



2025_CBS_05141 OMV_2024121668 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van twee nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/functionaliiteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvoorwaarden - met openbaar onderzoek - Ferdinand Magellaanstraat, 9940 Evergem - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 5 juni 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Hafsa El-Bazioui, schepen-voorzitter
Sofie Bracke, schepen; Evita Willaert, schepen; Joris Vandenbroucke, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Burak Nalli, schepen; Filip Watteeuw, schepen
Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Christophe Peeters

Betrokken: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 24 en 42.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Abies Grandis NV met als contactadres Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent, Betula Pendula NV met als contactadres Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent en Eutraco NV met als contactadres Industrierweg 35, 8800 Roeselare hebben een aanvraag (OMV_2024121668) ingediend bij de deputatie op 4 februari 2025.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit handelt over:

- Onderwerp: het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van twee nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in

functie van de interne werking/functionaliteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvorwaarden

- Adres: Ferdinand Magellaanstraat 6 - Bus 1 t.e.m. 14, 9940 Evergem
- Kadastrale gegevens: afdeling 14 sectie G nrs. 446A, 447A, 456A, 463A, 466A, 469A, 475_, 477_, 478_, 479_, 483A, 486A, 556B, 629A, sectie I nrs. 553_, 554_, 557_, 558_, 565_, 566_, 661_, 662_, 663_, 664_, 665_, 666_, 667_, 669_, 670_, 686B, 687_, 688_ en 689A

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 17 april 2025.

De deputatie heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 17 april 2025.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 27 mei 2025.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

De aanvraag betreft een gecombineerde omgevingsvergunningsaanvraag met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit.

Het voorgenomen project betreft een wijziging van dossier OMV_2022160345, de constructie en de exploitatie bedrijfsloods geschikt voor opslag en overslag in functie van bedrijven in het omliggende bedrijventerrein.

Het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van twee nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/functionaliteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvorwaarden

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

Het project is gelegen in het Kluzendokken deels in Gent en deels in Evergem en ontsluit langs de Ferdinand Magellaanstraat naar een nieuw ontworpen wegnis voor deze industriële site. De R4 vormt een aanknopingspunt met de Vasco Da Gamalaan die aantakt op de Ferdinand Magellaanstraat. Aansluitend aan de projectsite is een spoorweg gelegen.

Voorliggende aanvraag betreft in essentie de regularisatie/ aanpassingen van/ aan de vergunning van een duurzame CO2-neutrale bedrijfsloods met bijhorende kantoorgelegenheid, parking en aanhorigheden welke vergund werd bij omgevingsvergunning van 28 september 2023 met OMV_2022160345

Gedurende de uitvoering van voormelde vergunning, en in samenspraak met de gebruiker, is vastgesteld dat een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/ functionaliteit/ veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan. De vergunde stedenbouwkundige handelingen en IIOA dienen een aanvulling, update en/of bijstelling te krijgen.

Volgende aanpassing worden voorzien:

- Beperkte uitbreiding projectgebied in functie van benodigde hemelwatersysteem.

- Opdeling logistieke complex in 2 gebouwen (2 fases) & wijziging inplanting (ifv concessiehouders)
 - Gebouw 1 is reeds in uitvoering (quasi uitgevoerd)
 - Aangepaste routing/ flow voor vracht- en autoverkeer:
 - * Herontwerp en -lokalisatie van in- en uitritten, Binnen het nieuwe concept zal zwaar verkeer ontsluiten via 4 uitritten (8 m breed) en 2 inritten (12 m breed) ritmisch verspreid langs de F. Magellaanstraat (waarvan 1 uitrit uitgaat op nieuwe aantak rotonde F. Magellaanstraat – Pachtgoederen richting het projectgebied).
 - * Hard en zacht verkeer wordt maximaal gescheiden.
 - * In de nieuwe situatie zal autoverkeer via 2 in- en uitritten (6 m breed) ontsluiten aan de uiteinden van het projectgebied (waarvan 1 in- en uitrit uitgaat op nieuwe aantak rotonde F. Magellaanstraat – Pachtgoederen richting projectgebied) t.o.v. de vergunde situatie bestaande uit 2 in- en uitritten (8 m breed) centraler gepositioneerd.
 - Toevoeging gatehouse en optimalisatie/ herontwerp indeling.
 - * In de nieuwe situatie zal voor beide gatehouses de truckerzone mee opgenomen worden. Gatehouse zal zo ook voorzien in sanitair en wachtruimte voor truckers en in totaal 99 m² beslaan met een kroonlijsthoogte van 16 m TAW t.o.v. 29 m² en kroonlijsthoogte van 15,5 TAW in vergunde toestand.
 - Wijziging locatie gevellijnen/inplanting;
 - * Gebouw 2 situeert zich op zone waar in vergunde situatie crossdocks werden voorzien. Omwille van marktvraag/ verwachte bedrijfsactiviteiten maakt uitsparing plaats voor verdere uitbouw conventionele bedrijfsloodsen.
In nieuwe toestand 201.366 m² bebouwd oppervlak (verdeeld over 2 gebouwen) t.o.v. 181.158 m² bebouwd oppervlak in vergunde toestand (waarvan een groot deel containeropslag/truck waiting places betrof). Reducering maximale kroonlijsthoogte in nieuwe toestand voor beide fases bedraagt 27,8 TAW t.o.v. vergunde toestand met hoogbouw op 38,05 TAW, hoofdkantoor op 33,4 TAW en bedrijfsloods op 27,8 TAW. De high bays worden uit het ontwerp geschrapt (omwille van marktvraag), wat de inpasbaarheid en omvang van het logistiek complex alleen ten goede komt.
Reducering aantal loading docks van 251 stuks in vergunde toestand naar 187 stuks in nieuwe toestand.
 - * Afstanden tot de perceelsgrenzen overschrijden nergens deze zoals opgenomen binnen de bestaande vergunning.
 - Toevoeging/ relocatie van truck waiting places ifv logistieke operatie, 80 stuks in vergunde toestand t.o.v. 111 stuks in nieuwe situatie.
 - Toevoeging/ relocatie personenparking ifv nieuwe projectlayout, 445 parkeerplaatsen in vergunde toestand (waarvan 32 voor mindervaliden) t.o.v. 452 parkeerplaatsen in de nieuwe situatie (waarvan 24 voor mindervaliden). Het aantal parkeerplaatsen werd afgestemd met de mobiliteitscoördinator.

- Relocatie aantakkingen op openbaar fietspad ifv nieuwe, verkeersveilige flow.
- Toevoeging fietsenstallingen van 1120 stuks in vergunde situatie naar 1144 stuks in de nieuwe situatie.
- Aanpassingen verhardingen: Toevoegingen/ reducties waar nodig/ mogelijk zoals bij verdwijnen zone containers in nieuwe situatie. Gebruik beton in plaats van asfalt.
- Hemelwatersysteem werd afgestemd op de nieuwe projectlayout. De hoofdprincipes als vergund blijven behouden/gerespecteerd.
 - Infiltratie- en buffervoorzieningen zijn strategisch geplaatst in uitsparingen tussen groen en verharding. Speelt ook in op de vorm van het projectgebied ifv. efficiënt ruimtegebruik. Er wordt een communicerend systeem gecreëerd waardoor een efficiënt en doeltreffende werking ervan gegarandeerd wordt/blijft.
- Herontwerp kantoren ifv. architecturale uitstraling.
- Locatie/inplanting;
 - Relocatie HS cabines ifv. aangepaste ontsluiting/ routing.
 - Relocatie sprinkler- en pomplokaal fase 2 ifv. aangepaste bedrijfsvoering. Toevoeging aanvallokaal brandweer 9 m²
 - Beperkt ander verloop omheining langs de James Cookstraat.

