atelier \ demitro2

VISIENOTA REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

INFOSESSIE VOOR STAKEHOLDERS

Vervoerregio Waasland
07/11/2022 - verslag

1 SITUERING

De infosessie vond plaats op maandag 7 november van 17u tot 19u in de conferentiezaal van de bibliotheek van Sint-Niklaas. Het doel van de infosessie was om de stakeholders inzicht te geven in de visienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Waasland en om hen de gelegenheid te geven om hierover vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, …

De visienota is consulteerbaar via www.vervoerregiowaasland.be. De PowerPointpresentatie gebruikt tijdens de infosessie wordt toegevoegd bij dit verslag.

2 VERLOOP

In een korte inleiding stellen de sprekers zichzelf voor, wordt het verloop van de infosessie geschetst en volgt er een korte toelichting/opfrissing van het project van de regionale mobiliteitsplannen in Vlaanderen. Ook de algemene strategische beleidsdoelstellingen komen hierin aan bod. De inleiding wordt beëindigd met een woordje uitleg over de visienota: wat is het precies, welke thema's worden behandeld en hoe werd hij opgebouwd? Na de inleiding volgt de presentatie van drie thema's uit de visienota: fiets, openbaar vervoer en auto & vracht. De participatiebegeleider leidt het gesprek en geeft per thema het woord afwisselend aan de mobiliteitsexperten. Na elk thema krijgen de stakeholders de kans om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, … Op het einde van de sessie volgt een overzicht van de volgende stappen richting het regionale mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Waasland.

3 DISCUSSIEPUNTEN

Na elk thema krijgen de stakeholders de kans om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, … Hieronder volgt per thema een overzicht van die tussenkomsten. De antwoorden van de experten worden hier niet weergegeven.

3.1 Thema fiets

Tussenkomst 1

Gisteren zijn de werken begonnen aan één van de geplande fietssnelwegen aan de Waaslandhaven. Dus het eerste stuk is in aanbouw.

Tussenkomst 2
Men heeft het kruispunt op de N16 in Temse opnieuw ingericht, maar men is de fietser vergeten. Qua veiligheid is dit kruispunt een probleem. Een tunnel bijvoorbeeld had de situatie veel veiliger gemaakt, want de N16 is een zeer drukke weg. Het is een gemiste kans, want het kruispunt is al meermaals aangepakt.

Tussenkomst 3
We botsen in deze regio letterlijk en figuurlijk op onze grenzen. Het verhaal van de Waaslandtunnel is erg. Men zit daar echt vast tussen verschillende regio's. Veel mensen willen vanuit het Waasland met de fiets naar de haven, want het openbaar vervoer in de haven is een drama. Als hier geen oplossing voor komt, staan jullie nergens met het hele fietsverhaal. Hetzelfde met de grens ter hoogte van Bornem. Dit geeft aan dat de grenzen van de vervoerregio's niet altijd even optimaal zijn om te discussiëren over het mobiliteitsplan. Is het niet de taak van de vervoerregio om contact op te nemen met de naburige vervoerregio's om te kijken wat mogelijk is? Of is het zo dat de grenzen er nu eenmaal zijn en dat het hierbij stopt? Dus dat dit probleem niet opgelost zal worden omdat de betrokken fietspaden niet binnen de grenzen van deze vervoerregio vallen?
Een tweede opmerking gaat over de vraag of we niet breder moeten kijken, op het Vlaamse niveau. Er zijn veel verschillende soorten fietsen vandaag: klassieke fietsen, bakfietsen, speedpedelecs, steps, … Recent zijn er zeer zware ongevallen gebeurd, omdat de fietspaden niet aangepast zijn aan de huidige diversiteit van fietsen, dus aan de snellere en bredere fietsen. Fietspaden moeten aangepast worden aan deze diversiteit, maar dat kost geld. Hier mis ik het algemene beleid. Ik vraag mij af of hiermee iets gebeurt op Vlaams niveau.

Tussenkomst 4
Ik kan dit niet serieus nemen. Twintig jaar geleden heb ik in mijn eerste mobiliteitsplan voor de stad Sint-Niklaas zeven fietshoofdroutes gestoken. Ik zie niets van deze hoofdroutes – of wat je hier fietssnelwegen noemt – terug. Nadien is er een tweede mobiliteitsplan gekomen en daarin werden nog eens die zeven fietshoofdroutes opgenomen. Maar ook die zijn er niet gekomen.

