



Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer

Mevrouw Ann Schoubs
Directeur-generaal
De Lijn
Motstraat 20
2800 MECHELEN

15 januari 2024

Mevrouw Lydia Peeters
Minister van Mobiliteit & Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL

VIA MAIL EN AANGETEKEND

Ingebrekestelling

Geachte mevrouw de directeur-generaal
Geachte mevrouw de minister

Op 23 december 2023 maakte De Lijn bekend dat ze met ingang van 8 januari 2023 in drie regio's structureel ritten schrapt vanwege personeelstekorten. Het gaat om de regio's Antwerpen, Leuven en Mechelen. Sinds de zomer van 2023 was het aanbod in nog meer regio's om dezelfde redenen beperkt, maar in de meeste daarvan kon die maatregel inmiddels worden opgeheven.

In Mechelen gaat het op weekdays om meer dan 120 ritten, waarbij vooral de stadslijnen bijzonder zwaar worden getroffen. Bovendien valt, net als de voorbije maanden, te vrezen dat De Lijn er ook nu niet in zal slagen alle ritten die niet op deze lijst staan wel correct uit te voeren. Officieel worden er immers alleen ritten geschrapt op weekdays, maar in de praktijk vallen er ook in het weekend talrijke ritten weg.

Om de ernst van de situatie te verduidelijken, is het nuttig even terug te kijken op het ontstaan van het busaanbod in de regio Mechelen in zijn huidige vorm.

Historiek

Het huidige stads- en streeknet is het resultaat van een bijzonder zware besparingsronde in 2012, waarbij de frequentie van de stadslijnen werd verlaagd van respectievelijk 10' en 20' naar 15' en 30'. Bovendien werden de doorgaande lijnen via de binnenstad vervangen door een overstapmodel, waarbij in de binnenstad enkel de haltes Veemarkt en Biest nog door standaard- of gelede bussen

worden bediend (lijnen 2, 5, 500, 508, 550, 551 en 552). Van maandag tot zaterdag rijden er tussen het station en de Veemarkt in theorie 10 bussen/uur.

De haltes Schoenmarkt (Grote Markt), Korenmarkt enz. worden uitsluitend bediend door stadslijn 1 (ook “citypendel” genoemd), die de 16 bussen/uur moest vervangen die in het verleden door de Bruul reden. De citypendel rijdt normaal gezien overdag om de 8' à 10' en na 18.00 uur om het kwartier. Eén bus op twee rijdt na de Grote Markt verder naar Nekkerspoel station en de Libertuskerk.

De combinatie van de verlaging van de frequentie met een verplichte overstap voor grote delen van de binnenstad heeft in de praktijk heel wat reizigers doen afhaken. De citypendel bleek de jongste jaren bovendien zeer onbetrouwbaar, zowel door rituitval als door de veel te vaak voorkomende omleidingen en de slechte communicatie daarover. Vooral wie vanuit de binnenstad de bus neemt richting station om daar op een minder frequente stads- of streeklijn of de trein over te stappen is daar in de praktijk het slachtoffer van. Het gebruik van de pendelbus, dat aanvankelijk nog vrij hoog lag, is dan ook zienderogen geslonken.

Sinds de coronaperiode rijdt lijn 1 op zaterdagochtend op vraag van de stad niet meer via de Grote Markt en de Korenmarkt. Tot 14.30 uur rijdt lijn 1 via de Vesten en Veemarkt naar Nekkerspoel. De wekelijkse markt blijft daarentegen wel vlot bereikbaar met de door de stad Mechelen gefinancierde gratis shopping shuttles die van de randparkings naar de binnenstad pendelen. Wie met de bus komt, moet een stuk verder stappen en ook wie met de trein komt, wordt niet gratis tot in de binnenstad gebracht. In het verleden was de wekelijkse markt het moment van de week waarop de stadsbussen het meeste reizigers vervoerden. Veel van die reizigers hebben de bus intussen de rug toegekeerd.