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

Huidige aanvraag betreft in essentie een aanpassing/regularisatie/aanvulling van het logistieke complex zoals vergund werd bij omgevingsvergunning van 28/09/2023 met OMV-referentie 2022160345 en inrichtingsnummer 20230113-0065.

Door een concretere visie/kijk op de toekomstige bedrijfsvoering (t.o.v. de bestaande vergunning), dient de bestaande vergunde IIOA (inrichtingsnummer 20230113-0065) ook een update/bijstelling te krijgen. Deze update/bijstelling wordt opgenomen binnen voorliggende vergunningsaanvraag;

Betula Pendula (verder: Betula) krijgt een nieuw inrichtingsnummer waarbinnen de gebouw- en terreingebonden IIOA ondergebracht worden die zullen plaatsvinden binnen zijn concessiegrenzen. Het zijn deze milieubrieven die binnen dit milieulook opgenomen worden

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

Inrichtingsnummer 20230113-0065: Abies Grandies nv

3.6.1. |afvalwaterzuiveringsinstallatie (+ lozen effluentwater en ontwateren slibproductie) voor de behandeling van huishoudelijk afvalwater, ander dan afkomstig van woongelegenheden, met een debiet van meer dan 600 m³ per jaar |Vermindering van het debiet met 1.855 m³/jaar.

|klasse 3 |Verandering |-1855 m³/jaar

12.1.1.1°a) |wisselspanning opwekken met een geïnstalleerd totaal elektrisch vermogen van 150 kVA tot en met 800 kVA als de inrichting volledig in een industriegebied is gelegen |Afname van elektrisch vermogen met 174,7 kVA |klasse 3 |Verandering |-174,7 kVA

15.1.2° | al dan niet overdekte ruimte waarin de volgende voertuigen gestald worden: meer dan 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of voertuigen zijn | Het stallen van 122 verschillende niet-personeelwagens:

+18 waiting places voor trucks;

- 48 waiting places voor trucks tussen de crossdocks; en

- 18 stalplaatsen voor heftrucks. |klasse 2 |Verandering | -48 voertuigen

16.3.2°b) | koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW) | Reductie van totaal geïnstalleerd vermogen met 1397,2 kW |klasse 2 |Verandering | -1397,2 kW

17.3.2.1.1.1°b) | ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt $\geq 55^{\circ}\text{C}$ met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton | Opslag van 600 l (492 kg) diesel. |klasse 3 |Nieuw |0,492 ton

Inrichtingsnummer 20240911-0008: IIOA - Betula Pendula

3.6.1. |afvalwaterzuiveringsinstallatie (+ lozen effluentwater en ontwateren slibproductie) voor de behandeling van huishoudelijk afvalwater, ander dan afkomstig van woongelegenheden, met een debiet van meer dan 600 m³ per jaar |Het behandelen van huishoudelijk afvalwater via 7 IBA's alvorens het lozen in sterfputten, met een totaal maximaal debiet van 1.925 m³/jaar.

|klasse 3 |Nieuw |1925 m³/jaar

12.1.1.1°a) | wisselspanning opwekken met een geïnstalleerd totaal elektrisch vermogen van 150 kVA tot en met 800 kVA als de inrichting volledig in een industriegebied is gelegen |1 Noodstroomaggregaat ter aandrijving van de sprinklerinstallaties met een individueel nominaal elektrisch vermogen van 174,7 kVA. |klasse 3 |Nieuw |174,7 kVA

15.1.2° | al dan niet overdekte ruimte waarin de volgende voertuigen gestald worden: meer dan 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of voertuigen zijn | Het stallen van 79 verschillende niet-personeelwagens:

- 61 waiting places voor trucks;

- 18 stalplaatsen voor heftrucks. |klasse 2 |Nieuw |79 voertuigen

16.3.2°b) | koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW) |10 warmtepompen met cooling/heating met totaal geïnstalleerd vermogen van 2221,6 kW (2 x 333,6 kW + 4 x 310,6 kW + 4 x 78 kW). |klasse 2 |Nieuw |2221,6 kW

17.3.2.1.1.1°b) | ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt $\geq 55^{\circ}\text{C}$ met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton |Opslag van 600 l (492 kg) diesel. |klasse 3 |Nieuw |0,492 ton

52.2.1° |indirecte lozing van huishoudelijk afvalwater in grondwater |Indirecte lozing van gezuiverd huishoudelijk afvalwater in IBA's via besterfputten, van maximaal 1.925 m³/jaar |klasse 3 |Nieuw |1925 m³/jaar

Inrichtingsnummer 20250120-0070: IIAO Eutraco Exploitant Gent II

2.2.1.c)1° |opslag en sortering van niet gevaarlijke afvalstoffen (maximaal 100 ton) |Opslag en sortering van het verpakkingsafval (retourrit) met name papier/karton - kunststoffen (folie) en hout (in loodsen 5-6-12) |klasse 2 |Nieuw |100 ton

2.2.2.b)1° |opslag en mechanische behandeling van niet gevaarlijke afvalstoffen uit 2.2.1.c. (maximaal 100 ton) |Mechanisch verdichten van het gesorteerde afval in functie van optimalisatie van de transportbewerkingen (in loodsen 5-6-12) |klasse 2 |Nieuw |100 ton

15.1.2° | al dan niet overdekte ruimte waarin de volgende voertuigen gestald worden: meer dan 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of voertuigen zijn | Vorkheftrucks voor de verdere afhandeling van de opgeslagen goederen (42 stuks) + delen van de faciliteit zijnde wachzones voor vrachtwagens + laadkaaien | klasse 2 | Nieuw | 42 voertuigen

17.4. | opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l | Opslag van ingedeelde producten in kleinere verpakkingen (max. 30 liter/30 kg) - verdeeld over de verschillende units | klasse 3 | Nieuw | 4895 liter

19.6.1°c) | opslag van hout e.d. volledig gelegen in industriegebied - andere dan rubriek 48 en 19.8 (meer dan 400 m³ in een lokaal) | Opslag van houten paletten - opslag van hout - verdeeld over de verschillende units | klasse 2 | Nieuw | 1400 m³

23.3.1°c) | opslag van kunststoffen en van voorwerpen uit kunststoffen - andere dan rubriek 41 en 48 (meer dan 200 ton in lokaal) indien volledig gelegen in een industriegebied | Opslag van kunststof in de verschillende opslagunits | klasse 2 | Nieuw | 210000 ton

