



2025_CBS_05733 524/PRMER/1 - scopingsadvies voor het project hernieuwing en uitbreiding afvalwerkingsite Gent - gunstig advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 26 juni 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 28/05/2025 werd er een adviesvraag gesteld aan het college van burgemeester en schepenen door het Departement Omgeving, Team Milieueffectrapportage met volgend onderwerp:

Aanvrager	RENEWI BELGIUM NV
Omschrijving	scopingsadvies voor het project hernieuwing en uitbreiding afvalwerkingsite Gent

Referentienummer van de aanvraag	PR3746
Adres van het project	John Kennedylaan 4410 9042 Desteldonk
Kadastrale gegevens	Desteldonk (afd. 13) sectie E 130 D, (afd. 13) sectie E 130 E, (afd. 13) sectie E 133 D en (afd. 13) sectie E 195 D

De Dienst Milieu en Klimaat vroeg verschillende stadsdiensten om advies. Volgend gecoördineerd advies werd uitgebracht door de Dienst Milieu en Klimaat op : 19/06/2025

Dossiernummer	202565
Internummer	524/PRMER/1

Advies MER van Renewi Belgium nv

1. Overzicht

1.1 Aanvraag

Datum adviesvraag	10 juni 2025
Voorwerp	MER
Omschrijving	scopingsadvies voor het project hernieuwing en uitbreiding afvalwerkingsite Gent
Kadastrale gegevens	Desteldonk (afd. 13) sectie E 130 D, (afd. 13) sectie E 130 E, (afd. 13) sectie E 133 D en (afd. 13) sectie E 195 D

1.2 Adviezen

VOORWAARDELIJK GUNSTIG advies van IVA Mobiliteitsbedrijf van 17 juni 2025

2. Motivering

Situering en historiek

Artikel 1. Situering

Het project is gelegen in de John Kennedylaan, 9042 Gent. Dit maakt deel uit van het havengebied.

Artikel 2. Programma

Met voorliggend project wenst Renewi de afvalverwerkingsite in de John Kennedylaan Haven 4410 te hernieuwen en ook verder uit te breiden.

De site beschikt momenteel over een omgevingsvergunning voor het verwerken van afvalstoffen waaronder het verwerken van bedrijfsrestafval, het verwerken van kunststoffen en het verwerken van afvalwaters en -slibs, en dit met een eindtermijn tot 06/01/2031.

Om aan de stijgende marktvraag voor het verwerken van afvalwater en afvalslibs te kunnen blijven voldoen, wenst Renewi een uitbreiding van de verwerkingscapaciteit te verwezenlijken. Hiervoor zal een aanpassing van de huidige infrastructuur van de afvalwater- en slibverwerking noodzakelijk zijn. De verwerking van bedrijfsrestafval en de kunststoffenverwerking die op heden reeds uitgebaat worden, worden niet uitgebreid in opslag- en verwerkingscapaciteit. Gezien de eindtermijn van de huidige omgevingsvergunning en de financiële input die nodig is voor de aanpassingen aan de afvalwater- en slibverwerking wordt tevens een hernieuwing van de omgevingsvergunning aangevraagd. Om de uitbreiding in productiecapaciteit te kunnen verwezenlijken zullen aanpassingen aan de WZI uitgevoerd worden en zal het lozingsdebiet uitgebreid worden. De huidige verwerkingscapaciteit van 100.000 ton/jaar bij de afvalwater- en slibverwerking zal uitgebreid worden naar finaal 200.000 ton/jaar. Deze uitbreiding zal in 2 fasen gebeuren. In eerste instantie wordt een uitbreiding aangevraagd van 50.000 ton/jaar bijkomende externe afvalwaters, bestaande uit niet-gevaarlijke, externe afvalwaters en gevaarlijke, externe afvalwaters die verwerkt zullen worden. Deze uitbreiding wordt onmiddellijk voorzien. In 2de fase komt daar nog eens 50.000 ton/jaar externe afvalwaters bij, die zowel uit gevaarlijke als niet-gevaarlijke stromen kunnen bestaan. De timing van de 2de fase is nog niet gekend en zal afhankelijk zijn van de marktsituatie.

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.