Tussenkomst 5
De huidige fietspaden zijn niet aangepast aan de huidige diversiteit van fietsers, maar de handhaving wel. Er zijn bijvoorbeeld wel degelijk snelheidsbeperkingen voor speedpedelecs, maar de handhaving wordt niet toegepast. De politie geeft aan dat ze er de middelen niet voor heeft.
Een tweede opmerking gaat over fusies. Houdt het regionale mobiliteitsplan rekening met komende fusies tussen gemeentes? Nu zitten we in de fase van de vrijwillige fusies, maar na 2024 is de kans groot dat er verplichte fusies zullen zijn. Hoe zit het als er gemeentes fuseren die tot twee verschillende vervoerregio's

behoren? Want dan zit je met vervoer op maat bijvoorbeeld met verschillende prijzen in dezelfde gemeente, omdat de prijzen per vervoerregio kunnen verschillen. Houden jullie hiermee rekening?

Tussenkomst 6
De uitdagingen zijn groot. Er is heel veel te doen op vlak van fietsinfrastructuur. Er is niet voldoende geld om alles tegelijk te doen. Hoe komen we dus terecht bij een prioriteitenlijst? Is er daarnaast binnen de vervoerregio budget voor fietsinfrastructuur? Indien niet, welke bevoegdheden pakt de vervoerregio op? Dit brengt ons bij een ander punt. Heel wat fietsinfrastructuur is gewestelijk en zit dus op het Vlaamse niveau, maar andere wegen zijn gemeentelijk en zitten op lokaal niveau. In hoeverre heeft de vervoerregio een dwingend karakter om binnen die bevoegdheidsniveaus de nodige investeringen te laten doen?

Tussenkomst 7
Als de fietsinfrastructuur wordt aangepast, hou dan zeker rekening met de verschillende soorten fietsen en de snelheden. Zelfs in Nederland denkt men hier verder over na, en daar zijn de fietspaden vaak al drie meter breed. Men denkt na over de omvang van de fietsen, maar ook over hun snelheid. Als twee speedpedelecs frontaal botsen, dan spreken we over een klap van 90 km/u. Hou hier zeker rekening mee en stem af tussen de gemeentes of regio's. Als een fietspad in één gemeente vier meter breed is en in de naburige gemeente twee meter, dan heeft het ook niet veel zin.

Tussenkomst 8
Zijn de minimumvereisten uit het fietsvademecum afdwingbaar of vormen ze slechts een leidraad?

Tussenkomst 9
Ik wil het belang van de fietssnelwegen en van hun integratie met de lokale fietspaden benadrukken. Als er één iets is dat voor de langeafstandsfietser goed moet zitten op de lange termijn is dat hij zijn fiets op de trein moet kunnen meenemen, dan een fietssnelweg op moet kunnen rijden en tot slot op lokale wegen moet kunnen verder fietsen. Dus het beleid moet ervoor zorgen dat mensen enerzijds hun fiets op de trein kunnen meenemen en anderzijds gemakkelijk kunnen schakelen tussen fietssnelwegen en lokale wegen.

3.2 Thema openbaar vervoer

Tussenkomst 1
Een treinverbinding op lijn 54 om het half uur is essentieel. We pleiten hier al lang voor want het is een must. De N16 boomt. Er is dus zeker een groot potentieel. Al twaalf jaar hebben wij peilingen en officiële onderzoeken bij de hand. We hebben ook cijfers uit bedrijfsbezoeken. Een halfuurverbinding is essentieel en dit beloven jullie hier, maar tegelijkertijd zegt de NMBS dat het technisch niet kan. Wij geloven dit dus niet. Het zegt al veel dat

