

# DE NIEUWE VESTEN

## BEGELEIDINGS- EN REFLECTIEGROEP 'BAANBREKERS+'

### Verslag vergadering 14

<b>Klant / project/ locatie</b>	Stad Mechelen / Agentschap Wegen en Verkeer Begeleidingsgroep de Nieuwe Vesten
<b>Locatie en Datum:</b>	28 September 2023 19:30 Scheppersinstituut
<b>Aanwezig</b>	<p>Projectteam:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rudy Van Camp - gespreksleider</li><li>• Bart Janssens - projectcoördinator - AWV</li><li>• Hans Van Hoof - projectcoördinator - stad Mechelen</li><li>• Manu Versluys - Buur-Sweco</li><li>• Jan De Kezel - Createlli - participatie en secretaris BB+ groep</li></ul> <p>Leden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Peter Thoelen - TreinTramBus (vervangt Stefan Stynen)</li><li>• Koenraad Kennes - bewoner van de Vesten en architect</li><li>• Robin Pepermans - Fietsersbond</li><li>• Christophe Johanns - Voetgangersbeweging</li><li>• Kris Brackx - Buurtparlement Heihoek</li><li>• Nele Poppe - Buitengewoon meedoen</li><li>• Simon Verreckt - milieuraad Mechelen</li><li>• Rita Van den Bossche - actiecomité Nekker Noord</li><li>• Carl Bols - Red De Vesten</li><li>• Mon Schepens - Klimaan</li><li>• Leen Schaerlaekens - Gecoro</li><li>• Carmen Jacquemyn - Thuis in Nekkerspoel</li><li>• Erwin Van San - Verbindend Mechelen</li><li>• Els Van Zele - dienst Toerisme - stad Mechelen</li></ul> <p>Verontschuldigd:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stefan Stynen - TreinTramBus</li><li>• Ria Marechal - onderwijsoverleg katholieke scholen</li><li>• Emiel Neuckens - Stedelijke adviesraad senioren</li><li>• Inez Van Overschelde - Buurtcomité Groot Begijnhof</li><li>• Tom Ressler - onderwijsoverleg GO onderwijs</li><li>• Sigrid Bosmans - De Grond der Dingen</li><li>• Laurie Gadeyne - Stad Mechelen - communicatie en participatie</li><li>• Alexander Janssens - jeugdraad stad Mechelen</li><li>• Piet Verlinden - bestuurder Unizo</li><li>• Geert Milis - vzw Mechelen meemaken - handelaarsvereniging</li><li>• Patric Delathouwer - Buurtcomité Rondom 't Veer</li><li>• Guy Beyens - VOKA Mechelen - Kempen</li><li>• Michel Vanholder - eerstelijnszorg Mechelen-Katelijne</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirk Mattheeuws - dienst participatie - stad Mechelen</li> <li>• Anass Bouzakoura - jeugdraad stad Mechelen</li> <li>• Karine De Coster - Cultuurraad Mechelen</li> </ul>																
<b>In cc</b>	volledige lijst leden en vervangers																
<b>Agenda &amp; timing</b>	<table> <tr> <td>Verwelkoming</td> <td>19:30</td> </tr> <tr> <td>Verslagen</td> <td>19:35</td> </tr> <tr> <td>SWOT Tijdelijke inrichting</td> <td>19:40</td> </tr> <tr> <td>Evaluatie BB+</td> <td>21:00</td> </tr> <tr> <td>Varia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>    Verslagen (Carl Bols)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>    Document Red De Vesten</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Einde</td> <td>21:30</td> </tr> </table>	Verwelkoming	19:30	Verslagen	19:35	SWOT Tijdelijke inrichting	19:40	Evaluatie BB+	21:00	Varia		Verslagen (Carl Bols)		Document Red De Vesten		Einde	21:30
Verwelkoming	19:30																
Verslagen	19:35																
SWOT Tijdelijke inrichting	19:40																
Evaluatie BB+	21:00																
Varia																	
Verslagen (Carl Bols)																	
Document Red De Vesten																	
Einde	21:30																

