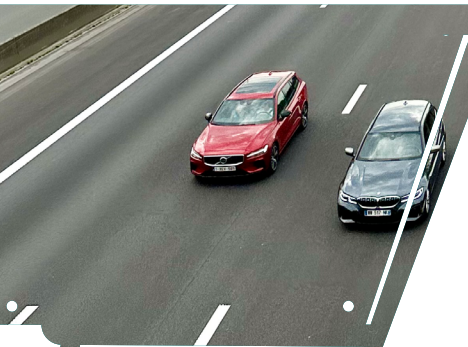




Vervoerregio
WAASLAND

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN **KRACHTLIJNEN**



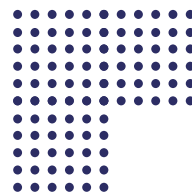
INLEIDING

In het najaar van 2019 startten negen lokale besturen en de provincie Oost-Vlaanderen met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan voor het Waasland. In de mobiliteitsplannen op gemeentelijk en Vlaams niveau ontbrak vaak afstemming tussen de verschillende gemeenten. Studies of visievorming op Waas niveau die wel probeerden het lokale te overstijgen werden dan weer vaak slechts vanuit de invalshoek van één vervoersmodus bekeken, waardoor het geïntegreerde aspect van de mobiliteit verloren ging. Ook de relatie met andere beleidssectoren kwam vaak niet of slechts in beperkte mate aan bod.

In het plan benoemen de betrokken besturen niet alleen de belangrijkste uitdagingen maar ook de belangrijkste acties om te komen tot meer verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze regio gelegen tussen de twee grootste steden van Vlaanderen en de Waaslandhaven. Ook de acties om te komen tot de broodnodige modal shift komen aan bod.

De actietabel werd opgesteld door de lokale besturen samen met de verschillende entiteiten van het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW, AWV, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, ...) en andere mobiliteitspartners (Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS, Infra-bel, ...). Via een participatietraject waren ook diverse stakeholders op verschillende momenten betrokken. Wij wensen uitdrukkelijk alle besturen en actoren te bedanken voor hun tijd en medewerking.

Daarom is dit plan niet vrijblijvend, maar bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen in de uitvoering van de maatregelen. Maar ook de lokale besturen zullen hun verantwoordelijkheid opnemen. Tot slot blijven ook de burger en het bedrijfsleven als 'klanten' van het mobiliteitssysteem een centrale rol spelen, zowel inzake personen- als goederenvervoer. Enkel mits een aangepast verplaatsingsgedrag zijn de gezamenlijk beoogde doelstellingen bereikbaar. Niet alleen



het plan op zich, maar zeker ook de opgezette overlegstructuur binnen de vervoerregio is van blijvend belang. Het regionale mobiliteitsplan betekent immers niet het eindpunt maar slechts het begin van de weg naar duurzame en veilige mobiliteit in het Waasland.

Deze gids geeft de essentie weer van het regionaal mobiliteitsplan. Hij bespreekt de doelstellingen van het plan en vat voor elk mobiliteitsthema de visie samen. Verder reikt het document enkele concrete voorbeelden van acties aan om het gewenste beleid uit te voeren, op alle niveaus: het lokale, het regionale en het Vlaamse. Ook worden beknopt de resultaten van de milieutoetsing van het plan beschreven. Alle details vind je terug in het regionaal mobiliteitsplan of het milieueffectenrapport zelf. Zie hiervoor de website van de vervoerregio (www.vervoerregiowaasland.be).

Namens de vervoerregio Waasland,

De Voorzitters,

Carl Hanssens

SCHEPEN VAN MOBILITEIT VAN DE STAD
SINT-NIKLAAS

Erwin Sucaet

DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN VAN DE VLAAMSE OVERHEID

STREEFDOELEN

De **vervoerregio Waasland** is ambitieus. Dat moet ook, als ze de mobiliteit in het Waasland merkbaar wil verbeteren. Ze gaat hierbij uit van zes strategische streefdoelen, samen te vatten onder de noemers anders, leefbaar, vlot, groen, sociaal en veilig. Deze streefdoelen zijn geïnspireerd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, en krijgen binnen de Wase context een concrete invulling met operationele streefdoelen.