de NMBS of Infrabel zegt dat het op dit moment niet kan. Maar intussen zitten we er wel mee. En jullie willen geen concurrentie tussen de trein en ander openbaar vervoer, maar dit is geen concurrentie. De regio puilt uit. De N16 barst uit zijn voegen. Wij hebben twee jaar gesmeekt om de cijfers voor het potentieel op de N16. Uiteindelijk hebben we die via een achterpoortje gekregen en ze bleken gelijk te lopen met onze eigen cijfers. Je ziet effectief een enorm potentieel in Temse en in Puurs. Als die treinverbinding optimaal zou zijn, dan kun je in Puurs een fantastisch hoppinpunt maken, met vervoer op maat ook. Maar als er maar om het uur een trein is, dan heeft zo'n hoppinpunt niet de minste zin. Als mensen met hun fiets van het bedrijventerrein komen en net hun trein missen, dan gaan ze dat hoppinpunt niet meer gebruiken. Laat ons realistisch zijn. Als jullie zwart op wit kunnen zeggen dat er op relatief korte termijn een trein zal rijden om het half uur, chapeau. En dan gaan we mee in het verhaal. Maar zeggen dat er geen potentieel is, dat klopt niet. De cijfers en de tellingen liegen niet. En we hebben er veel. Het intrinsiek potentieel, zo relevant is dat trouwens niet. De vraag is echter waarom er geen onderzoek is gebeurd in de bedrijvenzones van Temse, Puurs en Bornem. Dan pas zou je weten wat het potentieel is.

In het voorstel dat nu op tafel ligt wordt de snelbus afgeschaft tussen Hamme, Temse en Antwerpen. Hij zal stoppen aan het station van Temse en wordt de enige bus die nog zal functioneren. In de voormiddag zal die bus dus gericht zijn op de koppeling met de trein naar Mechelen. In de namiddag draait het verhaal om. Denk eens na. Mensen die van Klein-Brabant of Willebroek komen en op het busnet willen komen om bijvoorbeeld naar Zwijndrecht te gaan of richting de industriezone in Temse zien de bus rijden, maar die is niet aangesloten voor de mensen die met de trein komen vanuit Klein-Brabant. De bus is weg. Dat is een pijnlijke vaststelling. Ook voor de mensen uit Kruibeke, Steendorp, Burcht, … is dat een probleem. Die mensen willen met de trein naar Mechelen of Brussel. Die moeten het station voorbij rijden met de bus en dan moeten ze een heel stuk te voet. De bus en de trein zijn niet op elkaar afgestemd. Dit is geen knooppunt. Vandaar de must om de bussen het station van Temse te laten aandoen. De bus moet hiervoor twee tot drie minuutjes omrijden, maar dan bereik je wel de essentie van een hoppinpunt.

Zal het flexbusverhaal de capaciteit hebben om alles op te vangen? Ik bedoel dan bijvoorbeeld de afgeschafte haltes. Want als je veel haltes afschaft, zal de flexbus extra nodig worden.

Tussenkomst 2

Het verhaal over de N16 klopt, maar het gaat ook verder dan de N16. Heel veel mensen uit de regio Waasland werken in de regio Willebroek. Nog voorbij de N16 zijn er industrieparken en mensen vanuit het Waasland geraken daar niet, tenzij met hun eigen wagen. Niet met de trein, niet met de bus. Daar zitten vooral logistieke bedrijven. De werknemers daar werken met andere uurroosters en werken ook nachtshiften. 's Nachts is er geen openbaar vervoer om terug naar huis te keren.

Tussenkomst 3
Ik woon in Kruibeke en iedereen zoekt een hoppinpunt om naartoe te gaan. We gaan ervan uit gaan dat we van hoppinpunt naar hoppinpunt kunnen gaan en daar dan een ander vervoersmiddel kunnen nemen. Maar de vraag is wat een goed of optimaal hoppinpunt is. Dat is een punt dat toelaat om van het ene vervoersmiddel naar het andere over te schakelen op een vlotte manier en zonder dat er al te veel afstand is tussen de verschillende vervoersmiddelen. Als je kijkt naar een typische morfologie van een station, zoals Gent Sint-Pieters, dan kun je daar alles nemen wat je wil: een tram, een bus, … In Temse moeten we geen tram hebben, maar het is wel essentieel dat er in elk station nieuwe reizigers aangebracht kunnen worden. Hoe krijg je je bussen vol om van het station weg te rijden? Als er bussen zijn en als ze binnen afzienbare tijd komen. Als er een bus is die 600 of 800 meter verder stopt, dan creëer je eigenlijk een fake hoppinpunt. Je kunt namelijk niet de functionaliteit garanderen die nodig is. Als er werken zijn tussen Gent en Antwerpen, dan stopt de trein ook in Temse en kan er plots wel om het half uur een trein zijn. Technisch kan het dus wel degelijk.

