

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Verfijnde startnota geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Samenvatting

Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de eerste startnota van het GRUP 'K-R8 - Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving' goed. Hiermee werd het geïntegreerd planproces formeel opgestart om de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren.

De in 2019 goedgekeurde startnota bevatte het planvoornemen en de plandoelstelling, met een eerste aanduiding van relevante disciplines en aandachtspunten voor het uit te voeren milieuonderzoek. Gezien de omvang en de complexiteit van het planproces werd er reeds in 2019 voor gekozen om na de publieke consultatie de startnota verder te verfijnen, bij te sturen indien nodig en tevens een verder uitgewerkte scoping uit te voeren. Deze werkwijze moet - vanuit de keuze voor een open en participatief proces - het mogelijk maken om alle belanghebbenden maximaal te betrekken in het proces.

Het planproces K-R8 zet in op een geïntegreerde visie voor mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen met aandacht voor de leefbaarheid. N.a.v. de inspraakreacties op de startnota van 2019 wordt met de verfijnde startnota het verbeteren van de leefbaarheid nog meer naar voor geschoven als centrale doelstelling. De doelstelling tot het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost blijft behouden, doch is samen met de inzet op modal shift, de evaluatie en bijsturing van ruimtelijke ontwikkelingen en het realiseren van de verbindende groenstructuur, slechts één van de sleutels om tot een verhoogde leefbaarheid (in al haar facetten) in deze omgeving te komen.

Na de goedkeuring van de verfijnde startnota volgt een nieuwe publieke raadpleging.

1. SITUERING

A. AANLEIDING EN SITUERING VAN HET PLANPROCES

De verkeersverzadiging en de dreigende verkeerscongestie en -onveiligheid in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost brengt de leefbaarheid op zowel verkeerskundig als ruimtelijk vlak in het gedrang. De ring R8 rond de stad Kortrijk ontsluit via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost naar de E17/A14. Tussen beide complexen is de R8 niet gesloten waardoor de uitwisseling tussen beide complexen gecombineerd wordt met de op- en afrit van de E17/A14. Tijdens de spitsmomenten veroorzaakt dit congestie en terugslag op de op- en afrit van de E17/A14.

Door de beschikbare ruimte en de sterk autogerichte ligging van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost vestigden er zich de laatste decennia een aantal grootschalige (regionale) activiteiten op die locaties die wegens ruimtegebrek geen plaatsvonden in de Kortrijkse binnenstad. Daarnaast zijn er rond het complex Kortrijk-Oost nog grote onbebouwde terreinen waarvan de bestemmingsplannen bijkomende ontwikkelingen mogelijk maken. De verkeerscomplexen kunnen de (bijkomende) verkeersintensiteiten om verschillende redenen niet snel genoeg verwerken en zijn niet afgestemd op de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

Bijkomende infrastructuur voor het wegverkeer voor de aanpak van de verkeersproblematiek is niet alles oplossend. Dit leidt bovendien tot vragen over de ruimtelijke kwaliteit en inpasbaarheid ervan en over de impact op de leefbaarheid van de betrokken stadsdelen. Het openbaar vervoer en de noodzakelijke veilige en hoogwaardige fietsverbindingen vormen dan ook één geheel in het ruimtelijk ontwerp van de infrastructuuringrepen. Het bijdragen tot de inzet op alternatieve vervoersmodi (openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer, ...) maakt hier deel van uit.

Het project K-R8 vereist de opmaak van een Gewestelijk RUP.



Figuur 1: De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

B. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld: Omgeving en Mobiliteit

Beleidsdoelstellingen: SD 2 'Geïntegreerde bepalingen en uitvoeren van omgevingsbeleid'

OD 3 'Gebiedsontwikkeling met gebiedscoalities'

C. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is het regionaalstedelijk Kortrijk geselecteerd met delen van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem. Als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen versterkt het RSV de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk, de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk en de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet. Binnen het grensoverschrijdende samenwerkingsverband zijn uitspraken te formuleren over de ruimtelijke structuur en ontwikkelingsprojecten.

Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. De A14 Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen (E17) is geselecteerd als hoofdweg en maakt deel uit van het TEN 'Trans-European Networks' (Europese netwerk van transportassen). De A19 van het klaverblad A17/A19 tot de R8 en de R8-noord van N19 (Kortrijk-West) tot de aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost) zijn geselecteerd als primaire wegen II. Het zuidwestelijke deel van de R8 betreft een secundaire weg I.

