



**Bond Beter Leefmilieu**  
KOEPEL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen vzw

**Natuurpunt Limburg**

## **Opmerkingennota m.b.t. de kennisgeving van het plan - MER 'Realisatie Noordzuidverbinding te Houthalen-Helchteren'**

Voorliggende opmerkingennota geeft de opmerkingen aan waarvan we wensen dat ze mee worden opgenomen en onderzocht in het plan-MER Traject Noordzuidverbinding in Houthalen – Helchteren.

De opmerkingennota is opgesteld in naam van:

- Limburgse Milieukoepel vzw
- Limburgs Landschap vzw
- Milieugroep de Mangelbeek vzw
- Natuurpunt vzw
- Natuurpunt Limburg vzw
- Bond Beter Leefmilieu vzw

### Overweging tot het weglaten van de suggestie omtrent maasverkleining

De hoofddoelstelling 1 geeft aan dat de Noordzuidverbinding haar hoofddoelstelling als primaire weg type I dient te vervullen. Dit mag niet noodzakelijk leiden tot een maasverkleining tussen de E313, E314, E25 en E34. Een verbetering van de bestaande doortocht kan ook een invulling zijn van de hoofddoelstelling. De suggestie van de maasverkleining is suggestief en zeker niet op zijn plaats. We merken ook op dat dit geen missing-link dossier is. De link is er wel degelijk, alleen moet ze geoptimaliseerd worden.

⇒ We wensen dan ook dat suggestie tot maasverkleining wordt weggelaten.

### Overweging tot het verder uitwerken van (toekomstige) verkeersstromen op hoger niveau

Bij de subdoelstelling onder deze hoofddoelstelling wordt aangegeven dat het internationaal doorgaand verkeer niet aangetrokken mag worden. Toch wordt de internationale context in deze kennisgeving niet onderzocht. Een uitgebreider verkeersonderzoek (het gebruikte model is weinig objectief) moet duidelijkheid verschaffen over de herkomst van het verkeer. Ook moeten verkeersontwikkelingen in de ruime regio (ook in Nederland, ontwikkelingen in functie van de IJzeren Rijn,...) mee opgenomen worden in de kennisgeving. De eenzijdige doorrekening van de ontsluiting van het industrieterrein in Lommel brengt een verkeerd beeld over de verkeersstroom. Er wordt hierbij ook al te nadrukkelijk vanuit gegaan dat de verkeersstrafiek van dit industrieterrein vooral een impact gaat hebben op het noord-zuidverkeer. Maar dit verkeer zal ook oost-west naar diverse E-wegen gaan (E25, E34, E313).

Een nadere bespreking van dit voorbeeld is evenwel niet aan de orde, vermits andere verkeersstromen op hoger niveau (zowel de huidige als de verwachte toekomstige) niet of onvoldoende aan bod komen. Het plan moet dus zodanig gewijzigd worden dat ofwel met alle verkeersstromen rekening wordt gehouden (dit is te verkiezen), ofwel dat geen enkele aan bod komen. Een onvolledige doorrekening zoals in de kennisgeving geeft de situatie alleszins niet correct weer.

Ook het verkeer in de directe omgeving van ede trajecten (hoofdverkeer in nabuurgemeenten, dwarsverkeer op de diverse mogelijke trajecten) zou moeten mee opgenomen worden in het plan-MER.

We wensen daarbij ook de opmerking te maken om zich niet alleen te richten op het aspect 'verkeersdrukte'. Ook een aantal andere meespelende aspecten dienen bekeken te worden zoals evolutie van het gebruik van openbaar vervoer, herkomst en bestemming van het verkeer, ...

⇒ We wensen dan ook dat zowel de verkeersstromen op hoger niveau (de huidige als de verwachte toekomstige) als in de omgeving van de mogelijke trajecten verder en volledig worden uitgewerkt en dat niet enkel het aspect verkeersdrukte wordt onderzocht, maar ook andere belangrijke factoren, zoals het soort verkeer, de herkomst en bestemming van het verkeer...

