

Opmerkingen in het kader van het alternatievenonderzoek project MER Ter Biest

Vooraf

Het college van burgemeester en schepenen heeft onderstaande nota inhoudelijk vastgelegd in zitting van 19 juli 2017. Op 17 juli 2017 werd een ontwerptekst met bemerkingen besproken met een afgevaardigde uit elke fractie in de gemeenteraad. Op 18 juli 2018 werd overlegd met de vzw eengezOnd, die bestaat uit een aantal inwoners van het gebied Ter Biest

In dit advies wordt eerst stilgestaan bij het proces van trechtering. In het bijzonder worden hierbij de diverse criteria getoetst voor het gebied Ter Biest, want dit gebied maakt voorwerp uit van de aanvraag tot plan-MER en wordt ook na de trechtering verder weerhouden als één van de 2 verder te onderzoeken gebieden ('redelijke alternatieven').

Het gemeentebestuur heeft niet de intentie om alle criteria binnen alle zoekzones te toetsen, evenmin de mogelijke alternatieven die beschreven worden op het grondgebied van de gemeente.

Wel wil het gemeentebestuur in deze nog afoetsen of de 4 zoekzones op de shortlist op eenzelfde manier afgewogen zijn.

Het alternatievenonderzoek en het geschetste ontsluitingsconcept worden vervolgens getoetst aan de aandachtspunten geformuleerd door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 31 mei 2017. Het voorstel van ontsluitingsconcept wordt kort becommentarieerd.

Stappen in het trechteringsproces/ toetsing voor Ter Biest

Stap 1: Verantwoording zoekregio/ hotspotanalyse

Rond deze hotspotanalyse zijn er geen opmerkingen. Vanuit een voldoende kritische benadering (o.a. rekening houdende met mogelijke mobiliteitsoplossingen) zullen zoekzones onderzocht worden binnen de volledige regio Kortrijk en zal het onderzoek niet beperkt worden tot de noord- en westzijde van de regio.

Stap 2: Aanduiding zoekzones

Hier gebeurt een toetsing in functie van bereikbaarheid en realiseerbaarheid van het programma. Inzake bereikbaarheid is de toetsing 'gelegen in of in aansluiting met zoekregio Kortrijk (afgebakend stedelijk gebied) en binnen ca. 1 km van een bestaand op-, afrittencomplex van het hoofd- en primaire wegennet'. Er wordt vastgesteld dat ook de R8, alhoewel niet aangeduid als primaire weg, toch als dusdanig beschouwd wordt in het kader van dit onderzoek. Ter Biest zelf sluit aan op een open afrittencomplex voor de A19.

Inzake realiseerbaarheid van het ruimtelijk programma zijn er 2 criteria:

- Niet gelegen binnen een bebouwde (woon)omgeving;
- Voldoende grote oppervlakte om het programma te realiseren.

De toetsing lijkt hier op realistische wijze gebeurd. Daar met de effectieve beschikbaarheid van de ruimte in deze fase nog geen rekening gehouden wordt, leidt het bestaan van een commercieel programma op vandaag niet tot een beperking van de beschikbare ruimte. Dit betekent dat een meubelwarenhuis kan ingeplant worden naast een bestaande retailzone. Zones met enkel voldoende ruimte voor een 'stand alone' Ikea worden in dit onderzoek niet meegenomen. Alhoewel dit een suggestie was vanuit de gemeente Wevelgem naar aanleiding van de kennisgevingsnota, blijkt uit het verslag van de richtlijnenvergadering dat hier niet verder op ingegaan wordt. De scope van het onderzoek moet immers – in het kader van het milieueffectenrapport (MER) – aansluiten bij de concrete aanvraag (het geformuleerde programma) tot het plan-MER.

Wat betreft het criterium 'niet gelegen binnen een bebouwde woonomgeving' wordt aangegeven dat dit ook kan in de nabije omgeving van woonwijken, middels een specifieke buffering.

De bestaande toestand voor de zone Ter Biest is zoals aangegeven: *'Het gebied is hoofdzakelijk in gebruik voor landbouwactiviteiten'* (pagina 20, alternatievenanalyse). Het is evident dat, bij verder onderzoek, ten volle rekening moet gehouden worden met het goed nabuurschap, het vrijwaren van de kwaliteit van de bestaande bewoning.