33.4.1°c) | opslag voor papierdeeg, papier, karton en voor waren uit papier en karton - andere dan rubriek 48 (meer dan 200 ton in een lokaal, volledig in industriegebied) | Opslag van karton en papier (verpakkingen) in de verschillende units | klasse 2 | Nieuw | 2870 ton

41.5. | opslagplaats voor textiel en voor textielwaren met een capaciteit van meer dan 10 ton | Opslag van textiel in de verschillende units (10 loodsen van 250 ton + 1 loods van 300 ton) | klasse 3 | Nieuw | 2800 ton

45.4.e)2° | opslagplaatsen voor producten van dierlijke oorsprong, met uitzondering van de producten, vermeld in rubriek 48, van meer dan 50 ton | Opslag van maximaal 42000 ton producten met dierlijke oorsprong (melkpoeder, mayonaise,...) in de verschillende opslagloodsen (10 loodsen van 4000 ton + 1 loods van 2000 ton) | klasse 2 | Nieuw | 42000 ton

Volgende bijstelling van de sectorale voorwaarden wordt aangevraagd:

Artikel: 5.15.0.6§ 1. en 5.2.1.2°§3

Omschrijving:

Tenzij anders bepaald in de milieuvergunning en onverminderd andere voorwaarden inzake het voorkomen van geluidshinder zijn rustversturende werkzaamheden verboden op werkdagen vóór 7 uur en na 19 uur, en op zon- en feestdagen en tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit mag de normale afvalstoffenaanvoer en -afvoer niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden.

Motivering:

Efficiëntie en concurrentievoordeel :

Om concurrerend te blijven in de dynamische wereld van logistiek en transport, is het essentieel dat bedrijven in het havengebied 24 uur per dag, zes dagen per week operationeel zijn. Dit zorgt voor een continue stroom van goederen, minimaliseert wachttijden en verhoogt de efficiëntie. Uit onderzoek blijkt dat bedrijven die 24/6 opereren, hun efficiëntie met wel 20% kunnen verhogen door een betere benutting van middelen en infrastructuur.

Maximale benutting van infrastructuur :

De haveninfrastructuur is een kostbare investering. Door deze infrastructuur maximaal te benutten, kunnen bedrijven hun kosten per eenheid verlagen. Dit is alleen mogelijk door de faciliteiten dag en nacht te gebruiken.

Werkgelegenheid en economische groei:

Een 24/6 operatie creëert meer werkgelegenheid, omdat er meer personeel nodig is om de verschillende diensten te bemannen. Dit draagt bij aan de economische groei van de regio en biedt werkgelegenheid aan een breed scala van werknemers, van logistiek medewerkers tot administratief personeel. Bovendien kan een efficiëntere logistieke operatie de productiviteit met 10-15% verhogen.

Flexibiliteit voor internationale handel:

In de wereld van internationale handel is tijd van essentieel belang. Verschillende tijdzones en de noodzaak om snel te reageren op internationale markten vereisen dat logistieke operaties flexibel en continu zijn. Dit helpt bij het verminderen van vertragingen en het verbeteren van de klanttevredenheid. Bedrijven die flexibel opereren, kunnen hun levertijden met 25% verkorten, daarnaast in de locatie in een Havengebied en specifiek gekozen/ontwikkeld.

Hoewel het belangrijk is om zes dagen per week operationeel te zijn, is het ook cruciaal om een rustdag te hebben. Zondag kan dienen als een dag voor onderhoud, herstel en rust. Bovendien/eventueel kan het bedrijf op deze dag noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden uitvoeren zonder de dagelijkse operaties te verstoren.

Ook andere havenbedrijven werken reeds 24/24 – en zelfs 7/7.

Het merendeel van de logistieke bewegingen ligt in de daguren (zie Mober).

Artikel: 5.2.1.5§5

Omschrijving:

Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit wordt langsheen de randen van de inrichting een groenscherm van minstens 5m breedte aangelegd. Het groenscherm bestaat uit streekeigen laag- en hoogstammige dichtgroeïende gewassen. De exploitant neemt de nodige maatregelen om zo snel mogelijk een efficiënt groenscherm te bekomen. Voor nieuwe inrichtingen wordt het groenscherm aangeplant zodra de bouwwerken dat toelaten en het plantseizoen is aangebroken. Indien geen bouwwerken worden uitgevoerd, wordt het groenscherm aangeplant in het eerste plantseizoen dat bij de aanvang van de uitbating aansluit.

De exploitatie van bevindt zich in units 5, 6 en 12 van een logistiek centrum. Hierdoor is het moeilijk om een groenscherm aan te leggen. De aanleg van een groenscherm zal de exploitatie van de hele site verhinderen, omdat doorgangen afgesneden worden. Aangezien alle afvalopslag en behandeling in de loods plaatsvinden, is er sowieso geen visuele hinder voor de omgeving. Gezien de aard van de activiteiten wordt ook geen stof- of andere hinder verwacht, waar het groenscherm een mildering van effecten zou kunnen bewerkstelligen.

Artikel: 5.2.1.2°§2

Omschrijving:

Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit of in dit besluit is de installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug met automatische registratie verplicht. De installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug is in ieder geval verplicht voor inrichtingen waar bedrijfs- of huishoudelijke afvalstoffen afkomstig van derden worden verwijderd. De ijking gebeurt overeenkomstig de ijkwet. De toegang van de aanvoerende vrachtwagens is slechts toegelaten over de in werking zijnde weegbrug.

Al het VCG afval wordt van site afgevoerd door een externe IHM. De weging van dit afval zal gebeuren op de weegbrug van de externe IHM. Het eigen afval van Logent zal afzonderlijk afgevoerd worden. Op deze manier zal er een duidelijk overzicht zijn van de binnengekomen en behandelde hoeveelheid VCG afval. Een geijkte weegbrug met automatische registratie op de site van Eutraco heeft aldus geen meerwaarde.

Gezien de ligging van de site worden hierbij geen problemen verwacht m.b.t. het respecteren van geluidsnormen.

Voorstel:

- 5.15.0.6.§1 en 5.2.1.2°§3 - Exploitatie 24/24h – gedurende 6 dagen in de week (niet op zondag)

- 5.2.1.4§5: aanleg van een 5 meter breed groenscherm. Gezien de aard en de ligging van de activiteiten dient geen groenscherm voorzien te worden.

- 5.2.1.2°§2: weegbrug

De installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug met automatische registratie niet verplicht. De binnengekomen en behandelde hoeveelheid VCG afval door Logent wordt gewogen op de weegbrug van de externe IHM. Deze gegevens worden door Logent bijgehouden in een afvalstoffenregister.