Agenda- punt	Bespreking	Actie (wie / dd)
Welkom	Rudy Van Camp verwelkomt. Ronde van de aanwezigen want er zijn enkele nieuwe gezichten.	
Verslagen	Geen opmerkingen op het laatste verslag. Carl Bols verwijst naar Varia voor een opmerking op een eerder verslag.	
SWOT	<p>Jan presenteert een samenvatting van de resultaten van de SWOT - presentatie zie bijlage 15 organisaties in de BB+ namen deel.</p> <p><b>Reacties op de resultaten - Algemene opmerkingen op het geheel</b></p> <p>Kris - Heihoek: teleurgesteld dat er meer geld gaat naar elektrische auto's en niet naar OV</p> <p>Erwin - Verbindend Mechelen: Bussen staan stil op de stelplaats Nele - Buitengewoon Meedoen - veel mensen kunnen OV niet gebruiken; scootmobiel zijn voetgangers, anderen gaan met MMC of autovervoer</p> <p>Rudy vraagt zich toe te spitsen op beleid Mechelen / Vesten Rita - Nekker Noord: werken hebben grote impact - als de Veemarkt niet goed bereikbaar is, is er praktisch geen OV meer.</p> <p>Peter Thoelen (TTB): vraag om keuze Vlaamse Regering niet als aanleiding te nemen om minder infra te voorzien voor het openbaar vervoer; dit is een lange termijn investering en budget voor OV kan snel veranderen.</p> <p>Bereikbaarheid, verandering is een groot probleem geweest. Dat is nu weer een probleem door de vele werken in de binnenstad.</p>	

Els - Visit Mechelen - Wie nieuw is volgt de borden beter - minder wie de stad 'kent' en wie op GPS rijdt. De nieuwe situatie met de Nieuwe Vesten an sich is voor toeristen minder een probleem; de werken zijn wel een groot probleem; sommige hotels moeten mensen gaan oppikken die zich verloren rijden.

Rudy: Adegemstraat, Keizerstraat, Merdodestraat onderbroken => veel problemen

Rita - Nekker Noord: sommige werken hadden best voor de Nieuwe Vesten gekund (planning)

### **Aanvullingen door Anders Meedoen**

Nele vulde de SWOT in met eigen inzichten, er was pas na de deadline voor indienen overleg binnen de adviesraad over de SWOT; vandaar enkele aanvullingen:

- voetgangerslichten zijn te kort ingesteld (mensen worden gestresseerd als het rood wordt)
- scootmobiel vinden de voetpaden te smal; dit geldt meer voor de intra muros zijde; scootmobiel gebruiken niet makkelijk de buitenkant van De Vesten; voor hen zijn de brede fietspaden wel interessant maar ze steken niet over naar de extra muros zijde

Er ontwikkelt zich verder een uitwisseling over het **Openbaar Vervoer**

Carl - Red De vesten: Bussen hinderen aan haltes op de Vesten: i.h.b. aan de Brusselpoort - daar hindert het wachtverkeer soms het kruispunt - Kris beaamt: dit is een vd gevaarlijkste punten op de Vesten

Bart - AWV: dat is inderdaad een gekend en ernstig probleem, daar werken we aan een oplossing

Rita (Nekker Noord): Hasselt heeft een ringbus om de 5 minuten, rijdt enkel in de richting vd ring; op die manier is daar geen bus in 2 richtingen nodig. In het centrum rijdt een kleine elektrische bus.

Kris - Heihoek: Leuven heeft een gelijkaardig systeem (maar wel dubbelrichting)

Reactie: moeilijk vergelijkbaar; de ring in Hasselt is maar 2 km lang; in Mechelen moeten veel bovenlokale bussen over de Vesten naar het centrum of het station. Elke overstap kost reizigers..

### **Overstapplaatsen bussen**

Erwin - Verbindend Mechelen: de overstappen aan Nekkerspoel kunnen beter; bv. wie naar Imelda moet: stopplaats is verplaatst; ligt verder.

Rita - Nekker Noord - beaamt: als je voor overstap naar overkant van de buitenring moet, is het niet evident

Bart - AWV: anderzijds, omdat we aan BXLpoort alle haltes aan één stopplaats leggen, hebben we daar de problemen met wachtrijen achter de bussen

=> Overstappen goed faciliteren; moet veilig kunnen

### **Privé-bussen - gebruik OV-baan**

Vraag Els - Visit Mechelen/Hotels: mogen privé-bussen stoppen aan een halte voor De Lijn? Hoe lang mogen bussen blijven staan?

