PUBLIUS

per e-mail
Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie
GOVC

Beneluxpark 27B
8500 Kortrijk
t +32 (0)56 74 56 00

Dirk Van Heuven [1]
Steve Ronse [5]
Jan Beleyn [1]
Sofie Logie [1]
Merlijn De Rechter [3]
Leandra Decuyper [3]
Deborah Smets [1]
Thomas Quintens [2]

Jasmine Coppens [2]
Guillaume Vyncke [1]
Celine Van De Velde [2]
Sabiha Harrass [4]
Sara Van de Velde [4]
Sam Vandoorne [2]
Tristan Casteleyn [2]
Elliott Missault [2]
Niels Lemaire [2]
Nele Wauters [4]
Arthur Buckens [2]
Lander Bultynck [4]
Stefanie Algoet [2]
Lucas Wuyts [4]

Kortrijk, bv [1]
Kortrijk [2]
Antwerpen, bv [3]
Antwerpen [4]
Antwerpen & Kortrijk [5]

onze referentie PUB515236/SR/GV/GV
uw referentie OMV_2025059213
betreft Envisan - advies valorisatiecentrum
plaats & datum Kortrijk, 28 september 2026

Geachte leden van de GOVC

Wij worden geraadpleegd door de **nv Jan De Nul**, met maatschappelijke zetel te 9308 Aalst, Tragel 60 en ondernemingsnummer 0406.041.406 (hierna: ‘cliënte’).

Cliënte is de houder van een voorwaardelijke omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit, haar verleend door de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen op 5 maart 5026. Het dossier draagt de referentie **OMV_2025059213**.

In repliek op de opmerking uit het advies van de afdeling GVOW met betrekking tot het feit dat het project-MER geen rekening zou houden met een ruimer ‘totaalproject’ op de site (p. 55-56 advies), wensen wij namens cliënte een nota te bezorgen die bijkomende duidelijkheid verschaft.

Jan De Nul is er van overtuigd dat er geen sprake is van een totaalproject, nu het huidig aangevraagde project perfect zelfstandig kan opereren, zonder dat er enige noodzaak zou bestaan om een kade in te richten langs de Kuhlmannkaai. U vindt de uiteenzetting en motivering dienaangaande hieronder terug.

Met hoogachting

Steve Ronse Guillaume Vyncke

Publius is een cv met zetel te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B, +32 56 74 56 00 | BTW BE 0891 771 577 | RPR Kortrijk. Het advocatenkantoor heeft een tweede vestiging te 2600 Antwerpen, Cogels Osylei 61, +32 3 270 33 50. Ons kantoor heeft persoonsgegevens ontvangen bij de behandeling van dit dossier. De gegevens worden enkel verwerkt in de mate dat en zolang dit nodig is voor de behartiging van de belangen van cliënt. Wij respecteren alle rechten m.b.t. uw persoonsgegevens. Gelieve uw verzoek om toegang of rectificatie; verzoek om wissing; verzoek om beperking van de verwerking; bezwaar tegen de verwerking; verzoek tot overdracht of andere klacht te richten aan privacy@publius.be. U kan eveneens een klacht indienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit. Lees onze volledige privacyverklaring op privacy | www.publius.be | info@publius.be

A. ADVIES GVOW

1. De opmerking die in het advies van GVOW op pagina's 55 en 56 wordt gemaakt is de volgende:

> *'De afdeling GVOW heeft hierbij de belangrijke opmerking dat de beoordeling in het MER over deze onzekerheden geen rekening houdt met de milieueffecten van het totaalproject van het valorisatiecentrum. Het opgemaakte MER en de aanvraag beperkten zich tot een valorisatiecentrum met laden en lossen van schepen of elevatorbakken langs de kade bij een derde partij (Transferium) met verder transport naar de site met vrachtwagens. Een beoordeling van de diffuse emissies van deze overslag bij derden werden in het PR-MER niet meegenomen. Eens de nieuwe ontsluitingsweg aangelegd is, zullen de schepen of elevatorbakken gelost worden ter hoogte van het geknipte deel van de Kuhlmannkaai (ontwikkelingsscenario). De aanvrager heeft als totaalproject voor deze site duidelijk het gebruik van een eigen kade voor het lossen en laden van schepen voor ogen.*
>
> *In die zin moet het relativeren van de berekende effectscores voor stof, die in hoofdzaak toegekend worden aan een overschatting van de berekende emissies van de overslag terug in vraag worden gesteld. De in het MER besproken procesgeïntegreerde maatregelen voor de exploitatie en bij aanvoer per vrachtwagen kunnen immers niet doorgetrokken worden naar het plaatselijk laden en lossen van schepen van stuivende (afval)stoffen. Hiertoe behoren dan ook emissies afkomstig van laad- en losapparatuur, uitstoot van scheepsmotoren, interne transporten enz. Het totaalproject met eigen laad- en losactiviteiten werd niet besproken op emissies, maatregelen of effecten maar voorgesteld als leemte in de kennis.*
>
> *Op basis van de beschikbare informatie uit de omgevingsvergunning van de ontsluitingsweg moet echter gesteld worden dat deze berekeningen zeker wel konden en ook dienden te gebeuren. Hierbij werd immers herhaaldelijk verwezen naar een verwaarloosbare impact van de geplande activiteiten op de nieuw te ontwikkelen sites langs Kuhlmannkaai. Er ontbreekt een essentieel onderdeel van de effectbeoordeling inzake lucht, Mens-gezondheid, biodiversiteit en ook geluid.'*

Samengevat is GVOW van oordeel dat er sprake is van een totaalproject, aangezien Jan De Nul voor ogen zou hebben om, eens de ontsluitingsweg door North Sea Port werd gerealiseerd, het laden en lossen via een eigen kade aan de Kuhlmannkaai te organiseren, waarbij de op- en overslagactiviteiten bij Transferium zouden worden weggehaald.

2. Jan De Nul is het met deze visie niet eens en is formeel over het feit dat er geen sprake is van een 'totaalproject'.

Het is deze opmerking van GVOW die de aanleiding vormt voor huidige nota, waarbij in eerste instantie wordt ingegaan op het concept 'totaalproject', om vervolgens het project-MER dat werd opgemaakt voor huidige aanvraag én de aanvraag zelf te bekijken, waarbij finaal wordt ingezoomd op de omgevingsvergunningsaanvraag van de ontsluitingsweg (aangevraagd en gerealiseerd door North Sea Port) en de ontheffingsnota die in het kader van deze ontsluitingsweg ter goedkeuring aan Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage werd voorgelegd.

