Datum artikel: 2026-11-14

Regionaal bedrijvenpark Wielsbeke: economische ontwikkeling vraagt transparantie, inspraak en garanties voor onze mobiliteit

Wij erkennen het belang van economische ontwikkeling en lokale tewerkstelling. Maar die ontwikkeling moet samengaan met een doordacht mobiliteitsbeleid, verkeersveiligheid en respect voor de leefbaarheid van onze gemeente. Bij de vergunningsverlening voor het regionale bedrijvenpark in de Lembeekstraat (gelegen in de zone tussen de Breestraat en de Rijksweg) blijven belangrijke vragen bestaan over de verkeersimpact, de manier waarop omwonenden bij dit dossier werden betrokken, en de wijze waarop de uiteindelijke besluitvorming tot stand is gekomen.

Het toekomstige bedrijvenpark zal een aanzienlijk aantal bijkomende vrachtwagenbewegingen veroorzaken. Tegelijk zijn er nu reeds knelpunten op de N382 en de omliggende rotondes. Wij vinden dat zulke ingrijpende plannen een grondige en transparante beoordeling verdienen. Daarbij is niet alleen de formele vergunningsprocedure belangrijk.

Waarom werd er geen nieuwe informatievergadering voor de omwonenden georganiseerd?

De manier waarop inwoners worden geïnformeerd en de kans kunnen krijgen om de impact van een dergelijk grootschalig ontwerpproject te begrijpen, verdient bijzondere aandacht. De georganiseerde infovergadering voor alle omwonenden in juli 2025 kende een grote opkomst in zaal Bibox, wat een grote betrokkenheid van de bevolking aantoont.

Waarom heeft de ontwikkelaar naar aanleiding van de gewijzigde omgevingsvergunningsaanvraag geen nieuwe informatievergadering voor de omwonenden georganiseerd? Welke wijzigingen werden aangebracht, welke gevolgen hadden die voor de verkeersstromen en waarom werd niet opnieuw gekozen voor rechtstreeks overleg met de mensen die de gevolgen mogelijk dagelijks zullen ondervinden? Een openbaar onderzoek biedt burgers de mogelijkheid om het dossier in te kijken en bezwaren in te dienen. Dat is belangrijk, maar het is niet hetzelfde als een heldere toelichting waarbij de ontwikkelaar vragen beantwoordt en de gevolgen van gewijzigde plannen uitlegt.

Dat er veel vragen leven bij de inwoners, blijkt uit het feit dat er maar liefst 28 bezwaarschriften bij het laatst gevoerde openbaar onderzoek ingediend werden. Deze bezwaarschriften gaan vooral over de mogelijk te verwachten gevolgen voor de lokale mobiliteit.

Waarom werd de mobiliteitsraad niet geraadpleegd?

Een regionaal bedrijvenpark met een grote impact op de verkeersstromen is bij uitstek een dossier waarbij mobiliteit centraal moet staan. Dat is immers de grootste bekommernis van de inwoners. Toch heeft de gemeentelijke mobiliteitsraad van Wielsbeke over dit project geen enkel formeel advies uitgebracht. Waarom heeft het schepencollege het niet nodig geacht deze adviesraad om een standpunt te vragen? De mobiliteitsraad brengt deskundigen, vertegenwoordigers van verschillende maatschappelijke sectoren en politieke fracties samen. Net die brede samenstelling kan bijdragen aan een beter onderbouwde beoordeling van de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de gevolgen voor de inwoners. Wij beseffen dat er geen algemene wettelijke verplichting bestaat om deze raad bij elke omgevingsvergunning te consulteren. Dat ontslaat het schepencollege echter niet van de verantwoordelijkheid om uit te leggen waarom het bij dit dossier met een dergelijke mobiliteitsimpact niet in overleg gegaan is met de mobiliteitsraad. Wij vragen daarom duidelijkheid over de gemaakte afwegingen en pleiten ervoor om de mobiliteitsraad bij dergelijke grootschalige projecten met aanzienlijke verkeersgevolgen structureel te betrekken.

