk op terreinen van de omvang van bijvoorbeeld de haven van Antwerpen, maar niet voor in verhouding kleinere terreinen met niet op elkaar afgestemde shifts. Vervoer op maat is de oplossing om de actieradius te vergroten, bijvoorbeeld deelfietssystemen voor de last mile.
Hou er ook rekening mee dat budgetneutraliteit tot beperkingen leidt.
Hou er ook rekening mee dat De Lijn moeilijk kan concurreren tegen de salariswagen, of inspelen op de noden van ketenverplaatsingen.

Steven Roeland: Alle begrip voor de complexe situatie. Houd toch rekening met bedrijventerreinen waar 5000 tot 7000 werknemers samen kunnen zitten. Wat de salariswagen betreft, de werkgevers zitten in een moeilijke situatie – het is een kip of ei verhaal. Wanneer er geen volwaardig vervoersalternatief is voor werknemers moet men teruggrijpen naar bedrijfswagens. We mogen niet in een situatie komen waarbij het of de wagen of de fiets is en niets anders. Een spitsbus kan bedrijfsterreinen met treinstations verbinden. Naast vervoer op maat kunnen andere oplossingen uitgewerkt worden als de afstanden iets groter zijn.

Fred Van Remoortel: Ik noteer drie begrippen, doorstroming, betrouwbaarheid en knooppuntwaarde en maak me zorgen over de haalbaarheid. Zonder goede doorstroming valt alles in het water en kunnen ook de knooppunten niet goed meer functioneren. Voorbeelden zijn de overweg van Sinaai, Sint-Niklaas aan Drie Koningen (al is dat verbeterd), … Het station van Temse, laat de treinen op het uur of het halfuur stoppen zodat de bussen er perfect op kunnen aansluiten zoals in Zwitserland.

Hans Van Hoof: Het treinnet is een gegeven, daar kunnen we niet op inspelen met de vervoerregio. Weet dat het OV-plan een doorlooptijd heeft van één jaar terwijl men in Zwitserland 20 jaar heeft gewerkt aan hun systeem van aansluiting. Voor doorstroming heeft De Lijn een taskforce opgericht om de problemen in overleg, samen met de gemeenten, aan te pakken. Let wel, het systeem van basisbereikbaarheid wil ook zeggen: het bundelen van lijnen zodat bepaalde locaties een hogere frequentie van busverkeer kennen en dus daar de doorstroming bij prioriteit kan aangepakt worden.

Micheline Steen: Doorstroming is heel belangrijk als we de concurrentiepositie tegenover de auto willen verbeteren. Binnenkort start er een studie op per vervoerregio om de knelpunten in kaart te brengen, voorstellen uit te werken en prioriteiten op te stellen.

Erwin Sucaet: AWV maakt deel uit van de vervoerregioraad en is even nauw betrokken als bijvoorbeeld De Lijn en de andere exploiterende instanties.

Fred van Remoortel: Laat de lijn Belsele – Sinaai -Sint Niklaas aansluiten op de corridor Parklaan. We hebben daar jaren voor gevochten. Nu zie ik dat men deze lijn wil afleiden naar kleine straatjes, met alle effecten van canyoning, vervuiling, lawaai en hinder, congestie van dien. Er dit terwijl de corridor op vlak van investeringen in orde is, dat begrijp ik niet.

Micheline Steen: Alle streeklijnen gaan effectief wel via de corridor Parklaan.

Luc Desmedt: Er is een heel gebied van Sint Niklaas, ten zuiden van de spoorlijn, ten westen van de corridor Parklaan en ten noorden van de N70 Josefine Charlottelaan, waar geen openbaar vervoer meer wordt voorzien. Moeilijk voor een oudere bevolking. Idem Clementweg, Hoge Bokstraat.

