



---

**2025\_CBS\_08702 Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2025059213 voor het veranderen van Vlarebo-TOP en logistieke activiteiten met een valorisatiecentrum en het bouwen van een slibverwerkingsfaciliteit (IIOA + SH)**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 9 oktober 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; 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?**

Jan De Nul NV heeft een nog niet goedgekeurde project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2025059213 ingediend bij de deputatie op 11 juli 2025.

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

Het dossier handelt over:

\* Onderwerp: het veranderen van Vlarebo-TOP en logistieke activiteiten met een valorisatiecentrum en het bouwen van een slibverwerkingsfaciliteit (IIOA + SH)

\* Adres: Kuhlmannkaai , 9040 Gent

\* Kadastrale gegevens: sectie A nrs. 13N3, 13M4, 13F4, sectie D nrs. 568/2 \_, 568H, 568/3 \_, 568K, afdeling 14 sectie X nrs. 48H6, 48G6, 48T3, 660V en 660Y

Volgend gecoördineerd verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 02/10/2025.

## **Omschrijving MER/VR**

---

Het projectgebied is gelegen aan de Kuhlmannkaai (parallelweg lang het Kanaal Gent-Terneuzen). Het terrein is gelegen in het uiterste noorden van Gent en is gelegen over 3 verschillende gemeenten (Gent, Evergem en Zelzate). Het wordt begrensd door de Beneluxlaan, de Kuhlmannkaai/Kanaal Gent-Terneuzen en de spoorweg Gent-Terneuzen.

Het project is gelegen in het havengebied.

Het project betreft het veranderen van Vlarebo-TOP en logistieke activiteiten met valorisatiecentrum en het bouwen van een slibverwerkingsfaciliteit.

Het terrein wordt momenteel gebruikt als logistieke opslagzone voor materiaal dat gebruikt wordt bij de activiteiten van het baggerbedrijf Jan De Nul. Het terrein wordt heraangelegd om naast de huidige functie ook te kunnen dienen als valorisatiecentrum. De logistieke zone blijft behouden op het oostelijk deel. Op het westelijk deel komt het valorisatiecentrum.

Zowel de bestaande ontsluiting als de nieuw te realiseren ontsluiting naar het perceel is voorzien vanaf de Kuhlmannkaai, langs het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze ontsluiting zal op termijn verdwijnen vanwege de plannen om het kanaal te verbreden en de bestaande weg te verleggen naar de andere kant van het perceel, zie 3.2.1 §Artikel 11 reservatiestrook voor waterwegeninfrastructuur. In het ontwikkelingsscenario werd hiermee rekening gehouden, de in- en uitrit voor zowel vrachtwagens al voor personenwagens wordt voorzien langs de toekomstige weg.

De aanvraag omvat:

- Het bouwen van 2 loodsen (5 000m<sup>2</sup> en 6 600 m<sup>2</sup>) voor grondopslag en de verwerking van grond. Alsook is er een kleinere loods (562,3m<sup>2</sup>) als werkplaats voor minimaal onderhoud aan bv machines. Daarnaast nog een lokaal voor staalanalyse (74,1m<sup>2</sup>) met kantoortje (15m<sup>2</sup>) en technische ruimtes (23,2m<sup>2</sup>) in het gebouw.
- Het aanleggen van verhardingen. Dit is o.a. betonverharding voor vrachtverkeer en brandweerwagens tussen en rondom de gebouwen.
- Het gebruik van de grond als parking en het plaatsen van een overdekte fietsenstalling.

- Het aanleggen van lagunes en waterbuffering;
- Het aanleggen van 2 infiltratiebekkens;
- Het voorzien van installaties eigen aan de activiteiten zoals weegbruggen en wielwasinstallatie;
- Reliëfwijzigingen in de vorm van afgravingen en ophogingen in functie van nivellering van het terrein, de aanleg van lagunes en waterbuffers en een milieuberm aan de westelijke kant van het perceel;
- Een zone voor plaatsing van een ketencomplex omvattende kantoren, sociale lokalen, vergaderruimte en sanitair;
- Milieutechnische activiteiten: biologische grondreiniging, stockage grond en lagunering. Fysicochemische grondreiniging. TOP (tijdelijke opslag) van (niet-) verontreinigde gronden.
- Het inrichten van een waterzuiveringsinstallatie;
- Het ontbossen van een deel van het bos aan de noordelijke zijde van het perceel.