Ook de Gandhiwijk verdient in dit relaas een bijzondere vermelding. Traditioneel werd deze dichtbevolkte en diverse wijk frequent bediend, met een basisdienst om de 10' en tot 2012 in de spits zelfs tussenlopers om in de ochtendspits een 5'-frequentie te bieden. Die frequentie werd in 2012 al flink uitgedund tot een basisfrequentie van 15', met nog een enkele versterkingsrit in de spits. Door langdurige werken in het kader van de vernieuwing van het station was de route via de Colomabrug en Colomalaan niet meer beschikbaar. De bussen volgen reeds enkele jaren een omleiding via de Jubellaan, waarbij eerst de Gandhiwijk wordt bediend en een beperkt aantal bussen daarna via de Tervuursesteenweg naar de Colomaburg (halte Geerdegemvaart) rijden, waar een voorlopig eindpunt is aangelegd. Bij gebrek aan middelen zag De Lijn zich genoodzaakt de frequentie tot het eindpunt Geerdegemvaart te verlagen tot amper één rit per uur. In juli 2023 werd deze extreem lage frequentie in het kader van fase 1 van de basisbereikbaarheid opnieuw verhoogd tot 2 ritten/uur, nog steeds amper één derde van het aanbod voor 2012.

In het algemeen kunnen we zonder meer stellen dat het aanbod in de regio Mechelen, met basisfrequenties van een stadsbus om het half uur en om het kwartier op de stadslijnen richting Mechelen-Noord en AZ Sint.-Maarten bescheiden is en geen ruimte laat voor verdere uitdunning. De streeklijnen rijden meestal om het uur, met halfuurdiensten op enkele zwaardere assen, zoals de lijnen 286/287 Mechelen – Willebroek – Boom, lijn 500 Mechelen – Boom – Antwerpen, de lijnen 510/511 Mechelen – O.L.V.-Waver – Putte – Heist-o/d-Berg – Geel/Herentals en de lijnen 560/561 Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Lier. Alle andere lijnen rijden om het uur. Op zondag rijden, op de lijn naar Heist-op-den-Berg na, alle lijnen slechts om het uur of helemaal niet (bv. lijn 88 Mechelen – Londerzeel).

De dagelijkse exploitatie

De reizigers in de regio Mechelen worden de jongste maanden geconfronteerd met een extreem hoge rituitval. Die wordt verklaard door twee factoren, namelijk een tekort aan technici om het onderhoud van de bussen te verzekeren en de bijzonder hoge leeftijd van het wagenpark. Terwijl de minister steevast de mond vol heeft over de elektrificatie van het openbaar vervoer, rijden er in Mechelen nog talrijke Euro 3-bussen die dringend aan vervanging toe zijn. Een aantal standaard- en gelede bussen dateren nog van 2004 en de jongste citybus (voor de bediening van de lijnen 1, 3 en 4) dateert van 2009. De recent aangeworven technici staan voor een haast onmogelijke opgave om met dit wagenpark de gewenste beschikbaarheid te verzekeren. Behalve 6 elektrische busjes, die binnen ongeveer een jaar zouden moeten worden geleverd, lopen er geen bestellingen van nieuwe voertuigen waarvan er een deel voor de regio Mechelen bestemd is.

Voor een normale exploitatie in de stelplaats Mechelen zijn 21 standaardbussen, 9 citybussen en 5 gelede bussen nodig. Op woensdag 22 december waren er slechts 9 standaardbussen, 2 citybussen en 3 gelede bussen beschikbaar, telkens veel minder dan nodig om het geplande aanbod te kunnen verzekeren. Op een bepaalde dag was er slechts één citybus beschikbaar. Het woord “verrottingsstrategie” is hier zonder meer op zijn plaats.

Terwijl een privé-exploitant die bij een brand meer dan 20 voertuigen verloor na amper één week al vervangvoertuigen had gevonden en na enkele maanden in het buitenland een relatief recente tweehandsvloot had aangeschaft, slepen de materieelproblemen in de regio Mechelen intussen al meerdere jaren aan en lijken noch De Lijn noch de Vlaamse Regering de urgentie van de situatie in te zien.

