

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 5 september 2017 met nummer RvVb/A/1718/0019
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0691/SA/0676

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. mevrouw Femke VONKEN2. mevrouw Jenny VAN DER SANDE3. de heer Jeroen WISLET <p>vertegenwoordigd door advocaat Marleen RYELANDT met woonplaatskeuze op het kantoor te 8200 Brugge, Gistelsesteenweg 472</p>
Verwerende partij	<p>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement RWO, afdeling Antwerpen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Johan CLAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2550 Kontich, Mechelsesteenweg 160</p>
Tussenkommende partij	<p>AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF VOOR VASTGOEDBEHEER EN STADSPROJECTEN ANTWERPEN (AG VESPA)</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Els EMPEREUR met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Generaal Lemanstraat 67</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 15 juli 2015 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Antwerpen van 28 mei 2015, waarbij aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het heraanleggen van de publieke ruimte Spoor Oost.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 2000 Antwerpen, Noordersingel en met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie E, nummers 392a2, 392a8 en afdeling 25, sectie A, nummers 56a2, 65a2, 65a3 en 65a4.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 3 september 2015 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 5 oktober 2015 toe in de debatten.

De Raad verwerpt met een arrest van 24 november 2015 met nummer RvVb/1415/0691/SA/0676 de vordering tot schorsing.

De verzoekende partijen dienen een verzoek tot voortzetting in.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient een laatste nota in. De tussenkomende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter stelt de behandeling van de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 6 juni 2017 in voortzetting naar de zitting van 4 juli 2017 en geeft aan de meest gerede partij de mogelijkheid om bijkomende stukken neer te leggen, met name de Bouwcode van de Stad Antwerpen in de versie zoals van toepassing op het ogenblik van het indienen van het verzoekschrift.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 4 juli 2017.

De tussenkomende partij verschijnt op de zitting.

Advocaat Olivier DROOGHMANS *loco* advocaat Els EMPEREUR voert het woord voor de tussenkomende partij.

De verzoekende en verwerende partij verschijnen schriftelijk.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

1.

De tussenkomende partij dient op 3 december 2014 (datum ontvangst) bij de dienst Milieueffectrapportagebeheer van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (hierna: dienst MER) een verzoek tot ontheffing in van de MER-plicht voor het project *“korte termijninvulling Site Spoor Oost”*. Bij dit verzoek werd een MER-ontheffingsnota gevoegd.

Deze nota werd door de dienst MER voor advies voorgelegd aan meerdere instanties.

De milieugezondheidsdeskundige van de Afdeling Preventie van het agentschap Zorg en Gezondheid adviseert op 5 januari 2015 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

Wat betreft de discipline geluid concludeert het dossier dat:

- De bijdrage (uitgedrukt in toename percentage personenauto-equivalenten) van het evenementenverkeer van Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aan het Lden- en Night-niveau in de omgeving van het projectgebied verwaarloosbaar is (zowel in de referentie- als geplande situatie).

- De geluidseffecten van de realisatie van parking Spoor Oost en de verschuiving van de parkeercapaciteit t.b.v. het Sportpaleis verwaarloosbaar zijn;
- De geluidshinder t.h.v. de bewoning van de Ten Eekhoelei (vooral 's nachts) duidelijk zal verminderen door het verdwijnen van parking Ten Eekhoe;
- Mogelijke nachtelijke geluidshinder t.b.v. de bewoning van de Buurtspoorweglei kan vermeden of sterk beperkt worden door de secundaire toegang via deze straat niet te gebruiken na afloop van de evenementen,

Men concludeert dat voor de discipline geluid de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve geluidseffecten zullen hebben, mits aan deze milderende maatregel wordt voldaan.

Wat betreft de discipline lucht concludeert het dossier dat:

- De bijdrage van het evenementenverkeer van Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aan de gemiddelde luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied verwaarloosbaar is (zowel in de referentie- als geplande situatie); Er kan vastgesteld worden dat de immissiekaarten voor alle parameters (quasi) identiek zijn voor de scenario's zonder en met evenementenverkeer. Het verschil in jaargemiddelde immissiewaarde tussen beide scenario's - m.a.w. de bijdrage van het evenementenverkeer aan de luchtkwaliteit - bedraagt dan ook maximaal $0,09 \text{ pg/m}^3$ voor NO_2 , $0,07 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ voor PM_{10} en zelfs $0,00 \text{ pg/m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$, en ligt dus ver onder de significantiedrempel van 1% van de norm ($0,4 \text{ pg/m}^3$ voor NO_2 en PM_{10} , $0,25 \text{ pg/m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$). Voor het aantal overschrijdingen van de PM_{10} -dagnorm is het verschil maximaal 2x, wat op zich significant is, maar enkel voorkomt in de zate van de R1.
 - De luchteffecten van de realisatie van parking Spoor Oost en de verschuiving van de parkeercapaciteit t.b.v. het Sportpaleis verwaarloosbaar zijn. Voor de jaargemiddelde NO_2 -concentratie varieert dit verschil tussen $-0,04 \text{ pg/m}^3$ (in de as van de Slachthuislaan) en $+0,08 \text{ pg/m}^3$ (as Schijnpoortweg), voor PM_{10} tussen -2 en $+6 \text{ lig/m}^3$, en voor $\text{PM}_{2,5}$ is er zelfs tot op een honderdste van een pg/m^3 geen verschil waar te nemen.
- Men concludeert dat voor de discipline lucht de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve tuchteffecten zullen hebben.

Volgens het dossier wordt gesteld dat voor de discipline geluid en lucht een MERonderzoek geen nieuwe of bijkomende gegevens zal opleveren voor de bespreking van de milieueffecten.

Het projectgebied is op vlak van geluid en lucht al zwaar belast. De NO_2 concentratie ligt volgens de luchtmodellering in het projectgebied Spoor Oost overal boven de Vlaremnorm van 40 pg/m^3 , tot ca. 47 pg/m^3 langs de Noordersingel in het projectgebied Spoor Oost ligt het Lden -niveau t.g.v. Wegverkeer overal boven de 65 dB(A) en op korte afstand van de Noordersingel en de Schijnpoortweg boven de 70 dB(A) , en dit zowel t.g.v. het verkeersgeluid van de Singel zelf als van de Ring. De eerstelijnsbebouwing van de omliggende bewoning (Buurtspoorweglei, Ten Eekhoelei, Dam (Eendrachtstraat)) wordt blootgesteld aan vergelijkbare wegverkeersgeluidsniveaus. Het Lnight -niveau ligt 5 à 8 dB(A) lager dan het Lden -niveau. Binnen het projectgebied Spoor Oost is het spoorverkeer een even belangrijke geluidsbron als het wegverkeer: grotendeels overal meer dan 65 dB(A) Wen, en meer dan 70 dB(A) op korte afstand van de ringspoorweg. Het Lnight -niveau ligt ca. 5 dB(A) lager dan het Lden -niveau. Het verschil tussen Lden en Lnight is kleiner dan bij het wegverkeer, omdat er verhoudingsgewijs veel (goederen)treinen passeren 's nachts. Ook de bewoning van de Buurtspoorweglei en Dam (Lange Lobroekstraat) wordt blootgesteld aan hoge Lden - en Lnight -niveau van spoorweggeluid.

Wat betreft discipline bodem concludeert een oriënterend bodemonderzoek dat de vastgestelde historische verontreinigingen geen duidelijke aanwijzing zijn van een ernstige bodemverontreiniging waardoor een beschrijvend bodemonderzoek niet noodzakelijk is. Hierbij werd echter uitgegaan van de huidige bestemming "gemeenschapsvoorzieningen". Bij inrichting van de site als publieke ruimte zal het feitelijk gebruik echter omschreven worden als "recreatie", waardoor sterker rekening moet gehouden worden met humaan-toxicologische risico's (bron: advies ABO aan AG Vespa, oktober 2014).

Een bijkomend MER-onderzoek is volgens de afdeling Preventie niet noodzakelijk, wel vragen we bij de inrichting en de vergunningverlening van de projectsite volgende gezondheidsaspecten in rekening te brengen:

- 1. Gezien de reeds zware belasting van de woonomgeving op vlak van geluid en lucht zijn milderende maatregelen vanuit gezondheidkundig standpunt aangewezen. Bij de inrichting van de projectsite kan hiermee rekening gehouden worden.*
- 2. Bepaalde groepen zoals ouderen, zieken en kinderen zijn gevoeliger voor de negatieve effecten van geluid en luchtverontreiniging. Bovendien ademt men tijdens inspanningen luchtverontreiniging meer en dieper in. Hoewel onze afdeling het vanuit gezondheidkundig standpunt vooral toejuicht dat publieke ruimte ontwikkeld wordt voor ontspanning en sportactiviteiten vragen we toch de nodige aandacht om de negatieve impact ten gevolge van de nabijheid van verkeer te milderen bij de ontwikkeling van de ruimte.*
- 3. Vanuit het gegeven dat groene ruimte schaars is in een stedelijke omgeving en dat buitenactiviteiten een positieve invloed kunnen hebben op fysiek, geestelijk en sociaal welzijn vraagt de afdeling Preventie zich af of er geen alternatieve locaties in aanmerking kunnen komen als parking zodat deze site ten volle ten voordele van de buurtbewoners ontwikkeld kan worden.*
- 4. Bij inrichting van de site als recreatieve publieke ruimte moet rekening gehouden worden met humaan-toxicologische risico's ten gevolge van bodemverontreiniging.*

... ”

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) formuleert op 14 januari 2015 de volgende “opmerkingen”:

“ ...

Het Departement onderschrijft het besluit met betrekking tot de aspecten mens-mobiliteit zoals beschreven in het ontheffingsdossier en onder de belangrijke voorwaarde met betrekking tot de tijdelijkheid (korte-termijn-invulling). Tijdens deze periode stijgt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de directe omgeving niet, enkel de locatie en de route op microniveau wijzigt. De eventuele effecten zijn voldoende onderzocht. Het meervoudig gebruik van deze ruimte in een stedelijke Context kan alleen maar worden aangemoedigd. Zoals voorzien zullen voor deze tijdelijke evenementen specifieke inschattingen worden gemaakt voor het bekomen van een stedelijke evenementenvergunning. Van belang is dat de verkeersgeneratie van deze evenementen kleiner blijft dan beschreven in dit dossier.

Het verdient de aanbeveling om de exploitatie gedurende de verschillende opeenvolgende werffases van de omliggende infrastructuurwerken te monitoren en eventueel bij te sturen.

Dit dossier behandelt het eventuele programma voor deze site op lange termijn niet, ook niet het behoud van de parkeerfunctie nadat de werken in de omgeving zijn afgerond en

de bestaande parkings Noord, Sport en Ten Eeckhoven geheel of gedeeltelijk terug beschikbaar worden.

Tot slot wil het Departement MOW het belang onderstrepen van een tijdelijke parking tijdens de geplande werken in de omgeving om eventuele parkeerhinder te voorkomen.

...

Op 30 januari 2015 neemt de dienst MER een beslissing over het verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht inzake de "korte termijninvulling Site Spoor Oost". Deze ontheffingsbeslissing wordt als volgt gemotiveerd:

“
...

Projectbeschrijving en milieueffectrapportageprocedure

De initiatiefnemer van het voorliggende project "korte termijninvulling site Spoor Oost" te Antwerpen is de stad Antwerpen. Het verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht werd door opdrachthouder Antea Belgium nv opgemaakt in regie van AG Vespa. De stad wil de site van de voormalige containerterminal voor korte termijn inrichten als parking in functie van evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en/of Trix. Daarnaast wil men de ruimte tevens als een publieke ruimte ten behoeve van de omliggende wijken inrichten en voor evenementen gebruiken.

Omdat evenementen tijdelijk van aard zijn en geregeld worden via een zogenaamde evenementenvergunning, worden de milieueffecten van evenementen zelf niet behandeld in dit verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht. De uitgevoerde milieubeoordeling heeft derhalve enkel betrekking op de functies publieke ruimte en het evenementenparkeren.

Volgens de bepalingen van artikel 4.3.2 van het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (DABM, BS 03/06/1995, herhaaldelijk gewijzigd) en het uitvoeringsbesluit van 10/12/2004 valt het voorgenomen project onder de bijlage II, categorie 10b:

"Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- m.b.t de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of
- m.b.t een bruto-vloeroppervlakte van 5000m² handelsruimte of meer, of
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur"

Tijdens grote evenementen in het Sportpaleis en/of de Lotto Arena kan immers voor de parking de drempel voor verkeersgeneratie van pieken van meer dan 1000 personenautoequivalenten (pae) per tijdsblok van 2 uur overschreden worden.

Voor projecten van 'Bijlage II' dient in principe een project-milieueffectenrapport (project-MER) opgesteld te worden. De initiatiefnemer kan er echter voor kiezen om een "gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht" (i.e. MER-ontheffingsnota) in te dienen volgens de procedure van artikel 4.3.3 §3 tot §9 van het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (DABM, BS 03/06/1995, herhaaldelijk gewijzigd). De twee gronden voor deze ontheffing worden opgelijst in artikel 4.3.3 §4 van het DABM. Voor de projecten van Bijlage II van het project-m.e.r.-besluit is de Dienst Milieueffectrapportagebeheer (Dienst Mer) de bevoegde overheid en beoordeelt zij de MER-ontheffingsnota op grond waarvan zij geval per geval kan beslissen of een project-MER al dan niet moet opgesteld worden.

...

De Dienst Mer ontving advies van:

- *Departement LNE, Dienst Hinder en risicobeheer (geen opmerkingen)*
- *Departement LNE, Dienst Lucht en klimaat (geen opmerkingen)*
- *NMBS (geen opmerkingen)*
- *Infrabel (geen opmerkingen)*
- *Departement LNE, dienst Veiligheidsrapportage*
- *Departement MOW*
- *Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid*
- *OVAM*
- *Fluxys*

Met deze adviezen wordt in de onderstaande overwegingen rekening gehouden.

De dienst MER vroeg om de nota op een aantal punten aan te passen en te verduidelijken. Vervolgens ontving de Dienst Mer op 13 januari 2015 de aangepaste ontheffingsnota.

Beoordeling verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht

De ontheffingsaanvraag is overzichtelijk opgesteld door het studiebureau en bevat de nodige informatie. Het aangepaste ontheffingsdossier komt voldoende tegemoet aan de gemaakte opmerkingen. De aanvraag beschrijft de doelstelling van het project op een voldoende duidelijke wijze. Het geeft een overzicht van de disciplines met mogelijke effecten ten gevolge van het bovenvermelde project. De effecten van de aanleg en de exploitatie van het voorgenomen project zijn voldoende beschreven.

Voor elke milieudiscipline wordt geconcludeerd dat het project geen aanzienlijke negatieve gevolgen zal hebben voor het milieu als gevolg van de realisatie van het voorgenomen project.

Het opstellen van een project-MER zou redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende relevante gegevens over aanzienlijke milieueffecten kunnen bevatten ten opzichte van de aangepaste ontheffingsnota. Het opstellen van een project-MER kan, voor wat de leefmilieuaspecten betreft, bijgevolg geen duidelijke meerwaarde bieden in de verdere besluitvorming omtrent dit project.

Besluit

Het dossier inzake het verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Bijgevolg wordt een ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER toegekend voor de korte termijninvulling site Spoor Oost.

Deze ontheffing wordt verleend voor een termijn van vier jaar.

Dit verslag dient samen met de ontheffingsaanvraag deel uit te maken van de vergunningsaanvraag.

...

2.

Op 13 februari 2015 (datum volgens bestreden beslissing) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “*de heraanleg publieke ruimte Spoor Oost*”.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 vastgestelde gewestplan ‘Antwerpen’, gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’, vastgesteld met een besluit van de Vlaamse regering van 19 juni 2009. De aanvraag is niet gelegen binnen de grenzen van een deelgebied waarvoor voorschriften werden vastgesteld.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 3 april 2015 tot en met 3 mei 2015, dienen onder meer de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen brengt op 8 mei 2015 advies uit over de aanvraag, zoals voorgelegd in het kader van het openbaar onderzoek. Het advies luidt onder meer als volgt:

“ ...

Juridische grond

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en zijn uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing.

Stedenbouwkundige gegevens uit de plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen en verkavelingen

Het goed is gelegen binnen de omschrijving van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, goedgekeurd op 19 juni 2009.

Het eigendom is gelegen in het gewestplan Antwerpen (Koninklijk Besluit van 3 oktober 1979 en latere wijzigingen). Het eigendom ligt, volgens dit van kracht zijnde gewestplan, in een gebied voor gemeenschapsuitrusting en openbare nutsvoorziening. Onder gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen dient te worden begrepen voorzieningen die gericht zijn op de bevordering van het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld. De idee van dienstverlening (verzorgende sector) aan de gemeenschap is derhalve rechtstreeks aanwezig. Artikel 4.4.8. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening schrijft voor dat in gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde kunnen worden toegelaten, ongeacht het publiek of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk. Als gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen kunnen eveneens worden beschouwd een school, een voor het publiek toegankelijke toegangsweg tot een vergund gebouwencomplex in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en neveninrichtingen naast een autosnelweg. Alhoewel in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen in principe geen gebouwen met een woonfunctie zijn toegelaten, heeft de Raad van State bovendien niettemin geoordeeld dat service-flats voor bejaarden kunnen worden vergund in dergelijk gebied. Ook een nomadenkamp werd door de Raad van State beschouwd als een

gemeenschapsvoorziening en openbare nutsvoorziening.(Artikel 17 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.)

De aanvraag dient beoordeeld te worden aan de hand van de voorschriften van het gewestplan.

Gemeentelijke verordeningen

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (verder genoemd bouwcode), definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 28 april 2014, goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen van 9 oktober 2014 en van kracht sinds 25 oktober 2014.

...

Argumentatie

Openbaar onderzoek

Wettelijke bepalingen afhankelijk van de aanvraag

Overeenkomstig het besluit van 5 mei 2000 van de Vlaamse regering, zoals gewijzigd, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen, moet de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning openbaar gemaakt worden als de werken en/of handelingen betrekking hebben op: artikel 3, § 3, 2°: het oprichten en wijzigen van infrastructuurwerken met een lengte van meer dan 200 meter.

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd openbaar gemaakt van 3 april 2015 tot 3 mei 2015 overeenkomstig de bepalingen van voornoemd besluit inzake de openbaarmaking.

Het proces-verbaal van openbaar onderzoek werd opgesteld op datum van 7 mei 2015.

Inventaris en evaluatie van de bezwaarschriften

Er werden 640 bezwaarschriften ingediend.

Voorafgaand aan het openbaar onderzoek werd een petitielijst ingediend, ondertekend door 2719 personen.

De bezwaren laten zich als volgt samenvatten en evalueren:

Voorafgaand: de organisatie van de Sinksenfoor maakt geen deel uit van de aanvraag

Er werden een aantal bezwaren ingediend die specifiek betrekking hebben op de organisatie van de Sinksenfoor:

- 1. Het bezwaar dat de Sinksenfoor, als commerciële functie niet compatibel is met de bestemming zone voor gemeenschapsvoorzieningen.**
- 2. Het bezwaar dat de Sinksenfoor niet past in een park omwille van de grootschaligheid.**
- 3. Het bezwaar dat het risico bestaat dat in de organisatie van de Sinksenfoor een precedent kan schuilen voor andere grootschalige initiatieven waarvoor een oplossing moet worden gezocht.**
- 4. Het bezwaar dat impactstudies voor de buurt ontbreken waarin de combinatie van de Sinksenfoor met de evenementen Sportpaleis wordt bekeken. De bezwaarindiener is van mening dat beide conflicterend zijn en vraagt zich af waar de parkeerproblemen worden opgelost.**

5. **Het bezwaar dat er geen duidelijke impactstudie is gebeurd voor de Sinksenfoor. De bezwaarindiener is van mening dat de Sinksenfoor aanleiding zal geven tot aanzienlijke geluidshinder, meer in het bijzonder tijdens de avond- en nachturen en ook tijdens het weekend. Doordat het terrein op hoogte ligt zal het geluid zich gemakkelijker verplaatsen naar de omgeving. Daarenboven is de omgeving al sterk belast door het geluid van de Ring.**
6. **Het bezwaar dat er tijdens sinksenfoor geen publieke ruimte beschikbaar is.**
7. **Het bezwaar dat de sinksenfoor niet aan dezelfde voorwaarden wordt georganiseerd dan op de Vlaamse kaai, maar langer en latere openingsuren.**
8. **Het bezwaar dat de sinksenfoor tijdens de examenperiode plaats vindt en zo geen rust gecreëerd wordt voor de studenten**
9. **Het feit dat Sinksenfoor in het weekend en tot 2 u 's nachts mag duren en zo overlast en gezondheidsproblemen veroorzaakt.**
10. **Het bezwaar dat er in om de omgeving van Spoor Oost aanzienlijk meer bewoners hinder zullen ondervinden van de Sinksenfoor dan op de gedempte zuiderdokken. Dat hierbij ook meer kinderen zijn en bewoners die nu al geconfronteerd worden met overschrijding van geluids- en luchtkwaliteitsnormen**
11. **Het bezwaar dat het foorplan geen inzicht geeft in het soort en de oriëntatie van de kramen en daarmee geen vertaling geeft aan de belofte dat geluid zich niet richting de woonomgeving zou transporteren.**
12. **Het bezwaar dat het foorreglement alleen de relatie tussen de stad en de foorkramers regelt en geen houvast biedt tav toegestane openingstijden, geluidsproductie en andere milieuzaken.**
13. **Het bezwaar dat het college de foor jaarlijks kan verlengen, zonder opgaaf van redenen, zonder maximale verleningsduur en zonder (aanvullende) voorwaarden. De bezwaarindiener is van mening dat hier geen sprake is van rechtszekerheid.**

Op deze bezwaren met betrekking tot de organisatie van de Sinksenfoor kan als volgt worden geantwoord:

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft betrekking op de heraanleg van de publieke ruimte, waarop tevens evenementen kunnen plaatsvinden. De organisatie van de Sinksenfoor maakt geen deel uit van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Het houden van een tijdelijk evenement zoals een foor behoeft geen stedenbouwkundige vergunning, tenzij het houden van de foor gepaard zou gaan met vergunningsplichtige werken.

De organisatie van de Sinksenfoor gebeurt in overeenstemming met de Foorreglementering, zoals die wordt bepaald in:

- de Wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening en de organisatie van ambulante en kermisactiviteiten;
- het Koninklijk Besluit van 24 september 2006 betreffende de uitoefening en organisatie van kermisactiviteiten en ambulante activiteiten in kermisgastronomie;
- het stedelijk foorreglement d.d. 2 maart 2015;
- de Politiecodex.

Conform deze regelgeving (artikel 2 foorreglement) is het de gemeente/Stad, die de bovenlokale foren (zoals de Sinksenfoor) inricht op het grondgebied van de Stad, waarbij de gemeenteraad en het college van burgemeester en schepenen onder meer de locatie en het tijdstip van de foor bepalen; de praktische uitwerking zoals het toekennen van

standplaatsen aan de foorkramers. Het regelen, wijzigen, verplaatsen van de verschillende doorgangen gebeurt door het college en de burgemeester.

De algemene uitbatingsvoorwaarden voor de Sinksenfoor zijn opgenomen in de artikelen 119 e.v. van de Politiecodex. Via besluiten van het college van burgemeester en schepenen of de burgemeester op grond van de Politiecodex en de voormelde foorreglementering, zullen bijzondere uitbatingsvoorwaarden worden opgelegd aan de foorkramers en tevens flankerende maatregelen worden getroffen, teneinde de hinder op een aanvaardbaar niveau te houden en tegemoet te komen aan de bezorgdheden van alle buurtbewoners. Het evenementenvervoerplan "Sinksenfoor Antwerpen-Evenementenvervoerplan Spoor Oost", heeft onderzocht hoe de locatie Spoor Oost bereikbaar is met alle vervoerswijzen en hoe het mobiliteitsprofiel eruit ziet. Op basis van die analyse wordt bepaald welke maatregelen genomen zullen worden om de site bereikbaar te houden of te maken, en leefbaar voor de buurt.

Onderhavige aanvraag betreft enkel de herinrichting van het terrein als publieke ruimte waarbij mogelijke evenementen volgens de toepasselijke reglementering beoordeeld en georganiseerd zullen kunnen worden.

De bezwaren zijn ontvankelijk maar ongegrond.

Algemeen

1. Het bezwaar dat er in het aanvraagdossier dat ter inzage ligt melding wordt gemaakt van een MOBER, maar dat dit niet als bijlage aanwezig was. De bezwaarindiener stelt dat hierdoor de verkeerseffecten door omwonenden niet kunnen worden ingeschat.

Het aanvraagdossier werd, inclusief het MOBER, ter inzage gelegd tijdens het openbaar onderzoek bij de dienst stedenbouwkundige vergunningen.

Bij nazicht op 1 april 2015 werd vastgesteld dat het MOBER niet meer aanwezig was in het aanvraagdossier dat ter inzage lag bij de dienst stedenbouwkundige vergunningen. De Stad heeft hiervoor klacht tegen onbekenden neergelegd, wegens een vermoeden dat het document te kwader trouw uit het aanvraagdossier is weggenomen.

De stad Antwerpen besliste vervolgens een nieuw openbaar onderzoek in te stellen. Dit onderzoek is gestart op 3 april 2015. De bezwaren of opmerkingen die werden ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek worden meegenomen in de beraadslaging van het college van Burgemeester en schepenen over de aanvraag. Het bezwaar is ontvankelijk doch ongegrond.

2. Het bezwaar tegen de organisatie van evenementen, waaronder de Sinksenfoor.

Wat betreft de Sinksenfoor kan, voor de beantwoording van dit bezwaar, verwezen worden naar het voorafgaand hoofdstuk over de Sinksenfoor, waar dit reeds werd behandeld.