2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:

Omgevingsvergunningen

* Op 06/12/2018 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het aanleggen van een distributieleiding diam. 300 mm deels in opensleuf d.m.v. een gestuurde boring onder het kluizendok. (OMV_2018108762)

* Op 13/06/2019 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het veranderen door uitbreiding van de ontsluitingswegenis voor het kluizendok + bijstelling. (OMV_2019003661)

* Op 19/03/2020 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het verwijderen van de tijdelijke natuur zandeken-inrichting maaibos fase 1 moervaartvallei. (OMV_2018124138)

* Op 22/04/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor de aanleg van de vervolgfase van de ontsluitingswegenis, de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad en de aanleg van een open grachtenstelsel + het uitvoeren van bemaling met mobiele waterzuivingsinstallatie en lozing + bijstelling. (OMV_2020137933)

* Op 06/05/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het exploiteren van een op- en overslag bedrijf voor gevaarlijke producten + bijstelling. (OMV_2020176548)

* Op 25/11/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het herstellen van de overzones langs de Vasco da Gamalaan en Christoffel Columbuslaan. (OMV_2021075893)

- * Op 06/01/2022 werd een aktenaam afgeleverd voor gehele overdracht van een op- en overslagbedrijf voor gevaarlijke producten. (OMV_2021181396)
- * Op 04/08/2022 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het wijzigen van de fietsinfrastructuur binnen de site kluzendok van dubbelrichtingsfietspad naar enkelzijdige fietspaden. (OMV_2022022249)
- * Op 02/02/2023 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het veranderen van een op- en overslagbedrijf voor gevaarlijke producten (iioa); inclusief het nog niet goedgekeurd project-mer pr3417. (OMV_2022104628)
- * Op 06/09/2023 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het exploiteren van een bronbemaling en het wijzigen van het reliëf voor de aanleg van een fietstunnel. (OMV_2023017937)
- * Op 28/09/2023 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het exploiteren van warehouse met kantoorruimtes (iioa + sh). (OMV_2022160345)

Stedenbouwkundige vergunningen

- * Op 05/01/1981 werd een weigering afgeleverd voor het vellen van 78 bomen. (KW T-3-80)
- * Op 13/06/1989 werd een vergunning afgeleverd voor het rooien van tien canadapopulieren op 'lange leden en meerschen'. (1989/625)
- * Op 30/04/1991 werd een vergunning afgeleverd voor rooien van 10 canadapopulieren. (1991/40042)
- * Op 17/09/1997 werd een vergunning afgeleverd voor het baggeren van de zone voor de in aanbouw zijnde kaaimuren en het ophogen van de achterliggende terreinen. (1997/90052)
- * Op 09/01/2004 werd een vergunning afgeleverd voor de aanleg van wegen - tweede fase kluzendok. (2002/40322)
- * Op 10/02/2010 werd een vergunning afgeleverd voor het aanleggen van een spoorweg op het industrieterrein kluzendok. (2009/40434)

De vergunningverlenende overheid staat in voor de historiek van de inrichting.

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Zeehavengebied Gent - Inrichting R4-oost en R4-west' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 15 juli 2005), meer bepaald in deelgebied 3: zeehaventerrein Kluzendok en koppelingsgebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord. Het terrein is bestemd als zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluzendok (artikel 12).

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften.

4.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

4.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023)

Zie waterparagraaf.

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg (havenweg).

4.5. Archeologienota

Er is aan het dossier een archeologienota toegevoegd met referentienummer 22880. Op 08/07/2022 is akte genomen van deze nota. Er kan met grote zekerheid gesteld worden dat het archeologisch potentieel van het projectgebied laag tot onbestaande is. Er moeten dan ook geen verder maatregelen worden genomen.

5. WATERPARAGRAAF

De vergunningverlenende overheid staat in voor de opmaak van de waterparagraaf. Met betrekking tot de waterparagraaf wordt volgend advies uitgebracht:

Dit dossier werd reeds geadviseerd door stad Gent (2022160345), voor de wijzigingen wordt verwezen naar het advies van de waterloopbeheerders. De afwijking op de aanleg van het groendak kan goedgekeurd worden onder dezelfde voorwaarde als in het advies voor dossier 2022160345.

6. NATUURTOETS

De vergunningverlenende overheid staat in voor de opmaak van de natuurtoets.

Met betrekking tot de natuurtoets wordt volgend advies uitgebracht:

Er is geen waardevol groen of boom verwijderd.

7. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 28 april 2025 tot en met 27 mei 2025.

Gedurende dit openbaar onderzoek werden geen bezwaarschriften ingediend.

8. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

INPLANTING VOLUME

De aanvraag betreft het bouwen en exploiteren van een bedrijfsloods geschikt voor de opslag en overslag in functie van bedrijven in het omliggende bedrijventerrein.

In het GRUP worden een aantal criteria opgegeven waaraan een stedenbouwkundige vergunning dient te worden beoordeeld:

- Verbeterde buffering t.o.v. het omliggende woongebied:

Er is tussen de bedrijvigheid en de woningen in het GRUP een bufferzone vastgelegd zodat in het kader van deze individuele aanvraag kan worden geoordeeld dat er voldoende buffering voorzien is.

- Zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken: Voorliggende aanvraag is geen voorbeeld van zuinig ruimtegebruik.

Willen we de toenemende verstedelijking een halt toeroepen, dan is een meer duurzame ruimtelijke ontwikkeling noodzakelijk. Intensief en omkeerbaar ruimtegebruik, is één van de belangrijke pistes om ook in de toekomst ruimte te kunnen blijven aanbieden voor wonen, werken en leven. Zorgvuldig ruimtegebruik heeft oog voor de draagkracht van een gebied en zijn omgeving, het overstijgt individuele evidenties en voordelen ten gunste van de publieke meerwaarde voor de omgeving, de plek en haar gebruikers.

- Kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling: De geplande gebouwen en constructie vertonen een industrieel karakter dat binnen de omgevingscontext aanvaardbaar is. De bouw van de loodsen, met kantoorgedeelte en zijn vormgeving en materiaalgebruik zijn te verantwoorden binnen het havenlandschap.

- Aandacht voor de permanente en de tijdelijke ecologische infrastructuur:

Voorliggende aanvraag omvat geen specifieke vermelding van enige ecologische infrastructuur. De studie 'Inventarisatie van de natuurwaarden in de Gentse Kanaalzone', goedgekeurd via een beoordelingsverslag door het Agentschap voor Natuur en Bos, bepaalt dat het verlies van alle reeds verdwenen en toekomstig te verdwijnen natuurwaarden binnen het havengebied naar aanleiding van de verdere ontwikkeling van de haven, dient gecompenseerd te worden middels een oppervlakte van 205 ha natuurdoelstellingen. Deze natuurdoelstelling wordt hoofdzakelijk gerealiseerd binnen enkele natuurkerngebieden en gedeeltelijk binnen de koppelingsgebieden en dit zowel binnen als buiten het havengebied.

Engagementen voor de realisatie van de 205 ha natuurdoelstelling zijn op 7 juli 2010 herbevestigd door de Vlaamse Overheid, de stad Gent en het Havenbedrijf Gent AGH in het 'Convenant natuurdoelstellingen en groen raamwerk'. Deze globale werkwijze valt o.i. te verkiezen boven een beoordeling voor iedere bouwaanvraag.