B. TOTAALPROJECT

3. **Algemeen.**
Het is in eerste instantie, en vooraleer op de eigenlijke onderliggende documenten wordt ingegaan, van belang om in kaart te brengen wat een totaalproject precies is en vanaf wanneer er sprake is van dergelijk totaalproject.

De rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen vormt ter zake de maatstaf waaraan moet worden getoetst.

4. **Voorwerp van de aanvraag.**
Zo weze vooreerst aangestipt dat het vaste rechtspraak uitmaakt dat een aanvrager zelf het voorwerp van zijn aanvraag uitkiest, waarbij het niet aan de vergunningverlenende overheid (en dus ook niet aan de adviesinstanties) toekomt om dat voorwerp te wijzigen:[1]

> *'De Raad herinnert eraan dat het in de eerste plaats **aan de aanvrager toekomt om zelf het voorwerp van zijn aanvraag te bepalen, en dat de verwerende partij dus in principe moet uitgaan van de aanvraag zoals die is ingediend door de aanvrager**. Het komt de verwerende partij wel toe om de kwalificatie en het voorwerp van de aanvraag te toetsen aan de werkelijkheid.'*
> [eigen aanduiding]

De toets aan de werkelijkheid, waar de Raad voor Vergunningsbetwistingen naar verwijst, dient te gebeuren binnen de discretionaire bevoegdheid van de overheid en in overeenstemming met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Een en ander maakt dat een overheid, wanneer zij het voorwerp van de aanvraag wil herkwalificeren, zich daarvoor moet baseren op concrete gegevens, die in het dossier hun onderbouwing vinden, zonder dat zij mag uitgaan van veronderstellingen:[2]

> *'Ook hier kan de Raad alleen maar vaststellen dat **noch de plannen, noch de beschrijvende nota of enig ander stuk van het dossier duidelijk maken dat er daadwerkelijk naast de verbouwingswerken ook een hotelfunctie wordt nagestreefd**. De verzoekende partij lijkt zich met het middel voornamelijk te verzetten tegen een eventueel latere functiewijziging. Dat is echter niet het voorwerp van de bestreden beslissing. Het is trouwens ook niet onwettig om met een latere vergunningsaanvraag een eerdere verleende vergunning te wijzigen, **voor zover dat niet een opsplitsing van het project tot doel heeft die een volwaardige toetsing van het totaalproject uitholt**.'*
> [eigen aanduiding]

Indien er in de aanvraag geen bewijzen of aanwijzingen steken dat het werkelijke voorwerp wordt verdoezeld, dan is een herkwalificatie niet aan de orde.

[1] RvVb 23 april 2026, nr. RvVb-2526-0707; zie ook RvS 26 mei 2010, nr. 204.323.
[2] RvVb 28 maart 2024, nr. RvVb-A-2324-0592.

Essentieel is dus dat het niet om een ruimer totaalproject gaat dat men in meerdere vergunningsaanvragen opsplitst (salamitechniek) om aan een globale beoordeling te ontsnappen.

5. **Totaalproject.**
Ook over dit totaalproject heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen zich reeds meermaals uitgelaten.

Zo kan worden gewezen op het arrest van 6 juni 2024, waarin de Raad het als volgt stelt:[3]

> *"Om uit te maken of verschillende (deel)projecten deel uitmaken van een totaalproject en om die reden bij het onderzoek naar de al dan niet aanzienlijke milieueffecten samen moeten worden behandeld, heeft het Hof van Justitie in zijn rechtspraak geduid dat de geografische nabijheid, de gelijkenissen tussen deze projecten en hun wisselwerkingen hierbij relevant kunnen zijn (HvJ 25 juli 2008, nr. C-142/07, § 45).*
>
> *De Raad van State preciseert die criteria door eveneens de functionele onderlinge afhankelijkheid tussen deelprojecten in overweging te nemen.* ***Er zal dus slechts sprake kunnen zijn van één geheel als de projecten zodanig functioneel afhankelijk zijn dat de uitvoering/realisatie van het ene project geen zin heeft tenzij ook het andere project wordt gerealiseerd*** *(RvS 26 augustus 2010, nr. 207.013, sa Arcoma e.a.; RvS 19 mei 2015, 231.228, Buysse; RvS 27 oktober 2016, nr. 236.292, Delfosse; RvS 25 maart 2021, nr. 250.223, sa CL Warneton).'*
> [eigen aanduiding]

De Raad van State, daarin gevolgd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, stelt m.a.w. voorop dat een project pas dan als een 'totaalproject' wordt beschouwd, wanneer de projecten dermate functioneel van elkaar afhankelijk zijn dat ze niet los van elkaar kunnen worden bekeken.

Zeer recent nog bevestigde de Raad dit standpunt in een arrest van 8 januari 2026:[4]

> *'De Europese en Vlaamse beginselen van de regelgeving over milieueffectenrapportage verbieden dat een splitsing van aanvragen afbreuk zou doen aan een globale beoordeling van milieueffecten. Het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect van verscheiden projecten mag volgens het Hof niet tot gevolg hebben dat projecten, hoewel zij in onderlinge samenhang beschouwd aanzienlijke milieueffecten in de zin van artikel 2, lid 1, van de projectMER-richtlijn kunnen hebben, volledig aan de beoordelingsverplichting worden onttrokken. (HvJ 17 maart 2011, nr. C-275/09). De doelstelling van de Europese en Vlaamse regelgeving over milieueffectenrapportage, mag dus niet worden gefrustreerd door het opsplitsen van aanvragen.* ***Het Hof van Justitie aanvaardt niet dat projecten in meerdere kleine aanvragen worden opgesplitst om te ontsnappen aan de kwantitatieve drempels in de project-MERregelgeving*** *(HvJ 25 juli 2008, nr. C-142/07, 44).*
>
> *Om uit te maken of verschillende (deel)projecten deel uitmaken van een totaalproject en om die reden bij het onderzoek naar de al dan niet aanzienlijke milieueffecten samen moeten worden behandeld, heeft het Hof van Justitie in haar rechtspraak geduid dat*