Voor de andere evenementen kan eveneens worden gesteld dat de organisatie ervan geen deel uitmaakt van de bouwaanvraag, doch het onderwerp vormt van afzonderlijke evenementenvergunningen en/of een toelating volgens het foorreglement of de politiecodex, die door het bevoegde orgaan afzonderlijk zullen worden beoordeeld en goedgekeurd, desgevallend met daarbij flankerende en mitigerende maatregelen.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

3. Het bezwaar tegen de aanleg van een parking voor 2300 voertuigen.

Voorliggende bouwaanvraag betreft de aanleg van een publieke ruimte waarop ook plaats wordt voorzien voor 2300 parkeerplaatsen in functie van evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix. Het betreft een project waarbij de ruimte multifunctioneel wordt ingezet afhankelijk van de noden. De site wordt enkel ingezet voor evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix, of in het kader van een evenementenvergunning voor evenementen op de site zelf. De inzet van de site kadert in het evenementenvervoersplan Sportpaleis en is belangrijk in functie van het vermijden van parkeerdruk op de woonwijken rondom de sportpaleissite. De 2300 parkeerplaatsen vormen het maximum in deze bouwaanvraag. Tot aan de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding zullen maximum 1500 parkeerplaatsen ingezet worden, aangezien er nog andere parkings voor de sportpaleissite beschikbaar zijn. De mobiliteitseffecten werden afdoende onderzocht en onderbouwd in de ontsluitingsstudie en het Mober voor Spoor Oost. De milieueffecten werden onderzocht in , het verzoek tot ontheffing van de MER plicht. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

4. Het bezwaar dat er geen volwaardig park wordt gerealiseerd.

Luidens het artikel 4.4.8 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, kunnen in de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk.

Onder gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen dient te worden begrepen voorzieningen die gericht zijn op de bevordering van het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld (dienstverlening). Wat de aard van de instellingen in dergelijke zones betreft, kan worden opgemerkt dat deze instellingen zeer uiteenlopend van aard kunnen zijn. Het is deze zeer uiteenlopende aard die de wetgever/decreetgever er toe geleid heeft deze zones niet nader te omschrijven.

Welnu: de voorliggende bouwaanvraag past binnen deze bestemming. Het betreft een project waarbij de ruimte multifunctioneel wordt ingezet afhankelijk van de noden van de gemeenschap.

In de eerste plaats voorziet het project een publieke ruimte ten behoeve van de omliggende woonwijken, in het bijzonder de stadsdelen Borgerhout Intramuros en Antwerpen Noord. Het merendeel van de tijd zal de ruimte geheel of gedeeltelijk beschikbaar zijn als publieke ruimte. De site is ontoegankelijk voor auto's, behalve op de momenten dat de site voor evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix wordt ingezet. Dit gebeurt steeds onder begeleiding waardoor ook dan de publieke ruimte maximaal operationeel kan blijven. Zeker tijdens de zomermaanden wanneer de druk op Spoor Noord en Rivierenhof het grootst is kan

deze ruimte volwaardig ingezet worden als publieke ruimte, aangezien er in deze periodes nagenoeg geen parkeervraag is vanuit de Sportpaleissite en Trix. In voorliggende bouwaanvraag wordt ook reeds een groenstructuur, straatmeubilair (banken, BBQ's, ...) en sport- en spelinfrastructuur, aan het terrein toegevoegd tijdens deze korte termijninvulling. Deze invulling staat duidelijk ten dienste van de gemeenschap.

In de tweede plaats wordt in het project plaats voorzien voor 2300 parkeerplaatsen in functie van evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix. Het evenementenparkeren kadert in de reorganisatie van het parkeeraanbod in de omgeving van het Sportpaleis die een positieve impact heeft op de afwikkeling van het verkeer op het omliggende wegen/stratennet. Deze voorziening is gericht op de goede uitvoering van het verkeers- en parkeerbeleid en staat ten dienste van de gemeenschap. In de rechtspraak en

rechtsleer wordt de aanleg van parkeerruimten aanvaard als gemeenschapsvoorziening (Bv.F. WASTIELS, *Administratieve Handleiding voor Ruimtelijke ordening en Stedenbouw*, losbladig werk, VGA).

In de derde plaats kunnen op het als publieke ruimte ingerichte terrein ook evenementen georganiseerd worden. Het voorzien door de gemeente op openbaar domein, bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen, van een locatie die occasioneel gebruikt kan worden voor evenementen is gericht op het algemeen belang en het staat ten dienste van de gemeenschap (de inwoners van de Stad). De evenementen die kunnen worden toegelaten betreffen voornamelijk openbare culturele of sociale voorzieningen bv. Sinksenfoor, Zomer van Antwerpen,...)

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

5. Het bezwaar dat een evenementenparking en de organisatie van evenementen de omwonenden en het publieke karakter van het terrein niet ten goede komt. De bezwaarindiener wenst een maximale invulling overeenkomstig de bestemming als zone voor gemeenschapsvoorzieningen, die de omwonenden ten goede komt.

Voorafgaandelijk kan worden herhaald dat de voorliggende bouwaanvraag past binnen de bestemming van het terrein als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen, zoals hoger uiteengezet werd bij de behandeling van het vierde bezwaar. Het betreft een project waarbij de ruimte multifunctioneel wordt ingezet afhankelijk van verschillende noden van de gemeenschap (publieke ruimte, evenementenparking, plaats voor evenementen).

Het terrein is publiek toegankelijk en geeft plaats aan functies die de omwonenden van Deurne, Antwerpen Noord en Borgerhout ten goede komen. Er wordt meer toegankelijke open ruimte gecreëerd voor de buurt en er wordt een oplossing geboden aan de parkeerdruk die bij grote evenementen op de Sportpaleissite en Trix voor omwonenden ontstaat. Deze invulling is zoals aangegeven in overeenstemming met de bestemming als zone voor gemeenschapsvoorzieningen en komt tegemoet aan verschillende noden van de gemeenschap. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

6. Het bezwaar dat functies die private winst genereren zoals een evenemententerrein en een parking niet thuis horen in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen. De bezwaarindiener is van mening dat er een bestemmingswijziging via RUP noodzakelijk is en dat hiervoor geen beleidsmatige grond is.

Voorafgaandelijk kan worden herhaald dat de voorliggende bouwaanvraag past binnen de bestemming van het terrein als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen, zoals hoger uiteengezet werd bij de behandeling van het vierde bezwaar.

Luidens het artikel 4.4.8 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, kunnen in de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk.

In het project wordt plaats voorzien voor 2300 parkeerplaatsen in functie van evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix. Het evenementenparkeren kadert in de reorganisatie van het parkeeraanbod in de omgeving van het Sportpaleis die een positieve impact heeft op de afwikkeling van het verkeer op het omliggende wegen/stratennet. Deze voorziening is op de goede uitvoering van het verkeers- en parkeerbeleid en staat ten dienste van de gemeenschap. In de rechtspraak en rechtsleer wordt de aanleg van parkeerruimten aanvaard als gemeenschapsinrichting (B-VI.

WASTIELS, *Administratieve Handleiding voor Ruimtelijke ordening en Stedenbouw, losbladig werk, VGA*).

Het voorzien van een locatie op openbaar domein, bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen, waar evenementen kunnen worden georganiseerd of toegelaten, is eveneens gericht op het algemeen belang en staat ten dienste van de gemeenschap (de inwoners van de Stad). De evenementen betreffen voornamelijk openbare culturele of sociale voorzieningen.

Nu deze functies passen binnen de bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen, is er geen bestemmingswijziging via RUP nodig. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

7. Het bezwaar dat de terminologie in de bouwaanvraag en de aanplakbiljetten van het openbaar onderzoek misleidend is. Er wordt gesproken over de heraanleg van publieke ruimte. De bezwaarindiener is van oordeel dat de site momenteel geen publieke ruimte is (niet toegankelijk) en er dus een functiewijziging dient te worden aangevraagd. En dat het openbaar onderzoek opnieuw moet.

Het terrein is gelegen in een gebied, volgens het Gewestplan bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen.

De gronden aan Spoor Oost behoren momenteel tot het openbaar/publiek domein van de NMBS. Het betreft een (oud) spoorwegemplacement van een autonoom overheidsbedrijf, wat aanvaard wordt als een gemeenschapsvoorziening en ook als openbaar domein (ook al is het dan niet toegankelijk voor het publiek).

AG VESPA heeft de intentie om deze gronden aan te kopen en op te nemen in haar patrimonium. AG VESPA is een autonoom gemeentebedrijf met rechtspersoonlijkheid opgericht bij besluit van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 16 september 2002. Haar maatschappelijk doel bestaat o.a. in het beheer van het eigen patrimonium behorend tot het openbaar en het privaat domein.

Conform artikel 5 van haar statuten, is AG VESPA bevoegd voor de affectaties en de desaffectaties van alle goederen waarvan het eigenaar is. AG VESPA heeft openbaar domein in haar patrimonium en heeft in het verleden reeds terreinen geaffecteerd tot het openbaar domein. AG VESPA zal derhalve dit terrein affecteren tot haar openbaar domein. De openbare bestemming blijft na de geplande eigendomsoverdracht behouden. Immers : voorliggende bouwaanvraag betreft de inrichting van het terrein als een publieke ruimte, zulks voor multifunctioneel gebruik met verschillende gemeenschapsvoorzieningen (zie hoger bij de behandeling van het vierde bezwaar)

Wat de aard van de voorzieningen in gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen betreft, kan worden opgemerkt dat deze voorzieningen zeer uiteenlopend van aard kunnen zijn. Zowel het spoorwegemplacement als de beoogde inrichting van de publieke ruimte met de vergunning, kaderen echter allebei onder het begrip en onder de hoofdfunctie "gemeenschapsvoorziening". Zodoende is er geen sprake van een functiewijziging, waarvoor een vergunning moet worden aangevraagd. Zelfs indien dat niet zo zou zijn en er zou, zoals de bezwaarindiener stelt, een wijziging zijn van een functie die geen gemeenschapsvoorziening is naar een functie die wel een gemeenschapsvoorziening is, dan nog betreft dat een functiewijziging waarvoor geen vergunningsplicht geldt (zie het artikel 2, § 1, laatste zin van het Vlaams Besluit van 14 april 2000 tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen). Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

8. Het bezwaar dat in de bouwaanvraag geen functiewijziging van de bestaande gebouwen wordt gevraagd. En dat ook niet wordt aangegeven welke gebouwen worden afgebroken. De bezwaarindiener is van mening dat het openbaar onderzoek opnieuw moet gebeuren.

In de bouwaanvraag wordt aangeduid welke gebouwen moeten worden behouden, en welke worden gesloopt. Daarvoor kan worden verwezen naar de beschrijvende nota, en ook naar de bouwplannen, waar dit expliciet is aangeduid (zie plan 'IN40200 — Ontwerpplan — Plan 1 — 7/12', plan 'IN40201 — Ontwerpplan — Plan 1 — 8/12' en plan 'IN40204 — Overzichtsplan — Parkeerplaatsen en routes brandweer — 9/12')

Op het terrein staan twee gebouwen die afgebroken worden. Voor de afbraak van de gebouwen werd door Infrabel reeds een sloopvergunning verkregen, die eveneens is toegevoegd aan de bouwaanvraag en op grond waarvan kan worden bepaald welke gebouwen worden afgebroken.

De twee bestaande gebouwen die op het terrein behouden blijven en herbestemd worden krijgen een ondersteunende rol voor de toekomstige functie van de site. De beschrijvende nota stelt daarover het volgende : Aan de noord- en zuidzijde van het terrein blijven twee gebouwen behouden (zie grondplannen in bijlage 5). Deze gebouwen zullen overeenkomstig de gewestplanbestemming ingezet worden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. De gebouwen kunnen ondersteunende functies huisvesten voor de hoofdbestemmingen van het terrein : publieke ruimte, evenementenparkeren en evenementen. Het gaat onder meer over sanitair, opslag, schuilplaats, uitvalsbasis voor gemeenschapswerking. De nieuwe invulling van de beide gebouwen kadert in een ondersteunende voorzieningenrol. Dit houdt in dat er op beide hoeken van de site een werking wordt uitgebouwd die de levendigheid van de site en de sociale controle vergroot. Aan de zuidzijde van het terrein wordt naast het gebouw plaats voorzien voor 3 containers die bijkomende capaciteit bieden als opslagplaats voor de hoofdfuncties op het terrein. (bv. opslag van materialen voor het fietsbehendigheidsparcours,...)

Wat de aard van de voorzieningen in gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen betreft, kan worden opgemerkt dat deze voorzieningen zeer uiteenlopend van aard kunnen zijn. Zowel de functie van de gebouwen als onderdeel van het spoorwegemplacement van de NMBS, als de hoger beschreven nieuwe functie die aan de gebouwen wordt gegeven, kaderen allebei onder het begrip en onder de hoofdfunctie "gemeenschapsvoorziening". Zodoende is er geen sprake van een functiewijziging, waarvoor een vergunning moet worden aangevraagd. Zelfs indien dat niet zo zou zijn en er zou, zoals de bezwaarindiener stelt, voor de gebouwen een wijziging zijn van een functie die geen gemeenschapsvoorziening is naar een functie die wel een gemeenschapsvoorziening is, dan nog betreft dat een functiewijziging waarvoor geen vergunningsplicht geldt (zie het artikel 2, § 1, laatste zin van het Vlaams Besluit van 14 april 2000 tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen). Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

9. Het bezwaar dat de woon- en leefkwaliteit van de omringende woonbuurt in belangrijke mate negatief beïnvloed en aangetast wordt door de aanleg van een parking en door het terrein aan te wenden voor evenementen. Het bezwaar dat een belangrijke negatieve impact op de woonomgeving wordt verwacht door de inplanting van de evenementen zoals de Sinksenfoor (geluid, verkeer, fauna en flora, afvalverwerken, parkeren bewoners,...)

Wat betreft het (evenementen)parkeren. De milieueffecten van de aanleg van een publieke ruimte waarop ook evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix kan plaatsvinden werden onderzocht in het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht. De Dienst MER heeft op basis van dit verzoekdossier en bijkomende adviezen geoordeeld dat het verzoek tot

onthefing ingewilligd kon worden. Specifiek wat betreft de geluidsimpact van de aanvraag en het evenementenparkeren, wordt in de MER- ontheffing een analyse gemaakt op. 39-45. De geluidseffecten van de functie publieke ruimte zullen verwaarloosbaar zijn. De bijdrage van het evenementenverkeer van Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aan het geluidsniveau in de omgeving van het projectgebied is verwaarloosbaar, evenals de geluidseffecten van de realisatie van parking Spoor Oost en de verschuiving van de parkeercapaciteit. Mogelijke nachtelijke geluidshinder ter hoogte van de Buurtspoorweglei is beperkt, enerzijds omwille van het beperkte verkeersvolume (secundaire toegang) en anderzijds omdat deze secundaire uitgang enkel nodig is in geval van topevenementen. Na analyse wordt door de MER-deskundige tot de conclusie gekomen dat de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve geluidseffecten zullen hebben.

Wat betreft de evenementen. Het voorwerp van de bouwvraag heeft betrekking op de inrichting van het terrein als publieke ruimte, o.a. als plaats om evenementen te houden, maar niet op de evenementen zelf. De milieueffecten van alle evenementen worden afzonderlijk door de bevoegde overheid beoordeeld en waar nodig gemilderd bij het verlenen van een evenementenvergunning en/of de goedkeuring in het kader van het voorreglement en politiecodel. Evenementen zijn uit hun aard tijdelijk en onderling verschillend, zodat het onmogelijk is om hiervoor voorafgaandelijk één globale beoordeling te maken. Ook specifiek wat betreft de geluidsimpact van evenementen, zal de analyse daarvan gebeuren in de respectievelijke evenementenvergunning of toelating conform de voorreglementering. In elk geval zal rekening worden gehouden met de politiecodel en de Vlaamse reglementering. Voor de beantwoording kan worden verwezen naar het hoofdstuk voorafgaandelijk, dat over de Sinkenfoor handelt.

Wat betreft de impact op fauna en flora, komt de MER-deskundige in het ontheffingsdossier tot het besluit dat het biotoopverlies binnen het projectgebied niet als significant wordt beoordeeld. Er worden nieuwe groenelementen ingebracht volgens de basisprincipes van het Beeld kwaliteitsplan Groene Singel. Zowel tijdens de aanlegfase als na de projectrealisatie zal er geen rustverstoring ontstaan die relevant wordt geacht.

Het feit dat een niet-toegankelijk braakliggend terrein, een voormalig spoorwegemplacement, een nieuwe functie krijgt die ten goede komt aan de functies in de omgeving wordt door de MER-deskundige in het ontheffingsdossier als een positief effect beoordeeld. Het creëren van een aanzienlijke oppervlakte publieke ruimte is in het bijzonder positief gezien de schaarste aan openbaar groen in de omgeving waarvoor de publieke ruimte in de eerste plaats bestemd is. Door de groene inkleding van het terrein en omvorming tot een aangename publieke ruimte, zal er ook een positief effect zijn op de beeld- en beleefswaarde van Spoor Oost.

De bezwaren zijn ontvankelijk maar ongegrond.

10. Het bezwaar dat het aantal parkeerplaatsen beperkt moet worden tot maximaal 1000 parkeerplaatsen en dat de rest van het terrein, in samenspraak met omwonenden, moet ingericht worden als een volwaardig park. De bezwaarindiener stelt dat er in de buurt reeds zeer weinig tot geen groen aanwezig is en de bevolkingsdichtheid zeer hoog, waardoor de nood aan een park nijpend is. Terwijl de Vlaamse norm 30m² groene ruimte per inwoner voorschrijft en in dit gedeelte van Antwerpen amper 1m² per inwoner aanwezig is. De bezwaarindiener stelt dat de parkfunctie beperkt blijft en de parkeerfunctie de overhand heeft.

Voorafgaandelijk wordt verwezen naar de beantwoording van het vierde bezwaar, dat hier integraal kan worden hernomen, en waaraan nog het volgende kan worden toegevoegd. In voorliggende bouwvraag is een concept uitgewerkt met multifunctioneel ruimtegebruik om aan verschillende noden tegemoet te komen, zowel aan de nood aan

open ruimte en groen, als aan de noden ivf evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix. Het project is daarbij gericht op het verhogen van de leefbaarheid van de omwonenden in Borgerhout, Antwerpen Noord en Deurne.

Er wordt in het project 4.3 ha (40% van de totale oppervlakte) exclusieve publieke ruimte gecreëerd, die nooit wordt ingezet voor evenementenparkeren. De rest van het terrein wordt multifunctioneel ingezet. Het terrein is vandaag reeds grotendeels verhard. Deze verharding wordt grotendeels behouden en/of gerecycleerd op het terrein. Daarnaast wordt ten westen van de centrale as een groenstructuur ingebracht. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie, namelijk 6600 m² minder verharde ruimte.

Het merendeel van de tijd is de site geheel of gedeeltelijk beschikbaar is als publieke en open/groene ruimte voor de buurt. Vooral in de zomermaanden wanneer de overdruk op de bestaande parken in de omgeving het grootst is, is er nagenoeg geen parkeemood in functie van het evenementenparkeren.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

11. Het bezwaar dat participatie tot op heden zo goed als onbestaande is geweest en beperkt bleef tot informatie. De bezwaarindiener wenst betrokken te worden bij de inrichting van de site, en wenst dat de voorstellen mbt beheer en gebruik overwogen worden.

Het bezwaar is niet stedenbouwkundig van aard.

Er werden in de voorbereiding van de bouwaanvraag van dit project verschillende info- en consultatiemomenten opgezet met de omwonenden. Het stedelijk wijkoverleg organiseerde op 5 mei 2014, 14 juni 2014, 8 november 2014 en 28 februari 2015 overlegmomenten. Daarnaast was er een online forum en werden ook gesprekken gevoerd met verschillende buurtorganisaties. Op basis van de input werden de plannen bijgesteld en verder uitgewerkt. Heel wat voorstellen van buurtbewoners werden dan ook opgenomen in het plan waaronder integratie van de spoorwegelementen, toevoeging van een heuvel, speel- en sportinfrastructuur, waterelement, centrale as over het terrein, BBQ plaatsen, loopparcours, fietsbehendigheidsparcours, Ook de voorstellen met betrekking tot beheer en gebruik zullen verder meegenomen worden. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

12. Het bezwaar dat in de vergunningsvraag enkel over een kortetermijninvulling wordt gesproken zonder enige garantie voor de toekomst en de lange termijn. Er wordt gesproken van een evenementenparking gelimiteerd tot 2300 parkeerplaatsen. Dit is voor de korte termijn. De bezwaarindiener stelt dat het mogelijk is dat na de realisatie van de Oosterweelverbinding, een uitbreiding tot 4000 parkeerplaatsen te vreezen valt.

In de ontsluitingsstudie werden inderdaad scenario's tot 4000 parkeerplaatsen onderzocht. Deze vormen echter geen voorwerp van voorliggende bouwaanvraag. De bouwaanvraag is gelimiteerd op 2300 parkeerplaatsen. Wanneer in de toekomst een uitbreiding van parkeerplaatsen gewenst zou zijn is een nieuwe bouwaanvraag noodzakelijk. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

13. Het bezwaar dat de Noordersingel niet op een aangename en veilig manier oversteekbaar is met kinderen waardoor het Rivierenhof, dat vlakbij gelegen is, geen alternatief vormt voor het tekort aan groene ruimte.

Het bezwaar is onvoldoende toegespitst op de voorliggende bouwaanvraag.

Er kan voorafgaandelijk worden verwezen naar de beantwoording van het vierde en het tiende bezwaar, waaraan nog het volgende wordt toegevoegd.

Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Noordersingel is opgenomen in het bestuursakkoord als een doelstelling van dit beleid, maar maakt geen deel uit van voorliggend project en bouwaanvraag. Samen met AWV en De Lijn werkt de stad momenteel aan oplossingen voor een betere oversteekbaarheid en verbinding tussen Borgerhout en Rivierenhof. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

14. Het bewaar dat de conceptsubsidie die werd toegekend onrechtmatig verkregen werd en dat geen gehoor werd gegeven aan de aanbevelingen van de jury.

Het bezwaar is niet stedenbouwkundig van aard en gaat over iets dat buiten de voorliggende bouwaanvraag staat (de subsidie), zodat het om die reden niet kan worden weerhouden. Voor zover nodig kan worden verduidelijkt dat... de conceptsubsidie van het stadsvernieuwingfonds werd verkregen voor het project met multifunctioneel ruimtegebruik waaronder een evenementenparking voor de sportpaleissite en Trix zoals voorligt in de bouwaanvraag.

De verdere inzet van de conceptsubsidie en de aanbevelingen van de jury worden opgevolgd door het regieteam van de conceptsubsidie en zal in overleg met hen verder worden uitgewerkt door de stad. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

15. Het bezwaar dat het verharden van een grote oppervlakte in Borgerhout ipv het inrichten van meer groen ingaat tegen de wens van de bewoners?

Het bezwaar is niet stedenbouwkundig, maar eerder beleidsmatig van aard. Los van de vraag of de bezwaarindiener de wens van alle bewoners uitdrukt, stelt de vergunningsaanvrager dat hij een project heeft ingediend waarmee hij tegemoet wenst te komen aan verschillende noden, niet alleen groen/open ruimte, maar ook bv. evenementenparkeren. Vandaar dat de ruimte wordt ingericht voor multifunctioneel gebruik.

De verschillende noden van de gemeenschap zijn niet denkbeeldig en het daaraan willen tegemoetkomen is een legitiem en kennelijk redelijk streven, temeer daar het terrein gelegen is in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen. In de voorliggende bouwaanvraag is het project op stedenbouwkundig vlak correct uitgewerkt.

Er kan verwezen worden naar de beantwoording van het vierde en het tiende bezwaar, waar o.a. wordt verduidelijkt dat het terrein vandaag reeds grotendeels verhard is. Deze verharding wordt grotendeels behouden en/of gerecycleerd op het terrein. Daarnaast wordt ten westen van de centrale as een groenstructuur ingebracht. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie, namelijk 6600 m2 minder verharde ruimte

Voorts kan worden opgemerkt dat het terrein het merendeel van de tijd geheel of gedeeltelijk beschikbaar is, als publieke en open/groene ruimte voor de buurt. Vooral in de zomermaanden wanneer de overdruk op de bestaande parken in de omgeving het grootst

is, is er nagenoeg geen parkeernood in functie van het evenementenparkeren. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

16. Het bezwaar dat parkeren sterker doorweegt dan de fysieke en psychische gezondheid van de bewoners. De bezwaar indiener stelt dat een park de kwaliteit van leven en gezondheid ten goede komt.

Voor de beantwoording van dit bezwaar kan worden verwezen naar de beantwoording van het vierde, het negende en het tiende bezwaar. Het terrein is in het gewestplan bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en moet aldus door de vergunningsaanvrager zo worden ingevuld. Daarbij wordt wel degelijk rekening gehouden met de gezondheid van de bewoners : de milieueffecten van de aanleg van een publieke ruimte waarop ook evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix kan plaatsvinden werden onderzocht in het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht.

De Dienst MER heeft op basis van dit verzoekdossier en bijkomende adviezen geoordeeld dat het verzoek tot ontheffing ingewilligd kon worden. Daarnaast worden de milieueffecten van alle evenementen afzonderlijk door de bevoegde overheid beoordeeld en waar nodig gemilderd bij het verlenen van een evenementenvergunning en/of de goedkeuring in het kader van het foorreglement en politiecodel, dit alles met het oog op de gezondheid van de omwonenden.

Voorts kan worden opgemerkt dat het terrein het merendeel van de tijd geheel of gedeeltelijk beschikbaar is als publieke en open/groene ruimte voor de buurt (een bepaalde zone is altijd exclusief beschikbaar, een andere zone wordt soms dubbel gebruikt voor parking/evenementen. Vooral in de zomermaanden wanneer de overdruk op de bestaande parken in de omgeving het grootst is, is er nagenoeg geen parkeernood in functie van het evenementenparkeren. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

17. Het bezwaar dat Borgerhout erg getroffen wordt door de overlast van de Hollandse knoop en dat deze extra belasting niet gecompenseerd wordt door het creëren van een parking die voor nog meer overlast zal zorgen.

Het bezwaar gaat over iets dat buiten de voorliggende bouwaanvraag staat (de toekomstige realisering van de zgn. Hollandse Knoop buiten het projectgebied). Onderhavige bouwaanvraag kan niet afhankelijk gesteld worden van nog niet-vergunde projecten. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

18. Het bezwaar dat er veel kansarme gezinnen wonen in de buurten rondom de site. De bezwaarindiener is van mening dat een park niet enkel noodzakelijk is qua gezondheid maar ook ifv sociale opvang, integratie en ontspanning. Het sociale aspect wordt compleet genegeerd.

