



2026_CBS_00624 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 29 januari 2026

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; 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 , 9042 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 22/01/2026.

Omschrijving MER/VR

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

De aanvraag omvat:

- Het bouwen van 2 loodsen (5 000m² en 6 600 m²) voor grondopslag en de verwerking van grond. Alsook is er een kleinere loods (562,3m²) als werkplaats voor minimaal onderhoud aan bv machines. Daarnaast nog een lokaal voor staalanalyse (74,1m²) met kantoortje (15m²) en technische ruimtes (23,2m²) 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.

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

BEOORDELING AANVRAAG

1. Ruimtelijke situering

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

Voorliggend project voorziet in de verdere herontwikkeling van de Kuhlmannkaai site, met een centrum voor grondreiniging (CGR) en een centrum voor slibverwerking (CSV) van dochterbedrijf Envisan NV. In het centrum zullen zowel VLAREBO-stromen (gronden en grondachtige stromen, slibs en bagger- en ruimingsspecies (BRS)) als VLAREMA-stromen (voornamelijk niet-gevaarlijk en een beperkt aandeel gevaarlijk) opgeslagen en al dan niet verwerkt worden. Met dit centrum beoogt Envisan het saneren van verontreinigde gronden en sedimenten, met een focus op het kunnen hergebruiken van de gereinigde gronden en sedimenten als secundaire grondstof in bijvoorbeeld infrastructuurwerken. Op de site zullen verschillende verwerkingstechnieken worden toegepast, zowel fysicochemische (i.e. immobiliseren (stabiliseren) en fysicochemische wassing) als een biologische reiniging en lagunering. Om dit mogelijk te maken worden er op de site enerzijds 6 laguneringsbekkens voorzien. Anderzijds zullen er ook twee loodsen gebouwd worden voor de biologische en fysicochemische behandeling van verschillende grond(-achtige)stromen. Verder wordt ook een waterzuiveringsinstallatie en tijdelijke opslagplaatsen voorzien op de site. De aangevoerde materialen kunnen op de site ook een (voor)behandeling ondergaan onder de vorm van zeven en/of breken. De afgezeefde steenpuinfractie zal hierbij campagnegewijs gebroken worden van zodra voldoende materiaal verzameld is, door het tijdelijk inhuren van een breekinstallatie.

Het bedrijf ligt deels op het grondgebied van de gemeente Evergem, Zelzate en Gent.

Het projectgebied grenst aan het Kanaal Gent-Terneuzen en de omgeving is over het algemeen industrieel. Ten noorden van het projectgebied is de woonkern Klein Rusland gelegen.

TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Gewestplan

Het project ligt deels in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 28 oktober 1998).

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven. In dit gebied worden ook de volgende dienstverlenende bedrijven toegelaten, voor zover zij complementair zijn met de voornoemde bedrijven: bankagentschappen, benzinstations en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven.

Er wordt een bufferzone aangelegd aan de grens met de omliggende gebieden. In deze bufferzone worden geen handelingen en werken toegelaten die afbreuk doen aan de bufferfunctie, of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteiten van het aangrenzend gebied. Het gebied en de bufferzone die het omvat, kunnen slechts worden gerealiseerd en beheerd door de overheid.

Gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan

Het project ligt deels in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Zeehavengebied Gent - Inrichting R4-oost en R4-west' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 15 juli 2005). De locatie is volgens dit RUP gelegen in deelgebied 2 'Koppelingsgebied Klein Rusland Oost'.

Het noordoostelijke deel van het terrein heeft de bestemming 'Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' (zie ook Figuur 2-2). Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven. Het noordwestelijke deel, grenzend aan de spoorweg en het woongebied Klein Rusland heeft de bestemming 'Zone voor bos'. Dit gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos.

Langs het Kanaal Gent-Terneuzen wordt een reservatiezone voor waterwegeninfrastructuur voorzien. Dit gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterwegeninfrastructuur

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften.

Vergunde verkavelingen

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

OMGEVINGSTOETS - MER

De Project-MER, de verdere herontwikkeling van deze site is in overeenstemming is met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving. Ruimtelijk gezien zijn de geplande werken aanvaardbaar binnen dit havenlandschap.

2. Mobiliteit

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 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 voorrangregeling 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 Kuhlmankaai 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.

In 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 omgevingsvergunningaanvraag)'*. De gevraagde zaken werden beschreven/aangevuld in het 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.

=> In het huidige project MER:

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 valoratiecentrum 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 scopingsadvies 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 meegenomen.

- 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 het huidige project MER:

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 het huidige project MER:

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 haaiantanden 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.

=> In het huidige project 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. Deze zullen op drukke momenten in shiften werken en komen verspreid over de dag toe. Rekening houdend met werfbezoeken, verlof, thuiswerk, ziekte... zal de aanwezigheidsgraad op de site zelf ca. 80 % bedragen. Er wordt verwacht dat ca. 2 werknemers met de fiets de site zullen bereiken.

- 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.

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.

CONCLUSIE

Het projectMER wordt 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 **gunstig** advies uit over het project-MER ingediend door Jan De Nul nv (O.N.:0406041406) gelegen te Kuhlmannkaai , 9042 Gent.

Artikel 2:

Er worden geen aanbevelingen opgenomen.

Artikel 3:

Er worden geen opmerkingen opgenomen.

Belangrijke bepalingen

niet van toepassing

2026_CBS_00624 - 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)