[3] RvVb 6 juni 2024, nr. RvVb-A/2324-0797; in dezelfde zin: RvVb 20 juni 2024, nr. RvVb-A-2324-0827.
[4] RvVb 8 januari 2026, nr. RvVb-A-2526-0401.

de geografische nabijheid, de gelijkenissen tussen deze projecten en hun wisselwerkingen hierbij relevant kunnen zijn (HvJ 25 juli 2008, nr. C-142/07, 45). De Raad van State preciseert die criteria door eveneens de functionele onderlinge afhankelijkheid tussen deelprojecten in overweging te nemen. ***Er zal slechts sprake kunnen zijn van één geheel als de projecten zodanig functioneel afhankelijk zijn dat de uitvoering/realisatie van het ene project geen zin heeft tenzij ook het andere project gerealiseerd wordt. Het louter bestaan van een verband tussen projecten volstaat niet om te kunnen spreken van één totaalproject*** *(RvS 26 augustus 2010, nr. 207.013, sa Arcoma e.a.; RvS 19 mei 2015, nr. 231.228, Buysse; RvS 27 oktober 2016, nr. 236.292, Delfosse; RvS 25 maart 2021, nr. 250.223, sa CL Warneton). Een richtlijnconforme invulling van de project-MER-plicht vereist dus een eenheid van beoordeling waarbij rekening wordt gehouden met de gezamenlijke milieueffecten van het totaalproject.*

Aangezien voor de inschatting van de milieueffecten in het kader van de milieueffectrapportage de nadruk ligt op het zich al dan niet voordoen van 'aanzienlijke milieueffecten' - inbegrepen de 'cumulatieve effecten' die worden veroorzaakt door nog uit te voeren en/of reeds uitgevoerde projecten samen – kan het voorkomen dat niet enkel rekening moet gehouden worden met de effecten van het voorwerp van de vergunningsaanvraag zelf. Zo wordt vermeden dat bepaalde drempels voor de toepassing van de milieueffectrapportering niet worden gehaald doordat projecten die samen aanzienlijke milieueffecten kunnen teweegbrengen, worden opgesplitst in kleinere projecten (RvS 4 oktober 2018, nr. 242.513).

(…)

Het gegeven dat een project onder het toepassingsgebied van een ruimtelijk uitvoeringsplan valt, impliceert op zichzelf nog niet dat het deel uitmaakt van een groter totaalproject. Een verzoekende partij die aanvoert dat verschillende projecten deel uitmaken van een totaalproject en om die reden bij het onderzoek naar de al dan niet aanzienlijke milieueffecten samen moeten worden behandeld, moet een ***afhankelijkheid tussen de deelprojecten aantonen****.*

(…)

Met geen van deze argumenten of verwijzingen naar teksten of overeenkomsten toont de verzoekende partij evenwel aan dat de projecten binnen het plangebied van het PRUP ***zodanig functioneel afhankelijk zijn dat de uitvoering of realisatie van het ene project geen zin heeft tenzij ook de andere projecten gerealiseerd worden.****'*
[eigen aanduiding]

Noteer dat de Raad letterlijk stelt dat moet worden aangetoond dat *'de uitvoering of realisatie van het ene project geen zin heeft tenzij ook de andere projecten gerealiseerd worden'*. Pas dan is er sprake van een totaalproject.

Welnu. Dat is te dezen niet het geval: de aanvraag betreft het uitbreiden van de activiteiten ter hoogte van de Kuhlmannkaai, zodat op termijn naast een logistieke activiteit ook een valorisatiecentrum kan worden uitgebaat (verhuis van het vergunde valorisatiecentrum in Hulsdonk). Daartoe wordt een **volledig operationele** site aangevraagd, die **zelfstandig kan functioneren** volgens de principes die in de aanvraag naar voor worden geschoven, d.w.z. **via op- en overslag bij Transferium**, **zonder dat een**

eigen kade voor eigen op- en overslag vereist is. De realisatie van de kade is dus hoegenaamd geen *condicio sine qua non* voor het valorisatiecentrum en Jan De Nul heeft nog geen zicht op wanneer zij een kade zou voorzien.[5] De kade is ten andere ook geen stedenbouwkundige handeling die wordt aangevraagd (en is ook geen eigendom[6] van Jan De Nul). Zonder de kade is de aanvraag in alle geval realiseerbaar. Komt er een kade, dan zal dit later eventueel worden meegenomen.

Met die vaststelling op zich aanvaardt de Raad dat geen sprake is van een totaalproject. Het project-MER heeft in die optiek dus terecht geen rekening gehouden met dit scenario en heeft het terecht als een louter ontwikkelingsscenario aangestipt.

C. HET PROJECT-MER EN DE AANVRAAG

6. **Algemeen.**
Uit het project-MER en de onderliggende aanvraag *zelf* kan het exacte voorwerp van de aanvraag worden afgeleid en blijkt niet dat een eigen kade aan de Kuhlmankaai *onontbeerlijk* is voor huidig project.

7. **Het project-MER PR3733.**

> *'Op **termijn**, **na aanleg** van de nieuwe ontsluitingsweg (zie **ontwikkelingsscenario**), is het de bedoeling om de schepen te kunnen laden en lossen ter hoogte van de site zelf aan een **eigen kade**. Hiertoe dient eerst een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd te worden door North Sea Port (cfr. Ontwikkelingsscenario). In afwachting van deze weg gebeurt het laden en lossen van schepen ter hoogte van Transferium BV.'*[7] [eigen aanduiding]

➔ Voormeld citaat wordt genomen uit de strategische keuze van Jan De Nul voor de site aan de Kuhlmannkaai. Uit de tekst blijkt enkel dat, op termijn en na aanleg van de ontsluitingsweg (met zelfs een uitdrukkelijke verwijzing naar het ontwikkelingsscenario) sprake kan zijn van een kade. Er wordt tevens uitdrukkelijk gesteld dat de site volledig operationeel is omdat kan worden geladen en gelost via Transferium. Dat op zich al duidt op een complete onafhankelijkheid van de kade.