Er kan verwezen worden naar de beantwoording van het vierde, het tiende en het zestiende bezwaar. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

19. Het bezwaar dat onjuist wordt gesteld dat het terrein vooral als park wordt ingevuld met af en toe medegebruik voor evenementen of parkeren. De bezwaarindiener stelt dat dit onjuist is en dat de Sinksenfoor en evenementenparkeren zullen domineren en dat het terrein hiervoor wordt (half)verhard.

De bouwaanvraag betreft een project voor een publieke ruimte waarop ook plaats is voor evenementen en die kan ingezet worden ivv het evenementenparkeren voor de sportpaleissite en Lotto Arena. Het bezwaar betreft niet zozeer het voorwerp van de aanvraag, maar wel de daadwerkelijke uitvoering daarvan, wat een kwestie van handhaving is. In de mate dat het bezwaar speculeert over de latere uitvoering van de vergunning, dient het te worden afgewezen als ongegrond.

Wat betreft de verharding. Het terrein is vandaag reeds grotendeels verhard. Deze verharding wordt grotendeels behouden en/of gerecycleerd op het terrein. Daarnaast wordt ten westen van de centrale as een groenstructuur ingebracht. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie, namelijk 6600 m2 minder verharde ruimte. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

20. Het bezwaar dat er geen garantie is op een verbinding tussen park Spoor Noord en Rivierenhof omdat de fietsbrug niet is opgenomen in het project.

De realisatie van de fietsbrug tussen Spoor Noord en Rivierenhof is een duidelijke ambitie van het beleid. Het ontwerp is ook afgestemd op een toekomstige realisatie van deze verbinding. De brug zelf maakt echter geen deel uit van voorliggende bouwaanvraag, maar zal via een afzonderlijke bouwaanvraag vergund moeten worden. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

21. Het bezwaar dat de aanvraag strijdig is met artikel 10 van de grondwet, dat stelt dat alle Belgen gelijk zijn voor de wet, daar gemeenschapsgelden zullen worden gebruikt om een parking aan te leggen voornamelijk in functie van, het Sportpaleis en zo de inkomsten van een privémaatschappij (Antwerps Sportpaleis nv) garandeert.

Het gelijkheidsbeginsel (artikel 10 Grondwet) verbiedt dat twee personen die zich in eenzelfde situatie bevinden, op verschillende wijze behandeld worden, of dat personen die zich in een verschillende situatie bevinden, op dezelfde manier behandeld worden. Vooreerst kan worden opgemerkt dat de bezwaarindienaar niet of onvoldoende aangeeft op welke manier het gelijkheidsbeginsel volgens hem precies zou worden geschonden (er wordt niet aangegeven of er sprake is van een onderscheid tussen twee categorieën van personen, die zich in eenzelfde of verschillende situatie bevinden). Om deze reden alleen al dient het bezwaar te worden verworpen.

Voorts kan worden opgemerkt dat de bezwaarindienaar ook vertrekt van een foutief uitgangspunt, nl. dat de bouwaanvraag bedoeld is om de inkomsten van de nv Antwerps Sportpaleis te garanderen. Dit is niet zo. De voorliggende bouwaanvraag is ruim en betreft de inrichting van Spoor Oost als een multifunctionele publieke ruimte, waarbij geprobeerd wordt tegemoet te komen aan verschillende noden van de buurt. Zie daarvoor hoger bij de beantwoording van het vierde bezwaarschrift. Slechts één van de functies betreft het voorzien van parkeerplaatsen in functie van evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix.

Het evenementenparkeren is niet gericht op het "garanderen van de inkomsten" van nv Antwerps Sportpaleis, maar kadert in de reorganisatie van het parkeeraanbod in de omgeving van het Sportpaleis die een positieve impact heeft op de afwikkeling van het verkeer op het omliggende wegen/stratennet. Deze voorziening is gericht op de goede uitvoering van het verkeers- en parkeerbeleid en staat ten dienste van de gemeenschap. In de rechtspraak en rechtsleer wordt de aanleg van parkeerruimten aanvaard als gemeenschapsvoorziening (Bv. F. WASTIELS, Administratieve Handleiding voor

Ruimtelijke ordening en Stedenbouw, losbladig werk, VGA). Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

22. Het bezwaar dat het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wel degelijk als een instrument gebruikt moet worden bij de beoordeling van een individuele bouwaanvraag daar de aanvraag een dermate grote omvang heeft dat het ontwerp de aanleg van een wijkpark van 5ha onmogelijk maakt.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat het artikel 2.1.2.§ 7 VCRO uitdrukkelijk stelt dat de ruimtelijke structuurplannen geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningsaanvragen. Het ruimtelijk structuurplan is immers een louter beleidsdocument dat moet worden onderscheiden van plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het bevat geen concrete regels die het gebruik van een perceel direct beïnvloeden, zodat een aanvrager die bouwt of verkavelt niet rechtstreeks met een structuurplan kan/mag worden geconfronteerd. Dit is ook al herhaaldelijk zo bevestigd in de rechtspraak van de Raad van State, waar geoordeeld wordt dat een stedenbouwkundige vergunning niet kan/mag worden geweigerd op basis van een ruimtelijk structuurplan (bijvoorbeeld de arresten R.v.St., nr 82.574, 30 september 1999; nr 90.722, 8 november 2000 en nr 121.147, 1 juli 2003)

Voor zover nodig kan worden opgemerkt dat de voorliggende aanvraag ook verenigbaar is met het structuurplan. Door de realisatie van het project stelt de stad een publieke ruimte ter beschikking van de buurt. Deze is deels verhard en deels groen en zal op bepaalde stukken ook gemengd gebruikt worden voor evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix en/of voor evenementen. Er wordt in het project 4.3 ha (40% van de totale oppervlakte) exclusieve publieke ruimte gecreëerd, die nooit wordt ingezet voor evenementenparkeren. In de uiteindelijke balans is het aandeel verharding van het terrein lager dan in de huidige situatie, namelijk 6600 m² minder verharde ruimte. Er wordt een groenstructuur ingebracht met circa 600 bomen, een ligweide op een heuvel, een speelbos, ... Er wordt ook allerlei sport- en spelinfrastructuur voorzien. Bovendien wordt een verdere vergroening in de toekomst door deze bouwaanvraag niet gehypothecerd. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond;

23. Het bezwaar dat indien de stedelijke overheid het groentekort niet wegwerkt 'ze automatisch kiest voor hogere misdaadcijfers' en dat dit onverenigbaar is met de aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op 'veiligheid in het algemeen' bij de toetsing van de aanvraag aan de verenigbaarheid met een goede ruimtelijke ordening.

Vooreerst kan worden opgemerkt dat er geen 'automatisch' oorzakelijk verband is tussen minder groen én meer misdaad, zoals de bezwaarindiener dit poneert, doch niet aantoon.

Voorts kan worden opgemerkt dat in onderhavig geval de aanvraag wel kadert in de betrachting om groentekorten weg te werken. De bestaande situatie is immers een niet-toegankelijk oud spoorwegemplacement. De voorliggende bouwaanvraag beoogt juist om dit terrein open te stellen voor het publiek als een publieke ruimte, hetgeen dus een verbetering is ten opzichte van de bestaande situatie.

Door de realisatie van het project wordt dus wel degelijk gewerkt aan het wegwerken van de open ruimte en groentekorten in de buurt zoals ook uiteengezet in de behandeling van het tweeëntwintigste bezwaarschrift. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond;

24. Het bezwaar dat eerst advies moet worden ingewonnen bij het Agentschap Onroerend Erfgoed voor het verwijderen van de kranen op de site.

In voorliggende aanvraag blijven de kranen op het terrein staan. De eigenaar dient wel de nodige aanpassingswerken uit te voeren zodat de kranen veilig kunnen blijven staan op een publieke ruimte en blijft instaan voor het onderhoud. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond;

25. Het bezwaar dat de inplanting van sierwindmolens mogelijks problematisch is omdat het noordelijk deel van de site volgens "Vlaamse risicoatlas vogels-windturbines" gelegen is in een zone met 'groot risico' voor de aanwezige vogels.

Er worden op de site geen grootschalige windturbines, zoals bedoeld in de atlas, voorzien. Er wordt wel gewerkt met een aantal herkennings- of niarkeringspunten. Deze zijn niet hoog en vormen geen risico voor de aanwezige vogels. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond;

26. Het bezwaar dat de aanplant van berken in een stedelijke omgeving niet te verantwoorden is, daar, volgens het Universitair Ziekenhuis Antwerpen, 16,5% van de Antwerpenaren één of meerdere allergieën, waaronder allergie aan berkenpollen, heeft.

De plantenkeuze is gebaseerd op de wens om inheemse en snelgroeiende soorten aan te planten. Dit om op korte termijn een groen beeld te krijgen op de site. De keuze sluit bovendien aan bij de bomen die vandaag ook reeds op de site aanwezig zijn en die dus van nature goed gedijen op dit soort gronden zoals voormalige spoorwegsites. Naast berken worden ook nog andere soorten en planten aangeplant om een divers beeld te krijgen. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond;

Ontheffingsdossier

Met betrekking tot de inhoud en methodiek van het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht kunnen de bezwaren als volgt worden samengevat:

- 1. Het bezwaar dat het rapport dat werd opgemaakt door ANTEA ter ontheffing van de MER- plicht tot het besluit komt dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn. De bezwaarindiener is van mening dat er wel degelijk negatieve effecten (geluidsoverlast, fijn stof, verkeerhinder, visuele hinder, ...) zijn voor de omgeving waardoor de voorwaarde voor het verkrijgen van een ontheffing niet is vervuld en een uitgebreide en gedetailleerde project- MER-screening noodzakelijk is.**
- 2. Het bezwaar dat de timing in de studie onduidelijk is en geen exacte timing voor de Oosterweelverbinding, de invulling van de Slachthuissite en het Albertkanaal, alsook de impact ervan wordt opgenomen.**
- 3. Het bezwaar dat er geen rekening gehouden wordt het feit dat grote evenementen in het Sportpaleis meerdere dagen na elkaar kunnen duren. De bezwaarindiener is van mening dat een beperking tot 13 grote evenementen hierdoor niet realistisch is.**
- 4. Het bezwaar dat de effecten van geluid, fijn stof, verkeerscongestie, visuele en lichthinder worden onderschat.**
- 5. Het bezwaar dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de impact van de parking op de omliggende fauna en flora. Het biologisch waardevol karakter van de ringbermen wordt volgens de bezwaarindiener totaal onderschat.**

6. *Het bezwaar dat het milieueffect van de spontaan ontwikkelende en reeds aanwezige vegetaties op de site niet werd onderzocht. Er werd uitgegaan van theoretische veronderstellingen ipv daadwerkelijk onderzoek voor de fauna en floragegevens in de studie MER.*
7. *Het bezwaar dat voor de mogelijke verstoring van de avifauna wordt uitgegaan van waarschijnlijkheden en veronderstellingen ipv concrete studies.*
8. *Het bezwaar dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het slechte geluidsklimaat en de slechte luchtkwaliteit in het studiegebied en de omliggende woonbuurt.*
9. *Het bezwaar dat tijdens de piekmomenten, vooral na afloop van evenementen, significant geluidshinder zal zijn tijdens de veel gevoeligere nachtperiode, in het bijzonder ter hoogte van de bewoning aan de buurtspoorweglei. De bezwaarindiener is van mening dat hier milderende maatregelen moeten worden voorgesteld.*
10. *Het bezwaar dat het alternatief met een parking beperkt tot 1000 parkeerplaatsen en de rest van het terrein ingevuld als park en groene zone niet werd onderzocht. De bezwaarindiener is van mening dat een volwaardig projectMER waarin alle alternatieven voor de invulling van de site spoor oost worden onderzocht noodzakelijk is.*
11. *Het bezwaar dat er geen rekening werd gehouden met de impact van de Sinksenfoor die meerdere weken duurt. Terwijl in de beschrijvende nota van de bouwaanvraag wordt gesproken om evenementen te laten doorgaan op spoor oost. De bezwaarindiener is van mening dat dit zal leiden tot lawaaioverlast voor de woonbuurt, verkeercongestie, overmatige parkeerdruk en zwervuil.*
12. *Het bezwaar dat niet werd onderzocht de sinksenfoor en het evenementenparkeren op zeker hoogte zal liggen waardoor het geluid zich gemakkelijk naar de omgeving zal verspreiden.*
13. *Het bezwaar dat er lichthinder zal zijn voor de aanwezige fauna, waaronder bijvoorbeeld vleermuizen.*
14. *Het bezwaar dat er wordt uitgegaan van theoretische veronderstellingen ipv daadwerkelijk onderzoek*
15. *Het bezwaar dat er geen milderende maatregelen zijn voorgesteld.*
16. *Het bezwaar dat in het verzoek tot ontheffing wel gesproken wordt over oversteekbaarheid en openbaar vervoer maar dat er geen conclusies aan verbonden worden. De bezwaarindiener is van mening dat de oversteekbaarheid verslechtert en de verkeershinder toeneemt.*
17. *Het bezwaar dat de verbetering van de doorstroming die wordt beschreven geen aanleiding maar het een bijkomend gevolg is van het project. De aanleiding is volgens de bezwaarindiener het verdwijnen van parking Ten Eekchove met zijn files. De bezwaarindiener is van mening dat de files daar eenvoudig opgeloste hadden kunnen worden door Ten Eeckhove via de bypass bereikbaar te maken waardoor geen voorrang moet verleend worden aan de Bisschoppenhoflaan*
18. *Het bezwaar dat geen vergelijking is gemaakt in de werffasen en definitieve toestand tussen situaties met en zonder parking spoor oost qua doorstroming, waardoor onduidelijk is of enig voordeel aan de realisatie van parking Spoor Oost mag worden toegeschreven.*
19. *Het bezwaar dat bij de geluidsanalyse dezelfde wegen worden beschouwd als bij mens mobiliteit waardoor relevante bewoonde wegen zoals buurtspoorweglei en straten in de Damwijk ontbreken.*
20. *Het bezwaar dat in de aanvraag tot ontheffing van de MER-plicht een degelijke verwijzing naar de verwachte demografische groei in Antwerpen ontbreekt.*

Deze inhoudelijke bezwaren kunnen gezamenlijk beantwoord worden als volgt:

Het MER- ontheffingsdossier werd opgemaakt door erkende MER- deskundigen, Antea, in opdracht van de bouwheer. Over de inhoud en de methodiek van het verzoek tot ontheffing van de MER- plicht werd door de MER- deskundigen overleg gepleegd met de Dienst MER.

Het verzoek tot ontheffing werd vervolgens ter beoordeling voorgelegd aan de Dienst MER van de Vlaamse overheid. De Dienst MER heeft daarbij ook adviezen van verschillende instanties opgevraagd en heeft met deze adviezen rekening gehouden bij haar beoordeling. Op basis van het dossier en de bijkomende adviezen heeft de Dienst MER besloten om het verzoek tot ontheffing in te willigen. De toekenning van de ontheffing door de Dienst MER houdt in dat deze bevoegde overheidsinstantie van oordeel is dat het gevoerde onderzoek voldoet aan alle normen. De aanvraag beschrijft de doelstelling van het project op een voldoende duidelijke wijze. Het geeft een overzicht van de disciplines met mogelijke effecten ten gevolge van het project. De effecten van de aanleg en de exploitatie van het project zijn voldoende beschreven.

De Dienst MER kwam zo tot het besluit dat het ontheffingsdossier voldoende informatie bevat om het aspect "milieu" een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Het opstellen van een project-MER zou redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende relevante gegevens over aanzienlijke milieueffecten kunnen bevatten. Bij het nemen van deze beslissing werd tevens rekening gehouden met de verleende adviezen. De opbouw van het dossier en de inhoudelijke beoordeling is volledig in overeenstemming met de regelgeving met betrekking tot de MER- plicht. De administratieve overheden zijn ertoe gehouden dit overheidsbesluit van de bevoegde overheidsinstantie toe te passen.

Ten overvloede kan nog worden opgemerkt dat een aantal van de opgeworpen bezwaren ook feitelijk onjuist zijn. Met betrekking tot het bezwaar omtrent de beperking van het aantal grote evenementen in het Sportpaleis tot 13, dient te worden opgemerkt dat het ontheffingsdossier gebaseerd is op de beschikbare gegevens over meerdere jaren voor de Sportpaleissite. In 2013 waren er 13 concerten waarbij de parkings volledig bezet waren. Deze cijfers werden opgenomen in het ontheffingsdossier. Op vraag van de Dienst MER werden de cijfers verder aangevuld en verduidelijkt. Daarbij werd niet in aantal evenementen, maar wel in aantal dagen gerekend. In het ontheffingsdossier dat deel uitmaakte van de vergunningsaanvraag en dat ter inzage lag bij het openbaar onderzoek werd opgenomen dat op basis van de beschikbare gegevens over meerdere jaren kan gesteld worden dat de maximale parkeercapaciteit van 2300 voertuigen maximaal 20 dagen per jaar nodig is.

Wat betreft het bezwaar omtrent de verhoogde geluidshinder aan de Buurtspoorweglei, blijkt uit het dossier dat de Buurtspoorweglei enkel wordt ingezet bij topevenementen wanneer de toegang langs de Noordersingel alleen niet zou volstaan voor een vlotte ontruiming van de evenementenparking. In de Mober wordt onderzocht en onderbouwd dat dit slechts een beperkt aantal keer per jaar voorkomt. Voor het overige wordt deze secundaire toegang niet gebruikt, zodat er ook geen sprake zal zijn van verhoogde hinder. Wat betreft het bezwaar omtrent de demografische groei, wordt opgemerkt dat de voorliggende bouwaanvraag betrekking heeft op de invulling op korte termijn. Aangezien de demografische groei slechts relevant is wanneer een lange periode in overweging wordt genomen, wordt deze niet expliciet opgenomen. De bezwaren zijn ontvankelijk maar ongegrond.

21. Het bezwaar dat de effecten van evenementen, waaronder de Sinksenfoor niet werden bekeken en onderzocht in het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht.

De Sinksenfoor en andere evenementen maken geen deel uit van de bouwaanvraag en bijgevolg ook niet van het verzoek tot ontheffing van de MER- plicht. Zoals de Dienst MER in de ontheffingsbeslissing bevestigt, zijn evenementen tijdelijk van aard en worden deze geregeld via een zogenaamde evenementenvergunning (of toelating conform de voorreglementering). De uitgevoerde beoordeling in het ontheffingsdossier heeft derhalve betrekking op de functies publieke ruimte en het evenementenparkeren, dewelke in het ontheffingsdossier voldoende werden onderzocht. De milieueffecten van elk evenement worden beoordeeld in een afzonderlijke evenementenvergunning en/of toelating conform de voorreglementering, die door het college van Burgemeester en schepenen worden beoordeeld en indien nodig gemilderd. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

Parkeren en mobiliteit

Er werden een aantal bezwaren geuit omtrent de mobiliteitsimpact en parkeren in de omgeving, waarop het volgende kan worden geantwoord:

- 1. Het bezwaar dat er bij de organisatie van evenementen op het terrein conflicterend verkeer zal zijn met het reeds aanwezige verkeer en het verkeer afkomstig van het Sportpaleis.**
- 2. Het bezwaar dat in de studie van Technum geen rekening werd gehouden met evenementen, zoals de Sinksenfoor.**

Wat betreft de mobiliteitsimpact van de aanvraag, wordt in de MER- ontheffing een analyse gemaakt van de impact ten gevolge van de heraanleg van de site als publieke ruimte, evenals van het evenementenparkeren (p. 31-38). Hierbij wordt door de MER- deskundige tot de conclusie gekomen dat de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve mobiliteitseffecten zullen hebben. Op veel vlakken zal de aanvraag zelfs leiden tot een verbetering van de mobiliteitssituatie.

Wat betreft de mobiliteitsimpact van de evenementen zelf die op het terrein kunnen plaatsvinden, wordt opgemerkt dat deze geen voorwerp uitmaken van deze aanvraag. Zowel in de MER- ontheffing als in de MOBER van Technum konden deze effecten niet in rekening worden gebracht. Evenementen zijn uit hun aard tijdelijk en onderling verschillend, zodat het onmogelijk is om hiervoor voorafgaandelijk één enkele mobiliteitsbeoordeling uit te werken. De analyse van de mobiliteitsimpact van een evenement gebeurt in de respectievelijke evenementenvergunning of toelating conform de voorreglementering. Bij die beoordeling zal ook een afweging gemaakt worden in relatie tot de evenementenkalender van de Sportpaleissite.

De bezwaren zijn ontvankelijk maar ongegrond.

- 3. Het bezwaar dat er tijdens evenementen op het terrein geen gebruik kan gemaakt worden van het terrein om te parkeren.**

Enkel een groot evenement, zoals de Sinksenfoor, neemt nagenoeg de volledige site Spoor Oost in beslag. In dat geval wordt het parkeren elders georganiseerd. Voor de Sinksenfoor zal hiervoor onder andere de parking op de Slachthuisite worden ingezet. Bij andere evenementen zal, indien nodig voor het vermijden van overlast op de buurt, parkeren op de site worden toegestaan in functie van het evenement. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

4. Het bezwaar dat bijkomend verkeer, van en naar de parking, op piekmomenten verkeerscongestie zal veroorzaken, terwijl uit de studie van Technum zou blijken dat de omliggende straten reeds in belangrijke mate verzadigd zijn door verkeer.

De toekomstige verkeersstromen van de Sportpaleissite werden in de MER- ontheffing bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag berekend bij benutting van de volledige parkeercapaciteit ten behoeve van het Sportpaleis (4000 parkeerplaatsen in totaal). Bij gebruik van de site Spoor Oost als parking, kan het inkomend verkeer naar de parkings vanaf de R1 nog steeds niet afgewikkeld worden, maar neemt de file vanaf de R1 wel met ca. 15% af. Op het onderliggend wegennet zal de situatie drastisch verbeteren door de verschuiving van de parkeercapaciteit. Enkel op de Noordersingel neemt de filelengte toe, maar ook daar blijft deze acceptabel.

In de mobiliteitsstudie van Technum wordt eveneens gerekend op basis van een maximaal scenario (benutting van de volledige parkeercapaciteit van 4000 parkeerplaatsen ten behoeve van het Sportpaleis) met de verwachte intensiteiten van 17 uur tot 19 uur in het kader van een evenement dat om 20 uur start, de meest voorkomende situatie voor evenementen op de Sportpaleis site.

Dit komt overeen met het einde van de reguliere avondspits, aangevuld met het begin van het opvullen van de Sportpaleisparkings. Slechts 17,6% van het Sportpaleisverkeer komt toe tussen 17u en 18u. Tussen 18u en 19u komt 38,5% van het evenementengerelateerde autoverkeer toe. Na 19 uur blijkt een daling van het totale verkeer zich in te zetten. 43,8% van de wagens in functie van de Sportpaleissite komt na 19u00 toe. Het overgrote deel van het evenementenverkeer komt bijgevolg toe buiten de avondspits. In de huidige situatie (zijnde voorafgaand aan de werken aan de Oosterweelverbinding, de verbreding van het Albertkanaal,...) is er file op de ring, en in mindere mate ook vanuit het centrum, de Bisschoppenhoflaan en/of de Theunisbrug. Het concentreren van 2300 van de 4000 parkeerplaatsen op Spoor Oost blijkt tot gevolg te hebben dat de file vanaf de ring met ongeveer 15% afneemt, terwijl de andere files sterk verminderen.

Op het moment waarop het verkeer de Sportpaleisparkings verlaat, kan aangenomen worden dat de hoeveelheid regulier verkeer voldoende laag is. Deze situatie werd niet doorgerekend. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

5. Het bezwaar dat er in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag wordt gesproken over een evenementenvervoersplan en modal shift, maar dat deze niet werden onderzocht, uitgewerkt en geconcretiseerd.

Gezien de grote verkeersattractie van de Sportpaleissite als toplocatie in de stad wordt al jarenlang gewerkt aan mobiliteitsmaatregelen om de overlast voor de omgeving te beperken. Nog vóór de komst van de Lotto-Arena (2005) werden deze maatregelen gebundeld in een evenementenvervoerplan voor hét Sportpaleis en werd een overeenkomst gesloten tussen de stad, nv Sportpaleis en De Lijn. Deze maatregelen zorgden voor een aanzienlijke groei van het openbaarvervoergebruik van en naar de Sportpaleissite van 17% in 2005 naar 32% in 2013. Tegelijk daalde het autoaandeel tot +/- 56% in diezelfde periode. In 2013 werd dit evenementenvervoerplan vernieuwd naar aanleiding van een binnenrenovatie van het Sportpaleis, met een uitbreiding van de ontvangstcapaciteit tot gevolg, enerzijds en de vernieuwing van de milieuvergunning anderzijds. Het hernieuwde evenementenvervoerplan werd opnieuw een dynamisch vervoerplan dat rekening houdt met de steeds veranderende mobiliteitsomstandigheden in

de wijde omgeving van de Sportpaleissite en met als streefdoel om de verplaatsingen van en naar de Sportpaleissite steeds meer te verduurzamen. Vooropgesteld wordt dat in vijf jaar gegroeid kan worden naar een aandeel van duurzame verplaatsingswijzen van gemiddeld 50% voor alle evenementen op de site. Tegelijkertijd worden de 4.000 parkeerplaatsen binnen een straal van 1.350 meter rond de site herbevestigd. Indien de duurzame modi aan terrein winnen, kan het totaal aantal van 4.000 parkeerplaatsen in functie van de Sportpaleissite mogelijk dalen. Sinds het bestaan van het evenementenvervoerplan in 2005 wordt de modal split jaarlijks geëvalueerd. Bovendien verbinden Antwerps Sportpaleis en Stad Antwerpen er zich toe om het bedrijfsvervoerplan, gezien de steeds en snel evoluerende mobiliteitssituatie, integraal te heronderzoeken na een periode van 5 jaar. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

6. Het bezwaar dat de alternatieven voor het evenementenparkeren niet of onvoldoende werden onderzocht in de studie van Technum en de ontheffing tot MER. De bezwaarindiener is van oordeel dat minimaal de helft de parkeerplaatsen elders kan gesitueerd worden zodat de site voor het grootste deel kan worden ingericht als een volwaardig park.