#### Overweging tot het verder onderzoeken van de invloed van het Spartacusplan

De evoluties in het verkeer ten gevolge van de uitvoering van het Spartacusplan worden hier niet in overweging genomen. Nochtans is het juist de bedoeling van dit plan dat er een verschuiving van het personenvervoer gebeurt van privaat naar openbaar vervoer op de assen tussen de buitengebieden van de provincie en de grote centra Hasselt en Genk. Hierdoor heeft dit Spartacusplan mogelijk heel wat gevolgen voor én de verkeerstrafiek én de invloed op het gebied dat ook opgenomen is voor de omleidingsweg. Mogelijke cumulatieve effecten worden zo niet in rekening gebracht en onderschatten de effectengroepen.

⇒ We wensen dan ook dat de mogelijke invloed van dit toekomstig traject gecombineerd met zowel een tunnel als eventuele omleidingsweg wordt onderzocht.

#### Overweging tot het weglaten van de ontsluiting "De Schacht" als nevendoelelstelling

Nevendoelstelling 4 is voor deze kennisgeving irrelevant. Het ontsluiten van "De Schacht" mag niet meegenomen worden als doelstelling. Wel als kans indien men uiteindelijk voor de omleiding zou kiezen. In dit stadium van het onderzoek is de suggestie dus irrelevant. Er wordt immers ook niet gesproken over de ontsluiting van het industrieterrein "Europark". Tenslotte wensen we op te merken dat bestaande wegen die zullen gebruikt worden voor een eventuele ontsluiting van industrieparken tevens moeten worden opgewaardeerd op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de omwonenden. Hiervoor moet dan eventueel wel een afstemming gebeuren in de respectievelijke ruimtelijke structuurplannen.

⇒ We wensen dan ook dat de ontsluiting van "De Schacht" niet verder als nevendoelelstelling wordt beschouwd.

#### Overweging tot het opwaarderen van de nevendoelelstelling inzake het versterken van de fauna, flora- en landschappelijke elementen

Het versterken van de fauna-, flora- en landschappelijke elementen blijkt een nevendoelelstelling in het huidige plan-MER, maar dient, volgens ons, opgewaardeerd te worden naar een hoofddoelelstelling. Immers de kwaliteit van de Vlaamse natuur blijft erop achteruit te gaan (cfr Natuurrapport 2007) en elke opportuniteit om deze elementen te versterken moet overwogen worden. In deze kennisgeving worden deze opportuniteiten als 'een last' ervaren en niet als een meerwaarde voor in eerste instantie de nabije omgeving, maar ook het natuurlijke erfgoed in het algemeen. Sterker, gezien de blijvende achteruitgang van de natuur en in het licht van de beleidvoornemens van het Europese 'Countdown 2010'-initiatief moet op z'n minst een stand-still betreffende biodiversiteitsverlies in dit dossier belangrijke aandacht krijgen. Een win-winsituatie waarbij de mogelijkheden van een versterking van de natuurwaarden mee ingebracht worden in de plan-mer moet overwogen worden.

⇒ We wensen dan ook dat het versterken van de fauna-, flora- en landschappelijke elementen als hoofddoelelstelling wordt beschouwd.

#### Overweging tot het verder onderzoeken van de verkeersveiligheid van een tunnel met aanhoudende bochtstructuur

We stellen ons vragen bij de veiligheid van een tunnel waar men constant moet bijsturen omwille van de bochtstructuur. Een korte rechte tunnel lijkt in dat opzicht veel veiliger. Nochtans lijkt dit aspect niet mee te spelen.

⇒ We wensen dan ook dat het aspect van verkeersveiligheid van een tunnel met een aanhoudende bochtstructuur verder wordt onderzocht.

### Overweging tot het in rekening brengen van het gebrek aan instandhoudingsdoelstellingen en het effect op VEN-gebied

Daar er nog geen instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd zijn, is het kwalitatief en kwantitatief moeilijk te meten wat de invloed op habitat of soort zal zijn. Vlaanderen loopt hierin achter op de Europese regelgeving. Het is daarom ten eerste aan te bevelen om een groot voorzorgsprincipe en voldoende buffer te voorzien.