> *'De bodemmaterialen zouden veelal **aangevoerd worden per schip (kade Transferium)**. Op de site is geen weegbrug voorzien. Om de hoeveelheid bodemmaterialen die per schip getransporteerd zouden worden te bepalen, zou een inmeting van het schip gebeuren. Voor het transport per as zou gebruik gemaakt worden van een geijkte weegbrug met automatische registratie bij Transferium BV, of bij Terranova NV.*
>
> *(…)*

[5] Noteer dat tot op vandaag met betrekking tot de eigen kade nog geen enkele investeringsbeslissing werd genomen, noch dat een technisch of logistiek concept werd vastgesteld. Onder meer de locatie (er is ruimte voor 500 meter kade en Jan De Nul zou nooit dergelijke lengte nodig hebben) en inrichting van de benodigde overslaginfrastructuur, de inzetbare laad- en losfaciliteiten, de in te zetten scheepstypes, zijn nog niet bepaald. Ook de technische, operationele en economische haalbaarheid hiervan dient nog verder te worden onderzocht.
[6] De kade is op vandaag nog in eigendom van het Vlaamse Gewest (afdeling Maritieme Toegang) en werd nog niet in concessie gegeven aan North Sea Port. Een en ander maakt dus dat North Sea Port éérst nog de concessie voor de kade zou moeten ontvangen vanuit het Agentschap, om deze vervolgens via een onderconcessie aan Jan De Nul ter beschikking te stellen. Er dienen dus, als al aan een kade zou kunnen worden gedacht, dus nog heel wat stappen te worden ondernomen.
[7] Project-MER pagina 77.

*De **schepen zullen gelost worden bij Transferium. Vanaf de kade zullen de stromen per as aangevoerd worden op de site**. Alle transporten over de weg worden uitgevoerd met afgedekte vrachtwagens'*[8]
[eigen aanduiding]

➔ Bewijs dat de site perfect kan functioneren *zonder* de kade.

'Het aandeel van de stromen die per schip wordt afgevoerd, op heden geraamd op 20%, zal in de toekomst bij toegang tot eigen kade, na aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg (zie ontwikkelingsscenario), sterk toenemen.'[9]

➔ Als een toegang tot de kade zou kunnen worden bekomen, dan zal het aandeel van de stromen per schip toenemen. Uit dit citaat blijkt geen absolute nood aan een kade.

'Na aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg is een eigen toegang tot de kade mogelijk en kan nog meer ingezet worden op transport per schip.'[10]

➔ Een toegang is <u>mogelijk</u> en dus geen *must*.

*'Langs het Kanaal Gent-Terneuzen wordt een reservatiezone voor waterwegeninfrastructuur voorbehouden. Dit gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterweginfrastructuur. Op termijn zal de reservatiestrook, die zich in de rechter beneden hoek van het projectgebied bevindt, weggebaggerd worden door de plaatselijke verbreding van het Kanaal Gent-Terneuzen. **Daarnaast wordt er ook een kade voorzien. Waar deze exact zal komen is nog niet bepaald. Op deze reservatiestrook mogen dus geen permanente handelingen ingepland worden.** De strook dient ook onmiddellijk te worden vrijgegeven bij start van de werkzaamheden aan de kade. **Om aan deze voorwaarde te voldoen worden ter hoogte van de reservatiestrook enkel logistieke activiteiten gepland zodat het mogelijk blijft om de activiteiten eenvoudig te herschikken** indien men aanspraak wil maken op deze reservatiestrook.'*[11]
[eigen aanduiding]

➔ Uitdrukkelijke melding dat geen handelingen worden voorzien die met een kade te maken hebben, waarbij de ligging van de kade nog niet is bepaald.[12]

'Bovenvermelde ontwikkelingsscenario's zijn niet voor alle betrokken disciplines relevant of op vandaag nog te weinig concreet. Het ontwikkelingsscenario dat reeds verder gevorderd is in uitwerking, met name de ontsluitingsweg behoort wel tot de scope. De realisatie van dit ontwikkelingsscenario heeft volgende impact op de geplande situatie:

- *De site zal onmiddellijk op de nieuwe ontsluitingsweg ontsloten worden. De ontsluiting op het kruispunt Beneluxlaan x Kuhlmannkaai wordt afgesloten;*
- *Door de realisatie van de nieuwe weg, wordt het voor het valorisatiecentrum mogelijk om onmiddellijk gebruik te maken van de kade langsheen de site. Daar*

[8] Project-MER pagina 83 en 90.
[9] Project-MER pagina 105.
[10] Project-MER pagina 113.
[11] Project-MER pagina 118-119.
[12] Noteer dat er een strook van 500 meter is waar een kade kan komen. Het dus niet eens zeker of er ooit een kade ter hoogte van het projectperceel zal komen.

zal dan ook gebruik van gemaakt worden. Zo wordt het voor- en natraject per vrachtwagen van of naar Transferium vermeden.'[13]

➔ Enige vermelding in het volledige project-MER dat de kade onmiddellijk in gebruik zou worden genomen. Jan De Nul is van oordeel dat deze enkele, op zichzelf staande en niet in het dossier steun vindende uitspraak ongelukkig is, doch veeleer gebaseerd is op een vergissing. Daar spreekt de rest van het dossier immers voor. Uit de geest van het dossier en alles samen genomen blijkt bijzonder duidelijk dat een kade niet op korte termijn wordt voorzien en slechts als een loutere toekomstige potentiële ontwikkeling wordt beschouwd.

*'Envisan NV zal **in de geplande toestand** gebruik maken van het Kanaal Gent-Terneuzen voor de aan- en afvoer. Transport over het Kanaal zal gebeuren via de nabijgelegen **site van Transferium** aan het Kluizendok waar laden en lossen van de schepen mogelijk is. In het **ontwikkelingsscenario**, na ingebruikname van de nieuwe ontsluitingsweg, **zal Envisan NV gebruik maken van de kade ter hoogte van de site zelf.** Voor de logistieke activiteiten (wijzigen niet met voorliggend project) zal gebruik gemaakt worden van de kade aan de Karnemelkpolder. Deze is echter niet uitgerust voor de overslag van gronden en zal nooit gebruikt in kader van het valorisatiecentrum.'*[14]
[eigen aanduiding]

➔ Loutere (en letterlijke) vermelding van het gebruik van de kade in het ontwikkelingsscenario. Niet in het geplande scenario.