BOMEN

Bomen zijn van grote waarde voor een klimaat robuuste stad, ze zorgen voor schaduw en afkoeling, wateropvang en helpen de biodiversiteit. De stad Gent zet dan ook in op het vergroten van het bomenbestand. In deze gewijzigde plannen wordt één boom per 5 parkeerplaatsen voorzien tussen de parkeervakken wat positief is.

MOBILITEIT

Situering

Het project is gelegen in de Ferdinand Mangellaanstraat 6. Dit maakt deel uit van het havengebied. De site ligt deels op grondgebied Evergem en deels op grondgebied Gent.

Programma

Het betreft het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van 2 nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/functionaliiteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvorwaarden.

Voorliggende aanvraag betreft in essentie de regularisatie/aanpassingen van de vergunning van een duurzame CO2-neutrale bedrijfsloods met bijhorende kantoorgelegenheid, parking en aanhorigheden welke vergund werd bij omgevingsvergunning van 28 september 2023 met OMV-referentie 2022160345.

Gedurende de uitvoering van vergunning OMV_2022160345 en in samenspraak met de gebruiker is vastgesteld dat er een aantal aanpassingen nodig zijn in functie van de interne werking, de functionaliteit, de veiligheid van de bedrijfssite en de architecturale uitstraling ervan. De vergunde stedenbouwkundige handelingen en IIOA dienen een aanvulling, een update en/of een bijstelling te krijgen.

Het gaat over:

- Beperkte uitbreiding projectgebied in functie van hemelwatersysteem;
- Opdeling logistiek complex in 2 gebouwen (2 fases) en wijziging inplanting i.f.v. concessiehouders:
 - Gebouw 1 is in uitvoering
 - Aangepaste routing of flow voor vracht- en autoverkeer.
Er is een herontwerp en herlokalisatie van de in- en uitritten.
 - * Zwaar verkeer zal ontsluiten via 4 uitritten van 8 meter breed en 2 inritten van 12 meter breed die ritmisch verspreid zijn langs de Ferdinand Mangellaanstraat. In de huidige toestand is er 1 inrit van 10 meter breed en 1 uitrit van 12 meter breed. Met dit nieuw concept wordt stilstand op de openbare weg vermeden. Er worden wachzones voorzien. Hard en zacht verkeer wordt maximaal gescheiden.
 - * Autoverkeer zal ontsluiten via 2 in- en uitritten (6 meter breed) aan de uiteinden van het projectgebied. In de huidige toestand zijn er 2 in- en uitritten van 8 meter die centraler gepositioneerd zijn.
 - Er is een toevoeging van gatehouse en optimalisatie/herontwerp van de indeling. In de nieuwe toestand zal voor beide gatehouses de truckerzone mee opgenomen worden, die voorzien is van sanitair en een wachtruimte.
 - Er is een wijziging van de locatie van de gevellijnen/inplanting. Er komt een verdere uitbouw van conventionele bedrijfsloodsen.
- Het bebouwd oppervlak (verdeeld over 2 gebouwen) wordt verhoogd van 181.158m² naar 201.366m², waarvan een groot deel containeropslag/truck waiting places.
- Reducering van aantal loading docks van 251 stuks naar 187 stuks. De mobiliteitsimpact zal in geen geval toenemen als gevolg van deze huidige aanvraag.
 - Er is een toevoeging/relocatie van de truck waiting places van 80 naar 111 stuks.
 - Er is een toevoeging/relocatie van de personenparking van 445 (waarvan 32 voor mindervaliden) naar 452 autoparkeerplaatsen (waarvan 24 voor mindervaliden). Het aantal parkeerplaatsen werd afgestemd met de mobiliteitscoördinator.
 - Er is een relocatie van de aantakkingen op het openbaar fietspad in functie van een nieuwe verkeersveilige flow.

- Er is een toevoeging van het aantal fietsenstallingen van 1120 naar 1144 fietsparkeerplaatsen. Dit aantal volgt de richtlijnen van de Stad Gent.
- Er is een aanpassing van de verhardingen.
 - Hemelwatersysteem werd afgestemd op de nieuwe projectlayout.
 - Er is een herontwerp van de kantoren in functie van de architecturale uitstraling.
 - Er is de relocatie van HS cabines, de relocatie sprinkler- en pomplokaal en een beperkt ander verloop van de omheining langs de James Cookstraat.
 - Elke fase en het hoofdgebouw zal toegankelijk zijn voor mindervaliden via 1 gebouw het dichtst gelegen aan de parkeermogelijkheden.

Als resultaat wordt nog steeds een duurzaam CO2-neutrale bedrijfsloods gerealiseerd. De ontwikkeling zal bestaan uit 2 hoofdgebouwen met bijhorende uitpandige kantoorgelegenheden, parkings en aanhorigheden. De huidige aanvraag heeft als hoofddoel enkel het vergunnen van bovenstaande aanpassingen.

De huidige aanvraag geeft aanleiding tot 'wijzigingen' op vlak van mobiliteitsimpact, brandveiligheid en waterhuishouding. Er is een revisie doorgevoerd aan de MOBER (aantal verplaatsingen neemt beperkt af).

Er wordt aangegeven dat: 'De mobiliteitsimpact werd grondig onderzocht en geanalyseerd a.d.h.v. het MOBER (SUUNTA). Er wordt dan ook verwezen naar deze studie voor de verdere beoordeling inzake de mobiliteitsimpact in het kader van de goede ruimtelijke ordening.'

Als conclusie wordt genoteerd: 'Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake mobiliteit, aangezien het bijkomend aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project beperkt blijft (en zelf beperkt afneemt t.o.v. het vergunde) en adequaat aansluiting wordt gezocht bij het lokale en hogere wegennet binnen een groter bedrijventerrein.'

De bestaande MOBER werd aangepast en aan het dossier toegevoegd. Deze houdt rekening met de parkeerrichtlijnen van Stad Gent en motiveert waarom er gekozen wordt voor het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen en wat het effect is van het project op de omliggende wegenis. Het project bevindt zich gedeeltelijk op grondgebied Gent en gedeeltelijk op grondgebied Evergem. Aangezien er geen richtlijnen zijn voor parkeerplaatsen voor Evergem wordt het totaalproject getoetst aan de richtlijnen van Stad Gent.

Bereikbaarheidsprofiel

Voetganger

De projectsite is niet goed bereikbaar te voet. De Ferdinand Magellaanstraat beschikt nergens over specifieke voetgangersvoorzieningen. Er is wel een berm aanwezig langs de twee zijden van de weg. In de huidige situatie zijn er nergens oversteekplaatsen voor voetgangers op de Ferdinand Magellaanstraat. Het projectgebied ligt buiten de bebouwde kom, in het havengebied. Er geldt een zonaal snelheidsregime van maximaal 50 km/h. Binnen het bedrijventerrein zijn geen trage verbindingen aanwezig waarlangs voetgangers zich kunnen verplaatsen, afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Op de Vasco da Gamalaan zijn er geen voetgangersvoorzieningen aanwezig.