Als je twee busnetten met elkaar verbindt, schakel je een belangrijke overstap uit. Een busnet is in feite een fijnmazig netwerk. Je moet je ergens vanuit een buurt naadloos kunnen begeven naar een industriepark. Die nood om je zo te verplaatsen en ook van het ene naar het andere industriepark te gaan is essentieel. Als een regio niet goed doorweven is, sterft die af. Vandaar zeggen wij: bussen en treinen die met elkaar concurreren, dat is hier niet het geval. Treinen die om het uur rijden en bussen die tweemaal per dag over de brug rijden zijn geen concurrenten van elkaar. Ze zijn een teken van bloedarmoede. Dus laat de bussen naar het station rijden en laat daar alle bussen komen. Als je één hoppinpunt wil maken dat succesvol is, dan moet je zorgen dat alle vervoersmiddelen hier samenkomen, dat je vanuit dit punt de trein kunt nemen en dat de verschillende vervoersmiddelen op elkaar aansluiten.

Het voordeel van alle bussen naar het station van Temse te brengen is dat je kunt overstappen op elk vervoersmiddel in elke richting, zowel de trein als de bus. Dit dringt al tien jaar niet door. De Lijn en de trein zijn geen concurrentie van elkaar. Het is een andere samenstelling: een busnet is per definitie fijnmazig, terwijl een treinnet regionaal is. Als we de trein willen vol krijgen via de bussen, dan moeten de bussen aan het station kunnen komen. Als de bussen aan het station komen en er is een parking voor fietsen en auto's, dan is een station een goed en functioneel station.

Tussenkomst 4
Het verhaal dat hier op tafel ligt is voor velen van ons al jaren een kiezel in de schoen. We moeten hier ons gedacht van kunnen maken, en dit is een oproep aan de vervoerregio. We krijgen er vandaag de NMBS niet van overtuigd om de frequentie op spoorlijn 54 op te drijven, ondanks de vele vragen en oproepen, de vele cijfers en herkomstbestemmingsgegevens, … Dan is de vraag aan de VVR is of we hier onze tanden op stuk gaan blijven bijten en blijven hopen dat het er toch komt. Of gaan we toch van de gelegenheid gebruik maken om met de

middelen die we hebben alternatieven proberen uit te werken om toch die economische assen van vervoer te voorzien. De N16 is al meermaals vermeld maar ook de spoorlijn die knal door de industriezone van Lokeren loopt. Deze zone boomt enorm, maar vanuit de NMBS weigert men ook maar te onderzoeken of hier een halte kan gemaakt worden en de frequentie hierop af te stemmen. Dus mijn oproep is: we moeten blijven drukken op de vraag voor meer treinen, maar dit zal er sowieso niet snel komen, ook al beslist men om er mee door te gaan. Dus waarom gaan we dan ondertussen niet maximaal kijken naar hoe we met de middelen en budgetten die er nu zijn kunnen schakelen met vervoer op maat. De verwachting is niet om economische zones om het half uur te ontsluiten. We zitten eerder met piekmomenten waar vervoer nodig is en andere momenten waar dit niet het geval is. Neem het vervoer op maat ernstig en kijk naar methodes om de economische clusters te ontsluiten. Nu kijkt iedereen naar de bedrijven om de werknemers op een andere manier naar het werk te laten komen, maar we stellen vast dat er in het Waasland buiten de fiets eigenlijk geen mogelijkheden zijn om mensen te ontsluiten. En dan heb ik het niet over de grote as tussen Gent en Antwerpen die wel degelijk goed ontsloten is en waar systemen als Donkey Republic heel goed zijn voor de last mile. Maar voor alle andere vlekken zullen we toch moeten kijken of we iets kunnen doen met vervoer op maat of met een combinatie van busvervoer dat er vandaag niet is en busvervoer dat er wel is, gekoppeld aan een hoppinlocatie om de bedrijvenzones te ontsluiten.