'Daarnaast zal Envisan NV in de geplande toestand gebruik maken van het Kanaal Gent-Terneuzen voor een deel van de aan- en afvoer. In totaliteit gaat het over een 73 schepen per jaar in de geplande toestand, wat een verwaarloosbaar aandeel is ten opzichte van het totaal aantal scheepsbewegingen op het Kanaal Gent-Terneuzen. Voor ingebruikname van de nieuwe ontsluitingsweg zullen deze schepen geladen en gelost worden via de nabijgelegen site Transferium, waardoor deze schepen ook nog een beperkt voor- en natraject met vrachtwagentransporten kennen. Zodra de nieuwe ontsluitingsweg in gebruik genomen is, kan het bedrijf gebruik maken van de kade ter hoogte van de site zelf waardoor deze vrachtwagentransporten komen te vervallen'[15]

➔ Vermelding dat de kade kan worden gebruikt van zodra de ontsluitingsweg is gerealiseerd, doch niet de stelling dat dit ook werkelijk zal gebeuren. Wederom is de stelling dus beperkt tot de mogelijkheid tot gebruik.

*'In het **ontwikkelingsscenario** wordt er een rechtstreeks ontsluiting voorzien op de nieuwe ontsluitingsweg van North Sea Port ten noorden van de site. De weg in grindverharding ten noorden van de exploitatiezone wordt gesupprimeerd in dit scenario, samen met de ontsluiting op de Kuhlmannkaai ten zuiden van het kruispunt met de Beneluxlaan. **In dit scenario wordt de Kuhlmannkaai niet langer aangewend voor doorgaand verkeer**, waardoor er vanop de site rechtstreeks schepen geladen en gelost kunnen worden die aan de kade van de Kuhlmannkaai aangemeerd zijn. **In dit scenario** zullen de transporten naar Transferium bijgevolg niet*

[13] Project-MER pagina 120.
[14] Project-MER pagina 235.
[15] Project-MER pagina 256.

meer noodzakelijk zijn en zal het aandeel transporten dalen tijdens de exploitatiefase.'[16]
[eigen aanduiding]

➔ Opnieuw is er enkel sprake van een ontwikkelingsscenario.

'7.7.4.6 ***Ontwikkelingsscenario***
Door de realisatie van de Ontsluitingsweg Kuhlmannsite – North Sea Port, wordt het voor het valorisatiecentrum mogelijk om onmiddellijk gebruik te maken van de kade langsheen de site. Daar zal dan ook gebruik van gemaakt worden. Zo wordt het voor- en natraject per vrachtwagen van of naar Transferium vermeden. Hierdoor zullen er minder stikstofemissies zijn ten gevolge van vrachtverkeer. Er zullen evenwel wel bijkomende stikstofemissies rechtstreeks gelinkt aan de site zijn door de schepen die aan de eigen laadkade zullen geladen en gelost worden. ***Vermits niet geweten is wanneer dit scenario in de tijd zal plaatsvinden*** *en met welke schepen er eventueel zal aangemeerd worden, kan er dus nog geen kwantitatieve benadering gebeuren. Bij de* ***vergunningsaanvraag die nodig zal zijn om dit ontwikkelingsscenario te kunnen realiseren*** *zal wel een kwantitatieve inschatting bijgevoegd moeten worden. Hierbij kan opgemerkt worden dat het deels over een verschuiving gaat van de schepen die momenteel bij Transferium gelost en geladen worden in opdracht van Envisan.'*[17]
[eigen aanduiding]

➔ Opnieuw is er enkel sprake van een ontwikkelingsscenario, dit met de uitdrukkelijke vermelding dat er geen zekerheid is wanneer dit ontwikkelingsscenario zich zal voordoen én met de expliciete verwijzing naar het feit dat dan (en pas dan) een nieuwe vergunningsaanvraag nodig zal zijn.

'Er zijn geen gegevens beschikbaar omtrent de biologische waterkwaliteit van het Kanaal Gent-Terneuzen.
Er zijn onvoldoende gegevens gekend om de stikstofemissie te berekenen van de scheepvaart rechtstreeks gelinkt aan de ***toekomstige kade van Envisan in het ontwikkelingsscenario****. Bij de* ***vergunningsaanvraag die nodig zal zijn*** *om dit ontwikkelingsscenario te kunnen realiseren zal wel een kwantitatieve inschatting bijgevoegd moeten worden.'*[18]
[eigen aanduiding]

➔ Opnieuw de verwijzing naar een toekomstige en onzekere ontwikkeling.

'Envisan NV zal in de ***vergunde en geplande toestand*** *gebruik maken van deze waterweg voor de aan- en afvoer van materialen in het kader van de vergunde TOP-activiteit. Transport over het kanaal zal gebeuren via de nabijgelegen site van* ***Transferium*** *aan het Kluizendok waar laden en lossen van de schepen mogelijk is. In het* ***ontwikkelingsscenario****, na ingebruikname van de nieuwe ontsluitingsweg, zal Envisan gebruik maken van de* ***kade*** *ter hoogte van de site zelf.'*[19]
[eigen aanduiding]

➔ De kade wordt enkel voorzien in een ontwikkelingsscenario en dus niet in de huidige en geplande toestand.

[16] Project-MER pagina 257.
[17] Project-MER pagina 376-377.
[18] Project-MER pagina 378.
[19] Project-MER pagina 384.

'7.8.1.5.1.1.1 Nieuwe ontsluitingsweg North Sea Port
*In het **ontwikkelingsscenario** wordt er een rechtstreeks ontsluiting voorzien op de nieuwe ontsluitingsweg van North Sea Port ten noorden van de site.*

(…)

*In **dit scenario** wordt de Kuhlmannkaai niet langer aangewend voor doorgaand verkeer, waardoor er vanop de site rechtstreeks schepen geladen en gelost kunnen worden die aan de **kade van de Kuhlmannkaai** aangemeerd zijn. **In dit scenario** zullen de transporten naar Transferium bijgevolg niet meer noodzakelijk zijn en zal het aandeel transporten dalen tijdens de exploitatiefase.'*[20]
[eigen aanduiding]

➔ De kade wordt enkel voorzien in een ontwikkelingsscenario en dus niet in de huidige en geplande toestand.