Conclusie: matig bereikbaar te voet

Fiets

De zuidoostelijke zijde van de weg beschikt over een breed fietspad dat eveneens gebruikt kan worden door voetgangers. Voor fietsers is de bereikbaarheid van het projectgebied wel goed. Op korte afstand bevinden zich twee fietsnelwegen en een functioneel en recreatief fietsroutenetwerk. Ter hoogte van het ovaal van Wippelgem zijn eveneens verschillende fietstunnels en een fietsbrug gerealiseerd binnen het project R4WO. Voor zacht verkeer zijn er geen aparte toegangen voorzien. Voetgangers en fietsers maken dus gebruik van de toegangen voor gemotoriseerd verkeer. Wel zullen er aparte fietsroutes aanwezig zijn rondom de hele site die verbonden zijn met de fietsenstallingen. De fietsenstallingen zijn verspreid over de site en bevinden zich op de parkings nabij de toegangen naar de units. Tussen de fietsenstallingen en de units worden zebrapaden voorzien. Idealiter zijn de toegangen volledig afgescheiden, maar in kader van de vorige omgevingsvergunning werd akkoord gegaan met de voorliggende plannen. Conclusie: goed bereikbaar met de fiets

Collectief vervoer

In de omgeving is geen denses busnet aanwezig. Bushaltes bevinden zich dan ook op enige afstand. Bushalte Evergem Zondernaamstraat is gelegen op ca. 2,4 km of 10 minuten fietsen van de site. De bushalte wordt bediend door buslijnen 54 Doornzele – Evergem – Belzele en 565 Doornzele – Evergem – Gent Zuid.

Langs de N458 rijden andere buslijnen. De dichtstbijzijnde halte langs dit traject is halte Evergem Meerhem, gelegen op ca. 3,4 km of 12 minuten fietsen van de projectsite. De halte wordt bediend door buslijnen 55 Zelzate – Ertvelde – Langerbrugge – Gent Sint-Pieters, 563 Boekhoute – Assenede – Ertvelde – Evergem – Gent Zuid en 564 Bassevelde – Oosteeklo – Ertvelde – Evergem – Gent Zuid.

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Evergem, gelegen op 7,5 km van de projectsite.

In de haven is Max Mobiel actief dat shuttlediensten aanbiedt voor bedrijven op maat.

Conclusie: matig bereikbaar met OV

Auto

De bereikbaarheid van het projectgebied voor het gemotoriseerd verkeer verloopt via de Ferdinand Magellaanstraat en de N474 Vasco de Gamalaan. De R4 vormt een aanknopingspunt met de Vasco Da Gamalaan.

Conclusie: zeer goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer

Parkeren

Aantal parkeerplaatsen

Om de aanvraag te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening, bekijken we de voorgestelde parkeeroplossingen. De Stad beoogt de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. De Stad stelde hiertoe een set van fiets- en autoparkeerrichtlijnen op, opgenomen in het Parkeerplan Gent, deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. De parkeerrichtlijnen worden gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen:

1. Type functie: bedrijfsloods (arbeidsextensief) en kantoren
2. Ligging: witte zone / Havengebied
3. Grootte: 28, 74 ha (in OMV_2022160345 was dit 27 ha)

De Nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen is géén op zichzelf staand, verordenend instrument maar houdt wél rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vorm geven. In die zin is deze nota dan ook te beschouwen als 'beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact', in de zin van art. 4.3.1 §2 2° a) van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening.

Gezien het een project is die de ondergrens overschrijdt (+ 200 parkeerplaatsen) moet er een MOBER opgemaakt worden. Dit was opgemaakt naar aanleiding van OMV_2022160345, en werd in kader van deze aanvraag aangepast. Aan de hand van deze mobiliteitsstudie wordt het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen berekend op maat.

In de MOBER werd de berekening gemaakt. Volgens de auto- en fietsparkeerrichtlijnen van Stad Gent zouden er bij een dergelijk project 1 881 fietsparkeerplaatsen en tussen 937 en 1977 autoparkeerplaatsen voorzien moeten worden. Op basis van deze MOBER zouden er 435 autoparkeerplaatsen en 53 fietsparkeerplaatsen nodig zijn (in OMV_2022160345 was dit 433 autoparkeerplaatsen en 54 fietsparkeerplaatsen). Zoals aangegeven in OMV_2022160345 biedt de nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de richtlijnen, en werd akkoord gegaan met de gegeven motivatie en de voorgestelde aantallen.

Fietsparkeerplaatsen

In de beschrijvende nota wordt aangegeven dat er een toevoeging is van het aantal fietsenstallingen van 1120 naar 1144.

Op basis van de plannen kunnen deze aantallen bepaald worden:

	Vergunde toestand	Nieuwe toestand
Fietsparkeerplaatsen	16 keer 8 fietsen = 128 3 keer 174 fietsen = 522 18 keer 10+10 = 20 = 360 =>1010	2 keer 174 = 348 1 keer 240 = 240 23 keer 10+10 = 20 = 460 12 keer 8 = 96 =>1144
Buitenmaatse fietsen	16 keer 2 = 32 3 keer 26 = 78 =>110	3 keer 26 = 78 12 keer 2 = 24 =>102
TOTAAL	1120	1246

Op de site worden 1246 fietsparkeerplaatsen voorzien. Dit zijn 1144 gewone fietsparkeerplaatsen en 102 voor buitenmaatse fietsenstallingen. Ondanks dat de MOBER aangeeft dat er 1 fietsparkeerplaats minder nodig is, is er een sterke stijging van het aantal fietsparkeerplaatsen. Er komen 126 fietsparkeerplaatsen bij. Het is en blijft zeer positief dat er gekozen wordt om volop in te zetten op duurzame mobiliteit voor werknemers.

We merken op dat we meer fietsparkeerplaatsen tellen dan de opgegeven 1144 in de beschrijvende nota. We tellen er namelijk in totaliteit 1246 op de plannen nieuwe toestand (1144 gewone fietsen en 102 buitenmaatse fietsen). In de MOBER staat 106 buitenmaatse fietsen, maar aan de kant van de Ferdinand Mangellaanstraat tellen we slechts 26 bakfietsen ipv 30. Niettegenstaande is dit aantal ruim voldoende.

Wat betreft de inrichting van de fietsenstallingen zien we dat deze terug in detail ingetekend zijn op het inrichtingsplan. Het gaat om een mix van buitenmaatse fietsen en fietsen in een hoog-laagsysteem met voldoende ruimte tussen en achter de fietsen. De stallingen zijn steeds overdekt en de site op zich is afgesloten aan de hand van een poort. De stalling zijn bijgevolg comfortabel ingericht. Er zijn verschillende fietsenstallingen verspreid over de site, dicht bij de verschillende units.

Doordat de fietsenstallingen en de route van het auto- en vrachtverkeer gewijzigd zijn ten opzichte van de vorige plannen, is er een relocatie van de aantakkingen op het openbaar fietspad in functie van een nieuwe verkeersveilige flow.

Autoparkeerplaatsen

Het gaat over enerzijds een toevoeging van het aantal autoparkeerplaatsen en anderzijds over een relocatie van deze autoparkeerplaatsen.