Conform het huidige evenementenvervoerplan voor het Sportpaleis moeten 4000 parkeerplaatsen voorzien worden binnen een straal van 1.350 meter. In de onmiddellijke nabijheid van de Sportpaleissite is de ruimte voor parkeren schaars. Spoor Oost blijkt op korte termijn een mogelijke oplossing binnen deze perimeter.

Op langere termijn voorziet het evenementenvervoerplan het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen, gerelateerd aan de evolutie van de modal split. Om dat mogelijk te maken werken de stad en verschillende mobiliteitspartners aan het verder uitbouwen van het openbaar vervoer (nieuwe + verlengen tramlijnen) en hieraan gekoppeld P&R's op een ruime afstand van de stad. Op termijn is het dus inderdaad de bedoeling om steeds minder autoverkeer tot aan de Sportpaleissite te laten rijden maar meer te parkeren op afstand en over te stappen op de tram.

De stad werkt continu verder aan de groei van de duurzame modi voor het verkeer van/ naar de Sportpaleissite. Met de suggesties en aanbevelingen in het rapport dat de beroepsindiener voegt, wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden bij de voortdurende zoektocht naar alternatieven. Zoals de beroepsindiener zelf aangeeft, zijn voor verschillende suggesties immers nog bijkomend onderzoek of overleg nodig en betreffen dit dus geen kant- en- klare alternatieven. Binnen de korte termijn piste waarin zich men thans bevindt, ten gevolge van de werfsituatie en het daarmee gepaard gaand verdwijnen van verschillende parkings (Parking Noord, Parking Ten Eekhave, Parking Sport), vormt Spoor Oost thans de beste optie om aan de parkeerdruk tegemoet te komen.

Met betrekking tot de zoektocht naar alternatieven is de P&R op Linkeroever recent uitgebreid met 180 plaatsen (rechtstreekse verbinding met sportpaleissite via tram 3 en 5). Daarnaast rijdt sinds april 2015 een nieuwe tramlijn van de P&R Wommelgem naar het stadscentrum. Een nieuwe P&R aan Havana van 270 plaatsen is gepland als onderdeel van de werken Noorderlijn die in 2015 starten (met verlenging van tram 6 tot aan Havana en langs de sportpaleis site).

Ook wordt de mogelijkheid bekeken om een bijkomende P&R te organiseren voor het verkeer vanuit oostelijke richting op enkele private parkings gelegen nabij tram 5, die een directe verbinding verzorgt van/ naar de Sportpaleissite. Verder onderzoek moet uitwijzen of er tijdens de evenementen nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om

evenementenverkeer op te vangen en welke mogelijkheden er zijn om op of nabij deze locaties die reeds goed ontsloten zijn door de tram extra parkeerplaatsen te creëren. Dit proces gebeurt in overleg met de verschillende partners, zoals o.a. De Lijn en nv Sportpaleis.

In het ontheffingsdossier werden inderdaad geen alternatieven onderzocht, aangezien ingeval van een ontheffing wordt aangetoond dat er voor een project geen of beperkte milieueffecten te verwachten zijn, waardoor geen volwaardig project-MER dient te worden opgemaakt. Een alternatievenonderzoek is hierbij niet vereist. De bezwaren zijn ontvankelijk maar ongegrond.

7. Het bezwaar dat er wel parkings voor de sportpaleissite worden gegeven maar dat de buurtbewoners ook een parkeerproblematiek hebben en daar geen oplossing voor krijgen.

Voorliggende bouwaanvraag voor Spoor Oost betreft de aanleg van een publieke ruimte, waarbij de ruimte multifunctioneel wordt ingezet. Hiermee wordt onder meer tegemoet gekomen aan de bestaande vraag naar meer open ruimte en groen. Deze site kan eveneens plaats bieden aan evenementenparkeren voor de Sportpaleissite en Trix, in zoverre dat nodig is, of aan evenementen. Er werd echter gekozen om autoverkeer, en dus ook (bewoners)parkeren, niet permanent op de site toe te laten het gebruik van de ruimte als publieke, open zone maximaal te vrijwaren. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

8. Het bezwaar dat er in een district waar al veel verkeersproblemen zijn door slechte doorstroming en door de aanwezigheid van veel auto's, nog meer auto's worden aangetrokken door extra parkeergelegenheid in plaats van het openbaar vervoer aan te moedigen.

Conform het evenementenvervoerplan moeten 4 000 parkeerplaatsen voorzien worden binnen een straal van 1 350 meter rondom het Sportpaleis. Omwille van talrijke werven in de nabije toekomst zullen een aantal van de huidige parkings die evenementenverkeer in functie van de Sportpaleissite opvangen verdwijnen. Spoor Oost zal deze parkeerplaatsen compenseren. Het evenementenparkeren dat op Spoor Oost georganiseerd zal worden, betekent dus geen extra parkeerplaatsen in deze omgeving maar wel een herlocatie. Bijgevolg wordt er geen bijkomend verkeer gegenereerd. De ontsluitingsstudie toont bovendien aan dat deze herschikking van parkeerplaatsen een gunstig effect heeft op de doorstroming.

Op langere termijn voorziet het evenementenvervoerplan het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen, gerelateerd aan de evolutie van de modal split. Om dat mogelijk te maken werken de stad en verschillende mobiliteitspartners aan het uitbouwen van het openbaar vervoer (nieuwe + verlengen tramlijnen) en hieraan gekoppeld P&R's op een ruime afstand van de stad. Op termijn is het de bedoeling om steeds minder autoverkeer tot aan de Sportpaleissite te laten rijden maar meer te parkeren op afstand en over te stappen op de tram. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

9. Het bezwaar dat het onduidelijk is wanneer de centrale toegang gerealiseerd wordt en hoe verkeers- en parkeerhinder in de Buurtspoorweglei wordt voorkomen.

De toegang van] naar Spoor Oost via de Noordersingel zal gerealiseerd worden zodra de bouwvergunning dit toelaat. Verwacht wordt dat deze werken kunnen starten in september

dit jaar. Deze toegang dient klaar te zijn tegen 1 oktober 2015, zodra de site gebruikt zal worden in functie van evenementenparkeren ten dienste van de Sportpaleissite.

De secundaire toegang in de Buurtspoorweglei wordt slechts sporadisch gebruikt. In overleg met de buurtbewoners worden komende maand enkele snelheidsremmende maatregelen uitgevoerd in de Buurtspoorweglei en werd ook het straatparkeren gereguleerd. Deze maatregelen zullen geëvalueerd en indien nodig ook bijgestuurd worden in functie van Spoor Oost als site voor evenementenparkeren.

10. Het bezwaar dat de tweede ontsluiting aan de Buurtspoorweglei vooral na afloop van evenementen wordt gebruikt en hier door wel degelijk sprake is van (nachtelijke) hinder.

De MOBER heeft de noodzaak van het inzetten van de secundaire toegang tot Spoor Oost via de Buurtspoorweglei uitgebreid onderzocht. Hierbij werd geconcludeerd dat enkel bij gecombineerde evenementen (gelijktijdig in- en uitrijden op Spoor Oost naar aanleiding van 2 opeenvolgende evenementen op de Sportpaleissite) op een werkdag én bij een grotere bezetting van de parkeercapaciteit op Spoor Oost dan bij een gemiddeld evenement (vanaf 1.170 parkeerplaatsen tijdens de voorbereidende werken ivk de Oosterweelverbinding (planning oktober 2015 — 2017), vanaf 1.400 parkeerplaatsen tijdens hoofdwerven ivk Oosterweelverbinding), het uitzonderlijk toestaan van uitrijden enkel voor het verkeer richting Noordersingel Zuid/E313 via Buurtspoorweglei een gunstig effect heeft. Deze situatie doet zich zelden voor.

Het al dan niet in gebruik nemen van de toegang via de Buurtspoorweglei voor inrijdend verkeer bij aanvang van een evenement zal enkel bepaald worden door de verkeersafwikkeling op de hoofdtoegang van Spoor Oost. Enkel tijdens fase van de hoofdwerven aan de Oosterweelverbinding is het openstellen van de secundaire toegang in de Buurtspoorweglei bij een gemiddeld evenement aangewezen vanaf 18u00.

Voor een gemiddeld evenement op een werkdag met einde omstreeks 23u00 vormt het uitrijden aan de hoofdingang geen probleem. De achtergrondintensiteiten zijn op dit tijdstip eerder laag, waardoor het verkeer vanuit site Spoor Oost maximaal kan worden afgewikkeld. Buffercapaciteit wordt daarbij voorzien op de site zelf. Inzet van Buurtspoorweglei is aldus niet gewenst.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de inzet van de secundaire toegang tot Spoor Oost via de Buurtspoorweglei slechts zelden gebruikt zal worden voor het evenementenparkeren. Het gebruik van deze toegang zal geëvalueerd en indien nodig ook bijgestuurd worden

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond;

11. Het bezwaar dat de timing en noodzaak van de parking op Spoor Oost discutabel is. De bezwaarindiener is van mening dat het argument dat Spoor oost moet worden ingericht als parking omdat de huidige parkings gesupprimeerd worden geen steek houdt. Zowel de werken aan de Oosterweelverbinding, de verbreding van het Albertkanaal en de werken aan de Slachthuissite zijn nog niet in uitvoering of vertraagd en zullen het eerst komende anderhalf jaar niet aanvangen.

12. Het bezwaar dat de huidige bouwaanvraag voor Spoor Oost en de MOBER die hiervoor werd opgemaakt vertrekken uit de premisse dat de komst van de Oosterweelverbinding en dat er beter een weigering van de vergunning voor Spoor Oost zou volgen of op zijn minst een voorwaarde aan deze vergunning gekoppeld zou

worden gerelateerd aan een bouwvergunning of meer duidelijkheid ivm de Oosterweelverbinding.

Op korte termijn zullen heel wat (voorbereidende) werken starten die weldegelijk leiden tot het sluiten van enkele van de huidige terrein die gebruikt worden in functie van het evenementenparkeren van de Sportpaleissite. Parking Noord aan de Vaartkaai/ Carrettestraat is vandaag al niet meer beschikbaar wegens ingenomen door (voorbereidende) werken van nv De Scheepvaart naar aanleiding van de verbreding van het Albertkanaal. De parking Ten Eeckhove zal vanaf half juni niet meer beschikbaar zijn omdat hier gestart wordt met het archeologisch onderzoek ter voorbereiding van de voorbereidende werken in kader van de Oostenveelverbinding. De bouwaanvraag voor deze werken is reeds ingediend.

Volgens de planning zullen deze werken dit najaar starten, zodra de lopende procedures (vergunningsaanvraag, gunning werken, ...) dit toelaten. Als op termijn ook de hoofdwerken in kader van de Oosterweelverbinding starten, zal ook de huidige parking Sport verdwijnen en gecompenseerd worden op Spoor Oost. Compensatie van deze parkeerplaatsen op Spoor Oost zal uiteraard slechts plaatsvinden zodra (één van de) andere parkeervoorzieningen verdwijnen.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

13. Het bezwaar dat in de Mober en in de aanvraag tot ontheffing van de MER-plicht een degelijke verwijzing naar de verwachte demografische groei in Antwerpen ontbreekt.

Voor de capaciteitstoetsen voor het MOBER wordt uitgegaan van het drukste uur in de avondspits voor het wegennetwerk (17u00-18u00), gebaseerd op de achtergrondintensiteiten.

Als achtergrondintensiteiten worden daarbij de resultaten van de PVM361-doorrekeningen voor de bestaande toestand gehanteerd. De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1. Dit provinciaal verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

Deze doorrekeningen werden gekalibreerd op basis van de beschikbare tellingen bij de opmaak van de eerdere ontsluitingsstudie. De gekalibreerde intensiteiten worden als achtergrond gebruikt voor de capaciteitstoetsen in deze MOBER.

Aangezien voorliggende bouwaanvraag voor de site Spoor Oost betrekking heeft op de invulling op korte termijn wordt de demografische groei niet expliciet opgenomen aangezien deze slechts relevant is wanneer een lange periode in overweging wordt genomen.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

14. liet bezwaar dat de Mober Spoor Oost steunt op een parkeerstudie die in 2005 werd opgemaakt die verouderd is en niet meer strookt met de gewijzigde realiteit.

Het eerste mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen werd definitief vastgesteld in februari 2005. Sinds 2005 zijn echter reeds diverse studies uitgevoerd om de verkeersgeneratie

van en naar de omgeving van het Sportpaleis en mogelijke mobiliteitseffecten (knelpunten en potenties) in kaart te brengen, zoals onder meer:

- Ontsluitingsstudie Spoor Oost: potentietoets van de site Spoor Oost voor evenementenparkeren Sportpaleis en Lotto Arena — mobiliteitsaspect, Technum, juli 2014 - Evenementenvervoerplan Sportpaleis, (EVP) 2012
- MER Sportpaleis, Antea-group, juli 2012
- Parkeeronderzoek Sportpaleis, Tritel, 2012
- Stad Antwerpen Sportpaleis: update evenementenvervoerplan - verslag
- bezoekersenquête en aanbevelingen, Traject, juni 2012
- Microsimulatie Schijnpoort, Tritel, april 2008
- Parkeerstudie omgeving Sportpaleis, Iris Consulting, juni 2005

De bovenstaande mobiliteitsstudies worden in rekening gebracht in de MOBER en vormen dan ook een belangrijke basis voor de MOBER Spoor Oost omtrent de inrichting van de site als evenementenparking. Specifiek in verband met parkeren werd in 2012 nogmaals een nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd door Tritel om in de omgeving van het Sportpaleis de evoluties opnieuw in kaart te brengen. Ook de jaarlijkse evaluatie van de modal split in het kader van het evenementenvervoerplan op basis van tellingen tijdens diverse evenementen zijn mee in overweging genomen bij het zoeken naar een oplossing voor het evenementenparkeren ivm de Sportpaleissite. Dit gaat om een gevarieerd aanbod aan actuele studies.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

Toetsing aan de wettelijke en reglementaire verordeningen

De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het gewestplan.

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de bouwcode. Het ontwerp wijkt af op de volgende punten:

Artikel 3 Afwijkingsmogelijkheid

§1 De vergunningverlenende overheid kan afwijkingen toestaan op de voorschriften in DEEL 2 RUIMTELIJKE KWALITEIT en DEEL 3 TECHNISCHE KWALITEIT van deze verordening.

De afwijking kan worden toegestaan omwille van o.a. de grote omvang van het project, zijn erfgoedwaarde, de voorgestelde innovatieve en verbeterende oplossing of conflicterende en onoplosbare voorwaarden vanuit andere of sectorale regelgeving.

De afwijking kan pas toegestaan worden indien de vergunningverlenende overheid oordeelt dat door de afwijking voorgestelde werken minstens gelijkwaardig zijn aan de toegelaten werken voorgesteld in de overige voorschriften van deze bouwcode. De gelijkwaardigheid dient beschouwd te worden over het geheel van deze voorschriften en dus bijeengenomen minstens dezelfde mate van veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid garanderen en dit zowel voor het gebouw waarop de aanvraag betrekking heeft, als voor de ruimere omgeving.

De afwijking dient tevens in overeenstemming te zijn met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en, indien van toepassing, de historische waarde van het gebouw of het stadsgezicht.

(...)

Artikel 30 Autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen

(...)

§3 Inrichting

(...)

5° Vanaf 30 autostalplaatsen dient er een elektriciteitsvoorziening met voldoende vermogen voorzien te worden ten behoeve van elektrisch oplaadpunten voor wagens.

De plannen maken geen melding van een elektriciteitsvoorziening met voldoende vermogen ten behoeve van elektrisch oplaadpunten voor wagens.

Artikel 44 Vetafscheiders en olieafscheiders

(...)

§2 Alle niet-overdekte parkings moeten voorzien worden van een olieafscheider.

(...)

De plannen maken geen vermelding van olieafscheiders.

Beoordeling

Voorliggende aanvraag betreft de heraanleg van het openbaar domein langs de Noordersingel tussen Schijnpoortweg, Buurtspoorweglei en het resterende spooremlacement Noord (een voormalige containerterminal en een deel van het in onbruik geraakte spoorwegemplacement) als een publieke ruimte ten behoeve van de omliggende woonwijken waarop ook plaats is voor stedelijke evenementen en parkeren, voor 2300 wagens, in functie van evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen, na het verdwijnen van parkeerplaatsen tijdens de voorbereidende en hoofdwerken van de Oosterweelverbinding in de omgeving.

Het ontwerp voorziet een centrale as die van noord naar zuid over het terrein loopt. Deze centrale as vormt in het ontwerp tevens een overgang tussen de meer zachte (groene) westelijke zijde van het terrein en de eerder harde (minerale) oostelijke zijde. Ten westen van de centrale as wordt een groenstructuur ingebracht en wordt hoofdzakelijk gewerkt met halfverhardingen. Waar mogelijk blijven de bestaande sporen behouden en worden deze geïntegreerd in het landschapsonwerp. Aan de oostelijke zijde worden de bestaande verhardingen behouden en waar nodig hersteld, zo wordt de betonstraatsteenverharding in het oostelijk deel hersteld en lokaal aangevuld met een waterdoorlatende betonstraatsteenverharding.

Op het terrein wordt, op welgekozen locaties, sport- en spelinfrastructuur ingeplant. In een strip langs de Singel, waar de bestaande verharding de nodige effenheid en kwaliteit heeft, worden in het zuiden een tennis- en volleybalveld, 3 voetbalvelden en een basketbalveld voorzien. In het noorden worden nog 2 voetbalvelden voorzien, verder is er een fietsbehendigheidsparcours, alsook sportaanleidingen zoals de grafiek van een atletiekpiste, voetbalvelden en andere sporten.

In het noorden en het zuiden van het terrein worden verblijfsplekken voorzien die niet worden ingezet voor het parkeren in functie van evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen én waar vaste elementen zoals speeltoestellen en stadsmeubilair worden voorzien. Op deze locaties zal het ingebrachte groen ook een meer intensieve vorm aannemen met onder andere grasvelden en reliëf.

Op het terrein staan 2 gebouwen die herbestemd worden. Deze krijgen een ondersteunende rol voor de toekomstige functies van de site. Het gaat onder meer over sanitair, opslag, schuilplaats, uitvalsbasis voor gemeenschapswerking,... Aan de zuidzijde van het terrein wordt naast het gebouw plaats voorzien voor 3 zeecontainers die

bijkomende capaciteit bieden als opslagplaats voor de hoofdfuncties op het terrein (bijvoorbeeld voor de materialen voor het fietsbehendigheidsparcours).

De belangrijkste toegangen tot de publieke ruimte voor voetgangers en fietsers situeren zich aan de noordelijke en zuidelijke kop van de site, zo dicht mogelijk bij de woonkernen van Antwerpen Noord, Deurne en Borgerhout.

Voor auto's, in functie van evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen, wordt een toegang aangelegd ter hoogte van het nieuwe kruispunt (dat in het kader van de heraanleg van de Noordersingel gerealiseerd wordt ter hoogte van het huidige containerpark). Deze toegang kan ook gebruikt worden voor langzaam verkeer maar is voornamelijk georiënteerd op parkerende auto's tijdens specifieke evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen. Wanneer er geen parkeren met behulp van parkeerwachters georganiseerd wordt, is het terrein niet toegankelijk voor wagens. Deze toegang kan worden afgesloten voor wagens. Voor auto's is er nog een secundaire (bestaande) toegangshelling vanuit de Buurtspoorweglei. Deze wordt echter enkel ingeschakeld bij uitzonderlijke evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen, wanneer de capaciteit van de hoofdtoegang alleen niet volstaat voor een vlotte verkeersafwikkeling en evacuatie van de parking. Ook deze toegang kan worden afgesloten. Het terrein biedt plaats aan 2.300 parkeerplaatsen, maar dit totaal aantal plaatsen is maximaal 20 dagen per jaar noodzakelijk. Om de andere functies van de publieke ruimte zo maximaal mogelijk te faciliteren in de tijd, werd een fasering en zonering opgesteld. In functie van de noden van het parkeren zal het reeds verharde oostelijk deel van het terrein eerder en vaker ingezet worden ten voordele van het zachtere westelijke deel van het terrein, waarop eerder sporadisch geparkeerd zal worden. Tot het verdwijnen van parking 'Sport' (bij de start van de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding) zullen maximaal 1500 parkeerplaatsen worden gebruikt.

De aanvraag werd getoetst op haar verenigbaarheid met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van de de bouwcode

De aanvraag is hiermee verenigbaar, uitgezonderd met twee voorschriften.

De aanvraag voorziet geen elektriciteitsvoorziening met voldoende vermogen ten behoeve van elektrisch oplaadpunten voor wagens, zoals bepaald in artikel 30. Gelet het feit dat het parkeren in functie is van evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen en dit dus parkeren betreft voor korte duur en niet voor lange duur, kan met toepassing van artikel 3 een afwijking verleend worden.

De aanvraag voorziet geen olieafscheiders voor de niet-overdekte parking, zoals bepaald in artikel 44. De voorwaarde deze te voorzien, zal dan ook worden opgenomen in dit advies.

De aanvraag werd getoetst op haar verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.

Het openbaar domein zal na de heraanleg toegankelijk en op een veiligere manier bruikbaar zijn voor de omliggende woonwijken van Antwerpen Noord, Deurne en Borgerhout. De aanleg van toegankelijk en veilig openbaar domein van deze afmetingen en schaal komt de leefbaarheid van de omliggende wijken van dit deel van de stad ten goede.

Het voorzien van parkeerplaatsen voor evenementen in het Antwerps Sportpaleis, Lotto Arena en Trix Antwerpen komt de parkeerdruk, en dus bijgevolg ook de leefbaarheid, in de omliggende woonwijken van Antwerpen Noord, Deurne en Borgerhout ook ten goede daar tijdens de voorbereidende en de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding parkeerplaatsen op andere plekken verdwijnen.

Het is van belang voor de stedelijke dienst Stadsontwikkeling/ontwerp en uitvoering de inrichtingselementen, speeltoestellen en spelaanleidingen verder af te stemmen met de desbetreffende diensten.

Bijkomend vraagt Stadsontwikkeling/ontwerp en uitvoering/water rekening te houden met een aantal aandachtspunten met betrekking tot regenwater, een mogelijke aftakking van de waterloop het Groot Schijn en afstemming van de werken met de leidingbeheerder voor de afvoer van het rioolwater.

De stedelijke dienst Stadsbeheer/groen wenst enkele voorwaarden op de leggen met betrekking tot waterdoorlatenheid en afwatering, onderhoud, veiligheid en de aan te planten bomen.

De stedelijke dienst Stadsontwikkeling/vergunningen/milieuvergunningen stelt een aantal voorwaarden die betrekking hebben op het gebruik van het openbaar domein voor evenementen en geluidsintense events.

Deze voorwaarden van de stedelijke diensten worden opgenomen in dit advies.

Gelet op het voorgaande is de aanvraag onder voorwaarden stedenbouwkundig aanvaardbaar en verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Gunstig advies te verlenen voor een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning onder de volgende voorwaarden:

- olieafscheiders te voorzien conform artikel 44 van de bouwcode;*
- de voorwaarden vermeld in het advies van de brandweer strikt na te leven;*
- de inrichtingselementen, speeltoestellen en spelaanleidingen verder af te stemmen met de desbetreffende diensten;*
- de groene vakken (plantsoen, gras, bomen, etc.) verlaagd aan te leggen ten behoeve van regenwater;*
- bij de lange termijninvulling meer aandacht voor plaatselijke infiltratie van regenwater waarbij afstroming naar de openbare riolering dient te worden vermeden. Hiertoe dient de dienst Stadsontwikkeling,/ontwerp en uitvoering nauw betrokken te worden;*
- bij de lange termijninvulling de Vlaamse Milieumaatschappij om advies vragen over de aanleg van een waterloop in het projectgebied;*
- de werken af te stemmen met leidingbeheerder Aquafin;*
- de aan te leggen halfverharding in een waterdoorlaatbaar materiaal uitvoeren;*
- de aan te leggen halfverharding onder profiel te realiseren met voldoende afwatering naar kolken/riolering indien aan de voorwaarde, om de aan te leggen halfverharding in een waterdoorlaatbaar materiaal uitvoeren, niet voldaan kan worden;*
- een drainage te voorzien rond de heuvel en de verzonken speelgelegenheid aan de kant van de Buurtspoorweglei, zodat er geen water in deze speelzone kan blijven staan;*
- de boomschors in de verzonken speelgelegenheid te vervangen door een valdemping van zand (boomschors zal wegspoelen en/of rotten);*
- de spelaanleidingen van opeengestapelde, afgebroken betondelen te verankeren of voldoende te stabiliseren, zodat er geen gevaar bestaat voor verschuiven van deze betondelen of inklemming van spelende gebruikers;*

- *het wateropvangsysteem aan de kant van de Buurtspoorweglei voldoende veilig te maken, zodat er geen gevaar is voor spelende kinderen of foutief gebruik van deze wateropvang;*
- *- het aanplanten van de hagen en het plaatsen van de fietsnietjes zodanig af te stemmen dat er voldoende ruimte beschikbaar is om deze hagen met een kleine tractor of werktuigdrager type Holder met een haagschaar op arm te kunnen onderhouden; bomen met minimale plantmaat 18/20 aan te planten; •*
- *voldoende boven- en ondergronds bodemvolume te voorzien per boom (25 m3 voor solitaire bomen of 16 m3 wanneer bomen in groep staan of voor solitaire berken); bij het gebruik van het openbaar domein voor evenementen voldoende afstand te bewaren tussen de zones waarin geluidsintense bronnen worden voorzien en de nabijgelegen woonzones en de geluidsbronnen van attracties, podia en dergelijke steeds zodanig te plaatsen dat deze weggericht zijn van de dichtst bijgelegen woonzones;*
- *voor geluidsintense events een voorafgaande toelating van het college van burgemeester en schepenen te bekomen.*

...

De verwerende partij beslist op 28 mei 2015 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden, en motiveert haar beslissing onder meer als volgt:

“ ...

