



---

**2025\_CBS\_03829 15660/PRMER/2 - scopingsadvies voor het project exploitatie van een nieuw valorisatiecentrum te Kuhlmannkaai Gent - gunstig advies**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 24 april 2025

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

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen  
Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**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 25/03/2025 werd er een adviesvraag gesteld aan het college van burgemeester en schepenen door het Departement Omgeving, Team Milieueffectrapportage met volgend onderwerp:

Aanvrager	Envisan NV
Omschrijving	scopingsadvies voor het project exploitatie van een nieuw valorisatiecentrum te Kuhlmannkaai Gent

Referentienummer van de aanvraag	PR3733
Adres van het project	Kuhlmannkaai 17 9042 Desteldonk
Kadastrale gegevens	Desteldonk (afd. 14) sectie X 48 L6, (afd. 14) sectie X 48 H6, (afd. 14) sectie X 48 G6, (afd. 14) sectie X 48 T3, (afd. 14) sectie X 48 K6, (afd. 14) sectie X 660 X, (afd. 14) sectie X 660 V en (afd. 14) sectie X 660 Y

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

Dossiernummer	202532
Internummer	15660/PRMER/2

**Advies MER van Envisan nv**

## 1. Overzicht

### 1.1 Aanvraag

Datum adviesvraag	27 maart 2025
Voorwerp	MER
Omschrijving	scopingsadvies voor het project exploitatie van een nieuw valorisatiecentrum te Kuhlmannkaai Gent
Kadastrale gegevens	Desteldonk (afd. 14) sectie X 48 L6, (afd. 14) sectie X 48 H6, (afd. 14) sectie X 48 G6, (afd. 14) sectie X 48 T3, (afd. 14) sectie X 48 K6, (afd. 14) sectie X 660 X, (afd. 14) sectie X 660 V en (afd. 14) sectie X 660 Y

### 1.2 Adviezen

IVA Mobiliteitsbedrijf van 11 april 2025

## **2. Motivering**

### Situering en historiek

Het projectgebied is gelegen aan de Kuhlmannkaai 17, in de Gentse Haven op de linkeroever van het Kanaal Gent-Terneuzen. Het valorisatiecentrum zelf strekt zich uit over het grondgebied van Gent en Evergem. Het wordt in het oosten begrensd door de Kuhlmannkaai en door het Kanaal Gent-Terneuzen en in het westen door de spoorweg Gent-Terneuzen. Het valorisatiecentrum zal voorzien worden ten westen van de reeds op het terrein aanwezige logistieke zone van Jan de Nul aan de Kuhlmannkaai.

In de geplande situatie zullen de huidige activiteiten ter hoogte van de logistieke zone behouden blijven. Indien voorliggend project uitgevoerd wordt, zal de huidige vergunde TOP-zone in een andere vorm uitgevoerd worden. De totale opslagcapaciteit van de TOP-zone zal 18.750 m<sup>3</sup> bedragen (171.250 m<sup>3</sup> minder dan in de vergunde situatie).

In het nieuwe valorisatiecentrum zullen verschillende stromen opgeslagen en/of verwerkt worden vooraleer ze een nuttige toepassing krijgen (vb. bouwkundig bodemmateriaal), gestort worden of afgevoerd worden voor verdere verwerking.

Het vergunningstraject dat voor dit project gekozen wordt, is het traject met een aanmelding en verzoek scopingadvies om zo tot een definitief project-MER te komen, vooraleer dan in latere fase de omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen.

Voor deze site werd eerder al een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend (OMV 2022145602) die begin januari 2024 voorwaardelijk gunstig geadviseerd werd door het Mobiliteitsbedrijf (nadat het project met de aanvragers ook eerder voorbesproken werd). De voorliggende aanvraag stemt hiermee zo goed als volledig overeen op mobiliteitsvlak waardoor we elementen uit het advies van toen herhalen indien relevant.

### Ontsluiting van de site

In de aanmelding project-MER (verder MER genoemd in dit advies) wordt meegegeven dat de bestaande inrit van de logistieke zone van Jan De Nul NV gelegen is in het zuidwesten van de site ter hoogte van Kuhlmannkaai nr 17.