Anders:

We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.

- Minstens 40% van de verplaatsingen in het Waasland zijn duurzaam tegen 2030. duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.

Vlot:

We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.

- We streven ernaar om verplaatsingen van meer dan vijf kilometer nooit meer dan de helft langer te laten duren met de bus dan met de auto.
- Tegen 2030 bereikt de bus een betrouwbaarheid en efficiëntie van 85% in de steden en 90% erbuiten.

Veilig:

We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.

- Het aantal letselgevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer is in 2030 de helft lager dan in 2019.
- Het aantal zwaargewonden en verkeersdoden onder voetgangers en fietsers is in 2030 de helft lager dan in 2019.
- Het aantal ongevallen met jonge bestuurders van 17 tot 24 jaar is in 2030 de helft lager dan in 2019.

Leefbaar:

We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.

- Het aantal kilometers gereden door personenwagens en bestelwagens op lokale wegen is 15% lager in 2030 dan in 2017.
- Het aantal kilometers gereden door vrachtwagens is in 2030 niet meer dan 14% hoger dan in 2017.
- Het aantal kilometers gereden door vrachtwagens op wegen die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren ligt lager in 2030 dan in 2017.

Groen:

We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.

- Tegen 2035 is het openbaar vervoer in de vervoerregio volledig uitstootvrij.
- Vanaf 2030 zijn alle nieuwe wagens van de gemeenten. De Lijn en de andere partners van de vervoerregio emissiearm, en minstens de helft hiervan is volledig uitstootvrij.

Deze streefdoelen vormen de rode draad doorheen het regionaal mobiliteitsplan.

Sociaal:

We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

- Tegen 2030 zijn alle Hoppinpunten toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking.
- Tegen 2030 is de helft van alle haltes van het regulier openbaar vervoer toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking.



VAN STREEFDOELEN NAAR BELEID

De ambitie voor een mobiliteit die anders, vlot, veilig, leefbaar, groen en sociaal is, mag geen dode letter blijven. We willen dat er effectief iets op het terrein verandert. Daarom werkt het regionaal mobiliteitsplan een reeks concrete acties uit.

Het strategische beleidsplan en de bijhorende acties zijn opgedeeld in **zeven thema's**:

- Fietsnetwerk
- Openbaar vervoer
- Wegennetwerk
- Logistiek en goederenvervoer
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Flankerend beleid

De **vier eerste thema's** zijn gekoppeld aan **vervoermiddelen**, en bevatten telkens een uitwerking op kaart van het betrokken vervoersnetwerk. De drie andere thema's komen over alle vervoermiddelen heen terug.



/01.

FIETSNETWERK.

De vervoerregio Waasland gelooft heel sterk in het potentieel van de (elektrische) fiets. We zien deze als het middel bij uitstek om meer mensen uit de auto te halen, in het bijzonder voor verplaatsingen naar school of werk. Meer fietsers en minder wagens op de weg maakt onze leefomgeving leefbaarder en veiliger, maar zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer en het resterende autoverkeer vlotter kunnen doorrijden. En wie fietst verbetert ook de eigen gezondheid.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren, willen we het fietsnetwerk op punt zetten. Fietsers moeten zich op een veilige, vlotte en comfortabele manier naar hun werk, de winkel, de bushalte of het station, ... kunnen verplaatsen. Fietsroutes moeten hiervoor de verschillende kernen met elkaar verbinden. Ook de kwaliteit van de fietsinfrastructuur moet beter. Drempels voor het fietsgebruik willen we wegwerken, zoals ontbrekende verbindingen in het fietsroutenetwerk en gevaarlijke kruispunten. En we streven naar degelijke fietsstallingen en oplaadpunten voor elektrische fietsen. Omwille van de veiligheid scheiden we fietsers zoveel mogelijk van auto's en vrachtwagens.



