

## **Deputatie**

Besluit

Zitting van 11 september 2025  
directie Leefmilieu - dienst  
Omgevingsvergunningen (L)  
**OMV\_2024101963\_LA**

---

|           |                       |                                                                                                            |
|-----------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>22</b> | <b>2025_DEP_05042</b> | <b>Omgevingsvergunningsaanvraag in laatste aanleg – NV<br/>Geenens – Gent - Voorwaardelijke vergunning</b> |
|-----------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Bevoegde gedeputeerde: Joke Schauvliege

### **Samenstelling:**

---

#### **Aanwezig:**

Kurt Moens, Gedeputeerde - wnd. Voorzitter; Joke Schauvliege, Gedeputeerde; Dagmar Beernaert, Gedeputeerde; David Coppens, Gedeputeerde; Steven Ghysens, Provinciegriffier

#### **Afwezig**

Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter

## Feitelijke en juridische gronden

---

### **Wetgeving**

Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna "Omgevingsvergunningsdecreet").

Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna "Omgevingsvergunningsbesluit").

### **Procedure**

De omgevingsvergunningsaanvraag werd op 15 augustus 2024 ingediend door NV Geenens, Groenendaallaan 387 te 2030 Antwerpen voor wat betreft de ingedeelde inrichtingen of activiteiten en NV Geenens, Groenendaallaan 387 te 2030 Antwerpen voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen.

Voorliggend dossier werd ingediend op het omgevingsloket onder het dossiernummer OMV\_2024101963.

De aanvraag heeft betrekking op zowel ingedeelde inrichtingen of activiteiten (afgekort "IOA") als stedenbouwkundige handelingen (afgekort "SH").

Bijkomende informatie gevraagd en ontvangen op 26 augustus 2025 en 26 september 2024

De gemachtigde ambtenaar heeft deze aanvraag op 11 oktober 2024 ontvankelijk en volledig verklaard.

Bij besluit van het college van burgemeester en schepenen van 16 januari 2025 werd de omgevingsvergunning **verleend** voor het oprichten en exploiteren van een nieuwe stelplaats inclusief hoogspanningscabine voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen.

Tegen dit besluit werd beroep ingediend (op 17 februari 2025) door derden.

De gemachtigde provinciale ambtenaar heeft dit beroep op 19 maart 2025 ontvankelijk en volledig verklaard.

Conform artikel 32 van het Omgevingsvergunningsdecreet werd de beslissingstermijn van rechtswege eenmalig met 60 dagen verlengd.

Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager werd de beslissingstermijn op 20 juni 2025 verlengd met 60 dagen (cfr. 66 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

De aanvraag werd behandeld conform de gewone procedure.

### **Locatie project**

Het exploitatieadres betreft: Zeeschipstraat 70, 9000 Gent.

De locatie van de ingedeelde inrichting of activiteit is gekend onder het inrichtingsnummer 20240716-0015 en heeft betrekking op een terrein kadastraal gekend als: GENT 13 AFD, sectie S, nrs. 0417/E, 0417/F en 0429/K.

De stedenbouwkundige handelingen hebben betrekking op een terrein kadastraal gekend als: GENT 13 AFD, sectie S, nrs. 0417/E en 0417/E.

## Context

---

### ***Vergunningstoestand***

- *Omgevingsvergunning*
  - Besluit van het CBS van 16 januari 2025 houdende het verlenen van de omgevingsvergunning voor het oprichten en exploiteren van een nieuwe stelplaats inclusief hoogspanningscabine voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen. (OMV\_2024101963) (gecontesteerd besluit)
- *Stedenbouwkundige vergunningen en/of bouwvergunningen*
  - Op 04/08/1980 werd een vergunning afgeleverd voor het afbreken van gebouwen en de uitvoering van grondwerken, wegen en collectoren (oude ligging: houtjen). (KW M-20-80) –
  - Op 21/11/1980 werd een vergunning afgeleverd voor het aanleggen van een nieuwe rijksweg. (KW M-25-80)
  - Op 16/03/1995 werd een vergunning afgeleverd voor het oprichten van een servicestation, bake-off, carwash en woning. (1994/90107)
  - Op 08/02/1996 werd een vergunning afgeleverd voor het plaatsen van publicitair materiaal. (1995/90085)
  - Op 14/01/1999 werd een vergunning afgeleverd voor slopen van een fietsenstalling en het oprichten van een bedrijfsgebouw. (1998/90106)
  - Op 03/03/2000 werd een vergunning afgeleverd voor plaatsen van een elektriciteitscabine voor openbaar nut. (1999/40330)
  - Op 13/05/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het vervangen van het buitenschrijnwerk en isoleren en bepleisteren van de buitengevels van een bestaand gebouw. (2015/07045)

### ***Omschrijving project***

#### ***Niet-technische omschrijving***

De aanvraag heeft betrekking op een ingedeelde inrichting of activiteit en stedenbouwkundige handelingen.

Het voorwerp van de aanvraag betreft een nieuwe busdepot van Geenens die behoort tot de Hansea Groep. Hansea is een belangrijke onderaannemer van De lijn. Om de dienstverlening voor de reizigers zo optimaal mogelijk te organiseren, en ook rekening houdende met de noden van de steeds groter wordende vloot elektrische bussen, wenst de exploitant in de Zeeschipstraat 70 een nieuwe site in te richten. De stelplaats zal zowel een publiek (De Lijn) als eerder privaat karakter hebben. Enerzijds gaat het om buslijnen die een groot deel van de haven bedienen (meer dan 25 % van de ritten binnen/langs de haven) en anderzijds sporadisch ook pendelbussen naar haven en andere bedrijven.

De activiteiten op het terrein zelf zullen hoofdzakelijk het stallen en laden van elektrische bussen (+ stallen van beperkt aantal dieselbussen) omvatten. De bussen zullen hier ook periodiek gewassen worden en de reeds bestaande werkplaats in het gebouw zal ook opnieuw gebruikt worden als werkplaats voor beperkt onderhoud uit te voeren op de bussen (wisselen van banden, olie verversen, koelvloeistof toevoegen,...).

Verder zal het terrein van de exploitant ook nog opengesteld worden als laadplaatsen voor B2B en B2C. De bussen zullen namelijk hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden en overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving.

Met voorliggend dossier beoogt de exploitant, inzake de IIOA, het exploiteren van een nieuwe inrichting, nl. een nieuwe stelplaats voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen.

De aanvraag omvat volgende ingedeelde rubrieken:

- het lozen van bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stoffen afkomstig van de wasplaats voor autobussen in de openbare riolering;
- de opslag van afvalolie en motorolie;
- een transfo;
- het stallen van maximaal 21 autobussen;
- een autobussenherstel- en onderhoudswerkplaats;
- een wasplaats voor de autobussen in industriegebied;
- 2 warmtepompen en 2 luchtcompressoren;
- de opslag van diverse gevaarlijke producten in verplaatsbare recipiënten;

Het betreft in totaliteit een klasse 2-inrichting en dit omwille van de lozing van bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stoffen en de aangevraagde transformator van 2.000 kVA.

Inzake de SH heeft de aanvraag betrekking op enerzijds de bouw van een hoogspanningscabine en anderzijds op de terreinaanleg (o.m. aanleg van waterdoorlatende verhardingen, groenstroken en wadi's).

De omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een termijn van onbepaalde duur.

## ***Wijzigingen aanvraag***

### ***Projectinhoud PIV6 dd. 07 juli 2025***

Naar aanleiding van het advies van de provinciale omgevingsvergunningscommissie dd. 17 juni 2025, werd een gewijzigde projectinhoud PIV6 ingediend. De ingediende versies PIV4 en 5 werden ingetrokken en verder aangepast.

In PIV6 werden, om praktische redenen, alle foto's en plannen volledig vervangen bij de SH (zowel transfocabine als terreinaanleg) alsook de plannen bij de IIOA zodat deze in overeenstemming zouden zijn met de SH. Hierbij wordt, volgens het verzoek, tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de POVC. Bij de beide stedenbouwkundige handelingen is aangeduid dat het gaat om een aanvraag die betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (stadsontwikkelingsproject). Vervolgens zijn de relevante effectenvragen ingevuld (in een aantal gevallen door te verwijzen naar de al ingevulde effectenvragen in het deel IIOA). De als bijlage gevoegde nota verschaft de gevraagde verduidelijking over de laadpalen en de evolutie van de elektrificatie van de bussen. Deze nota is ook opgeladen als dossierstuk bij de stedenbouwkundige handelingen.

De in dit dossier gevraagde wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening.

Het verzoek werd aanvaard op 08 juli 2025.

De wijzigingen kunnen kennelijk een schending van de rechten van derden met zich meebrengen en werden bijgevolg onderworpen aan een openbaar onderzoek en een nieuwe adviesronde.

### ***Ingedeelde inrichtingen of activiteiten (cfr. PIV6)***

Voorliggende aanvraag betreft het exploiteren van een nieuwe inrichting, zijnde een nieuwe stelplaats voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen.

### ***Bijstellingen (cfr. PIV6)***

De exploitant vraagt een afwijking van volgend artikel van VLAREM II:

- artikel 5.15.0.6.§1 m.b.t. de exploitatie-uren

### ***Stedenbouwkundige handelingen (cfr. PIV6)***

De volgende voorwerpen maken deel uit van het voorwerp van de aanvraag:

- Gebouw of Constructie: Bouwen HS cabine
- Infrastructuur: Terreinaanleg

### ***Beroepschrift***

Tegen de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van 16 januari 2025 waarbij de omgevingsvergunning werd afgeleverd voor het oprichten en exploiteren van een nieuwe stelplaats inclusief hoogspanningscabine voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen, werd beroep aangetekend door:

Ganda Cars, Industrieweg 18/E te 9032 Gent bijgestaan door Mter Bob Martens, Mter Birgit Creemers en Mter Cédric Martens op 17 februari 2025. De appellant wenste gehoord te worden.

### ***Beroepsargumenten***

De beroepsargumenten betreffen het volgende:

- de onontvankelijkheid en onvolledigheid van het aanvraagdossier:
  - onduidelijke plannen:  
De plannen die aan het aanvraagdossier zijn toegevoegd, zijn onduidelijk. Hoewel er bussen zijn ingetekend, worden de afmetingen van de bussen niet vermeld. Het aanvraagdossier bevat ook tegenstrijdige plannen met betrekking tot het aantal te stallen bussen.  
Bovendien wordt links onderaan op het perceel een stelplaats voorzien voor twee bussen achter elkaar. Volgens de plannen interfereren deze busstelplaatsen met een 'publieke schakelkast'  
Uit de motivering in het aanvraagdossier blijkt dat de vergunningsaanvrager de intentie heeft om 21 bussen op de stelplaats te parkeren, maar het blijft onduidelijk waarom op een van de plannen slechts 15 parkeerplaatsen worden voorzien
  - onduidelijke eigendomssituatie en ontbreken kadastrale percelen  
De beroepsindiener stelt vast dat de aanvraag voor stedenbouwkundige handelingen enkel betrekking heeft op het kadastraal perceel 0417/00E000, wellicht omwille van

de onduidelijke eigendomssituatie (Uit het aanvraagdossier blijkt dat een gedeelte van de projectlocatie mogelijk is onteigend). Nochtans wordt er in werkelijkheid ook terreinaanleg aangevraagd op een ander kadastraal perceel, namelijk het kadastraal perceel 0417/00F000, specifiek voor de oprit. De aanduiding van de kadastrale percelen waarop de aanvraag betrekking heeft, is met andere woorden onvolledig

- het ontbreken van een vraag tot afwijking van de gewestplanbestemming: de aanvraag is in strijd met de gewestplanbestemming gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven'. Het aanvraagdossier bevat geen gemotiveerd verzoek om af te wijken van de gewestplanbestemming.
  - het ontbreken van een archeologienota, de totale oppervlakte van de kadastrale percelen waarop de vergunning betrekking heeft, overstijgt 3.000 m<sup>2</sup>:
  - ontbrekende project-MER-screening: De aanleg en exploitatie van een busstelplaats moet wél worden beschouwd als een stadsontwikkelingsproject. De verkeersgenererende werking van de stelplaats bedraagt minder dan 1.000 personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur. Hierdoor is rubriek 10 b van bijlage III van het project-MER-besluit van toepassing.
  - ontoereikende beoordeling van de effecten op de omgeving, zowel op vlak van mobiliteitshinder, het watersysteem, de biodiversiteit, luchtkwaliteit;
- schending van de stedenbouwkundige voorschriften
- bestemming: Het project is in strijd met de gewestplanbestemming zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid en komt om deze reden alleen al niet in aanmerking voor een omgevingsvergunning.
  - Achteruitbouwstrook: Een achteruitbouwstrook in de gebruikelijke stedenbouwkundige betekenis is de strook die zich bevindt tussen de rooilijn en de bouwlijn.  
Artikel 4.3.8 VCRO schrijft voor dat het in principe verboden is om constructies te bouwen op een stuk grond dat door een rooilijn of een achteruitbouwstrook is getroffen.
- schending van de milieuvoorschriften i.v.m. de lozing van het bedrijfsafvalwater;
- schending van de goede ruimtelijke ordening: de aanvraag is in strijd met de principes van goede ruimtelijke ordening, zowel op vlak van functionele inpasbaarheid, mobiliteitshinder en verkeersveiligheid, schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid, hinderaspecten, brandveiligheid, gezondheid.