Na deze selectie is er nog een long list met 33 zoekzones.

Stap 3: Aanduiding short list potentiële zoekzones

Ook in de derde stap blijven de twee criteria de bereikbaarheid en de realiseerbaarheid van het ruimtelijke programma. De subcriteria verschillen nu echter.

Inzake bereikbaarheid worden de potenties van het openbaar vervoer getoetst, evenals de ruimte voor een passende ontsluiting naar het hogere wegennet.

Bij de eerste toets '**potenties tot voldoende openbaar vervoer**' sneuvelen al 17 van de 33 zoekzones. Ter Biest blijft behouden met de omschrijving 'suboptimaal'. Het criterium suboptimaal wordt gegeven indien niet volledig aan het criterium voldaan kan worden, maar het criterium ook geen volledige uitsluiting verantwoordt (bijvoorbeeld omdat ze er bijna of mits enkele aanpassingen aan kan voldoen) (pag. 25 van de alternatievenanalyse).

Ter Biest scoort hier suboptimaal en wordt geselecteerd alhoewel het gebied niet grenst aan een voorstadslijn en er zich binnen een straal van 1 km geen station bevindt. Om aan dit criterium te voldoen, wordt verwezen naar het 'gewenst' station Luchthaven, dat kadert in het wensnet voor de regio Kortrijk zoals in 2015 uitgewerkt in het kader van het strategisch project REKOVER.

In voetnoot wordt gesteld dat de termijn van realisatie van het wensnet als factor kan meespelen in de uiteindelijke locatiekeuze, maar nog niet meespeelt in deze fase van trechtering.

Is dit niet contradictorisch met wat verder gesteld wordt, dat zoekzones als Evolis niet verder meegenomen worden, omdat de realisatietermijn buiten de scope van de gewenste realisatietermijn van de investeerder ligt? Is het criterium openbaar vervoer dan een minder bepalend criterium? Zeker als de investeerder mikt op 85% autogebruikers als klant. Hoe gaan de 15% potentiële klanten die niet met de auto komen het gebied bereiken? De realisatietermijn moet dus een zekerheid zijn en – als dit niet hoeft – dan is de realisatietermijn ook minder relevant voor andere criteria?

Of wordt uitgegaan van de stelling dat het openbaar vervoeraanbod de vraag volgt en dat bij de conceptie van het programma ook kan worden uitgegaan van de hypothese dat het aanbod er (nog) niet is... Maar is de toets van dit criterium dan niet te streng uitgevoerd voor een aantal andere locaties, waar toevallig geen 'wensnet' in de buurt ligt?

Volgend criterium is de '**ruimte voor een passende ontsluiting naar het hoger wegennet**'. Vraag is hoe vlot het hogere wegennet vanaf de zoekzone bereikt kan worden (zie criterium in vorige fase, waar gesteld wordt dat er maximaal 1 km afstand mag zijn ten opzichte van een op- en afrittencomplex). Wat Ter Biest betreft, wordt geoordeeld dat de huidige weg, met 2 x 1 – rijstrook, ontoereikend is, maar dat er voldoende ruimte aanwezig is voor uitbreiding. Hoe dit gebeurt, zal blijken bij het ontsluitingsconcept dat ontwikkeld zal worden.

Vervolgens wordt **de ruimtelijke inpassing** getoetst. Dit gaat over oppervlakte en vorm van beschikbare ruimte. Zoals eerder al gesteld, moet hier – zie ook de richtlijnennota – uitgegaan worden van het gewenste programma. Weliswaar kan een deel van dit programma al gerealiseerd zijn in de feiten (aansluiten bij bestaande retail en leisure). Het is evident dat voldoende buffering van het programma vereist is, indien aangesloten wordt op woningen, wat opnieuw een wat grotere oppervlakte vraagt. Binnen Ter Biest is de ruimte inderdaad aanwezig (voor zowel volledig programma als voor buffering).

Laatste criterium is **de afwezigheid van andere evidente ruimtelijke claims**. De bestemming van het gebied Ter Biest is bepaald in het Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Er werd voor dit gebied in dit RUP gewezen op bijzondere potenties.