Er is een verhoging van 445 naar 452 autoparkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap (PPH) verlaagt van 32 naar 24. Er komen 7 autoparkeerplaatsen bij. De autoparkeerplaatsen aan de kant Ferdinand Mangellaanstraat (132 + 6 PPH en 74 + 6 PPH) verdwijnen. De zone met 35 autoparkeerplaatsen + 4 PPH, worden aangepast naar 26 + 4 PPH. De parkeerplaatsen aan de kant spoorlijn worden uitgebreid. Dit zijn er nu 35 + 3 PPH, 50 + 3 PPH en 96 + 8 PPH. Dit wordt in de nieuwe toestand: 174 + 4 PPH en 90 + 4 PPH. Op de site zelf worden 6 locaties uitgerust met telkens 6 parkeerplaatsen en 2 PPH's.

Op basis van de plannen kunnen deze aantallen bepaald worden:

	Vergunde toestand	Nieuwe toestand
Autoparkeerplaatsen	132+74+26+35+50+96 = 413	35+174+90+93+6+6+6+6+6+6=428
PPH	8+6+4+3+3+8 = 32	4+4+4+2+2+2+2+2+2=24
Totaal	445	452

Er wordt op verschillende locaties op de site autoparkeerplaatsen geclusterd voorzien, met daarbij parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Het aantal parkeerplaatsen is nog steeds lager dan de minimumrichtlijnen van de Stad, maar hoger dan het noodzakelijk berekend aantal in de MOBER, waardoor de parkeerdruk zeker zal opgevangen worden op eigen terrein.

Vrachtwagens

Er worden 111 parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien (wachtplaatsen). In OMV_2022160345 waren dit 80 wachtplaatsen. Er zijn meerdere laad- en loskades (docks). In totaal gaat het om 180 docks. De wachtplaatsen zijn verspreid op 3 locaties. De zone van 33 en de zone van 50 plaatsen is voorzien aan de Ferdinand Mangellaanstraat en 28 plaatsen langsheen het bedrijf.

Mobiliteitseffecten

Verkeersgeneratie

Er worden 575 werknemers verwacht voor alle units samen (in OMV_2022160345 was dit 538). In de MOBER wordt gesteld dat 80% van de werknemers gelijktijdig aanwezig zullen zijn op een

werkdag. Zo worden dagelijks 761 autoverplaatsingen en 92 fietsverplaatsingen verwacht van en naar de site (in OMV_2022160345 was dit 711 autoverplaatsingen en 86 fietsverplaatsingen). Aangezien er geen projectspecifieke cijfers beschikbaar zijn, wordt aangenomen dat er dagelijks in twee shiften wordt gewerkt: van 6u00 tot 14u00 en van 14u00 tot 22u00. Tijdens beide maatgevende uren worden 190 autoverplaatsingen gegenereerd (in OMV_2022160345 was dit 178).

De kantoorruimte zal een totale bruto-vloeroppervlakte (bvo) hebben van 4791m² (in OMV_2022160345 was 1 720 m²). Met 6,15 werknemers per 100 m² bvo worden er ongeveer 74 kantoormedewerkers verwacht (in OMV_2022160345 was dit 105). Er wordt opnieuw uitgegaan van een autoaandeel van 90% en een fietsaandeel van 10%. Voor kantoren wordt er gerekend op 0,313 bezoekers per werknemer. In dit geval gaat het om ongeveer 23 (in OMV_2022160345 was dit 26) bezoekers per dag. Voor kantoren worden de maatgevende uren typisch genomen van 8u00 tot 9u00 tijdens de ochtendspits en van 17u00 tot 18u00 tijdens de avondspits. Tijdens het maatgevend ochtendspitsuur vindt 34% van de dagelijkse verkeers attractie plaats en 1% van de dagelijkse verkeersproductie. Tijdens het maatgevend avondspitsuur is dit 1% attractie en 22% productie. Dit komt neer op 17 inkomende autoverplaatsingen per uur 's ochtends en 11 uitgaande autoverplaatsingen per uur 's avonds. In OMV_2022160345 was dit 24 inkomende en 1 uitgaande autoverplaatsing per uur 's ochtends en 1 inkomende en 15 uitgaande autoverplaatsingen per uur 's avonds.

Voor vrachtwagens worden er voor de hele ontwikkeling maximaal 900 vrachtwagenbewegingen overdag verwacht en 225 vrachtwagenbewegingen 's nachts. Rekening houdend met de pae-waarde van 2 pae voor zware vrachtwagens komt dit neer op 1 800 pae aan vrachtverkeer overdag en 450 pae 's nachts. Op dagbasis zal dus 2 250 pae aan vrachtverkeer gegenereerd worden. Dit blijft ongewijzigd ten opzichte van OMV_2022160345.

Wat betreft de verkeersgeneratie wordt geconcludeerd in de beschrijvende nota: "Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake mobiliteit, aangezien het bijkomend aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project beperkt blijft (en zelf beperkt afneemt t.o.v. het vergunde)."

- Dit klopt met de informatie in de MOBER. De totale verkeersgeneratie voor de hele site is 3140 pae aan autoverkeer en 107 pae aan fietsverplaatsingen. Dit is een lichte daling in vergelijking met OMV_2022160345 waar dit respectievelijk 3147 en 108 was.
- Voor de functie logistiek stijgt de pae in vergelijking met vorige OMV tussen 5u en 6u van 281 naar 292 pae en tussen 14u en 15u van 275 naar 285 pae.
- Voor de functie kantoor zien we een daling van de pae in vergelijking met de vorige OMV. Tussen 8u en 9u daalt dit van 129 naar 120pae en tussen 17u en 18u daalt dit van 109 naar 103 pae.

Uit de MOBER blijkt dat de verkeersafwikkeling nog steeds vlot zal verlopen op de beschouwde kruispunten. Hiermee gingen we akkoord in OMV_2022160345. Gelet het feit dat er zelfs een beperkte afname is van het aantal vervoersbewegingen hebben we hier geen opmerkingen bij.

Circulatie

In het advies van OMV_2022160345 werd opgemerkt dat er op de Ferdinand Magellaanstraat verschillende nieuwe aansluitingen worden voorzien voor vracht- en autoverkeer. Het project voorziet in gescheiden stromen: een inrit voor vrachtverkeer en 2 toegangen voor autoverkeer

die volledig gescheiden zijn van elkaar. Vrachtwagens maken een lus rond de units, terwijl wagens enkel tussen de parkeerclusters kunnen rijden. Van deze parkeerclusters kan er via de interne paden voor traag verkeer gewandeld worden naar de gebouwen. Dit is positief.