*'De infrastructuur van voorliggende project blijft binnen het voorziene terrein en zal geen hoge structuren met zich meebrengen, die als structuurbrengende baken zouden dienen in het landschap. Wel wordt de connectie met het kanaal versterkt door **op termijn een kade aan het kanaal te voorzien ter hoogte van de projectgebied** (overzijde van de Kuhlmannkaai). Een aanzienlijke impact op de landschappelijke structuur wordt niet verwacht.'*[21]
[eigen aanduiding]

➔ Verwijzing naar een toekomstige kade.

*'Door de wegenis die wordt voorzien, buiten de bewoonde zones, wordt een relatie met het meer zuidelijke industriegebied versterkt. De ruimtelijke structuur wijzigt in se slechts beperkt, maar de clustering van dergelijke ruimtelijk moeilijk verweefbare industrieën, is zinvol en ruimte-efficiënt. **Door op termijn in te zetten op de kade aan het kanaal, kan op verschillinde vlakken gebruik worden gemaakt van de ligging**. Dit kan als beperkt positief worden beoordeeld (+1).*

(…)

*Een efficiënt gebruik door moeilijk verweefbare functie in havengebied kan als een positief gebruik van de locatie worden beschouwd. Ook zal het project functioneel aansluiten bij de terreinen in de nabije omgeving (andere loten van de originele Kuhlmannsite, Terranova) en **kan het bij ontwikkeling van een eigen kade** aan het kanaal ook gebruikmaken van dit aspect van de locatie.'*[22]
[eigen aanduiding]

➔ Verwijzing naar een toekomstige kade.

8. **Niet-technische samenvatting.**
De passages in de niet-technische samenvatting van het project-MER waar naar de kade wordt verwezen zijn de volgende:

[20] Project-MER pagina 394.
[21] Project-MER pagina 407.
[22] Project-MER pagina 410-411.

*'Bij **realisatie van de aparte ontsluitingsweg** langsheen de spoorlijn en bijbehorend fietspad zal het verkeer naar het terrein nog verder worden opgesplitst en veiliger zijn. Voor fietsers en autoverkeer zal een rechtstreekse toegang voorzien worden op de nieuwe ontsluitingsweg. Ten westen hiervan wordt een aparte toegangsweg voorzien voor vrachtverkeer, waardoor er op de site een volledige scheiding tussen personenvervoer en vrachtvervoer zal zijn. In dit scenario wordt de Kuhlmannkaai niet langer aangewend voor doorgaand verkeer, waardoor er vanop de site rechtstreeks **schepen geladen en gelost kunnen worden** die aan de kade van de Kuhlmannkaai aangemeerd zijn.'*[23]
[eigen aanduiding]

➔ Uit deze passage volgt niets meer dan dat er een mogelijkheid bestaat om schepen te laden en te lossen wanneer de ontsluitingsweg door North Sea Port wordt gerealiseerd.

'De functie als valorisatiecentrum zal aansluiten bij de activiteiten in de omgeving, als havenondersteunende logistieke activiteiten. Door de opbouw en inrichting zal het terrein van een braakliggend terrein naar een volledig functioneel valorisatiecentrum evolueren, wat een meer efficiënt ruimtegebruik is, zeker aangezien het wordt geclusterd in met gelijkaardige of verbandhoudende inrichtingen (kade, stortplaats Terranova, groene energievoorzieningen op Terranova,…) en goed ontsloten is.'[24]

➔ Er wordt verwezen naar de gunstige ligging van de site aan het water en een kade. Daaruit valt echter niet af te leiden dat de kade *onontbeerlijk* zou zijn voor huidig project.

9. **Het aanvraagdossier.**
De beschrijvende nota bij het aanvraagdossier bevestigt al het bovenstaande:

'Een reservatiestrook (zie blauw gearceerde strook op Figuur 9) wordt voorzien, deels op terreinen JDN, m.b.t. het rechttrekken van het Kanaal in het kader van passage van grotere schepen n.a.v. de nieuwe sluis Terneuzen (oplevering 2023).

Volgende werken zijn onder meer gerelateerd:
- *Verdieping kanaal*
- *Aanleg nieuwe diepere tunnel Zelzate E34*
- *Bochtaanpassingen*

***Naast de reservatiestrook werden ook opties voor het gebruik van kades langsheen de huidige Kuhlmannkaai besproken, maar niet haalbaar bevonden**. Totdat de nieuw aan te leggen weg in gebruik kan genomen worden, zal men gebruik maken van een kade in het Kluizendok (ter hoogte van Transferium) voor aanvoer naar het valorisatiecentrum.*

Deze werken vallen onder verantwoordelijkheid van Afdeling Maritieme Toegang. Een juiste timing of planning is hiervoor nog niet beschikbaar.'[25]
[eigen aanduiding]

[23] Niet-technische samenvatting project-MER pagina 26.
[24] Niet-technische samenvatting project-MER pagina 27.
[25] Beschrijvende nota pagina 15.

10. **Besluit.**
Noch uit het project-MER, *noch* uit de aanvraag zelf blijkt dat er sprake is van een totaalproject, in die zin dat zou moeten blijken dat de kade waarnaar GVOW verwijst onmisbaar en onontbeerlijk is voor de huidig aangevraagde exploitatie.

Er is geen sprake van een totaalproject.

D. DE ONTHEFFINGSNOTA VOOR DE ONTSLUITING VAN DE KUHLMANNSITE EN DE OMGEVINGSVERGUNNING VOOR DE ONTSLUITINGSWEG

11. **Algemeen.**
Daar waar de afdeling GVOW ook verwijst naar de omgevingsvergunning voor de ontsluitingsweg, aangevraagd en uitgevoerd door North Sea Port, stelt Jan De Nul vast dat ook uit die aanvraag, inclusief de daaraan ten grondslag liggende ontheffingsnota, niet blijkt dat de kade langs de Kuhlmannkaai een onmisbaar element zou zijn voor de huidige aanvraag.

12. **Ontheffingsnota.**
Jan De Nul stelt vast dat in de ontheffingsnota die door North Sea Port aan het Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage een ontwikkelingsscenario naar voor geschoven wordt m.b.t. de kade. Niets minder, maar zeker ook niets meer dan dat.

