



2026_CBS_00771 Ontwerp van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen' - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 5 februari 2026

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckevelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Sofie Bracke

Betrokken: Joris Vandenbroucke

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:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

Motivering

De Provincie Oost-Vlaanderen heeft op 17 december 2025 Stad Gent gecontacteerd met de vraag om een schriftelijk advies over te maken op de ontwerptekst van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen'.

De Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg werken samen aan de opmaak van deze visie. De kerndoelstelling is om een gedragen en realiseerbare ruimtelijke visie te ontwikkelen rond watergebonden bedrijvigheid, met de focus op:

- voldoende overslaglocaties;
- voldoende vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijven;
- inzet op verduurzaming van watergebonden transport.

Op basis hiervan willen de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg een bovenlokaal netwerk aanduiden van strategische watergebonden bedrijventerreinen, waarbij het behoud en de versterking van de watergebonden bedrijvigheid centraal staan.

Het project is opgedeeld in vier fases:

1. Analyse van bestaande en potentiële watergebonden bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen
2. Visievorming rond watergebonden bedrijvigheid, met de aanduiding van een bovenlokaal netwerk en strategische acties
3. Aanduiding van hefboomplekken en opmaak van actieplannen per hefboomplek
4. Opmaak van draaiboeken per type watergebonden bedrijventerrein

Op 8 januari 2026 werd ons door de Provincie Oost-Vlaanderen het betrokken ontwerp bezorgd (fase 2).

Op 15 januari 2026 werd door de Provincie Oost-Vlaanderen een gespreksmoment georganiseerd waarop meer duiding werd gegeven op het voorliggende ontwerp.

Dienst Economie en Toerisme, Projectbureau Ruimte en Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning zijn gevraagd om opmerkingen en aandachtspunten te formuleren i.v.m. het voorliggend ontwerp van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen'.

Op basis van de opmerkingen en aandachtspunten van de stedelijke diensten, kan volgend advies worden uitgebracht over het ontwerp van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen':

Zonder diep in te gaan op details van het advies werd het advies opgedeeld in 5 delen: algemene vragen/bemerkings; Moervaart Zuid; Gent Wondelgem – Kiekenbosstraat; Eiland Zwijnaarde en de UCB-site. Hieronder alvast een aantal elementen uit het advies zoals in bijlage toegevoegd.

In het luik met algemene bemerkingen geven we aan dat we graag in dialoog gaan en dus verder betrokken wensen te worden in de volgende fasen van deze visie. Graag wensen we het statuut van deze visienota verduidelijkt te zien.

Specifiek voor Moervaart-Zuid dringen we aan om, gezien de ligging, North Sea Port te betrekken in deze adviesronde.

Voor Wondelgem-Kiekenbosstraat wijzen we op potentiële problemen om een aansluiting te realiseren bij aan- of afvoer van goederen. Daarnaast zal het ruimtebeslag door de geplande werken een hap uit de nu beschikbare ruimte nemen. De plannen van deze infrastructuurwerken die betrekking hebben op de bouw van een tunnel, brug en het verlegging van de spoorinfrastructuur werden in het advies toegevoegd.

Met betrekking tot Eiland Zwijnaarde wijzen we op reeds afgesloten concessies. Daarenboven zal een publieke kade moeilijk realiseerbaar zijn omwille van het bijkomend vrachtverkeer dat hierdoor gegenereerd gaat worden. De mobiliteitsinfrastructuur laat dit op dit ogenblik moeilijk toe.

Tot slot verwijzen we naar de UCB-site als plek met een groot potentieel voor watergebonden overslag mede door de strategische ligging aan het kruispunt van de Schelde en de Ringvaart. De UCB-site staat niet expliciet weergegeven in de voorliggende ontwerpstekst.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Advies op visie en strategisch actieplan Watergebonden bedrijvigheid (deel van de beslissing)
- Eindrapport Watergebonden stadsdistributie in de stad Gent
- UCB Haalbaarheidsstudie
- Watergebonden Bedrijvigheid Rapport

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed het advies van Stad Gent op het ontwerp van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen' van Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg, zoals opgenomen in bijlage van dit besluit.

2026_CBS_00771 - Ontwerp van 'Realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen'

Advies op 'visie en strategisch actieplan Watergebonden bedrijvigheid'

Context

Stad Gent werd op een fysieke bijeenkomst van 15 januari 2026 geïnformeerd over de bevindingen van een visienota 'visie en strategisch plan watergebonden bedrijvigheid'. In deze visienota staat een shortlist weergegeven van potentieel volwaardige locaties voor watergebonden bedrijvigheid en bijhorende overslag. In Gent worden gebieden Wondelgem-Kiekenbosstraat en Moervaart Zuid naar voren geschoven als potentieel volwaardige locaties voor watergebonden bedrijvigheid en bijhorende overslag.