Op het terrein leidt dit tot een onaanvaardbaar hoge rituitval, die de lijst van de door De Lijn officieel geschrapte ritten ver overstijgt. Soms wordt een lijn urenlang niet bediend. Dat geldt niet alleen voor bussen naar de binnenstad, maar ook voor de lijnen naar de bedrijvzones Mechelen-Noord en -Zuid en naar het AZ Sint-Maarten in Mechelen-Noord. Ook scholieren komen veelvuldig te laat op school door de onbetrouwbaarheid van De Lijn.

De Lijn vermeldt de lijst van structureel geschrapte ritten op haar website, maar als je via de website een pdf genereert, staan de geschrapte ritten daar zonder vermelding op en ook aan de haltes worden reizigers niet geïnformeerd over het wegvallen van bepaalde ritten. Borden met informatie in real-time zijn er in Mechelen slechts op een handvol plaatsen (station, Veemarkt, Grote Markt en AZ Sint-Maarten). Alleen wie de app gebruikt of een specifieke route opvraagt, wordt min of meer correct geïnformeerd. Min of meer, want van de ritten waar “geen tracking info” bijstaat, weet je immers niet of ze wel of niet rijden.

Het beleid

In het Regeerakkoord 2019-2024 van het Vlaams Regeerakkoord¹ staat het volgende met betrekking tot het streven naar een modal shift:

“De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. We streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio’s krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio’s Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen.”

Ook over de kwaliteit van het openbaar vervoer worden in het regeerakkoord interessante uitspraken gedaan:

“De Lijn is in de vorige legislatuur hervormd tot een slankere vervoersorganisatie met een verhoogde kostendekkingsgraad. [...] De focus ligt nu op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid, en een verhoging van aanbod en comfort. We vertrekken hierbij vanuit de huidige en toekomstige effectieve vervoersvragen op het terrein. Een betere dienstverlening betekent ook een zekere dienstverlening.”

Op 19 december 2023 werd het regionaal mobiliteitsplan² van de Vervoerregio Mechelen goedgekeurd. In dat plan wordt de ambitie van het Vlaamse regeerakkoord voor onze regio nog aangescherpt en afgestemd op dat van de buurregio’s Antwerpen en Vlaamse Rand:

“De regio wil de multimodale bereikbaarheid verbeteren en een modal shift voor personenmobiliteit realiseren. Een modal shift, richting meer duurzame modi, zorgt voor een duurzamere, aantrekkelijkere en inclusievere regio. Daarnaast is een multimodale bereikbaarheid van jobs, woningen en scholen essentieel voor de welvaart in de regio. Daarnaast sluit het aan bij het doel om slim in te zetten op innovatie. [...] Het Vlaams regeerakkoord stelt de target voor 2030 om 40% duurzame modi³ versus 60% autoverkeer te realiseren. De buurregio's Antwerpen en Vlaamse rand stellen zich een ambitieuzere target van 50/50. In de vervoerregio Mechelen nadert de huidige modal split al deze 40/60 verhouding. De regio Mechelen stelt zichzelf daarom een ambitieuzer target voor 2030: 50/50 (voor alle verplaatsingsmotieven). Dit draagt sterker bij aan de gewenste klimaattransitie en de verwachte groei in de regio.”

Hoewel er nauwelijks betrouwbare telcijfers beschikbaar zijn en een vergelijking met de periode voor de coronacrisis om diverse redenen mank loopt, leidt het geen twijfel dat het aantal reizigers van het stads- en streekvervoer in de regio Mechelen sterk is teruggelopen en dat deze trend indruist tegen de hierboven geschetste doelstellingen op Vlaams en vervoerregionaal niveau. Van de vooropgestelde kwaliteitssprong is op het terrein alleszins niets te merken.

¹ [Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 | Vlaanderen.be](#)

² [19 december 2023 - Vervoerregio Mechelen stelt Regionaal Mobiliteitsplan voor | Vlaanderen.be](#)

³ te voet, per (e-)step, (e-) fiets of speedpedelec, alle vormen van openbaar en collectief vervoer (trein, bus, tram, metro) en taxi. Ook carpoolen (autogebruik als passagier) wordt als duurzaam beschouwd.