Op 20 januari 2006 wordt het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' definitief vastgesteld. In het afbakeningsproces voorzag men de stedelijke structuur voor grootschalige en unieke stedelijke functies te versterken door deze functies te bundelen in de binnenstad van Kortrijk en op Hoog Kortrijk. Beide stadsdelen zouden complementair worden ontwikkeld. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals het nieuwe ziekenhuis), zouden een plaats krijgen in Hoog Kortrijk. Een hoogwaardige openbaar vervoers- en fietsverbinding werd noodzakelijk geacht. De stedelijke potenties van Hoog Kortrijk zouden worden benut ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, en ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid. Daarbovenop kregen o.m. de binnenstad (binnen de R8) en Hoog Kortrijk een extra taak. Grootschalige bedrijventerreinen op nieuwe locaties en nieuwe kantoorlocaties werden bij het afbakeningsproces niet voorzien. Bijkomende bedrijventerreinen werden gekoppeld aan bestaande terreinen gelegen aan infrastructuur van stedelijk niveau (R8 en E17).

De bevoegde minister keurde eind 2018 het nieuw strategisch project Contrei goed, met o.m. als deelacties de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

In het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 en in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 is het ruimtelijk planningsproces K-R8 vermeld als één van de grote investeringsprojecten op Vlaams niveau. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan investeringen in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, de doorstroming op het hoofdwegennet en missing links. Er wordt gestreefd naar een ambitieuze modal shift.

Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het decreet Basisbereikbaarheid goed. Met dat decreet wordt voor het openbaar vervoer overgestapt van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer.

Op 7 juni 2019 keurde de Vlaamse Regering het geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2019-2023 goed.

Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de eerste startnota van het GRUP 'K-R8 - Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving' goed. Hiermee werd het geïntegreerd planproces formeel opgestart om de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren.

Op 19 juli 2019 sloot de Vlaamse regering de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen af met de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio. Met deze overeenkomst wordt een doorstart gegeven aan een aantal regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, waaronder de geïntegreerde aanpak van het planproces K-R8. Tevens werd met deze overeenkomst de afspraak gemaakt om bij de uitvoering van de regionale acties de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde' te hanteren als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en voor de uitvoering van regionale en lokale acties. In deze regiovisie zijn Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost geselecteerd als regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering keurde op 25 oktober 2019 het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 (LBP) definitief goed, op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP) en op 20 december 2020 de Vlaamse Klimaatstrategie 2050.

2. INHOUD

A. UITDIEPING VERKENNEND OVERLEG: VERFIJNDE STARTNOTA

Na de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019 (VR 2019 1907 DOC.1066/1) werd een uitgebreide overleg- en participatiestructuur opgezet. Deze is uitgebreid omschreven in de procesnota.

Na de beslissing van 19 juli 2019 werd de **processtructuur** van het planproces K-R8 gewijzigd. Op het interbestuurlijk overleg (IBO) Zuid-West-Vlaanderen van 29 november 2019 werd beslist geen stuurgroep K-R8 meer in te richten, maar in functie van de (inter)bestuurlijke terugkoppeling gebruik te maken van de bestaande regionale overlegstructuren, zoals het IBO Zuid-West-Vlaanderen, de RegioRaad Zuid-West-Vlaanderen en de vervoerregioraad Kortrijk. Daarnaast wordt ingezet op bilateraal overleg met de betrokken besturen.

Zoals voorzien in de beslissing van 19 juli 2019 en gezien de omvang en de complexiteit van het planproces, werd de startnota na de publieke consultatie verder verfijnd en bijgestuurd, waarbij ook een verder uitgewerkte scoping is uitgevoerd. Deze werkwijze maakte - vanuit de keuze voor een open en participatief proces - het mogelijk om alle belanghebbenden maximaal te betrekken in het proces.

Voorliggende **verfijnde startnota** omvat naast het planvoornemen en de verder uitgewerkte plandoelstellingen nu ook een verfijnde afbakening van het plangebied, een visie op ruimtelijke ontwikkelingen en te vrijwaren zones binnen dit gebied en een verfijnde aanduiding van de relevante disciplines en aandachtspunten voor het uit te voeren milieuonderzoek.