Micheline Steen: De mobiliteitsvisie van Sint-Niklaas is om te evolueren naar een lobbenstad. Het is moeilijk om dat met het openbaar vervoer te bedienen met heel wat eenrichtingsstraten. We hebben een herschikking doorgevoerd op basis van actueel gebruik. Waar er nu weinig gebruik van de bus is, wordt de bus geschrapt en

moeten de vervoersvragen anders opgelost worden, via collectieve taxi's bijvoorbeeld. Er is dus meer dan enkel de deelfiets. We willen efficiënt en vraaggestuurd werken.

Luc Desmedt: De eenrichtingsstraten maken het inderdaad moeilijk voor de inwoners om zich in de stad te verplaatsen. Laat de bus in tegenrichting rijden op voorziene banen

Luc Desmedt: Hoe wordt Hulst ontsloten?

Hans van Hoof: We werkten een aantal scenario's uit voor Hulst. het probleem daar is de grens met Nederland. We beschikken daardoor niet over goede data voor een goed onderbouwd plan. Op basis van de data die wél aanwezig is bij De Lijn zien we een zeer lage vraag. Oplossing wordt dus wellicht vervoer op maat, maar dit moet nog verder uitgewerkt worden.

Luc Desmedt: Kijk niet alleen naar de huidige busverplaatsingen maar ook naar de autoverplaatsingen vandaag. Misschien kan een specifiek weekendaanbod een oplossing zijn, zoals in vervoerregio Gent voor Sluis en Aardenburg het geval is.

Erwin Sucaet: Tot op vandaag is er nog geen enkele keuze over Hulst gemaakt, dus je suggesties zijn zeer welkom.

Luc Desmedt: Het ziekenhuis verplaatsen buiten de muren van de stad is geen goed idee. Dit zal extra buskilometers kosten ten nadele van de rest van het net.

Micheine Steen: De vervoerregioraad heeft geen impact op het al dan niet herlokaliseren van het ziekenhuis. We spelen er wel op in. Vandaag verzorgt een stadslijn de ontsluiting van het ziekenhuis. Als het ziekenhuis verhuist zal ook die lijn aangepast worden.

Tom Van Lierde: We hebben nood aan een overzicht van de voorziene en de huidige situatie.

Bart Noels: Dat kan, de huidige netkaarten zijn beschikbaar en de nieuwe zitten in de presentatie.

Vervoer op maat

Fred Van Remoortel: We mogen best de ruimtelijke verrommeling van vandaag niet volgen, want die is nefast voor het openbaar vervoer.

Hans Van Hoof: Onze ruimtelijke ordening en openbaar vervoer zijn inderdaad water en vuur. dit is een historisch probleem. We moeten geen aanbod doen aan elk rood vlekje op het gewestplan. We willen wel de belbus grotendeels behouden in de regio en ook aanvullende elementen voorzien zoals deelsystemen. De lange termijnvisie nemen we op in het mobiliteitsplan en daar is het ruimtelijke aspect bijzonder belangrijk.

Fred van Remoortel: De as Maldegem-Stekene, met Sint kruis Winkel, Wachtebeke, Moerbeke, Klein Sinaai, Stekene, Kemzeke en Sint Gillis Waas, daar wonen tot 80 000 mensen op één as. Dit leent zich van naturen om er een lijn uit het aanvullend net op te voorzien. Een lijn Antwerpen Gent over de grenzen van de vervoerregio heen.

Els van Eetveld: In Sint-Niklaas is de afstand van het station tot de scholencampus net iets te groot om dagelijks te voet af te leggen. De school verhuurt zelf fietsen. Het lijkt ons een goed idee om voor deze route te werken met deelsteps. In Aalst is er zo een privé project dat werkt met steun van de stad, dat lijkt me ook in Sint-Niklaas haalbaar.

Hans Van Hoof: We werken aan een regionaal plan, dus met een eerder regionale insteek. Deelsteps zijn bij uitstek een lokale oplossing. zeer zinvol als natransport. Dus lokaal, of individueel, op te lossen met de vraag waar de verantwoordelijkheid van het individu eindigt en dat van de overheid start. Op regionaal niveau zetten we de focus op de deelfiets.

