



16/10/2025

Onderwerp: bezwaren en opmerkingen bij het project "Jan De Nul nv site Kuhlmannkaai - 2025" OMV_2025059213

Geachte,

Op 24 oktober 2023 diende GMF een bezwaarschrift in naar aanleiding van de aanvraag van de omgevingsvergunning van Jan De Nul Kuhlmannkaai. Deze omgevingsvergunning aanvraag werd ingetrokken. GMF dient hetzelfde bezwaarschrift in als toen. U vindt het bij het dossier toegevoegd. We starten het document met enkele extra bemerkingen bij deze nieuwe aanvraag waarvan het openbaar onderzoek loopt tot 19 oktober 2025.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufrent.be

Verkeer onderschat in het MER

Als huidige verkeerssituatie wordt gerekend met de verkeerstellingen van januari 2023. Dat komt bij de ca. 17 extra vrachtbewegingen per uur (104 per dag) van Jan De Nul (PPP) of uit het MER van Jan De Nul: *Tijdens de exploitatiefase worden er maximaal 30.000 vrachtwagens per jaar (aan- en afvoer) (= 450.000 ton/jaar / 30 ton/vrachtwagen x 2) of 136 vrachtwagens per dag verwacht afkomstig van of met bestemming het valorisatiecentrum. Een deel hiervan (ca. 41%) betreft een voor- of natraject voor schepen die geladen en gelost worden via Transferium*

Op 1 oktober 2025 liep het openbaar onderzoek af van DEME, een soortgelijk nabijgelegen bedrijf. Zij voorzien een uitbreiding van hun terrein met 9 hectare. In het MER van DEME staat volgende tabel:

Tabel III-3: Transporten in de geplande situatie

	%	ton/jaar	Transporten(*)		Bewegingen(**)	
			#/jaar	#/dag	#/jaar	#/dag
Doorzet (worst-case)		1.290.200				
AANVOER						
vrachtwagen t.h.v. Kuhlmannkaai (incl. natransport)	100%	1.290.200	46.079	192	87.549	365
vrachtwagens, overige wegen	50%	645.100	23.039	96	43.775	182
schip	50%	645.100	258	1	490	2
AFVOER						
vrachtwagen t.h.v. Kuhlmannkaai (incl. natransport)	100%	1.290.200	46.079	192	87.549	365
vrachtwagens, overige wegen	70%	903.140	32.255	134	61.285	255
schip	30%	387.060	155	1	294	1
TOTAAL (aan- en afvoer)						
vrachtwagen t.h.v. Kuhlmannkaai (incl. natransport)	100%	-	92.157	384	175.099	730
vrachtwagens, overige wegen	60%	-	55.294	230	105.059	438
schip	40%	-	413	2	784	3

(*) 28 ton/vrachtwagen en 2.500 ton/schip

(**) 90% van de vrachtwagens en schepen komen vol toe en vertrekken leeg (en vice versa), 10% komt vol toe en vertrekt vol

Beide MER's besluiten dat het extra verkeer van hun nieuwe exploitatie geen impact heeft op de doorstroming van het verkeer. Maar vele kleintjes maken natuurlijk wel één groot. GMF vraagt om de impactberekening te doen met de gecombineerde cijfers om zo te kunnen inschatten wat de impact zal zijn als beide projecten gerealiseerd worden.

Geen asbest

GMF vindt het positief dat er geen asbest meer opgeslagen zal worden. De opmerkingen hierover uit ons eerdere bezwaarschrift kunnen genegeerd worden.

Goede opvolging van in- en uitgaande stromen

GMF vraagt, net zoals OVAM, een goede opvolging van de in- en uitgaande ladingen.

We citeren hierbij het advies van OVAM:

De OVAM stelt vast dat de bedrijfsvoering in dit valorisatiecentrum een grote verscheidenheid aan aangevoerde afvalstoffen en bodemmaterialen betekent. Op de site zullen verschillende behandeling gebeuren. De aanvoer en vooral de regelmatig afvoer van gereinigde materialen en gronden vergt de nodige aandacht binnen een systematisch beheer. Het zal zaak zijn voor de exploitant om bij de uitbating de draagkracht en capaciteit van de beschikbare oppervlakte niet te overschrijden en het overzicht te bewaren.

GMF vraagt om in de voorwaarden op te nemen dat regelmatig een externe/onafhankelijke controle moet uitgevoerd worden om te checken of de nummeringen en labels van de hopen correct zijn.

BIJLAGE: Bezwaarschrift Gents MilieuFront 2022145602