Daarnaast worden de gebieden/soorten in VEN-gebied in dit kennisgevingsdossier gemarginaliseerd. Het is niet omdat er nog geen Vlaamse instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd zijn, of omdat er nog geen afspraken zijn over het compenseren of treffen van mitigerende maatregelen bij aansnijding van het VEN, dat deze parameter gemarginaliseerd mag/kan worden. Een goed voorbeeld is het enkel in rekening brengen van heide- en moerasvogels. Maar wat met de bosvogels en soorten zoals Wespandief, Zwarte specht,... die in dit gebied voorkomen. Deze worden niet meegenomen in de overweging bij het omleidingstracé, terwijl het zelfs soorten betreft die opgenomen zijn in de EG Vogelrichtlijngebieden.

⇒ We wensen dan ook dat de impact op het VEN mee ingeschat wordt (o.a. met behulp van aanwezigheid rode lijst soorten, regionaal (= Vlaams niveau) belangrijke habitats ...) en dat het gebrek aan instandhoudingsdoelstellingen in rekening wordt gebracht.

### Overweging tot het meer in rekening brengen van potentiële natuurwaarden en het opvullen van leemtes in kennis over fauna en flora

Bij toetsing van de kwetsbaarheid van ecotopen wordt uitgegaan van de huidige situatie en het streefbeeld. Naar onze mening werd vooral gefocust op de huidige natuurwaarde die onder invloed van sterke milieudruk sterk is verminderd. Er werd echter te weinig gekeken naar de potentiële natuurwaarde. Zo worden gebieden zoals de Kraanberg, Lillo, domein Hoeverheide omschreven als zones met een lagere ecologische waarde. Nochtans wordt in de naaldbossen van de Kraanberg en Hoeverheide bijvoorbeeld al jaren beheer gevoerd ten voordele van de nachtzwaluw (landduinen worden opengekapt) (en dit overigens met succes). De zone ten zuidoosten van het gehucht Lillo (omgeving mispad) is momenteel in volle ontwikkeling naar waardevol elzenbroekbos en zou op termijn in aanmerking kunnen komen voor Vlaamse of Europese bescherming. Dit gebied is trouwens opgenomen in de perimeter van het Vlaams Natuurreservaat "De Mangelbeek".

Heel wat boscijdenaars werkten de afgelopen jaren reeds aan een bosbeheerplan, waarin de criteria duurzaam bosbeheer gevolgd werden. Deze – meestal productienaaldhout-bossen hebben in de toekomst ook meer potentie door ondermeer verduunning of omzetting van het bestand dan de huidige inschatting gemaakt in het kennisgevingdossier.

Daarbij merken we op dat de informatie die nu verzameld en gebruikt is, onvolledig is. We verwijzen o.a. naar de bosbeheerplannen en naar de goedgekeurde beheerplannen en monitoringrapporten van de (Vlaamse en erkende) reservaten gelegen op of in de onmiddellijke nabijheid van de onderzochte tracés.(incl. het zuidelijk aansluitingspunt)

Daarnaast bevindt zich in het gebied doorsneden door de omleidingstrajecten een op Vlaams niveau belangrijke amfibieënpopulatie (gebaseerd op gegevens van de overzetactie t.h.v. de Loerstraat door vzw Milieugroep De Mangelbeek). Versnippering, verdroging, aantasting van het overwinteringsgebied van de amfibieën kan leiden tot een ineenstorting van de populatie. We gaan er van uit dat, gelet op de kwaliteit van het gebied, er zich ook nog elders in het gebied van de mogelijke omleidingstrajecten belangrijke populaties van amfibieën kunnen bevinden. Is dit meegenomen in de overweging?

⇒ We wensen daarom dat in het plan-MER meer rekening gehouden wordt met de te verwachten natuurwaarden en dat de leemtes in de kennis over fauna en flora zo snel mogelijk opgevuld worden.

### Overweging tot het aanvullen van ontbrekende elementen

We stellen vast dat in het overzicht van het juridisch-beleidsmatig kader heel wat plannen niet mee opgenomen zijn in deze kennisgeving. Zo wordt er geen rekening gehouden met de doelstellingen en acties van het deelbekkenbeheerplan, het Vlaams herstelplan vismigratieknelpunten, milieubeleidsplannen (diverse bestuurlijke niveaus), beheerplannen voor privé-domeinen en reservaten. Bij het afwegen van de tracé's dient ook ondermeer de watertoets of de duurzaamheidstoets uitgewerkt te worden.