Deze verfijnde startnota is opgesteld door het planteam samengesteld uit medewerkers van het Departement Omgeving, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, V.V.M. De Lijn, Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen, De Vlaamse Waterweg,

B. INHOUD VAN HET VOORSTEL: DOELSTELLING PLANPROCES

De centrale doelstelling van het GRUP betreft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (beperken van hinderaspecten als luchtverontreiniging en geluidshinder, verbeteren van de verkeersleefbaarheid, realiseren van omgevingskwaliteit en duurzaam ruimtegebruik, verhogen van de biodiversiteit en ecologische leefbaarheid, ...).

N.a.v. de inspraakreacties wordt het verbeteren van de leefbaarheid in de verfijnde startnota nog meer naar voor geschoven als centrale doelstelling van het planproces, waarbij ook het begrip "leefbaarheid" wordt geduid en een hoog ambitieniveau wordt geformuleerd. Daarom wordt de subtitel van het GRUP gewijzigd van "Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving" naar "Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost". De doelstelling tot het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost blijft behouden, doch is samen met de inzet op modal shift, de evaluatie en bijsturing van ruimtelijke ontwikkelingen en het realiseren van de verbindende groenstructuur, slechts één van de sleutels om tot een verhoogde leefbaarheid (in al haar facetten) in deze omgeving te komen. De eventuele overkappingsmogelijkheden van de E17 en/of R8 en een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 worden hierbij mee onderzocht.

In functie van het verbeteren van de leefbaarheid worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen in het planproces geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd. Met de verfijning van de startnota zijn de plandoelstellingen niet alleen verder uitgewerkt, maar ook beperkt bijgestuurd. Zo is het bepalen van de draagkracht en capaciteitsgrens van de infrastructuur behouden onder de doelstelling tot geïntegreerde aanpak van de weginfrastructuur, doch wordt deze niet meer als afzonderlijke doelstelling vermeld. De doelstelling tot realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied is toegevoegd. **Naast de centrale doelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid, omvat K-R8 volgende plandoelstellingen:**

✓ Het multimodaal bereikbaar maken van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Het planproces wenst duidelijk in te zetten op een mobiliteitsverschuiving door het streven naar een maximaal potentieel aan alternatieve vervoersmodi (modal shift). Concrete doelstellingen zijn o.m. het creëren van ruimte voor alternatieve modi, het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fiets- en openbaar vervoersverbindingen, de uitbouw van multimodale knooppunten, het optimaliseren en beperken van parkeerplaatsen, de bewuste inzet op modal shift bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, ...

In de verfijnde startnota zijn m.b.t. de inzet op modal shift volgende zaken toegevoegd:

- Duiding van de indicatoren modal shift, zowel in relatie tot de doelstellingen van de vervoerregio Kortrijk als in relatie tot de milieubeleidsplannen.
- Bepaling van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het GRUP.
- Formulering van het ambitieniveau met een aandeel duurzame modi hoger dan 40%.
- Doelstelling tot realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost met mogelijke locatiealternatieven.
- Meenemen in het verdere onderzoek van een 'alternatief modal shift', waarbij wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi zonder aanpassing van de verkeerscomplexen.

✓ Het evalueren en mogelijks (deels) heroriënteren en/of beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden

In de verfijnde startnota worden keuzes gemaakt op vlak van ontwikkelen, verdichten en vrijwaren van deelzones op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Er is te verdichten en ontwikkelen op goed multimodaal ontsloten locaties, waarbij prioritair wordt verdicht langs de (hoogwaardig)

openbaar vervoersassen (kernnet A-assen) en ter hoogte van de uit te bouwen multimodale knooppunten. Ook de potenties voor fiets zijn hierbij te bekijken. Naast de relatie tot de multimodale bereikbaarheid dienen de ontwikkelings- en verdichtingszones complementair te zijn met de verdere uitbouw van het groenblauwe netwerk.

Daarnaast worden een aantal deelzones binnen het plangebied gevrijwaard van bebouwing in functie van de groenblauwe dooradering en het behoud van de open ruimte, in het kader van de leefbaarheid en/of omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn. Er wordt ervoor gekozen om een aantal woon(uitbreidings)gebieden langs de weginfrastructuur of aan de rand van Hoog Kortrijk niet meer aan te snijden.