Alternatieven.
Zo wordt in eerste instantie ingegaan op de alternatieve ontsluitingsmogelijkheden van de Kuhlmannkaai, alwaar werd ingezoomd op het tracé van de weg, het typeprofiel van de weg en de inrichting van de kruispunten ter hoogte van gebundelde uitrit Oleon/Fuji. Voor huidige nota is enkel de eerste vraag m.b.t. het tracé van de weg relevant.

Voor het tracé van de weg worden een aantal varianten naar voor geschoven. Het gaat dan om 3 varianten voor het zuidelijke deel van de Kuhlmannkaai, 2 varianten voor het noordelijke deel en 1 variant voor de twee samen. Deze laatste variant, variant nr. 4, werd uiteindelijk weerhouden. Zeer specifiek m.b.t. de keuze voor deze variant en de kade waar afdeling GVOW naar verwijst valt op pagina 28 van de ontheffingsnota het volgende te lezen:

> *'Inrichtingsaspecten haventerrein*
> *3. Mogelijkheden gebruik huidige weg als overslagkade:*
> *• Bij de varianten 3A, 3B en **4 kan ongeveer 1500 m van de bestaande N474 gebruikt worden als overslagkade**.*
> *• Bij de variant 1A gaat het om ca 1250 m van de bestaande N474 die kan gebruikt worden als overslagkade.'*
> [eigen aanduiding]

Er wordt aldus louter gestipuleerd dat de keuze voor variant 4 (maar ook voor 3A en 3B) zou resulteren in de mogelijkheid tot het gebruiken van een kade. Een mogelijkheid dus. Geen verplichting.

Discipline geluid.
Maar er is meer. Verder in de ontheffingsaanvraag komt de kade opnieuw aan bod, specifiek binnen de bespreking van de effecten voor de discipline 'Geluid'. Op pagina 119 valt dan het volgende te lezen:

> *'Door de ontwikkeling van het projectgebied als industrieterrein kan verwacht worden dat de lawaaiproductie t.o.v. de huidige situatie in de toekomst zal toenemen.* ***De precieze invulling van de site is nog niet gekend****. Mogelijke bedrijven die er zich zullen vestigen situeren zich in de logistieke sector of betreffen KMO's in de chemische sector. De* ***bedrijfsactiviteiten dienen aan de geluidsnormen te voldoen****. Het terrein wordt bovendien afgeschermd door een bufferzone en er grenzen geen woningen aan het projectgebied. De nieuwe ontsluitingsinfrastructuur zal aantakken op de Kuhlmannkaai. Via deze straat kan het bijkomend verkeer in principe rechtstreeks aantakken op de R4, zonder door straten met bewoning te gaan.*
>
> *Er is enerzijds de invulling van het industrieterrein en anderzijds de overslag activiteiten aan de kade.* ***Voor de invulling van de industrie wordt hierna gewerkt met kengetallen*** *zoals dit ook gebeurde voor de milieuzonering rond haven van Antwerpen.'*
> [eigen aanduiding]

Uit de ontheffingsaanvraag blijkt bijzonder duidelijk dat een concrete invulling van het industrieterrein ten tijde van de opmaak niet eens mogelijk was. Hoe zouden dan al uitspraken kunnen worden gedaan over de kade die aan die activiteiten kan worden gekoppeld?

De ontheffingsaanvraag geeft duidelijk aan dat met kengetallen zal worden verder gewerkt, waarbij een beperkt effectenonderzoek werd gevoerd naar *enerzijds* de invulling van het industriegebied en *anderzijds* het gebruik van de kade (met een scenario van 2 kranen).

Het gaat dus – opnieuw – louter om een potentieel ontwikkelingsscenario, hetgeen verder steun vindt in wat volgt op p. 121:

> *'Er wordt een extra laad- en loskade voorzien.* ***De locatie van dergelijke kade ligt nog geheel niet vast****. Voor een* ***mogelijke locatie*** *wordt de specifieke bijdrage berekend. Er wordt uitgegaan van een geluidsvermogenniveau van 106 dB(A) per kraan. Een situatie met 2 werkende kranen wordt doorgerekend.'*
> [eigen aanduiding]

Finaal luidt de conclusie inzake geluid als volgt:

> *'Uitgaande van het feit dat de totale geluidsemissie van de Kuhlmannsite zodanig moet zijn dat de geluidsimmissie voldoet aan de bepalingen conform VLAREM II wordt verwacht dat de effecten op het omgevingsgeluid te verwaarlozen zijn. Momenteel wordt het omgevingsgeluid te Rieme en Klein-Rusland immers bepaald door het wegverkeersgeluid van de R4 en E34 en bestaande bedrijven. De inplanting van de laad- en loskade zal bij* ***de onderzochte locatie*** *geen effect veroorzaken op het omgevingsgeluid ter hoogte van de woningen.* ***Indien er een andere locatie gekozen wordt, en de afstand tot de woningen kleiner is dan 700 m, kunnen wel maatregelen noodzakelijk zijn****. Er wordt geen geluidshinder ten gevolge van de ontsluitingsweg verwacht in de woonwijk Klein Rusland. Het wegverkeersgeluid op de*

R4 en E34 zal niet verhogen omdat de intensiteiten niet hoger liggen dan 25 % t.o.v. de huidige intensiteiten.'
[eigen aanduiding]

Geen totaalproject dus. Absoluut niet zelfs. Evenmin reeds een beslist toekomstpad voor de site. Er is geen zekerheid over een kade en die is ook niet nodig.

Discipline mens-gezondheid.
Finaal werd ook in de discipline mens-gezondheid nog standpunt ingenomen over de kwestieuze kade:

'Het geplande industrieterrein is bestemd als gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Momenteel is het terrein een brownfield. In het projectgebied zelf zijn momenteel geen activiteiten, behoudens opslag en reparatie van baggerleidingen in het noordelijk deel van het terrein (eigendom Jan De Nul) en saneringsactiviteiten.

Het nieuwe industrieterrein heeft een functionele meerwaarde voor de omgeving.