Artikel 3. Historiek

Voor deze site werden in het verleden al heel wat omgevingsvergunningen ingediend. Enkele omgevingsvergunningen werden bekeken:

- OMV_2023066706 (goedkeuring 19/10/2023)

Het gaat om een aanvraag voor de uitbreiding voor de opslag en mechanische behandeling van gemengd bedrijfsafval over de automatische sorteerlijn met gemengd bedrijfsafval i.f.v. hoogwaardige materiaalrecyclage en een uitbreiding aangevraagd voor de opslag van afgewerkte producten afkomstig van de maal- en waslijn (850 ton kunststoffen). In totaal zullen er 1.000 ton afgewerkte producten opgeslagen worden.

- OMV_2021088301 (goedkeuring 31/03/2022)

Aanpassen luifel bestaande loods, nieuwe buitenbunkers, verbouwen van een bedrijfsloods met uitbreiding van overkapping voor behandeling van houtafval, bouwen van diverse tanks voor opvang regenwater, buffer en infiltratie, terreinwerkzaamheden Deputatie 06/01/2031 36 220012.02.07 Beslissingsdatum type Voorwerp van de vergunning Verleend door Einddatum

*toegang terrein, nieuwe weegbrug en weeglokaal, opslag/parkeerplaats containers, groenbuffer
Milieu: Veranderen van een afvalstoffenverwerkingsinrichting + toevoegen perceel 133c*

*Er wordt aangegeven dat er een wachtzone is voor vrachtwagens, een weegbrug en
circulatie ruimte. Alsook dat deze rubriek ongewijzigd blijft: 15.1.1° | Stallen van maximum 25
autovoertuigen of aanhangwagens, andere dan personenwagens in open lucht | 25 aantal
voertuigen*

- OMV_2019123784 (goedkeuring 7/5/2020)

*Het veranderen door wijziging en uitbreiding van een afvalstoffenverwerkend bedrijf (IIOA + SH +
bijstelling) + de nieuwbouw van een loods*

- De site wordt gedeeltelijk heringericht.
- Er is een verandering van de rubriek 15.1.1° (+5 voertuigen)

Opdeling hernieuwing en uitbreiding

Het gaat om enerzijds een hernieuwing en anderzijds een uitbreiding van een bestaande
omgevingsvergunning. **We geven als aanbeveling mee om beide zaken op te splitsen, stel dat
de uitbreiding negatief geadviseerd wordt, dan kan dit los gezien worden van de hernieuwing
van de vergunning.**

Ontsluiting van de site

In het document wordt aangegeven dat de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer verloopt via
de Moervaartkaai en de R4. **De verkeerstellingen die zijn toegevoegd dateren van 2016,**
afkomstig van een permanente telpost op de R4. Voor het kruispunt Moervaartkaai x R4 zijn
geen (recente) tellingen beschikbaar. Er worden wel tellingen toegevoegd van de verwachte
intensiteiten voor de nieuwe knoop die geraamd werden via het macromodel. **We vragen om
nieuwe accurate verkeerstellingen te voorzien, aangezien de verkeerstellingen van 2016
achterhaald zijn. In tussentijd zijn er in de buurt belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd
zoals de aanleg Turbo-rotonde (aan Euro-Silo) en knooppunt Oostakker (Langerbruggestraat),
alsook zijn er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt.**

Bereikbaarheidsprofiel

Er wordt aangegeven dat de site op termijn beter bereikbaar zal zijn met de fiets. **Er staat dat de
site onbereikbaar is met het openbaar vervoer, maar dit wordt niet verder gespecificeerd (o.a.
ligging tov stopplaats of station NMBS, ligging tov haltes OV, frequentie van de lijnen...).**

Er bestaat vandaag een dienstregeling voor een shuttlebus voor het traject Zeehaven-Oost,
georganiseerd via Max Mobiel (<https://max-mobiel.be/nl/over-max-mobiel>). **We lezen in het
document hierover geen informatie. We vragen om dieper in te gaan op het luik 'openbaar
vervoer', en daarbij zeker de piste van de shuttlebus te bekijken/onderzoeken of dit eventueel
tot de mogelijkheden behoort.**

Verkeersgeneratie en impact op de wegenis

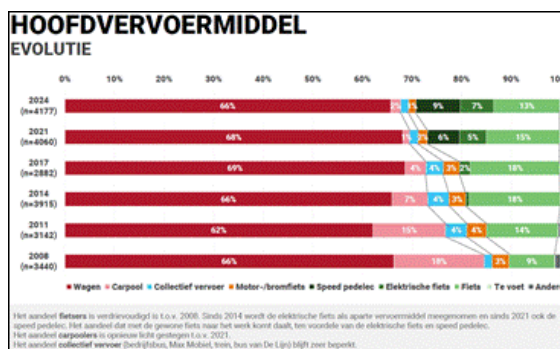
Er wordt aangegeven dat het aantal personeelsleden gelijk blijft. Er werken vandaag 102 personen (20 bedienden en 82 arbeiders)

Het aantal vrachtransporten zal wel stijgen naar 40.000 per jaar of 172 per dag, in vergelijking met 17.733 transporten per dag of 73 per dag in 2023.