De nieuw geplande projectsite wordt opgesplitst in 2 delen:

- Valorisatiecentrum voor de opslag, overslag en de behandeling van een brede waaier aan bodemmaterialen en andere minerale stromen;
- Logistieke zone voor opslag van stalen en rubberen leidingen en bijhorende onderhouds- en werkvoorbereidingswerkzaamheden.

Langs de zuidoostelijke zijde van het terrein wordt een aansluiting op de Kuhlmannkaai voorzien. Deze wordt echter niet gebruikt door de exploitant om het terrein te kunnen betreden, maar dient enkel als toegang voor de hulpdiensten (waaronder de brandweer) en Elia, de eigenaar van het gebouw op perceel Afd. 14, Sie. X, Nrs. 48t3, Kuhlmannkaai 15.

De in- en uitrit voorziet een afscheiding in de vorm van hekwerk tussen vrachtverkeer/ personenwagens en fietsers om conflicten te vermijden. De inrit is voldoende lang om 3 vrachtwagens achter elkaar op eigen terrein te stationeren alvorens de mobiele weegbrug te moeten gebruiken. Door in te zetten op een vlotte afhandeling van inkomend verkeer aan de weegbrug alsook het goed afstemmen met de transporteurs zal ervoor gezorgd worden dat een vlotte doorstroming op het terrein mogelijk is. Derhalve zijn 3 wachtplaatsen op eigen terrein voldoende. In de noordwestelijke zone van het terrein wordt een parking voorzien voor personenwagens en fietsers. De parking is bereikbaar vanaf de logistieke zone en voorziet in 12 plaatsen voor personenwagens en 8 fietsen, uitsluitend voor personeel op site. De verharding van de parking bestaat uit beton en watert af naar het infiltratiebekken 2/2.

In de voorliggende aanvraag worden 2 in- en uitritten voorzien aan de kant van de spoorweg. De ene is 12 meter breed en de toekomstige in- en uitrit voor vrachtwagens. De andere is 6 meter breed en is de toekomstige in- en uitrit voor fietsers en personenwagens naar hun parking. Deze 2 in- en uitritten zullen in de toekomst aansluiten op de nieuwe ontsluitingsweg, die voorzien moet worden door North Sea Port (NSP). Deze nieuwe ontsluitingsweg is gepland binnen de

huidige perceelsgrens van het projectgebied (De OMV hiervan is voorwaardelijk vergund – zie verder OMV\_2024122417). Deze ontsluitingsweg sluit aan op de Beneluxlaan en gaat parallel met de spoorweg lopen.

Tot de toekomstige weg klaar is wordt de toegang tot het perceel vanaf de Kuhlmannkaai ter hoogte van de Beneluxlaan voorzien. Deze aansluiting is reeds vergund in een vorige aanvraag, gekend onder OMV ref. 2020035000. De toegang voorziet een gebonden steenslagverharding van 10m breed en is opgesplitst in een strook van 2m voor fietsers en een strook van 8m voor personenwagens en vrachtwagens, gescheiden door tijdelijk hekwerk, met plaatselijk een bredere strook van 9m waar ruimte voorzien is om 3 vrachtwagens eventueel te laten wachten. De toegang kan afgesloten worden voor onbevoegden d.m.v. een poort die aansluit op de bestaande omheining.

Omdat de circulatie geoptimaliseerd is voor het ontwikkelingsscenario kan het inrijdend vrachtverkeer geen van de twee definitieve weegbruggen gebruiken. Ter vervanging wordt een mobiele weegbrug met bijhorende bureaucontainer voor administratie voorzien op de toegang in de aangevraagde situatie. Er zal een voorrangsregeling getroffen worden om het inkomend en uitgaand verkeer te regelen, d.m.v. borden / lichten / slagbomen. Het uitgaand verkeer zal eerst via de definitieve wielwas passeren alvorens het terrein te verlaten. De interne flow van het verkeer staat aangeduid op het inplantingsplan (plan nr. 3) met gele en blauwe pijlen. Personenwagens en fietsers kunnen de definitieve parking bereiken, hiervoor wordt een klein stukje verharding in gebonden steenslag voorzien vanaf de logistieke zone, afgescheiden door hekwerk van de rest van de site.