Bij de herontwikkeling van het terrein is rekening gehouden met de vereisten van zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid. Het terrein zal eerst gesaneerd worden (geen onderdeel van het voorliggend project). Vervolgens is er gekozen voor de variant een duidelijke interne ruimtelijke structuur waarbij de perceelkavels zo groot mogelijk gehouden worden. Dit is wenselijk om zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid te kunnen huisvesten. ***Langs de N474 zal over de volledige lengte van het projectgebied (namelijk 1500 m) een overslagkade mogelijk zijn****. Wat betreft het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit worden bijgevolg positieve effecten verwacht.'*
[eigen aanduiding]

Er is niets meer dan de mogelijkheid om in een kade te voorzien.

13. **Omgevingsvergunning**.
Dit alles vindt ook steun in de omgevingsvergunning die North Sea Port voor de ontsluitingsweg ontving:

'De nieuwe ontsluitingsweg zorgt voor een vlotte en veilige doortocht doorheen de projectzone met doordachte aansluitingen naar de bestaande en toekomstige bedrijven ***Het bestaande gedeelte van de N474, gelegen langs het kanaal Gent-Terneuzen, dat op termijn losgekoppeld wordt en louter zal dienen voor overslag****, wordt functioneler ingezet. In deze zone zal er geen interferentie zijn met overig verkeer en kunnen de havenactiviteiten veilig doorgaan.*

(…)

Er is gekozen voor een duidelijke interne ruimtelijke structuur waarbij de perceelkavels zo groot mogelijk gehouden worden. Dit is wenselijk om zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid te kunnen huisvesten Langs de N474 ***zal*** *over de volledige lengte van het projectgebied (namelijk 1.500 m)* ***een overslagkade mogelijk zijn*** *Wat betreft het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit worden bijgevolg positieve effecten verwacht De bestaande boszone in het noorden van het projectgebied wordt zoveel mogelijk gevrijwaard en behoudt haar bufferende functie naar de omgeving. Ook de bestaande*

aangrenzende bedrijven Oleon en Fuji zullen via een rechtstreekse erfontsluiting kunnen aantakken op de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur'
[eigen aanduiding]

14. **Besluit.**
Noch uit het ontheffingsnota, *noch* uit de omgevingsvergunning voor de ontsluitingsweg blijkt dat er sprake is van een totaalproject, in die zin dat zou moeten blijken dat de kade waarnaar GVOW verwijst onmisbaar en onontbeerlijk is voor de huidig aangevraagde exploitatie.

E. BESLUIT

15. Het standpunt van Jan De Nul is duidelijk: van een totaalproject is geen sprake. De huidige aanvraag voorziet in de exploitatie van een site die perfect op zichzelf kan fungeren en opereren, waarbij een kade geen noodzaak voor de exploitatie vormt. Een kade zou in de toekomst mogelijks efficiëntie verhogend werken, doch ligt tot op vandaag terecht enkel op tafel als een ontwikkelingsscenario. De omgevingsvergunning die North Sea Port bekwam is niet van die aard om anders te oordelen.

De aanvraag betreft enkel het uitbreiden van de activiteiten ter hoogte van de Kuhlmannkaai, zodat op termijn naast een logistieke activiteit ook een valorisatiecentrum kan worden uitgebaat (verhuis van het vergunde valorisatiecentrum in Hulsdonk). Daartoe wordt een volledig operationele site aangevraagd, die zelfstandig kan functioneren volgens de principes die in de aanvraag naar voor worden geschoven, d.w.z. via op- en overslag bij Transferium, met transporten naar de site en zonder dat een eigen kade voor eigen op- en overslag vereist is. De realisatie van de kade is dus hoegenaamd geen *condicio sine qua non* voor het valorisatiecentrum en Jan De Nul heeft nog geen zicht op wanneer zij een kade zou voorzien. De kade is ten andere ook geen aangevraagde stedenbouwkundige handeling en is evenmin eigendom[26] van Jan De Nul. Zonder de kade is de aanvraag in alle geval realiseerbaar.

Komt er een kade, dan zal dit later eventueel worden meegenomen, maar tot op vandaag is met betrekking tot de kade nog geen enkele investeringsbeslissing genomen en is evenmin een technisch of logistiek concept vastgesteld. Onder meer de locatie en inrichting van de benodigde overslaginfrastructuur, de inzetbare laad- en losfaciliteiten, de in te zetten scheepstypes… zijn nog niet bepaald. Ook de technische, operationele en economische haalbaarheid hiervan dient nog verder te worden onderzocht.

Bovendien is de kade momenteel eigendom van het Vlaamse Gewest (afdeling Maritieme Toegang) en dienen nog heel wat administratieve stappen doorlopen, vooraleer een eigen kade kan gebouwd worden.

Gelet op deze onzekerheden wordt transport via een eigen kade op dit ogenblik niet beschouwd als een voldoende concreet en afgebakend

[26] De kade is op vandaag nog in eigendom van het Vlaamse Gewest (afdeling Maritieme Toegang) en werd nog niet in concessie gegeven aan North Sea Port. Een en ander maakt dus dat North Sea Port éérst nog de concessie voor de kade zou moeten ontvangen vanuit het Agentschap, om deze vervolgens via een onderconcessie aan Jan De Nul ter beschikking te stellen. Er dienen dus, als al aan een kade zou kunnen worden gedacht, dus nog heel wat stappen te worden ondernomen.

alternatief om een betrouwbare kwantitatieve milieueffectbeoordeling uit te voeren. Een dergelijke beoordeling zou noodzakelijkerwijze moeten steunen op een groot aantal hypothetische aannames inzake onder meer scheepscapaciteit, beladingsgraad, vaarafstanden, overslagactiviteiten. De hieruit berekende effecten op mobiliteit, luchtkwaliteit, klimaat en geluid zouden daardoor slechts een beperkte voorspellende waarde hebben en geen representatief beeld geven van een daadwerkelijk uitvoerbare toekomstige situatie.

Het goedgekeurde MER beoordeelt de milieueffecten daarom op basis van de logistieke stroom die daadwerkelijk deel uitmaakt van het aangevraagde project (zonder eigen kade).

Het project-MER heeft een correcte inschatting van de effecten gemaakt en heeft het kade-scenario terecht als een louter ontwikkelingsscenario beschouwd.

Deze overweging is voor Jan De Nul essentieel en zorgt ervoor dat zich ter zake geen obstakels stellen.

De omgevingsvergunning kan worden verleend.