Huidige aanvraag heeft tot doel de voormalige containerterminal aan de Noordersingel, die niet meer in gebruik is, in te richten als publieke ruimte waarop tevens evenementen kunnen plaatsvinden (Zomer van Antwerpen, ...) en geparkeerd kan worden in functie van evenementen in de nabijgelegen sites Sportpaleis/Lotto Arena en Trix.

Op korte termijn verdwijnen er circa 2.300 parkeerplaatsen op parkings in de omgeving, meer bepaald parking Ten Eekhove (750 pp), parking Sport (800 pp onder de viaduct van Merksem) en parking Noord (700 pp), ten gevolge van de voorbereidende werken voor de Oosterweelverbinding en de verbreding van het Albertkanaal. Dit verlies aan parkeerplaatsen kan worden opgevangen op de site van Spoor Oost. Het terrein kan dus maximaal plaats bieden aan 2.300 wagens, maar dit is slechts voor maximaal 20 dagen per jaar noodzakelijk.

...

Functionele inpasbaarheid

De voormalige containerterminal is momenteel niet meer in gebruik en kan een nieuwe invulling krijgen. Op lange termijn wenst het stadsbestuur op de site een KMO-park met veel groen te realiseren. Echter er is op heden nog veel onduidelijkheid met betrekking tot de inkrimping en/of het verdwijnen van het goederenspoor/rangeerstation. Bovendien zal de site de volgende jaren zich middenin de werf van de Oosterweelverbinding bevinden en de hierbij horende heraanleg van de Ring. Het doel van de gevraagde werken is een tijdelijke invulling te geven aan de site met een duidelijke maatschappelijke en verkeerskundige meerwaarde. Deze tijdelijke invulling omvat de volgende drie hoofdfuncties:

- *publieke ruimte ten behoeve van de omliggende woonwijken*
- *parking in functie van evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en/of Trix*
- *evenementen (bv. de Zomer van Antwerpen)*

Huidige aanvraag heeft tot doel de site, dewelke momenteel een braakliggend en ongebruikt terrein van de NMBS betreft, op te waarderen en publiek toegankelijk te maken. Het merendeel van het jaar zal het gebied als aanzienlijke openbare ruimte met groenvoorzieningen een duidelijke meerwaarde betekenen voor de omliggende

woonwijken. Zowel naar beeldwaarde als belevingswaarde zijn de gevraagde werken in functie van openbare belevingsruimte functioneel inpasbaar.

Bijkomend biedt de site de mogelijkheid om evenementen te organiseren zoals De Zomer van Antwerpen. Dit zijn tijdelijke activiteiten die hun plaats moeten vinden in een grootstedelijke context, maar waarbij de activiteiten niet van zodanig storende aard mogen zijn dat ze niet aanvaardbaar zijn in de ruimtelijke context. Bijgevolg zal voor ieder evenement apart een zogenaamde evenementenvergunning dienen bekomen te worden, waarbij, indien nodig, milderende maatregelen kunnen worden opgelegd. Enkele keren per jaar biedt het terrein plaats voor 2.300 wagens. Op basis van de beschikbare gegevens over meerder jaren kan gesteld worden dat de maximale parkeercapaciteit van 2.300 voertuigen maximaal 20 dagen per jaar nodig is. Om de andere functies van de publieke ruimte zo maximaal mogelijk te faciliteren in de tijd, werd een zonering opgesteld. In functie van de noden van het evenementen parkeren zal het reeds verharde oostelijke deel van het terrein vaker ingezet worden voor parkeren ten voordele van het zachtere westelijke deel waarop eerder sporadisch zal geparkeerd worden. De maximale parkeercapaciteit van het terrein staat in functie van het opvangen van de bestaande parkeercapaciteit die gesupprimeerd wordt door parkings die verdwijnen ten gevolge van werken aan de verbreding van de bocht van het Albertkanaal en de Oosterweelverbinding.

Gelet op het feit dat een braakliggend, voormalige spoorterminalterrein wordt omgevormd tot publieke groene ruimte en parking ter compensatie van gesupprimeerde parkings in de buurt, kan in alle redelijkheid worden gesteld dat de aanvraag functioneel inpasbaar is in de ruimtelijke context.

Mobiliteitsimpact

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bevat een mobiliteitsstudie opgesteld dd. 11/02/2015. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen heeft dd. 16/03/2015 een voorwaardelijk gunstig advies geformuleerd.

Situering

De site Spoor Oost bevindt zich vlakbij het op- en afrittencomplex nummer 2 Deurne met de R1. De site, wordt in het oosten begrensd door de Noordersingel, in het noorden door de Schijnpoortweg en in het zuiden door de Buurtspoorweglei. Het Sportpaleis en de Lotto Arena bevinden zich op minder dan 1,5 kilometer van deze site. Het muziekcentrum Trix, gevestigd aan de Noordersingel aan het vroegere Hof Ter Lo, bevindt zich vlakbij (bijna grenzend aan).

Bereikbaarheidsprofiel

In de omgeving van de site Spoor Oost bevinden zich veelal brede voet- en fietspaden. Echter is de omgeving niet meteen voetgangersvriendelijk ten gevolge van een weginrichting die sterk autogericht is met lange oversteeklengtes voor voetgangers en fietsers en een parcours met obstakels (verlichtingspalen, elektriciteitskasten, ...). De toekomstige heraanleg van de zone rond het Sportpaleis en de Noordersingel zal een verbetering voor de zwakke weggebruikers tot gevolg hebben.

De site is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De tram- en premetrolijnen voorzien een bediening tot bepaalde tijdstippen tussen 00u14 en 01u15 's nachts. De tram- en buslijnen voorzien niet enkel de verbinding met de binnenstad en de stations in Antwerpen (het centraal station, station Luchtbal, station Dam, station Antwerpen Zuid) maar ook met de park-and-ride locaties in de omgeving van Antwerpen.

Voor wat het gemotoriseerd vervoer betreft is de site Spoor Oost eveneens goed bereikbaar via het nabijgelegen op- en afrittencomplex nummer 2 Deurne van de Antwerpse Ring (R1), maar enkel bruikbaar voor verkeer komende vanuit het zuiden. Het

verkeer vanuit het noorden moet een afrit eerder nemen (afrit nummer 1 Merksem Centrum) en vervolgens via de Groenendaallaan (N129) naar het Sportpaleis rijden. In de onmiddellijke omgeving van de site Spoor Oost bevinden zich een aantal grote kruispunten waar vooral tijdens de spitsuren en tijdens grote evenementen filevorming en congestievorming optreedt. Het betreft het kruispunt Schijnpoortweg met de Noordersingel/Slachthuislaan en het kruispunt afrit Deurne R1 en Schijnpoortweg. Nog een knelpunt in de huidige situatie doet zich voor in de Noordersingel ter hoogte van het containerpark van Borgerhout. Op drukke tijdstippen loopt de wachtrijlengte voor rechts afslaand verkeer vanuit de Noordersingel naar het containerpark zodanig op dat de voorziene voorsorteerstrook ontoereikend is en de wagens op de fietsstrook wachten met een onveilige situatie tot gevolg.

Parkeren

De parkeerdruk en -behoefte is in de nabije omgeving van de site Spoor Oost en het Sportpaleis sterk afhankelijk van het tijdstip alsook van het soort evenement in het Sportpaleis, de Lotto Arena en Trix. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen het parkeeraanbod op wijkniveau (in hoofdzaak voor bewoners) en op de parkings in de omgeving (voor bezoekers).

Op basis van gegevens uit een studie uit 2012 blijkt dat er in de omgeving circa 4.000 parkeerplaatsen worden aangeboden verspreid over 7 evenementenparking (parking Noord, Sport, Slachthuis, Ten Eekhove, Vaart en Tweemontstraat).

Ten gevolge van verschillende ruimtelijke en verkeerskundige veranderingen in de omgeving van de Noordersingel (zone Sportpaleis), enerzijds in het kader van de verbreding van het Albertkanaal en anderzijds in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding, wordt de parkeercapaciteit op deze 7 parkings verminderd. Tijdens de werken wordt er uitgegaan van een (voorlopig) behoud van de huidige parkings Slachthuis (maximum 1.200 parkeerplaatsen) en Vaart (maximum 500 parkeerplaatsen). De verdwenen 2.300 parkeerplaatsen zullen tijdens de voorbereidende werken opgevangen worden enerzijds op de huidige parking Sport (maximum 800 pp) en anderzijds door parking Spoor Oost (maximum 1.500 pp). Vanaf de start van de hoofdwerken aan de Oosterweelverbinding (gepland midden 2017) verdwijnt ook parking Sport en zal parking Spoor Oost maximum 2.300 parkeerplaatsen aanbieden.

Mobiliteitsprofiel

Belangrijke randbemerking is dat in het evenementenvervoersplan van het Sportpaleis is opgenomen dat er maximaal 24.007 bezoekers (excl. Muziekcentrum Trix) tegelijkertijd op de site aanwezig mogen zijn met 10x per jaar een overschrijding van deze grenswaarde tot 30.009 bezoekers. Dit houdt in dat de kalenders van de verschillende evenementenhallen op elkaar afgestemd dienen te worden of anderzijds dat bij meerdere evenementen het Sportpaleis zijn maximale capaciteit niet mag benutten.

Uit enquêtes en tellingen komt naar voor dat het merendeel van de bezoekers uit de provincie Antwerpen afkomstig is. Een aanzienlijk deel komt tevens uit de provincies Limburg, West en Oost-Vlaanderen. 9% van de bezoekers is afkomstig uit het buitenland. Iets meer dan 50% van de bezoekers met herkomst buiten de stad Antwerpen komt met de wagen. Van de bezoekers met een vertrekplaats binnen de stad Antwerpen blijkt dat een groot aandeel niet het openbaar vervoer (44%) komt en nog een aanzienlijk deel met de wagen (37%). Het aandeel dat met de fiets of te voet komt, is ondanks de korte afstand eerder beperkt.

Van het aandeel dat met de wagen de verplaatsing maakt, parkeert bijna de helft op één van de betalende evenementenparkings in de omgeving. De overige parkeren voornamelijk op een niet-betalende parking in de buurt of op één van de P&R-parkings

aan de stadsrand. Een klein aandeel (3%) wordt aan de site zelf afgezet en komt dus eigenlijk als passagier naar de site.

Opmerkelijk is dat bij drie grote evenementen in het Sportpaleis een groter aandeel autogebruikers

aanwezig is in vergelijking met het jaargemiddelde zoals in het Evenementenvervoerplan van het Sportpaleis voor de periode 2009-2013 werd aangetoond. Voor een gemiddeld evenement in het Sportpaleis worden ongeveer 17.400 bezoekers verwacht waarvan 9.740 bezoekers met de wagen komen, namelijk een aandeel van 56%. Ervan uitgaande dat er gemiddeld 3,28 personen per wagen reizen, resulteert dit in 2.969 auto's die zich voor een gemiddeld evenement naar Antwerpen verplaatsen. Rekening houdende met het aandeel auto's dat zich daarvan parkeert op de P&R-locaties, kan het aandeel autogebruikers voor de zone van het Sportpaleis geschat worden op 2.375. Er is bij een gemiddeld evenement voor de bestaande situatie dus een parkeerbehoefte voor 2.375 auto's in de zone van het Sportpaleis.

Naar de toekomst toe zal ten gevolge van het masterplan 2020 en de daarbij horende geplande ontwikkelingen, de situatie ingrijpend veranderen. Binnen het masterplan wordt als doel gesteld dat tegen 2020 de helft van alle verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets of te voet gebeuren. Het geactualiseerde Evenementenvervoerplan van het Sportpaleis omvat nog ambitieuzere doelstellingen met een model split met slechts 48% autoaandeel. In deze optiek concludeert de mobiliteitsstudie dat het toekomstig aantal auto's dat op de site van het Sportpaleis zal toekomen geschat wordt op gemiddeld 2.121 auto's.

Mobiliteitseffecten

In de mobiliteitsstudie wordt, in relatie tot Spoor Oost, de invloed van de verkeersafwikkeling nagegaan voor het kruispunt Schijnpoortweg met Noordersingel en het nieuwe kruispunt Noordersingel met Verbindingsweg (R1)/Spoor Oost, waar de ingebruikname van Spoor Oost als evenementenparking het meest voelbaar zal zijn. Er werd daarbij een onderscheid gemaakt in een situatie zonder en met een gemiddeld evenement en dit voor het drukste uur in de avondspits tussen 17u00 en 18u00. Het grootste verschil in een situatie met en zonder evenement is dat het globaal verkeersvolume op de kruispunten afneemt wanneer er een evenement plaatsvindt, aangezien dan 15% van het achtergrondverkeer een alternatieve route/tijdstip voor zijn verplaatsing kiest. Daarenboven zijn de achtergrondintensiteiten veel belastender voor de capaciteit van een kruispunt dan het verkeer dat gegenereerd wordt door het evenement.

CONCLUSIE

Aangezien de site Spoor Oost zelf geen bijkomende parkeergelegenheid zal toevoegen aan de omgeving maar bestaande, verdwijnende parkeergelegenheid dient te compenseren, vormt de ingebruikname van de parking op zich geen bron van bijkomende nieuwe verkeersstromen.

In vergelijking met de bestaande situatie zal er een sterkere bundeling van verkeersstromen optreden als gevolg van het wegvallen van meerder kleinere parkings waarnaar het verkeer wordt afgeleid.

Op basis van de verkeerstellingen kan worden aangenomen dat 15% van het achtergrondverkeer een alternatieve route/tijdstip kiest bij het plaatsvinden van een evenement, waardoor globaal de verkeersdrukke in de zone van het Sportpaleis bij evenementen afneemt alsook de wachtrijen verminderen (behalve de routes naar evenementenparkings).

Vanaf fase 1a, wanneer er een capaciteit van 1.500 wagens wordt voorzien op site Spoor Oost, kan de doorstroming ten opzichte van de huidige situatie verbeteren door middel van de afstemming lichten regeling.

Vanaf fase 1c, wanneer er een capaciteit van 2.400 wagens wordt voorzien op site Spoor Oost en de Verbindingsweg wordt aangelegd, kan het verkeer voor evenementen vlotter uitgewisseld worden met het hogere verkeersnet met een verbetering van de doorstroming tot gevolg. Evenwel zal er tijdens piekperiodes of bij grotere evenementen enige congestievorming waarneembaar blijven.

Echter gegeven de planningscontext en de verdere promotie van alternatieven voor de auto in het kader van het Masterplan 2020 en het evenementenvervoerplan Sportpaleis, kan aangenomen worden dat op langere termijn ook de model split in functie van evenementen zal wijzigen. De toename in bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer, de verbetering van de verkeersveiligheid door kwalitatieve en comfortabele fietsvoorzieningen en een verbetering van de doorstroming met als gevolg ook een betere bereikbaarheid van P&R-locaties, zal het aandeel autoverkeer reduceren en kan mogelijk het aanbod parkeerplaatsen voor de volledige zone van het Sportpaleis herzien worden.

Schaal

De aanvraag heeft betrekking op het gehele langgerekte terrein gelegen tussen de spoorweg, de Noordersingel, de Schijnpoortweg en de Buurtspoorweglei. Het betreft een terrein van ongeveer 10,8 hectare en is momenteel niet in gebruik (vroegere containerterminal). De bestaande aanwezige infrastructuur zoals verhardingen, nutsleidingen worden zoveel mogelijk hergebruikt. Ook de bestaande industriële relicten en spoorwegrelicten worden waar mogelijk geïntegreerd als verwijzing naar het verleden van de site. De gevraagde werken houden in hoofdzaak het optimaal aanwenden van de bestaande verhardingen in en het aanbrengen van nieuwe verhardingen of vervangen van verhardingen in functie van de nieuwe invulling met aandacht voor de intensifiëring van de groenstructuur.

De schaal van de site wordt ruimtelijk niet vergroot verruimd aangezien het terrein wat afmetingen betreft behouden blijft en de bestaande verhardingen grotendeels worden behouden. Wat betreft het inbrengen van nieuwe functies wordt de schaal verruimd in relatie tot deze nieuwe functies. Met andere woorden de impact van de aanvraag ligt wat schaal betreft niet op het ruimtelijke aspect, maar op het aspect gebruik/invulling. De impact gaat uit naar het aanwenden van de site als parking voor maximum 2.300 wagens en als publieke ruimte.

Uit de project-MER blijkt dat de aanvraag geen significant negatieve milieueffecten tot gevolg zal hebben. Uit de MOBER blijkt dat er door de aanvraag geen bijkomende verkeersstromen worden gecreëerd maar dat deze worden gebundeld.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

De voormalige containerterminal krijgt een nieuwe invulling waarbij de bestaande verhardingen, nutsleidingen en dergelijke zoveel mogelijk behouden en herbruikt worden. Ook de aanwezige spoorwegrelicten worden waar mogelijk geïntegreerd.

Het ontwerp is als volgt opgebouwd: een langzaam verkeersstructuur loopt als een centrale as van noord naar zuid over het terrein. Deze as wordt aangevuld met een lusvormige padenstructuur geschikt voor wandelaars en lopers. De centrale as en padenstructuur vormen samen een langzaam verkeersstructuur over het terrein die aansluit op het lager netwerk in de Buurtspoorweglei en de Schijnpoortweg. De centrale as vormt de overgang tussen de meer groene westelijke zijde van de site en de eerder minerale oostelijke zijde. In het noorden en het zuiden van de site worden kwalitatieve verblijfsplekken voorzien die nooit zullen ingezet worden voor het evenementenparkeren. Op deze plekken bevindt zich sport- en spelinfrastructuur en een intensere groenaanplanting.

Voor twee bestaande gebouwen op de site is er een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de sloop ervan. Twee andere gebouwen op de site worden behouden en

aangewend als ondersteunende rol voor de toekomstige functies van de site zoals sanitair, opslag en schuilplaats voor parkeerwachters. Hierdoor kan er op beide uithoeken van het terrein een werking worden ingebouwd die de sociale controle vergroot. Aan de zuidzijde van het terrein wordt naast het gebouw plaats voorzien voor drie containers die bijkomende capaciteit bieden voor opslag van materieel voor bijvoorbeeld het fietsbehendigheidsparcours.

De hoofdontsluiting van de evenementenparking situeert zich op de Noordersingel ter hoogte van de in het kader van het Oosterweelproject gepland nieuw kruispunt. Dit kruispunt zal na de realisatie van de Oosterweelverbinding aansluiten op de nieuwe brug over de Ring met het verschoven op- en afrittencomplex Schijnpoort. Een secundaire toegang voor autoverkeer wordt voorzien ter hoogte van de Buurtspoorweglei. Deze zal enkel gebruikt worden indien dit noodzakelijk is voor een vlotte verkeersafwikkeling en enkel bij topevenementen wanneer de capaciteit van de hoofdtoegang alleen niet volstaat voor een vlotte evacuatie en verkeersafwikkeling.

Door de organisatie van het tijdelijke parkeren met behulp van parkeerwachters dient de parkeerstructuur niet dominant afgebakend te worden op het terrein.

Om de site te transformeren tot een aantrekkelijke publieke (verblijfs)ruimte wordt een groenstructuur ingebracht met bomen en heestermassieven gebaseerd op het beeldkwaliteitsplan Groene Singel. In het zuiden van het terrein wordt ter hoogte van de Buurtspoorweglei een lig- en speelweide aangebracht met uitgesproken parkachtig karakter.

Door het ontwerp worden de bestaande verhardingen op het terrein grotendeels herbruikt met aandacht voor het behoud van de industriële en spoorwegrelicten als geheugen aan het verleden van de site (containerterminal). De site wordt opengesteld voor het publiek als verblijfsruimte, sport- en spelruimte, ruimte voor evenementen en occasionele, tijdelijke parking.

Uit het MER-rapport blijkt dat het ontwerp wat ruimtegebruik betreft positieve effecten teweeg brengt. Meer bepaald zal de site, die momenteel ontoegankelijk is, opengesteld worden als nieuwe publieke ruimte met buurtgroen voor een dichtbevolkte wijk van Borgerhout en Antwerpen-Noord. Verder creëert de aanvraag een nieuwe verbinding voor zacht verkeer doorheen het projectgebied tussen de Buurtspoorweglei en de Schijnpoortweg.

Het ruimtegebruik en de bouwdichtheid overschrijdt de draagkracht van het perceel niet en is niet storend in de ruimtelijke context.

Visueel-vormelijke elementen

Het ontwerp zorgt ervoor dat een onaantrekkelijk, braakliggend terrein wordt getransformeerd naar een publiek toegankelijke zone met inbreng van extra groenstructuren, zit- en verblijfsplekken en sport- en spelinfrastructuur. In de mate van het mogelijke worden typische elementen die verwijzen naar de vroegere containerterminal behouden als geheugen naar het verleden. Bijvoorbeeld de bestaande waterbak ten zuiden van de aankomstruimte van de centrale as wordt omgevormd tot water- en spelelement. Voor de signalisatie van de parkeervakken en verlichting wordt er gebruik gemaakt van site-specifieke elementen die het voormalige spoorwegkarakter blijven uitdragen.

Waar mogelijk blijven de bestaande sporen behouden en ingewerkt in de nieuwe structuur. De brede centrale as wordt uitgevoerd in beton zodat een effen oppervlak wordt bekomen dat geschikt is voor fietsers, skeelers en skaters. De zachte padenstructuur die hierop aansluit wordt uitgevoerd in halfverhardingen of in zachte materialen.

De gevraagde werken betekenen een echte opwaardering van een plek met lage beeld- en belevingswaarde tot een gevarieerd verblijfs- en speellandschap als nieuwe publiek

toegankelijke ruimte. De aanvraag is op maat van de buurt en past ook wat uitstraling betreft in de ruimtelijke context.

Cultuurhistorische aspecten

In de omliggende omgeving bevinden zich geen beschermde monumenten, stadgezichten of andere voorlopig of definitief beschermde constructies die een nadelige invloed ondervinden van huidige aanvraag.

Wat het aspect archeologie betreft heeft Onroerend Erfgoed Antwerpen - Archeologie dd. 13/03/2015 een gunstig advies geformuleerd mits vondstmeldingsplicht. Deze voorwaarde zal aan onderhavige stedenbouwkundige vergunning worden gehecht.

Bodemreliëf

De aanvraag heeft geen noemenswaardige wijziging van het bestaande bodemreliëf tot gevolg.

Hinderaspecten

In de studie in het kader tot het verzoek tot ontheffing van project-MER-plicht wordt het volgende geconcludeerd: "

"... De voorgaande effectbeoordeling wijst uit dat de milieueffecten van het voorgenomen project in hoofdstuk ofwel positief zijn, ofwel niet significant.

Positieve effecten zijn:

- Het creëren van een nieuwe verbinding voor zacht verkeer doorheen het projectgebied tussen de Buurtspoorweglei en de Schijnpoortweg;
- Een verbeterende doorstroming (kortere filelengtes) op de wegen rond het Sportpaleis door de ruimtelijke herschikking van de parkeercapaciteit t.b.v. het Sportpaleis;
- Het verminderen van de geluidshinder (vooral 's avonds laat na afloop van evenementen) t.h.v. de woningen van de Ten Eekhoveweg door het verdwijnen van de parking Ten Eekhove;
- Het bieden van nieuwe publieke ruimte en buurtgroen voor de dichtbevolkte en groenarme wijken van Borgerhout en Antwerpen-Noord;
- Het verhogen van de functionele en beeldwaarde van een op heden braakliggend terrein. De mogelijk (beperkt) negatieve effecten bij avondlijke topevenementen in het Sportpaleis zullen als volgt gemilderd worden:
- De hoofdtoegang Noordersingel wordt ingericht met minimaal twee en maximaal drie rijstroken voor ingaand verkeer
- De secundaire toegang Buurtspoorweglei wordt enkel ingeschakeld bij topevenementen wanneer de capaciteit van de hoofdtoegang alleen niet volstaat voor een vlotte verkeersafwikkeling, om nachtelijke verkeers- en geluidshinder t.g. v. de woontorens van de Buurtspoorweglei maximaal te vermijden.

Derhalve kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen project geen significant negatieve milieueffecten zal hebben. Het opstellen van een project-MER zal geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten opleveren...."

Gezondheid

De aanvraag omvat geen hinderlijke inrichtingen en heeft geen nadelige gevolgen voor de gezondheid van de gebruikers van de omliggende percelen.

Gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De aanvraag heeft geen nadelige effecten op het gebruiksgenot van de omliggende percelen of de veiligheid in het algemeen.

..."

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

In hun verzoekschrift stoelen de verzoekende partijen hun belang op artikel 4.8.11, §1, eerste lid 3° VCRO. Wat de in dat artikel vermelde rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen betreft, situeren de verzoekende partijen in de eerste plaats hun woningen ten opzichte van de site, 'Spoor Oost'. Zij stellen, elk afzonderlijk, in de nabijheid daarvan, en bijgevolg ook in de onmiddellijke omgeving van de heraan te leggen site, te wonen.

De verzoekende partijen menen samen in aanzienlijke mate hinder te ondervinden als gevolg van het voorgenomen project. Die hinder gaat terug op verkeerscongestie als gevolg van het 'evenementenparkeren' in functie van het Sportpaleis, Trix enz. Zij stippen in dat verband aan in een omgeving te wonen die zwaar belast is op het vlak van verkeer alsook op het vlak van geluids- en luchtemissies die de gezondheid kunnen aantasten. Om die hinder en het daarmee reeds belast karakter van de omgeving te staven, citeren de verzoekende partijen *in extenso* de overwegingen uit het advies van het Agentschap Zorg en Gezondheid van 5 januari 2015 naar aanleiding van het verzoek tot ontheffing van Project MER Park Spoor Oost Antwerpen en uit het advies van het agentschap Mobiliteit en Openbare Werken van 16 maart 2015.

Het staat volgens de verzoekende partijen buiten betwisting dat zowel luchtvervuiling als geluidsoverlast een negatieve impact hebben op de gezondheid, waarbij de bestreden beslissing bovendien ten onrechte geen rekening houdt met de effecten van evenementen op de site zoals de Sinksenfoor en Zomer in Antwerpen.