Mobiliteit en verkeersdruk: dé grote bezorgdheid bij de inwoners

Tijdens het verloop van de gevoerde procedure (infomoment omwonenden, drie openbare onderzoeken met telkens een aantal bezwaarschriften, fundamenteel gewijzigde houding van het schepencollege,...) stak telkens één grote bezorgdheid bij de Wielsbekenaren er echt bovenuit: zal de zeer aanzienlijke verkeersimpact van dit project de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in Wielsbeke niet aantasten?

Wie dagelijks gebruikmaakt van de Wielsbeekse wegen, stelt nu reeds vast dat de capaciteit van de N382 tussen beide rotondes tijdens de spitsuren verzadigd is. Ook aan de rotondes zelf is het aanschuiven: enerzijds aan de rotonde bij Unilin, waar de N382, de Ooigemstraat en de Stationstraat samenkomen, anderzijds aan de rotonde bij Agristo, waar de N382 en de Ridder De Ghellinckstraat samenkomen.

Zelfs de beheerder van de N382, Agentschap Wegen en Verkeer, stelt in haar advies aan de gemeente klaar en duidelijk in dit **citaat****: "*...De ontwikkelaar en de vergunningverlenende overheid moeten er zich van bewust zijn dat er ter hoogte van de drie rotondes die op grondgebied Wielsbeke genomen moeten worden om de nieuwe site te bereiken op heden reeds (hoofdzakelijk in de ochtend- en avond spits lange) wachtrijen ontstaan. AWV heeft geen plannen om deze rotondes aan te passen. ...*".

Bovendien worden er twee andere grote projecten voorbereid die nog meer (vracht)verkeer zullen genereren. Een eerste project betreft het opstarten van bijkomende productiecapaciteit in de nieuwe gerealiseerde bedrijfsgebouwen van Agristo.

Een tweede project betreft de voorziene uitbreiding van de Wielsbeekse containerterminal (net naast het gemeentelijke recyclagepark). Transport per schip is

uiteraard een goede zaak, maar alle aanvoer en afvoer gebeuren door vrachtwagens die gebruikmaken van het reeds belaste lokale wegennet.

Wij vragen ons af of in de uitgevoerde mobiliteitsstudie van de projectontwikkelaar van het bedrijvenpark cijfers over dergelijke bijkomende verkeersbewegingen mee opgenomen zijn in de berekening.

De koerswijziging van het schepencollege

Het Wielsbeekse schepencollege heeft op 18.11.2025 de omgevingsvergunningsaanvraag geweigerd. Het college nam echter plots een gewijzigd standpunt in: op 03.09.2026 werd een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht aan de bestendige deputatie. Het college achtte de aanvraag aanvaardbaar, mits vier voorwaarden werden opgelegd inzake een afsprakenkader voor het laad- en losverkeer, bedrijfsvervoerplannen, jaarlijkse mobiliteitsmonitoring en een beperking van de logistieke activiteiten tot maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte. De bestendige deputatie volgde dit advies integraal in haar positieve beslissing van 10.09.2026.

Maar wat gebeurt er als de monitoring, evaluaties en rapportages aantonen dat de verkeersbelasting te hoog is? Welke concrete norm wordt overschreden? Bij welke verkeersintensiteit moet worden ingegrepen? Wie beslist? Welke maatregel volgt? Binnen welke termijn? Is de exploitatie dan automatisch beperkt? Allemaal vragen die ons doen besluiten dat de opgelegde voorwaarden bijzonder moeilijk controleerbaar en afdwingbaar zijn nu de omgevingsvergunning verleend is voor een onbepaalde duur.