De huidige totale gemotoriseerde verkeersgeneratie wordt geraamd op 184 autobewegingen voor werknemers en 146 vrachtwagenbewegingen. Of samen 330 gemotoriseerde bewegingen. De toekomstige totale gemotoriseerde verkeersgeneratie wordt geraamd op 184 autobewegingen werknemers en 344 vrachtwagenbewegingen. Of samen 528 gemotoriseerde bewegingen. Het aantal gemotoriseerde voertuigbewegingen van en naar Renewi zal dus met een 20-tal per uur stijgen.

Modal split

We merken op dat het aandeel fietsers heel laag is en het aandeel auto heel hoog. Als we de modal split vergelijken met het gemiddelde voor de havenbedrijven van 29% (elektrische) fiets en speed pedelec en 66% wagen (meest recente Voka/Vegho bevraging uit 2024), dan stellen we vast dat er nog potentieel is voor meer duurzame verplaatsingen richting de site voor werknemers.



We stellen vast dat de modal split richting de Gentse havenbedrijven steeds duurzamer wordt. In de meest recente bevraging uit 2024 bleek dat gemiddeld 29% met de (elektrische) fiets/speed pedelec naar het werk kwam en 66% met de wagen. De modal split fiets zal met de steeds verbeterende fietsinfrastructuur naar de havenbedrijven (o.a. via het project R4WO) en de verder stijgende trend van het fietsgebruik in de toekomst enkel toenemen. **We vragen om minstens 33% fietsparkeerplaatsen te voorzien in kader van dit project, zodat een toekomstgerichte/ambitieuze (maar nog steeds realistische) modal split van 33% fiets kan bereikt worden.**

Parkeren

Er wordt aangegeven hoeveel personeelsleden er zijn en op welke manier zij zich verplaatsen. **Echter is rond parkeren geen informatie opgenomen rond het parkeren van de werknemers, zoals het aantal fietsenstallingen, het aantal autoparkeerplaatsen, de inrichting van de parkeerplaats. We vragen om dit op te nemen.**

Daarnaast wordt aangegeven dat de site op termijn beter bereikbaar zal zijn met de fiets, en vragen we om nu al, in kader van de hernieuwing en uitbreiding, in te zetten op het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen (zie modal split). Alsook om te bekijken of er op de site kan ingespeeld worden op de toekomstige fietsinfrastructuur op het openbaar domein (bv door het verbeteren interne ontsluiting voor fietsers).

In het document staat enerzijds vermeld dat het aantal bezoekers verwaarloosbaar is, maar anderzijds staat opgenomen dat naast het goederenverkeer de site ook personenvervoer van werknemers, bezoekers en leverancier genereert. De site genereert een zekere hoeveelheid aan personenvervoer m.b.t. bezoekers. **Voor bezoekers moeten er parkeerplaatsen voorzien worden, maar hierover staat geen informatie opgenomen in het document. We vragen om aan te geven hoeveel bezoekers er zijn, hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er worden voorzien en waar deze parkeerplaatsen zich bevinden.**

Tenslotte wordt in het document niets meegegeven over het parkeren voor vrachtwagens. Aangezien het aantal vrachtwagentransporten zal stijgen, vragen we om te verduidelijken hoe het vrachtwagenparkeren zal georganiseerd worden in kader van deze uitbreiding.

Logistiek verkeer

Artikel 4. Laden en lossen

Er ontbreekt informatie over de manier waarop laden en lossen zal gebeuren. Aangezien het aantal vrachtwagentransporten zal stijgen, vragen we om te verduidelijken hoe het laden en lossen zal georganiseerd worden in kader van deze uitbreiding.

Artikel 5 . Wachtzone

Er ontbreekt informatie over de wachtzones voor vrachtwagens. Uit de omgevingsvergunning OMV_2021088301 blijkt dat er (een) wachtzone(s) voor vrachtwagens is ingericht. **Aangezien het aantal vrachtwagentransporten zal stijgen, vragen we of er bijkomende wachtzones nodig zijn in kader van deze uitbreiding of kan dit opgevangen worden met de bestaande wachtzones.**

Met betrekking tot een wachtzone kunnen we het volgende al meegeven. 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).

