

ADVIES
VAN 15 FEBRUARI 2023
OVER HET PLANOLOGISCH ATTEST 2XL

INHOUD

I.	SITUERING.....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING	2
III.	AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED EN ZUINIG RUIMTEGEBRUIK.....	2
IV.	AFSTEMMEN GEPLANDE INFRASTRUCTUURWERKEN.....	3
V.	MILIEU EN NATUUR.....	3

I. SITUERING

1. SARO ontving op 20 december 2022 een adviesvraag van minister Zuhal Demir over het planologisch attest 2XL in Zeebrugge. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 15 februari 2023, komt de raad tegemoet aan de vraag om het advies te bezorgen ten laatste op 22 februari 2023.
2. De aanvraag tot planologisch attest heeft tot doel om de korte termijnplannen van het bedrijf 2XL te realiseren. Op korte termijn wenst het bedrijf haar terrein ruimtelijk uit te breiden met parkeerruimte voor vrachtwagens/opleggers en personenwagens van het personeel. Daarnaast wenst het bedrijf op korte termijn de ontsluiting van de site te verplaatsen van de Baron de Maerelaan (ten westen van de site) naar Wulfsberge (ten oosten van de site).

Op lange termijn beoogt het bedrijf een mogelijke uitbreiding van het bestaande kantoorgebouw alsook de bouw van een parkeergebouw voor personenwagens op een gedeelte van de geplande uitbreiding.

3. De bedrijfssite is gesitueerd in het zuiden van Zeebrugge binnen de afbakening van het gewestelijk RUP 'Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge'. Het noordelijke deel van het bedrijf is gelegen in 'Gebied voor zeehaven- en watergebonden activiteiten' en het zuidelijke deel in gebied met bestemming 'Wegeninfrastructuur'.

De gewenste ruimtelijke uitbreiding strekt zich uit over het gebied ten zuiden van de huidige bedrijfssite, tussen de Baron de Maerelaan en Wulfsberge. Het gebied heeft een ruimtebeslag van circa 14.000m² en heeft op heden de bestemming 'agrarisch gebied'. Het noordelijk deel van dit gebied -aansluitend op de huidige bedrijfsite- heeft tevens een overdruk voor 'reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied'.

Om de korte termijn behoefte van het planologisch attest te kunnen realiseren is een bestemmingswijziging nodig van agrarisch gebied (gedeeltelijk met overdruk 'reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied') naar industriegebied.

4. Het bedrijf 2XL is onderdeel van de 'ECS Group', een logistieke speler op internationaal niveau met vestigingen in België, Frankrijk, Nederland, Italië, het Verenigd Koninkrijk en Ierland.¹ De site aan de Baron de Maerelaan is aldus een onderdeel binnen een veel groter bedrijf van logistieke dienstverlening waarbij intermodaal transport en warehousing centraal staan. De hoofdzetel van het bedrijf bevindt zich in (Zee)Brugge, waar ook het zwaartepunt van de activiteiten is gesitueerd, verspreid over drie verschillende locaties: de Baron de Maerelaan, de Karveelstraat en de Lanceloot Blondeellaan.

¹ Aanvraag planologisch attest, pag. 10

II. ALGEMENE BEOORDELING

5. SARO formuleert volgende strategische aandachtspunten bij de voorliggende aanvraag tot planologisch attest 2XL:
- De gevraagde uitbreiding betreft de vraag naar meer ruimte voor het parkeren van de vrachtwagens en de wagens van het personeel. De uitbreidingszone ligt volledig buiten de afbakening van het zeehavengebied Zeebrugge. De raad vraagt om bijkomend aan te tonen dat de gevraagde ruimtelijke uitbreiding niet kan opgevangen worden binnen de verschillende sites van het bedrijf; mits zuinig ruimtegebruik. Het aanvraagdossier toont onvoldoende aan dat alle mogelijkheden inzake zuinig ruimtegebruik maximaal benut zijn. Dit geldt zowel voor de huidige bedrijfssite als voor andere vestigingslocaties van het bedrijf waar mogelijk mits zuinig ruimtegebruik extra parkeerruimte kan worden gemaakt.