Vanwege toekomstige plannen om de straat Kuhlmannkaai te verleggen naar de andere kant van het perceel, wordt in het ontwerp voorzien om hierop te kunnen aansluiten in de toekomst. Ter verduidelijking wordt een plan toegevoegd aan dit aanvraagdossier, zie plan nr. 3.1 inplantingsplan ontwikkelingsscenario.

Gelet de activiteiten moet een MER worden opgesteld teneinde de impact van de activiteiten te kunnen inschatten.

## **BEOORDELING AANVRAAG**

---

### **1. Mobiliteit**

In eerste instantie worden de **opmerkingen** die bij het scopingsadvies door het Mobiliteitsbedrijf gegeven werden, verlopen.

Als conclusie van het scopingsadvies was gesteld => We vragen om rekening te houden met volgende zaken bij de opmaak van het definitief project-MER (en bij het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag). **In groen de aanvullingen in functie van het voorliggend project-MER.**

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

*Er werd een deel 7.8.1.4 'Beschrijving geplande situatie en beoordeling milieueffecten' toegevoegd en een deel 7.8.1.5. 'Ontwikkelingsscenario' toegevoegd.*

*Er wordt aangegeven dat het nieuwe valorisatiecentrum bijkomende transporten met zich zal meebrengen en in de geplande situatie zal er een andere toegangsweg in gebruik genomen worden in vergelijking met de actuele/vergunde situatie.*

*Het functioneren van het toekomstig verkeerssysteem wordt toegelicht: verloop van transporten van goederen, verkeer, auto's, fietsers.*

*De verkeersgeneratie van de site in de exploitatiefase wordt uiteengezet. Het verkeer zal tijdens de exploitatie van het nieuwe valorisatiecentrum toenemen t.o.v. de bestaande toestand. Er wordt berekend dat de site zo'n 17 extra vrachtwagenbewegingen (heen- en terugrit) per uur met zich zal meebrengen en maximaal 28 autobewegingen van werknemers, verspreid over de dag.*

*Daarnaast wordt op basis van bovenstaande berekening inzake aantal bijkomende transporten de impact op de huidige doorstroming tijdens de ochtendspits geëvalueerd worden. Dit wordt toegepast op de worst-case-scenario (ochtend spits dinsdag). De tabel 71 waarvan sprake in het scopingadvies wordt aangevuld met de geplande situatie.*

- *Uit bovenstaande tabel kan volgende afgeleid worden:*
  - *Ook tijdens de exploitatie van het valorisatiecentrum zal de capaciteit van de wegen nergens meer dan 35 % ingevuld worden, met uitzondering van de Assenedestraat Oost. Voor deze weg geldt een kwaliteitsniveau B (vlotte verkeersafwikkeling). Voor de overige onderzochte straten geldt een kwaliteitsniveau A (een vlotte, nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling). Er is geen verschuiving in kwaliteitsniveau door de bijkomende transporten;*
  - *Er wordt nergens een stijging van meer dan 3 %-punten verwacht.*
- *Op basis van bovenstaande kan vastgesteld worden dat er een verwaarloosbare impact zal zijn inzake doorstroming (score 0).*

- *Ten opzichte van de vergunde situatie (enkel TOP-activiteiten) zal de impact nog kleiner zijn. Er worden namelijk in de vergunde situatie al bijkomende transporten verwacht, waardoor het verschil met de geplande situatie nog kleiner zal zijn. Ook ten opzichte van deze situatie wordt bijgevolg een verwaarloosbare impact verwacht inzake doorstroming (score 0).*

*In deel 7.8.1.5. 'Onwikkelingsscenario' wordt de nieuwe ontsluitingsweg North Sea Port opgenomen en de herinrichting R4 meegneomen.*

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

*In de MER staat daar over niets concreet opgenomen. De gevraagde maatregel maakt op zich deel uit van de nieuwe ontsluitingsweg en niet van dit dossier.*

- We vragen dat er bij de aanleg van de 2 nieuwe in-en uitritten (één voor vrachtwagens en één voor personenwagens en fietsers) voldoende aandacht is dat de aansluiting op de toekomstige nieuwe ontsluitingsweg van NSP op een veilige manier kan gebeuren, zeker met voldoende zichtbaarheden.