Daarnaast geeft de visienota aan dat Eiland Zwijnaarde werd weerhouden als zoekgebied.

Advies

Algemeen:

- Doordat het voorliggende visiedocument de 2^{de} fase van het onderzoek behelst wordt aan steden en gemeenten best ook de conclusies uit de voorafgaande fase (fase 1) kort toegelicht. De inleiding in het visiedocument is daarom niet zo duidelijk.

- We wensen graag in dialoog te gaan en dus verder betrokken te worden in de volgende fasen van deze visie.

- We lezen in de doelstelling: *"De visie moet helpen om de noodzakelijke ruimte te reserveren zodat nog meer goederentransport duurzaam en vlot via de binnenvaart kan verlopen."*

We vrezen dat toekomstige programma's van economische sites wel eens te zwaar zouden gemaakt kunnen worden door een overslagcapaciteit te eisen. Er is veel vraag naar sites met potentieel voor economische bedrijvigheid maar weinig aanbod. Daarenboven blijken de marktomstandigheden nog niet helemaal rijp te zijn om een model shift van de weg naar de waterweg te maken.

Het is ons niet duidelijk hoe de Provincie en DVW ruimte wil 'reserveren'. Zie ook onderstaande vraag.

- Wat is het statuut van deze visienota? Zal dit gevolgen hebben bij toekomstige vergunningsaanvragen? Wat zijn de ambities van dit document?

- Er wordt, zoals op pagina 6, verwezen naar documenten van de provincie die geen officieel statuut hebben.

- We vragen de Provincie en de DVW rekening te houden met de reeds bestaande studies die Stad Gent, al dan niet met partners, heeft uitgevoerd. Een aantal elementen kunnen mogelijk geïntegreerd worden in voorliggend visiedocument (bvb zie UCB - hieronder).

- [Visie water in de stad Gent](#)
- Watergebonden stadsdistributie in de Stad Gent (zie bijlage)
- Haalbaarheidsstudie UCB-site (deze studie toont wél potenties als overslaglocatie) (zie bijlage)
- [Ruimte voor Gent](#)

- We merken dat in het visiedocument en in de aangeleverde bedrijventerreinfiches bepaalde (bedrijven)terreinen een naam krijgen die tot verwarring kan leiden. Een voorbeeld van een

gebied dat op de shortlist werd weerhouden is 'Wondelgem'. Het leidt tot verwarring of hiermee de site aan de Kiekenbosstraat of de site aan de Industrieweg mee wordt bedoeld.

- Op pagina 33 wordt een tabel weergegeven met de kenmerken van de vestigingsmilieus: er wordt vooral gekeken naar sites met grote oppervlaktes, terwijl deze in Gent bijzonder zeldzaam zijn. De gemiddelde gebouwoppervlakte kan dan weer kleiner zijn dan 500m², wat in Gent een oppervlakte is voor een verweefbaar bedrijf.

Moervaart Zuid:

Hiervoor vragen we uitdrukkelijk, gezien de ligging, advies te vragen aan North Sea Port en Projectbureau Gentse Kanaalzone.

Gent Wondelgem – Kiekenbosstraat:

- We voorzien een moeilijkheid om een ontsluiting via de weg te realiseren. Er is momenteel enkel een jaagpad dat langs het water loopt en verder aansluit op de Panterschipstraat. Door de werken van AWW aan de tunnel en de ringvaartbrug wordt het bestaande bedrijfsspoor van Taminco verlegd. Hierdoor zal het in de toekomst moeilijk zijn om nog een passende ontsluiting te realiseren voor deze site, zeker voor (zwaarder) vrachtverkeer. Ontsluiten via de Evergemsesteenweg is niet wenselijk.

- Ten westen van de R4 liggen inderdaad nog braakliggende percelen. Ook hier zal het uitdagend zijn om bij overslag van goederen deze goederen aan- of afgevoerd te krijgen aangezien in het verleden werd aangegeven dat er geen ontsluiting via de N456 mag verlopen.

