



---

**2024\_CBS\_03244 953/PRMER/2 - 2de scopingsadvies voor het project 'Hernieuwing van de bestaande activiteiten en uitbreiding van de productiecapaciteit van CCEP Belgium Gent' - voorwaardelijk gunstig advies**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 25 maart 2024

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen  
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Bram Van Braeckvelt, schepen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur

**Bevoegd:** Tine Heyse

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

\*Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56 § 2.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

\*Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), titel IV - Milieueffect- en veiligheidsrapportage.

\*Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

\*Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

**Motivering**

Op 12/02/2024 werd er een adviesvraag gesteld aan het college van burgemeester en schepenen door het Departement Omgeving, Team Milieueffectrapportage (Vlaamse overheid) met volgend onderwerp:

Aanvrager	COCA-COLA EUROPEAN PARTNERS BELGIUM BVBA
Omschrijving	2 <sup>de</sup> scopingsadvies voor het project 'Hernieuwing van de bestaande activiteiten en uitbreiding van de productiecapaciteit van CCEP Belgium Gent'

Referentienummer van de aanvraag	PR3541
Adres van het project	Zwijnaardsesteenweg 811 9000 Gent
Kadastrale gegevens	Gent (afd. 24) sectie B 463 V

De Dienst Milieu en Klimaat vroeg verschillende stadsdiensten om advies. Volgend gecoördineerd advies werd uitgebracht door de Dienst Milieu en Klimaat op 21 maart 2024:

## 1. Omschrijving

Het voorgenomen project waarvoor voorliggende aanmelding voor het project-MER (inclusief verzoek om scopingadvies) is ingediend, betreft het hernieuwen en uitbreiden van de huidige en vergunde activiteiten en inrichtingen van Coca-Cola Europacific Partners Belgium bvba te Gent (CCEP Belgium).

Coca-Cola Europacific Partners Belgium bvba (CCEP Belgium) te Gent is een afdeling van The Coca-Cola Company en betreft een productie- en distributievesting. De site aan de Zwijnaardsesteenweg 811 te Gent betreft een inrichting voor het produceren en verdelen van siropen en.

De geplande uitbreiding omvat het verhogen van de vergunde productiecapaciteit van 350 naar 450 miljoen liter per jaar. Deze productieverhoging zal worden bewerkstelligd door het verhogen van de efficiëntie en het uitbreiden van het ploegenstelsel. Fysieke wijzigingen aan de site of installaties vinden hierbij niet plaats.

Het is de bedoeling van het MER om na te gaan of het voorgestelde project voldoet aan de vigerende wetgeving en te onderzoeken of er door de exploitatie schadelijke effecten voor het milieu kunnen ontstaan en op welke wijze deze kunnen voorkomen of gemilderd worden.

De huidige vergunning van CCEP Belgium te Gent voor de site aan de Zwijnaardsesteenweg loopt tot 02/03/2028. Voor de hervergunning en geplande uitbreiding dient CCEP Belgium een omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen. Het project MER, waarin voorliggend scopingadvies kadert, zal deel uitmaken van deze aanvraag.

## 2. Beoordeling

## Ruimtelijke situering

Het project ligt in industriegebied volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

*De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.*

Het projectgebied grenst volgens het gewestplan in het noorden en westen aan woongebied. In het oosten grenst het projectgebied aan de overkant van de E17 aan industriegebied. In het zuiden grenst het projectgebied van noord naar zuid aan: R4, Ringvaart, buffergebied, E40. Ten zuiden van de de E40 is er industriegebied (zuid en zuidoost) en woongebied (zuidwest) gelegen.

Het project situeert zich tevens binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005), maar niet in een gebied waarvoor er stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.

Het betreft het louter een hernieuwing van de bestaande vergunning en een interne productie-uitbreiding, wat geen effect (of zelfs wijziging) met zich zal meebrengen in de ruimtelijke hoedanigheid van het projectgebied of -omgeving ten aanzien van voorliggend project.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn er dan ook geen bezwaren.

## Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

De noodzakelijke voorwaarden kunnen in de aan te vragen omgevingsvergunning worden opgenomen.

## Biodiversiteit

Geen opmerkingen. Bij de beschrijving van de aanwezige natuurwaarden is correct verwezen naar de BWK-Gent zoals gevraagd in het eerste scopingadvies.

