

Nota voor POVC van 09/12/2025 voor OMV_2025059213

Datum	05/12/2025
Auteur	ir. Kaat Allaert (Emelia)
Verspreiding	Voor POVC van 09/12/2025
Interne referentie	240459.01
Onderwerp	Replik op de adviezen & bezwaar

1 Situering en doelstelling

Jan De Nul NV heeft een aanvraag ingediend op 11/07/2025 bij de deputatie van Oost-Vlaanderen voor een verandering van de vergunning door wijziging en uitbreiding tot een nieuw valorisatiecentrum, welke een verhuis betreft van het huidige valorisatiecentrum in Hulsdonk.

Bijkomende informatie is gevraagd op 7 augustus 2025 en overgemaakt op 27 augustus, het dossier is ontvankelijk en volledig verklaard op 10/09/2025. De adviezen zijn overgemaakt via het omgevingsloket, er is 1 bezwaarschrift ingediend van het GMF (Gents MilieuFront).

Daarnaast is er met de VMM-Afdeling Lucht, AGOP en de initiatiefnemer een overlegmoment doorgegaan op woensdag 03/12/2025 (via Teams) en een fysisch overleg tussen AGOP en de initiatiefnemer op donderdag 04/12/2025. Dit om het dossier te bespreken en bepaalde onduidelijkheden in het project-MER alsook de omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) te duiden. Er is al veel uitgeklaard en besloten om een aantal aanpassingen aan het project-MER alsook de OVA door te voeren.

De verdere bespreking rond de finaliteit van de OVA voor opmaak nieuwe PIV (= Projectinhoudsversie) wordt nogmaals met AGOP fysisch besproken op donderdag 11/12/2025.

Met voorliggende nota wenst initiatiefnemer antwoord te geven op de adviezen/opmerkingen/bezwaar en verzoekt zij de deputatie om wijzigingen aan te brengen aan de OVA met bijhorende project-MER.

2 Bespreking

2.1 Project-MER

Een overzicht van de aanpassingen die aan het project-MER zullen gebeuren naar aanleiding van de eerder vernoemde overlegmomenten, staat hieronder vermeld:

Dit gaat over de voornaamste aanpassingen. Hier en daar zullen ook nog wat zaken verduidelijkt worden, maar dit heeft geen impact op de effectbespreking.

Algemene delen:

- Afstemming op de opmerkingen op de OVA-rubrieken

- Enkele beperkte verduidelijkingen in de procesbeschrijving en processchema's. Bijkomend zal een beslissingsschema toegevoegd worden om aan te duiden waar welke binnenkomende stromen zullen opgeslagen/verwerkt worden

Discipline lucht:

- Modellerings geleide emissies VOS met door deskundige voorgestelde emissiegrenswaarde van 20 mg/Nm^3 (= BREF-WT voor waterige oplossingen) => hierbij zal een schouwhoogte van 18 m gehanteerd worden (1 m boven de nok loodsen)
- De oefening voor benzeen zal uitgevoerd worden volgens de maximale toelaatbare emissiegrenswaarde vanuit discipline lucht en gezondheid
- Modellerings geleide en diffuse emissies fijn stof
 - o Schouwhoogte 18 m voor geleide emissies
 - o Emissiegrenswaarde van 2 mg/Nm^3 (onderste grenswaarde BBT-WT) => zeker haalbaar volgens metingen op site Luik
 - o Diffuse stofemissies exploitatiefase (PM10 en PM2,5):
 - Modellerings puntbron met hoogte 7,5 m (= maximale hoogte TOP)
 - Emissiefactor (EF):
 - Volgens 2 scenario's voor opslag:
 - o Worst-case zoals nu in het MER: EF droge mineralen
 - o Maatregelen bevochtiging: EF vochtige mineralen
 - Voor overslag: EF mineralen
 - Bij beoordeling van diffuse stofemissies mag er genuanceerd worden dat er geen rekening gehouden wordt met maatregelen (te veel onzekerheden naar modellering) => monitoring opleggen met eventueel daaruit vloeiende (onderzoek naar) milderende maatregelen (zoals nu reeds voorgesteld in het MER)
 - o Diffuse stofemissies aanlegfase
 - De berekeningen voor PM10 en PM2,5 worden in kaart gebracht
 - Opslag niet relevant, want is minimaal aandeel ten opzichte van overslag
 - EF overslag mineralen
 - De berekening zal in tabel gezet worden
 - In aanlegfase tijdens werkzaamheden monitoren via aangepaste stofmonitoren
- Studiegebied 1 km zal anders gemotiveerd worden

Discipline mobiliteit:

- Het tonnage van Callemansputte/Terranova van 485.000 ton/jaar dat af- en aangevoerd wordt, wordt verder bekeken en indien nodig herberekend. Het tonnage zou moeten lager liggen, dus de berekeningen in het MER zijn nu worst-case scenario.