/01.

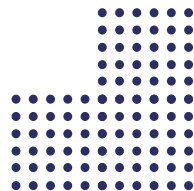
FIETSNETWERK.

Acties met een trekkersrol voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- Verbeteren van de lokale functionele fietsroutes en ze aansluiten op het hogere netwerk van bovenlokale functionele fietsroutes, om de lokale plaatsen waar veel mensen komen gemakkelijk bereikbaar te maken met de fiets.
- De bovenlokale functionele fietswegen volgens de voorschriften van het Vademecum Fietsvoorzieningen inrichten, met prioriteiten bepaald op basis van de huidige staat van de fietswegen.
- Het mengen van fiets- en gemotoriseerd verkeer vermijden of veilig maken, door zones 30 in te voeren, waar mogelijk ruimte te herverdelen ten voordele van de fietser, doorgaand autoverkeer in de kernen te weren met circulatiemaatregelen, ...
- Kruispunten met verkeerslichten zo inrichten dat fietsers apart groen licht krijgen.
- ...

Acties met een hoofdrol voor de bovenlokale besturen: het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de provincie Oost-Vlaanderen

- Realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk van fietssnelwegen.
- Opzetten van tools en campagnes om fietsgebruik te stimuleren.
- Screenen van het bovenlokaal fietsroutenetwerk om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te verbeteren.
- ...



/01.

FIETSNETWERK.

Acties met belangrijke rol voor andere mobiliteitsactoren: Interwaas, NMBS, ...

- Opmaken van fietsroutekaarten
- Organiseren van groepsaankopen voor lokale besturen die fietsgebruik stimuleren, zoals aankopen van fietsstallingen.
- De mogelijkheid onderzoeken van intergemeentelijke samenwerkingen voor fietsopleidingen op school, voor nieuwkomers, voor nieuwe gebruikers van elektrische fietsen of speedpedelecs, ...
- Zorgen voor voldoende en degelijke fietsstallingen in de treinstations, die waar nuttig beveiligd zijn en voorzien van laadpunten voor elektrische fietsen.
- ...



/02.

OPENBAAR VERVOER.

Het openbaar vervoer is de duurzame manier van verplaatsen die plekken bereikbaar maakt waarvoor de fiets vaak minder geschikt is. Een nieuw openbaar vervoernetwerk is vraaggericht opgebouwd door bus en trein vooral te voorzien op plaatsen en momenten waar veel mensen er (mogelijk) gebruik van maken. Waar en wanneer de vraag naar vervoer beperkter is, kunnen mensen rekenen op openbaar vervoer op maat. Het openbaar vervoernetwerk is integraal en gelaagd, in die zin dat het bus- en flexvervoer een aanvulling vormt op het treinvervoer. Om de combinatie van bus en trein te stimuleren als goed alternatief voor de eigen wagen, stemmen we de bus en de trein beter op elkaar af en nemen we maatregelen om beide vlot te laten doorstromen.

De NMBS en De Lijn organiseren het openbaar vervoer. Maar ook hier is samenwerking met lokale besturen en andere partners van groot belang om kwalitatief vervoer aan te bieden. Hieronder enkele speerpuntacties om het gewenste beleid rond openbaar vervoer uit te voeren.



/02.

OPENBAAR VERVOER.

Acties voor de openbaar vervoerbedrijven: De Lijn en NMBS

- Bekijken of de trein op bepaalde verbindingen vaker kan rijden, maar ook vroeger en later op de dag, in samenwerking met Infrabel.
- De treinstations goed uitrusten en toegankelijk maken.
- Het openbaar vervoer op lange termijn vlotter en toegankelijker maken, maar ook vaker doen rijden en vroeger en later op de dag. Uitgangspunt hierbij is de evaluatie van het kortetermijnplan voor openbaar vervoer.
- De treinstations goed uitrusten en toegankelijk maken.
- Het openbaar vervoer op lange termijn vlotter en toegankelijker maken, maar ook vaker doen rijden en vroeger en later op de dag. Uitgangspunt hierbij is de evaluatie van het kortetermijnplan voor openbaar vervoer.
- Onderzoeken en evalueren van het vervoer op maat, met inbegrip van het ver-

voer over de grens met Nederland, het vervoer van en naar bedrijventerreinen, het vervoer op trajecten met weinig gebruikers, ...