Reactie: Privé-bussen mogen OV-haltes niet als halte gebruiken.

	<p>Leen - GECORO: suggestie om schoolbusplaatsen voor reisbussen te gebruiken; bv. tijdens het weekend</p> <p>Parkeerplaatsen voor privé-bussen aan Antwerpsepoort is een tijdelijke situatie. Oplossing nodig op langere termijn in het definitief ontwerp of buiten de Vesten (Douaneplein?).</p> <p>K. Kennes - Haltes als stadspoorten: men kan de bushaltes architecturaal anders invullen zonder aan functionaliteit te verliezen. Er moet zeker schuilgelegenheid blijven.</p> <p><b>SWOT - deel per deel - Ruimte voor fietsers en voetgangers</b></p> <p>Vraag fietsersbond: hoe wordt het beleid van de vervoerregio vertaald naar Vesten? Nieuwe sessie met Vervoerregio nodig?</p> <p>Kris - Heihoek: ik gebruik veel deelfietsen: aanbod aan station en OV-hubs is vaak uitgeput; kan dat uitgebreid worden? Rita - aan Nekkerspoel zijn er meer deelfietsen; niet vaak uitgeput daar</p> <p>Reactie Anders meedoen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Driewielers vinden de brede fietspaden veel beter</li> <li>- Nadeel: scootmobiel vinden de voetpaden te smal kant intra muros (cfr supra)</li> <li>- Oversteken zijn te kort (oversteektijd aan voetgangerslichten) voor mensen met mobiliteitsproblemen</li> <li>- Ratels gevraagd voor mensen met visuele beperking</li> <li>- Sommige knoppen voor oversteken staan naar de rijweg; onbereikbaar/onzichtbaar voor mensen met scootmobiel</li> <li>- Sommige lijken niet te werken; ze staan constant op blauw en erop drukken heeft geen effect</li> <li>- paaltjes op hoeken zijn een probleem voor de draaistraal van scootmobiel; bv aan Keldermansvest / Liersesteenweg (is gemeld aan Joris Slootmaeckers)</li> </ul> <p>Suggestie i.v.m. tijd om over te steken: in Japan hebben sommige verkeerslichten aparte knop voor mensen met een beperking, kan dat hier ook?</p> <p>Bart - AWV: er is uitlooptijd; het is op zich geen probleem dat het rood wordt tijdens het oversteken.</p> <p>Rita - Nekker Noord: op sommige plaatsen wordt het te vlug rood; geeft onveiligheidsgevoel</p> <p>Erwin: het is een kans om betere technologische hulpmiddelen in te zetten (bv. auto's geen groen zolang er iemand oversteekt)</p> <p>Bart - AWV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i.v.m. Ratels: AWV plaats ze enkel als de stad vraagt (er zijn ook vaak klachten van geluidsoverlast, daarvoor worden ze 's nachts al stiller gezet)</li> <li>- drukknop die niet comfortabel stond: is intussen aangepast</li> </ul>	
--	--	--

- drukknoppen komen op 'blauw' als er al radardetectie is geweest, ze staan niet constant op blauw.

Koen Kennes: breedteprofielen voor auto's en fiets zijn genormeerd; voetgangers krijgen de rest; aandacht hiervoor gevraagd. Reactie => in definitieve plannen krijgen voetgangers steeds min 1.5 m, meestal 2 m of meer.

Vraag in verband met oversteekknoppen: Knoppen die "constant" blauw staan zijn in feite automatisch - er zijn radars die fietsen detecteren => gaan automatisch op blauw.

Fietserbond:

- het is een groot probleem dat elk kruispunt anders is; er zou meer uniformiteit moeten zijn zodat situaties voorspelbaar en beter leesbaar zijn.
- Er is 'Recht van de snelste': klasse 2B bromfietzers en speedpedelecs moeten op het fietspad => druk op snelheid van anderen; kunnen die niet op de rijbaan?

Reactie Bart (AWV): naar de toekomst kan dat veilig op de rijweg; vandaag wellicht nog niet veilig genoeg door tijdelijke inrichting; vandaar de keuze om ze verplicht op het fietspad te sturen.

De discussie is er bij de stad en de andere mobiliteitspartners (MOW, De Lijn, ...) om in definitieve inrichting dit verkeer op de rijweg te sturen.