Nog opmerkelijker dan het ontbreken van voorgaande data is het zeer onvolledige beeld van internationale regelgeving en beleidsplannen. Noch de conventie van Bern, de conventie van Bonn, de conventie van Firenze, enige Europese richtlijnen, het 'Countdown 2010'-initiatief blijken opgenomen te zijn!

⇒ We verzoeken dan ook dat deze ontbrekende elementen worden aangevuld.

### Overweging tot het in rekening brengen van het visiegebied van natuurreservaten

Bij de opmaak van de omleidingsplannen werd enkel rekening gehouden met de erkende/aangewezen reservaatpercelen. Wij wensen dat ook het visiegebied ( of perimeter) mee in overweging genomen wordt en niet enkel de zones die momenteel al erkend en dus in eigendom zijn. Dit visiegebied is immers goedgekeurd door de minister en geeft aan tot welke grootte het reservaat moet groeien om de fauna en flora afdoende te beschermen.

⇒ We wensen dan ook dat het visiegebied van natuurreservaten in rekening wordt gebracht.

### Overweging tot het verder onderzoeken van de leefbaarheid van getroffen woonzones

Een aantal woonzones (Kievitwijk, Lillo, Standaardwijk) wordt getroffen door een eventuele aanleg van een omleidingstracé. De hoofddoelstelling is de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verhogen, maar bij een omleidingstracé wordt een bestaand probleem gewoon verschoven naar een nieuwe locatie of misschien wel uitgesmeerd over twee verschillende zones (en misschien wel drie in de toekomst door de komst van een light-rail). Dit betekent dat bij keuze voor een omleiding zeker ook aanpassingwerken nodig zijn aan de bestaande wegeninfrastructuur om de lokale leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen.

Een goed voorbeeld is Hechtel-Eksel, waar een omleidingsweg is aangelegd, maar de bestaande weg niet afdoende is aangepast om het doorgaand verkeer te ontmoedigen, noch heringericht is voor een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Ook het probleem van het dwarsverkeer (oost-west) is er niet opgelost. Enkel het lange-afstand noord-zuidverkeer heeft hier dus baat gehad bij de omleiding. Daar staat tegenover dat de verkeersproblematiek is uitgesmeerd over meerdere zones en de lokale verkeersveiligheid en leefbaarheid geen aandacht hebben gekregen.

Voor een aantal elementen blijven we bovendien op onze honger zitten: wat is de extra belasting voor bijvoorbeeld de Kievitwijk die nu wordt ingesloten niet door één maar twee drukke wegen én in de toekomst een light-rail. Wat is de waardevermindering van de huizen in deze zones? Wordt dit gecompenseerd? Dit geldt zowel voor de Kievitwijk als voor (delen van) het gehucht Lillo en de Standaardwijk.

⇒ We wensen dan ook dat het effect op de leefbaarheid van getroffen woonzones verder wordt onderzocht.

### Overweging tot het verder onderzoek van het aspect versnippering

Versnippering is een belangrijk element dat in de huidige nota te weinig aan bod komt. De negatieve invloed van versnippering beperkt zich immers niet enkel tot het stuk dat je wegneemt maar kan op populatieniveau drastische gevolgen met zich meebrengen. Het blijft daarbij een utopie om te denken dat de versnippering, teweeggebracht door de aanleg van een nieuwe weg, volledig kan opgelost worden door het nemen van enkele ontsnipperingsmaatregelen. De keuze van het type, de aanleg, de geleidingsrasters rondom het tracé op maaiveld en het onderhoud (wat vaak wordt achterwege gelaten) spelen een grote rol in het bijdragen tot succes. Hoofdzaak blijft dat er een extra versnipperende infrastructuur wordt gerealiseerd.

Aanvullend hierop willen we de opmerking geven dat er te veel rekening gehouden wordt met enkel het direct verlies dan met de indirecte gevolgen van de aanleg van een nieuwe weg. Er wordt bijvoorbeeld niet gesproken over de negatieve effecten op de kwaliteit van de omliggende habitats (verkeersslachtoffers, fauna, sluikeval, wijziging (grond)waterniveaus, nachtverlichting, lawaai en verontreiniging). Zo ook niet de effecten van ontsnippering op populatieniveau. Daarbij dient de opmerking gegeven te worden dat zelfs de aanleg van de tunnel door een natuurlijk leefgebied zoals voorzien populaties van soorten met een laag dispersievermogen kan doen uitsterven omwille van de barrière bij de (jarenlange) aanleg van de tunnel, ook bij een gefaseerde aanleg. Aansluitend is het al te eenvoudig dat je bestaande duinen voor de aanleg van de tunnel in het omleidingstracé gewoon even opzij kan duwen en daarna weer terug op hun plaats leggen. De eeuwenlange geomorfologische ontwikkelingen worden hierbij volledig uit het oog verloren!