## Mobiliteit

### Beschrijving bestaande en toekomstige situatie

De huidige milieuvergunning van Coca-Cola loopt nog tot 02/03/2028, maar het bedrijf vraagt nu reeds een nieuwe vergunning aan voor de huidige activiteiten, en voor een uitbreiding van het jaarlijkse volume van 350 naar 450 miljoen liter per jaar. Men wil dit bereiken door de

efficiëntie te verhogen en het ploegenstelsel uit te breiden; niet door wijzigingen aan de site of de installaties.

Op heden heeft men een vergunning voor maximaal 350 miljoen liter per jaar, of max 1400 ton/dag. In 2020 werd er ca 325 milj. liter geproduceerd (890 ton/dag), in 2021 ca 321 milj. liter (1739 ton/dag) en in 2022 332 milj. liter (1786 ton/dag). De fabriek draaide niet volcontinu.

Qua vrachtverkeer heeft men inkomende ingrediënten, chemicaliën, verpakkingsmateriaal, en verder te distribueren eindproducten die uit andere vestigingen of opslagplaatsen komen. Uitgaand zijn er afvalstoffen en eindproducten. De cijfers over alle transporten staan verspreid, wat de leesbaarheid bemoeilijkt. Klopt het dat het totale aantal transporten in 2020 44.048 bedroeg, in 2021 43.635, in 2022 45.355, en dat de huidige vergunning voor 350 mio liter overeenkomt met 49.848 transporten per jaar? Met de uitbreiding tot 450 mio liter/jaar zou dit dan op 64.089 transporten komen. Het is niet duidelijk of de vermindering met 8070 transporten omwille van het in gebruik nemen van het ASRS-gebouw hier nog vanaf getrokken moet worden, of dat dit reeds gebeurde in de berekening.

Op heden heeft men 'een goede 400' werknemers, maar de vermelde cijfers uit de jaren 2020-2022 wijzen eerder op 430 werknemers, waarvan er 374 momenteel in een ploegensysteem werken. Op de ene plaats in het document vermeldt men een stijging met 5 werknemers; op een andere plaats zijn het er 30. De effecten van de verschuiving van het ploegenstelsel worden zo goed als niet belicht.

Van het personeel komt nu 67% met de eigen wagen, 11% met een bedrijfswagen, wat een totaal wagengebruik van 78% impliceert. 14% komt nu per fiets, 4% met de bromfiets/moto, 4% per openbaar vervoer. De meeste werknemers komen uit Gent of uit de directe randgemeenten, waardoor andere vervoermiddelen zouden kunnen voorgesteld worden bij wijze van milderende maatregelen.

Naast de werknemers heeft de site ook een aantal bezoekers, die voornamelijk per wagen komen. In de MER wijst men overduidelijk op het extra potentieel naar fietsers dat hier aanwezig is, en dat geactiveerd kan worden mits er meer kwalitatievere fietsenstallingen zouden bijkomen. Dit kan als milderende maatregel toegevoegd worden aan de MER, om het aantal fietsenstallingen én hun uitrustingsniveau op peil te brengen cfr de vereisten die de Stad Gent vraagt volgens de Parkeerrichtlijnen en de inrichtingsvoorwaarden voor fietsenstallingen. Door extra kwalitatieve fietsenstallingen te voorzien kan men het nodige aantal autoparkeerplaatsen beperken, wat een positief gegeven is in het kader van het zuinig ruimtegebruik.

De actuele toegang tot de site bevindt zich op de Zwijnaardsesteenweg. Deze toegang dient zowel voor personeel als voor alle vrachtvervoer. Als aan- en afrijroute naar het hogere wegennet gebruikt men de Gestichtstraat naar de R4 Binnenring. Aangezien de Gestichtstraat als woonstraat niet geschikt is om de huidige verkeersvolumes verder op te nemen, zal deze in de toekomst afgesloten worden van de R4. De verkeersvolumes van Coca-Cola via de Zwijnaardsesteenweg naar de buurt rond het UZ sturen, of via de Heerweg-Noord richting Zwijnaarde, zijn slechte alternatieven. Bijgevolg werd er reeds de principiële beslissing genomen om CCEP in de toekomst te ontsluiten via een verlenging op de ontsluitingsweg van het

bedrijventerrein Gent Zuid I richting de rotonde van de Ottergemsesteenweg-Zuid. Bijgevolg werd er reeds de beslissing genomen om CCEP in de toekomst te ontsluiten via een verlenging op de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Gent Zuid I richting de rotonde van de Ottergemsesteenweg-Zuid. Hiervoor werd reeds een rooilijnenplan en een onteigeningsbesluit opgemaakt.