Algemeen is het belangrijk dat al het parkeren en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, het laden en lossen en het manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden. Er moet aangetoond worden dat dit met de nieuwe situatie volledig kan opgevangen worden. We zien dat het aantal transporten in de nieuwe situatie meer dan verdubbeld. Het is belangrijk om aan te tonen hoe deze uitbreiding zich zal verhouden ten opzicht van de wachtzone(s)/parkeerplaatsen/laden en lossen/...

Flankerende maatregelen

Artikel 6. Bedrijfsvervoersplan

Er kan contact opgenomen worden met de mobicoach bedrijven (mobiliteit.bedrijven@stad.gent) zodat jullie op weg geholpen kunnen worden naar een (sterker) mobiliteitsbeleid op maat dat het gebruik van duurzame vervoersmiddelen door de medewerkers (verder) stimuleert. Een mobiliteitsanalyse en/of bedrijfsvervoersplan kunnen hierbij aangewezen zijn.

Sensitiviteitstoets

Voor de situatie in de toekomst kan wel gebruik gemaakt worden van het macromodel (bron: startnota O5 Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen).

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 omgevingsvergunningsaanvraag):

- We geven als aanbeveling mee om de hernieuwing en uitbreiding als aparte dossiers in te dienen, zodat een mogelijk negatief advies over de uitbreiding geen invloed heeft op de hernieuwing van de vergunning.
- We vragen om nieuwe accurate verkeerstellingen te voorzien, aangezien de verkeerstellingen van 2016 achterhaald zijn. In tussentijd zijn er in de buurt belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd zoals de aanleg Turbo-rotonde (aan Euro-Silo) en knooppunt Oostakker (Langerbruggestraat), alsook zijn er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt.
- We vragen om dieper in te gaan op het luik 'openbaar vervoer', en daarbij zeker de piste van de shuttlebus te bekijken/onderzoeken of dit eventueel tot de mogelijkheden behoort.
- We vragen om minstens 33% fietsparkeerplaatsen te voorzien in kader van dit project, zodat een toekomstgerichte/ambitieuze (maar nog steeds realistische) modal split van 33% fiets kan bereikt worden.
- We vragen om aanvullende informatie te bezorgen over de parkeerfaciliteiten voor werknemers, waaronder het aantal fietsenstallingen, het aantal autoparkeerplaatsen en de inrichting van deze parkeerplaatsen.
- We vragen om, in kader van de hernieuwing en uitbreiding, in te zetten op het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen (zie modal split). Alsook om te bekijken of er op de site kan ingespeeld worden op de toekomstige fietsinfrastructuur op het openbaar domein (bv door het verbeteren interne ontsluiting voor fietsers).
- We vragen om aan te geven hoeveel bezoekers er zijn, hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er worden voorzien en waar deze parkeerplaatsen zich bevinden.

- Aangezien het aantal vrachtwagentransporten zal stijgen, vragen we om te verduidelijken hoe het vrachtwagenparkeren en het laden en lossen zal georganiseerd worden in kader van deze uitbreiding.
- Aangezien het aantal vrachtwagentransporten zal stijgen, vragen we of er bijkomende wachtzones nodig zijn in kader van deze uitbreiding of kan dit opgevangen worden met de bestaande wachtzones.
- Algemeen is het belangrijk dat al het parkeren en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, het laden en lossen en het manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden. Er moet aangetoond worden dat dit met de nieuwe situatie volledig kan opgevangen worden. We zien dat het aantal transporten in de nieuwe situatie meer dan verdubbeld. Het is belangrijk om aan te tonen hoe deze uitbreiding zich zal verhouden ten opzicht van de wachtzone(s)/parkeerplaatsen/laden en lossen/...

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 **voorwaardelijk gunstig** advies voor het **scopingsadvies voor het project hernieuwing en uitbreiding afvalwerkingssite Gent** (PR3746) ingediend door **Renewi Belgium NV**, gevestigd in de **John Kennedylaan 4410 te 9042 Desteldonk**, kadastraal bekend als Desteldonk (afd. 13) sectie E 130 D, (afd. 13) sectie E 130 E, (afd. 13) sectie E 133 D en (afd. 13) sectie E 195 D

2025_CBS_05733 - 524/PRMER/1 - scopingsadvies voor het project hernieuwing en uitbreiding afvalwerkingssite Gent - gunstig advies