Discipline biodiversiteit & mobiliteit:

In het ontwikkelingsscenario is melding gemaakt van het gebruik van de nieuwe toegang en gebruik kade, echter maakt dit momenteel geen onderdeel uit van de huidige aanvraag. Eenmaal deze zouden in gebruik genomen worden, zal een verandering van de vergunning worden aangevraagd waarbij dan eveneens de nodige berekeningen betreffende N-emissies van aan- en afvoer per schip zal worden bijgevoegd. Echter vermits er in het ontwikkelingsscenario nog minder wegverkeer zal zijn, en vermits niet geweten is wanneer dit scenario in de tijd zal plaatsvinden en met welke schepen dit zal gebeuren, kan er dus momenteel geen kwantitatieve benadering in het huidig project-MER gebeuren en is louter een kwalitatieve impact weergegeven. Dit zal zo omschreven worden in het project-MER bij leemten, postmonitoring en evaluatie.

2.2 Bezwaarschrift

Het GMF heeft hetzelfde bezwaarschrift ingediend als bij de 1^e indiening in 2023, met slechts enkele aanvullingen. Heel wat zaken zijn echter niet meer relevant door de nieuwe projectafbakening (geen asbestopslag meer buiten + geen mechanische ontwatering meer, waardoor er tijdens de aanlegfase geen bemaling meer nodig is) in combinatie met recentere cijfers in het MER en dus al opgelost. Een aantal zaken zijn principiële standpunten (vb. overstap elektrische machines, geen lozing op het kanaal...). Het lijkt ons dan ook niet noodzakelijk om op basis van dit bezwaarschrift aanpassingen in het MER door te voeren.

Wat betreft de vraag tot een impactberekening voor verkeer voor beide exploitaties (DEME en Jan De Nul) kan aan de hand van de cijfers geoordeeld worden dat de exploitatie van Jan De Nul slechts een bijdrage van 26% vertegenwoordigt. In het project-MER is de vergelijking gemaakt tussen de huidige en geplande toestand. De berekening van de cumulatieve effecten is niet aangehaald in het scopingsadvies en kan dus niet zomaar aan de initiatiefnemer worden opgelegd.

Initiatiefnemer is bereid om de transportroute te gebruiken via de rotonde en het ei van Wippelgem richting R4, een wegsegment dat deze hoeveelheden aan kan. Dit laatste is eveneens een bezorgdheid van de gemeente Zelzate rond de huidige mobiliteit waaraan zal aan tegemoet gekomen worden.

Daarnaast zal rekening gehouden worden met de opmerking van OVAM omtrent de opvolging van in- en uitgaande ladingen namelijk door op regelmatige tijdstippen een onafhankelijke controle uit te voeren om te checken of de nummering en labels van de hopen correct zijn.

2.3 Omgevingsvergunningsaanvraag

Samen met AGOP zijn ondermeer de rubriekentabel, de bijstelling voorwaarden en GPBV-lijst overlopen. Er zullen nog wat verduidelijkingen/aanvullingen aangebracht worden zodat dit in lijn ligt met de bedoelde exploitatie.

3 Conclusie en verzoek

De initiatiefnemer heeft de adviezen en bezwaarschrift doorgenomen, hierop is al actie ondernomen om tegemoet te komen aan bepaalde standpunten en opmerkingen, dit zowel op de project-MER als de omgevingsvergunningsaanvraag. Dit door samen in overleg te gaan met AGOP, dienst Omgevingseffecten, de Provincie en AGOP. We zijn ervan overtuigd dat met deze aanvullingen de procedure kan verder gezet worden en verzoeken de deputatie om akkoord te gaan met een wijzigingsverzoek.