Ter volledigheid wordt hier gewezen op de uitspraak binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Wevelgem betreffende dit gebied onder de titel 'Behouden van het stedelijk openruimtegebied Ter Biest': *'De open ruimte, die gelegen is tussen de A17, de A19, de spoorlijn Kortrijk-Poperinge, de R8 en het verblijfsgebied van het Mollegat, wordt behouden als het 'stedelijk open-ruimtegebied Ter Biest'. De hoofdgebruiker van dit gebied blijft de grondgebonden landbouw. Daarnaast dient ook voldoende aandacht uit te gaan voor de natuurontwikkeling, landschapsopbouw en het integraal waterbeheer langs de Neerbeek, die als lokale beekvallei wordt geselecteerd. Het cultuurhistorische karakter van de 'Kortskapel O.L.V. Ter Biest' moet als bedevaartsoord bewaard worden.'*

Na deze stap worden nog 4 locaties op een shortlist geplaatst met de omschrijving 'suboptimaal'.

Stap 4: Capaciteit wegennet op macroniveau

Hier wordt gewerkt met het stedelijk verkeersmodel Kortrijk. Bij de studie wordt dus vertrokken vanuit een bestaand en beschikbaar model. Het is dan ook evident dat dit model in de eerste plaats op Kortrijk focust. Voor referentiejaar 2025 wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een aantal ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsinitiatieven (die ook expliciet opgesomd worden). De relevante vraag rijst hier in welke mate dit model voldoende rekening houdt met de verdere ontwikkelingen op grondgebied Wevelgem. Kunnen gebieden binnen en buiten Kortrijk op dezelfde manier getoetst worden? Is de onderlinge vergelijkbaarheid afdoende gemotiveerd?

Los van deze vraag blijkt de conclusie van dit model dat op vandaag enkel Ringshopping voldoet (waarbij enkel een Ikea ingeplant wordt, naast bestaande infrastructuur). Voor de overige zones zijn de bestaande kruispuntconfiguraties tussen de zoekzone en het hoger wegennet onaangepast om het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling te verwerken (pagina 64 van het alternatievenonderzoek).

Stap 5: Ontwerpend onderzoek

In een 5^{de} stap wordt verwezen naar de nota 'Onderzoek naar de mogelijke ontsluiting van de zoekzones voor de locatie van het project Ikea', opgemaakt door Sweco.

In deze stap worden de sites Evolis en Beneluxpark (Hoog Kortrijk) niet verder meegenomen. Reden hiervoor is de studie 'complex project Hoog Kortrijk'. De studie voor het mobiliteitsluik zal minstens duren tot 30 juni 2018. Pas nadien zal het complex project zelf opgestart worden. *'De uitwerking en realisatie van oplossingen die ook noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Ikea liggen dus buiten de tijdshorizon van de plandoelstellingen.'*

Deze beide zoekzones worden dus – op basis van deze planning – als 'geen redelijke alternatieven' omschreven.

Maar is Ter Biest op basis hiervan wel een redelijk alternatief? Hiervoor is de aansluiting van de A19 op de R8 vereist (en de daarbij horende aanpassing van de zuidelijke tak van het aansluitingscomplex A19/ Gullegemstraat). In de alternatievennota is te lezen (pagina 66): *'Het Agentschap Wegen en Verkeer bevestigt dat deze aanpassing op het budget 2018 staat, wat past binnen de plandoelstellingen'*. Op de website van Wegen en Verkeer staat: *'AWV streeft ernaar om de werken in 2018 aan te besteden zodat ze vanaf eind 2018 kunnen uitgevoerd worden. Die timing is o.a. afhankelijk van het verloop van de onteigeningsprocedure en het verkrijgen van de bouwvergunning'*. Het feit dat bepaalde werken budgettair voorzien zijn, biedt nog geen zekerheid dat ze binnen de gewenste timing uitgevoerd zullen worden. Ook al wordt algemeen erkend dat deze werken noodzakelijk zijn, los van de mogelijke inplanting van een Ikea.

Het is belangrijk dat de planningshorizon voor het complex project naast de planningshorizon voor de noodzakelijke realisaties voor een goede ontsluiting van het gebied Ter Biest gelegd wordt. De trompetaansluiting is een noodzakelijke realisatie vooraleer ook maar sprake kan zijn van de inplanting van een Ikea, maar is onvoldoende voor een vlotte doorstroming.