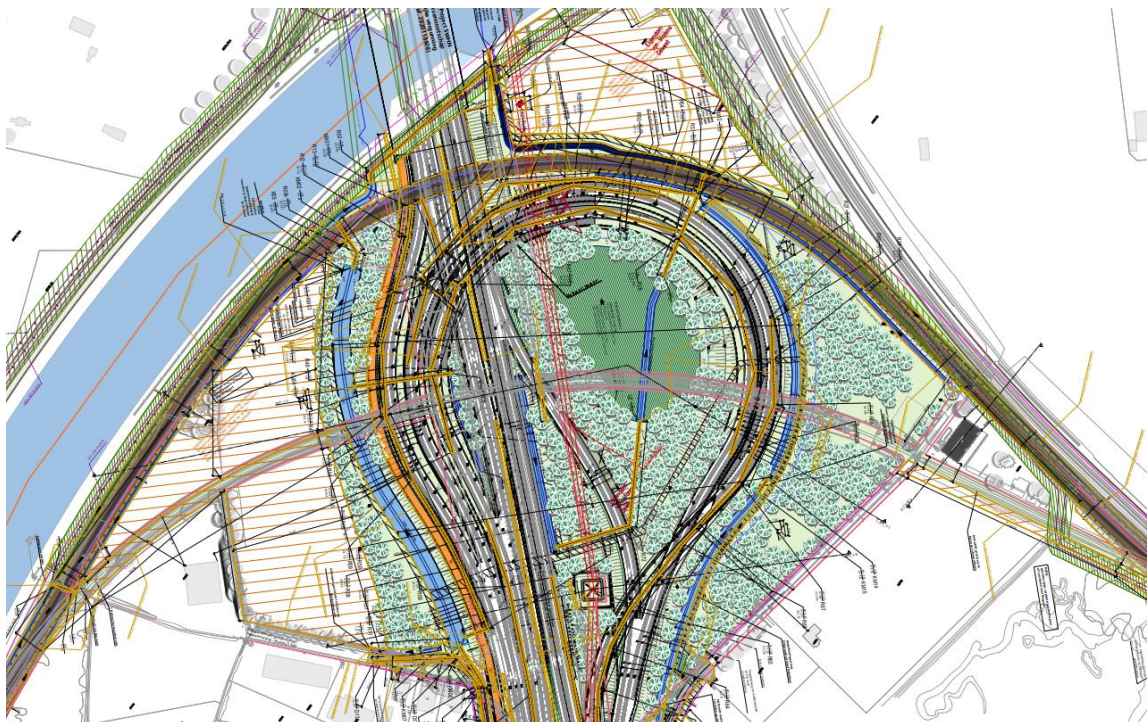
Hierbij een aantal kaarten waarop de plannen binnen knooppunt R4WO aangeduid zijn. (Kiekenbosstraat). Er werd hier specifiek een RUP voor opgemaakt ([GRUP R4WO Knoop Wondelgem](#)).



Het grafisch plan:



Tot slot uit de omgevingsvergunning voor de aanleg van de tunnel:



Eiland Zwijnaarde:

Zwijnaarde I / Eiland Zwijnaarde wordt in de visienota meermaals opgenomen met verschillende types kades. Er wordt geconcludeerd dat om het potentieel van de locatie beter in te schatten verder onderzoek nodig is.

Het lijkt ondertussen duidelijk welke bedrijven hier zullen komen en dus ook welke kades hier zullen aangelegd worden. De Vlaamse Waterweg heeft de concessies afgesloten en afspraken gemaakt met concessionarissen. Het is ons daarom onduidelijk waar er nog eventueel ruimte zou zijn voor een publieke kade of een MPT.

Daarenboven zal een publieke kade moeilijk realiseerbaar zijn omwille van het bijkomend vrachtverkeer dat hierdoor gegenereerd gaat worden. De mobiliteitsinfrastructuur laat dit op dit ogenblik moeilijk toe.

UCB:

De UCB-site staat niet specifiek vermeld in de aangeleverde visienota. We vermelden graag dat deze site een groot potentieel heeft voor watergebonden overslag mede door de strategische ligging van de UCB-site, onder meer aan het kruispunt van de Schelde en de Ringvaart. Daarom werd ook in het recent uitgestuurde bestek (januari 2026) m.b.t. de ontwikkeling van de UCB-site opgenomen dat er op termijn een overslagfaciliteit in het kader van stadsdistributie ter hoogte van of op de site moet gerealiseerd worden. Dit is dus een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de UCB-site.

Eveneens werd de UCB-site in Gentse beleidsdocumenten erkend als een site met potentieel voor overslag via de waterweg. We verwijzen hier naar de gemeenschappelijke beleidsvisie

[Water in de Stad](#) van Stad Gent en DVW waarin de UCB-site deel uitmaakt van een zone met potentieel voor een watergebonden multimodaal transferium gericht op stadsbevoorrading. In het ruimtelijk structuurplan [Ruimte voor Gent](#) wordt deze site aangeduid als een potentieel stedelijk transferium.

Uit de studie Watergebonden Stadsdistributie in Stad Gent (2024, zie bijlage - pagina 7) blijkt dan weer dat de UCB-site als MPT veel potentieel heeft, meer bepaald wordt de UCB site beschouwd als een toekomstig ROC (regionaal overslag centrum), van waaruit gebundelde goederenstromen met een vaartuig op een duurzame manier naar het stadscentrum kunnen worden vervoerd via de waterweg.