De Sinksenfoor op zich duurt meer dan 50 dagen en heeft volgens de verzoekende partijen een geluidsniveau van 95 dB (A) terwijl er in de omgeving als gevolg van het reeds aanwezige verkeer een geluidsniveau is van 60 tot 65 dB (A). Die geluidsoverlast is schadelijk voor de gezondheid van de omwonenden nu een verhoging van het geluidsniveau met bijvoorbeeld 5 dB (A) een verdubbeling impliceert van het geluid.

Bovendien zullen volgens de verzoekende partijen ook andere evenementen tegelijkertijd kunnen plaatsgrijpen in onder andere het Sportpaleis, de Lotto-Arena en Trix. In dat geval zal de parking op de site Spoor Oost volgens de verzoekende partijen niet beschikbaar zijn, want ingenomen voor het evenement op de site zelf. De Sinksenfoor genereert bijkomend verkeer en dit zowel 's nachts als overdag wanneer er al sprake is van een zware verkeersbelasting. Specifiek wat de Sinksenfoor betreft, verwijzen de verzoekende partijen nog naar een arrest van de Raad van State van 1 februari 2013 met nummer 222.344. In dat arrest werd het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel in hoofde van een aantal omwonenden ten aanzien van de Sinksenfoor aanvaard.

De verzoekende partijen bekritiseren de mate waarin de bestreden beslissing, voor de beoordeling van de hinder door evenementen, doorverwijst naar de specifiek daartoe vereiste vergunning. Zij menen in dat verband volledig afhankelijk te worden gesteld van de *goodwill* van de stad Antwerpen om op basis van die beoordeling, hetzij het evenement te verbieden, hetzij aan bepaalde voorwaarden te koppelen. Op dat punt spreken de verzoekende partijen ook over een interne tegenstrijdigheid.

Specifiek wat de inrichting van het deel van de site als park en publieke ruimte betreft, stellen de verzoekende partijen geen bezwaar te hebben. De gedeeltelijke inrichting als evenementenparking in functie van het Sportpaleis en andere evenementenhallen, en evenementen op de site zelf, alsook de inrichting van die evenementen op de site zou de verzoekende partijen daarentegen ernstige hinder onder de vorm van geluidsoverlast, verkeerscongestie en luchtvervuiling opleveren. Die laatste invulling belet volgens hen ook het gebruik als publieke ruimte en park.

De verzoekende partijen benadrukken in hun verzoek tot voortzetting nog bijkomend dat het niet is omdat zij op '*enige afstand*' van de site Spoor Oost wonen dat zij geen hinder zouden ondervinden. Het verkeer, de verkeerscongestie, geluidsoverlast en de aantasting van de luchtkwaliteit beperken zich volgens hen evident niet tot de locatie zelf. Zij stippen daarbij aan dat de site Spoor Oost gelegen is op een hoogte waardoor de geluidshinder zich verspreidt naar de wijdere omgeving. De gedeeltelijke inrichting als park neutraliseert volgens hen ook niet de hinder als gevolg van het 'evenementenparkeren' en de grote openluchtevenementen op de site.

Tot slot stippen de verzoekende partijen in hun verzoek tot voortzetting aan dat zij, voor de inschatting van de mogelijke hinder, moeten terugvallen op onder andere het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid. Op het ogenblik van het indienen van het verzoekschrift was de Sinksenfoor volgens hen nog bezig of net afgelopen en werd er nog geen evaluatie gemaakt van het verloop daarvan en de impact op de omgeving. De verzoekende partijen stellen zich het recht voor te behouden om in dat verband nog stukken voor te leggen. Niettemin stellen zij uitdrukkelijk voorbehoud te hebben gemaakt voor wat de geluidshinder, aantasting van de luchtkwaliteit en de verkeerscongestie als gevolg van dat evenement betreft.

2.

In haar antwoordnota werpt de verwerende partij de niet-ontvankelijkheid van het beroep op. Zij betwist de aanwezigheid van het rechtens vereiste belang in hoofde van de verzoekende partijen.

Volgens de verwerende partij is er in hoofde van de verzoekende partijen geen sprake van een persoonlijk nadeel dat rechtstreeks voortvloeit uit de bestreden beslissing. Het enkele feit dat de verzoekende partijen de conclusies van het ontheffingsdossier in vraag stellen, is in dat verband onvoldoende. Een concrete uiteenzetting van de potentiële milieueffecten op de eigen leefsituatie ontbreekt. De verzoekende partijen beperken er zich integendeel toe de hinder op het vlak van verkeer, geluid en luchtverontreiniging met een potentiële aantasting van de gezondheid eenvoudig te poneren.

De verwerende partij meent geen persoonlijke vrees voor aanzienlijke milieueffecten of een aantasting van de woonkwaliteit van de verzoekende partijen als gevolg van de bestreden beslissing te kunnen ontwarren uit het verzoekschrift.

Wat de verwijzing door de verzoekende partijen naar het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid betreft, stipt de verwerende partij aan dat de straten waarin zij wonen daarin niet worden vermeld. In elk geval moeten de afstanden tussen hun woningen en de site sterk gerelativeerd worden, aldus de verwerende partij. Zij citeert in dat verband de overwegingen uit het

arrest van 24 november 2015 met nummer RvVb/1415/0691/SA/0676 waarbij de Raad het verzoek tot schorsing, ingesteld door de verzoekende partijen tegen de bestreden beslissing, afwees.

Volgens de verwerende partij geven de verzoekende partijen in hun verzoek tot voortzetting geen verantwoording voor de, eerder door de Raad vastgestelde, discrepantie tussen de opgegeven afstanden tot de site en de reële inplanting van hun woningen. Net zoals bij hun initieel verzoek tot schorsing maken de verzoekende partijen voorbehoud om nieuwe stukken neer te leggen met betrekking tot de Sinksenfoor van 2015 maar zij laten nog steeds na om een concreet stuk bij te brengen ter ondersteuning van hun belang, aldus de verwerende partij.

De argumentatie van de verzoekende partijen die stelt dat '*enige afstand*' tussen hun woningen en de site niet betekent dat zij geen hinder ondervinden, benadrukt volgens de verwerende partij het karakter van hun vordering als een *actio popularis*. Zo zou eenieder op grond van die argumentatie een beroep kunnen instellen. Elke verkeerscongestie kan immers direct of indirect invloed hebben op de nabije maar ook ruimere en zeer ruime omgeving, zeker wat luchtvervuiling betreft.

Het beroep van de verzoekende partijen moet, naar het oordeel van de verwerende partij, onontvankelijk worden verklaard.

3.

Ook de tussenkomende partij werpt, zij het voor het eerst in haar schriftelijke uiteenzetting, de niet-ontvankelijkheid van het beroep van de verzoekende partijen op. Ook zij meent dat de verzoekende partijen niet over het rechtens vereiste belang beschikken om de vernietiging van de bestreden beslissing te vorderen.

Volgens de tussenkomende partij vervallen de verzoekende partijen in het gebruik van stijlformules door louter te stellen dat hun belangen geschaad zouden zijn omwille van verkeerscongestie.

De afstanden waarop de verzoekende partijen zich in dat verband beroepen zijn geheel misleidend en onjuist. Op basis van luchtfoto's stipt de verwerende partij aan dat de eerste verzoekende partij op circa 1,3 kilometer woont van de inkom van de site. De tweede en derde verzoekende partij wonen dan weer op respectievelijk circa 1,6 en 1,7 kilometer van de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen van de site. Dat alles staat in schril contrast met de afstanden die de verzoekende partijen inroepen en waaruit zij hun belang putten. De tussenkomende partij citeert in dat verband tot slot nog de overwegingen uit het arrest van 24 november 2015 met nummer RvVb/1415/0691/SA/0676 waarbij de Raad het verzoek tot schorsing, ingesteld door de verzoekende partijen tegen de bestreden beslissing, afwees.

Wat de eventuele geluidshinder betreft, meent de tussenkomende partij dat deze volledig, zo niet gedeeltelijk, geneutraliseerd wordt door de lig- en speelweide met uitgesproken parkachtig karakter die in het zuidelijk deel van de site wordt voorzien. In dat verband is er net sprake zijn van een meerwaarde voor de verzoekende partijen vertrekkend van de bestaande toestand. Nog volgens de tussenkomende partij neutraliseert ook het aanwezige en actieve spoorwegnet tussen de woningen van de verzoekende partijen en de site Spoor Oost elk geluid dat van die laatste site, en het 'evenementenparkeren' daar, afkomstig zou zijn.

De argumentatie van de verzoekende partijen die stelt dat '*enige afstand*' tussen hun woningen en de site niet betekent dat zij geen hinder ondervinden, staat volgens de tussenkomende partij haaks op de vaststelling dat de bewijslast inzake het rechtens vereiste belang op hun schouders rust. Die bewijslast, om voldoende concreet toe te lichten welke hinder of nadelen zij persoonlijk vrezen te ondergaan en dat alles te staven met stukken, wordt naar het oordeel van de tussenkomende partij niet ingelost.

De tussenkomenende partij stelt bovendien dat de verzoekende partijen hun actueel belang bij de vermeende hinder zelf in vraag stellen. Zij doelt daarbij specifiek op het door hen gemaakte voorbehoud in verband met de Sinksenfoor 2015, zoals verwoord in het verzoek tot voortzetting. Volgens de tussenkomenende partij komt dat voorbehoud er op neer dat de verzoekende partijen zelf stellen dat zij de vermeende hinder niet *in concreto* kunnen aantonen.

Wat datzelfde voorbehoud en het terugvallen op het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid - dat nog niet gefinaliseerd zou zijn op het ogenblik van het indienen van het initieel verzoekschrift tot schorsing en vernietiging – betreft, wijst de tussenkomenende partij op het gegeven dat het belang ook al bij het indienen van het initieel verzoekschrift moet vaststaan.

4.

In hun wederantwoordnota brengen de verzoekende partijen als stuk de notulen van het college van burgemeester en schepenen aan van 16 oktober 2015 met betrekking tot de evaluatie van de Sinksenfoor en van 8 april 2016 met betrekking tot de mobiliteitsmaatregelen voor de Sinksenfoor 2016.

Uit de notulen van 16 oktober 2015 blijkt volgens de verzoekende partijen dat de bezoekers van de Sinksenfoor de parking aan het Slachthuis zo goed als niet gebruikten en in de omliggende straten, waar ook de verzoekende partijen wonen, parkeerden.

Het is volgens de verzoekende partijen niet zo dat zij geen verkeershinder zouden ondervinden als gevolg van het aan- en afrijden alsook het parkeren door bezoekers van de grote evenementen op de site Spoor Oost, louter omdat zij op een beweerde ruime afstand van de site Spoor Oost wonen. Zo wijzen zij er op dat de eerste dagen van de Sinksenfoor, editie 2015, op en rond de site Spoor Oost ook voor heel wat verkeershinder hebben gezorgd. In dat verband halen zij artikelen aan uit de Gazet van Antwerpen van 25 mei 2015 en van 28 mei 2015 alsook een artikel uit het Nieuwsblad van diezelfde datum. Op grond van die artikels menen de verzoekende partijen dat de hinder, als gevolg van grote evenementen waaronder de Sinksenfoor, voor de omliggende straten waar zij wonen vaststaat. De verzoekende partijen stippen aan dat de verkeers- en parkeeroverlast zich ook vertaalt in geluidshinder en geuroverlast door uitlaatgassen en dit in een omgeving die, volgens het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid, reeds zwaar belast is.

Opnieuw leggen de verzoekende partijen de nadruk op diezelfde hinderaspecten als gevolg van het 'evenementenparkeren' voor 2.300 voertuigen en dan in het bijzonder in de hypothese dat er tegelijkertijd evenementen georganiseerd worden op de site zelf en in het Sportpaleis. Het 'evenementenparkeren' in functie van het Sportpaleis zal in dat geval niet op de site zelf kunnen doorgaan maar in de omringende straten plaatsgrijpen. Nochtans heeft het 'evenementenparkeren' in functie van het Sportpaleis als doel de parkeerdruk in de omliggende straten te vermijden. Volgens de verzoekende partijen niet onbelangrijk in dat verband is nog dat de werken aan de Oosterweelverbinding starten.

De kans is volgens de verzoekende partijen zeer reëel dat er in de omliggende straten van de site Spoor Oost sprake zal zijn van verkeersoverlast, geluidshinder door verkeer en geurhinder. Dat alles zou reeds duidelijk geworden zijn tijdens de editie 2015 van de Sinksenfoor die tijdens het Sinksenweekend gecombineerd werd met grootschalige evenementen in het Sportpaleis.

5.

De verwerende partij herhaalt in haar laatste nota haar vorige argumentatie.

6.

De tussenkomende partij vraagt bovendien aan de Raad om de stukken die door de verzoekende partijen voor het eerst ter gelegenheid van hun wederantwoordnota worden voorgebracht, uit de debatten te weren. De tussenkomende partij meent dat de stukken 49 tot en met 54 elementen zijn die de verzoekende partijen ook al bij hun inleidend verzoekschrift konden betrekken. Volledigheidshalve stipt zij ook aan dat die stukken in elk geval het belang van de verzoekende partijen niet aantonen nu wederom de Sinksenfoor geïmagineerd wordt hoewel dit niet het voorwerp van de bestreden beslissing is.

Enkel de notulen van het college van burgemeester en schepenen van 8 april 2016 waren nog niet beschikbaar op het ogenblik van het inleiden van het verzoek tot schorsing en vernietiging. Het gegeven dat daarin mobiliteitsmaatregelen zouden besloten liggen met betrekking tot de Sinksenfoor betekent volgens de tussenkomende partij nog niet dat de verzoekende partijen hinder ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing. Ook dit stuk moet volgens de tussenkomende partij geweerd worden uit de debatten, zij het om reden van irrelevantie. De tussenkomende partij haalt daartoe het arrest van de Raad van 26 april 2016 met nummer RvVb/A/1516/1013 aan

Beoordeling door de Raad

1.

Om als derde-belanghebbenden bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO in principe dat de verzoekende partijen, als natuurlijke persoon rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen moeten kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel zal de verzoekende partij het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen of het risico of de vrees hiervoor voldoende aannemelijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zal zij moeten aantonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of vreest te ondervinden en waarbij het vereiste belang niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze mag worden beoordeeld.

2.

De bestreden beslissing heeft tot doel de voormalige containerterminal bij het bestaande rangeerstation aan de Noordersingel over een oppervlakte van 10,8 ha. in te richten als publieke ruimte waarop evenementen kunnen plaatsvinden en waar tevens geparkeerd kan worden in functie van evenementen in de nabijgelegen sites, zoals onder meer het Sportpaleis. Er wordt voorzien dat het terrein maximaal plaats kan bieden aan 2.300 wagens.

3.

Uit de gegevens van de zaak en de voorgelegde stukken blijkt dat de respectieve woningen van de eerste en tweede verzoekende partij gelegen zijn in de omliggende woonstraten die enkel door de bestaande sporenbundel van het rangeerstation van de site Spoor Oost gescheiden worden. De woning van de derde verzoekende partij bevindt zich aan de zuidrand van de site Spoor Oost. In de mate dat de verzoekende partijen aanvoeren dat zij in belangrijke mate hinder zullen ondervinden enerzijds door het inrichten van de betreffende site als parkeerterrein met, verkeershinder, luchtvervuiling en geluidsoverlast tot gevolg, en anderzijds als gevolg van de activiteiten die op de site zullen plaatsvinden zoals onder meer de Sinksenfoor, maken zij voldoende aannemelijk een reëel risico op rechtstreekse of onrechtstreekse hinder als gevolg van de bestreden beslissing te zullen ondervinden. In de mate dat de verzoekende partijen de

aangevoerde geluids- en lawaaihinder, verkeershinder en luchtpollutie betrekken op de nabije ligging van hun woningen ten aanzien van de site Spoor Oost, is het belang van de verzoekende partijen, anders dan de verwerende partij voorhoudt, voldoende te onderscheiden van het algemeen belang bij een gezond leefmilieu en vormt derhalve geen ontoelaatbare *actio popularis*.

De verwerende partij betwist niet dat de verzoekende partijen wonen waar zij beweren te wonen, maar beperkt zich tot de loutere bemerking dat *“de afstanden zoals opgegeven door de verzoekende partijen sterk moeten worden gerelativeerd”* in de zin dat naar het oordeel van de verwerende partij de afstand tussen de site van Spoor Oost en de woningen van de verzoekende partijen groter is dan in het verzoekschrift wordt aangegeven. Deze vaststelling, waarvoor geen enkele concrete (meet)gegevens worden aangereikt, volstaat evenwel niet om in het licht van de concrete aard en omvang van het aangevraagde, te besluiten dat de verzoekende partijen als buurtbewoners geen enkel risico lopen om rechtstreeks of onrechtstreeks de aangevoerde verkeershinder, geluidshinder en luchtvervuiling te kunnen ondervinden. Evenmin kan de tussenkomen partij gevolgd worden waar zij stelt dat de ligging van de woning van de verzoekende partijen dient te worden gemeten ten aanzien van de inkom van de parking, aangezien uit het “overzichtsplan parkeerplaatsen en routes brandweer” onmiskenbaar blijkt dat nagenoeg de volledige oppervlakte van de site in het kader van evenementsparkeren zal worden ingeschakeld.

4.

De tussenkomen partij werpt tot slot op dat de verzoekende partijen niet doen blijken van een actueel belang in de zin dat zij zich baseren op een advies van het Agentschap Zorg en Gezondheid dat op het ogenblik van het indienen van het beroep nog niet gefinaliseerd zou zijn geweest. Het enkele feit dat het betreffende advies nog niet beschikbaar was op het ogenblik van het indienen van het beroep, ontnemt de verzoekende partijen niet hun actueel belang bij het indienen van het voorliggende beroep.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen putten een eerste middel uit de schending van artikel 4.3.1, §1 en §2 VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), alsook de schending van het materiële motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, telkens in samenhang gelezen met artikel 4.7.26, §4, 2°, c) VCRO.

Met hun eerste middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie de beantwoording in de bestreden beslissing van de bezwaren geuit in het kader van het openbaar onderzoek alsook de toetsing die door de verwerende partij werd doorgevoerd in het licht van een goede ruimtelijke ordening. In dat verband is er volgens de verzoekende partijen er geen sprake van een eigen beoordeling maar een loutere overname van de inhoud van het advies dat het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen uitbracht op 8 mei 2015. De verzoekende

partijen wijzen in dat verband concreet op de mate waarin de bestreden beslissing gelijklopend is met dat eerder uitgebrachte advies. In elk geval is er volgens hen slechts sprake van het gebruik van stijlformules.

De verzoekende partijen stippen aan dat de bijzondere procedure toepassing vindt. De aanvrager van de vergunning is immers het stadsontwikkelingsbedrijf AG VESPA. Vier schepenen van de stad Antwerpen zetelen in de raad van bestuur van dat autonoom gemeentebedrijf. Concreet betekent dit volgens de verzoekende partijen dat het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen advies uitbracht over haar eigen project en in haar voordeel. Nog volgens hen zou, op grond van de beschrijvende nota bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, de stad Antwerpen de initiatiefnemer zijn en het AG VESPA de beheerder en regisseur. Zij verwijzen in dat verband naar punt 4 van de beschrijvende nota. Ook blijkt er een overeenkomst te zijn tussen de stad Antwerpen en het Sportpaleis waarbij, blijkbaar op bindende wijze, de verplichting werd opgenomen voor de stad om voldoende parkeerplaatsen te voorzien voor het Sportpaleis. Volgens de verzoekende partijen heeft de stad er alle belang bij dat de aanvraag vergund wordt nu in het kader van werken aan de toekomstige Oosterweelverbinding bepaalde parkings opgeheven worden en het honoreren van die overeenkomst in gevaar zou komen. Verder stippen de verzoekende partijen aan dat de stad ook organisator is van de evenementen die op site zelf zullen plaatsgrijpen, zoals de Sinksenfoor. Het verlenen van tijdelijke evenementenvergunning in dat verband behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de stad, aldus de verzoekende partijen.

Samengevat achten de verzoekende partijen het volledige project, op de inrichting als groenruimte na, specifiek in het belang van de stad.

Onder verwijzing naar het doel van het openbaar onderzoek en de verplichtingen van het vergunningverlenend bestuur in dat verband, menen de verzoekende partijen dat zij ervan mochten uitgaan dat hun bezwaren en opmerkingen op een onafhankelijke en onpartijdige wijze zouden worden onderzocht. De verzoekende partijen beroepen zich in dat verband op artikel 4.7.26, §4, 2°, c) VCRO, op grond waarvan het college van burgemeester en schepenen, telkens de aanvraag van haarzelf uitgaat, geen advies uitbrengt naar aanleiding van het openbaar onderzoek. Ook brengen zij de parlementaire voorbereiding in dat verband in herinnering. Zij leiden daaruit af dat het college van burgemeester en schepenen in de bijzondere procedure wel het openbaar onderzoek organiseert en de bezwaren bundelt maar deze niet beantwoordt, dit om elke schijn van partijdigheid en subjectiviteit te vermijden.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de wettigheidskritiek van de verzoekende partij in het licht van artikel 4.7.26, §4 VCRO onterecht is. Zij stelt in de eerste plaats dat haar eigen onafhankelijkheid, als gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, buiten kijf staat. De verzoekende partijen stellen enkel de partijdigheid van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen als adviesverlenende partij aan de kaak.

Volgens de verwerende partij blijkt duidelijk dat het advies van de Stad Antwerpen geen doorslaggevende invloed had op de bestreden beslissing. Zij wijst ter illustratie van haar standpunt naar de beoordeling van de bezwaren in verband met de negatieve impact op de woon- en leefkwaliteit in de omliggende buurt. Een vergelijking van dat advies en de bestreden beslissing op dat punt leert volgens de verwerende partij dat er wel degelijk sprake is van een eigen beoordeling door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Het enkele feit dat zij zich in de bestreden beslissing op bepaalde punten aansluit bij de beoordeling in het advies van het college van burgemeester en schepenen en dit ook expliciet aangeeft, betekent volgens haar niet dat er sprake is van een onvoldoende motivering.

Onder verwijzing naar het arrest van de Raad van State van 2 oktober 2013 met nummer 224.939 meent de verwerende partij nog dat de verzoekende partijen nalaten om aan te tonen dat het feit dat de tussenkomende partij een autonoom gemeentebedrijf is het advies van het college van burgemeester en schepenen enigszins zou hebben beïnvloed en de onafhankelijkheid niet voldoende is gewaarborgd.

3.

Ten aanzien van het eerste middel werpt de tussenkomende partij in eerste instantie de niet ontvankelijkheid op. Naar het oordeel van de tussenkomende partij gaat het om een louter 'formeel' middel en zou nergens aangetoond worden dat de bezwaren uit het openbaar onderzoek niet of niet afdoende zijn beantwoord. Ook zou op geen enkel punt aangetoond zijn dat er sprake is van een kennelijk onredelijke toets aan een goede ruimtelijke ordening door het advies van het college van burgemeester en schepenen op dat punt in rekening te brengen. Het zou vaste rechtspraak zijn dat een verzoekende partij geen belang heeft bij een puur formalistisch middel waaruit geen enkele benadeling voor haar volgt. In dat verband haalt de tussenkomende partij een overweging aan uit een arrest van de Raad van State van 12 februari 2009. Ook nu zouden de verzoekende partijen geen belang hebben bij hun eerste middel en in elk geval niet aantonen wat dit belang zou inhouden.

In nevensgeschikte orde voert de tussenkomende partij aan dat het eerste middel ook ongegrond is. Zij stipt aan dat zijzelf, de AG VESPA, een autonoom gemeentebedrijf is en, overeenkomstig artikel 225, §1 Gemeentedecreet, een gemeentelijk extern verzelfstandigd agentschap is met een eigen rechtspersoonlijkheid. Nu de aanvraag van haar, een publiekrechtelijke rechtspersoon, uitgaat, is de bijzondere procedure uit de VCRO van toepassing. Overeenkomstig artikel 4.7.26, §4, 2° VCRO moest volgens de tussenkomende partij het advies worden gevraagd van het college van burgemeester en schepenen. De aanvraag gaat immers niet uit van het college zelf of de stad Antwerpen, benadrukt de tussenkomende partij. De verzoekende partijen zouden dit alles klaarblijkelijk niet betwisten en ook niet de schending inroepen van artikel 4.7.26, §4 VCRO.

Verder stipt de tussenkomende partij aan dat haar raad van bestuur ook volledig conform artikel 236 Gemeentedecreet is samengesteld. Dat er leden van het schepencollege in de raad van bestuur zetelen is volgens haar helemaal niet onwettig of 'verdacht' nu de leden van de raad van bestuur verkozen worden door de gemeenteraad. Ook moet de voorzitter van de raad van bestuur in elk geval deel uitmaken van het schepencollege. Opnieuw stipt de tussenkomende partij aan dat de verzoekende partijen de schending van artikel 4.7.26, §4 VCRO of de bepalingen van het Gemeentedecreet niet inroepen, zodat ook zij zouden erkennen dat de tussenkomende en de verwerende partij volledig conform de VCRO en het Gemeentedecreet gehandeld hebben.

Ook zouden de verzoekende partijen een schending van het onpartijdigheidsbeginsel niet aannemelijk maken. Formeel werpen zij dit ook niet op, zo stipt de tussenkomende partij aan waarna zij de draagwijdte van dat onpartijdigheidsbeginsel in herinnering brengt. De tussenkomende partij verwijst ook naar het arrest van de Raad van State van 11 oktober 2011 met nummer 215.689 en citeert een overweging uit dat arrest. In lijn daarmee acht de tussenkomende partij het *in casu* niet bewezen dat één van de betrokkenen een persoonlijk en rechtstreeks belang zou hebben bij de behandeling van de zaak, waardoor deze zich had moeten onthouden van deelname aan de besluitvorming, noch zou dit worden voorgehouden door de verzoekende partijen.

Verder zou ook het argument van de verzoekende partijen, als zou de verwerende partij geen eigen beoordeling van de aanvraag hebben gemaakt en zodoende een inbreuk hebben begaan op het zorgvuldigheids-, motiverings- en redelijkheidsbeginsel, manifest incorrect zijn. Al uit de samenvatting van de verschillende bezwaren in de bestreden beslissing zou blijken dat de

verwerende partij die bezwaren zelf bekeken en samengevat heeft. Ook wat de weerlegging van de bezwaren betreft, zou opvallen dat verschillende bezwaren op een, aan de verwerende partij, eigen manier weerlegd werden. Er zou dan ook geen sprake zijn van een blauwdruk van de argumentatie van het college van burgemeester en schepenen. Ter staving van haar standpunt citeert de tussenkomende partij *in extenso* uit de bestreden beslissing enerzijds en het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen anderzijds.