*In de MER is daarover dit opgenomen:*

- *De fietsers worden op de site afgescheiden van het gemotoriseerd (vracht)verkeer met behulp van hekkens. Dit wordt als positief naar verkeersveiligheid beschouwd. De nodige aandacht dient besteed te worden aan de veiligheid van fietsers ter hoogte van de in- en uitrit van de site. Dit kan bvb. door het plaatsen van haaietanden of een STOP-streep/-bord of een waarschuwingbord voor fietsers.*
- *Inzake verkeersveiligheid zal er op de site een volledige scheiding zijn tussen vrachtvervoer en personenvervoer. Dit kan als positief beschouwd worden ten opzichte van de geplande situatie, waar auto's en vrachtwagens wel deels gemengd worden. Bij de nieuwe ontsluiting is het belangrijk om voldoende aandacht te besteden aan een veilige aansluiting op de nieuwe ontsluitingsweg. Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de aanwezigheid van fietsers en aan zichtbaarheden om de weg veilig te kunnen oprijden.*
- *De impact van het project wordt naar mobiliteit verwaarloosbaar ingeschat. Het wordt aldus niet nodig geacht om milderende maatregelen voor te stellen. Volgende aanbevelingen in functie van verkeersveiligheid kunnen wel meegegeven worden: - Bij ontsluiting op de Kuhlmannkaai (ten N van kruispunt met Beneluxlaan) dient er voldoende aandacht gevestigd worden aan potentiële fietsers op de rijbaan. - Bij ontsluiting op de nieuwe ontsluitingsweg dient er*

*voldoende aandacht besteed te worden aan de zichtbaarheid van de rijweg, zodat de site op een veilige manier verlaten kan worden.*

- We vragen om het verwachte aantal medewerkers in de geplande toestand ook expliciet op te nemen in de MER.  
*Dit is opgenomen. Momenteel worden 6 werknemers tewerkgesteld op de logistieke zone. In de nieuwe situatie zal dit stijgen naar gemiddeld 16 VTE's in totaliteit.*
- Algemeen is het belangrijk dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

## **Bereikbaarheidsprofiel**

### **Voetganger en fiets**

---

Er zijn geen voetpaden richting het projectgebied.

Aan de huidige Kuhlmannkaai ligt er langs weerszijden een niet vrij liggend fietspad.

In de toekomst zal er een nieuwe fietsverbinding (van 1900 m) langs de spoorweg voorzien worden door North Sea Port zijn, waardoor het project beter bereikbaar zal zijn per fiets. Deze fietsverbinding zal parallel lopen aan de nieuwe ontsluitingsweg en zal afsplitsen hiervan ter hoogte van het bufferbos aan Klein Rusland en blijft langs de spoorweg verder lopen tot aan de Beneluxlaan.

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

In de eindsituatie zullen de fietsers via het nieuwe fietspad naast de nieuw aangelegde weg van NSP richting de site komen. Ze zullen dan via de in- en uitrit van de personenwagens naar de fietsenstalling gaan. We vragen dat bij het ontwerp van het nieuwe fietspad en de nieuwe weg van NSP rekening wordt gehouden met deze toekomstige in-en uitrit, in die zin dat het aangewezen is om in de berm van dit nieuwe fietspad ter hoogte van deze in-en uitrit een klein stukje asfalt te voorzien zodat fietsers een opstelruimte hebben om veilig de rijweg richting over te steken naar de site.

### **Collectief vervoer**

---

De dichtstbijzijnde bushalte ligt op ongeveer 1 km van de site, namelijk Zelzate Klein Rusland. Bussen 6, 55 en 551 halteren er.

Het dichtstbijzijnde NMBS-treinstation Sleidinge ligt op ongeveer 15 km van de site.

Er is een shuttledienst door Max Mobiel vanuit Gent-Dampoort naar Zeehaven-West (bediening van gebied ten westen van het kanaal en ten oosten van R4 met bovengrens E34). Het projectgebied wordt hierdoor gevat.

### Auto, logistiek en vrachtwagen

Het project heeft via de N474 (Kuhlmannkaai) een goede bereikbaarheid naar het hoofdwegennet (E34/A11) weggennet en het primaire weggennet (R4 West) in het noorden via de Kanaalstraat (Zelzate), en in het zuiden via het Ovaal van Wippelgem en Rieme Noord.

Dankzij de verduidelijking en toevoeging van de tijdelijke situatie is het duidelijk hoe de interne (en externe) circulatie zal verlopen, zowel in de tijdelijke als in de eindsituatie.