In de huidige aanvraag blijft de scheiding tussen vrachtverkeer en auto-/fietsverkeer, om een zo rationeel mogelijke verkeersafwikkeling te bekomen. Tussen auto en fietsverkeer wordt een duidelijk scheiding tussen beide nagestreefd. Onderstaande overzicht schetst het functioneren van de verschillende vervoersmodi op de site;

- *Vrachtverkeer:*

- Het vrachtverkeer wordt volledig gescheiden van het fiets- en autoverkeer, wat zich vertaalt in gescheiden in- en uitritten, alsook een specifieke routing op de site.
- Er wordt ontsloten via de Ferdinand Magellaanstraat. Bij het binnenrijden volgt het vrachtverkeer een lus rond het hoofdgebouw.
- Het laden en lossen gebeurt via laadkades met verhoogde laadpoort, variërend van 12 tot 16 plaatsen per unit, met een totaal van 187.
- Om te vermijden dat openbaar domein wordt ingenomen voor het tijdelijk stationeren van het voertuig zijn naast de loskades 111 truck waiting places voorzien. Zo wordt tijdens het binnenrijden de nummerplaat van de truck geregistreerd en kan de truck in een van de wachtplaatsen (indien nodig) plaatsnemen om zijn papier op te halen binnen de gatehouse.
- Door bovenvermelde 'logistieke flow' wordt een situatie gecreëerd van 'éénrichtings vrachtverkeer', hetgeen de veiligheid en efficiëntie maximaal bevordert.

- *Personenwagens:*

- Personenwagens zullen voor beide hoofdgebouwen in- en uitrijden via de in- en uitrit (6m breed aan de perceelsgrens) voorzien ter hoogte van de Ferdinand Magellaanstraat. Dit betreft een afzonderlijke in- en uitrit, zodoende personenwagens niet vermengd raken met vrachtverkeer.

- *Stappers/trappers:*

- Fietsers en/ of voetgangers kunnen, afhankelijk van hun oorsprong of bestemming, gebruik maken van de in- en uitritten voor personenwagens.
- Aan de hand van wegmarkeringen en vrij liggende fietspaden (suggestiestroken) wordt de zichtbaarheid van het traag verkeer verbeterd en hun veiligheid maximaal gewaarborgd.
- De routing en oversteekplaatsen naar de verschillende units worden gepland volgens logische looplijnen en met maximale focus op het vermijden van laterale conflicten met gemotoriseerd verkeer.

Logistiek verkeer

Laden en lossen, Laden en lossen dient te gebeuren op eigen terrein te gebeuren.

Wachtzone Voor alle vrachtwagenbewegingen (van eigen vloot of van externen in opdracht) dient een wachtzone op eigen terrein voorzien te worden die 24/7 toegankelijk is. Op die manier vermijden we dat er hinder ontstaat op het openbaar domein. Deze wachtzone is idealiter voorzien van voorzieningen, maar minimaal dient dit sanitair te zijn. Ook na de opdracht dient de chauffeur deze wachtzone te kunnen gebruiken (ook na de werkuren), inclusief de

voorzieningen, en dit voor minstens 11u na de activiteit (gelet op de minimale verplichtingen die vastgelegd zijn in de Europese Wetgeving).

Het voorzien van wachtplaatsen voor trucks + sanitair gebouwen BUITEN de afgesloten gate is cruciaal en hier ook voorzien.

Flankerende maatregelen

In de Mober worden verschillende maatregelen voorgesteld om enerzijds het fietsgebruik aan te moedigen en anderzijds om de veiligheid op het terrein te optimaliseren. Dit in combinatie met het voorgesteld aantal fietsparkeerplaatsen kan ervoor zorgen dat werknemers kiezen om zich op een duurzame manier naar het project te gaan bewegen.

De MOBER schat niet in dat veel verkeer zal weg-of aanrijden richting of van Terdonkkaai. Alle verkeer naar en van de site moet zich echter oriënteren op Complex van Wippelgem. Hierover moet passieve en actieve communicatie gevoerd worden naar personeel, bezoekers en leveranciers. En dit voldoende periodiek of continue en zonder einddatum.

- Bedrijfsvervoersplan Voor het uitdenken van een mobiliteitsbeleid op maat dat het gebruik van duurzame vervoersmiddelen door de werknemers stimuleert, is de opmaak van een bedrijfsvervoerplan aangewezen. Om jullie hiermee op weg te helpen, kan je contact opnemen met de mobicoach bedrijven (mobiliteit.bedrijven@stad.gent).”

Besluit Mobiliteit

Gunstig advies mits aan volgende voorwaarde wordt voldaan:

- Er moet passieve en actieve communicatie gevoerd worden naar personeel, bezoekers en leveranciers over de meest aangewezen aanrijroutes en duurzame transportmethodes. En dit voldoende periodiek of continue en zonder einddatum. Om jullie hiermee op weg te helpen, kan je contact opnemen met de mobicoach bedrijven (mobiliteit.bedrijven@stad.gent).

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Er wordt geen advies gegeven over de milieuhygiënische en veiligheidsaspecten van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen.

CONCLUSIE

De gevraagde omgevingsvergunning mits voorwaarden milieuhygiënisch, stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving, bijgevolg is het verslag voorwaardelijk gunstig.

Er wordt geen advies gegeven over de milieuhygiënische en veiligheidsaspecten van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen.

De aanvraag wordt beslist door de deputatie (art. 15 van het omgevingsvergunningsdecreet van 25 april 2014).

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen bij de deputatie over omgevingsvergunningsaanvragen die door de deputatie worden behandeld (klasse 1 inrichtingen en/of provinciale projecten).

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 de omgevingsaanvraag voor het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van twee nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/functionaliiteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvoorwaarden van Abies Grandis nv, Betula Pendula nv en Eutraco nv, gelegen te Ferdinand Magellaanstraat 6 - Bus 1 t.e.m. 14, 9940 Evergem.

Artikel 2:

Verzoekt de deputatie om volgende voorwaarden voor de geplande werken op te nemen:

Bomen

Binnen het eerste volgende plantseizoen na realisatie van de ruwbouw moeten de bomen worden aangeplant zoals voorzien op het plan.

Groendak

Volgens het gemotiveerd verzoek, toegevoegd aan het dossier, kan de afwijking toegestaan worden, op voorwaarde dat conform het plan de daken worden vol gelegd met zonnepanelen en technische infrastructuur, er maximaal wordt ingezet op hergebruik van hemelwater, op vergroening en infiltratie rond het gebouw en de overige bepalingen uit het ABR en de GSV inzake hemelwater strikt opgevolgd worden.

Artikel 3:

Verzoekt de deputatie om volgende aandachtspunten op te leggen aan de aanvrager:

Er moet passieve en actieve communicatie gevoerd worden naar personeel, bezoekers en leveranciers over de meest aangewezen aanrijroutes en duurzame transportmethodes. En dit voldoende periodiek of continue en zonder einddatum. Om jullie hiermee op weg te helpen, kan je contact opnemen met de mobicoach bedrijven (mobiliteit.bedrijven@stad.gent).

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2025_CBS_05141 - OMV_2024121668 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het veranderen van (Abies Grandis) en het exploiteren van twee nieuwe inrichtingen (Eutraco en Betula Pendula) en een aantal aanpassingen noodwendig waren/zijn in functie van de interne werking/functionaliiteit/veiligheid van de bedrijfssite, alsook van de architecturale uitstraling ervan + bijstelling van de milieuvorwaarden - met openbaar onderzoek - Ferdinand Magellaanstraat, 9940 Evergem - Advies