Koen Kennes: er zijn op de Zandpoortvest fietspaden die nu in de tijdelijke inrichting geen fietspaden meer zijn maar de oude rode bodemkleur is er nog; dat is heel verwarrend voor kinderen (veel lagere scholen daar). Grijs schilderen?

Bart (AWV) bekijkt het.

Ook de situatie met zebrapaden die nu eens wel dan weer niet doorgetrokken zijn over het fietspad, werkt zeer verwarrend met bijna-ongevallen tot gevolg.

Bart licht het beleid toe:

- als er geen opstelruimte is => wel zebrapad
- als er wel ruimte is => geen zebrapad

Aan station is er een voetpad waar het zebrapad niet doorgetrokken is, waar het wel moet (aan Bram en Joris doorgeven).

Er is een vraag om aftellers voor voetgangers. Bart (AWV) verduidelijkt dat dit geen beleid is dat AWV voert omwille beperkte budgetten en extra kost installatie, energie en onderhoud. In Antwerpen gebruikt de stad ze consequent voor kruispunten in eigen beheer.

Bij de valkuilen voor fietsers en voetgangers is een opmerking "Consistentie in wegaanleg: dubbelrichting gaat ten koste van verdubbeling" => Dat is onduidelijk; Jan zal het opzoeken in de antwoorden.

*Verduidelijking na de vergadering: het gaat om de volgende opmerking*

van de Fietsersbond: "Een dubbelrichtingsfietspad gaat ook in tegen de wil om op andere wegen (bv. Antwerpsesteenweg) de fietspaden net te verdubbelen."

Fietsersbond: de standaard voor fietspaden = enkelrichting; als men voor een dubbelrichtingsfietspad gaat, moet het goed uitgevoerd worden (met dubbele lijn) zodat het leesbaar en comfortabel is. Een verkeersbord is enkel juridisch.

Door de onduidelijke wegmarkering mbt enkele of dubbele richting fietspaden denkt men nu dat het overall dubbelrichting is => dat is verwarrend en gevaarlijk.

Rita: aan het Rode Kruisplein is het goed aangeduid

### **Lokaal verkeer en inrichting kruispunten**

Bij 'andere sterktes' staat: meer mogelijkheden bij ongevallen. Dat lijkt onlogisch? => check in het antwoord

Check na de vergadering:

*"Meer mogelijkheden bij ongevallen (communiceer dit!). Recent was er bv een accident op de Kon Astridlaan waar auto op zijn zijkant lang, rijbaan geblokkeerd. Vroeger ging verkeer dan enkel via de ventweg er rond kunnen. Nu kon verkeer OOK via de parallele weg van de parking (waar vroeger tegenovergesteld verkeer reed)."*

Nele - Anders meedoen: er zijn nog veel problemen met doorgang hulpdiensten aan kruispunten omdat er geen extra afslagstroken zijn. Rita - Nekker Noord beaamt : volgens haar omdat er meer verkeer is op de buitenvesten (Erwin verduidelijkt 35%)

Er zijn vragen over parkeerplaatsen; in de tijdelijke inrichting werden nauwelijks parkeerplaatsen weggenomen. Parkeerplaatsen is vooral een vraag definitieve inrichting; er is dan ook meer tijd om oplossingen te voorzien.

Nele - anders meedoen - de zelfstandigheid van senioren is beperkt bij beperkte parkeerplaatsen

Mon (Klimaan) verwijst naar Scheldekaaien in Antwerpen: vroeger stenen (parkeer)vlakte, nu veel groen met veel spel, sport, leefbaar, ruim fietspad => daar zijn bezoekersparkings ondergronds

Bart (AWV): nu evalueren we tijdelijke inrichting, er komt bij definitieve wel een ondergrondse parking;

Suggestie: Er moet ook een beleid komen dat mensen met beperkte mobiliteit wel parking krijgen