## ***Land- en gewestgrensoverschrijdende effecten***

Het bedrijf bevindt zich op meer dan 5 km van de grens met Nederland of Wallonië. Gelet op de afstand tot de land- en gewestgrenzen en de aard van de aangevraagde activiteiten, mag in alle redelijkheid worden aangenomen dat er geen significante grensoverschrijdende effecten te verwachten zijn

## ***Openbaar onderzoek PIV3***

Het openbaar onderzoek in eerste aanleg liep van 19 oktober 2024 tot en met 17 november 2024

Tijdens het openbaar onderzoek werd 1 bezwaar ingediend.

De argumenten maken opnieuw deel uit van het beroepschrift. Zij werden weerlegd in het beroepen Collegebesluit.

## **Adviezen over PIV3**

### **College van Burgemeester en Schepenen van Gent**

GUNSTIG op 09 april 2025

Huidig advies herneemt enerzijds integraal de inhoud en de motieven van de collegebeslissing in eerste aanleg en anderzijds wordt volgende aanvulling gegeven op het beroepsargument dat een project-MER-screening ontbreekt in de aanvraag:

*“De activiteit van een elektrisch tankstation wordt aanzien als een dienstverlenende activiteit in functie van de andere bedrijven binnen deze industriële omgeving. In de IIOA wordt onder MER alle effecten besproken: Mobiliteit, Bodem, Watersysteem, Luchtkwaliteit, Geluid of trillingen, Biodiversiteit, Licht of straling. Alle effecten werden dus duidelijk beschreven om een rechtmatige beslissing te nemen.”*

### **Departement Omgeving milieu advies**

GEEN ADVIES op 24 maart 2025

### **Departement Omgeving stedenbouwkundig advies**

GEEN ADVIES op 07 april 2025

### **Vlaamse Milieumaatschappij Advies Vergunning Afvalwater en Lucht**

GUNSTIG op 06 mei 2025.

Het advies uit eerste aanleg wordt bevestigd:

GUNSTIG voor het lozen van 2,59 m<sup>3</sup>/uur – 6,86 m<sup>3</sup>/dag – 1.088 m<sup>3</sup>/jaar bedrijfsafvalwater met 2C stoffen via een KWS-afscheider op de openbare riolering, mits het naleven van de algemene en sectorale (59b) voorwaarden voor lozing van bedrijfsafvalwater op riool.

Volgende bijzondere voorwaarden zijn van toepassing:

- P<sub>tot</sub>: 10 mg/l
- Ni: 300 µg/l
- De concentraties in het effluent van de niet-nominatief in de vergunning genoemde parameters welke bedoeld zijn in lijst 2C van VLAREM II, zijn beperkt tot concentraties opgenomen in de indelingscriteria, vermeld in de kolom “indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)” van art. 3 van bijlage 2.3.1 van VLAREM II. Bij ontstentenis van een indelingscriterium zijn de concentraties beperkt tot de rapportagegrens of tot de bepalingsgrens.
- De detergents die het bedrijf gebruikt, moeten voldoen aan de Verordening van het Europees Parlement en de Raad (nr. 648/2004) betreffende detergents. Het bedrijf houdt de overeenstemmende MSDS fiches beschikbaar voor de toezichthoudende overheid.
- Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig art. 4.2.5.1.1. van VLAREM II.

- In afwijking van art 4.2.5.1.1.§1 van VLAREM II dient het bedrijf geen meetgoot te plaatsen, gezien de hoge debieten slechts in mindere mate voorkomen. Een controle-inrichting bestaande uit een controleput wordt voldoende geacht.
- De KWS-afscheider dient conform VLAREM II afdeling 4.2.3.bis onderhouden en geëxploiteerd te worden.

### ***Agentschap Wegen en Verkeer - District Gent en Autosnelwegen***

GUNSTIG op 01 april 2025

Bij de uitvoering van de vergunning dient de aanvrager rekening te houden met de in het advies omschreven aandachtspunten.

### ***Hulpverleningszone Centrum***

GUNSTIG op 08 april 2025

### ***North Sea Port Flanders***

GUNSTIG op 07 april 2025

### ***Fluvius***

GUNSTIG op 09 april 2025, onder de voorwaarden zoals opgenomen in het advies.

### ***Fluxys Belgium NV***

GUNSTIG op 01 april 2025 mits het respecteren van de voorwaarden zoals opgenomen in het advies.

### ***Provinciale deskundigen milieu en ruimte***

#### ***Met betrekking tot de IIOA***

GUNSTIG op 16 juni 2025, voor een termijn van onbepaalde duur, onder de toepasselijke algemene en sectorale milieuvoorwaarden en de gecoördineerde bijzondere milieuvoorwaarden.

#### ***Met betrekking tot de SH***

ONGUNSTIG

Volgende overwegingen leiden tot dit advies:

- Voor zover er onduidelijkheid is over de eigendomssituatie en de rooilijn kan enkel vastgesteld worden dat o.a. het plan '20240926 Zeeschipstraat 70\_perceelsgrenzen' foutief is opgesteld. De perceelsgrenzen zijn verkeerd ingetekend ten opzichte van de rooilijn. Bovendien werd in de aanvraag enkel perceel 417<sup>E</sup> opgenomen. Minstens voor de terreinaanleg moeten ook de percelen 417F en 429K opgenomen worden. De plannen dienen gecorrigeerd te worden.
- De beroepsindiener merkt op dat er tegenstrijdigheden zijn in het aanvraagdossier met betrekking tot het stallen van het aantal bussen. Deze tegenstrijdigheden dienen door de aanvrager uitgeklaard te worden. Hierbij dient de aanvrager rekening te houden met het

advies van de brandweer dat maximaal 8 elektrische bussen samen gestald mogen worden. Ook blijkt uit de aanvraag onvoldoende of er voldoende manoeuvreerruimte is voor de bussen op het terrein.

### *Globaal advies*

Gelet op hetgeen voorafgaat wordt de omgevingsvergunningsaanvraag ONGUNSTIG geadviseerd.

ONGUNSTIG voor de aangevraagde SH omwille van onduidelijke plannen, de niet aangevraagde percelen 417F en 429K, tegenstrijdigheden in de aanvraag m.b.t. het stallen van het aantal bussen en het onvoldoende aantonen dat er voldoende manoeuvreerruimte is voor de bussen op het terrein.

Bovendien blijft er twijfel over de mogelijke MER-screeningsplicht voor de SH als stadsontwikkelingsproject. Indien de exploitant zijn project nog wenst bij te sturen, wordt er aangeraden om onder de SH de MER-screenplicht aan te vinken met de vermelding van de toepasselijke rubriek 10 b) en te verwijzen naar de bespreking van de effecten op de omgeving bij de IIOA.

### **Provinciale omgevingsvergunningscommissie (povc)**

De commissie deed volgende vaststellingen:

*'De voorzitter licht het openbaar onderzoek en de adviezen toe. Het advies is gunstig voor de IIOA maar ongunstig voor de SH.*

*De provinciale deskundige ruimte stelt dat de plannen onduidelijk zijn: de perceelsgrenzen zijn niet duidelijk op plan ingetekend waardoor de rooilijn niet duidelijk is. Inzake brandveiligheid: men moet het aantal bussen verantwoorden en nieuwe plannen indienen. Er moet voldoende plaats zijn op het terrein om de bussen te kunnen stallen.*

*De voorzitter stelt de vraag wat de impact van deze twee ontbrekende percelen is op het openbaar onderzoek dat moest gevoerd worden?*

*De provinciale deskundige milieu stelt dat voor de IIOA de percelen correct aangevraagd zijn maar voor de SH niet. Er is echter ook nog het aspect mer-screening hetgeen wel impact heeft op het openbaar onderzoek.*

*De provinciale deskundige ruimte stelt dat men heeft aangeduid dat de mer-screening niet van toepassing is; men moet bij de SH aanduiden dat de mer-screening wel van toepassing is (stadsontwikkeling). Onder de IIOA zijn wel alle effecten besproken.*

*De voorzitter stelt dat er bijgevolg over de gewijzigde projectinhoud een nieuw openbaar onderzoek zal moeten gevoerd worden.*

*De provinciale deskundige milieu stelt dat het een klasse 2 inrichting betreft omwille van de transformator en het bedrijfsafvalwater. De rest betreft klasse 3 rubrieken. De screeningsplicht is uitsluitend ingegeven door de stedenbouwkundige handelingen.*

*De voorzitter stelt dat men uiterlijk 2 juli een nieuwe PIV moet indienen, waarbij men de m.e.r.-rubriek stadsontwikkeling bij de mer-screening moet aanvinken. Daarna volgt een nieuw openbaar onderzoek en volledige adviesronde. Men kan ook nog een termijnverlenging aanvragen.*

*De commissie hoort de vertegenwoordiging van de appellant (Ganda Cars) die het voorstel van de commissie aanhoort en hierbij het volgende stelt: Het dossier bevat foutieve plannen: de rooilijn is foutief aangeduid op de plannen. Er is een dossiertaks voor de afstand voor meerwaarde als er een onteigening zou zijn.*

*Sinds deze aanvraag hebben de aanvragers melding gedaan van de exploitatie van een bus depot. De stad Gent heeft daar akte van genomen. Daarin staan rubrieken die overeenstemmen met wat men nu aanvraagt: opslag e.d. We hebben een brief gestuurd naar de stad waarin we stellen dat de aktenaam onwettig is omdat het dossier lopende is bij de deputatie. Er ligt ook een brief klaar om te versturen naar Handhaving. Gedurende de periode dat de vergunning geschorst is, probeert men hiermee een exploitatie aan te vatten. Er zijn nochtans SH betrokken en dit kan niet los van elkaar gezien worden. De*

*melding voor het exploiteren van een bus depot heeft als OMV nummer: 2025042721.*

*Men vertrekt vanuit een toekomstige situatie, namelijk elektrische bussen terwijl het om dieselbussen gaat. Men moet vertrekken vanuit de bestaande situatie. Het betreft een toekomstig hypothetisch scenario om te verantwoorden dat er geen impact is op de omgeving.*

*Er is geen mer-screening gebeurd; het betreft nochtans een stadsontwikkelingsproject. Als er een mer-screening toegevoegd wordt in dit dossier dan is er een nieuw openbaar onderzoek nodig en een nieuwe adviesronde. Wij moeten daarover opnieuw standpunt kunnen innemen.*

*Voor rest verwijzen we naar het beroepsschrift.*

*Na dit horen stelt de provinciale deskundige ruimte dat het belangrijk is dat rooilijn correct is aangeduid. Op het kadaster staat dit nog altijd als eigendom van de privépersoon. Men mag niet bouwen voor de rooilijn.*

*De provinciale deskundige milieu stelt dat de bussenstelplaats in hoofdzaak een klasse 3 inrichting betreft. Als men geen SH uitvoert, dan is de exploitatie van de IIOA wel mogelijk.*

*De voorzitter stelt dat de Commissie de voorliggende aanvraag moet beoordelen en niet moet oordelen over die melding. De voorzitter vraagt de mening van de leden van de Commissie over het argument dat men moet vertrekken van de werkelijke situatie met dieselbussen.*

*De provinciale deskundige ruimte stelt dat men spreekt over elektrische bussen. Voor de milieueffecten is men uitgegaan van het worst case situatie, namelijk dieselbussen. Men heeft geen elektrische laadpalen ingetekend; deze zijn ook niet vergunningsplichtig. Het is wel van belang om de elektrische laadpalen in te tekenen; volgens de aanvrager zal het terrein immers ook opengesteld worden als laadplaatsen voor bedrijven en particulieren in de buurt. De bussen zullen hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden.*