Onze slotconclusie

Economische ontwikkeling en tewerkstelling zijn belangrijk voor Wielsbeke. Maar ze mogen niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Bij een project van deze omvang verwachten wij meer dan een formele vergunningsprocedure. Wij verwachten een zorgvuldig onderbouwde beslissing, transparante communicatie, een duidelijke verantwoording van gewijzigde adviezen en concrete garanties dat de verkeersimpact beheersbaar blijft, ook wanneer andere bedrijfsontwikkelingen worden gerealiseerd. Onze boodschap is dan ook helder: Wielsbeke heeft recht op economische ontwikkeling, maar evenzeer op transparantie, inspraak en een mobiliteitsbeleid dat vooruitkijkt. De inwoners verdienen duidelijkheid over de gevolgen van deze vergunning en over de maatregelen die hen moeten beschermen tegen een steeds zwaarder (over)belast wegennet.

****Citaat** van het **AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER**, District Pittem; **klik op de link: Advies AV/316/2025/00741/C**.



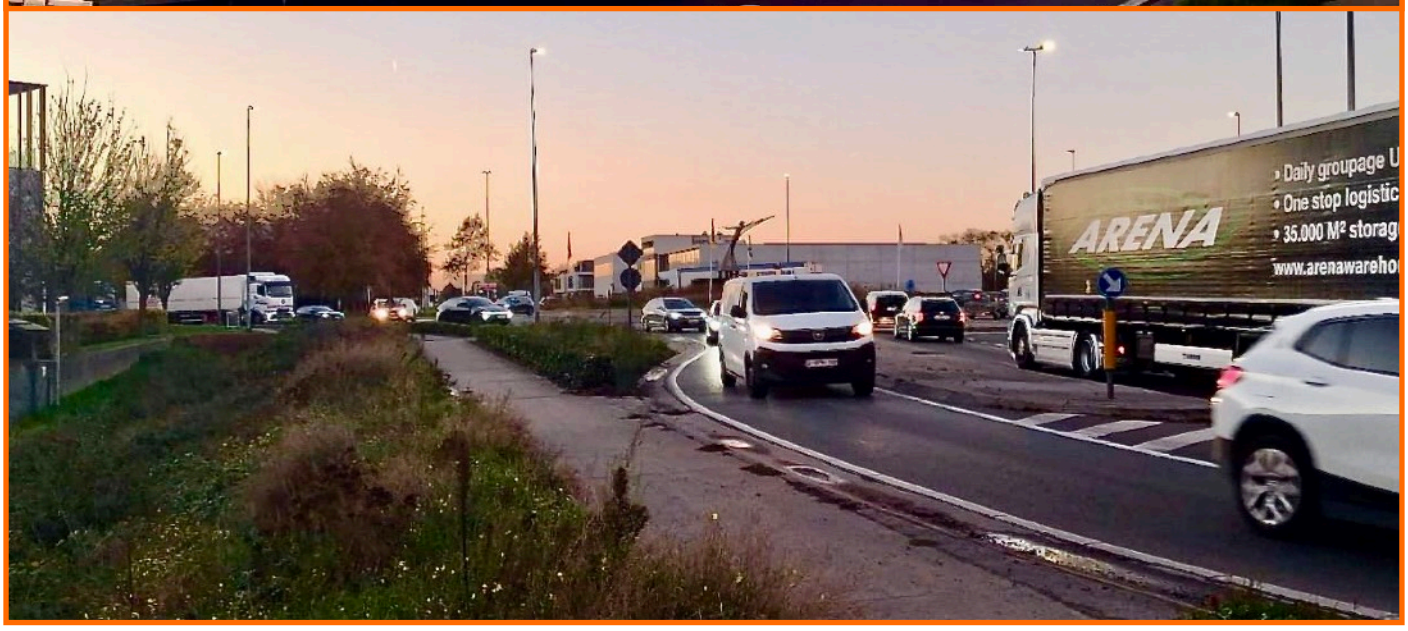











ARENA





Bovendien blijven we in het ongewisse over het soort vrachtwagens en het soort ladingen.













