



2025_CBS_04819 Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2024079599 voor het veranderen van een siderurgisch complex, het regulariseren van sleufsilos, een luifel en equipmentcontainer op een betonverharding en het regulariseren van de Torero installatie

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 22 mei 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, 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

Betrokken: Christophe Peeters

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

* Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) met een titel betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002.

* Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, en de wijzigingen van 29 april 2013.

* Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

De beslissing wordt genomen op grond van:

* Het Decreet lokale besturen van 22 december 2017, artikel 56.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

ARCELORMITTAL BELGIUM NV heeft een nog niet goedgekeurde project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2024079599 ingediend bij de deputatie op 30 januari 2025.

Over deze project-MER dient er advies uitgebracht worden aan team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het dossier handelt over:

* Onderwerp: het veranderen van een siderurgisch complex, het regulariseren van sleufsilos, een luifel en equipmentcontainer op een betonverharding en het regulariseren van de Torero installatie

* Adres: Bokstraat 4 en John Kennedylaan 51-53,

* Kadastrale gegevens: afdeling 14 sectie A nrs. 75W, 75V, 176M2, 176L2, 176P2, 176S2, 176H2, 176D2, 176W2, 176X2, 179N2, 179G2, 179M2, 243H, 257D2, 257C2, 257E2, 257Z, 293M, 293P, 293R, 293W, 372A2, 372B2, 372Z, 372C2, 372S, 423G, 423H, 423K, 423L, 512F, 512F2, 512V, 512S, 512H2, 512G2, 512Z, 512T, 512A2, 512R, 514A, 515B, 515A, 515D, 515E, 515C, sectie B nrs. 104S, 104L, 104R, 191X, 191M, 191P, 191Y, 191T, 191G, 197/2 C, 233A, 292R, 292X, 292P, 292Y, 292T, 292V, 292W, 292G2, 292C2, 292F2, 292D2, 292B2, 292H2, 292E2, 357/2 B, 362K, 362G, 362H, 364B, 450G, 450F, 450K, 450H, 450L, sectie D nrs. 32M, 32P, 133D, 147M, 147K, 147L, 147N, 147S, 159C, 180E, 198D, 206/2 A, 212K, 225D, 225C, 357C, 357L, 357S, 357T, 357V, 357W, 374B, 423F2, 423L2, 423B2, 423V, 423K2, 423Y, 532E, 554D, 573X, 573S, 573N, 573T, 576M, 576N, 576P, 601C, 601/2 B, 603C, 603H, 603F, 603G, 603D, 603E, 603K, 603B, 603A, 604B, 604A, sectie E nrs. 94C, 107D, 123E2, 123G2, 123F2, 123D2, 123Y, 123E, 123B2, 123A2, 123C, 123V, 123R, 123S, 123X, 123W, 363B, 363C, 363D, 363E, 363A, sectie H nrs. 915/2 A, 915S, 915Z, 915Y, 917M, 917R, 917P, 917T en 917V

Volgend gecoördineerd verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 14/05/2025.

Omschrijving MER/VR

1. Beknopte beschrijving van het project

ArcelorMittal Belgium NV maakt deel uit van de staalgroep ArcelorMittal – ontstaan na een fusie tussen Arcelor en Mittal Steel – en groepeert in België verschillende vestigingen in Vlaanderen en Wallonië, welke actief zijn in de vlak-koolstofstaalsector.

ArcelorMittal Gent is een geïntegreerd staalbedrijf en vervaardigt uitsluitend producten uit vlak koolstofstaal met hoge toegevoegde waarde. De voornaamste eigenschappen van deze producten zijn uniforme mechanische eigenschappen, een zuiver oppervlak, een uitstekende vlakheid, een soepele vervormbaarheid en een superieure lasbaarheid. De eindproducten vinden onder meer hun toepassing in koetswerk voor auto's, vaten en metalen verpakkingen, radiatoren, bouwelementen zoals trappen, plafonds en muurbekleding, huishoudapparaten, buizen, rollend spoorweg-materieel en wegnuitrusting zoals verkeersborden.

HET VOORGENOMEN PROJECT

Green Primary

Het project Green Primary omvat de gedeeltelijke vervanging van de route sinterfabriek-hoogoven naar een route DRI-EAF (direct reduced iron – elektrische vlamboogoven) inzake de staalproductie. Dit betreft dus enerzijds een elektrificatie van het smeltproces van ruwijzer en anderzijds de mogelijkheid tot een omschakeling van het reductieproces van koolstof naar aardgas en in de toekomst eventueel waterstof.