*De provinciale deskundige milieu stelt dat doordat men de effecten voor dieselbussen heeft besproken, men sowieso is uitgegaan van de worst case. Gezien de afstand tot kwetsbare gebieden stelt er zich geen probleem.*

*De commissie hoort de vertegenwoordiging van de exploitant die het voorstel van de commissie aanhoort en hierbij het volgende stelt:*

*De voorzitter stelt dat er een nieuwe PIV kan aangeleverd worden, waarbij de project-mer-screening moet aangevinkt worden. Ook de elektrische laadpalen moeten aangeduid worden duiden op de plannen. Er is ook een aanpassing van de percelen nodig.*

*De provinciale deskundige ruimte vult aan dat er 2 percelen ontbreken op de plannen voor de SH. Dit is belangrijk om de rooilijn te bepalen.*

*De vertegenwoordiging van de exploitant stelt dat de architect ermee bezig is om de plannen aan te passen. Het is ooit een "brownfield"-dossier geweest en het gaat om restpercelen die daaruit aangekocht werden. Het was eerst de bedoeling dat er onteigend zou worden maar er is niet onteigend. We gaan ook de rubriek aanvinken voor de mer-screening. De effecten waren wel al besproken onder het luik IIOA.*

*De voorzitter stelt dat de appellant bijkomende elementen aanhaalde. De appellant stelt dat men vertrekt vanuit een hypothetisch scenario.*

*De provinciale deskundige ruimte stelt dat het aangewezen is om verduidelijking te bezorgen hoe de evolutie op termijn is. De laadpalen dienen ook ingetekend worden op de plannen. Men dient het advies van de brandweer daar ook bij te betrekken.*

*De vertegenwoordiging van de exploitant zal een bijkomende nota bezorgen over de toekomstige situatie. Er is een plan dat aantoonst dat er voldoende ruimte is overdag. We hebben daar in eerste aanleg een bericht over opgeladen in loket maar we gaan dit toevoegen in de gewijzigde projectinhoud. Voor de brandweer is dit nu voldoende duidelijk.*

*De voorzitter stelt dat de appellant verwijst naar de recente aktenaam van het college. De Commissie kan enkel de voorliggende aanvraag beoordelen.*

*De vertegenwoordiging van de exploitant stelt dat dit een "light"- versie is van de voorliggende aanvraag.*

*De voorzitter stelt dat de gewijzigde projectinhoud uiterlijk 2 juli moet ingediend zijn. Er is ook nog een verzoek tot termijnverlenging mogelijk. Zodra de nieuwe PIV binnenkomt, doen we de nodige acties (nieuw openbaar onderzoek en adviesronde). Het dossier zou dan begin september opnieuw op de Commissie kunnen besproken worden.*

*De vertegenwoordiging van de exploitant stelt dat er vragen kunnen gesteld worden over het belang van de beroepsindiener: dit is heel summier gemotiveerd. Er kunnen vragen gesteld worden bij de ontvankelijkheid van het beroep. We dienen deze week verzoek in voor termijnverlenging.'*

De povc adviseert **ONGUNSTIG** op 17 juni 2025.

#### **Volgende overwegingen leiden tot dit advies:**

- De aanvraag betreft de oprichting van een nieuw busdepot van Geenens, onderdeel van de Hansea Groep, in de Zeeschipstraat 70. Het depot dient zowel publieke (voor De Lijn) als private doeleinden en speelt in op de groeiende vloot elektrische bussen. Naast de inzet voor havenlijnen en pendeldiensten, zal het terrein ook overdag opengesteld worden als laadplaats voor bedrijven en particulieren, om zo de nachtelijk opgeladen overcapaciteit aan laadpunten optimaal te benutten.
- Milieuhygiënisch stellen zich geen problemen.
- **Echter m.b.t. het stedenbouwkundig luik stellen zich nog volgende knelpunten:**
  - Er bestaat onduidelijkheid over de eigendomssituatie en de rooilijn. Het plan '20240926 Zeeschipstraat 70\_perceelsgrenzen' is onjuist: de perceelsgrenzen zijn verkeerd ingetekend ten opzichte van de rooilijn. Bovendien vermeldt de aanvraag enkel perceel 417E, terwijl ook 417F en 429K minstens voor de terreinaanleg moeten worden opgenomen. De plannen moeten gecorrigeerd en opnieuw ingediend worden.
  - De beroepsindiener wijst op tegenstrijdigheden in het aanvraagdossier over het aantal te stallen bussen. De aanvrager moet dit verduidelijken en rekening houden met het brandweeradvies dat maximaal 8 elektrische bussen samen gestald mogen worden. Daarnaast is onduidelijk of er voldoende manoeuvreerruimte is op het terrein.
  - De elektrische laadpalen voor vrachtwagens moeten aangeduid worden op de plannen.
  - De project-MER-screening dient toegevoegd te worden.
  - Er dient verduidelijking toegevoegd worden over de laadpalen en de evolutie van de elektrificatie bussen.

Een eventueel wijzigingsverzoek waarmee aanvrager tracht tegemoet te komen aan bovenvermelde knelpunten, wordt verwacht **ten laatste op 2 juli 2025**. De commissie stelt voor om wijzigingsverzoeken die na deze datum worden ingediend, niet meer te aanvaarden.

### ***Wijzigingsverzoek d.d. 07 juli 2025 (PIV6)***

Dit wijzigingsverzoek wordt in detail besproken onder het luik 'Wijzigingen aanvraag' (bij 'Omschrijving project').

### ***Openbaar onderzoek over PIV6***

Het openbaar onderzoek liep van 15 juli 2025 tot en met 13 augustus 2025. Er werd 1 bezwaarschrift ingediend.

Het bezwaarschrift omvat in hoofdzaak een herneming van de in eerste aanleg opgeworpen bezwaren die tevens in het beroepsschrift werden opgenomen. In hetgeen volgt wordt een systematische samenvatting opgenomen van de in het bezwaarschrift opgenomen nieuwe elementen.

- de deputatie zou gedeeltelijk onbevoegd zijn

Het bezwaar stelt dat de projectlocatie op dit moment (onvergund) wordt gebruikt als busstelplaats. Dergelijk gewoonlijk gebruik van een grond voor het parkeren van voertuigen is, overeenkomstig artikel 4.2.1, 5°, b) van de VCRO en artikel 5, 1° OVD, onderworpen aan de voorafgaande verkrijging van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

Op dit vlak is de omgevingsvergunningsaanvraag dus verworpen tot een aanvraag tot het verkrijgen van een regularisatievergunning, die nog niet eerder aan een beoordeling is onderworpen, zodat het in principe aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent toekomt om van dit aspect in eerste bestuurlijke aanleg kennis te nemen.

- Het bezwaar stelt dat de aanvraag – ook na de wijzigingen - onvolledig en onduidelijk is.

- Onvolledige omschrijving van het voorwerp van de aanvraag

Het dossier is onvolledig, aangezien er geen omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor het gewoonlijk gebruik van de grond voor parkeerdoeleinden. Nochtans is dit gebruik, overeenkomstig artikel 4.2.1, 5°, b) van de VCRO, onderworpen aan de voorafgaande verkrijging van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen. Deze stedenbouwkundige handeling maakt geen deel uit van de huidige aanvraag, werd nog niet eerder beoordeeld door het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent (zie rn. 11 e.v.) en is evenmin het onderwerp geweest van een openbaar onderzoek.

- Onduidelijke plannen

Volgens de gewijzigde plannen interfereren de busstelplaatsen nog steeds met een 'publieke schakelkast'.

- Onduidelijke eigendomssituatie

Uit het aanvraagdossier blijkt dat een gedeelte van de projectlocatie mogelijk is onteigend. Inzake de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen wordt dit als volgt omschreven:

1° Vernieuwen oprit bussen aan de linker zijde. Te herleggen met waterdoorlatende klinkers volgens bestaande profilering.

2° Voorste strook van 8.00 meter (evenwijdig met de Zeeschipstraat) te bevoeren met grasdallen ingezaaid met grassubstraat.

Voorgaande punten 1° & 2° worden op deze wijze aangelegd omdat ze zich voor de bouwlijn bevinden, en mogelijks deels onteigend zijn. (eigen nadruk)

Op de plannen wordt deze mogelijke onteigening door middel van een paarse arcering aangeduid. Vergunningsaanvrager voegt hier in de nieuwe inplantingsplannen aan toe dat er voor het paarse deel een onteigeningsplan werd opgemaakt, maar dat dit nooit werd uitgevoerd. Hiervoor worden geen documenten bijgebracht. De eigendomssituatie van het paarse deel blijft, ook na aanvulling van het aanvraagdossier, hoogst onduidelijk.

Bovendien ontbreekt in het aanvraagdossier een akte van 'afstand van meerwaarde'. Nochtans worden de werken getroffen door een rooilijn (onder meer de opritten) en worden ze gedeeltelijk uitgevoerd op de achteruitbouwstrook. Deze meerwaarden moet worden gecompenseerd bij een eventuele latere onteigening.

## **Adviezen over PIV6**

### **College van burgemeester en schepenen**

GEEN ADVIES op 29 juli 2025

*In PIV6 worden een aantal aanpassingen gedaan om tegemoet te komen aan de opmerkingen uit het advies van de POVC. De wijzigingen hebben geen invloed op het eerder uitgebrachte advies van het College van Burgemeester en Schepenen. Het voorgaande advies van het College van Burgemeester en Schepenen van 16/01/2025 wordt hernomen.*

### **Departement Omgeving milieu advies**

GEEN ADVIES op 9 juli 2025

### **Departement Omgeving stedenbouwkundig advies**

GEEN ADVIES op 25 juli 2025

### **Vlaamse Milieumaatschappij Advies Vergunning Afvalwater en Lucht**

GEEN ADVIES op 30 juli 2025, het advies uit de eerst adviesronde wordt bevestigd.

### **Agentschap Wegen en Verkeer - District Gent en Autosnelwegen**

GUNSTIG op 22 juli 2025

*De aanvraag is in overeenstemming met de in het advies vermelde inlichtingen en beperkingen. Bij de uitvoering van de vergunning dient de aanvrager rekening te houden met de omschreven aandachtspunten met betrekking tot een gewestweg.*

### **Hulpverleningszone Centrum**

GUNSTIG op 9 juli 2025

### **North Sea Port Flanders**

GUNSTIG op 14 juli 2025

## **Fluxys Belgium NV**

GUNSTIG op 15 juli 2025, mits het naleven van onderstaande voorwaarde:

*Ten allen tijden dienen zowel de specifieke voorwaarden als de veiligheidsmaatregelen, in de bijlagen bij het dossier, te worden nageleefd in het kader van uw aanvraag.*

## **Provinciale deskundigen milieu en ruimte**

*Met betrekking tot de IIOA*

GUNSTIG op 27 augustus 2025

voor een termijn van onbepaalde duur onder de toepasselijke algemene en sectorale milieuvergunningvoorwaarden en de gecoördineerde bijzondere milieuvoorwaarden.

Volgende overwegingen leiden tot dit advies:

- het betreft de exploitatie van een nieuwe autobusstelpaats;
- het betreft in totaliteit een klasse 2-inrichting en dit omwille van de lozing van bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stoffen en aangevraagde transformator van 2.000 kVA; de overige rubrieken zijn alle als klasse 3 ingedeeld;
- het bedrijf is stedenbouwkundig zone-eigen gelegen en is verenigbaar met zijn onmiddellijke omgeving;
- tijdens het openbaar onderzoek werd 1 bezwaar ingediend; het argument inzake de IIOA handelt over de lozing van het bedrijfsafvalwater; het argument is ongegrond en wordt ondervangen door de voorgestelde milieuvergunningvoorwaarden;
- de gevraagde bijstelling van de exploitatie-uren kan toegestaan worden;
- er worden bijzondere lozingsvoorwaarden voorgesteld voor de parameter Ni en totaal P;
- er wordt voorgesteld om geen meetgoot te voorzien en een toezichtspuit als controle-inrichting bij de lozing van het bedrijfsafvalwater toe te staan;
- mits het naleven van de opgelegde milieuvergunningvoorwaarden is de kans op hinder voor mens en milieu tot een minimum beperkt.