Suggestie voor een sturend parkeerbeleid: zones voorzien voor

	<p>laden/lossen; waarom 1ste kaart gratis voor wie goed te been is?</p> <p>Vraag om verduidelijking bij het punt “oppervlakte publiek gemaakt”: zwakte?</p> <p>Na opzoeken: er staat inderdaad als zwakte bij “Spel en ontmoeting”: <i>Mechelen krijgt er grote oppervlakten publieke ruimte bij, ook op plaatsen waar weinig andere open ruimte beschikbaar is.</i></p> <p>De respondent gaf voor deze sectie geen sterkte; misschien vergiste hij zich. We vragen het na.</p> <p>Opmerking: Tijdelijke inrichting weinig gebruikt: er is een gevoel dat het niet gebruikt wordt. Anderen geven dan weer aan dat sommige delen heel goed gebruikt worden. Bv. sommige zitbanken worden wel gebruikt - denk aan de houten constructie aan de Brusselpoort. De goede voorbeelden worden veel gebruikt omdat er plaats rond is; elders minder; het is nodig aandacht te besteden aan de omgeving rond een zitplek.</p> <p>De petanquebaan wordt gebruikt maar moet afgebakend worden; de ballen rollen telkens weg (de baan is niet vlak + er is geen afbakening).</p> <p>Carmen: je moet ook mensen tijd geven om een plek te ontdekken en te leren gebruiken; bv Caputsteenpark is een goed voorbeeld; in het begin weinig gebruikt maar nu erg gegeerd.</p> <p>Brusselpoort: de foodtrucks brengen goede dynamiek; daar mag je meer over communiceren (Laurie).</p> <p>De oversteekbaarheid van de Vesten is in het algemeen veel verbeterd.</p>	
Varia	<p>Document van Red De Vesten mbt duurzaamheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Carl nodigt uit te reageren op document</li> <li>● Opdrachtgevers zullen ook reageren</li> <li>● Leen heeft gereageerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>- naar groen kijkt het document vooral over oppervlakte; let ook op toegankelijkheid en leefbaarheid</li> <li>- modal shift: niet overtuigd dat dubbele richting een duurzame modal shift teweegbrengt; vindt nota te beperkt op dat vlak; Leen vindt het verhaal rond modal shift veel complexer/uitgebreider dan in de nota</li> </ul> </li> </ul> <p>Vraag van AWV om de reacties op het dossier met de hele groep te delen.</p> <p>Reactie op verslag vergadering 11</p> <p>Carl Bols vraagt om de Reactie van Verbindend Mechelen en Red De Vesten integraal op te nemen - zie addendum op volgende pagina</p>	
Einde	Vergadering beëindigd om 22:00	

<p>Addendum: reactie Red De Vesten op verslag BB+ 11 dd 20.03.2023</p>	<p>Als voorzitter van Verbindend Mechelen vzw (Leo Vivijs) en als initiatiefnemer van Red de Vesten (Carl Bols) wensen wij met deze officieel te reageren op het agendapunt “spelregels BB en communicatie (aangaande het citeren van de fietsersbond in de gemeenteraad)” in het verslag van vergadering 11 van 20 maart 2023.</p> <p>Vermits er sindsdien geen andere vergadering meer plaatsvond buiten de fietstocht, vragen wij u om deze reactie integraal op te nemen in eerstvolgend verslag.</p> <p>In het verslag staan verschillende passages die de goede naam van de actiegroepen in het algemeen en van Carl Bols in het bijzonder in discrediet brengen: “uit de context gerukt, schepje bovenop, fout geparafraseerd, als je citeert moet je eerst vragen, gele kaart, volgende is rode kaart, als je selectief citeert ben je deontologisch fout bezig, ... “</p> <p>Wij willen uitdrukkelijk protesteren tegen deze onterechte beschuldigingen, om volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. U richt zich tot de verkeerde persoon. De uiteenzetting op de gemeenteraad was in naam van alle actiegroepen. Dit werd in de inleiding duidelijk vermeld. Als de actiegroepen samen optreden is dat onder de verantwoordelijkheid van Verbindend Mechelen vzw. Het feit dat Carl het citaat van de fietsersbond voorlas en niet iemand anders, is puur toeval: normaal ging het deel van de uiteenzetting waarin dit citaat voorkwam gelezen worden door Wim Dewit van Verbindend Mechelen, er werd echter op het moment zelf slechts één spreker toegelaten door de voorzitter van de gemeenteraad.</li> <li>2. Citeren uit een bij baanbrekers neergelegd document is niet in strijd met de wetgeving. Alle documenten behorend tot Baanbrekers, zowel verslagen, presentaties, teksten op de google drive, zelfs mails, vallen onder de openbaarheid van bestuur en kunnen door iedereen opgevraagd worden. Ze zijn niet vertrouwelijk. En zeker niet in een toespraak gericht aan de gemeenteraad. Zie ook toelichting van Erwin daaromtrent.</li> <li>3. Citeren uit een neergelegd document is ook niet in strijd met de interne regels ivm vertrouwelijkheid van Baanbrekers. Deze regels zeggen alleen iets over het spreken in naam van de groep BB+ (en dat gebeurt alleen door de gespreksleider, wat logisch is) en dat wat in de vergadering besproken wordt vertrouwelijk is tot het in het goedgekeurde verslag staat (en dat is ook logisch, om te vermijden dat iemand iets verkeerd begrijpt en dat fout naar buiten zou brengen). De regels zeggen niets over de vertrouwelijkheid van neergelegde documenten.</li> <li>4. Citeren uit een document van derden is niet in strijd met de wetgeving rond auteursrechten</li> </ol>	
--	--	--