Met het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 en de strategische visie BRV zet de Vlaamse Regering volop in op het realiseren van een ruimtelijke omslag. De raad vraagt om verder te duiden hoe wordt omgegaan met deze doelstellingen inzake ruimtelijke omslag (zie deel III 'afbakening zeehavengebied en zuinig ruimtegebruik').
 - De raad vraagt bijzondere aandacht voor de afstemming van de plannen van het bedrijf 2XL met de geplande infrastructuurwerken van het agentschap Wegen en Verkeer. Op de geplande uitbreidingszone (die in eigendom is van het agentschap Wegen en Verkeer) plant de Vlaamse overheid de realisatie van een ontsluitingscomplex voor de haven. De raad vraagt dat het bedrijf in overleg gaat met het agentschap Wegen en Verkeer om volledige duidelijkheid te verschaffen in hoeverre de plannen van het bedrijf kunnen samengaan met de plannen van het agentschap Wegen en Verkeer op gronden die in eigendom zijn van deze overheidsinstantie (zie deel IV).
 - De raad stelt vast dat het aanvraagdossier geen bevestiging bevat vanwege het departement omgeving dat de aanvraag effectief niet plan-MER plichtig. De raad vraagt hierom verdere verduidelijking. De raad vraagt aandacht voor het volwaardig onderzoek naar de impact van de geplande ingrepen op milieu, natuur, water, ruimte, landbouw en landschap en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in het ruimtelijk planproces. Pas na dit onderzoek zal duidelijkheid ontstaan over de milieu-impact maar ook over de noodzakelijke milderende en compenserende maatregelen (zie deel V).

III. AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED EN ZUINIG RUIMTEGEBRUIK

6. De raad merkt allereerst op dat het bedrijf momenteel volledig gelegen is binnen de afbakening van het Zeehavengebied Zeebrugge. Dit afbakeningproces betreft een strategisch ruimtelijk planningsproces dat kadert binnen de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dat een breed maatschappelijk debat heeft doorlopen.

Het afbakenen van de grens van het zeehavengebied heeft als doel om de ruimtelijke economische ontwikkelingen en de verdere uitbouw van de zeehaven op te vangen binnen de grenzen van het zeehavengebied. In de omliggende gebieden ligt de nadruk op het realiseren van de doelstellingen voor het buitengebied, zoals vastgelegd in het RSV.

De raad merkt op dat de gevraagde uitbreiding van het bedrijf volledig buiten de afbakening van het zeehavengebied Zeebrugge ligt.

7. De gevraagde uitbreiding is uitsluitend gericht op de vraag naar meer ruimte voor het parkeren van de vrachtwagens en de wagens van het personeel. De raad vraagt om bijkomend aan te tonen dat de gevraagde ruimtelijke uitbreiding niet kan opgevangen worden binnen de verschillende sites van het bedrijf; mits zuinig ruimtegebruik. Het aanvraagdossier geeft hieromtrent beperkte duiding. Er wordt evenwel nergens een analyse gemaakt van de efficiëntie en bezetting binnen de verschillende bedrijfssites.

Het aanvraagdossier toont onvoldoende aan dat alle mogelijkheden inzake zuinig ruimtegebruik maximaal benut zijn. Dit geldt zowel voor de huidige bedrijfssite als voor andere vestigingslocaties van het bedrijf waar mogelijk mits zuinig ruimtegebruik extra parkeerruimte kan worden gemaakt.

8. Met het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 en de strategische visie BRV zet de Vlaamse Regering volop in op het realiseren van een ruimtelijke omslag waarbij een beter evenwicht wordt nagestreefd tussen kwaliteitsvol wonen, ondernemen en het beschermen van de open ruimte. De strategische visie BRV stelt onder meer tot doel om het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tegen 2040 terug te dringen tot 0 hectare. Ook het terugdringen van de verhardingsgraad vormt een belangrijke doelstelling.

De raad vraagt om verder te duiden hoe wordt omgegaan met deze doelstellingen inzake ruimtelijke omslag.

IV. AFSTEMMEN GEPLANDE INFRASTRUCTUURWERKEN

9. De raad vraagt bijzondere aandacht voor de afstemming van de plannen van het bedrijf 2XL met de geplande infrastructuurwerken van het agentschap Wegen en Verkeer.

Het agentschap Wegen en Verkeer wenst ter hoogte van de bestaande bedrijfssite (huidige bestemming 'wegenwerken') en de gewenste uitbreidingszone (huidige bestemming 'agrarisch gebied') een ontsluitingscomplex te realiseren in functie van de ontsluiting van de haven. Deze gronden zijn eigendom van het agentschap Wegen en Verkeer.