*Met betrekking tot de SH*

GUNSTIG onder volgende voorwaarden:

- het strikt naleven van de in de adviezen opgenomen voorwaarden
- Aangezien er geen fietsparkeerplaatsen effectief ingetekend staan op de plannen, vragen we dat de ruimte voor de fietsenstalling zeker voorbehouden blijft voor het parkeren van fietsen en dat er hierin zo'n 30-tal fietsparkeerplaatsen effectief voorzien worden (waaronder minstens 3 buitenmaatse). Er is hiervoor voldoende ruimte. Deze fietsparkeerplaatsen moeten voorzien worden conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen.
- De volledige parkeerbehoefte (zowel van personenwagens, bussen, de B2B, B2C) en ruimte voor circulatie/manoeuvreren moet op eigen terrein worden opgevangen. Het openbaar domein mag hierdoor op geen enkele manier hinder ondervinden.
- In kader van conflictpresentatie is het belangrijk dat er een simulatie gebeurt wat betreft de loodrechte opstelling van bussen t.o.v. het fietspad bij het uitrijden. Dit dient te gebeuren door de aanvrager om er zeker van te zijn dat bussen loodrecht kunnen uitrijden t.o.v. het fietspad en fietsers op het fietspad dus beter zichtbaar zijn.

## *Globaal advies*

Gelet op hetgeen voorafgaat wordt de omgevingsvergunningsaanvraag **GUNSTIG** geadviseerd.

De vergunning kan toegestaan worden voor een termijn van onbepaalde duur onder de gecoördineerde omgevingsvergunningsvoorwaarden.

## **Provinciale omgevingsvergunningscommissie (povc)**

De commissie deed volgende vaststellingen:

*“De voorzitter licht het openbaar onderzoek en de adviezen toe.*

*Na het indienen van de gewijzigde projectinhoud PIV 6 kan er nu gunstig advies verleend worden.*

*De commissie hoort de vertegenwoordiging van de beroeper die het voorstel van de commissie aanhoort en daarbij het volgende stelt:*

- *Schending van artikel 4.2.1, 5° b) VCRO doordat geen vergunning werd gevraagd voor het gewoonlijk gebruik van de grond voor parkeerdoeleinden.  
Het voorwerp van de aanvraag dient duidelijk te zijn en kan niet zomaar in de loop van de procedure aangepast worden door de vergunningverlenende overheid.*
- *Er zijn nog steeds bezorgdheden omtrent de mobiliteit en de verkeersveiligheid  
Met een PIV werden bijkomende plannen aangeleverd. Daaruit valt echter af te leiden dat de draaicirkel van de bussen te groot is; ze komen bij het draaien over de middellijn of over het fietspad.  
Het is al een drukke straat; als de bussen moeten overdraaien kan dit leiden tot opstopping.  
Men zou dan ook graag hebben dat er nog een simulatie wordt gevraagd voor het toekennen van de vergunning.*
- *De busstelplaats is te beperkt ingetekend: er zijn te veel bussen voor de voorziene stelplaats en het is er moeilijk manoeuvreren.*
- *M.b.t. de brandveiligheid: uit het advies van de brandweer blijkt dat maximaal 8 elektrische bussen naast elkaar mogen staan. Men probeert dit te omzeilen door de bussen op te splitsen in een groep van 8 en een groep van 2, maar daartussen is een te beperkte ruimte voorzien.  
Men vraagt zich dan ook af of dit in de praktijk zal worden nageleefd.*

*Na dit horen vraagt de voorzitter de commissie of deze opmerkingen correct zijn.*

*De provinciale deskundige milieu antwoordt dat de brandweer een gunstig advies heeft verleend over PIV6; men kan dan ook aannemen dat de aangepaste plannen werden bekeken. Daarnaast is het zeker nuttig om een simulatie te doen; dit wordt als voorwaarde opgelegd al is dit moeilijk te controleren.*

*De commissie hoort de vertegenwoordiging van de exploitant die het voorstel van de commissie aanhoort en hierbij het volgende stelt:*

*Men heeft geen vragen of opmerkingen.*

*Wel wordt gevraagd wanneer de beslissing van de deputatie mag verwacht worden.*

*De voorzitter antwoordt dat er geen redenen zijn om de volledige termijn uit te putten; het dossier zal in de loop van september aan de deputatie voorgelegd worden.”*

De povc adviseert **GUNSTIG** op 02 september 2025.

De omgevingsvergunning kan worden toegestaan voor een termijn van onbepaalde duur, vanaf de datum van het besluit van deputatie en onder de gecoördineerde omgevingsvergunningsvoorwaarden.

## Beschrijving en motivering

---

### **MER-plicht**

Artikel 4.3.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid vereist dat bepaalde projecten aan een milieueffectrapportage worden onderworpen.

In het kader van ontvankelijk en volledigheidsverklaring heeft het college van burgemeester en schepenen hieromtrent volgende screeningsbeslissing genomen:

*“De aanvraag heeft geen milieueffectrapport of project-MER-screening nodig.”*

In het uiteindelijke besluit werd nog volgende motivatie meegedeeld:

*“De aanleg van een kleinschalige stelplaats voor bussen met oplaadvoorzieningen (tankstation) in een geordende industriële omgeving wordt niet aanzien als een stadsontwikkelingsproject, bijgevolg is er geen milieueffectrapport of project-MER-screening nodig. Een bespreking van de effecten op de omgeving t.g.v. het voorgenomen project werd onder de vorm van de antwoorden op de effectvragen in het IIOA-luik van de aanvraag opgenomen.”*

Conform artikel 63 van het Omgevingsvergunningsdecreet onderzoekt de in laatste aanleg bevoegde overheid de vergunningsaanvraag in haar totaliteit. Daarbij kan ze ook de ontvankelijkheid en volledigheid van het aanvraagdossier en de project-m.e.r.-screening opnieuw beoordelen, en vragen of toestaan dat de indiener van het aanvraagdossier onvolledigheden herstelt.

Voorliggende aanvraag betreft een kleinschalige stelplaats voor bussen met oplaadvoorzieningen (tankstation).

In de [interpretatiegids m.e.r.-rubrieken](#) wordt onder verwijzing naar de [Europese Guidance](#) aangegeven dat busstelplaatsen vanzelfsprekend dienen beschouwd te worden als een stadsontwikkelingsproject.

*“In het algemeen kan gesteld worden dat stadsontwikkelingsprojecten projecten omvatten die betrekking hebben op de aanwezigheid van meerdere personen in functie van wonen, handelsactiviteiten en dienstverlening. Activiteiten die eerder industrieel van aard zijn vallen niet onder de rubriek 10b.*

*De reikwijdte van deze rubriek dient als volgt geïnterpreteerd te worden: bouw en/of exploitatie van projecten met gelijkaardige kenmerken als winkelcentra en parkeerterreinen, die stedelijk van aard zijn en een gelijkaardig type van milieu-impact veroorzaken, niettegenstaande het feit dat ze niet expliciet vermeld worden in de opsomming.*

*Mogelijke milieueffecten, die volgens de Guidance typerend zijn voor ‘stadsontwikkelingsprojecten’, zijn onder meer: geluids- en verkeershinder tijdens bouwfase, verkeersgeneratie tijdens exploitatiefase, alsook ruimtegebruik, infiltratievermindering en visuele impact, enz.*

*Woonontwikkelingen, ziekenhuizen, universiteiten, sportstadia, cinema's, theaterzalen, concertzalen, cultuurzalen en busstelplaatsen zijn voorbeelden van projecten met gelijkaardige kenmerken, die expliciet in de Guidance vermeld worden. Het is dan ook vanzelfsprekend dat deze ontwikkelingen als een stadsontwikkelingsproject dienen beschouwd te worden.”*

Nog los van de vraag of de aard van het gevraagde thuishoort in de in de guidance opgesomde lijst van stadsontwikkelingsprojecten, die een duidelijke stadsvormend karakter hebben, werd door de aanvrager de effecten op mobiliteit, bodem, watersysteem, luchtkwaliteit, geluid, biodiversiteit en licht besproken in het luik IIOA. Hieruit wordt geconcludeerd dat voor het project de opmaak van een MER niet noodzakelijk wordt geacht. In het loket dient evenwel best de MER-screeningsplicht door de exploitant onder de SH nog

aangeduid met verwijzing naar de rubriek 10 b) stadsontwikkeling waarbij er kan verwezen worden naar de bespreking van de effecten op de omgeving onder het luik IIOA.

In het kader van de beoordeling van de IIOA zelf wordt vastgesteld dat behoudens de aangevraagde transformator en de lozing van bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stoffen, waarvoor geen MER-screening geldt, enkel klasse 3 rubrieken zijn aangevraagd, waaronder de bussenstelplaats, waarvoor eveneens geen MER-screening is vereist.

Bij de beide stedenbouwkundige handelingen is in PIV 6 thans aangeduid dat het gaat om een aanvraag die betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage, nl. een stadsontwikkelingsproject. Vervolgens zijn de relevante effectenvragen ingevuld (in een aantal gevallen door te verwijzen naar de al ingevulde effectenvragen in het deel IIOA).

## ***Motivering met betrekking tot IIOA***

### ***Ligging t.o.v. hindergevoelige gebieden/elementen***

De aanvraag situeert zich langsheen de Zeeschipstraat, een industriële omgeving met zowel autobedrijven, tankstation als bedrijfsverzamelgebouwen. De Zeeschipstraat is een belangrijke invalsweg tussen de R4 en Meulestedebrug – Wiedauwkaai.

Het project ligt in een afstroomgebied in beheer van de Stad Gent. Het project bevindt zich op ca. 250 m van het Kanaal Gent-Terneuzen. In de nabije omgeving bevindt zich geen onbevaarbare waterloop.

Het dichtste beschermde richtlijngebied betreft het Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen – oostelijk deel' dat zich op ca. 4,75 km bevindt.

Het dichtste VEN-gebied 'De vallei van de Beneden-Leie' bevindt zich op ca. 3,82 km van het project.

### ***Bespreking milieuhygiënische aspecten***

#### ***Afvalstoffen***

De voortgebrachte afvalstoffen worden volgens VLAREMA (Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen) beschouwd als bedrijfsafval. Conform VLAREMA is het verplicht het bedrijfsafval gescheiden in te zamelen en te laten ophalen door een erkende inzamelaar, afvalstoffenhandelaar of -makelaar (IHM) voor verdere verwerking door een erkende verwerker.

De afvalstoffen die vrijkomen bij de uitbating van de stelplaats zijn voornamelijk van huishoudelijke aard (zijnde PMD- en restafval van de bureelunit) en anderzijds afval van de werkplaats zoals oliehoudende afvalstoffen (vodden/papier), afvalolie, versleten onderdelen, .... Deze afvalstromen worden selectief ingezameld in daartoe voorziene afvalrecipiënten en zullen, op regelmatige basis, worden afgevoerd naar daartoe erkende/vergunde bedrijven. Het is ook verplicht om een afvalstoffenregister bij te houden.

De KWS-afscheider dient op regelmatige basis gereinigd, met het ophalen van het slib door een erkende inzamelaar, afvalstoffenhandelaar of -makelaar (IHM) voor verdere verwerking door een erkende verwerker.

## *Afvalwater*

### Lozingssituatie

Volgens het goedgekeurd zoneringsplan van Gent ligt het bedrijf in een centraal gebied. De ontvangende riolering van de Zeeschipstraat is aangesloten op de RWZI van Gent.

### Huishoudelijk afvalwater

Er is een beperkte hoeveelheid huishoudelijk afvalwater (< 600 m<sup>3</sup>) die niet ingedeeld is en in afkomstig is van de sanitaire installaties in de kantoorruimtes. De lozing gebeurt via een septische put op de openbare riolering. De lozing dient te voldoen aan de bepalingen van afdeling 6.2.2. van VLAREM II.

### Bedrijfsafvalwater

Er wordt de lozing gevraagd van maximaal 2,59 m<sup>3</sup>/uur – 6,86 m<sup>3</sup>/dag – 1.088 m<sup>3</sup>/jaar bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stoffen. Het is afkomstig van het wassen van de bussen in een wasstraat en het mogelijk verontreinigd hemelwater dat op de wasplaats valt. Het wordt via een slibvang en een KWS-afscheider geloosd op de openbare riolering.

Luidens de aanvraag worden maximaal 11 bussen per dag gewassen en maximaal 4 per uur waarbij ca. 250 liter water per voertuig wordt gebruikt. Dit komt neer op een lozing van maximaal 1 m<sup>3</sup>/uur - 2,75 m<sup>3</sup>/dag en 1.003 m<sup>3</sup>/jaar.