Daarnaast zijn nog een aantal onbekenden vermeld in stap 5. Zo wordt gesteld: *'De ontsluiting van het gebied Ter Biest is mogelijk. Hiervoor liggen momenteel twee varianten voor die een vlotte verkeersafwikkeling garanderen op basis van de verkeersbelasting voor het avondspitsuur. Een bijkomende toets van deze ontsluitingsconcepten op basis van de verkeersbelasting op een vrijdagavond en weekend zal uitwijzen of er nog bijkomende aanpassingen noodzakelijk zijn.'* Was het niet wenselijk dat dit onderzoek al uitgevoerd zou zijn? Zou dit niet bijdragen tot de kwaliteit van dit alternatievenonderzoek?

Vervolgens staat er: *'De mogelijkheid om de site eveneens met openbaar vervoer of een andere vorm van collectief vervoer te ontsluiten dient nader onderzocht te worden.'* Dit bleek nochtans een criterium om de site Ter Biest als een redelijk alternatief te presenteren. Is hier niet wat kort door de bocht gegaan?

Toetsing aan opmerkingen tijdens alternatievenonderzoek

Tijdens het alternatievenonderzoek werd de werkgroep mobiliteit ambtelijk opgevolgd vanuit het gemeentebestuur. Vanuit het college van burgemeester en schepenen werden tijdens deze besprekingen, in zitting van 31 mei 2017, al 3 belangrijke aandachtspunten weergegeven.

Bijkomend verkeer in de centra van de omliggende kernen moet vermeden worden.

Op vandaag is niet duidelijk of aan dit criterium voldaan kan worden. Het geschetst ontsluitingsconcept zou tot een vlotte doorstroming moeten leiden, wat een noodzaak is als gewenst wordt dat bezoekers van de site voor deze weg zouden kiezen. Tijdens de vergadering werd de vraag gesteld hoe mensen uit de directe omgeving hun weg zouden kiezen naar de eventuele Ikea-vestiging. Op vandaag is nog geen duidelijkheid. Er mag vanuit gegaan worden dat het MER hier een duidelijk antwoord biedt. De richtlijnennota stelt uitdrukkelijk dat alle wegen met een verwachte toename van verkeersintensiteit ten gevolge van het project met 5% in het studiegebied mobiliteit van het MER opgenomen moeten worden. Het standpunt van Wevelgem in deze is gekend.

Een oplossing waarbij de rechtstreekse verbinding tussen de kernen van Wevelgem en Gullegem geknipt wordt, is maatschappelijk niet aanvaardbaar.

Met deze vraag is rekening gehouden bij het uitwerken van het ontsluitingsconcept. Evenwel blijft de vraag of een vlot verkeer tussen Gullegem en Wevelgem op deze wijze gegarandeerd wordt (cfr. infra).

Bij het weerhouden van Ter Biest als redelijk alternatief wordt uitgegaan van een snelle realisatie van de trompetaansluiting. Deze garantie inzake beslist beleid moet hard gemaakt worden, evenals de bewering dat dit redelijker zou zijn dan de locaties die niet weerhouden worden omwille van de timing rond de studie 'Complex project Hoog Kortrijk'.

Deze vraag is bij deze opnieuw gesteld. Het gemeentebestuur is er niet van overtuigd dat er geen wederzijdse interferenties zijn rond het locatie-onderzoek naar de inplanting van een Ikea enerzijds en de studie 'Complex Project Hoog Kortrijk' anderzijds.

Bemerkingen bij het ontsluitingsconcept

Bij het voorgestelde ontsluitingsconcept kunnen – in de huidige stand van zaken - alvast volgende zaken meegegeven worden, zonder dat hierbij een voorafname zou gebeuren op eventuele latere adviezen in een mogelijk volgende fase.