Tussenkomst 5
Er is ook nog ander verkeer dan woon-werkverkeer. Ik ben van Lokeren – is er in dit vervoerplan rekening gehouden met de fusie van de ziekenhuizen Sint-Niklaas en Lokeren, met de nieuwe site Vitaz voor Sint-Niklaas en het nieuwe masterplan in Lokeren voor het orthopedisch centrum? We pleiten al jaren voor een autobus voor het ziekenhuis in Lokeren, waar ook een woonzorgcentrum is en assistentiewoningen. Maar we kregen geen gehoor. Ik hoop dat jullie rekening houden en ook met de bereikbaarheid van de nieuwe site met het openbaar vervoer.

3.3 Auto en vracht

Tussenkomst 1
Spoorlijn 59 is onderdeel van het trans-Europees netwerk. Je wil hier om het kwartier een IC-trein op zetten en stoptreinen om het half uur, bovenop het vrachtverkeer. Dat gaat gewoon niet. Dat is quatsch.

Tussenkomst 2
Ik snap dat jullie vrachtverkeer uit de dorpskernen willen bannen, maar er moet ook randstructuur zijn voor de vrachtchauffeurs die hun rust moeten nemen onderweg. Nu zijn er heel weinig randparkings, niet alleen in deze vervoerregio, maar ook elders in Vlaanderen, België en Europa. Via de vervoerregio moet hier aandacht aan

geschonken worden om federale budgetten los te krijgen om extra parkings aan te leggen. Want nu staan ze overal.

Tussenkomst 3
Men wil auto's zo veel mogelijk weren uit de woonkernen, maar de basisdiensten verdwijnen er vaak door. In grotere kernen zien we dat grote winkels vaak verhuizen naar de rand, naar de invalswegen. Iemand die in een kleine kern woont is dan verplicht om een auto te hebben om naar het winkelcentrum te gaan. Wat ik mis in het hele verhaal vandaag is vervoer voor mensen die minder mobiel zijn, want zij gebruiken het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt niet gebruikt voor woon-werkverkeer. Vanuit de filosofie van het ministerie zijn de openbaar vervoerplannen eigenlijk gericht op het woon-werkverkeer. Ze moesten een besparing zijn. Dit hebben ze jaren geleden toegegeven op een studiedag. Jullie zitten nu eenmaal met dit kader gegeven door Brussel, maar hoe ga je ermee om binnen de vervoerregio om auto's uit de kernen te krijgen als je basisdiensten laat verkommeren?

Tussenkomst 4
Wordt er bij het weren van vrachtverkeer uit de kernen ook gedacht aan overslaglocaties waar men vrachtwagens kan centraliseren aan de invalswegen van bepaalde kernen en de lading kan overladen in kleinere – elektrische – bestelwagens die de binnenstad bedienen? Dus aan systemen met stadsdistributie? Dit kan ook belangrijk zijn rond verduurzaming. Vrachtwagens zullen minder snel elektrisch worden. Op fossiele brandstoffen kunnen ze rijden tot op een overslaglocatie en dan kan de uitvoer in de binnenstad elektrisch gebeuren. Dan is de overlast van de grote vrachtwagens in de kernen meteen weg. Zelfs wij in Hulst in Nederland denken erover na om stadsdistributie toe te passen, en wij zijn maar een kleine kern met circa 10.000 inwoners.

Tussenkomst 5
Er valt zeker wat te zeggen rond vrachtverkeer. Vanuit de voetgangersbeweging wou ik graag meegeven dat basisbereikbaarheid voor iedereen belangrijk is. Dat is ook één van de belangrijkste doelstellingen van het hele plan. Dit kun je toepassen op een aantal zaken, zoals bij het aanleggen van fietspaden. Hierbij moet je zeker nadenken over basisbereikbaarheid. Maar hou er wel rekening mee dat nieuwe fietspaden niet ten koste gaan van de voetgangersinfrastructuur. Dit is helaas een praktijk die vandaag zeer gangbaar is in deze vervoerregio. De leefbaarheid in de kernen voor ouderen en kinderen is ook heel belangrijk. Dit houdt verband met vrachtverkeer: moet dit verkeer overal zijn? Kunnen we dit niet verschralen, door het bijvoorbeeld vast te pinnen aan hoppinpunten? Wat kunnen hoppinpunten betekenen voor de problematiek van vrachtverkeer in kernen? Dit is een vraag die verder bekeken kan worden.