Acties voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- Alle geselecteerde Hoppinpunten tegen uiterlijk 2030 realiseren conform de richtlijnen: toegankelijk, overzichtelijk, goed uitgerust en handig om over te stappen van het ene vervoermiddel op het andere.
- De punten in kaart brengen waar het openbaar vervoer niet vlot kan doorrijden, en onderzoeken welke maatregelen dit wel mogelijk maken.
- ...

/02.

OPENBAAR VERVOER.

Acties voor andere mobiliteitsactoren: de provincie Oost-Vlaanderen, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust

- Een plan opmaken over de bereikbaarheid van het provinciaal domein Puyenbroeck.
- De haalbaarheid en het potentieel onderzoeken van een zuidelijke uitbreiding van De Waterbus voorbij Hemiksem. Hiervoor de resultaten afwachten van de studie van De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium over het effect dat de golfslag van De Waterbus veroorzaakt op de oevers van de Schelde.
- Realiseren van een verbinding over water van Doel naar Lillo binnen het kader van het Toekomstverbond voor Linkerscheldeoever.
- ...

/03.

WEGENNETWERK.

De vervoerregio Waasland wil dat het gemotoriseerde verkeer vlotter en veiliger verloopt. Daarom maakten we een kaart die alle wegen indeelt volgens hun gewenste gebruik. De Europese en Vlaamse hoofdwegen zijn de belangrijkste verbindingswegen op internationaal en interregionaal niveau. Doorgaand verkeer wensen we op deze hoofdwegen, op de regionale wegen en op de interlokale wegen. Plaatselijk verkeer hoort thuis op de lokale wegen. Elk type weg krijgt een (her)inrichting volgens het gewenste gebruik en in lijn met algemeen aanvaarde richtlijnen. Tegelijk wensen we de kernen er leefbaarder door te maken. Dit kan onder meer door het weren van sluipverkeer op de lokale wegen.



/03.

WEGENNETWERK

Acties met een trekkersrol voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- In kaart brengen van de punten op de regionale en interlokale wegen waar gemotoriseerd verkeer niet vlot kan doorrijden, en maatregelen treffen om het verkeer er vlotter te laten verlopen.
- Realiseren van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas.
- Studiewerk opstarten over de herinrichting van de N47 te Lokeren en Zele, en de herinrichting uitvoeren.
- Studiewerk opstarten over de (her)inrichting van de zuidelijke parallelweg bij de E34 volgens de principes van de nieuwe wegindeling.

Acties met een trekkersrol voor andere bovenlokale factoren

- Een planstudie maken over de realisatie van de verbindingsweg N70-E34 in het kader van het Toekomstverbond voor Linterscheldeoever.

- Een planstudie opstarten om in Sint-Niklaas de Vlyminckshoek aan te leggen als verbindingsweg tussen de N41 en de N403, als alternatief voor de Hoge Bokstraat.

• ...

/04.

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER.

De vervoerregio Waasland wil de impact van het vrachtwagenverkeer en -parkeren op de leefbaarheid in de kernen verminderen, en maakte daartoe een kaart met routes voor regionaal vrachtverkeer. Deze routes zijn zo gekozen dat vrachtwagens op wegen kunnen blijven die ervoor bestemd zijn, zonder te ver te moeten omrijden om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we dat bedrijven goed bereikbaar zijn. Dit kan nog worden versterkt door bedrijven te stimuleren om zich zo veel mogelijk te vestigen langs vrachtroutes. Met maatregelen zoals een kilometerheffing met variabele tarieven kunnen we vrachtwagens stimuleren om gebruik te maken van de geselecteerde vrachtroutes.