#### Algemene beoordeling:

We vinden de tekst zeer onduidelijk geschreven. Zaken die samen horen (vb de aantallen transporten) staan op verschillende pagina's en worden niet volledig samengeteld. Dit leidt tot verwarring én tot fouten in de tabellen van de aannames.

De referentiesituatie is niet duidelijk: is dit de (theoretische) situatie zonder dat CCEP zou bestaan, of is dit de huidige situatie met de actueel geproduceerde volumes en bijbehorende transporten? Het is evident dat de uitbreiding vergeleken dient te worden met de huidige situatie, en met de vergunde situatie die nog niet volledig bereikt is in de uitbating.

Het mobiliteitsluik van de MER moet alle mobiliteitseffecten van de huidige én de toekomstige uitbating verduidelijken en onderzoeken. Daar de nieuwe ontsluitingsweg een vaststaand feit is, gebaseerd op de huidige vergunde hoeveelheden van CCEP, dient de MER aan te tonen dat de gevraagde uitbreiding mogelijk is.

De bijkomende vrachtbewegingen dienen meer gedetailleerd te worden dan enkel een aantal vrachtwagens per jaar. Wat betekent dit qua aantal vrachtwagens per werkdag en hoe worden deze verdeeld over de spits- en de daluren? Hoe garandeert men dat vrachtwagens de schoolspitsuren zullen vrijwaren? Welke aan- of afvoer gebeurt eveneens volcontinu, en welke enkel op wekdagen overdag? Welke sturing gaat CCEP toepassen om de vrachtwagens niet te concentreren tijdens de ochtend- en avondspitsuren?

We hebben bedenkingen bij de scores van de mobiliteitseffecten die veel te positief worden voorgesteld. Een 'neutrale' (0) of 'licht negatieve' (-1) score is niet realistisch gezien de extra transporten die bij verhoogde productie erbij gaan komen in de Gestichtstraat, die reeds een hoge verzadigingsgraad kent. Dit scenario is niet gewenst voor de Stad Gent.

Daarnaast willen we ook meer duidelijkheid krijgen over de aantallen bezoekers, en op welke wijze zij de maatgevende spitsmomenten mee beïnvloeden of niet.

#### Overzicht van de belangrijkste opmerkingen:

Een opsomming van een aantal tekortkomingen die in het oog springen (niet limitatief):

- Algemeen:

- de effecten van de uitbreiding van de productiecapaciteit van Coca-Cola moeten qua mobiliteit veel duidelijker in beeld gebracht worden
- duidelijk vermelden wat de referentiesituatie inhoudt
- gezien het verlengen van de ontsluitingsweg richting rotonde Ottergemsesteenweg-Zuid het toekomstscenario is voor de ontsluiting van CCEP dienen de bijkomende effecten van de uitbreiding op deze rotonde volledig becijferd te worden in dit MER