Een DRI-installatie gebruikt aardgas (en uiteindelijk mogelijk waterstof), in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren, wat leidt tot een grote vermindering van de CO₂-uitstoot in vergelijking met de productie van staal via de hoogovenroute. De twee elektrische ovens zullen het 'direct

reduced iron' (DRI) en het staalschroot smelten, dat vervolgens in de staalfabriek zal worden omgevormd tot plakken en tenslotte verder zal worden verwerkt tot eindproducten.

De bouw van de DRI-installatie en de elektrische ovens kan in de tijd worden gespreid. De reden daarvoor is tweërlei namelijk de complexiteit van het project te reduceren en reeds groen staal op de markt brengen welke geproduceerd wordt met elektrische vlamboogovens.

In een eerste fase zullen de elektrische vlamboogovens en aanhorigheden gebouwd en geëxploiteerd worden.

Voor de productie van staal via de EAF-route zal tijdens deze fase gebruik gemaakt worden van externe DRI en mogelijk ruwijzer.

In een tweede fase zal de DRI-installatie en aanhorigheden gebouwd en geëxploiteerd worden.

Geleidelijk aan zal de productie van hoogoven A naar de DRI-installatie en elektrische ovens verschuiven, waarna hoogoven A (inclusief sinterfabriek 1) zal stilgelegd worden omdat hoogoven A het einde van de levensduur zal hebben bereikt. Dit zal leiden tot een vermindering van ongeveer 3 miljoen ton CO₂-emissies per jaar.

T.g.v. het project zal het staal dus uiteindelijk gedeeltelijk via sinterfabriek-hoogovenroute geproduceerd worden (sinterfabriek 2 en hoogoven B) en gedeeltelijk via de nieuwe DRI-EAF-route.

Uitbreiding productiecapaciteit

Het voorliggend project beoogt in eerste instantie de vergroening van het staalproces door elektrificatie in het smeltproces en de mogelijkheid om geleidelijk koolstof te vervangen door aardgas en in de toekomst eventueel waterstof bij het reductieproces.

Door de elektrificatie van het smeltproces en de mogelijkheid om meer schroot in te zetten, wordt de huidige bottleneck in de staalproductie, nl. de aanvoer van ruwijzer via hoogovenroute, opgeheven. Dit leidt er toe dat de aanvoer vanaf fase 1 (via twee elektrische vlamboogovens en convertor) in balans kan worden gebracht met de reeds geïnstalleerde capaciteit van de continu gieterijen (nl. 6,5 Mton staal).

De productie van sinter en ruwijzer via de hoogovenroute zal in de geplande situatie afnemen ten gevolge van de productie van DRI. De staalfabriek kan, zonder wijziging van de bestaande installaties, een hogere capaciteit verwerken. De gewenste uitbreiding van de productiecapaciteit van de staalfabriek bedraagt 1 miljoen ton staal per jaar zodat 6,5 miljoen ton staal per jaar verwerkt kan worden.

In fase 1 van het project zal er een maximum van 5,5 miljoen ton staal geproduceerd worden via de klassieke route (hoogoven-convertor). Tegelijkertijd zal er maximaal 4,25 miljoen ton staal geproduceerd worden via de EAF-route. Echter, de totale staalproductie zal steeds een maximum van 6,5 miljoen ton bedragen. Dit betekent dat de productie via beide routes wordt gecombineerd, maar nooit de totale capaciteit van 6,5 miljoen ton overschrijdt, waarbij de verhouding tussen de klassieke route en EAF-route kan variëren afhankelijk van de behoefte en de voortgang van de overgang naar meer duurzame productiemethoden.

In fase 2 van het project zal er maximaal 3,1 miljoen ton staal worden geproduceerd via de klassieke route (hoogoven-convertor), terwijl maximaal 4,25 miljoen ton staal wordt geproduceerd via de nieuwe DRI-route (Direct Reduced Iron - EAF).

Daarnaast kunnen de overige afdelingen binnen de vergunde capaciteiten blijven opereren.

Overige projecten

Naast de uitbreiding van de productiecapaciteit en de bouw/exploitatie van de nieuwe installaties worden ook volgende daarmee gepaarde gaande projecten meegenomen in het MER:

- uitbreiding van de opslagcapaciteit voor schroot met ca. 160.000 ton omdat er door het gebruik van elektrische vlamboogovens (EAF) meer schroot verwerkt kan worden;
- bijkomende losplaats voor het lossen van schroot vanuit schepen;
- uitbreiding van het spoornet voor de aanvoer van schroot;
- nieuwe vrachtwagentoegang (incl. interne wegeninfrastructuur);
- nieuwe loods (2,5 ha) voor de opslag van cDRI;
- uitbreiding van de bestaande stockagezones GP0 en EP7 voor sinter en ertsen;
- nieuwe transportband voor het lossen van ijzerhoudende pellets en cDRI uit schepen;
- 3e transportband t.h.v. de kaai voor het intern transport van grondstoffen;
- nieuwe specifieke zone met slakkenputten (zogenaamde T-zone) voor de EAF-slakken;
- verplaatsing bestaande installaties naar andere locaties op het terrein t.g.v. de inplanting van de nieuwe installaties (o.a. MRP-installatie en de zone voor het branden van schroot).