Erwin Sucaet: De mobiliteitscentrale wil een geïntegreerd aanbod doen, dus zo weinig mogelijk versnipperd. Ze staat dus open voor elke aanbieder van oplossingen, ook bijvoorbeeld voor scholen of

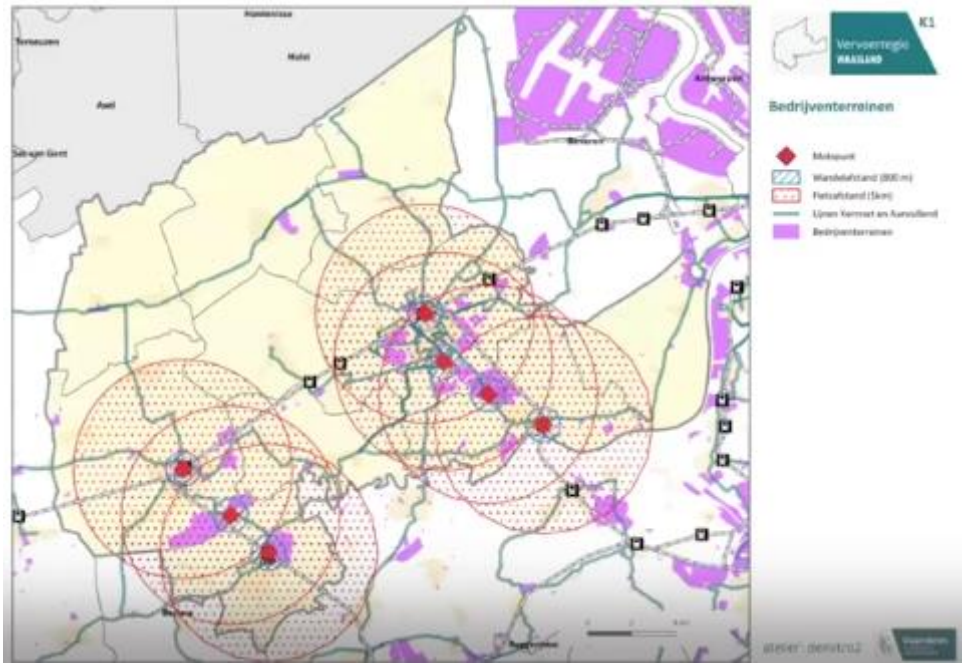
instellingen die een marge van hun aanbod bovenop het eigen gebruik ten goede willen maken.

Esen Köse: Welke rol voorzien jullie voor de minder mobielen centrales?

Hans van Hoof: Die zijn op dit moment niet mee opgenomen, omdat ze met vrijwilligers werken, ze kijken ook naar het sociale verhaal, isolement, engagement… Ze passen minder goed in een grootschalig marktgericht gebeuren. Ze kunnen dus gewoon blijven verdere werken zoals nu. Wel zijn de DAV opgenomen en mee geïntegreerd.

Steven Roeland: Als er deelsteps en andere privé-initiatief kan worden ingebracht, zal de vervoerregioraad dan aan de hand daarvan dan haar keuzes bepalen over waar de mobipunten komen? Of zal de vervoerregioraad eerst de mobipunten vastleggen en dan naar de markt stappen?

Hans Van Hoof: Vervoer op maat dient ter vervanging van de huidige belbus. We kijken naar last mile oplossingen als basisoplossing. Kijk naar een tussentijdse kaart. Je ziet hoe we mobipunten met deelfiets combineren met bedrijventerreinen.



Mogen andere aanbieders actief zijn?

Hans Van hoof: Ja natuurlijk. De mobiliteitscentrale zal geen monopolie vestigen. de app is handig maar hij moet niet. We hopen natuurlijk wel privé-initiatieven, bijvoorbeeld dat van Pfiser met een eigen deelfietssysteem, te integreren.