De wasplaats heeft een oppervlakte van 100 m<sup>2</sup>.

De VMM baseert zich voor het bepalen van het debiet aan verontreinigd hemelwater (conform de Code van goede praktijk voor het ontwerp, het onderhoud en de aanleg van rioleringssystemen van 20 augustus 2012), sedert april 2017, op :

- het langjarig gemiddeld neerslagtotaal (Ukkel 1981-2010) van 0,85 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> voor het jaardebiet;
- een composietbui met een terugkeerperiode van 2 jaar van 0,0159 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> voor het uurdebiet en 0,0408 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> voor het dagdebiet.

Deze aanpak sluit aan bij de huidige klimaatveranderingen en is nodig voor het correct inschatten van de hydraulische en ecologische impact van de lozing op de riolering of ontvangende waterloop. Op basis van afvloeiingscoëfficiënten, metingen, hergebruik en buffering kunnen de debieten bijgesteld worden.

Bijgevolg werden volgende maximale lozingsdebieten aan mogelijks verontreinigd hemelwater berekend:

- per uur:  $0,0159 \text{ m}^3 \times 100 \text{ m}^2 = 1,59 \text{ m}^3$
- per dag:  $0,0408 \text{ m}^3 \times 100 \text{ m}^2 = 4,08 \text{ m}^3$
- per jaar:  $0,85 \text{ m}^3 \times 100 \text{ m}^2 = 85 \text{ m}^3$

Beide stromen worden geloosd via de slibvang en de KWS-afscheider en een controle-inrichting.

Gelet op de aanwezigheid van een wasstraat, zijn de sectorale lozingsnormen 59b volautomatische car- en truckwashinstallaties, voor lozing in de riolering van toepassing. Conform overige dossiers dient hierbij de sectorale norm voor Ni beperkt te worden tot 10x het indelingscriterium, zijnde 300 µg/l i.p.v. de sectorale norm van 500 µg/l. Gelet op de aard van het bedrijfsafvalwater is het ook aangewezen een norm op te nemen voor P<sub>tot</sub> van 10 mg/l. Dit wordt opgenomen als bijzondere voorwaarde.

De bussen worden gewassen met detergents. Deze detergents dienen emulgeerbaar en biodegradeerbaar te zijn en te voldoen aan de Verordening (EG) van het Europees Parlement en de Raad nr. 648/2004 betreffende detergents. Het bedrijf houdt de

overeenstemmende MSDS fiches beschikbaar voor de toezichhoudende overheid. Dit wordt opgenomen als bijzondere voorwaarde.

Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig art. 4.2.5.1.1. van VLAREM II. In afwijking van art. 4.2.5.1.1. van VLAREM II dient het bedrijf geen meetgoot te plaatsen gezien de hoge debieten slechts in mindere mate voorkomen. Een controle-inrichting bestaande uit een controleput wordt voldoende geacht. Dit wordt opgenomen als bijzondere voorwaarde.

De KWS-afscheider dient conform VLAREM II afdeling 4.2.3.bis onderhouden en geëxploiteerd te worden.

### *Hemelwater*

Artikel 4.2.1.3.§5 van VLAREM II stelt dat met betrekking tot de afvoer van hemelwater de voorkeur moet gegeven worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit:

1. opvang voor hergebruik;
2. infiltratie op eigen terrein;
3. buffering met vertraagd lozen in oppervlaktewater of kunstmatige afvoerweg voor hemelwater;
4. lozing in RWA in de straat.

Dat slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering.

#### Opvang en gebruik van hemelwater

Het hemelwater van de inrichting wordt opgevangen in 4 hemelwaterputten met een inhoud van elk 20 m<sup>3</sup>. Het wordt gebruikt voor het spoelen van de sanitaire installaties en het wassen van de bussen.

### *Bodem- en grondwater*

#### Opslag gevaarlijke producten

De gevraagde opslag aan gevaarlijke stoffen is beperkt (enkel als klasse 3 ingedeeld) en vindt enkel plaats in verplaatsbare recipiënten in een part lokaal op lekbakken met een voldoende grote opvangcapaciteit.

#### Stelplaatsen bussen

De vloer van de stelplaatsten waar de autobussen geparkeerd staan is effen en ondoordringbaar. Het grootste deel van de bussen zal meteen al elektrisch zijn. Dergelijke bussen bevatten veel minder olie en gevaarlijke vloeistoffen dan een dieselbus. Mits een regelmatig preventief onderhoud en controle is het risico op brandstof- of olielekken van de voertuigen minimaal. In geval van een lek zijn de nodige interventiemiddelen beschikbaar (absorptiekorrels en indammingsmateriaal).

#### Transformator

De aangevraagde transformator wordt geplaatst boven een opvangkuip voor het diëlektricum in een daarvoor voorziene betonnen cabine en is beschermd tegen het binnendringen van regen- of grondwater.

## *Geluid*

Het project is gelegen in een industriële omgeving op geruime afstand van bewoning. Er is een drukke verkeersas (Zeeschipstraat) en veel nabije bedrijvigheid aanwezig.

De werkplaatsactiviteiten vinden plaats in het gebouw en zijn beperkt tot de dagperiode. Er wordt zoveel mogelijk gewerkt met gesloten deuren en poorten.

Het uitrijden, aankomen en parkeren van de bussen zorgt voor geluid. Bij de vroege busdiensten vertrekken doorgaans de eerste chauffeurs rond 5 uur. De laatste avondbussen komen vaak rond 23 uur toe op de site. Voor een correcte dienstverlening is het vertrekken en aankomen van de bussen tussen 5 uur en 23 uur noodzakelijk. De exploitant verzoekt het vertrekken en aankomen van de bussen toe te staan tussen 5 uur en 23 uur. Dit wordt verder nog apart besproken.

Hieronder worden de belangrijkste maatregelen samengevat, welke de exploitant zal nemen om de geluidsproductie van haar activiteiten tot een minimum te beperken:

- De motoren van de autobussen zullen niet onnodig draaien bij stilstand.
- De bussen rijden in zo min mogelijk bewegingen van en naar hun bestemmingen binnen het terrein.
- Dankzij de elektrificatie van de bussen, zullen er steeds meer dieselbussen vervangen worden door elektrische modellen. Deze nieuwe elektrische modellen zijn veel stiller. Reeds bij de start van de activiteiten zal ruim meer dan de helft bestaan uit elektrische bussen. Tegen uiterlijk 2035 zal dit volledig bestaan uit elektrische voertuigen.

## *Lucht*

### Luchtcompressoren

Er worden 2 compressoren aangevraagd, nl een luchtcompressor 1 'rookkoepel' (3 kW) met een inhoud van 90 liter (10 bar) aangevraagd en een luchtcompressor 2 'werkplaats' (11 kW) met een inhoud van 500 liter (13 bar). Het product van de toelaatbare druk (13 bar) en het volume (500 liter) van de luchtcompressor 2 voor de werkplaats is groter is dan 3.000 bar.liter. Bijgevolg dient de luchtcompressor, conform artikel 5.16.3.2, §4 van VLAREM II ten minste om de vijf jaar onderworpen te worden aan een periodiek onderzoek door een milieudeskundige erkend in de discipline houder voor gassen of gevaarlijke stoffen zodat een maximale beveiliging voor de buurt wordt verzekerd.

### Warmtepompen

De centrale warmte- en koudeproductie voor het gebouw wordt voorzien door 3 warmtepompen:

- warmtepomp 1: 2 kW – 1,1 kg R32 – CO<sub>2</sub>-equivalent 0,743 ton;
- warmtepomp 2: 1,7 kW – 1,1 kg R32 – CO<sub>2</sub>-equivalent 0,743 ton;
- warmtepomp 3: 1,7 kW – 1,1 kg R32 – CO<sub>2</sub>-equivalent 0,743 ton.

Het betreffen kleine toestellen met een CO<sub>2</sub>-equivalent van minder dan 5 ton. Het gebruikte koelmiddel in de installatie is R32. De warmtepompen dienen te voldoen aan de voorwaarden van VLAREM II, artikel 5.16.3.3. inzake bouw, opstelling, attesten, onderhoud en periodieke controles (naargelang de aard en de hoeveelheid koudemiddel). Een logboek moet bijgehouden worden.

### Stookinstallaties

De verwarming met stookinstallaties gebeurt door een niet-indelingsplichtige cv gasketel van 70,7 kW en 2 gasluchtverhitters van elk 84,6 kW.

Stookinstallaties met een vermogen van minder dan 300 kW zijn niet onderworpen aan emissiemetingen. De stookinstallaties dienen evenwel jaarlijks onderhouden en gecontroleerd te worden conform het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het onderhoud en het nazicht van stooktoestellen voor de verwarming van gebouwen of voor de aanmaak van warm verbruikswater.

### **Bespreking bijstelling**

Er wordt een bijstelling gevraagd van de sectorale milieuvoorwaarde van artikel 5.15.0.6.§1 van VLAREM II m.b.t. rustverstorende activiteiten. Dit artikel omvat een verbod op rustverstorende werkzaamheden op werkdagen tussen 19 u en 7 u en op zon- en feestdagen. De afwijking heeft betrekking op het in -en uitrijden van bussen.

De eerste bussen van de autobusstelplaats zullen reeds rond 05u00 vertrekken en de laatste bussen komen rond 23u00 toe. Hoewel de hinder hiervan zeer beperkt zal zijn, wordt er toch gevraagd om ook 'rustverstorende werkzaamheden', namelijk het vertrekken en aankomen van bussen, toe te staan tussen 05u00 en 23u00. De werkplaatsactiviteiten zullen daarentegen wél gewoon tussen 07u00 en 19u00 plaatsvinden (en bovendien binnen in het gebouw).

Aangezien de stelplaats gelegen is in een industriële omgeving en op ruime afstand van woningen en stilte behoevende gebieden, wordt voorgesteld om de gevraagde afwijking toe te staan.

### **Motivering met betrekking tot de SH**

#### **Stedenbouwkundige basisgegevens**

- Het terrein ligt binnen de perimeter van het gewestplan '**Gentse en Kanaalzone**' (goedgekeurd op 14 september 1977).

De bouwplaats ligt in **zeehaven- en watergebonden bedrijven**.

*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, benzinestations 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.*

- 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), nl. art. 1: afbakeningsslijn Zeehavengebied Gent, maar niet in een deelgebied waarvoor er stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.  
Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor dit plan voorschriften werden vastgelegd blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing.
- Het terrein is **niet** gelegen binnen de grenzen van een BPA of RUP dat de bestemming van dit gebied wijzigt.
- Het terrein is **niet** gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

- Voorschriften die volgen uit stedenbouwkundige verordeningen:
  - o Het algemeen bouwreglement, 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.
  - o De gewestelijke hemelwaterverordening 2023 goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 februari 2023
  - o het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.
  - o Het besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023 tot vaststelling van de gewestelijke publiciteitsverordening.

### **Andere relevante gegevens betreffende de ruimtelijke context**

- Het terrein ligt aan een voldoende uitgeruste gewestweg, Zeeschipstraat.
- Het terrein ligt **niet** in ruimtelijk kwetsbaar gebied, een speciale beschermingszone, of in een park of een bos.
- Het terrein ligt in havengebied.