- alle nodige en reeds bestaande afspraken met actoren uit de omgeving moeten meegenomen worden als milderende maatregelen
- Vergunde toestand (p. 110 ev): totaalcijfer van het aantal transporten ontbreekt
- Geplande projecten (uitbreiding) (p. 114): totaalcijfer transporten ontbreekt.
- Referentietoestand (p. 121): niet duidelijk of dit de actuele situatie is, of een situatie zonder exploitatie van CCEP.
- P. 125: m.b.t. procedure en timing van de verlenging ontsluitingsweg bedrijventerrein Gent Zuid I is de laatste stand van zaken op te nemen:
- Het rooilijnplan en onteigeningsbesluit zijn door de gemeenteraad goedgekeurd. Het rooilijnplan is in beroep bevestigd door de bevoegde Minister. Tegen beide besluiten loopt wel nog een annulatieprocedure bij de Raad Van State. Zodra die procedures afgerond zijn met gunstig resultaat, kan de Stad Gent de gerechtelijke onteigening aanvatten, de aanvraag voor de omgevingsvergunning indienen en de aanlegwerken aanbesteden.
- De aanleg en ingebruikname van de ontsluitingsweg wordt voorzien ten vroegste in 2027-2028.
- Bezoekers (p. 148):
- ‘in onderstaande tabellen worden ook interim, leveranciers, en medewerkers meegegeven’ : waar staan deze tabellen?
  - Ong 50 bezoekers per dag (rekening houdend met 5 werkdagen) - cijfers verwerkt in MER?
- Mobiliteitsprofiel bestaande toestand (p.150):
- rekening houden met alle transporten en niet enkel met de verdeling van de eindproducten.
  - Overzicht totale vrachtverkeer:
    - Tabel 34 verwijst enkel naar de transporten m.b.t. verdeling eindproduct en niet naar het totaal aantal transporten (cumul)
    - De afgeleide tabellen met overzicht van vrachtverkeer (tabel 35 en 36) zijn hierdoor dus ook niet correct.
- Mobiliteitsprofiel geplande situatie (p. 176):
- Rekening houden met alle transporten
  - Tabel 49 : Het is niet duidelijk vanwaar cijfer 48.424 komt (eerder in tabel 27 sprake van 48.544), maar het is toch fout, moet hier totaal aantal transporten zijn.
  - Tabel 50: foutieve tabel - tabel bestaande situatie (tabel 35) werd ingevoegd, niet de geplande situatie.
- Effecten functioneren verkeerssysteem en goederenverkeer (p. 192): Er wordt correct aangehaald dat de bestaande verkeersintensiteiten problematisch zijn in functie van de verkeersleefbaarheid, maar toch wordt op basis van de theoretische capaciteit een score 0 toegekend.

- Impact op leefomgeving (p. 195): eerder wordt aangegeven (p 192) dat de verkeersintensiteiten in de Gestichtstraat problematisch zijn ikv leefbaarheid, een verhoging van de transporten doorheen Gestichtstraat kan dan logischerwijze en intuïtief moeilijk absoluut (-1) en relatief (0) toegewezen krijgen?

- Aanwezigheid van vrachtverkeer (p. 196):

- Er wordt geconcludeerd dat het aandeel vrachtverkeer voor de geplande toestand beperkt zal blijven en krijgt een score 0 – nochtans komen er wel extra transporten
- Het is niet duidelijk waarvoor de Y-as van de grafiek staat

#### Conclusie:

De MER dient herwerkt te worden op basis van volledig en correct cijfermateriaal.

De voorliggende MER geeft nu geen correct beeld van de te verwachten effecten van de uitbreiding van CCEP. Ook moeten alle effecten van de nieuwe ontsluitingsweg naar de rotonde Ottergemsesteenweg-Zuid meegenomen worden.

### 3. Conclusie

Het voorliggende scopingadvies kan, mits aanvullingen/verduidelijking conform bovenstaande opmerkingen, gunstig geadviseerd worden.

Het college van burgemeester en schepenen moet over het ingediende scopingadvies een advies uitbrengen. Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand gecoördineerd advies van de Dienst Milieu en Klimaat en neemt het tot haar eigen motivatie.

#### Bijgevoegde bijlage(n):

- 210690\_ontwerpMER\_CCEP Gent\_hernieuwing en uitbreiding\_tekstgedeelte finaal .pdf
- 210690\_Aanmelding\_CCEP Gent\_hernieuwing en uitbreiding\_bijlagenbundel.pdf
- 210690\_Aanmelding\_CCEP Gent\_hernieuwing en uitbreiding\_tekstgedeelte.pdf
- 210690\_Aanmelding\_CCEP Gent\_hernieuwing en uitbreiding\_bijlagenbundel\_deel 2.pdf
- SAPR3541 (1).pdf

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

#### **Artikel 1:**

Geef een **voorwaardelijk gunstig** advies voor **953/PRMER/2 - 2de scopingsadvies voor het project 'Hernieuwing van de bestaande activiteiten en uitbreiding van de productiecapaciteit van CCEP Belgium Gent'** ingediend door **Coca-Cola European Partners Belgium BVBA, Zwijnaardsesteenweg 811 te 9000 Gent**, kadastraal bekend als Gent (afd. 24) sectie B 463 V

**Artikel 2:****Volgende aanbevelingen worden meegegeven:**

Wat het mobiliteitsaspect betreft dient de MER herwerkt te worden op basis van volledig en correct cijfermateriaal.

De voorliggende MER geeft nu geen correct beeld van de te verwachten effecten van de uitbreiding van CCEP. Ook moeten alle effecten van de nieuwe ontsluitingsweg naar de rotonde Ottergemsesteenweg-Zuid meegenomen worden.