- Het concept heeft oog voor de veiligheid van de fietsers tussen Gullegem en Wevelgem: een volledig scheiding van de rijweg is een veiliger situatie dan op vandaag. Een ondertunneling voor de fietsers ter hoogte van de Gullegemstraat en ter hoogte van de Rijksweg is vereist. Zo blijven de fietsers afgescheiden en moeten zij op geen enkel ogenblik het drukke verkeer kruisen.
- Het huidig kruispunt wordt gesplitst in 2 kruispunten, wat 2 keer een 3-taks kruispunt is in plaats van het huidig 4-taks kruispunt met lichtenregeling. Door de ondertunneling haal je een deel van het vrachtverkeer weg. Het concept met ondertunneling, rechtstreeks op de Rijksweg, is dan ook aangewezen, want dit zorgt voor meer capaciteit en dus meer kans op een vlotte doorstroming. Door het weghalen van het een deel van het vrachtverkeer van en naar de industriezone Gullegem-Moorsele door ondertunneling wordt het aantal conflicterende stromen beperkt op het noordelijk kruispunt.

Een bedenking is evenwel dat er nog steeds veel vrachtwagens de brug op zullen moeten rijden als ze richting Gent willen (via R8) en zich op die manier terug mengen met het lokaal verkeer.

De splitsing van het huidig kruispunt in 2 3-takskruispunten wordt voorgesteld als de oplossing om naast een vlottere doorstroming ook het lokaal verkeer Gullegem-Wevelgem te garanderen. De vraag stelt zich of de doorstroming voldoende zal zijn, daar de 2 'nieuwe' 3-takskruispunten relatief dicht bij elkaar liggen. Dit is beter dan de huidige situatie, maar is dit voldoende voor het toenemend verkeer bij de inplanting van een Ikea? Als de doorstroming minder vlot verloopt, zal dit dan niet in de eerste plaats ten koste gaan van het lokaal verkeer tussen Gullegem en Wevelgem? Met andere woorden: welke garanties zijn er dat de geschetste verbinding Gullegem-Wevelgem ook een kwalitatieve verbinding is?

- Er zijn dus nog heel wat gevallen waarbij het bestemmingsverkeer voor Ikea niet gescheiden wordt van het lokale verkeer (Wevelgem-Gullegem) en het vrachtverkeer. Belangrijk is wel dat voor het verkeer dat uit Ikea vertrekt richting A19 – R8 een volledig afzonderlijke afslag voorzien is. Het verkeer dat uit Ikea vertrekt richting E403, moet eerst op de ovonde en wordt er gemengd met het lokale verkeer.
- Belangrijk is de capaciteit van de ovonde. Deze wordt voorgesteld met dubbele rijstroken. Er moet een garantie zijn dat de ovonde het verkeer kan verwerken anders zullen tijdens piekmomenten files ontstaan in de Gullegemstraat. Cruciale vraag is of deze ovonde voldoende verkeer kan afwikkelen, zeker gelet op het vrachtverkeer, dat extra ruimte inneemt.

- Er is gewerkt aan een situatie om de verschillende verkeersstromen van elkaar te scheiden (vrachtverkeer van en naar industriezone, lokaal verkeer Wevelgem-Gullegem, verkeer van en naar Ikea en verkeer voor het op- en afrittencomplex). Naast het fietsverkeer en de ondertunneling voor de vrachtwagens moeten verdere mogelijkheden onderzocht worden in die richting en waarbij rekening moet gehouden worden dat het bestuur een veilige en vlotte doorgang wilt voor het lokale verkeer Wevelgem-Gullegem.
- Het zou wenselijk zijn om meteen ook het openbaar vervoer in beeld te brengen bij de uitwerking van het concept.

Algemeen kan de vraag gesteld worden of de mogelijke ontsluitingsconcepten voldoende onderzocht zijn. Of anders gesteld: of ze voldoende waarborgen bieden voor de bezorgdheden die al herhaaldelijk geuit werden?

Een rechtstreekse aan- en aftakking is op het vlak van doorstroming – indien realiseerbaar – een beter alternatief.

Het huidig voorgesteld ontsluitingsconcept overtuigt het gemeentebestuur niet. De oplossing bestaande uit de splitsing van kruispunten, een ovonde en een verbreding van de brug lijkt ofwel onvoldoende om de doorstroming te verzekeren of onvoldoende om een kwaliteitsvolle verbinding tussen Wevelgem en Gullegem te garanderen (mogelijks onvoldoende voor beide aspecten).