### **Beschrijving omgeving en aanvraag**

De omgeving en de aanvraag werden door het college van burgemeester en schepenen als volgt samengevat:

*“Het voorwerp van de aanvraag betreft een nieuwe busdepot van Geenens die behoort tot de Hansea Groep. Hansea is een belangrijke onderaannemer van De Lijn. Om de dienstverlening voor de reizigers zo optimaal mogelijk te organiseren, en ook rekening houdende met de noden van de steeds groter wordende vloot elektrische bussen, wenst de exploitant in de Zeeschipstraat 70 een nieuwe site in te richten. De stelplaats zal zowel een publiek (De Lijn) als eerder privaat karakter hebben. Enerzijds gaat het om buslijnen die een groot deel van de haven bedienen (meer dan 25 % van de ritten binnen/langs de haven) en anderzijds sporadisch ook pendelbussen naar haven en andere bedrijven.*

*Verder zal het terrein van de exploitant ook nog opengesteld worden als laadplaatsen voor B2B en B2C. De bussen zullen namelijk hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden en overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving.*

### **Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen**

*De aanvraag situeert zich langs de Zeeschipstraat, een industriële omgeving met zowel autobedrijven, tankstation als bedrijfsverzamelgebouwen. De Zeeschipstraat is een belangrijke invalsweg tussen de R4 en Meulestedebrug – Wiedauwkaai.*

*Op het terrein staat een vrijstaande loods opgericht in 1999, met een plat dak. Op het terrein is ook een publieke hoogspanningscabine vergund. De buitenruimte is momenteel steenslag en aangereden grond waarop voornamelijk containers en kranen werden geplaatst.*

*Het terrein, de buitenruimte wordt heraangelegd in beton met conische uitsparingen die waterdoorlatend worden ingezaaid (drainix). Ter hoogte van de achterste perceelsgrens wordt een wadi aangelegd*

*De aanvrager is exploitant van een diensten verlenend logistiek bedrijf en exploiteert buslijnen (in het havengebied en ook daarbuiten). Deze exploitatie heeft zowel een publiek (De Lijn) als eerder privaat karakter (v.b. pendelbussen naar haven en andere bedrijven). De exploitatie kadert binnen de energietransitie van fossiele naar milieuvriendelijke*

*brandstoffen (20 van de 21 bussen zijn elektrisch). De niet elektrische bus wordt uitgefaseerd.*

*De exploitant heeft ook nog twee andere satelliet exploitaties op andere locaties, deze bedienen de transportfuncties in niet-havengebonden omgevingen.*

*Het exploiteren van elektrische transportmiddelen, bussen vergt een aanzienlijke investering in energie verdelende middelen, transfo + chargers/superchargers. Hiervoor is een aanzienlijk elektrisch vermogen noodzakelijk. Dit is dan ook de reden en de noodzaak tot het bouwen en inrichten van een nieuwe hoogspanningscabine.*

*De bussen worden hoofdzakelijk/voornamelijk 's nachts opgeladen, overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving, waardoor deze activiteit kan worden aanzien als een elektrisch tankstation."*

### **Archeologietoets**

Bij deze aanvraag dient geen bekrachtigde archeologienota gevoegd te worden. De aanvrager is ingevolge art. 5.4.1, derde lid, 4° van het Onroerenderfgoeddecreet vrijgesteld van deze verplichting gezien de bodemingreep minder dan 5.000m<sup>2</sup> beslaat.

### **Juridische toets**

#### *Volledigheid van de aanvraag*

De beroepsindiener stelt dat de plannen onduidelijk zijn met betrekking tot de eigendomssituatie. Voor zover er onduidelijkheid is over de eigendomssituatie en de rooilijn kan enkel vastgesteld worden dat o.a. het plan '20240926 Zeeschipstraat 70\_perceelsgrenzen' foutief is opgesteld. De perceelsgrenzen zijn verkeerd ingetekend ten opzichte van de rooilijn. In de aanvraag werd enkel perceel 417E opgenomen. Minstens voor de terreinaanleg moeten ook de percelen 417F en 429K opgenomen worden.

De beroepsindiener merkt op dat er tegenstrijdigheden zijn in het aanvraagdossier met betrekking tot het stallen van het aantal bussen. Deze tegenstrijdigheden dienen door de aanvrager uitgeklaard te worden. Hierbij dient de aanvrager rekening te houden met het advies van de brandweer dat maximaal 8 elektrische bussen samen gestald mogen worden. Ook blijkt uit de aanvraag onvoldoende of er voldoende manoeuvreerruimte is voor de bussen op het terrein.

Met PIV 6 werden bovenstaande onduidelijkheden opgevangen.

Het voorwerp van de aanvraag werd uitgebreid naar alle betrokken percelen, zijnde de percelen 417E, 417F en 429K. Verder werden alle plannen op elkaar afgestemd, waarbij telkens 21 te stallen bussen op plan zijn opgenomen. Hierbij werd rekening gehouden met de aanbeveling van de brandweer om maximaal 8 elektrische bussen samen te stallen. Tot slot werden bijkomende aanduidingen/simulaties op de plannen opgenomen die de exacte locatie van de laadpalen duiden en de manoeuvreerruimte voor de bussen verduidelijkt.

In het bezwaarschrift wordt opgemerkt dat de aanvraag nog steeds onduidelijk/onvolledig is, aangezien de projectlocatie op dit moment reeds (onvergunnd) wordt gebruikt als busstelplaats. Dergelijk gewoonlijk gebruik van een grond voor het parkeren van voertuigen is, overeenkomstig artikel 4.2.1, 5°, b) van de VCRO en artikel 5, 1° OVD, onderworpen aan de voorafgaande verkrijging van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, hetgeen nog volgens de beroeper/bezwaarindiener geen voorwerp zou uitmaken van huidige aanvraag. Dergelijke starre en formalistische zienswijze kan niet gevolgd worden. De aanvraag betreft immers net het inrichten van het terrein als

busstalplaats voor het stallen van 21 bussen, hetgeen ter beoordeling wordt aangeboden gelet op de in art. 4.2.1, 5°, b) van de VCRO opgenomen vergunningplicht. Het loutere gegeven dat er reeds bussen op het aanvraagterrein gestald zijn en er hierdoor sprake is van een regulariserende aanvraag doet hieraan geen afbreuk. Art. 81, §1 OVD stelt dienaangaande helder en duidelijk dat een regularisatievergunning een omgevingsvergunning is die tijdens of na de uitvoering van vergunningsplichtige projecten als vermeld in artikel 5, 1°, wordt afgeleverd. Art. 81, §4 OVD vult aan dat dergelijke aanvraag wordt behandeld met inachtneming van de gebruikelijke beoordelingscriteria en conform de gebruikelijke vergunningsprocedure.

Verder wordt opgemerkt dat 1 van de ingetekende busstelplaatsen interfereert met de 'publieke schakelkast'. Het klopt dat 1 van de voorziene busstelplaatsen ingetekend wordt bovenop de schriftelijke vermelding 'publieke schakelkast'. Dit betreft echter enkel een schriftelijke verwijzing naar de aangevraagde nieuw op te richten HS cabine, op plan aangeduid als (b).

Tot slot wordt ook nogmaals gewezen op de onduidelijke eigendomssituatie. Op de nieuwe inplantingsplannen wordt door de vergunningsaanvrager verduidelijkt dat er voor het perceel 417F in het verleden een onteigeningsplan werd opgemaakt, doch dat dit nooit werd uitgevoerd. Met andere woorden werd de nieuwe rooilijn cf. het onteigeningsplan alsnog niet verwezenlijkt, zodat de oude bestaande rooilijn nog steeds van kracht is en het perceel 417F voorsnog bij de projectlocatie behoort. Van een onduidelijke eigendomssituatie is dan ook geen sprake.

### *Planologische toets*

Het project ligt in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

*"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, benzinestations 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."*

De aanvrager is exploitant van een dienstenverlenend logistiek bedrijf en exploiteert buslijnen (in het havengebied en ook daarbuiten). De stelplaats zal zowel een publiek (De Lijn) als privaat karakter hebben. Enerzijds gaat het om buslijnen die een groot deel van de haven bedienen (meer dan 25 % van de ritten binnen/langs de haven) en anderzijds sporadisch ook pendelbussen naar haven en andere bedrijven. Verder zal het terrein van de exploitant ook nog opengesteld worden als laadplaatsen voor B2B en B2C. De bussen zullen hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden en overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving.

De beoordeling van het college van burgemeester en schepenen dat de aanvraag uitgaat van een dienstverlenend bedrijf in functie van havenbedrijven kan worden bijgetreden. De aanvraag is bijgevolg principieel in overeenstemming met het gewestplan.

## *Achteruitbouwstrook*

De beroepsindiener verwijst naar artikel 4.3.8 VCRO dat voorschrijft dat het principieel verboden is om constructies te bouwen op een stuk grond dat door een achteruitbouwstrook is getroffen. Van het principiële verbod kan worden afgeweken indien de wegbeheerder een gunstig advies heeft verleend. De wegbeheerder betreft in deze het agentschap Wegen en Verkeer die de aanvraag op 22 juli 2025 gunstig geadviseerd heeft.

Beroeper/bezwaarindiener stelt nog dat er tevens SH worden voorzien voor de rooilijn. Het betreft in deze de van de vergunningsplicht vrijgestelde strikt noodzakelijke toegang tot het terrein, waar de in art. 4.3.8, §1, tweede lid, 2°, VCRO opgenomen regeling van de afstand van meerwaarde evident niet speelt.

## **Goede ruimtelijke ordening**

De aanvraag betreft een nieuwe busdepot van Geenens die behoort tot de Hansea Groep, een belangrijke onderaannemer van De Lijn. Om de dienstverlening voor de reizigers zo optimaal mogelijk te organiseren, en ook rekening houdende met de noden van de steeds groter wordende vloot elektrische bussen, wenst de exploitant in de Zeeschipstraat 70 een nieuwe site in te richten. De stelplaats zal zowel een publiek (De Lijn) als eerder privaat karakter hebben.

Aangaande de inpasbaarheid van de aangevraagde handelingen in de goede ruimtelijke ordening werd onderstaande beoordeling gemaakt door het college van burgemeester en schepenen:

### ***“Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening***

#### *Functie*

*De aanvraag omvat een oplaad hub voor elektrische bussen. De bussen worden hoofdzakelijk/voornamelijk 's nachts opgeladen, overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven in de omgeving, waardoor deze activiteit wordt aanzien als een elektrische tankstation. Een tankstation wordt aanzien als een dienstverlenende activiteit in functie van de andere bedrijven. Het optimaliseren van een bestaande industriële site met het behouden van de vrij recente bestaande loads is ruimtelijk inpasbaar binnen deze omgeving.*

#### *Mobiliteit*

##### *Situering en historiek van het project*

*Men wil een elektrisch busdepot/stelplaats voorzien op bovenstaande locatie (zie in blauw omcirkeld). Het gaat om de Hansea groep, een belangrijke onderaannemer van De Lijn. De activiteiten op het terrein zelf zullen hoofdzakelijk het stallen en laden van elektrische bussen omvatten.*

*De bussen zullen namelijk hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden en overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving, B2B (op het terrein) en als B2C (op het voorliggende inrit-parkinggedeelte). De activiteiten op deze depot zullen grotendeels geregeld busvervoer betreffen als onderaannemer voor De Lijn. Daarnaast zijn er nog pendelbussen naar de haven en omliggende bedrijven mogelijk. Er zijn hiervoor ca. 40 buschauffeurs in dienst. Dit aantal kan echter variëren. De opstart voor de eerste busdiensten begint al tussen 4u00 en 5u00 ter voorbereiding van eerste bussen die dienen te vertrekken. Voor De Lijn komen de laatste bussen terug toe op de depot tussen 23u00 en 24u00 tenzij er ook nachtdiensten gepland staan.*

*Qua inritten: Er worden 2 (bestaande) in/uitritten voorzien voor gemotoriseerd verkeer en 1 nieuw inkompad voor fietsers zodat deze gescheiden worden van het andere verkeer.*

##### *Parkeerplaatsen bij het project*

Aangezien het gaat om een functie die niet expliciet in de parkeerrichtlijnen is opgenomen, maken we gebruik van maatwerk. Er wordt in de nota aangegeven dat er ca. 40 buschauffeurs in dienst zijn.

Fiets:

- Er wordt op de plannen een fietsenstalling van 87 m<sup>2</sup> voorzien en er wordt in de nota aangegeven dat er 40 fietsparkeerplaatsen voorzien worden.
- Er zijn hierbij geen fietsparkeerplaatsen ingetekend waardoor we het exacte aantal niet kunnen nagaan. Uitzonderlijk kunnen we hiermee akkoord gaan aangezien er ruimte genoeg is om zo'n 30-tal fietsparkeerplaatsen via hoog-laagsysteem (met 3 buitenmaatse) hierin te voorzien conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen. Dit op voorwaarde dat deze ruimte voorbehouden blijft voor het parkeren van fietsen, dat er ook enkele buitenmaatse fietsparkeerplaatsen (minstens 3) voorzien worden en dat de fietsparkeerplaatsen voorzien worden conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen.
- Gezien de bedrijfswerking van een busdepot is het niet nodig dat er bezoekersfietsparkeerplaatsen worden voorzien.
- Het is positief dat er een bijkomend fietspad van 2 m wordt voorzien zodat de fietsers gescheiden worden van het andere verkeer op de site.