Het aanvraagdossier erkent deze plannen en stelt dat deze infrastructuurwerken kunnen samen gaan met de betreffende (uitbreidings-)wensen van het bedrijf 2XL. Zo vermeldt het aanvraagdossier: *'De site in kwestie (=het plangebied) wordt (groten)deels beïnvloed door de thans bestaande infrastructuurplannen (Hollands complex). Deze plannen dienen alle kansen te krijgen. De bestaande reservatiestroken worden hierbij verder verfijnd. Deze infrastructuurwerken moeten vanuit de optiek van optimaal ruimtelijk rendement hand in hand kunnen gaan met de bestaande gebouwen en geplande uitbreidingen (cfr. Viaduct van Vilvoorde).'*²

Specifiek met betrekking tot de uitbreiding van het bestaande kantoorgebouw op de lange termijn vermeldt het aanvraagdossier: *'Deze uitbreiding dient op een geoorloofde wijze te gebeuren met de geplande infrastructuur werken indachtig. Zowel de hoogte als de inplanting van de footprint van een nieuw gebouw dienen afgetoetst en ingepast binnen de toekomstige infrastructuurplanningen (Hollands complex).'*³

De raad vraagt dat het bedrijf in overleg gaat met het agentschap Wegen en Verkeer om volledige duidelijkheid te verschaffen in hoeverre de plannen van het bedrijf kunnen samengaan met de plannen van het agentschap Wegen en Verkeer op gronden die in eigendom zijn van deze overheidsinstantie.

V. MILIEU EN NATUUR

10. Het aanvraagdossier bevat als bijlage 11 een plan-m.e.r.-screening. De algemene conclusie van deze screening is volgens het aanvraagdossier dat *'er voor geen enkele van de onderzochte disciplines negatieve effecten te verwachten zijn. Op basis hiervan kan dan ook geconcludeerd worden dat er voor dit project geen project-MER dient opgemaakt te worden.'*

De raad stelt vast dat het aanvraagdossier geen bevestiging bevat vanwege het departement omgeving dat de aanvraag effectief niet plan-MER plichtig. De raad vraagt hierom verdere

² Aanvraag planologisch attest, pag. 35

³ Aanvraag planologisch attest, pag. 35

verduidelijking.

11. De raad vraagt aandacht voor het volwaardig onderzoek naar de impact van de geplande ingrepen op milieu, natuur, water, ruimte, landbouw en landschap en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in het ruimtelijk planproces.

Pas na dit volwaardig onderzoek zal duidelijkheid ontstaan over de milieu-impact maar ook over de noodzakelijke milderende en compenserende maatregelen. De raad stelt vast dat het aanvraagdossier reeds enige milderende maatregelen vastlegt. Zo gaat het dossier uit van de aanleg van een groenbuffering. De voorgestelde criteria voor de plantenkeuze zullen er volgens de aanvraag toe leiden dat *'er een dicht en efficiënt groenscherm zal ontstaan dat effectief is voor de visuele afscherming van de parking, maar dat ook gedijt in de omgeving van de polder en plaats biedt aan diverse diersoorten'*.⁴ Dit is positief. De raad merkt evenwel op dat voorgaande in vergunningen opgelegde voorwaarden inzake groenvoorzieningen niet allemaal werden uitgevoerd. Zo is bijvoorbeeld de in vergunning OMV_2020034962 opgelegde heestergordels langs het Lisseweegs Vaartje ten noorden en ten oosten van het perceel alsnog uit te voeren; alsook de in SV_20146329 opgenomen voorwaarden van de Groendienst.

De raad vraagt ook maximaal aandacht voor de waterloop die het plangebied doorkruist. Het aanvraagdossier stelt: *'Rond de waterloop, zowel ten noorden als ten zuiden ervan, is er spontane rietbegroeiing van de oeverzones. Rondom bevinden zich enkele heesters en kleinere bomen. De waterloop, met inbegrip van de oevers, blijft ongewijzigd als open watersysteem fungeren. Er wordt rondom de waterloop een zone behouden, met een breedte van 10 meter die zorgt voor de landschappelijke inkleding van de oever. Deze zone biedt onder meer plaats aan vegetatie uit de Rietklasse.'*

Ook inzake de bijkomende verharding vraagt de raad de nodige aandacht. De plan-m.e.r.-screening vermeldt dat de te verwachten effecten op de bodem en op het watersysteem niet significant zullen zijn en stelt enkel: *'Gezien de parking aangelegd wordt in een niet-waterdoorlatende verharding en de afvoer van het hemelwater gebeurt via een KWS-afscheider, wordt dit risico op verontreiniging maximaal vermeden. De nodige ruimte wordt in het plan voorzien om infrastructuur voor buffering en infiltratie van hemelwater aan te leggen.'*

⁴ Plan-MER-screening, pag. 20/25