Besluiten

Wat het trechteringsonderzoek betreft, wordt het criterium openbaar vervoer te veel vanuit een potentieel oogpunt benaderd, wordt sterk gesteund op een wensnet, dat onvoldoende gevalideerd is en waarvan de realisatie onzeker is. Vanuit dit gegeven bepaalde locaties weren omdat ze niet aansluiten op een wensnet en vanuit het gegeven dat het aanbod de vraag volgt, is moeilijk verdedigbaar.

Om de redelijkheid van een alternatief te toetsen wordt de planningshorizon van noodzakelijke realisaties als toetssteen gebruikt. Deze toets wordt toegepast voor realisaties op het hogere wegennet, maar:

- Verdient verdere concretisering en aftoetsing met de planningshorizon van de investeerder.
- Moet ook toegepast worden op alle nodige realisaties om een vlotte doorstroming op het vlak van mobiliteit te garanderen.
- Moet voldoende draagvlak vinden bij de Vlaamse overheid.

Vraag kan gesteld worden of bij de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen met het verkeersmodel Kortrijk voldoende rekening gehouden is met de ontwikkelingen binnen de gemeente Wevelgem. Een belangrijke bemerking hierbij is dat het voorgestelde ontsluitingsconcept naar verluidt geen bijkomende ontwikkelingen zou toelaten op Ter Biest (wat aansluit met de mening van het gemeentebestuur om bij een eventuele investering door Ikea de rest van het gebied te vrijwaren voor landbouw en natuur). Maar wat met andere ontwikkelingen die mogelijk hun weerslag hebben op het op- en afrittencomplex (Kleine Molen, ontwikkelingen in het koppelingsgebied Gullegem)?

Alhoewel al heel wat onderzocht werd, worden nu conclusies geformuleerd waarbij gesteld wordt dat nog een aantal bijkomende tellingen vereist zijn, een oplossing inzake openbaar vervoer verder bekeken moet worden.

Het ontsluitingsconcept, zoals op vandaag voorgesteld, kan het gemeentebestuur niet overtuigen. Dit concept zou moeten een antwoord bieden op een vlotte doorstroming, op een goede verbinding tussen Wevelgem en Gullegem en op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, die ook via dit punt hun weg zullen zoeken naar het hogere wegennet. Een ondertunneling richting Rijksweg vormde al voorwerp van onderzoek en is alvast een vereiste voor een goede ontsluiting in het uitgewerkte scenario. Ook de aanleg van een fietsbrug is een noodzaak. Maar er worden, zoals gesteld, vraagtekens geplaatst bij het huidige voorgestelde concept.

Aansluitend op dit alternatievenonderzoek moet de werking van deze ontsluiting afdoende aangetoond worden. Daarnaast zal de weerslag moeten nagegaan worden op de nabije secundaire wegen en de nabije kernen, zoals ook gesteld in de richtlijnennota. Het is evident dat binnen het studiegebied voor mobiliteit ook omtrent de domeinen 'lucht' en 'geluid' gerapporteerd wordt.

Het gemeentebestuur heeft in deze nota een aantal opmerkingen/ bedenkingen geuit bij het alternatievenonderzoek in het algemeen en bij het ontsluitingsconcept in het bijzonder.

- In het onderzoek moet het criterium 'openbaar vervoer' ernstig benaderd worden en lijkt de 'potentie van een wensnet' een onvoldoende sterk argument.
- Er moet een degelijke planning komen over de diverse alternatieve locaties voor alle noodzakelijke realisaties om de inplanting van een Ikea op een verantwoorde manier te garanderen. Deze planningshorizon kan vervolgens getoetst worden aan de planningshorizon van de investeerder (2020, zie pagina 1 alternatievenonderzoek).
- Conclusies worden best maar getrokken nadat de onduidelijkheden, waarnaar nu nog verwezen wordt in het onderzoek, ook een antwoord hebben gekregen. Er moet ook aangetoond worden dat voldoende rekening gehouden is met de ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Wevelgem.
- Het ontsluitingsconcept overtuigt niet. Garanties worden gevraagd omtrent vlotte doorstroming, vlotte verbinding tussen Gullegem en Wevelgem en omtrent het vermijden van enige weerslag op het verkeer in de centra (wat slechts kan indien doorstroming op het knooppunt zelf vlot is).

Namens het college van burgemeester en schepenen



Kurt Parmentier
Gemeentesecretaris



Jan Seynhaeve
burgemeester