- Selecteren van de routes die dienen als lokale vrachtroutes en aansluiten op de regionale vrachtroutes.
- Onderzoeken hoe een modal shift in het goederenvervoer gestimuleerd kan worden.
- Ervoor zorgen dat het regionaal vrachtroutenetwerk zo goed mogelijk nageleefd wordt.

• ...



/05.

VERKEERSVEILIGHEID.

Veiligheid is een belangrijke doelstelling voor de vervoerregio Waasland. We willen het aantal verkeersslachtoffers verminderen en het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul herleiden. Hiervoor zijn maatregelen nodig die deelname aan het verkeer voor elke weggebruiker veiliger maken. Als verplaatsingen met een duurzaam vervoermiddel zoals de fiets veiliger worden, verhoogt ook de kans dat meer mensen de eigen wagen aan de kant laten.

Acties met een trekkersrol voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- Wegwerken van gevaarlijke punten op basis van een prioriteitenlijst.
- Een actieplan opstellen dat streeft naar nul doden of zwaargewonden in het verkeer.
- ...

Acties met een trekkersrol voor (boven) lokale actoren

- Monitoren van de verkeersveiligheid en evalueren van de gevaarlijke punten.
- Onderzoeken hoe trage wegen ook ge-

bruikt kunnen worden voor woon-werk- en woon-schoolverkeer, om zo te zorgen voor veiligere fietsverplaatsingen.

- Opzetten, uitwerken en stelselmatig updaten van een dynamische GIS-inventarisatietool die onder meer de staat van de fietsroutes bijhoudt, de gevaarlijkste of 'zwarte' punten oplijst, een overzicht bijhoudt van de fietsongevallen, ...
- Opmaken van streefbeelden van de overwegen.
- ...

/06.

LEEFBAARHEID.

De vervoerregio wil dat de mobiliteit van morgen bijdraagt aan een leefbaar Waasland, vooral in de kernen. Het gaat hier hoofdzakelijk om het verminderen van de hinder door doorgaand verkeer op wegen die hier niet voor geschikt zijn. Meer algemeen mag de manier waarop we ons verkeer organiseren de kwaliteit van ons leven en welzijn niet verminderen.

- De leefbaarheid en de veiligheid in de zones tussen de verbindingswegen verbeteren. Dit kan onder meer door de verkeersaspecten in kaart te brengen die hinder veroorzaken op de lokale wegen, zoals te veel doorgaand verkeer of het niet naleven van snelheidslimieten, en maatregelen te nemen om deze hinder te verminderen.
- De punten op de regionale en interlokale wegen aanpakken waar de doortocht van het verkeer de lokale leefbaarheid en veiligheid verslechtert.
- ...



/07.

FLANKEREND BELEID.

De mobiliteit in het Waasland en de impact ervan op onze leefomgeving kan ook verbeteren via flankerende maatregelen. Slimme en innovatieve systemen kunnen eraan bijdragen om ons gemakkelijk en vlot te verplaatsen. Een doordacht parkeerbeleid kan mensen stimuleren om zich in kerren te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen. Mobiliteit die voor iedereen betaalbaar is zorgt ervoor dat iedereen de kans heeft om zich te verplaatsen. Via campagnes kunnen we meer mensen op de fiets of het openbaar vervoer krijgen. Minder vervuilende voertuigen en meer elektrische leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen. Waar mogelijk kunnen wegen gedeeltelijk onthard worden, en bij de aanleg van nieuwe wegen kan de nodige verharding gecompenseerd worden door elders te ontharden. Handhaving verhoogt de veiligheid.