Op 29 december 2023 verschenen de nieuwe algemene vervoersvoorwaarden van De Lijn in het Belgisch Staatsblad. Hoewel die voorwaarden vooral uitgebreid ingaan op alle regels en verplichtingen waaraan reizigers zich moeten houden, is ook de volgende passage in punt 2 hier relevant:

“De [...] opdracht van De Lijn laat zich samenvatten in de volgende missiebeschrijving:

- De Lijn wil de slimme reisgezel zijn voor verplaatsingen in heel Vlaanderen;*
- De Lijn staat dicht bij haar reizigers met een uitgebreid aanbod aan duurzame en kwalitatieve vervoersoplossingen waar veiligheid, betrouwbaarheid en efficiëntie centraal staan;*
- De Lijn is een belangrijke gesprekspartner van de Vlaamse overheid voor het uitbouwen van het mobiliteitsbeleid en ondersteunt daarmee de economische, ecologische en sociale ontwikkeling;*
- De Lijn creëert een stimulerende en respectvolle werkomgeving zodat onze vriendelijke en competente medewerkers onze ambassadeurs zijn;*
- Zo draagt De Lijn bij tot een Vlaanderen dat vlot bereikbaar is en waar het aangenaam leven is.”*

Voor de reiziger zijn vooral het tweede en vijfde puntje van belang, voor het personeel het vierde. Het is duidelijk dat De Lijn deze engagementen in de regio Mechelen op dit moment hoegenaamd niet kan waarmaken. De betrouwbaarheid is onaanvaardbaar laag, waardoor ook de vlotte bereikbaarheid van bestemmingen met het openbaar vervoer niet gewaarborgd wordt. Het personeel, zowel chauffeurs, technici als medewerkers van de lijnwinkel, wordt op zijn beurt geconfronteerd met bijzonder ontmoedigende werkomstandigheden en met de ontevredenheid van de reizigers over de ondermaatse dienstverlening.

De huidige onbetrouwbaarheid en hoge rituitval zorgen er vaak voor dat reizigers veel langer dan normaal onderweg zijn. Wie met een klassiek ticket reist, slaagt er niet altijd in een overstap te halen binnen de 60 minuten. Wie met een SMS-ticket reist, moet zijn hele rit binnen die termijn afleggen, wat in de huidige omstandigheden ook regelmatig niet lukt omdat de eerste of de aansluitende rit uitvalt. Bij een controle kunnen reizigers die geen nieuw ticket kopen hiervoor worden beboet, terwijl zij net het slachtoffer zijn van de slechte service van De Lijn en daardoor sowieso al veel tijd verliezen. Eenzelfde probleem kan zich ook voordoen bij groepstickets, die eveneens slechts 60 minuten geldig zijn.

Volgens het jongste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen heeft De Lijn het bijzonder moeilijk om keuzereizigers aan te trekken. Als de huidige kwaliteitsproblemen niet worden aangepakt, kan die trend niet worden omgebogen en zal de Vlaamse overheid haar mobiliteitsdoelstellingen in de regio Mechelen niet halen. De aanhoudende kwaliteitsproblemen leggen tevens een zware hypotheek op de nog uit te voeren fasen 3 en 4 van de basisbereikbaarheid. Een nieuw aanbod uitrollen is met de huidige onbetrouwbaarheid onverantwoord.

Ten slotte verwijzen we hier naar het openbaredienstcontract⁴ tussen de Vlaamse Regering en De Lijn voor de periode 2023-2027. In dat contract ligt sterk de nadruk op de afstemming van het aanbod op de vraag en het voorziet in de mogelijkheid van “een activatie van aanbodaanpassing in lijn met het aantal verloren passagiers.” De huidige kwaliteitsproblemen doen talrijke reizigers afhaken en vormen

⁴

Zie [Openbaredienstcontract De Lijn 2023-2027](#)

dus een reële bedreiging voor het voortbestaan van een aantal stads- en streeklijnen in de regio Mechelen. Dat gevaar is nog groter in het licht van de 188,3 miljoen euro aan efficiëntiewinsten die De Lijn in de periode 2023-2027 op grond van het openbaredienstcontract moet boeken. Reizigers haken vandaag echter af omwille van de kwaliteits- en betrouwbaarheidsproblemen, niet omdat er in de regio geen vraag naar openbaar vervoer is.