Deze aanpassingen ondersteunen de transitie naar duurzamere productieprocessen en zorgen ervoor dat de logistieke stromen en opslagcapaciteiten kunnen voldoen aan de nieuwe eisen die gepaard gaan met de invoering van de EAF- en DRI-technologieën.

Verder wordt ook voorzien:

- Nieuw lozingspunt voor bedrijfsafvalwater afkomstig van het DRI-EAF proces en een nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie. Via dit lozingspunt zal spui van de inverse osmose installatie horende bij de DRI/EAF geloosd worden samen met het afvalwater afkomstig van de scrubbers en ontstoppingen in het nieuwe proces. Verder zal eveneens koelwater geloosd worden vanuit de verschillende koelcircuits in het DRI-EAF proces. T.g.v. de uitdienstname van hoogoven A zal er minder bedrijfsafvalwater geloosd worden via lozingspunt D.
- Stijging van de totale captatie van kanaalwater (mogelijks via nieuw captatiepunt in het kanaal Gent-Terneuzen). Dit water zal grotendeels aangewend worden als koelwater voor de DRI- en EAF-installatie. In het kader van het project stijgt de totale netto captatie van kanaalwater van actueel gemiddeld 487 m³/h – 11.700 m³/dag – 4,27 Mio m³/jaar tot ca. 1.200 m³/u – 28.800 m³/dag - 10,5 Mio m³/jaar.

Naast het Green Primary project worden ook volgende wijzigingen voorzien in voorliggend MER:

- Toename van de inhoud van de beitsbaden in beitsrij 3 met 204 m³ tot 324 m³ (4 x 81 m³) omwille van een vernieuwing van de beitsrij.
- Afname met 100.000 ton/jaar van de capaciteit van de sinterfabrieken.
- Uitbreiding van de capaciteit van de Torero-installatie tot maximaal 260 ton/dag. Naast afvalhout wordt ook gevraagd om ook andere niet-recycleerbare niet-gevaarlijke end-of-life afvalstoffen (o.a. SRF & RDF pellets) op te nemen in de scope. Er worden ook enkele wijzigingen voorzien in het ontwerp van de Torero-installatie.

Ontbossing

T.g.v. de inplanting van de nieuwe installaties, waarbij rekening werd gehouden met een optimale flow en integratie van het project in het bestaande productieproces, zullen bestaande installaties verplaatst moeten worden naar andere locaties op het terrein. Bijgevolg dienen deze zones ontbost te worden. De totale te ontbossen zone bedraagt ca. 24,5 ha.

Fasering

In het MER worden verschillende fases apart onderzocht en beoordeeld.

Fase 1

Fase 1 omvat de aanleg/bouw (fase 1A) en exploitatie (fase 1B) van elektrische vlamboogovens incl. aanhorigheden.

Tijdens fase 1A wordt ook de optimalisatie van bestaande installaties (uitbreiding capaciteit Torero tot 260 ton/dag, vermindering capaciteit SIFA2, ombouw beits 3) voorzien.

Tijdens fase 1A dient rekening te worden gehouden met een totale ontbossing van ca. 19,8 ha. Er zal in fase 1B max. 5,5 miljoen ton via de klassieke route (hoogoven-converter) geproduceerd worden en max. 4,25 miljoen ton via EAF. De som zal wel steeds maximaal 6,5 miljoen ton staal bedragen.

Fase 2

Fase 2 omvat de aanleg/bouw (fase 2A) en de exploitatie (fase 2B) van de DRI-installatie.

Tijdens fase 2A dient rekening te worden gehouden met een bijkomende totale ontbossing van ca. 4,7 ha.

Er zal in fase 2B max. 3,1 miljoen ton staal via de klassieke route (hoogoven-converter) geproduceerd worden en max. 4,25 miljoen ton door de nieuwe DRI route (DRI-EAF). De totale productiecapaciteit blijft beperkt tot 6,5 miljoen ton staal.