Steven Roeland: Antwerpen werkt met een marktplaats. Is dat ook de ambitie van vervoerregioraad Waasland? Actief op zoek gaan naar private spelers om niet afgedekte vlekken in te vullen? Niet alleen om industrieterreinen te ontsluiten maar ook in functie van lokale economische activiteiten, winkelen, vervlochten met woonwerk verkeer.

Hans van Hoof: Elk concept van vervoer op maat zal door de mobiliteitscentrale in de markt gezet worden. De vervoerregioraad zal in de toekomst een belangrijke rol kunnen en moeten blijven spelen. een platform vormen voor kennisuitwisseling tussen steden en kleinere landelijke gemeenten. de intercommunale SOLVA heeft bijvoorbeeld een marktvraag geplaatst voor deelwagens. Dat overlapt niet helemaal met de vervoerregio’s Vlaamse Ardennen en Aalst maar dit soort ideeën kunnen in de toekomst wel meer in de vervoerregioraad getrokken worden.

Luc Desmedt: Kan het aanbod kernnet en aanvullend net op zondag in amplitude toenemen?

Micheline Steen: De amplitudes blijven op zondag zoals vandaag, omwille van budgetneutraliteit, en vraaggericht bekeken.

Luc Desmedt: Zullen de tarieven van vervoer op maat voor de flexbus dezelfde blijven als voor de belbus, met andere woorden inclusief seniorentarief, vrij vervoerskaart, derde betalersysteem…

Hans Van Hoof: De oefening is nog maar net begonnen, maar het zou nuttig zijn een baseline af te spreken, in feite liefst op Vlaams niveau. We pleiten er alvast voor om de bestaande derde betalersystemen te behouden. Het is echter nog niet uitgeklaard.

Luc Desmedt: Kunnen we de netkaarten in gedrukte vorm aanbieden, afficheren ook buiten de lijnwinkel, in stations en knooppunten, gecombineerd met wandelpaden en fietssnelwegen. Ook om het recreatief gebruik te stimuleren.

Micheline Steen: Communicatie en netplannen worden aangepakt in de operationalisatiefase. Het is een zinvolle suggestie om naast de app voor Waasland ook een kaart aan te bieden.

Luc Desmedt: De functionele lijn Lokeren Zele die de spoorlijn volgt, lijn 68, vervalt die? Zal Zele Heikant er niet meer door bediend worden? Bekijk goed de de tellingen, want ’s morgens is die zeer goed gevuld met scholieren.

Micheline Steen: Dat klopt. de lijn zal verdwijnen want er was te weinig gebruik van deze lijn.

Ken van Oproy: Voor Heikant en Huivelde lossen we dit op met vervoer op maat, maar daarnaast is er een nieuwe lijn van het aanvullend net, Zele-Lokeren, die Lokeren Zuid zal bedienen.

Leen Van Nieuwerburgh: Hoe flexibel zal men omgaan met wat nu uitgetekend wordt? In de Moervaartdepressie voorzien we een landinrichtingsproject dat mogelijk volk zal aantrekken, en waar men vanaf trein- en busstations zal willen geraken.

Erwin Sucaet: Het openbaar vervoerplan wordt operationeel eind 2021. er is niet beslist hoelang de nieuwe systemen dan zullen operationeel zijn. de logica is om dit niet jaarlijks te veranderen maar te koppelen aan de bijsturingen van het NMBS-systeem 2024. Dus wellicht vast voor 2 of 3 jaar. Vervoer op maat contracten worden op de markt gezet, maar de duurtijd van die contracten is nog niet duidelijk. We zullen kunnen schakelen op nieuwe ontwikkelingen maar met tussenfases of bijvoorbeeld wanneer het ziekenhuis van Sint-Niklaas verhuist.

Herman De Cock: Kunnen er niet meer bussen over de brug van Temse komen?

Hans Van Hoof: Dit is een oud zeer op de grens van de vervoerregio’s Waasland en Mechelen, in functie van een goede verbinding tussen Klein Brabant en Temse. De vraag werk ook nu herbekeken door De Lijn,

maar met eenzelfde conclusie. Er is te weinig potentieel omdat er op dezelfde route reeds een trein rijdt. Vervoer op maat kan hier aanvullend nuttig zijn.