Auto:

- Er worden 13 autoparkeerplaatsen voorzien die voorbehouden zijn voor de medewerkers via een afsluiting met schuifpoort.
- Dit aantal is gezien het aantal medewerkers ambitieus. We kunnen hier echter akkoord mee gaan aangezien we ervan uitgaan dat er in shiften gewerkt zal worden gezien de doorgegeven uren, er een ruime fietsenstalling is en in de nota wordt aangegeven dat medewerkers actief gemotiveerd zullen worden om per (elektrische) fiets te komen werken. Dit op voorwaarde dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen. Het openbaar domein mag hiervoor op geen enkele manier hinder ondervinden.
- De inrichting van de parkeerplaatsen is conform.

Bussen, B2B en B2C

- Er kunnen maximaal 21 bussen gestald worden op de site.
- Het terrein zal ook opengesteld worden als laadplaatsen voor B2B en B2C. De bussen zullen namelijk hoofdzakelijk 's nachts opgeladen worden en overdag rijden ze in en uit op flexibele tijdstippen. De eerste bussen van de busstelpaas zullen reeds rond 05u00 vertrekken en de laatste bussen komen rond 23u00 toe. Hierdoor ontstaat overdag een overcapaciteit aan oplaadmogelijkheden (chargers/superchargers). De exploitant wil deze overcapaciteit ter beschikking stellen van bedrijven en particulieren in de omgeving. Deze zullen geëxploiteerd worden als oplaadpunten in B2B (op het terrein) of als B2C (op het voorliggende inrit-parkinggedeelte). Voor B2B-laadplaatsen wordt dit ingeschat op een maximum van 8 voertuigen per dag. Voor de B2C-laadplaatsen wordt dit ingeschat op maximaal 3 voertuigen per laadpaal per dag (totaal van 12/dag).
- Op de plannen kunnen er 21 bussen gestald worden (inclusief de 2 plaatsen in de gebouwen en de wasplaats) en zijn er ook 4 autoparkeerplaatsen (voorliggende inritparkinggedeelte) voor de poort voorzien. We gaan er van uit dat de aanvrager gezien zijn ervaring voldoende kennis heeft om correct in te schatten dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om bovenstaande model op eigen terrein op te vangen zonder hinder voor het openbaar domein.

Circulatie op en naar de site en verkeersgeneratie naar de site

- Wat de circulatie van de bussen op de site betreft, gaan we ervan uit dat de aanvrager gezien zijn expertise een correcte simulatie heeft gedaan om alle draaibewegingen en draaicirkels op eigen terrein mogelijk te maken.

Vermijden van conflicten met fietsers

- Wat de circulatie op de site betreft is het positief dat het fietsverkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer.

- *We adviseren om rode coating aan te brengen op het fietspad thv in/uitrit voor bussen (gans het vlak rood coaten en dan de stippellijnen terug schilderen) zodat dit attentieverhogend werkt om ongevallen met fietsers zoveel mogelijk te vermijden. Gezien de Zeeschipstraat een gewestweg is, zullen we vragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer om hiervoor in te staan.*

- *In kader van conflictpresentatie vragen we ons af of er een simulatie gebeurd is wat betreft het uitrijden van bussen m.b.t. een loodrechte opstelling van bussen tov het fietspad. Indien dit niet gebeurd is, vragen we om dit te doen om er zeker van te zijn dat bussen loodrecht kunnen uitrijden zodat fietsers op het fietspad beter zichtbaar zijn.*

- *Voor het inrijdend busverkeer naar de site vragen we dat deze altijd vlot kunnen inrijden en er voldoende ruimte beschikbaar is op eigen terrein zodat het openbaar domein niet gehinderd wordt hierdoor.*

#### *Verkeersgeneratie*

- *Op basis van de planning voor het busverkeer worden er per dag gemiddeld een 73-tal busverplaatsingen verwacht van en naar de depots en dit voor alle soort ritten (De Lijn + andere).*

- *Daarnaast wordt voor de B2B ingeschat dat er maximum 8 voertuigen per dag zullen zijn. Voor de B2C wordt dit ingeschat op maximaal 12 per dag.*

- *Gezien de projectlocatie gelegen is aan een gewestweg buiten het woonweefsel en de verkeersgeneratie zich zeer verspreidt over de dag voordoet (5u -23u), verwachten we geen noemenswaardige problemen door de verkeersgeneratie.*

#### *Algemene opmerkingen*

- *Deze locatie ligt op 4km van de toeristische op- en afstapplaats die voorgesteld wordt in het beleidsplan Touringcars. Wetende dat de touringcarsector het komende decennium ook zal moeten elektrificeren, geven we graag mee dat B2B ook touringcars omvat. Een chauffeur zou dan reizigers kunnen afzetten aan de op-en afstapplaats en naar deze laadplaats gaan.*

*Eindbeoordelingsadvies van het project Gunstig advies mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:*

- *Aangezien er geen fietsparkeerplaatsen effectief ingetekend staan op de plannen, vragen we dat de ruimte voor de fietsenstalling zeker voorbehouden blijft voor het parkeren van fietsen en dat er hierin zo'n 30-tal fietsparkeerplaatsen effectief voorzien worden (waaronder minstens 3 buitenmaatse). Er is hiervoor voldoende ruimte. Deze fietsparkeerplaatsen moeten voorzien worden conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen.*

- *De volledige parkeerbehoefte (zowel van personenwagens, bussen, de B2B, B2C) en ruimte voor circulatie/manoeuvreren moet op eigen terrein worden opgevangen. Het openbaar domein mag hierdoor op geen enkele manier hinder ondervinden.*

- *In kader van conflictpresentatie is het belangrijk dat er een simulatie gebeurt wat betreft de loodrechte opstelling van bussen t.o.v. het fietspad bij het uitrijden. Indien dit nog niet gebeurd zou zijn, vragen we om dit alsnog uit te voeren om er zeker van te zijn dat bussen loodrecht kunnen uitrijden t.o.v. het fietspad en fietsers op het fietspad dus beter zichtbaar zijn."*

Deze beoordeling wordt integraal bijgetreden en eigen gemaakt.

## **Natuurtoets**

Artikel 16 van het Decreet natuurbehoud legt aan de overheid op er voor te zorgen dat geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door het verlenen van een vergunning.

## **Biologische waarderingskaart**

De bouwplaats wordt volgens de biologische waarderingskaart niet aangeduid als biologisch waardevol. Dit komt overeen met de ter plaatse vastgestelde bevindingen waarbij geen bijzondere biologische waarden werden waargenomen binnen de bouwzone. Het betreft een bouwplaats zonder bijzondere natuurwaarden. Gelet op de ligging van de bouwplaats nauw

aansluitend en binnen een gevormde bedrijfssite en de aard en omvang van de werken dient besloten dat geen negatief effect op de natuurwaarden te verwachten is.

Wat betreft indirecte effecten worden volgens de biologische waarderingskaart in de omgeving van het bedrijf geen biologische waarden waargenomen. Er kan redelijkerwijze vermoed worden dat onderhavige aanvraag geen natuurelementen in de onmiddellijke omgeving zal vernietigen of ernstig zal beschadigen.

### **Impact op SBZ en VEN-gebieden**

Volgende wetgeving is van toepassing:

- Artikel 26 bis §2 natuurdecreet (in kader van de verscherpte natuurtoets)
- Artikel 36ter natuurdecreet van 21 oktober 1997 (in het kader van passende beoordeling).

Het dichtste beschermde richtlijngebied betreft het Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen – oostelijk deel' dat zich op ca. 4,75 km bevindt.

Het dichtste VEN-gebied 'De vallei van de Beneden-Leie' bevindt zich op ca. 3,82 km van het project.'

Gelet op het voorwerp van de aanvraag, zal voorliggend project geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones, noch onherstelbare en onvermijdbare schade berokkenen aan natuur in VEN.

Voor dit project wordt uitgegaan van minder dan 70.000 bijkomende vervoersbewegingen per jaar. Daarnaast zijn er nog mogelijke stikstofemissies afkomstig van niet-ingedeelde stationaire bronnen van het project. Deze zijn echter beperkt.

Conform de analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195) kan duidelijk afgeleid worden dat de tijdelijke en zeer beperkte atmosferische emissies in de aanlegfase geen aanleiding kunnen geven tot betekenisvolle effecten, doordat het aantal verkeersbewegingen veel minder bedraagt dan de vermelde aantallen in Tabel 3 en Tabel 4 in de VITO-studie. Er is nl. zekerheid dat de impactscore steeds lager is dan de drempelwaarde.

Uit de toetsing via de impactscoretool alsook de toetsing stikstof van voertuigemissies blijkt dat de emissies van de stookinstallaties en de voertuigbewegingen niet significant zijn. Het resultaat van de toetsing stikstofemissies van voertuigbewegingen geeft aan dat de impact ruimschoots kleiner is dan de 1 % drempelwaarde.

Het afvalwater wordt geloosd binnen centraal gebied in de openbare riolering die is aangesloten op de RWZI van Gent. Het geloosd debiet heeft geen significante invloed op de kwaliteit van het geloosde debiet aan gezuiverd afvalwater door de RWZI van Gent.

### **Conclusie**

Uit dit alles dient besloten dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

### **Watertoets**

Voor wat betreft de IIOA heeft de vergunningsaanvraag betrekking op de opslag van bodemvreemd materiaal (diverse gevaarlijke stoffen) en op een lozing op het rioleringsstelsel. Indien de toepasselijke algemene en sectorale VLAREM II-voorwaarden alsook de opgelegde bijzondere milieuvorwaarden worden nageleefd, dient niet gevreesd voor een impact hiervan op het watersysteem.

Volgens de kaarten bij het Watertoetsbesluit is het project:

- niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor zeeoverstroming.
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen vanuit een waterloop (fluviaal).
- gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal). De overstromingskans is klein onder klimaatverandering.
- niet gelegen in een signaalgebied.

Het project ligt in een afstroomgebied in beheer van Stad Gent. Het project ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Met betrekking tot de overstromingsrisico's als gevolg van de stedenbouwkundige handelingen kan worden verwezen naar het advies van de waterbeheerder, de stad Gent:

## ***"5.2. Verenigbaarheid van het project met het watersysteem***

*Het hemelwater dat neervalt moet op eigen terrein maximaal vastgehouden worden en niet afgevoerd. Om hier concreet uitvoering aan te geven werd het project aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater getoetst.*

*Toetsing gewestelijke verordening (GSV) en algemeen bouwreglement stad Gent (ABR) inzake hemelwater*

### *Gescheiden stelsel*

*De bouwheer voorziet een privaat gescheiden afvoerstel van afval- en hemelwater.*

### *Verharding*

*De bestaande verharding in mengsels van zand en grind wordt heraangelegd in waterdoorlatende verharding. De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden met waterdoorlatende materialen, geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. Er mogen geen afvoerkolken voorzien worden. Een verhoogde veiligheidskolk kan, indien deze minimaal 5cm boven de verharding wordt voorzien.*

### *Hemelwaterput*

*Het hemelwater van het bestaande dak van het industrieel gebouw wordt aangepast. Het hemelwater vanop het dak (980 m<sup>2</sup>) wordt opgevangen in 4 hemelwaterputten met een inhoud van elk 20.000 liter die met elkaar verbonden zijn. Het hemelwater zal hergebruikt worden voor het spoelen van de sanitaire installaties en voor het wassen van de bussen.*

### *Infiltratievoorziening*

*De overlopen van de hemelwaterputten en de waterdoorlatende verharding wateren af naar de nieuw aan te leggen infiltratievoorziening (wadi). Er wordt een wadi voorzien met een inhoud van 29,31 m<sup>3</sup>.*

*Er wordt voldaan aan de GSV en het ABR."*

Dit advies kan integraal bijgetreden worden. Gelet op bovenstaande kan besloten worden dat er wordt voldaan aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Rekening houdende met bovenstaande is geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

## ***Brandveiligheid***

Het bepalen en het aanbrengen van de noodzakelijke brandpreventie- en brandbestrijdingsmiddelen dient te gebeuren in overleg met en volgens de richtlijnen van de plaatselijke brandweer.

In het bijzonder moeten de brandweervooraarden opgenomen in het advies van de Hulpverleningszone Centrum van 09 juli 2025, met referentie 055096-005/MN/2025, strikt worden nageleefd.

## ***Bespreking beroepsargumenten***

Voor de argumenten m.b.t. de IIOA wordt verwezen naar de bespreking van de milieuhygiënische aspecten.

Voor de argumenten m.b.t. de SH wordt verwezen naar de bespreking van de stedenbouwkundige handelingen (juridische toets, goede ruimtelijke ordening).

## ***Bespreking bezwaren openbaar onderzoek***

Voor de bespreking van de nieuwe bijkomende bezwaren die werden opgeworpen naar aanleiding van het openbaar onderzoek over PIV6 wordt verwezen naar de bespreking van de stedenbouwkundige handelingen (juridische toets, de goede ruimtelijke ordening).

## ***Termijn***

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur.

## ***Conclusie***

Het gevraagde project is milieuhygiënisch, stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving.

Bijgevolg kan de gevraagde vergunning worden verleend.

## **Besluit**

---

### **Artikel 1.**

Het hogervermelde **besluit van het College van Burgemeester en Schepenen** van Gent van 16 januari 2025, waarmee aan NV Geenens de omgevingsvergunning werd verleend voor hogervermelde inrichting, wordt **opgeheven**.

### **Artikel 2.**

§1. De hogervermelde wijzigingsverzoeken worden **aanvaard**.

§2. Aan NV Geenens, Groenendaallaan 387 te 2030 Antwerpen, wordt de **vergunning verleend** voor het project gelegen aan de Zeeschipstraat 70, 9000 Gent, op de

percelen, kadastraal bekend onder GENT 13 AFD, sectie S, nrs. 0417/E, 0417/F en 0429/K, voor de volgende **ingedeelde inrichtingen of activiteiten** (IIOA):

Het exploiteren van een nieuwe inrichting, zijnde een nieuwe stelplaats voor het stallen, wassen en onderhouden van elektrische en dieselbussen, met volgende toepasselijke rubrieken:

**3.4.2° (2)**

de lozing van maximaal 2,59 m<sup>3</sup>/uur – 6,86 m<sup>3</sup>/dag – 1.088 m<sup>3</sup>/jaar met gevaarlijke stoffen bedrijfsafvalwater in de openbare riolering.

**6.4.1° (3)**

de maximale opslag van 500 liter motorolie en 500 liter afvalolie in verplaatsbare recipiënten.

**12.2.2° (2)**

een transformator met een maximaal individueel nominaal vermogen van 2.000 kVA.

**15.1.1° (3)**

het stallen van maximaal 21 autobussen.

**15.2. (3)**

een autobussen herstel – en onderhoudswerkplaats met 6 mobiele hefkolommen en 1 smeerput.

**15.4.1° (3)**

een wasplaats voor het wassen van autobussen in industriegebied.

**16.3.2°a) (3)**

2 luchtcompressoren met een totaal geïnstalleerde drijfkracht van respectievelijk 3 kW en 11 kW en 3 warmtepompen met een totaal geïnstalleerde drijfkracht van respectievelijk 2 x 1,7 kW en 2 kW.  
(totaal: 19,4 kW).

**17.3.2.1.2.1° (3)**

de maximale opslag van 0,384 ton ruitensproeiervloeistof in verplaatsbare recipiënten.

**17.3.4.1°a) (3)**

de maximale opslag van 1 ton bijtende stoffen in verplaatsbare recipiënten.

**17.3.6.1°a) (3)**

de maximale opslag van 0,884 ton schadelijke stoffen in verplaatsbare recipiënten.

**17.3.7.1°a) (3)**

de maximale opslag van 0,5 ton op lange termijn gezondheidsgevaarlijke stoffen in verplaatsbare recipiënten.

**17.4. (3)**

de maximale opslag van 400 liter diverse gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen.

§3. Aan NV Geenens, Groenendaallaan 387 te 2030 Antwerpen, wordt de **vergunning verleend** voor het project gelegen aan de Zeeschipstraat 70, 9000 Gent, op de percelen, kadastraal bekend onder GENT 13 AFD, sectie S, nrs. 0417/E en 0417/F, voor de volgende **stedenbouwkundige handelingen** (SH):

- Gebouw of Constructie: Bouwen HS cabine
- Infrastructuur: Terreinaanleg

### **Artikel 3.**

- §1. De vergunning voor de IIOA, vermeld onder artikel 2, §2 wordt verleend voor onbepaalde duur vanaf de datum van dit besluit.
- §2. De vergunning voor de SH, vermeld onder artikel 2, §3 wordt verleend voor onbepaalde duur vanaf de datum van dit besluit.

### **Artikel 4.**

Deze omgevingsvergunning is afhankelijk van de strikte naleving van de volgende voorwaarden:

#### **§1. Milieuvoorwaarden**

##### ***A. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van VLAREM II.***

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in VLAREM II. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven.

De integrale en geconsolideerde tekst van VLAREM II is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link:

<https://navigator.emis.vito.be/>

Voor de volledigheid wordt meegegeven dat volgende lozingsnormen van bijlage 5.3.2. van VLAREM II gelden:

- Bijlage 5.3.2. – 59°: car- en truckwashbedrijven  
b) lozing in riolering

##### ***B. Bijzondere milieuvoorwaarden***

###### **1. Lozen van het bedrijfsafvalwater**

- a) In afwijking en/of ter aanvulling van de algemene en sectorale milieuvoorwaarden mogen de volgende emissiegrenswaarden niet worden overschreden:  
totaal P: 10 mg/l  
totaal Ni: 300 µg/l
- b) De concentraties in het effluent van de niet-nominatief in de vergunning genoemde parameters welke bedoeld zijn in bijlage 2C van VLAREM II, worden beperkt tot concentraties opgenomen in de indelingscriteria, vermeld in de kolom “indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)” van artikel 3 van bijlage 2.3.1 van VLAREM II. Bij ontstentenis van een indelingscriterium zijn de concentraties beperkt tot de rapportagegrens of tot de bepalingsgrens.
- c) Controle-inrichting: in afwijking van artikel 4.2.5.1.1.§1 van VLAREM II mag al het bedrijfsafvalwater afgevoerd naar een toezichtspuit die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen; langs voormelde toezichtput mag geen normaal huisafvalwater noch koelwater, noch regenwater afgevoerd worden.
- d) De detergents die het bedrijf gebruikt, moeten voldoen aan de Verordening van het Europees Parlement en de Raad (nr. 648/2004) betreffende detergents. Het bedrijf houdt de overeenstemmende MSDS fiches beschikbaar voor de toezichthoudende overheid.

## **2. Opvang van hemelwater**

Het niet-verontreinigde hemelwater van het project dient opgevangen te worden in een of meerdere regentanks met een gezamenlijke inhoud van minstens 80 m<sup>3</sup>. Het opgevangen hemelwater wordt maximaal aangewend en minstens gebruikt voor de toiletspoeling en/het wassen van de autobussen.

## **3. Werktijden**

In afwijking van artikel 5.15.0.6.§1 is het vertrekken en aankomen van de autobussen toegestaan tussen 05u00 en 23u00.

## **4. Opslag van afvalstoffen**

- a) De constructie van de ruimten waar afvalstoffen tijdelijk zijn opgestapeld is zodanig dat accidenteel uit bepaalde recipiënten ontsnappende vloeistoffen, morsvloeistoffen en uitlogingen op een adequate wijze kunnen verwijderd worden.
- b) Het is verboden afvalstoffen in brand te steken of te verwijderen door lozing.
- c) Het is verboden zich van afvalstoffen te ontdoen anders dan door afvoer via vergunde ophalers (IHM) naar erkende verwerkers van afvalstoffen.

## **5. Stationair draaien van motoren**

Om geluidshinder en luchtverontreiniging te voorkomen, moeten de motoren van de autobussen tijdens wachtperiodes stilgelegd worden.

## **§2. Stedenbouwkundige voorwaarden**

1. Het strikt naleven van de in de adviezen opgenomen voorwaarden.
2. Aangezien er geen fietsparkeerplaatsen effectief ingetekend staan op de plannen, vragen we dat de ruimte voor de fietsenstalling zeker voorbehouden blijft voor het parkeren van fietsen en dat er hierin zo'n 30-tal fietsparkeerplaatsen effectief voorzien worden (waaronder minstens 3 buitenmaatse). Er is hiervoor voldoende ruimte. Deze fietsparkeerplaatsen moeten voorzien worden conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen.
3. De volledige parkeerbehoefte (zowel van personenwagens, bussen, de B2B, B2C) en ruimte voor circulatie/manoeuvreren moet op eigen terrein worden opgevangen. Het openbaar domein mag hierdoor op geen enkele manier hinder ondervinden.
4. In kader van conflictpresentatie is het belangrijk dat er een simulatie gebeurt wat betreft de loodrechte opstelling van bussen t.o.v. het fietspad bij het uitrijden. Dit dient te gebeuren door de aanvrager om er zeker van te zijn dat bussen loodrecht kunnen uitrijden t.o.v. het fietspad en fietsers op het fietspad dus beter zichtbaar zijn.

## **Artikel 5.**

De aanvrager wordt gewezen op de volgende aandachtspunten:

- De KWS-afscheider dient conform VLAREM II afdeling 4.2.3bis. onderhouden en geëxploiteerd te worden. Dit betekent onder meer dat bij lozing op oppervlaktewater de koolwaterstofafscheider wordt uitgerust met een coalescentiefilter of een gelijkwaardig systeem.
- De exploitant dient een afvalstoffenregister bij te houden.
- Er worden een rubrieken aangevraagd die aangeduid zijn met een vlarebocode. Conform het decreet van 27 oktober 2006 betreffende de bodemsanering en de bodembescherming (Bodemdecreet) en het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 betreffende de bodemsanering en de bodembescherming (VLAREBO) is een oriënterend onderzoek verplicht om de 20 jaar en bij overdracht, sluiting en faillissement.

- Luchtcompressor 2 'werkplaats' dient conform artikel 5.16.3.2§4 om de vijf jaar onderworpen te worden aan een periodiek onderzoek door een milieudeskundige erkend in de discipline houder voor gasen of gevaarlijke stoffen.
- De warmtepompen dienen te voldoen aan de voorwaarden van VLAREM II, artikel 5.16.3.3. inzake bouw, opstelling, attesten, onderhoud en periodieke controles (naargelang de aard en de hoeveelheid koudemiddel). Een logboek moet bijgehouden worden.
- De stookinstallaties dienen jaarlijks onderhouden en gecontroleerd te worden conform het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het onderhoud en het nazicht van stooktoestellen voor de verwarming van gebouwen of voor de aanmaak van warm verbruikswater
- Het bepalen en het aanbrengen van de noodzakelijke brandpreventie- en brandbestrijdingsmiddelen gebeurt in overleg met en volgens de richtlijnen van de plaatselijke brandweer zoals bepaald in artikel 4.1.12.1.§1 van VLAREM II. In het bijzonder moeten de brandweervoorwaarden opgenomen in het advies van 09 juli 2025, met referentie 055096-005/MN/2025 nageleefd worden.

#### **Artikel 6.**

De beslissing wordt bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het Omgevingsvergunningsbesluit.

#### **Artikel 7.**

De plannen en het dossier waarop dit besluit gebaseerd is, maken er integraal deel van uit.

#### **Artikel 8.**

Deze omgevingsvergunning is uitvoerbaar conform de bepalingen van artikel 35 van het Omgevingsvergunningsdecreet.

#### **Artikel 9.**

§1. Tegen deze beslissing kan, overeenkomstig de modaliteiten en de termijnen beschreven in artikel 105 van het Omgevingsvergunningsdecreet, een beroep worden ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vermeld in titel IV, hoofdstuk VIII, van de VCRO (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

§2. Het beroep wordt ingesteld binnen een vervalt termijn van vijfenveertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de beslissing in de overige gevallen.

§3. Het verzoekschrift wordt ingediend:

- door elektronische neerlegging via het digitaal loket van de Vlaamse bestuursrechtcolleges, of;
- per aangetekende brief aan de Raad voor Vergunningsbetwistingen, p/a Dienst van de Bestuursrechtcolleges, Koning Albert II-laan 15 bus 130, 1210 Brussel of;
- door neerlegging ter griffie, Marie-Elisabeth Belpairegebouw, Toren Noord (tweede

verdieping), Simon Bolivarlaan 17, 1000 Brussel.

Als de Raad het beroep ontvankelijk en gegrond acht, kan de bestreden beslissing vernietigd worden, waarna de deputatie een nieuwe beslissing zal moeten nemen.

U kan zich in deze procedure laten bijstaan of vertegenwoordigen door een raadsman.

§4. De beroepsmogelijkheden en de procedure worden geregeld in artikel 105 van het Omgevingsvergunningsdecreet, titel IV, hoofdstuk VIII, van de VCRO, het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges en in het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges.

Deze regelgeving vindt u onder meer terug op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen [www.rvvb.be](http://www.rvvb.be).

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,  
Steven Ghysens

de wnd. Voorzitter,  
Kurt Moens