Tussenkomst 6

Er moet binnen de vervoerregio meer aandacht zijn voor de zwakkeren. Mensen die het moeilijk hebben, die ziek zijn, … moeten vervoerd kunnen worden. Ze moeten bijvoorbeeld naar het ziekenhuis kunnen gaan. Ook over de prijs moet nagedacht worden. Kunnen zwakkeren naast hun ziektekosten nog wel vervoerskosten betalen? Geef hier alstublieft meer aandacht aan.

Tussenkomst 7
We hebben een aantal thema's besproken zoals fiets, openbaar vervoer, auto en vracht. Wat ik een beetje mis is collectief personenvervoer, met name het collectief geregeld vervoer zoals het leerlingenvervoer en het fabrieksvervoer. Dus vervoer van leerlingen naar scholen en van arbeiders naar fabrieken. Om dit optimaal te laten werken is er nood aan faciliteiten. Corridors zijn handig en dan gaat dit over openbaar vervoer, maar ze moeten ook bruikbaar zijn voor leerlingen- en fabrieksvervoer. Anderzijds is er nood aan fietsstallingen. Ik zie in de meeste steden en gemeenten van deze regio ook heel weinig plaatsen waar er faciliteiten zijn om bepaalde vaste groepen op te halen voor collectief personenvervoer. Voor scholen is dit vaak een probleem: er zijn geen plaatsen om grote aantallen leerlingen op te pikken en af te zetten, omdat er vaak geen plaats is voor autobussen om te parkeren of te draaien. Voor scholen die op uitstap gaan is dat echt een probleem. Ook aan de zwembaden zijn de nodige faciliteiten er meestal niet, en nochtans gaan scholen vaak naar het zwembad. Houd ook rekening met faciliteiten voor collectief personenvervoer los van openbaar vervoer.

Tussenkomst 8
Komt er ook een milieu-effectenrapportage over dit verhaal? Zo ja, wanneer is dit en wanneer wordt dit naar ons toe gecommuniceerd?

4 CONCLUSIE

De visienota voor het regionale mobiliteitsplan in de Vervoerregio Waasland wordt kritisch onthaald door de aanwezige stakeholders. De drie thema's die besproken werden – fiets, openbaar vervoer en auto & vracht – konden op veel vlakken op goedkeuring rekenen, maar bepaalde delen waren voorwerp van discussie. Een algemene observatie was dat verschillende stakeholders geen of weinig geloof hechten aan sommige punten uit de visienota, zoals een halfuurverbinding voor de trein op lijn 54. Ze zijn soms al jaren vragende partij voor bepaalde punten, maar in de praktijk werden ze nog niet gerealiseerd. Dit zorgt bij sommige stakeholders voor frustratie en ongeloof in de uitvoering van het vervoerplan.

Uit de inbreng van stakeholders noteren we vooral onderstaande zaken:

- De vraag om fietssnelwegen te realiseren.

- Bedenkingen bij de grenzen van de vervoerregio's en grensoverschrijdende aspecten.
- Aanpassingen aan de nieuwe diversiteit aan fietsen.
- Versnippering van bevoegdheden als obstakel voor investeringen.
- Een betere koppeling van fiets en trein.
- Een halfuurbediening op treinlijn 54.
- Een functioneel hoppinpunt aan het station van Temse, met correcte aansluitingen en haalbare loopafstanden.
- Ontsluiten met openbaar vervoer van de industrie bij Willebroek.
- Ontsluiten met openbaar vervoer van de ziekenhuizen.
- Nood aan randparkings voor vrachtwagens.
- Nood aan levende kernen met voldoende lokale voorzieningen.
- Vraag naar stadsdistributie, ook voor kleinere kernen.
- Ruimte voor voetgangersinfrastructuur.
- Aandacht voor toegankelijkheid voor iedereen.
- Aandacht voor collectief vervoer los van openbaar vervoer.

Kortom: de visienota wordt over het algemeen goed bevonden door de aanwezige stakeholders, maar niet zonder kritiek. De stakeholders hebben bepaalde zorgen en op sommige vlakken weinig vertrouwen. De mobiliteitsexperten probeerden de bezorgdheden weg te nemen of minstens te temperen. Het zal echter een uitdaging blijven om bepaalde stakeholders echt mee te krijgen in bepaalde visiepunten.