Ken Van Oproy: Het onderzoek loopt nog, in de eerste plaats met oog op doelgroepenreizigers bijvoorbeeld naar het ziekenhuis van Bornem. Daarnaast wordt in eerste instantie naar de spoorlijn gekeken.

Verdere feedback is welkom schriftelijk op info@otwee.be, graag zo snel mogelijk.

bijlage, nagekomen mail met opmerkingen:

Van: DeLijn Over de Brug <busverbinding1@gmail.com>
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 8:52
Aan: O2 <info@otwee.be>
CC: Sucaet Erwin <erwin.sucaet@mow.vlaanderen.be>; Carl Hanssens <carl.hanssens@sint-niklaas.be>; Bart Casier <bart.casier@interwaas.be>; Philippe Henquet <Philippe.Henquet@interwaas.be>; Saadet Gulhan <saadet.gulhan@bornem.be>; lieve truyman <lieve.truyman@temse.be>; Leys Frank <frank.leys@mow.vlaanderen.be>
Onderwerp: Feedback door burgerplatform "Haal DE LIJN over de Brug" - Stakeholdersoverleg 08 mei '20 (VVR Waasland)

Studiebureau Otwee

Vervoerregio Waasland

Beste,

Betreft: Stakeholdersoverleg 8 mei '20 - VVR Waasland / Aanvullende feedback - mobiliteitsplatform "Haal DE LIJN over de Brug"

Door technische problemen kon onze vertegenwoordiger niet participeren aan het online-overleg van 08/05. Hij heeft wel de ganse uiteenzetting mee kunnen beluisteren, maar kon dus geen tussenkomsten doen. Vooral om die reden geven wij hierbij de nodige feedback vanuit onze burgerorganisatie (die zich reeds jarenlang inzet voor een beter Openbaar Vervoer tussen de economisch sterke regio's Waasland & Klein-Brabant / Vaartland)

U zal het ons wellicht niet kwalijk nemen dat wij op een verantwoorde en onderbouwde manier de 'stem van de burger' in deze willen laten horen. Onlangs...op 10/04/2010 zijn wij exact 10 jaar aan de slag om de problematiek met ervaringen, peilingen, officiële cijfers en diverse studies te duiden. Vooral veel relevant materiaal...cijfers 'liggende patiënten' / consultaties kliniek Bornem, cijfers bedrijfsleven, cijfers scholen, een overvolle N16 (méér dan 200.000 voertuigen per week).

Sinds ons ontstaan is er heel wat gebeurd, maar werden geen resultaten neergelegd door DE LIJN met grote gevolgen voor de brede regio. Intussen is bewezen dat de regio's Waasland en Klein-Brabant op socio-economisch vlak één geheel vormen (diverse studies bewijzen dat). Maar de mobiliteit is niet gevolgd..., onze hoop ligt dus nu meer dan ooit op de pas opgerichte vervoerregio's.

Wij begrijpen dan ook de stelling van DE LIJN helemaal NIET:

Zij stellen...wat het verkeer naar BORNEM betreft, beweert een studie dat het potentieel verkeer te laag is voor een kernnetverbinding en de oplossing moet komen van vervoer op maat.

Voor ons totaal onbegrijpelijk en vooral zeker nog te bewijzen, kunnen wij daarom deze studie eventueel toegestuurd krijgen a.u.b.? Voor ons is dit immers ongeloofwaardig ...vanwaar komt dan reeds jarenlang de vraag rond de mobiliteitsnoden van regionale bedrijfsleiders? WERKNEMERS moeten noodgedwongen met de wagen naar de andere Scheldeoever...

Bovendien...een zeer recente studie uit 2018, die besteld werd door gemeentebestuur Bornem (studiebureau TRAJECT) stelt duidelijk dat de grootste vervoersstromen vanuit Bornem in de richting van het WAASLAND gaan.