Dit geldt natuurlijk ook voor de waterlopen en zeker voor het grondwatersysteem dat plaatselijk gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van een ijzerzandsteenlaag en hierdoor zeer kwetsbaar is;

Een verder onderzoek van het versnipperingeffect op habitats en soorten uit de SBZ-zones én op leefgebieden in het VEN en rode-lijstsoorten en een doorgedreven analyse van het afgraven van natuurlijke duinen lijkt hier dan ook zijn plaats.

⇒ We wensen dan ook dat het aspect versnippering met gevolgen op habitats en soorten van SBZ-zones inclusief leefgebieden in het VEN en rode-lijstsoorten en een doorgedreven analyse van het afgraven van natuurlijke duinen nadrukkelijk wordt ingebracht in het plan-MER. Bovendien moeten mogelijke oplossingen worden voorgesteld en de financiële kosten van aanleg én onderhoud ervan worden meegerekend.

### Overweging tot het opnemen van de opmerking dat de huidige afbakening verloren kan gaan t.g.v. het doorbreken van de open ruimte

Momenteel zijn de woonkernen van Houthalen en Helchteren mooi afgegrensd. De open ruimtes rondom zijn bepalend geweest voor de afbakening. Wij hebben echter een vermoeden dat deze afbakening verloren gaat als de open ruimte wordt doorbroken. Een goed voorbeeld vormt het verhaal van de gemeente Bilzen waar een de open ruimte tussen de huidige bewoning en een geplande omleidingsweg omgezet werd in woonuitbreidingsgebied.

⇒ We wensen dan ook dat de opmerking omtrent het mogelijk verloren gaan van de huidige afbakening t.g.v. het doorbreken van de open ruimte verder wordt onderzocht.

### Overweging tot het afwerken van het verhaal rond het zuidelijk aansluitingspunt

Het verhaal van het zuidelijk aansluitingspunt blijft zeer vaag en dient verder uitgewerkt te worden. Alle westelijke tracés zorgen in meer of mindere mate voor extra versnippering van meerdere deelgebieden van het erkende reservaat Laambekvallei (Laambroeken, Laambroekvijvers, Kolveren en Geelberg). Hoewel niet allemaal opgenomen in het VEN of in SBZ, met andere woorden, ze zijn zeker VEN-waardig, en ze herbergen alle waardevolle Europees beschermde habitats, regionaal belangrijke leefgebieden en rode lijstsoorten. Bovendien gaan er vanuit de infrastructuur en verkeer in het algemeen een aantal negatieve invloeden uit, die vaak onbekend zijn. Een voorbeeld hiervan is geluidsoverlast. Studies in Nederland hebben aangetoond dat vogels van open terreinen zoals weidevogels een zekere afstand houden ten opzichte van verkeerswegen omwille van geluidsfactoren. Een ander element betreft het doorsnijden van territoria. Dieren met zeer grote territoria vb. das zijn verplicht om verkeersaders te kruisen om aan voldoende voedsel te komen en een partner te vinden. De toenemende infrastructuur maakt een passage alsmar moeilijker, vaak omwille van te klein of gelegen in een andere planologische bestemming. De impact op de fauna en flora en de versnipperde effecten dienen voor dit gedeelte op dezelfde uitgebreide wijze onderzocht te worden als hoger is gevraagd voor het noordelijke en centrale deel van het omleidingstracé. We wensen bovendien dat er een duidelijk standpunt komt over een voorkeurtracé.

⇒ We wensen dan ook dat er een duidelijk standpunt komt rond het zuidelijk aansluitingspunt en bij de keuze van dit standpunt de huidige en potentiële natuurwaarden van de omliggende erkende reservaatgebieden en de effecten hierop terdege in rekening worden gebracht.