Wanneer de verwerende partij zich al aansluit bij het standpunt van het college van burgemeester en schepenen dan wordt dit expliciet aangegeven, aldus de tussenkomende partij.

De volledige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, de functionele inpasbaarheid, mobiliteitsimpact, schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, ... zou verschillend zijn ten opzichte van het advies van het college van burgemeester en schepenen. Ook in dat verband haalt de tussenkomende partij talloze passages uit de bestreden beslissing aan.

4.

De verzoekende partijen hernemen in hun wederantwoordnota integraal het middel zoals uiteengezet in het verzoekschrift.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets toe.

6.

De tussenkomende partij voegt in haar laatste schriftelijke uiteenzetting niets toe.

Beoordeling door de Raad

1.

De tussenkomende partij voert vooreerst aan dat de verzoekende partijen het middel louter formeel opwerpen en geen belang hebben bij het middel aangezien de verzoekende partijen niet aantonen in welke zin de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren onvoldoende werden beantwoord en evenmin aantonen dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening kennelijk onredelijk zou zijn door het advies van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen mee in rekening te nemen.

Een partij heeft belang bij het aanvoeren van een bepaalde onwettigheid indien de in het middel aangevoerde onwettigheid haar heeft benadeeld of indien de vernietiging op grond van deze onwettigheid haar een voordeel kan opleveren.

In de mate dat de verzoekende partijen in het kader van het openbaar onderzoek op ontvankelijke wijze hun bezwaren hebben ingediend, hebben zij derhalve belang bij de in het middel aangevoerde kritiek met betrekking tot de wijze waarop in de bestreden beslissing op deze bezwaren wordt geantwoord.

De verzoekende partijen hebben tevens belang bij het aanvoeren van een kennelijke onredelijkheid bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening doordat naar hun inzicht ten onrechte rekening is gehouden met het uitgebrachte advies van het college van burgemeester en schepenen, aangezien een gebeurlijke vernietiging op grond van de aangevoerde onwettigheid hen een voordeel zou kunnen opleveren in de vorm van een voor hen gunstige(re) herstelbeslissing.

De exceptie wordt verworpen.

2.

In essentie betreft de kritiek van de verzoekende partijen het feit dat naar hun oordeel de bestreden beslissing geen eigen beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening bevat, maar dat de verwerende partij zich heeft beperkt tot een overname en een “blauwdruk” van de motivering zoals vervat in het advies van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen hetgeen naar het inzicht van de verzoekende partijen des te problematischer is gelet op de nauwe band tussen het college van burgemeester en schepenen en de raad van bestuur van de tussenkommende partij in de zin dat de 4 leden van de raad van bestuur van AG VESPA tevens schepenen zijn te Antwerpen.

Het vergunningverlenend bestuursorgaan dient de overeenstemming van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening te beoordelen aan de hand van de aandachtspunten en criteria zoals vermeld in artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO. Zij dient daarbij rekening te houden met de in de omgeving bestaande toestand, maar zij kan ook rekening houden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO.

Deze mogelijke relevante aandachtspunten en criteria zijn de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 VCRO.

De Raad kan bij de uitoefening van zijn wettigheidstoezicht echter slechts nagaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de hem ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of hij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens en of hij deze correct en zorgvuldig heeft beoordeeld en op grond daarvan in redelijkheid tot zijn beslissing is kunnen komen.

Het beginsel van de materiële motiveringsplicht houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan. De motieven die de verwerende partij tot haar beslissing doen komen, moeten in feite juist en in rechte pertinent zijn. De formele motiveringsplicht vereist daarenboven dat deze motieven uitdrukkelijk in de bestreden beslissing worden vermeld en dat deze afdoende zijn.

3.1

Overeenkomstig artikel 4.7.1, §1, 2° VCRO is de bijzondere vergunningsprocedure voorgeschreven voor handelingen van algemeen belang of voor aanvragen ingediend door publiekrechtelijk rechtspersonen.

In het geval een openbaar onderzoek vereist is, voorziet artikel 4.7.26, §4 VCRO het volgende:

“ ...

§4 Ten aanzien van ontvankelijke vergunningsaanvragen wordt verder gehandeld overeenkomstig de hiernavolgende regelen:

1° ...

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde wint het voorafgaand advies in van de door de Vlaamse Regering aangewezen instanties en van het college van burgemeester en schepenen, rekening houdend met volgende regelingen:

a)

b) indien de vergunningsaanvraag onderworpen is aan een openbaar onderzoek:

1) valt de adviseringsstermijn in hoofde van de door de Vlaamse Regering aangewezen instanties samen met de duur van het openbaar onderzoek, met dien verstande dat aan de adviesvereiste voor bij kan worden gegaan indien de adviezen niet tijdig worden uitgebracht,
 2) bezorgt het college van burgemeester en schepenen het proces-verbaal van het openbaar onderzoek, de gebundelde bezwaren en opmerkingen en zijn eigen advies aan het vergunningverlenend bestuursorgaan binnen een ordetermin van dertig dagen, die ingaat de dag na deze waarop het openbaar onderzoek werd afgesloten;
 c) zo de vergunningsaanvraag van het college van burgemeester en schepenen uitgaat, brengt het college geen advies uit.
”

Op grond van deze bepaling, waarvan punt 2°, c werd toegevoegd bij artikel 25, 2° van het decreet van 16 juli 2010, mag het college van burgemeester en schepenen in beginsel geen advies uitbrengen in de bijzondere procedure wanneer de vergunningsaanvraag uitgaat van dit college.

Deze toevoeging wordt als volgt toegelicht in de parlementaire voorbereiding:

“...
Artikel 4.7.26 §4, VCRO, stelt momenteel dat bij het indienen van aanvragen door het college van burgemeester en schepenen, het advies van datzelfde college ingewonnen wordt. Dat is uiteraard niet wenselijk en zelfs juridisch problematisch.
Vandaar dat het noodzakelijk is om (net als in het vroegere artikel 127, DRO 1999) te bepalen dat het college geen advies uitbrengt. Het bezorgt uiteraard wel de stukken van het openbaar onderzoek, met inbegrip van het proces-verbaal van het openbaar onderzoek aan de vergunning verlenende overheid.
 ...”
 (Parl. St., VI. Parl., 2009-2010, stuk 349/1, 10)

Uit de bepaling van artikel 4.7.26, §4 VCRO volgt dat het college van burgemeester en schepenen in beginsel advies uitbrengt over het aangevraagde in het kader van de bijzondere procedure. De situatie waarbij het college van burgemeester en schepenen geen advies uitbrengt, namelijk wanneer de aanvraag van het college van burgemeester en schepenen zelf uitgaat, is een uitzondering op de voormelde regel, dewelke als zodanig restrictief moet worden geïnterpreteerd en waarvan het toepassingsgebied derhalve beperkt blijft tot die aanvragen die van het college van burgemeester en schepenen zelf uitgaan.

Een autonoom gemeentebedrijf wordt weliswaar opgericht door de gemeente om bepaalde taken verzelfstandigd uit te voeren, maar is een rechtspersoon met eigen rechtspersoonlijkheid. De voorliggende aanvraag werd ingediend door de tussenkomende partij, zijnde het Autonoom Gemeentebedrijf voor Vastgoedbeheer en Stadsprojecten (afgekort: AG VESPA) en niet door het college van burgemeester en schepenen. Dit wordt niet betwist. De verzoekende partijen tonen derhalve niet aan dat het college van burgemeester en schepenen *in casu* geen advies had mogen uitbrengen in het kader van de bijzondere procedure.

3.2

De verzoekende partijen voeren evenwel aan dat vier van de twaalf leden van de raad van bestuur tevens schepenen zijn in het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen zodat zij “een belangrijk gewicht uitoefenen op het college bij het nemen van beslissingen en het formuleren van adviezen” en dat er “derhalve een sterke verbondenheid is tussen het College dat advies verleende ten aanzien van de aanvraag van AG VESPA”.

Om de schending van de structurele onpartijdigheid van een bestuursorgaan aannemelijk te maken moet die schending objectief gerechtvaardigd zijn, rekening houdend met de concrete, feitelijke elementen van de zaak. De bewijslast hiertoe ligt bij de verzoekende partijen. De schending van

het onpartijdigheidsbeginsel kan echter slechts tot de vernietiging van de bestreden beslissing leiden voor zover de eigen aard, meer bepaald de specifieke structuur van het bestuur, de toepassing van het genoemde beginsel niet onmogelijk maakt en voor zover de toepassing ervan de totstandkoming van regelmatige beslissingen niet verhindert. De enkele vaststelling van een samenloop van functies in hoofde van bepaalde leden van het schepencollege van de Stad Antwerpen is hiertoe niet voldoende. De verzoekende partijen maken niet aannemelijk aan de hand van concrete en objectief gewettigde aanwijzingen dat de betrokken schepenen niet langer met de vereiste afstandelijkheid en onpartijdigheid als leden van het schepencollege over de aanvraag advies konden uitbrengen. Evenmin tonen de verzoekende partijen aan dat de toepassing van het aangevoerde onpartijdigheidsbeginsel het optreden van het schepencollege als adviesverlenend bestuursorgaan niet in de weg stond.

De verzoekende partijen voeren ook niet aan dat het advies van het college van burgemeester en schepenen bindend zou zijn voor de verwerende partij, noch verwijten zij de verwerende partij enige partijdigheid.

4.

De verwerende partij is er onverkort toe gehouden het aangevraagde op basis van een eigen beoordeling te toetsen op de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften en op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.

De formele motiveringsplicht vereist dat uit de motieven van de bestreden beslissing zelf de redenen blijken op grond waarvan de verwerende partij tot het besluit is gekomen dat het aangevraagde kan worden vergund.

Ter zake blijkt dat de verwerende partij wat betreft de behandeling van de bezwaren uit het openbaar onderzoek, zich bij het standpunt van het college van burgemeester en schepenen aansluit. Niets belet dat de verwerende partij zich kan aansluiten bij dit advies en de motieven tot de hare maken. In dat geval dienen de motieven uit het betreffende advies zelf kenbaar te zijn, door het betreffende advies toe te voegen aan de beslissing of, zoals *in casu*, de motieven ervan op te nemen in de bestreden beslissing.

Wat betreft de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde in het licht van de goede ruimtelijke ordening, kunnen de verzoekende partijen bezwaarlijk stellen dat de verwerende partij heeft nagelaten een eigen beoordeling van het aangevraagde te maken. De bestreden beslissing bespreekt uitvoerig en gemotiveerd achtereenvolgens de functionele inpasbaarheid, en de mobiliteitsimpact waarbij aandacht wordt besteed aan het bereikbaarheidsprofiel, het parkeren, het mobiliteitsprofiel, de mobiliteitseffecten en waarna onder meer de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, de visueel-vormelijke elementen en hinderaspecten worden besproken daar waar deze elementen in het advies van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen slechts globaal en veel beknopter worden behandeld.

Anders dan de verzoekende partijen voorhouden blijken hieruit op afdoende wijze de motieven die de verwerende partij er op grond van een eigen beoordeling hebben toegebracht het aangevraagde in overeenstemming te bevinden met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening, minstens maken de verzoekende partijen het tegendeel niet aannemelijk.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede en vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen ontleen een tweede middel aan de schending van de artikelen 4.3.2 en 4.3.3, §3 en §4 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportagebesluit (hierna: MER-besluit), artikel 16,13° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: besluit Dossiersamenstelling), artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen (hierna: besluit Openbare onderzoeken), de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet alsook de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur en meer bepaald het zorgvuldigheidsbeginsel.

In samenhang met het eerste middel ontwikkelen de verzoekende partijen ook een vierde middel bestaande uit de schending van voornoemde artikelen van de Motiveringswet en de beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheidsbeginsel.

1.1

Met hun tweede middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie de volgende leemten in de nota van ANTEAGROUP, met het oog op de ontheffing van de project-MER-plicht, en in de beoordeling daarvan:

- De effecten van de evenementen werden niet onderzocht omwille van hun tijdelijk karakter;
- de alternatieven, zoals aangevoerd in het kader van het openbaar onderzoek, werden niet onderzocht omdat het niet om een project-MER zou gaan;
- de adviezen van het agentschap Zorg en Gezondheid van 5 januari 2015 en het agentschap Mobiliteit en Openbare Werken van 16 maart 2015 werden niet in rekening gebracht;
- het studiegebied werd onvolledig afgebakend door bepaalde straten waaronder deze van de verzoekende partijen niet in огenschouw te nemen.

1.2

Gelet op die leemten is de beslissing van de dienst MER van 30 januari 2015 tot ontheffing van de project-MER-plicht kennelijk onredelijk en minstens, zoals uiteengezet in het vierde middel, volgens de verzoekende partijen niet afdoende gemotiveerd.

2.1.

Wat het tweede middel betreft, wijst de verwerende partij er in de eerste plaats op dat de Raad niet bevoegd is om zijn beoordeling wat de MER-screening betreft, in de plaats te stellen van de bevoegde overheid.

Volgens de verwerende partij is het, ter beoordeling van de vereiste van een project-MER, niet de vraag of er negatieve milieueffecten voor handen zijn maar wel of deze significant dan wel aanzienlijk zijn. Uit het advies van MOW blijkt niet dat er significante effecten te verwachten zijn.

Bovendien was dit advies voorwaardelijk gunstig en de voorwaarden die er aan gekoppeld zijn, werden integraal worden overgenomen in de bestreden beslissing.

Ook het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid doet naar het oordeel van de verwerende partij niet besluiten tot de aanwezigheid van significante negatieve milieueffecten.

De grief van de verzoekende partijen in verband met het niet in rekening brengen van tijdelijke evenementen op de site, zoals de Sinksenfoor, in de project-MER ontheffingsnota werd reeds beoordeeld in het kader van het onderzoek van de bezwaren en er werd zelfs een afzonderlijk hoofdstuk gewijd aan de Sinksenfoor. De verzoekende partij verwijst in dat verband *in extenso* naar de inhoud van de bestreden beslissing. Samenvattend stelt zij dat evenementen zoals de Sinksenfoor tijdelijk van aard zijn en gegund worden via een evenementenvergunning. Gelet op het tijdelijk karakter en de eigen finaliteit van de Sinksenfoor als evenement diende haar eventuele milieueffecten niet in de project-MER ontheffingsnota te worden beschreven. Bovendien is het volgens de verwerende partij onmogelijk om alle potentiële evenementen die op de site kunnen plaatsgrijpen te onderzoeken.

De verwerende partij stipt verder aan dat de site volgens het gewestplan gelegen is in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen. Actueel kunnen er dan ook perfect tijdelijke evenementen doorgaan zonder voorafgaandelijke stedenbouwkundige vergunning. De aanvraag die ter beoordeling voorligt heeft niet als voorwerp de inrichting van evenementen als wel de aanleg van parkeerplaatsen en sport- en ontspanningsinfrastructuur.

Wat de kritiek ten aanzien van de afbakening van het studiegebied betreft, stipt de verwerende partij aan dat de site Spoor Oost ontsloten wordt via de Ring door middel van twee wegen, de Schijnpoortweg en de Buurtspoorweglei. Om die reden valt niet in te zien hoe er een mobiliteitseffect zou zijn op de nabije woonbuurten.

De door de verzoekende partijen ingeroepen gebreken, zoals bijvoorbeeld het gebrek aan een studie naar de piekmomenten, zijn volgens de verwerende partij reeds aan bod zijn gekomen in het kader van de weerlegging van de bezwaren. Zij citeert in dat verband een passage uit de bestreden beslissing.

De verwijzing door de verzoekende partijen naar het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies en artikel 4.4.1, §1, 8° DABM is volgens de verwerende partij niet dienstig nu besloten werd tot ontheffing van de project-MER-plicht.

Als besluit stelt de verwerende partij dan ook dat niet wordt aangetoond dat de beoordeling van de milieueffecten kennelijk onredelijk is of op onjuiste feitelijke gegevens steunt.

2.2

Wat het vierde middel betreft, meent de verwerende partij dat er geen sprake is van het gebruik van stijlformules. Zij stipt aan dat zij, bij de beoordeling van de hindereffecten, uitdrukkelijk verwezen heeft naar de conclusies van de MER-screeningsnota zelf en dat zij in de bestreden beslissing een specifieke paragraaf heeft gewijd aan de bezwaren in dat verband. De verwerende partij meent de bezwaren met betrekking tot de project-MER-plicht pertinent en omstandig te hebben weerlegd. Ter staving van haar standpunt verwijst de verwerende partij in *extenso* naar passages uit de bestreden beslissing.

3.1

Ten aanzien van het tweede middel werpt de tussenkomende partij op dat niet aannemelijk wordt gemaakt waarom, in het kader van de inrichting van een publieke ruimte voor de buurt, de

organisatie van toekomstige en tijdelijke evenementen onder de milieueffectrapportage zou vallen. Ook wordt er volgens haar niet aangetoond waarom de conclusie van de dienst MER, dat tijdelijke evenementen niet moeten worden onderzocht in het kader van een project-MER ontheffingsnota, kennelijk onredelijk is.

De verzoekende partijen maken ook niet aannemelijk onder welke categorie van project de tijdelijke organisatie van evenementen zou vallen. Volgens de tussenkomende partij staat het nochtans vast dat er sprake moet zijn van een project in de zin van de Europese project-MER-richtlijn opdat er sprake zou zijn van een project-MER-plicht. Zij haalt in dat verband het toepassingsgebied zoals opgenomen in artikel 1,1 van die richtlijn aan. Ook brengt zij artikel 4.3.1 DABM in herinnering en de definitie van het begrip *'project'* in de project-MER-richtlijn en in artikel 4.1.1, 5° DABM. Met het arrest van het Hof van Justitie van 17 maart 2011 is het volgens de tussenkomende partij uitgeklaard dat enkel materiële werken of ingrepen onder het begrip *'project'* kunnen vallen. Het standpunt van de verzoekende partijen in het dossier dat destijds voorlag, als zou het begrip *'materiële ingreep'* een ruime invulling moeten krijgen zodat het ook *'iedere ingreep in het natuurlijk milieu'* omvat, werd door het Hof niet aanvaard. De tussenkomende partij citeert daartoe *in extenso* passages uit het betrokken arrest. Het is volgens de tussenkomende partij duidelijk dat de tijdelijke organisatie van evenementen, waarbij geen materiële werken of ingrepen plaatsvinden, niet gekwalificeerd kunnen worden als een project in de zin van de project-MER-regelgeving.

Naar het oordeel van de tussenkomende partij maken de verzoekende partijen helemaal niet aannemelijk dat voor de organisatie van evenementen een beoordeling in de project-MER ontheffingsnota moet voorliggen. Overigens is het niet mogelijk om die beoordeling voorafgaand te maken nu het steeds om andere evenementen gaat waarvoor de mobiliteits- en geluidsimpact en dergelijke steeds verschilt. De tussenkomende partij verwijst naar een overweging in dat verband in het ontheffingsbesluit van de dienst MER van 30 januari 2015.

Ook het argument dat de verzoekende partijen onder hun tweede middel brengen, als zouden de aangebrachte alternatieven onterecht niet onderzocht zijn, kan naar het oordeel van de tussenkomende partij niet worden bijgetreden. Zij stipt ook aan dat die alternatieven niet worden opgeworpen tot voor de Raad. Volgens de tussenkomende partij is het daarentegen zo dat door de ontheffing van de project-MER-plicht op basis van de ontheffingsnota, is komen vast te staan dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu. Een alternatievenonderzoek is om die reden niet nodig.

Nog volgens de tussenkomende partij blijkt de afwezigheid van de vereiste van een alternatievenonderzoek in het kader van een project-MER ontheffingsnota uit de definitie van milieueffectrapportage enerzijds en een milieueffectenrapport anderzijds. Zij haalt daartoe respectievelijk artikel 4.1.1, §1, 1° en 8° DABM aan.

Op grond van dit alles zou er wel de verplichting zijn tot een alternatievenonderzoek in het kader van een project-MER maar niet in het kader van een voorafgaande nota die net de ontheffing daarvan op het oog heeft. Zij verwijst in dat verband ook nog naar de definitie van een *'project-MER-screeningsnota'* in artikel 1, 5° van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

Wat het advies van het Agentschap Zorg en Gezondheid betreft, stelt de tussenkomende partij dat dit advies werd verleend in het kader van het MER-ontheffingsdossier en dat dit derhalve mee in de beoordeling door de dienst MER is betrokken. Indien de verzoekende partijen menen dat het ontheffingsdossier niet voldoet, hadden zij hiertegen beroep moeten instellen bij de Raad van State. Bovendien maken zij niet aannemelijk dat de beoordeling door de dienst MER kennelijk onredelijk zou zijn.

Met betrekking tot het advies van MOW merkt de tussenkomende partij op dat de aldaar geformuleerde voorwaarden allen werden opgelegd als voorwaarde in de bestreden beslissing.

Met verwijzing naar rechtspraak van de Raad van State vervolgt de tussenkomende partij dat het niet toekomt aan de Raad om zijn beoordeling in de plaats te stellen van die van de dienst MER behoudens indien de beslissing kennelijk onredelijk zou zijn of gebaseerd op kennelijk onjuiste gegevens.

Ten overvloede merkt de tussenkomende partij nog op dat de vermeende gebreken die de verzoekende partijen opwerpen met betrekking tot de afbakening van het studiegebied ongegrond zijn, zoals onder meer uit het ontheffingsdossier blijkt.

3.2

Met betrekking tot het vierde middel werpt de tussenkomende partij op dat het middel onontvankelijk is aangezien de verzoekende partijen in het geheel niet duidelijk maken over welk van hun bezwaren zijn geen afdoende antwoord zouden hebben gekregen of waarom dit antwoord slechts een stijlformule zou zijn. De verzoekende partijen hebben bovendien geen belang bij het middel in de zin dat zij hun bezwaren hebben kunnen uiten in het kader van het openbaar onderzoek, dewelke allen door de verwerende partij werden beantwoord. Elk van de bezwaren is afdoende beantwoord en het standpunt van de verwerende partij is gekend.

4.

De verzoekende partijen dupliceren dat uit de goedkeuring van de ontheffing van MER-plicht niet valt af te leiden of en hoe tegemoet wordt gekomen aan de opmerkingen van het Agentschap Zorg en Gezondheid, dat het betreffende advies bovendien tegenstrijdig is, en dat, tot slot, een MER-ontheffingsbesluit op zich niet aanvechtbaar is als administratieve rechtshandeling maar in geval van onwettigheid wel bij toepassing van artikel 159 Gw. buiten toepassing moet worden gelaten.

Ook de bezwaren worden herhaaldelijk beantwoord aan de hand van loutere stijlformules.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe.

6.

De tussenkomende partij verwijst naar haar schriftelijke uiteenzetting en stelt met betrekking tot de verwijzing van de verzoekende partijen naar artikel 159 Gw. dat de verzoekende partijen niet voor het eerst in hun wederantwoordnota een nieuwe rechtsgrond kunnen invoeren.

Beoordeling door de Raad

1.

De tussenkomende partij voert een exceptie van onontvankelijkheid aan op grond van de vaststelling dat niet zou blijken over welk van de bezwaren de verzoekende partijen naar hun oordeel geen afdoende antwoord zouden hebben gekregen of waarom dit antwoord slechts een stijlformule zou zijn.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen in de toelichting bij het vierde middel in hun verzoekschrift uitdrukkelijk een aantal passages uit de bestreden beslissing citeren om aan te duiden dat het loutere stijlformules betreft. Uit de schriftelijke uiteenzetting waar met name ten gronde wordt ingegaan op de door de verzoekende partij geïnvokte passages uit de bestreden

beslissing, blijkt dat de tussenkomenende partij het middel duidelijk heeft begrepen en hierop heeft kunnen repliceren.

Dat de verzoekende partijen in het kader van het openbaar onderzoek hun bezwaren hebben kunnen laten gelden en dat hierop in de bestreden beslissing is ingegaan, ontnemt hen evenwel niet hun belang bij het middel dat ervan uitgaat dat de geboden antwoorden loutere stijlformules zijn die geen afdoende antwoord bieden op de ingediende bezwaren.

De exceptie wordt verworpen.

2.

Een ontheffingsbeslissing van de verplichting tot het opmaken van een MER is een beslissing van de daarvoor bevoegde administratie, voorafgaand aan een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, en dus een voorbereidende handeling in de procedure van de aanvraag van een vergunning.

De aan een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voorafgaande ontheffingsbeslissing, is geen vergunningsbeslissing, noch een voorbeslissing aangezien de rechtsgevolgen van het ontheffingsbesluit niet determinerend zijn voor de uiteindelijke vergunningsbeslissing. Anders dan de tussenkomenende partij voorhouden, kan de verzoekende partijen derhalve niet verweten worden dat zij het ontheffingsbesluit in voorkomend geval niet bestreden hebben met een beroep bij de Raad van State.

3.

Artikel 4.3.2, §2 DABM luidt als volgt:

“ ...

De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting moet worden opgesteld.

...”

De bedoelde categorieën van projecten waarvoor een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan worden ingediend worden bepaald in bijlage II bij het MER-besluit en waarbij categorie 10b betrekking heeft op volgende projecten:

“ ...

b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of*
- met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of*
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.*

...”

Artikel 4.3.3, §3 DABM luidt als volgt:

“ ...

In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, § 2 en § 3, kan de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting indienen bij de administratie.

[...] voor zover het voorgenomen project niet valt onder de toepassing van de lijst van projecten die door de Vlaamse regering overeenkomstig artikel 4.3.2., § 1, is vastgesteld, kan de administratie een project toch ontheffen van de verplichting tot het opstellen van een project-MER als ze oordeelt dat :

1°

vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of

2°

een toetsing aan de criteria van bijlage II uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

...

De Raad is niet bevoegd zijn beoordeling wat betreft de beslissing tot ontheffing van de rapportageverplichting in de plaats te stellen van die van de dienst MER. In de uitoefening van de hem opgedragen wettigheidscontrole is hij enkel bevoegd na te gaan of de dienst MER op grond van de juiste feitelijke gegevens in redelijkheid heeft kunnen beslissen dat het voorgenomen project geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat derhalve de opmaak van de project-MER niet vereist is.