Uit ons eigen onderzoek blijkt ook dat veel autoverkeer vanuit Bornem richting Waasland gaat, maar ook in de richting van Antwerpen LINKEROEVER gaat...

Een zwaar overbelaste N16, tè beperkt treinverkeer (slechts 1 trein / uur met een paar P-treinen en geen late trein vanuit Sint-Niklaas), bussen die NIET aansluiten op de treinen, geen verbindingen rond de busnetten tussen Waasland (+ Antwerpen LO) en Klein-Brabant / Vaartland. Nu hopen wij dat gemeentebesturen & vervoersregio's hun best willen gaan doen om deze hiaten in het netwerk weg te werken.

Onze burgerbeweging blijft cijfermateriaal aanbrengen om de noden héél zichtbaar te maken, zo kregen we zopas cijfers over het **woon-werkverkeer tussen het Waasland & Klein-Brabant….vanuit de Federale statistiek**...HEEL SPREKENDE CIJFERS.

Wij kunnen dan ook zeer moeilijk aanvaarden dat men (zoals het er nu naar uit ziet) in de volgende fase zou overgaan naar 'vervoer op maat', waarbij men telefonisch of via een app een rit naar de overkant van de Schelde (grens tussen de regio's) moet boeken.

Deze communicatie werd door De Lijn gebracht, die volgens ons (met alle respect) nog teveel 'provinciaal' denken om hun Kernnet uit te rollen.
Bereikbaarheid bedrijven, kliniek Bornem, scholen e.a. blijven op die manier teveel op hun honger zitten, het gaat hier immers om vele honderden pendelaars.

Ter aanvulling...is er ook ooit een studie besteld geweest door INTERWAAS, die tevens deze problematiek duidelijk stelde.

DECREET BASISBEREIKBAARHEID: Ook wij kennen het decreet 'Basisbereikbaarheid' ook zeer goed omdat we er vanaf het begin bij betrokken geweest zijn, o.a. via parlementaire hoorzittingen. Om die reden merken wij op dat het decreet vooral ook voorziet, dat er **iets moet gedaan worden aan de filevorming** (wij denken dan uiteraard aan de N16 die uit haar voegen barst bij normale economische activiteit.

De vraag is nu ook of de **gemeenten en / of de vervoerregio's deze problematiek kunnen aankaarten bij de Vlaamse overheid om tot een efficiënt KERNNET te komen**? Want het kan wellicht enkel op dat niveau geregeld worden (wat het Kernnet betreft).

Als de provinciegrens / Schelde **een nieuwe barrière wordt als vervoerregiogrens, zullen alle inspanningen volgens ons tot weinig of niets leiden**, ons voorstel is om een Kernnetlijn langs de N16 (met koppeling bedrijvenzones) te leggen over de Schelde om aan de problemen tegemoet te komen.

Ons concreet voorstel:

Kernnetlijn: Station Puurs - Puurs Industrieterreinen / Bornem Industrieterreinen - Bornem kliniek (en centrum) - Station Temse (aansl. met treinen) - Kruibeke - Kruibeke-WATERBUS - Antwerpen LO (Tramnet)

Wij blijven hopen op een constructieve houding van onze overheden in dit verband om tot een gedegen oplossing te komen.

In afwachting van uw feedback, dank alvast voor uw bereidwilligheid en luisterbereidheid.

CC: MOW (Erwin Sucaet & Frank Leys) / schepenen mobiliteit Temse & Bornem / Interwaas (Bart Casier & Philippe Henquet)

Met vriendelijke groeten,
Herman De Cock & Dirk Smet
Coördinatoren
Intergemeentelijke werkgroep
"Haal DE LIJN over de Brug"

Website: http://haal-de-lijn-over-de-brug.webnode.be
Blog: http://haaldelijnoverdebrug2.blogspot.be
Facebook: https://www.facebook.com/pg/Haal-DE-LIJN-over-de-brug-166347596763880/posts/?ref=page_internal