**Artikel 3:****Volgende opmerkingen worden meegegeven:**

Een opsomming van een aantal tekortkomingen die in het oog springen (niet limitatief):

- Algemeen:

- de effecten van de uitbreiding van de productiecapaciteit van Coca-Cola moeten qua mobiliteit veel duidelijker in beeld gebracht worden
- duidelijk vermelden wat de referentiesituatie inhoudt
- gezien het verlengen van de ontsluitingsweg richting rotonde Ottergemsesteenweg-Zuid het toekomstscenario is voor de ontsluiting van CCEP dienen de bijkomende effecten van de uitbreiding op deze rotonde volledig becijferd te worden in dit MER
- alle nodige en reeds bestaande afspraken met actoren uit de omgeving moeten meegenomen worden als milderende maatregelen

- Vergunde toestand (p. 110 ev): totaalcijfer van het aantal transporten ontbreekt

- Geplande projecten (uitbreiding) (p. 114): totaalcijfer transporten ontbreekt.

- Referentietoestand (p. 121): niet duidelijk of dit de actuele situatie is, of een situatie zonder exploitatie van CCEP.

- P. 125: m.b.t. procedure en timing van de verlenging ontsluitingsweg bedrijventerrein Gent Zuid I is de laatste stand van zaken op te nemen:

- Het rooilijnplan en onteigeningsbesluit zijn door de gemeenteraad goedgekeurd. Het rooilijnplan is in beroep bevestigd door de bevoegde Minister. Tegen beide besluiten loopt wel nog een annulatieprocedure bij de Raad Van State. Zodra die procedures afgerond zijn met gunstig resultaat, kan de Stad Gent de gerechtelijke onteigening aanvatten, de aanvraag voor de omgevingsvergunning indienen en de aanlegwerken aanbesteden.

De aanleg en ingebruikname van de ontsluitingsweg wordt voorzien ten vroegste in 2027-2028.

- Bezoekers (p. 148):

- 'in onderstaande tabellen worden ook interim, leveranciers, en medewerkers meegegeven': waar staan deze tabellen?
- Ong 50 bezoekers per dag (rekening houdend met 5 werkdagen) - cijfers verwerkt in MER?

- Mobiliteitsprofiel bestaande toestand (p.150):

- rekening houden met alle transporten en niet enkel met de verdeling van de eindproducten.
  - Overzicht totale vrachtverkeer:
    - Tabel 34 verwijst enkel naar de transporten m.b.t. verdeling eindproduct en niet naar het totaal aantal transporten (cumul)
    - De afgeleide tabellen met overzicht van vrachtverkeer (tabel 35 en 36) zijn hierdoor dus ook niet correct.
- Mobiliteitsprofiel geplande situatie (p. 176):
- Rekening houden met alle transporten
  - Tabel 49 : Het is niet duidelijk vanwaar cijfer 48.424 komt (eerder in tabel 27 sprake van 48.544), maar het is toch fout, moet hier totaal aantal transporten zijn.
  - Tabel 50: foutieve tabel - tabel bestaande situatie (tabel 35) werd ingevoegd, niet de geplande situatie.
- Effecten functioneren verkeerssysteem en goederenverkeer (p. 192): Er wordt correct aangehaald dat de bestaande verkeersintensiteiten problematisch zijn in functie van de verkeersleefbaarheid, maar toch wordt op basis van de theoretische capaciteit een score 0 toegekend.
- Impact op leefomgeving (p. 195): eerder wordt aangegeven (p 192) dat de verkeersintensiteiten in de Gestichtstraat problematisch zijn ikv leefbaarheid, een verhoging van de transporten doorheen Gestichtstraat kan dan logischerwijze en intuïtief moeilijk absoluut (-1) en relatief (0) toegewezen krijgen?
- Aanwezigheid van vrachtverkeer (p. 196):
- Er wordt geconcludeerd dat het aandeel vrachtverkeer voor de geplande toestand beperkt zal blijven en krijgt een score 0 – nochtans komen er wel extra transporten
  - Het is niet duidelijk waarvoor de Y-as van de grafiek staat

2024\_CBS\_03244 - 953/PRMER/2 - 2de scopingsadvies voor het project 'Hernieuwing van de bestaande activiteiten en uitbreiding van de productiecapaciteit van CCEP Belgium Gent' - voorwaardelijk gunstig advies