- De handhaving van tonnage- en snelheidsbeperkingen afstemmen over de politiezones heen.
- Opzetten van campagnes die meer mensen op de fiets te krijgen en van tools die het gemak van fietsers vergroten, zoals digitale routeplanners.
- Opmaken van een regionaal actieplan rond deelmobiliteit.
- Inzetten van milieuvriendelijkere bussen, dus stillere, zuinigere en minder vervuilende bussen.



MILIEUTOETSING

De acties die voorgesteld zijn in het regionaal mobiliteitsplan hebben een impact op het milieu. Die impact kan positief zijn, neutraal of negatief. Een onafhankelijk milieueffecten-rapport onderzocht de milieu-impact van het plan op strategisch niveau, dus op hetzelfde abstractieniveau als het regionaal mobiliteitsplan zelf. De milieu-impact van het plan werd ook afgetoetst aan milieubeleidsdoelstellingen op Vlaams niveau.

De milieutoetsing van het regionaal mobiliteitsplan focust op **vier thema's**:

- Mens en gezondheid
- Ruimte
- Biodiversiteit
- Klimaat

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op **mens en gezondheid** is globaal gezien positief. Lokaal zijn er wel negatieve effecten mogelijk. De impact op lucht, bijvoorbeeld, is positief door een (beperkte) daling van de verkeersemisies. Een merkbare geluidsafname heeft dan weer een positieve impact op geluid, vooral in de kwetsbare gebieden. De modal shift of overgang naar meer duurzame vervoermiddelen zorgt voor meer verkeersveiligheid, en het weren van doorgaand verkeer in kernen en het stimuleren van verplaatsingen te voet of met de fiets zijn positief voor het fysiek, mentaal en sociaal welzijn van mensen.

Ook op vlak van **ruimte** heeft het regionaal mobiliteitsplan voornamelijk positieve effecten. Het plan streeft bijvoorbeeld naar een goede ruimtelijke samenhang van de netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer, de auto, ... Beperkt positief is de impact op ruimtebeslag: op korte termijn is er een bijkomende inname van ruimte voor de (her)aanleg van infrastructuur, maar op lange termijn zijn hier winsten te boeken. Verder is het plan beperkt positief voor de gebruikswaarde van de ruimte omdat de inrichting van de ruimte afstemt op het beoogde gebruik ervan. Ook de effecten op de belevingswaarde

van de ruimte zijn beperkt positief, bijvoorbeeld door het weren van vrachtwagens en personenwagens in de kernen.

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op **biodiversiteit** is moeilijk in te schatten, omdat bij elk aspect zowel positieve als negatieve effecten mogelijk zijn. De exacte locaties en inplantingen zijn hierbij bepalend. Voor wat betreft de inname of creatie van ecotopen zijn de mogelijke positieve effecten beperkt. Negatief is de impact op waardevolle ecotopen. De afname van verkeer in kwetsbare gebieden is positief voor verstoring, maar er zijn negatieve effecten voor versnippering of ontsnippering door de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur, het fietsconform maken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, ... Het plan leidt tot een beperkte daling van de verkeersemisies, en is dus beperkt positief op vlak van vermessing en verzuring. Als er nieuwe wegen of fietswegen aangelegd worden is er een negatief effect op de hydrologische standplaatskwaliteit. Hier is de impact van het plan dus eerder negatief.

Voor de effecten op het **klimaat** is een onderscheid nodig tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het regionaal mobiliteitsplan is beperkt positief voor wat betreft klimaatmitigatie. Zo leidt het bijvoorbeeld tot minder uitstoot van broeikasgassen. Negatief is echter de bijkomende verharding, omdat het weghalen van bomen en planten voor de aanleg van nieuwe infrastructuur betekent dat er minder CO₂ opgenomen kan worden. De impact op vlak van klimaatadaptatie schommelt tussen neutraal en negatief. De combinatie van meer verharding en minder vegetatie leidt bijvoorbeeld tot meer hitte, droogte en wateroverlast.



atelier\demitro2

Dit document is een initiatief van atelier\demitro2.
atelier\demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MINT,
Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende,
Midwest, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is
in onderaanneming van MINT.