In de tijdelijke situatie zullen personenwagens via een aparte toegang naar de autoparking op het eind van de inrit gescheiden worden van het vrachtverkeer. Voor het vrachtverkeer zal er een voorrangregeling getroffen worden om in het inkomend en uitgaand verkeer te regelen.

In de eindsituatie zal er een aparte in-en uitrit zijn voor de vrachtwagens en één voor de personenwagens/fietsers (aan de kant spoorweg). Over de ontsluiting van deze 2 in-en uitritten (dus na de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg van North Sea Port) is het moeilijk om uitspraken te doen aangezien zowel de nieuwe ontsluitingsweg zelf als de plannen voor de fietsverbinding niet met maatvoering op de plannen worden aangeduid. Daarom vragen we dat er bij de aanleg van de 2 nieuwe in-en uitritten voldoende aandacht is dat de aansluiting op de toekomstige nieuwe ontsluitingsweg van NSP op een veilige manier kan gebeuren, zeker met voldoende zichtbaarheden.

## **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 parkeerverlast 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: Arbeidsextensieve bedrijven (loods) en kantoor.
2. Ligging: witte zone
3. Grootte: 12 162 m<sup>2</sup> loods en 280 m<sup>2</sup> bvo kantoor.

Rekening houdend met bovenstaande, vragen de parkeerrichtlijnen minstens 77 fietsparkeerplaatsen en 57 à 120 autoparkeerplaatsen voor dit project. Echter, dit aantal strookt niet met de ligging, de effectieve werking en het aantal ingeschatte medewerkers van dit project. Wat dit laatste betreft, wordt ingeschat dat er in de toekomst gemiddeld 16 VTE's op de

site tewerkgesteld zullen worden. In de huidige toestand worden er 6 werknemers tewerkgesteld op de logistieke zone. 2 hiervan komen met de fiets en 4 met de auto (dus verhouding 1/3<sup>de</sup> met de fiets en 2/3<sup>de</sup> met de auto). De voorgestelde plannen voldoen:

#### FIETS

- Er worden in de voorliggende aanvraag 8 fietsparkeerplaatsen voorzien. Dit aantal is hetgeen het Mobiliteitsbedrijf minstens vroeg in het vorige advies, zodat er minstens voor de helft van het ingeschat aantal werknemer een fietsparkeerplaats voorhanden is, inspelend op de trend richting de lange termijn. Dit aantal is dus ok.
- Op de plannen is nu duidelijk dat de fietsenstalling overdekt en afgesloten kan worden. Dit is conform.
- De afmetingen van de fietsparkeerplaatsen zijn conform. De as-op-as-afstand bedraagt 50 cm en de fietsen worden voorzien in een hoog-laag-systeem. De fietslengte is 2 meter en het gangpad bedraagt 2 meter.

#### AUTO

- Er worden 12 autoparkeerplaatsen voorzien. Als dezelfde ratio van autoparcentage als in de huidige toestand wordt geëxtrapoleerd naar het totaal aantal nieuwe medewerkers zouden er 11 autoparkeerplaatsen moeten worden voorzien (2/3<sup>de</sup> van 16). Daarnaast moet er ook 1 autoparkeerplaats voor bezoekers worden voorzien. In totaal komen we dan aan 12 autoparkeerplaatsen waardoor er net voldoende autoparkeerplaatsen zijn. We kunnen hiermee akkoord gaan op voorwaarde dat er over gewaakt wordt dat er zeker geen auto's geparkeerd worden op het openbaar domein. Dit moet absoluut vermeden worden.
- De inrichting van de autoparkeerplaatsen is conform.
- Er wordt één aangepaste parkeerplaats voor personen met een handicap voorzien.

#### LOGISTIEK/VRACHTVERKEER

- In de tijdelijke situatie is er op de tijdelijke weg/in-en uitrit met plaatselijk een bredere strook van 9m waar ruimte voorzien is om 3 vrachtwagens eventueel te laten wachten. Dit lijkt voldoende om het wachten van het vrachtverkeer op eigen terrein te voorzien.
- In de eindsituatie is de inrit voor vrachtwagens voldoende lang om 3 vrachtwagens op eigen terrein te stationeren alvorens de weegbrug te moeten gebruiken. Door in te zetten op een vlotte afhandeling van inkomend verkeer aan de weegbrug alsook het goed afstemmen met de transporteurs zal ervoor gezorgd worden dat een vlotte doorstroming op het terrein mogelijk is. 3 wachtplaatsen op eigen terrein lijken hierdoor voldoende. Hier moet wel blijvend aandacht voor zijn aangezien het zeer belangrijk is dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

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.