Verder lezen we dat “De Lijn [...] het belang erkent van voorspelbaarheid voor de klant en engageert zich tot het opvolgen en verbeteren van de stiptheid, regelmaat en betrouwbaarheid van haar dienstverlening” en [...] “ernaar streeft om een comfortabele rit aan te bieden door propere en toegankelijke voertuigen in te zetten met voldoende capaciteit. In functie van de instroom van nieuwe duurzame bussen en nieuwe tramtoestellen wordt de bestaande verouderde vloot systematisch vervangen door moderne voertuigen met een hoger comfort.”

In de regio Mechelen is er op het terrein van deze doelstellingen weinig te merken. De onbetrouwbaarheid en rituitval lagen nooit eerder zo hoog. Ook de netheid van de voertuigen en de informatieverstrekking (aan de haltes en in de voertuigen) zijn sterk voor verbetering vatbaar. Het aantal haltes met real-timeborden ligt voor een regionale stad bijzonder laag.

Versleten voertuigen worden in de regio Mechelen steevast vervangen door nauwelijks minder oude bussen uit andere regio's. Zo werden recentelijk enkele voertuigen van 2004 in de stelplaats Aarschot vervangen door “nieuwere” voertuigen van 2005 uit Limburg. Om het probleem met de citybussen op te lossen zouden er 16 jaar oude busjes uit Tongeren naar Mechelen worden gemuteerd. Deze werkwijze biedt geen perspectief op beterschap en geeft het busvervoer in de regio Mechelen bovendien een belabberd imago.

Op basis van het voorgaande is TreinTramBus van oordeel dat De Lijn en de Vlaamse overheid hun verplichtingen niet nakomen en op de volgende punten ernstig in gebreke blijven ten opzichte van de gebruikers van het stads- en streekvervoer in de regio Mechelen:

- 1 Reizigers die een abonnement of ander vervoerbewijs kopen, doen dat op basis van het voorgestelde en meegedeelde aanbodsniveau. De extreem hoge rituitval in de regio Mechelen, die ernstig afbreuk doet aan de bruikbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, vormen een contractbreuk ten aanzien van de reiziger.
- 2 Reizigers in de regio Mechelen betalen evenveel voor hun abonnement voor De Lijn als reizigers in de rest van Vlaanderen. De kwaliteit die ze daarvoor terugkrijgen op het gebied van betrouwbaarheid, aanbodsniveau, voertuigcomfort en informatie ligt ver onder het gemiddelde.
- 3 De ernstige onbetrouwbaarheid van het stads- en streekvervoer tast de mobiliteit van de inwoners van de regio aan. Met name mensen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer worden door De Lijn en de Vlaamse overheid aan hun lot overgelaten. Mensen die door gebrekkig openbaar vervoer niet volwaardig aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, belanden in vervoersarmoede.
- 4 De onbetrouwbaarheid van het stads- en streekvervoer dwingt mensen die de auto liever niet meer zouden gebruiken ertoe dat toch te doen om zeker te zijn dat zij belangrijke (bv. medische) afspraken niet missen, hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Anderen zien zich genoodzaakt op eigen kosten een dure taxi te nemen. Wie dat niet kan betalen of geen beroep

kan doen op ander vervoer, blijft in de kou staan en blijft verstoken van noodzakelijke medische zorg.