Bij omgevingsvergunningsbesluit OMV\_2021081214 werd ook in het noordoosten van de bedrijfssite, meer specifiek ter hoogte van de Beneluxlaan 3 te 9060 Zelzate, een nieuwe inrit vergund. Deze inrit moet voor een vlottere toegang tot de logistieke zone en de vergunde TOP-zone zorgen. Bij de exploitatie van het nieuwe valorisatiecentrum zal enkel gebruik gemaakt worden van de inrit aan de Beneluxlaan, tot de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg (door North Sea Port NSP) en bijhorende ontsluiting naar de site (= ontwikkelingsscenario). Wanneer de nieuwe ontsluiting in gebruik gesteld wordt, zal de ontsluiting langsheen de Beneluxlaan

afgesloten worden. De huidige ontsluiting naar de Kuhlmannkaai zal niet langer gebruikt worden tijdens de exploitatie van het valorisatiecentrum. Op deze manier zal telkens slechts 1 in-/uitrit voor vrachttransport tegelijkertijd in gebruik zijn. De interne routes zullen hieraan aangepast worden.

De MER vermeldt het volgende over de nieuwe ontsluitingsweg Kuhlmannsite – NSP: *“Binnen dit project wordt de bestaande Kuhlmannkaai vervangen door een inlandse weg, waarbij de aslijn en breedte van de weg identiek zullen blijven aan de breedte van de voorziene reservatiestrook. Op 1 mei 2024 werd hiervoor een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend door North Sea Port. Deze is op vandaag nog volledig en ontvankelijk verklaard. De uitvoering van de werken aan de ontsluitingsweg worden voorzien begin 2025.”*

Deze nieuwe ontsluitingsweg werd op de gemeenteraad Gent van 24 maart 2025 besproken en goedgekeurd (zie <https://ebesluitvorming.gent.be/zittingen/24.0819.9048.9945/agendapunten/25.0219.9748.6767>) waarbij het volgende o.a. werd aangegeven: *“Ter vervanging van de gewestweg langs het kanaal Gent-Terneuzen werd een nieuwe ontsluitingsweg ontworpen. Langsheen het bedrijventerrein Kuhlmann wordt een rijweg aangelegd met een breedte van 8m en een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m, beide voorzien in asfaltverharding. Om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te garanderen, wordt tussen de rijweg en het fietspad een groenzone van 1,40m gecreëerd. Bovendien wordt de rijweg voorzien van diverse op- en afritten voor de bedrijven langsheen het tracé. Op diverse plaatsen wordt ter hoogte van deze inritten een oversteekplaats voor de fietsers voorzien.”* Deze zaken stemmen overeen met hetgeen in de OMV-aanvraag 2022145602 werd aangegeven en met de plannen (in de bijlagen) van het MER-dossier. **Daarbij blijft het belangrijk om rekening te houden met volgende zaken zoals we eerder ook in het advies op OMV 2022145602 meegaven:**

- **We vragen dat bij het ontwerp van het nieuwe fietspad en de nieuwe weg van NSP rekening wordt gehouden met de toekomstige in-en uitrit voor het personeel, in die zin dat het aangewezen is om in de berm van dit nieuwe fietspad ter hoogte van deze in-en uitrit een klein stukje asfalt te voorzien zodat fietsers een opstelruimte hebben om veilig de rijweg over te steken naar de site.**
- **We vragen dat er bij de aanleg van de 2 nieuwe in-en uitritten (één voor vrachtwagens en één voor personenwagens en fietsers) voldoende aandacht is dat de aansluiting op de toekomstige nieuwe ontsluitingsweg van NSP op een veilige manier kan gebeuren, zeker met voldoende zichtbaarheden.**

Wat de fietsontsluiting betreft zal er in de tijdelijke situatie met de tijdelijke weg/in-en uitrit zullen de fietsers via het 2m brede fietspad (afgescheiden met hekwerk van de rijweg) veilig en vlot naar de fietsenstalling kunnen rijden.