### Overweging tot het verder informatie verschaffen omtrent het geplande overleg omtrent de ecologische doelstellingkaart

Er wordt op Pag. 147 gesteld dat er een overleg zal komen tot het verfijnen van een opgestelde ecologische doelstellingenkaart. Hierover blijft men vaag. Wanneer plannen ze dit overleg? In welke fase van de procedure? Over welke doelsoorten zal het gaan?

⇒ We wensen dan ook dat de informatie rond dit overleg wordt aangevuld.

### Overweging tot het aanvullen van het financieel aspect van het omleidingstracé of de financiële factor als beslissingspunt weg te laten vallen

In de voorliggende nota wordt geen financieel beeld geschetst bij het eventuele omleidingstracé. Daarentegen zijn de kosten voor het tunnel-scenario van de bestaande weg inmiddels gekend. Bij het nemen van de beslissing over het al dan niet kiezen voor een omleidingstracé zal het financiële aspect overwogen worden. Dit lijkt ons met de huidige financiële kennis kwestie het omleidingstracé niet mogelijk. Het doorwegen van de financiële factor bij de te nemen beslissing mag met de huidige gegevens daarom niet meespelen, herinner het eenvoudige verhaal van de appels en de peren! Bovendien dienen in eerste instantie alle hoofd- en neven doelstellingen en daarnaast alle voorwaarden een gepaste weging te krijgen bij de uiteindelijke beslissing. Een keuze voor hetzij de GDT-, hetzij voor de GOT-oplossing louter op basis van de financiële factor is alleszins onaanvaardbaar.

Indien de financiële kosten voor het omleidingstracé wel zullen worden berekend dringen we erop aan dat ook de kosten voor de opwaardering van de N74 t.h.v. Houthalen-Helchteren (die al sinds lange tijd achteruit werd geschoven) en de te nemen maatregelen voor ontmoediging van het doorgaande verkeer op diezelfde weg (bijvoorbeeld plaatsen van verkeersremmers, snelheidsremmers e.d.) worden inbegrepen. (Deze noodzakelijke herwaardering is overigens in het tunnel-scenario van de N74 automatisch inbegrepen). Een eventuele bijkomende niet te onderschatten kost zal het saneren van diverse gronden (Remo, terrilgrond t.h.v. Industrierrein Centrum-Zuid, andere ) zijn, indien het omleidingstraject doorheen deze vervuilde gebieden zal passeren. Ook de geplande werken van het complex E314 moet daarbij niet onderschat worden. Andere bijkomende kosten bij het kiezen van het verhaal van een omleidingstracé zijn de kosten van compenserende maatregelen en het nemen van noodzakelijke ontsnipperingsmaatregelen. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met de lange termijnkosten voor het onderhoud van alle infrastructuur, zowel rechtstreeks betreffende de verkeersinfrastructuur (incl. bermbeheer) als onrechtstreeks betreffende het beheren van de compenserende maatregelen.

Op basis van de voorliggende financiële informatie is het zomaar voorop stellen dat beide kostenscenario's aan elkaar gewaagd zijn op z'n minst voorbarig.

⇒ We wensen dan ook dat het financiële aspect van het omleidingstracé op een allesomvattende manier wordt uitgerekend of zoniet dat het halen van de gestelde doelstellingen (met een gepaste wegingsfactor) de doorslag geven voor het kiezen voor de GDT- of GOT-oplossing en niet de – in dat geval vertekende - financiële factor.

Naast voorgaande, belangrijke inhoudelijke overwegingen en opmerkingen volgen hieronder enkele tekstuele opmerkingen:

- “Vlaamse natuurreservaat Laambeekvallei”, moet zijn “erkend natuurreservaat Laambeekvallei”,
- De kaartnummering 11.4 en 11.5 is omgewisseld

Limburgse Milieukoepel vzw

Natuurpunt vzw

August Feyen, coördinator

Willy Ibens, algemeen directeur

Limburgs Landschap vzw

Milieugroep de Mangelbeek vzw

Frans Verstraeten, directeur

Johan Lemmens, voorzitter

Natuurpunt Limburg vzw

BBL-Vlaanderen vzw

Peter Vanlommel , directeur

August Feyen, ondervoorzitter