## **Besluit en Beoordeling**

In het project-MER wordt aangegeven dat de verkeersgeneratie door het toekomstige valorisatiecentrum 136 vrachten per dag of 8,5 vrachten per uur zal bedragen. Dit komt overeen met 17 vrachtwagenbewegingen per uur. Momenteel zijn hiervan volgens het project-MER al 104 vrachten per dag of 6,5 vrachten per uur vergund. Dit komt overeen met 13 vrachtbewegingen per uur. Wat de personeelsgebonden transporten betreft worden er maximaal 28 autobewegingen van werknemers verwacht in de nieuwe situatie (in de vergunde situatie is dit 16).

Het project-MER concludeert dat de impact van het project naar mobiliteit als verwaarloosbaar wordt ingeschat.

## **Voorwaarden**

---

- We vragen dat bij het ontwerp van het nieuwe fietspad en de nieuwe ontsluitingsweg van NSP rekening wordt gehouden met de toekomstige in-en uitrit voor het personeel, in die zin dat het aangewezen is om in de berm van dit nieuwe fietspad ter hoogte van deze in-en uitrit een klein stukje asfalt te voorzien zodat fietsers een opstelruimte hebben om veilig de rijweg over te steken naar de site.  
*In de MER staat daar over niets concreet opgenomen. De gevraagde maatregel maakt op zich deel uit van de nieuwe ontsluitingsweg en niet van dit dossier, maar we geven dit hier wel mee.*
- Al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren dient op eigen terrein te gebeuren. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

## **Opmerkingen**

---

Wat de wachtzone voor vrachtwagens betreft:

- In de tijdelijke situatie is er op de tijdelijke weg/in-en uitrit plaatselijk een bredere strook van 9m waar ruimte voorzien is om 3 vrachtwagens eventueel te laten wachten. Dit lijkt voldoende om het wachten van het vrachtverkeer op eigen terrein te voorzien.
- In de eindsituatie is de inrit voor vrachtwagens voldoende lang om 3 vrachtwagens op eigen terrein te stationeren alvorens de weegbrug te moeten gebruiken. Door in te zetten op een vlotte afhandeling van inkomend verkeer aan de weegbrug alsook het goed afstemmen met de transporteurs zal ervoor gezorgd worden dat een vlotte doorstroming op het terrein mogelijk is. 3 wachtplaatsen op eigen terrein lijken hierdoor

voldoende. Hier moet wel blijvend aandacht voor zijn aangezien het zeer belangrijk is dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

## **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 Jan De Nul nv (O.N.:0406041406) gelegen te Kuhlmannkaai , 9040 Gent.

#### **Artikel 2:**

##### **AANBEVELINGEN**

##### **1. Mobiliteit**

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

In de MER staat daar over niets concreet opgenomen. De gevraagde maatregel maakt op zich deel uit van de nieuwe ontsluitingsweg en niet van dit dossier, maar we geven dit hier wel mee.

\* Al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren dient op eigen terrein te gebeuren. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

#### **Artikel 3:**

##### **AANDACHTSPUNTEN**

##### **Mobiliteit**

Wat de wachtzone voor vrachtwagens betreft:

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

\* In de eindsituatie is de inrit voor vrachtwagens voldoende lang om 3 vrachtwagens op eigen terrein te stationeren alvorens de weegbrug te moeten gebruiken. Door in te zetten op een vlotte afhandeling van inkomend verkeer aan de weegbrug alsook het goed afstemmen met de transporteurs zal ervoor gezorgd worden dat een vlotte doorstroming op het terrein mogelijk is. 3 wachtplaatsen op eigen terrein lijken hierdoor voldoende. Hier moet wel blijvend aandacht voor zijn aangezien het zeer belangrijk is dat al het parkeren, en alle vrachtwagenbewegingen inclusief het wachten, laden en lossen en manoeuvreren op eigen terrein gebeurt. De openbare weg mag hier niet door gehinderd worden.

### **Belangrijke bepalingen**

niet van toepassing

2025\_CBS\_08702 - Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2025059213 voor het veranderen van Vlarebo-TOP en logistieke activiteiten met een valorisatiecentrum en het bouwen van een slibverwerkingsfaciliteit (IIOA + SH)