#### Verkeersgeneratie en impact op de wegenis

Tijdens de exploitatiefase van de geplande situatie worden er maximaal 30.000 vrachtwagens per jaar (aan- en afvoer) (= 450.000 ton/jaar / 30 ton/vrachtwagen x 2) of 136 vrachtwagens per dag verwacht afkomstig van of met bestemming het valorisatiecentrum. Een deel hiervan (ca.

41%) betreft een voor- of natraject voor schepen die geladen en gelost worden via de nabijgelegen site van Transferium.

Wat de personeelsgebonden transporten betreft worden er maximaal 16 transporten per dag verwacht in de geplande situatie.

Bij het deel '7.8.1.3.3. Verkeersgeneratie' wordt in de MER enkel iets dieper ingegaan op het aantal transporten in de vergunde situatie: *"In de vergunde situatie zal het aantal transporten een stuk hoger liggen dan in de bestaande situatie door de uitbreiding met de TOP. Er zal een toename zijn in het vracht- en scheepsverkeer van respectievelijk 104 vrachtwagens/dag (waarvan 26 voor- en natraject voor de schepen betreft) en 108 schepen/dag zowel voor de aan- als afvoer van gronden met VLAREBO-kwaliteit. Dit komt overeen met 208 vrachtwagenbewegingen en 216 scheepsbewegingen per dag. Deze TOP is op heden nog niet in gebruik genomen en de activiteit komt te vervallen bij de opstart van het nieuwe valorisatiecentrum."* **Er wordt geen aftoetsing gedaan van de impact van de verkeersgeneratie van de uiteindelijke toestand in de geplande situatie op de wegenis en op de verkeersintensiteiten. We vragen om dit wel op te nemen in de MER zodat de impact hiervan kan nagegaan worden** (ook al zullen de transporten wellicht minder zijn aangezien de TOP komt te vervallen bij de opstart van het valorisatiecentrum). **De impact van de verkeersgeneratie in de geplande situatie dient dus vergeleken te worden met de huidige verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de MER in tabellen 71 en 72 en figuren 52 en 53 zodat een toetsing kan gebeuren a.d.h.v. het significantiekader uit tabel 69. De ontwikkelscenario's van de nieuwe ontsluitingsweg NSP en de heraanleg kruispunten R4 kunnen hierin meegenomen worden, maar zullen wellicht geen al te grote impact hebben op de richting van de vervoersstromen.**

#### Parkeren

Wat het aantal medewerkers betreft wordt er in de MER voor de geplande situatie enkel meegegeven dat er 1 ketencomplex komt waarin zowel de medewerkers van de logistieke zone als deze van het valorisatiecentrum zullen huisvesten. **Daarom vragen we om het verwachte aantal medewerkers in de geplande toestand ook expliciet op te nemen in de MER.**

Vanuit de vorige OMV-aanvraag 2022145602 werd er ingeschat dat er in de toekomst gemiddeld 16VTE's op de site tewerkgesteld zullen worden, waardoor we in dit advies ook hiervan uitgaan. In de huidige toestand komt 1/3<sup>de</sup> met de fiets en 2/3<sup>de</sup> met de auto van het personeel.

#### Fiets

- Er worden in de plannen (van de bijlagen) van de MER 8 conforme fietsparkeerplaatsen opgenomen wat ok is en conform hetgeen in het vorige advies op OMV2022145602 werd opgenomen.

- De plaats van de fietsenstalling is in de plannen lichtjes gewijzigd t.o.v. OMV 2022145602, maar bevindt zich op een plaats nog dichterbij de voetgangersdoorsteek naar het ketencomplex waardoor we hier zeker akkoord mee kunnen gaan.

#### Auto

- Er worden in de plannen (van de bijlagen) van de MER 12 conforme autoparkeerplaatsen voorzien. Net zoals in het advies op de OMV 2022145602 meegegeven, kunnen we hiermee gezien de modal split akkoord gaan op voorwaarde dat er over gewaakt wordt dat er zeker geen auto's geparkeerd worden op het openbaar domein. Dit moet absoluut vermeden worden.