Citeren mag, mits bronvermelding. Hiervoor moet geen toestemming gevraagd worden.

5. Toestemming vragen, of zelfs het citaat melden aan de auteur van een tekst is niet gebruikelijk

Zowel de richtlijnen van KULeuven als van Universiteit Gent vereisen niet dat toestemming gevraagd wordt aan de auteur van een tekst om daaruit te citeren. Er wordt ook in de richtlijnen nergens aangeraden om dit beleefdheidshalve te vragen of te melden.

6. De citaten waren NIET uit de context gerukt.

Uit de context rukken wil zeggen dat de betekenis verandert door de context. Als wij bijvoorbeeld zouden zeggen “We zijn voor enkelrichting in smalle straten waar geen twee auto’s naast elkaar kunnen passeren”, dan is het uit de context gerukt van alleen het eerste deel van de zin te citeren “We zijn voor enkelrichting” omdat de context de betekenis verandert. De context van de geciteerde zinnen van de Fietserbond verandert niets aan de betekenis ervan. We hebben zelfs duidelijk vermeld dat de FB voor de enkelrichting is, net om alle misverstanden te vermijden. De geciteerde zinnen komen uit een ganse bladzijde met correcte en gefundeerde opmerkingen op de startnota.

7. Citeren is niet ongeleefd noch ongepast, het is niet deontologisch fout, het is een teken van respect en waardering

We citeerden uit het document van de FB, niet omdat we vonden dat de FB onzin zou neerschrijven, neen integendeel, omdat we vonden dat de analyse van FB correct, goed doordacht en goed geformuleerd was. Het aantal keer dat wetenschappelijke werken geciteerd worden in andere werken, getuigt van hun kwaliteit.

8. Het richten van de aandacht op het citeren, leidt de aandacht weg van wat belangrijk is

Belangrijk is de vraag welke mobiliteitskeuze het meest duurzaam en toekomstgericht is. De vraag of we de Fietserbond al dan niet mogen citeren, leidt iedereen af van de interessantere vraag waarom de fietserbond de gekozen enkelrichting niet de beste keuze vindt, en wat dan wel volgens de FB de beste keuze zou zijn.

Alles wijst erop dat citeren niet het echte probleem vormt. We citeerden trouwens ook uit andere documenten zoals de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, en in de tekst van de fietserbond waaruit wij citeerden, worden delen uit de startnota geciteerd (!) .

Het echte probleem -voor sommigen- is dat wij een andere visie hebben dan het stadsbestuur over welke mobiliteitskeuze het meest duurzaam en toekomstgericht is. Er zijn krachten aan het werk die elke mogelijkheid aangrijpen om ons in discrediet te brengen of om te proberen onze geloofwaardigheid te ondermijnen, en die ernaar streven om actiegroepen

	<p>als RdV en Verbindend Mechelen te isoleren van andere bewegingen zoals de Fietsersbond.</p> <p>Het is nooit onze bedoeling geweest een conflict te hebben met de FB, integendeel, wij delen dezelfde waarden en staan achter goede fietsinfrastructuur.</p> <p>Wij vragen bijgevolg dat vanaf heden uitsluitend met inhoudelijke argumenten gedebateerd wordt over mobiliteit en aanverwante onderwerpen.</p> <p>Getekend: Leo Vivijs (voorzitter Verbindend Mechelen) Carl Bols (Red de Vesten)</p>	
--	---	--