M.E.R.-PLICHT VAN HET PROJECT

Overeenkomstig de huidige wetgeving, met name het Besluit van de Vlaamse Regering d.d. 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage en de recente wijzigingen ervan (MER-besluit) zijn de activiteiten van ArcelorMittal Gent m.e.r.-plichtig, meer bepaald onder :

Bijlage I:

- 4 a) - Geïntegreerde hoogovenbedrijven voor de productie van ruwijzer en staal.
- 14 - Afvalverwijderingsinstallaties voor de verbranding, zoals gedefinieerd in punt D10 van artikel 4.2.1 VLAREMA, of chemische behandeling, zoals gedefinieerd in punt D9 van artikel 4.2.1 VLAREMA, van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 100 ton per dag.

Bijlage II

- 1 d) - Ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voor zover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voor zover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is.
 - 4 a) - Installaties voor de productie van ruwijzer of staal (primaire of secundaire smelting), met inbegrip van continugieten, met een productiecapaciteit van 100.000 ton per jaar of meer.
-

- 4 e) - Installaties voor oppervlaktebehandeling van metalen, plastic materiaal en kunststoffen met een elektrolytisch of chemisch procedé, met gebruik van procesbaden met een individuele inhoud van 100 m³ of meer of een productiecapaciteit van 100.000 ton per jaar of meer.
- 4 k) - Installaties voor het roosten en sinteren van ertsen.
- 11 f) - Opslag van schroot met inbegrip van autowrakken als de opslagcapaciteit 10.000 ton of meer of 10.000 voertuigwrakken of meer bedraagt.

VERDERE BESLUITVORMINGSPROCES

Voor het Green Primary project zullen verschillende vergunningsaanvragen gefaseerd ingediend worden. In hoofdstuk IV, deel 3.3 wordt een overzicht gegeven van de verschillende fases die onderzocht worden in het MER. Elke fase wordt doorheen het MER apart beoordeeld.

Het project-MER zal in zijn geheel ter goedkeuring worden ingediend bij de eerste vergunningsaanvraag i.k.v. de uitbreiding van de capaciteit van de Torero-installatie, de ombouw van beitserij 3 en de vermindering van de capaciteit van SIFA2.

Bij daaropvolgende vergunningsaanvragen kan aan de m.e.r.-plicht voldaan worden door het goedgekeurde project-MER toe te voegen, indien dit nog actueel is.

BEOORDELING AANVRAAG

1. Algemeen

Er wordt verwezen naar het advies van het CBS van 21/09/2023 voor de MERscoping van het project Green Primary.

2. Mobiliteit

Het voorliggende advies omvat het Milieu Effect Rapport (MER) en gaat dus niet zozeer over de omgevingsvergunningaanvraag zelf.

We stellen hierbij vast dat het dossier via de MER meer info bevat over het wijzigende aantal transportbewegingen (vracht) in kader van het project:

- Voor de aanvoer: dagelijks maximaal 94 transportbewegingen extra naar in totaal 552.
- Voor de afvoer: dagelijks maximaal 10 transportbewegingen minder naar in totaal 870.
- Geen effect op personentransport aangezien geen extra werknemers voorzien worden.

In totaal zullen er netto dus maximaal 84 transportbewegingen per dag extra gebeuren van 1338 naar 1422. Dit is een stijging van maximaal 6% per dag.

Deze toename is voornamelijk te wijten aan de stijgende aanvoer van extern schroot ter ondersteuning van de elektrische vlamboogovens en de verhoogde productiecapaciteit van de staalfabriek. De jaarlijkse hoeveelheid schroot zal ongeveer verdubbelen. Hoewel in de huidige situatie 82% van het schroot per vrachtwagen wordt aangevoerd, zal dit percentage in de geplande situatie dalen naar 50%, dankzij een toename in de aanvoer via schepen. Het spoortransport zal in kader van het project met ongeveer 10% toenemen.

In het kader van dit project wordt een nieuwe toegang voor vrachtvervoer voorzien bij wachtpost 5, ter hoogte van Knippegroen. Deze nieuwe toegangsweg zal aansluiten op het

nieuwe knooppunt Moervaart-Noord in kader van het project R4WO zonder dat er een nieuwe aansluiting op de R4 wordt aangelegd. De aanvoer in kader van het project zal in de toekomst via deze toegang verlopen.

Het wegtransport kan de site in de huidige situatie bereiken en verlaten via drie toegangen, waarvan 'post 1 en hoofdgebouw' en 'post 4' de belangrijkste zijn.