- 5 De Lijn communiceert alleen over personeelstekorten, maar vooral de aanhoudende onderinvestering in het voertuigenpark van De Lijn ligt in sterke mate aan de basis van de buitensporige rituitval. De beschikbare budgetten zijn een verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering, die De Lijn sinds 2010 in een streng budgettair keurslijf dwingt. De huidige minister van Mobiliteit en Openbare werken, Lydia Peeters, maar ook haar voorgangers Hilde Crevits en Ben Weyts, zijn verantwoordelijk voor de huidige toestand, die perfect voorspelbaar was.
- 6 Het feit dat de gemiddelde leeftijd van alle soorten bussen (midi, standaard en geleed) in de regio Mechelen aanzienlijk hoger ligt dan het Vlaamse gemiddelde, is echter een bewuste keuze van De Lijn. Het doorschuiven van voertuigen van meer dan 15 jaar oud vanuit andere regio's biedt geen structurele oplossing en draagt evenmin bij aan een goed imago van de bus in de regio Mechelen.
- 7 De Lijn en de Vlaamse Regering leveren onvoldoende inspanningen om stappen te zetten naar de doelstelling om het aandeel duurzame verplaatsingen in de regio Mechelen te verhogen tot 40 %, of zelfs 50 % zoals de vervoerregio vooropstelt. De beperkte budgetten voor investeringen in openbaar vervoer staan in schril contrast met de middelen voor grote wegenprojecten, zoals Oosterweel of de Ring rond Brussel. De vervoerregio Mechelen beschikt bovendien per inwoner over een veel kleiner budget (ongeveer 40 % minder) dan de naburige regio's Antwerpen, Leuven en Vlaamse Rand. Zonder de nodige middelen voor meer en betrouwbaarder openbaar vervoer en zonder de investeringen die daarvoor nodig zijn, komt er geen modal shift.

Derhalve eist TreinTramBus tastbare maatregelen om de in de hiervoor genummerde punten 1 t.e.m. 7 genoemde tekortkomingen weg te werken. Concreet dringen wij aan op volgende actiepunten (AP):

- AP1 Het opstellen van een actieplan om de rituitval tegen de zomer van 2024 terug te dringen tot maximaal 2 % en om tegen eind 2024 het volledige aanbod correct te verzekeren⁵, gekoppeld aan een maandelijks rapportage over de uitvoering van dat plan.
- AP2 Maatregelen om de structureel geschrapte ritten op korte termijn terug in te voeren en het referentieaanbod te herstellen.
- AP3 Een investeringsplanning om de voertuigvloot te verjongen. Hoewel elektrische bussen op langere termijn daarbij de voorkeur genieten, mogen hybride of recente dieselveertuigen niet worden uitgesloten als daarmee de betrouwbaarheid op korte termijn significant kan worden verhoogd.
- AP4 Correcte communicatie aan de haltes en op de website over welke ritten wel en niet worden gereden.
- AP5 Maatregelen om de netheid in de voertuigen sterk te verbeteren.

⁵ Behoudens overmacht (overstromingen, wegversperringen door ongevallen enz.).

- AP6 Uitstel van de fasen 3 en 4 van de basisbereikbaarheid in de regio Mechelen tot er voldoende waarborgen zijn dat het nieuwe aanbod op voldoende betrouwbare manier kan worden uitgevoerd.
- AP7 Een garantie dat het aanbods niveau in de regio niet wordt verlaagd tot twee jaar nadat de doelstelling onder actiepunt 1 is bereikt en het openbaar vervoer de kans heeft gekregen opnieuw geloofwaardigheid te verwerven bij de gebruikers.
- AP8 Coullance bij controles wanneer reizigers door uitval van een rit hun traject niet binnen de 60 minuten kunnen afleggen of hun overstap niet binnen die termijn halen.
- AP9 Een compensatie voor de getroffen reizigers door de gratis verlenging met één maand van alle abonnementen van reizigers met een adres in de zwaarst getroffen gemeenten (Mechelen, Sint-Katelijne-Waver, Duffel en Lier) of van reizigers die kunnen aantonen dat ze regelmatig met een bus van De Lijn naar Mechelen of een van de andere getroffen gemeenten pendelen om er te werken of te studeren.

Wij durven te hopen dat zowel de Vlaamse Regering als De Lijn zich bewust zijn van de ernst van de situatie en van de noodzaak om hier op korte termijn iets aan te doen. We kijken dan ook uit naar een antwoord ten gronde op deze ingebrekestelling en de nodige maatregelen om een correcte dienstverlening in de regio Mechelen te waarborgen.

Met vriendelijke groeten



Stefan Stynen
Mechelaar en bestuurslid TreinTramBus