Vrachtwagen: Er wordt in de MER zelf niets meegegeven over het parkeren voor vrachtwagens. De plannen zijn wat dit betreft wel dezelfde als hetgeen in de OMV 2022145602 werd meegegeven, vandaar dat we onze feedback hierbij herhalen:

- Voor de tijdelijke situatie is er in de plannen (van de bijlagen) van de MER op de tijdelijke weg/in-en uitrit plaatselijk een bredere strook van 9m waar ruimte voorzien is om 3 vrachtwagens eventueel te laten wachten. Dit lijkt voldoende om het wachten van het vrachtverkeer op eigen terrein te voorzien.

- In de eindsituatie is de inrit voor vrachtwagens voldoende lang om 3 vrachtwagens op eigen terrein te stationeren alvorens de weegbrug te moeten gebruiken. In de OMV 2022145602 werd meegegeven dat door in te zetten op een vlotte afhandeling van inkomend verkeer aan de weegbrug alsook het goed afstemmen met de transporteurs ervoor gezorgd zal worden dat een vlotte doorstroming op het terrein mogelijk is. 3 wachtplaatsen op eigen terrein lijken hierdoor voldoende.

**Algemeen is het belangrijk dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.**

### **3. Besluit**

**Het MER wordt gunstig beoordeeld mits rekening wordt gehouden met volgende zaken** bij de opmaak van het definitief project-MER (en bij het indienen van de omgevingsvergunningaanvraag):

- Er wordt geen aftoetsing gedaan van de impact van de verkeersgeneratie van de uiteindelijke toestand in de geplande situatie op de wegenis en op de verkeersintensiteiten. We vragen om dit wel op te nemen in de MER zodat de impact hiervan kan nagegaan worden (ook al zullen de transporten wellicht minder zijn aangezien de TOP komt te vervallen bij de opstart van het valorisatiecentrum). De impact van de verkeersgeneratie in de geplande situatie dient dus vergeleken te worden met de huidige verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de MER in tabellen 71 en 72 en figuren 52 en 53 zodat een toetsing kan gebeuren a.d.h.v. het significantiekader uit tabel 69. De ontwikkelscenario's van de nieuwe ontsluitingsweg NSP en de heraanleg kruispunten R4 kunnen hierin meegenomen worden, maar zullen wellicht geen al te grote impact hebben op de richting van de vervoersstromen.

- We vragen dat bij het ontwerp van het nieuwe fietspad en de nieuwe ontsluitingsweg van NSP rekening wordt gehouden met de toekomstige in-en uitrit voor het personeel, in die zin dat het aangewezen is om in de berm van dit nieuwe fietspad ter hoogte van deze in-en uitrit een klein stukje asfalt te voorzien zodat fietsers een opstelruimte hebben om veilig de rijweg over te steken naar de site.

- We vragen dat er bij de aanleg van de 2 nieuwe in-en uitritten (één voor vrachtwagens en één voor personenwagens en fietsers) voldoende aandacht is dat de aansluiting op de toekomstige nieuwe ontsluitingsweg van NSP op een veilige manier kan gebeuren, zeker met voldoende zichtbaarheden.
- We vragen om het verwachte aantal medewerkers in de geplande toestand ook expliciet op te nemen in de MER.
- Algemeen is het belangrijk dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd 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.

## **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

### **Artikel 1:**

Geeft een **gunstig** advies voor het **scopingsadvies voor het project exploitatie van een nieuw valorisatiecentrum te Kuhlmannkaai Gent (PR3733)** ingediend door **Envisan NV**, gevestigd in de **Kuhlmannkaai 17 te 9042 Desteldonk**, kadastraal bekend als Desteldonk (afd. 14) sectie X 48 L6, (afd. 14) sectie X 48 H6, (afd. 14) sectie X 48 G6, (afd. 14) sectie X 48 T3, (afd. 14) sectie X 48 K6, (afd. 14) sectie X 660 X, (afd. 14) sectie X 660 V en (afd. 14) sectie X 660 Y

2025\_CBS\_03829 - 15660/PRMER/2 - scopingsadvies voor het project exploitatie van een nieuw valorisatiecentrum te Kuhlmannkaai Gent - gunstig advies