Tot slot komen in de verfijnde startnota ook de ontwikkelingsmogelijkheden aan bod op de reservatiestrook in geval de ringweg R8 er niet gesloten wordt, evenals de ontwikkelingsmogelijkheden boven een mogelijke overkapping van R8 en/of E17.

✓ Het realiseren van een verbindende groenstructuur

In de verfijnde startnota wordt het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied als specifieke doelstelling geformuleerd. Dit staat in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, biodiversiteit, klimaatbestendigheid en doorwaadbaarheid van het gebied. De verspreid gelegen bestaande en uit te bouwen groene stapstenen zijn onderling te koppelen tot een verbindende (ontsnipperende) groenstructuur. De ecologische connectiviteit wordt verhoogd door de aanleg van groenelementen langs de weginfrastructuur (buffergroen), doordacht aangelegde groenstructuren doorheen het plangebied (blauwgroene dooradering) en langs de randen van Hoog Kortrijk (randstedelijk groen) als overgang naar de open ruimte.

✓ Een geïntegreerde aanpak tot verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

In functie van deze doelstelling wordt onderzocht of het al dan niet sluiten van de ring rond Kortrijk (R8) tussen de N50 en de N8 kan bijdragen tot de optimalisatie van de complexen. Hierbij wordt ook de relatie tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17 en de doorstroming op de aansluitende gewest- en invalswegen bekeken, is de filetolerantie bepaald en is ook de capaciteitsgrens van de infrastructuur vast te leggen.

In de verfijnde startnota wordt de geïntegreerde aanpak van de weginfrastructuur benadrukt en is een overzicht gemaakt van de verkeerskundige varianten (incl. het nulalternatief) uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek K-R8 en de varianten aangebracht vanuit inspraak. Er wordt ook een onderbouwing gegeven voor het niet-weerhouden van een aantal varianten.

Het initiële plangebied K-R8 omvatte volgens de startnota van 2019 de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk en Waregem, gezien bij nieuw geplande activiteiten en mogelijke grootschalige ontwikkelingen mogelijke valabele locatiealternatieven binnen deze gebieden waren te onderzoeken. O.b.v. bovenvermelde plandoelstellingen en ook het verder concretiseren van het ruimtelijk programma werd in de verfijnde startnota het **plangebied verfijnd**, waarbij een plancontour is uitgezet in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (grondgebied Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem).

De verfijnde startnota omvat tevens:

- Een verdere uitwerking van de relatie tot de relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen (in het bijzonder de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen) en de ligging t.o.v. netwerken (waaronder de Eurometropool).
- Een aanvulling van de bestaande juridische toestand met de inventaris van het bouwkundig erfgoed, sportinfrastructuur, de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen, kaarten met de luchtkwaliteit en geluidbelastingkaarten, etc.
- Toevoeging van een volwaardig hoofdstuk rond de scoping en voorstel van de methodiek van het milieueffectenrapportage (MER), met o.m. bespreking van de relevante disciplines,

een afbakening van het studiegebied, de algemene methodologie met de referentiesituaties en inzet van modellen, ... De methodiek van het MER vertrekt vanuit aspect leefbaarheid en houdt rekening met het iteratief onderzoeksproces en de overige deelonderzoeken parallel aan het MER (mobiliteitsonderzoek, ruimtelijk ontwerpend onderzoek, maatschappelijke kostenbatenanalyse en indien vereist een ruimtelijk veiligheidsrapport).

- Een actualisatie van het hoofdstuk rond de ruimtelijke veiligheidsrapportering in relatie tot de verfijning van het plangebied en het ruimtelijk programma.

De **procesnota** werd geactualiseerd en er werden **twee bijlagen toegevoegd**, m.n. de Antwoordnota (bijlage 1) en de Tunnelnota (bijlage 2).

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. Deze startnota is een verfijning van de eerste van 5 nota's.

Over de verfijnde startnota en over de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan de SARO, MORA en Mina-raad, de betrokken gemeenten en provincies en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de verfijnde startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

In het proces wordt optimaal afgestemd met lopende parallelle processen zoals het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, de overige infrastructuurwerken op de R8 en de verkeerswisselaar Aalbeke, het gemeentelijk planproces voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma, ...

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde verfijnde startnota K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost'.
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR