



Dossiernr: 253985.RSL

Project:

Kadaster: Afdeling 14, sectie F, nrs. 23b2, 23c2 en 23e2

Bouwheer:

Datum:

NOTA BOUWAANVRAAG
UITBEREIDING TANKENPARK VOOR CGL

Adres: Pleitstraat z/n 9042 Gent

Carbon Green Logistics NV

10 september 2025



Omschrijving

De geplande werken omvatten de uitbreiding van het bestaande tankenpark voor de opslag en scheepsbelading van bio-ethanol, gelegen aan het Rodenhuizedok. In het kader van deze uitbreiding worden in totaal vijf bijkomende opslagtanks voorzien: twee tanks met een capaciteit van 3.100 m³ en drie tanks met een capaciteit van 4.500 m³.

Voorwerp van de aanvraag

Bestaande toestand

Carbon Green Logistics (CGL) baat een inrichting uit voor de op- en overslag van bio-ethanol op een terrein aan het Rodenhuizedok. De huidige installatie omvat twee bovengrondse opslagtanks met een opslagcapaciteit van elk 3.100 m³.

De bio-ethanol wordt via een ondergrondse pijpleiding aangevoerd vanaf de productie-eenheid van Steelanol. De overslag gebeurt via binnenvaarttankers die aanmeren aan de steiger in het Rodenhuizedok.

De combinatie van pijpleidingaanvoer en overslag via het water resulteert in een efficiënt en milieuvriendelijk logistiek proces, zonder impact op de verkeersdrukte in de omgeving. Deze aanpak past binnen de duurzame en circulaire logistieke visie van CGL, waarbij maximaal wordt ingezet op groene energieoplossingen en minimale ecologische impact.

Toekomstige toestand na uitbreiding

In het kader van de geplande uitbreiding worden vijf bijkomende bovengrondse opslagtanks gerealiseerd: twee tanks van 3.100 m³ en drie tanks van 4.500 m³. Hiermee wordt de totale opslagcapaciteit voor bio-ethanol aanzienlijk verhoogd. De uitbreiding is onder meer bedoeld om ruimte te bieden voor strategische opslag, naast de operationele volumes. De bio-ethanol wordt in deze fase aangevoerd via een ondergrondse leiding. De overslag van het product blijft plaatsvinden via binnenvaarttankers. Occasioneel kan een schip rechtstreeks gelost worden naar de opslagtanks.

Als ondersteunende installatie wordt een stikstoftank van 30.000 liter voorzien, noodzakelijk voor een veilige en stabiele werking van het opslagproces. Aanvullend wordt een beperkte laad- en loszone voor vrachtwagens ingericht. Deze wordt uitsluitend gebruikt voor uitzonderlijke situaties of specifieke logistieke verzoeken en maakt geen deel uit van de standaardwerking van de terminal.

Besluit

De uitbreiding van Carbon Green Logistics kadert binnen een duurzame en toekomstgerichte ontwikkeling van de inrichting, met exclusieve focus op de op- en overslag van bio-ethanol. De logistieke aanpak via ondergrondse pijpleiding en binnenvaart ondersteunt een groen en verkeersarm model. Door ook strategische opslagmogelijkheden door derden op te nemen.

Ruimtelijke context

Het projectgebied bevindt zich in de Pleitstraat te Gent, nabij het Rodenhuizedok en de John F. Kennedylaan. De ontwikkeling situeert zich binnen het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening Zeehaven Gent' en op het Gewestplan 'Zeehaventerrein Rieme-Noord'. Binnen deze plannen is het gebied respectievelijk bestemd als 'bedrijventerrein' en 'industriegebied'. De aanvraag voor de uitbreiding van het tankpark voor de opslag en scheepsbelading van bio-ethanol past dus volledig binnen de geldende bestemmingen en het beleid voor deze zone.

Het terrein is momenteel deels bebost en gekenmerkt door een groene invulling met bomen en jonge aanplant. Voor de realisatie van het project is het noodzakelijk om een 39-tal bomen, samen met de bijhorende begroeiing, te verwijderen. Volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) wordt deze zone aangeduid als een 'complex van waardevolle tot zeer waardevolle elementen', met als BWK-type 'ni' (jonge, recente loofhoutaanplant; voorheen geen bos). De te ontbossen vegetatie bestaat hoofdzakelijk uit jonge Canadapopulieren en enkele esdoorns, aangeplant in rijen binnen het perceel. De resterende delen van het terrein zijn grotendeels verruigd en niet bebost.

Het projectgebied kan ecologisch niet als een habitatwaardig perceel worden beschouwd. Er worden geen indicaties verwacht dat het gebied dienstdoet als leefgebied voor waardevolle of beschermde soorten. De impact op de biodiversiteit en biotoopwaarde wordt daarom als beperkt en niet significant ingeschat. De voorziene ontbossing betreft een beperkte zone (ca. 15 meter rond het voorziene tankpark), noodzakelijk voor de bouw, exploitatie en veilige werking van de installatie. De aanvraag omvat tevens een voorstel tot boscompensatie, conform de geldende regelgeving.

In de ruimere omgeving bevinden zich hoofdzakelijk grootschalige industriële bedrijven, met slechts enkele verspreide woongebouwen op grotere afstand. Het project situeert zich op meerdere percelen die in eigendom zijn van ArcelorMittal. De onderlinge afstemming en verdere afspraken hierover zullen intern met de eigenaar worden besproken.

Handelingen van de aanvraag

Hieronder worden alle handelingen in het omgevingsloket kort beschreven:

Tankpark

Het tankpark bestaat reeds uit 2 opslagtanks voor bio-ethanol (2 x 3100 m³) met inwendig vlottend dak en daar worden 5 opslagtanks aan toegevoegd (2x 3100 m³ en 3x 4500 m³). Deze tanks zijn geplaatst in een ommuurde put: de bekuiping. De kuip heeft een diepte van min. 30cm onder het niveau van de rijweg en de muren komen 2,75m boven de rijweg. De vloer van de bekuiping helt af naar een klein pompputje waaruit regenwater kan verpompt worden. Ook wordt er een bovengrondse weegbrug geplaatst van 18m x 3,1m zodat vrachtwagen voor en na gewogen kunnen worden. Dit vormt geen hinder voor de doorgang van de brandweer.

Stikstoftank

De motor en compressor wordt vervangen door een tank van 30.000 liter.

Draadafsluiting

Rondom het tankpark wordt een draadafsluiting geplaatst zodat onbevoegden de site niet kunnen betreden. Er worden twee toegangspoorten voorzien en een deur langs de zijkant ter hoogte van Tank 7.

Verharding

Om het tankpark te kunnen bereiken werd een rijweg aangelegd met grasbetontegels. De padjes rond de verschillende constructies wordt uitgevoerd in grind. Beide verhardingen zijn waterdoorlatend.

Ontbossing

Om het project te kunnen uitvoeren moet er een deel van het gebied ontbost worden. Hiervoor werd er een toelichtingsnota en boscompensatievoorstel toegevoegd aan deze aanvraag.

Cultuurhistorische aspecten

Er werd een archeologienota toegevoegd aan het dossier.

Bodemreliëf

Het peil van de nieuwe wegenis werd bepaald op +8.50m TAW. Dit is iets hoger dan het huidige niveau van het projectgebied. Op die manier hoeft er bij het uitgraven van de bekuiping geen goed afgevoerd te worden.

Riolering

Dit project wordt niet aangesloten op het openbaar rioleringsnet. Afvalwater is hier niet aanwezig en het hemelwater wordt ter plaatse gebufferd en geïnfiltreerd.

Er wordt zo veel mogelijk ingezet op infiltratie op natuurlijke wijze. Het hemelwater van op de meeste constructies wordt op natuurlijke wijze geïnfiltreerd naast de constructie. Het hemelwater van op de verhardingen stroomt af naar de omliggende gras- en grindstroken, waar het op natuurlijke wijze kan infiltreren (goed voor een 4.154m²). Alle bestaande voetpaden rond de verschillende constructies zijn voorzien in grind (377m²). De nieuw aangelegde wegen worden voorzien in grasbetontegels (2175m²). Deze verhardingen worden voorzien van een waterdoorlatende fundering.

Bijgevolg zijn nog 2 voorzieningen waarbij het hemelwater wel wordt opgevangen: het bestaande brandpompenlokaal (127m²), het bestaande + nieuwe tankpark (9369m²) en het nieuwe dak boven de tankput (238 m²). Het hemelwater van het brandpompenlokaal en de bestaande tankpark worden opgevangen en afgevoerd naar de bestaande wadi.

Uit de verordening van de stad Gent volgt dat er een hemelwaterput moet voorzien worden voor het nieuwe dak boven de tankput. Aan de gewestelijke verordening hemelwater wordt voldaan. Bij dit project zijn er geen voorzieningen die water vereisen en er is dus geen hergebruik van het hemelwater mogelijk. Dit is te verantwoorden door het feit dat het nieuwe dak boven de tankput afwatert in het tankpark, de volledige bekuiping van het tankpark kan gezien worden als één groot buffersysteem. Het hemelwater dat op het tankpark valt, wordt opgevangen in de bekuiping. Vooraleer het water naar het infiltratiebekken loopt, wordt eerst een staal genomen. Indien het hemelwater OK is, kan het gecontroleerd worden weggepompt naar het infiltratiebekken. Indien er ethanol in het water zit, dan wordt het afgevoerd naar een externe verwerker. De totale grondoppervlakte van de bekuipte zone is 9369 m² en de bekuiping heeft een opvangvolume van meer dan 5000m³. Dit is dus ruim voldoende ter compensatie van de hemelwaterput.

Om dezelfde reden wordt er eveneens geen groendak voorzien op het dak boven de tankput.

Verder wordt er eveneens een infiltratiebekken voorzien dat voldoet aan de verordening hemelwater. Voor de berekening van het infiltratievolume en -oppervlakte wordt er geen oppervlakte van 60m² afgetrokken. Hierbij komt men dan op een infiltratievolume van 317.031 liter en een infiltratieoppervlakte van 768,56 m². Wij plaatsen een ruime infiltratievolume van 396.000 liter en 1.009 m².

Brandveiligheid

De brandveiligheidsvoorzieningen voor de uitbreiding van het tankenpark zijn uitgewerkt volgens de *Tankparkrichtlijnen 2022 (versie 1.1)*, aangevuld met de relevante bepalingen uit VLAREM en de NFPA-richtlijnen. Daarbij is rekening gehouden met het eerdere advies van de brandweer van 23 december 2021, zodat de uitbreiding een logisch vervolg vormt op de bestaande infrastructuur.

De huidige inrichting omvat twee opslagtanks van telkens 3.100 m³ ethanol (vlampunt 12°C), uitgevoerd met een vast dak en een intern vlottend dak dat inert wordt gehouden met stikstof. Deze tanks zijn ondergebracht in een gezamenlijke tankput met een bruto opvangcapaciteit van 5.082 m³. Verder zijn er een pompput met twee pompen en een verladingssteiger in het Rodenhuizedok aanwezig.

In de uitbreidingsfase worden vijf bijkomende opslagtanks gerealiseerd: twee tanks van 3.100 m³ die in een gemeenschappelijke tankput worden ondergebracht, analoog aan de bestaande situatie, en drie tanks van 4.500 m³ die elk in een afzonderlijke tankput met een opvangcapaciteit van 4.681 m³ zullen worden geplaatst. Daarnaast komt er een bijkomende pompput met twee pompen, buiten de tankputten gelegen om bij incidenten een snelle interventie mogelijk te maken. Ook wordt een laad- en loszone voor vrachtwagens ingericht, uitgerust met een gaswasser. Deze voorziening is echter uitsluitend bedoeld voor uitzonderlijke situaties of specifieke logistieke verzoeken en maakt geen

deel uit van de standaardwerking. De bestaande steiger blijft ongewijzigd en er worden geen bijkomende gebouwen opgetrokken.

De tankputten worden vloeistofdicht uitgevoerd en bestand gemaakt tegen de inwerking van ethanol. Doorvoeringen en voegen worden brandwerend en vloeistofkerend afgewerkt, terwijl reddingsladders strategisch worden geplaatst zodat altijd een veilige vluchtroute aanwezig is. Hemelwater en drainagewater uit de tankputten en de laadzones wordt pas geloosd na analyse op ethanol, conform de bestaande procedure.

Op de site is een watervoorraad van 1.300 m³ aanwezig en een schuimtank gevuld met 25,7 m³ fluorvrij schuimconcentraat (Freegen FFF AR 3x3). Elke tank wordt uitgerust met een stationaire schuimblusinstallatie en een automatische koelvoorziening die bij aanstraling in werking treedt. Deze systemen zijn ontworpen volgens de NFPA-normen en zorgen ervoor dat bij een brand steeds voldoende capaciteit beschikbaar is voor zowel blussing als koeling van omliggende installaties.

Voor verschillende brandscenario's is nagegaan of de beschikbare capaciteit volstaat. In de meeste gevallen is er voldoende water en schuim aanwezig om gedurende minstens vier uur te blussen en te koelen. Enkel in de zwaarste scenario's is er na drie uur bijkomende watertoevoer nodig. Hiervoor wordt een mobiele pomp voorzien die water kan aanvoeren vanuit het nabijgelegen Rodenhuizedok. De nieuwe opslagtanks en de bijhorende tankputten worden, net zoals de bestaande installaties, uitgerust met vlam- en gasdetectoren die verbonden zijn met de controlekamer. Daarnaast wordt ook het camerabewakingssysteem uitgebreid.

Samengevat resulteert de uitbreiding in een robuust en veilig concept dat volledig in lijn ligt met de geldende richtlijnen en voorschriften. Het project garandeert een hoog niveau van brandpreventie en -bestrijding, zonder dat bijkomende gebouwen of zware ingrepen nodig zijn.

Nota impactscore

Er werd een nota toegevoegd aan het dossier.

Mobiliteit

De huidige activiteiten van Carbon Green Logistics (CGL) hebben slechts een minimale mobiliteitsimpact, aangezien de aanvoer van ethanol volledig via een ondergrondse leiding gebeurt en de overslag hoofdzakelijk via binnenvaarttankers plaatsvindt; er is nauwelijks wegverkeer, personeel van Euro-Silo verplaatst zich voornamelijk met de fiets en enkel sporadische verplaatsingen voor onderhoud of leveringen komen voor. Ook na de uitbreiding blijft dit beeld behouden: het aantal scheepsbewegingen stijgt naar ca. 60 à 70 per jaar, maar dit verloopt volledig via het water, terwijl het wegverkeer beperkt blijft tot ongeveer 10 uitzonderlijke vrachtwagenritten en ca. 24 ritten per jaar voor de bevoorrading van de stiksoftank. Personeelsverplaatsingen en parkeerbehoefte blijven ongewijzigd, waardoor de mobiliteitsimpact van het project zeer gering blijft en geen negatieve effecten heeft op verkeersveiligheid of bereikbaarheid.