- 'Post 1 en hoofdgebouw': dit betreft de hoofdtoegang t.h.v. het hoofdgebouw aan de John F. Kennedylaan (R4 Oost). Deze ingang wordt gebruikt door het overgrote merendeel van het wegtransport.
- 'Post 4': dit betreft een neventoegang ten zuiden van de site, waarlangs het wegverkeer via Knippegroen ook aansluit op de John F. Kennedylaan (R4 Oost). De ingang wordt gebruikt voor een beperkt gedeelte van het personenverkeer. De ingang wordt tevens gebruikt voor de vrachttransporten voor afvoer van zwavel, teer en benzol van de cokesfabriek, en voor ca. de helft van de vrachttransporten voor afvoer van afvalstoffen vanuit het afvalstoffenpark ('post 28').

In de MER wordt geconcludeerd dat de toename van het aantal transporten door het project verwaarloosbaar is in vergelijking met de huidige wegenbelasting op de R4 Oost. Er wordt aangegeven dat de risico's op het ontstaan van mobiliteitsproblemen afdoende beheerst zijn. Alhoewel de cijfers in de MER zelf wat verschillen van de cijfers in de 'Niet-Technische Samenvatting' en in de bijlages, kunnen we gezien de relatief beperkte toename in transportbewegingen en de ligging in het havengebied met nabije aansluiting op het hogere weggennet R4 hiermee akkoord gaan mits al het parkeren, en alle vrachtbewegingen (van eigen vloot of van externen in opdracht) inclusief het wachten, het manoeuvreren en toegang tot sanitair op eigen/privé terrein gebeurt (en dit 24/7). Het openbaar domein mag hier niet door gehinderd worden.

Er dient ook rekening gehouden te worden dat dat door het project R4WO de ontsluiting via het knooppunt Knippegroen naar de R4 op termijn niet meer mogelijk zal zijn. Het nieuwe knooppunt Moervaart-Noord met ovonde zal de R4 verbinen met de lokale wegen waaronder de Pleitstraat zodat het project o.a. via deze route kan ontsluiten naar de R4. Deze ontsluiting verloopt ook volledig via haven/industriegebied en niet langs woongebied waardoor we hierdoor geen problemen verwachten.

Richting de toekomst wordt er in de MER aangegeven dat er potentieel is voor een stijging van aanvoer van extern schroot voor de voeding van de elektrische vlamboogovens via transport over water, mits aanvullende maatregelen worden genomen om geluidsoverlast te verminderen. Momenteel is de extra loscapaciteit van schroot van schepen enkel beschikbaar tijdens de daguren (7:00-19:00 uur). Daarnaast wordt meegegeven dat er ook de mogelijkheid is om de afvoer van afgewerkte producten en bijproducten te verschuiven van transport over de weg en per trein naar transport over water. Het is positief dat er in het project meer gebruik gemaakt wordt van spoortransport. We vragen dat het potentieel van meer vervoer via water (in eerste instantie) en spoor (in tweede instantie) verder wordt onderzocht en hiermee aan de slag wordt gegaan in kader van de doelstellingen van duurzame modal (goederen)shift uit het regionaal mobiliteitsplan.

CONCLUSIE

Het projectMER wordt voorwaardelijk gunstig beoordeeld.

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen aan de team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **voorwaardelijk gunstig** advies uit over het project-MER ingediend door ARCELORMITTAL BELGIUM nv (O.N.:0400106291) gelegen te Bokstraat 4 en John Kennedylaan 51-53, .

Artikel 2:

AANBEVELINGEN

1. Er moet rekening gehouden worden met de opmerkingen in het advies van het CBS van 21/09/2023 voor de MERscoping van het project Green Primary.

2. Al het parkeren, en alle vrachtbewegingen (van eigen vloot of van externen in opdracht) inclusief het wachten, het manoeuvreren en toegang tot sanitair dient op eigen/privé terrein te gebeuren (en dit 24/7). Het openbaar domein mag hier niet door gehinderd worden.

Artikel 3:

AANDACHTSPUNTEN

Door het project R4WO zal de ontsluiting via het knooppunt Knippegroen naar de R4 op termijn niet meer mogelijk zal zijn. Er zal een nieuw knooppunt Moervaart-Noord gerealiseerd worden met ovonde die de R4 verbindt met de lokale wegen waaronder de Pleitstraat zodat het project o.a. via deze route kan ontsluiten naar de R4. Deze ontsluiting verloopt ook volledig via haven/industriegebied en niet langs woongebied.

Belangrijke bepalingen

niet van toepassing

2025_CBS_04819 - Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2024079599 voor het veranderen van een siderurgisch complex, het regulariseren van sleufsilos, een luifel en equipmentcontainer op een betonverharding en het regulariseren van de Torero installatie