Uit het aanvraagdossier blijkt dat de tussenkomende partij een verzoek tot ontheffing van de verplichting tot opmaak van een project-MER heeft ingediend op grond van categorie 10 b van bijlage II van het MER-besluit.

Op 30 januari 2015 beslist de bevoegde dienst MER de ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER toe te kennen gezien voor elke milieudiscipline wordt geconcludeerd dat het project geen aanzienlijke negatieve gevolgen zal hebben voor het milieu als gevolg van de realisatie van het voorgenomen project en dat derhalve de opmaak van de project-MER niet vereist is.

De verzoekende partijen betwisten niet dat het aangevraagde kadert binnen categorie 10 b van bijlage II van het MER-besluit waarvoor bijgevolg een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting kan worden ingediend. De verzoekende partijen betogen evenwel dat het ontheffingsbesluit met betrekking tot de verplichting tot het opstellen van een project-MER kennelijk onredelijk is in de zin dat de nota die in het kader van het verzoek tot ontheffing werd ingediend, een belangrijke leemte vertoont aangezien effecten van evenementen zoals de Sinksenfoor niet werden onderzocht, dat het feit dat deze evenementen tijdelijk zijn geen reden is om de effecten hiervan buiten beschouwing te laten, dat er geen alternatieven werden onderzocht en dat er ook geen rekening werd gehouden met de uitgebrachte adviezen.

Het voorwerp van het verzoek tot ontheffing en de daaropvolgende beslissing van de dienst MER is noodzakelijk beperkt tot het voorwerp van de vergunningsaanvraag, zijnde het project waarvoor ontheffing van de verplichting tot opmaak van een project-MER wordt gevraagd. De bestreden beslissing vergunt een aanvraag tot *“heraanleg publieke ruimte Spoor Oost”*. De overweging dat de gebeurlijke effecten van de op de site te organiseren tijdelijke evenementen via de af te leveren

evenementenvergunning voor het betrokken evenement worden geregeld, is niet kennelijk onredelijk.

Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen ontwikkelen een derde middel aan de hand van de schending van artikel 17.6.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, artikel 4.4.8 VCRO alsook de schending van het materiële motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Met hun derde middel betwisten de verzoekende partijen in essentie de bestemmingsconformiteit van het voorgenomen project en minstens de motivering op dat punt door de verwerende partij.

Volgens de verzoekende partijen staat het, rekening houdend met de decretale ingreep van 7 mei 2004, nog steeds buiten kijf dat de conformiteit van een project met de gewestplanbestemming *‘gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’* een invulling in het algemeen belang veronderstelt.

De verzoekende partijen benadrukken verder dat de handelingen van algemeen belang die, onverminderd de aanwezigheid van een winstoogmerk, verenigbaar kunnen zijn met de gewestplanbestemming *‘gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’* terug te vinden zijn in het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2 en artikel 4.7.1, §2, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Het voorgenomen project is naar het oordeel van de verzoekende partijen enkel tot beloop van de invulling als publiek groengebied verenigbaar met de toepasselijke gewestplanbestemming. Tijdelijke evenementen, zoals de Sinksenfoor en het ‘evenementenparkeren’ op de site in functie van het Sportpaleis, de Lotto Arena en Trix hebben daarentegen geen algemeen nut en zijn bijgevolg geen gemeenschapsvoorziening.

De Sinksenfoor is volgens de verzoekende partijen in de eerste plaats een commerciële uitbating, niet in het algemeen belang maar betalend voor zij die er gebruik van willen maken.

Wat de parking betreft wordt aangestipt dat deze uitgebaat zal worden door de tussenkomende partij, AG VESPA, afgesloten wordt met slagbomen en betalend zal zijn. Ook zal die parking volgens de verzoekende partijen alleen kunnen gebruikt worden in functie van georganiseerde evenementen in het Sportpaleis terwijl dat privé-initiatieven zijn. De verzoekende partijen halen in dat verband aan dat sportinfrastructuur slechts als gemeenschapsvoorziening wordt beschouwd indien deze voor iedereen toegankelijk is.

Tot slot wijzen de verzoekende partijen er op dat in de bestreden beslissing geargumenteed wordt dat er door het project minder parkeerdruk zal zijn in de aanpalende woonbuurt. Ook vallen er volgens de bestreden beslissing positieve effecten te verwachten op het vlak van het verkeer op bepaalde kruispunten en in bepaalde straten, dit mede door het wegvallen van andere parkings en

bijgevolg een betere spreiding van het verkeer. Volgens de verzoekende partijen is het niet het gevolg van een functie dat beoordeeld moet worden maar wel de functie zelf; een evenementenparking voor 2.300 voertuigen op een afgesloten parking in functie van een privé-organisator, het Sportpaleis.

2.

De verwerende partij verwijst naar de beoordeling van het gelijkkluidend bezwaar in de bestreden beslissing. Zij brengt ook de inhoud van de omzendbrief van 8 juli 1997 in herinnering en stelt dat op grond daarvan openbare parkings en openbare culturele voorzieningen conform de bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen is.

3.

De tussenkomen partij werpt op dat het middel onontvankelijk is in zoverre het betrekking heeft op de schending van artikel 4.4.5 VCRO aangezien de verzoekende partijen niet uitwerken waarom deze bepaling geschonden zou zijn. Bovendien is het onmogelijk na te gaan welk decreet de verzoekende partijen bedoelen met *“het decreet van 7 mei 2004”*.

Ten gronde zet de tussenkomen partij onder verwijzing naar onder meer de omzendbrief van 8 juli 1997 uiteen dat in de gebieden bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen tal van verschillende functies kunnen worden ondergebracht die zeer uiteenlopend van aard kunnen zijn.

De Sinksenfoor wordt voorzien als een openbare, culturele en sociale gemeenschapsvoorziening die ten dienste staat van de gemeenschap aangezien van de bezoekers geen inkom wordt gevraagd. Dat er winstbejag wordt nagestreefd zoals de verzoekende partijen stellen, doet geen afbreuk aan de bestemmingsconformiteit aangezien de stad enkel een standplaatsvergoeding vraagt onder vorm van een retributie en het bovendien ten gevolge van artikel 4.4.8 VCRO niet langer relevant is of er al dan niet winsttoegmerk aanwezig is.

Ook het gebruik van het terrein als evenementenparking is niet strijdig met de gewestplanbestemming. De realisatie van een mobiliteits- en parkeerbeleid dient het algemeen nut en de reorganisatie van het parkeeraanbod in de omgeving van het Sportpaleis staat duidelijk ten dienste van de gemeenschap.

4.

De verzoekende partijen dupliceren dat een parking enkel een gemeenschapsvoorziening kan zijn indien deze werkelijk ten dienste staat van de gemeenschap zoals een carpoolparking. De meerderheid van de parkeerplaatsen wordt niet aangelegd voor de gemeenschap maar in functie van het Sportpaleis hetgeen ook blijkt uit het advies van de Stad Antwerpen van 8 mei 2015.

Daarenboven blijkt dat de andere invullingen van het terrein enkel mogelijk zijn voor zover de parkeerplaatsen niet worden ingenomen in functie van het Sportpaleis waaruit blijkt dat de aanvraag niet de aanleg van een gemeenschapsvoorziening inhoudt. Ook uit de behandeling van de bezwaren in de bestreden beslissing blijkt dat de gemeenschapsfunctie ondergeschikt is aan het gebruik van de parking voor het Sportpaleis.

5.

De verwerende partij merkt nog op dat de rechtspraak waarnaar de verzoekende partijen verwijzen, niet langer actueel is en voegen voor het overige niets essentieels toe in hun laatste nota.

6.

De tussenkomende partij merkt nog op dat de verzoekende partijen in hun wederantwoordnota voor het eerst de schending inroepen van artikel 2 van het Inrichtingsbesluit en werpt op dat het middel in zover onontvankelijk is aangezien in de wederantwoordnota geen nieuwe rechtsgrond kan worden opgeworpen.

De tussenkomende partij stelt bovendien dat de verzoekende partijen uit het oog verliezen dat het evenementenparkeren slechts een nevenfunctie zal zijn in de zin dat 4,3 hectare te allen tijde een publieke ruimte met parkachtig karakter zal zijn waar nooit evenementenparkeren zal plaatsvinden. Het evenementenparkeren beoogt daarenboven tegemoet te komen aan de dreigende parkeerdruk als gevolg van het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen door voorbereidingswerken voor de Oosterweelverbinding en de verbreding van het Albertkanaal en wordt het parkeren derhalve toegelaten ten dienste van de gemeenschap. Bovendien zal het maximale aantal parkeerplaatsen slechts 20 dagen per jaar gebruikt worden.

In zover de verzoekende partijen aanhalen dat het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen niet noodzakelijk zou zijn, betreft de kritiek van de verzoekende partijen loutere opportuniteitskritiek waarbij de Raad enkel kan nagaan of de bestreden beslissing op dat punt niet kennelijk onredelijk is.

Bovendien zal het evenementenparkeren niet worden uitgebaat door de organisator van het evenement maar dat het terrein in bruikleen werd gegeven aan het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en Mobiliteitsbedrijf Antwerpen, en in onderbruikleen aan de Stad Antwerpen.

Tot slot stelt de tussenkomende partij dat op het terrein ook geen fysieke belijning wordt aangebracht maar dat er gewerkt zal worden met parkeerwachters.

Beoordeling door de Raad

1.

De tussenkomende partij werpt vooreerst op dat het aangevoerde middel onontvankelijk is in de mate dat het uitgaat van een schending van artikel 4.4.5 VCRO aangezien de verzoekende partijen nalaten in de uiteenzetting van het middel de ingeroepen schending van artikel 4.4.5 VCRO verder uit te werken zodat het geenszins duidelijk is waarom deze bepaling geschonden zou zijn. Tevens stelt de tussenkomende partij dat het onduidelijk is welk “*decreet van 7 mei 2004*” bedoeld wordt.

Waar de verzoekende partijen in de aanhef van hun middel gewag maken van artikel 4.4.5 VCRO, blijkt uit de toelichting bij het middel en de dupliek in de wederantwoordnota dat het betoog van de verzoekende partijen niet anders kan begrepen worden dan dat zij de schending inroepen van artikel 4.4.8 VCRO dat in zijn oorspronkelijke vorm werd ingevoerd bij decreet van 7 mei 2004.

Bovendien blijkt uit de uiteenzetting van de tussenkomende partij ten gronde dat zij het middel ook in die zin heeft opgevat.

De exceptie wordt verworpen.

2.

De verzoekende partijen voeren de schending van de gewestplanbestemming aan in zover het aangevraagde voorziet in de inrichting van het terrein in functie van evenementenparkeren en het organiseren van evenementen zoals onder meer de Sinksenfoor.

Het wordt niet betwist dat het aangevraagde volgens de gewestplanbestemming is gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Bij gebrek aan een wettelijke, decretale of reglementaire definitie moeten deze begrippen in hun spraakgebruikelijke betekenis worden begrepen, namelijk voorzieningen die gericht zijn op de bevordering van het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld.

Naar aanleiding van de totstandkoming van het decreet van 7 mei 2004 houdende wijziging van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, wat de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen betreft (thans artikel 4.4.8 VCRO), bevestigde de decreetgever dat voor de gebieden voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen van de gewestplannen, het publiek- dan wel privaatrechtelijk statuut van de initiatiefnemer niet ter zake doet, en dat een winstoogmerk voortaan niet uitgesloten is:

“ ...

Het is inderdaad zo dat in de lichtblauwe zones het initiatief voor bepaalde werken kan uitgaan van een openbare instelling of van een privé-persoon. Dit is ook vandaag reeds het geval, zoals blijkt uit artikel 17.6.2. van de omzendbrief van 8 juli 1997, artikel dat reeds geciteerd werd in de toelichting. Nieuw is dat nu wordt bepaald dat ook winstoogmerk aanwezig kan zijn. De regeling zoals voorgesteld, geldt wel degelijk voor alle zones voor gemeenschapsvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut in het Vlaamse Gewest.

[...]

Namens de minister wordt gesteld dat het echter de bedoeling is dat de regeling een algemene draagwijdte heeft. In het voorbeeld dat eerder door de heer Kindermans werd aangehaald kan de gemeente een PPS-constructie uitwerken, waarbij het zwembad wordt gebouwd en eventueel uitgebaat door een privé-eigenaar, op voorwaarde dat het ten dienste staat van de burgers van de gemeente. Of de eigenaar dan winst maakt bij de uitbating van het zwembad is niet langer relevant voor het toelaten van de werken.

...”

(Parl.St. VI. Parl, 2003-2004/3, 7-8)

4.

De verwerende partij herneemt in de bestreden beslissing bij de beoordeling van de bestaanbaarheid met de gewestplanbestemming de toelichting uit de omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (hierna verkort: Omzendbrief Gewestplannen) om te besluiten dat het aangevraagde in overeenstemming is met de voorschriften van gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De Omzendbrief Gewestplannen is een interpretatieve omzendbrief en heeft slechts waarde als toelichting zonder bindend of verordenend karakter. Dit doet derhalve geen afbreuk aan de verplichting in hoofde van de verwerende partij om het aangevraagde *in concreto* te beoordelen in functie van de overeenstemming met de geldende gewestplanbestemming en met het oog op de formele motivering, in de bestreden beslissing zelf de motieven op te geven op grond waarvan zij tot het bestreden besluit is gekomen dat het evenementenparkeren als onderdeel van de aanvraag kadert in het algemeen belang en in overeenstemming is met de geldende voorschriften voor gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Uit het aanvraagdossier blijkt dat het voorzien van de mogelijkheid tot evenementenparkeren in essentie wordt gemotiveerd op grond van de vaststelling dat “*de grote verkeersgeneratie van de*

Spotpaleissite vraagt om duurzame mobiliteitsmaatregelen” in het bijzonder gelet op het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen als gevolg van de (voorbereidende) werken voor de Oosterweelverbinding en de verbreding van het Albertkanaal en waarbij de aanvraag er volgens de omschrijving in de bestreden beslissing onder meer in voorziet dat er op het terrein *“geparkeerd kan worden in functie van evenementen in de nabijgelegen sites Spotpaleis/Lotto Arena en Trix”*. In het kader daarvan wordt op het terrein een maximale parkeercapaciteit van 2300 voertuigen voorzien en waarbij deze maximale parkeercapaciteit *“maximaal 20 dagen per jaar nodig is”*. Tevens blijkt uit het aanvraagdossier dat *“wanneer er geen evenementenparkeren m.b.v. parkeerwachter georganiseerd wordt [...] het terrein niet toegankelijk [...] voor wagens”* en dat *“deze toegang [...] dan d.m.v. slagbomen wordt afgesloten voor wagens”* hetgeen zowel geldt voor de hoofdtoegang via de Noordersingel als voor de secundaire toegang via de Buurtspoorweglei.

Tot slot blijkt uit de bestreden beslissing dat de verwerende partij, naar aanleiding van het bezwaar dat er geen volwaardig park wordt gerealiseerd, stelt dat de aanvraag *“in de eerste plaats”* voorziet in een publiek toegankelijke ruimte met nieuwe groenvoorzieningen voor de buurt die *“gedurende het overgrote deel van de tijd [...] deze functie zal vervullen”* aangezien het terrein niet toegankelijk is voor voertuigen *“met uitzondering op de momenten voor evenementenparkeren in functie van het Sportpaleis en Trix”* en waarbij de verwerende partij hieraan toevoegt dat tijdens de zomermaanden de site kan worden ingezet als publieke ruimte *“omdat gedurende deze periode er nagenoeg geen parkeervraag is vanuit het Sportpaleis en Trix”*.

De inrichting van een publieke parking is op zich niet strijdig met de gewestplanbestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut op voorwaarde evenwel dat de parking een publiek karakter heeft. Het gegeven dat een publieke parking tijdens bepaalde perioden gesloten is en parkeren enkel mogelijk is op bepaalde ogenblikken in functie van grootschalige evenementen in de buurt, doet geen afbreuk aan het publiek karakter ervan mits dat de parkeergelegenheid, al dan niet betalend, op het ogenblik dat deze wordt opengesteld ook daadwerkelijk toegankelijk is voor eenieder.

De tussenkomende partij merkt op dat het evenementenparkeren tijdens de evenementen bovendien niet wordt uitgebaat door de organisator van het evenement maar door het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen (GAPA), hetgeen door de verzoekende partijen niet wordt betwist.

In de mate dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de parking enkel toegankelijk is voor de houders van een toegangsticket voor de omliggende evenementenhallen (Sportpaleis, Lotto Arena, Trix), volstaat de kritiek van de verzoekende partijen dat de evenementenparking *“zal afgesloten zijn door slagbomen”* en *“naar alle waarschijnlijkheid betalend”* zal zijn, niet om de voorziene evenementenparking elk publiek karakter te ontfangen.

5.

Wat betreft de organisatie van evenementen zoals onder meer de Sinksenfoor op het terrein zelf, voeren de verzoekende partijen aan dat een foor een commerciële uitbating betreft die niet het algemeen belang dient maar betalend openstaat voor de bezoekers van de attracties.

In het licht van de voormelde doelstellingen van de decreetgever waaruit blijkt dat het al dan niet winstgevend karakter van de activiteiten niet relevant is voor de kwalificatie als gemeenschapsvoorziening, sluit het loutere gegeven dat de foor commercieel wordt uitgebaat door particuliere foorkramers of dat de attracties zelf betalend zijn, op zich niet uit dat de foor kan beschouwd worden als een openbare socio-culturele gemeenschapsvoorziening. Bovendien merkt de tussenkomende partij op dat de foor als zodanig vrij toegankelijk is voor eenieder zonder dat er inkomgeld verschuldigd is, hetgeen niet wordt betwist.

In die omstandigheden kan de kritiek van de verzoekende partijen dat de aangevraagde werken die onder meer de organisatie van de Sinksenfoor aldaar mogelijk moeten maken, strijdig zouden zijn met de gewestplanbestemming, niet te overtuigen.

Het middel wordt verworpen.

D. Vijfde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen ontlenen een vijfde middel aan de schending van de materiële motiveringsplicht, het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Met hun vijfde middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie het gegeven dat de bestreden beslissing een 'korte termijninvulling' zou geven aan de site Spoor Oost alsook de onduidelijkheid die er zou bestaan over het aantal parkeerplaatsen dat voorzien wordt, de verkeersgeneratie en het gebruik van de toegang aan de Buurtspoorweglei.

Onder verwijzing naar het rechtszekerheidsbeginsel, zoals toegepast in het arrest van de Raad van State van 17 januari 2011 met nummer 210.436, menen zij dat een stedenbouwkundige vergunning en de uitvoering ervan nauwkeurig en voorspelbaar moet zijn.

2.

De verwerende partij herhaalt, wat het vijfde middel betreft en onder verwijzing naar het arrest van de Raad van 19 februari 2013 met nummer A/2013/62, in de eerste plaats dat het enkel feit dat de verzoekende partij zich niet kan vinden in de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet tot gevolg heeft dat de beoordeling niet deugdelijk zou zijn. In de bestreden beslissing wordt volgens haar terecht rekening gehouden met de ontwikkelingen binnen het gebied naar aanleiding van de verbreding van het Albertkanaal en de Oosterweel. Zij herneemt de overwegingen in dat verband uit de bestreden beslissing. Ook werden bij de bespreking van de bezwaren de ingebruikname van de parkingcapaciteit en de interferentie van de aanvraag met het masterplan 2020 en de andere beleidsplannen zeer uitvoerig behandeld, aldus de verwerende partij. Ook in dat verband citeert zij *in extenso* uit de bestreden beslissing. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar zou dan ook een adequate toetsing hebben gedaan van de aangevraagde vergunning aan de goede ruimtelijke ordening en zorgvuldig gehandeld hebben door zowel oog te hebben voor de bestaande toestand als de toekomstige en reeds in uitvoering zijnde projecten in het kader van het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen.

Ook de grief met betrekking tot de evaluatie van de effecten van de *modal split* zou volgens de verwerende partij kant noch wal raken. In de bestreden beslissing zou daarentegen een duidelijk tijdschema, met daarin begrepen een zogenaamde fasering, zijn opgenomen. De verwerende partij haalt in dat verband passages uit de bestreden beslissing aan.

In weerwil van wat de verzoekende partijen zouden voorhouden, acht de verwerende partij de veranderingen in de omgeving van de Singel in het kader van het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen niet onduidelijk te situeren in de tijd.

3.

De tussenkomende partij zet uiteen dat in de aanvraag de maximale 2.300 parkeerplaatsen worden aangevraagd en waarbij deze geenszins in fases zullen worden gerealiseerd. Wel worden er zones afgebakend die prioritair dan wel eerder sporadisch in het kader van het evenementenparkeren zullen worden ingeschakeld. Uit de bestreden beslissing blijkt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd.

De invulling van het begrip “korte termijn” blijkt bovendien voldoende duidelijk uit de bestreden beslissing en ook het aspect van de *modal split* wordt afdoende onderzocht en gemotiveerd in de bestreden beslissing. tot slot wordt in de bestreden beslissing op verschillende plaatsen ingegaan op de toegang langs de Buurtspoorweglei.

4.

De verzoekende partijen dupliceren dat er eveneens rechtsonzekerheid gecreëerd wordt omtrent het begrip “korte termijninvulling” door de bruikleenovereenkomst tussen AG VESPA en GAPA aangezien in deze overeenkomst geen aanwijzing wordt gegeven van hoelang de voorziene korte termijninvulling zal duren en waarbij de overeenkomst wordt afgesloten voor 9 jaar maar vervolgens stilzwijgend wordt verlengd telkens voor 1 jaar.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe.

6.

De tussenkomende partij voegt nog toe dat de bruikleenovereenkomst waarnaar verzoekende partijen verwijzen vertrekt vanuit het project zoals het werd vergund en derhalve geenszins rechtsonzekerheid creëert te meer daar in de overeenkomst zelf de duurtijd ervan werd gestipuleerd en tevens wordt bepaald wanneer deze kan worden beëindigd of verlengd.

Beoordeling door de Raad

1.

Het rechtszekerheidsbeginsel houdt in dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk is, zodat de rechtzoekende in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling kan voorzien op het tijdstip dat die handeling wordt verricht.

Anders dan waar de verzoekende partijen lijken van uit te gaan, verzet het rechtszekerheidsbeginsel zich er niet tegen dat een stedenbouwkundige vergunning, aangevraagd wordt met het oog op een korte termijninvulling voor de betrokken site in afwachting van een definitieve invulling op lange termijn. In het licht van artikel 4.6.1 VCRO dat bepaalt dat stedenbouwkundige vergunningen in beginsel voor onbepaalde duur gelden, dienen de verzoekende partijen, er bij gebrek aan een andersluidende bepaling in de bestreden beslissing, vanuit te gaan dat de bestreden vergunningsbeslissing voor onbepaalde duur geldt, hetgeen de inhoud en uitvoering van de bestreden beslissing voldoende voorzienbaar maakt voor wat de huidige geplande invulling van het terrein betreft.

Wat betreft de door verzoekende partijen vermeende onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen en de “*verkeersgenerering*” stelt de Raad vast dat zowel uit het aanvraagdossier als uit de omschrijving van de aangevraagde werken in de bestreden beslissing blijkt dat een vergunning wordt aangevraagd voor 2.300 wagens hetgeen de maximale parkeercapaciteit blijkt te zijn, zodat de kritiek met betrekking tot de aangevoerde onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen en verkeersafwikkeling, niet gevolgd kan worden.

De kritiek van de verzoekende partijen met betrekking tot de werkelijke aanvang van de parkeeractiviteiten op Spoor Oost, de mogelijke evoluties van de *modal shift* en de fasering bij het benemen van de parkeerplaatsen, betreft de uitvoering van de bestreden beslissing en niet de wettigheid ervan. In de mate dat de verzoekende partij de mobiliteitsimpact in het kader van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, beoordeelt in functie van de maximaal voorziene 2.300 parkeerplaatsen, handelt zij niet onzorgvuldig.

Het middel wordt verworpen.

E. Zesde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen putten een zesde middel uit de schending van artikel 3, §3, 3° van het besluit van 5 mei 2000 van de Vlaamse Regering betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen (hierna: het besluit Openbare onderzoeken), het materiële motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Aan de hand van hun zesde middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie het gegeven dat niet alle studies, die als basis zouden hebben gediend voor het MOBER en de bestreden beslissing, beschikbaar werden gesteld tijdens het openbaar onderzoek.

Concreet gaat het volgens de verzoekende partijen om de volgende studies, zoals aangehaald in de bestreden beslissing:

- Ontsluitingsstudie Spoor Oost, potentietoets van de site Spoor Oost voor evenementenparkeren Sportpaleis en Lotto Arena-mobiliteitsaspect, Technum, juli 2014;
- Evenementenvervoersplan Sportpaleis (EVP) 2012;
- MER Sportpaleis Antea Group, juli 2012;
- Parkeeronderzoek Sportpaleis, Tritel, 2012;
- Stad Antwerpen Sportpaleis: *update* evenementenvervoerplan-verslag;
- Bezoekersenquête en aanbevelingen, Traject, juni 2012;
- Microsimulatie Schijnpoort, Tritel, april 2008 en;
- Parkeerstudie omgeving Sportpaleis, Iris Consulting, juni 2005.

Zeker de studies met betrekking tot het Sportpaleis zouden volgens de verzoekende partijen essentieel zijn nu één van de functies van het project net het voorzien in parking voor evenementen in het Sportpaleis is.

2.

Wat het zesde middel betreft, acht de verwerende partij artikel 3, §3 van het besluit Openbare Onderzoeken niet relevant. Daarentegen vindt volgens de verwerende partij artikel 4.7.26 VCRO en artikel 6 van voorgenoemd besluit toepassing. Wat dat laatste artikel betreft, stipt zij aan dat enkel als een milieueffectenrapport vereist is, de aanvraag samen met dat rapport onderworpen moet worden aan een openbaar onderzoek. De verzoekende partijen hebben het bij het verkeerde eind waar zij stellen dat alle mogelijke onderzoeken die plaatsgrepen op grond van de toepasselijke regelgeving ter inzage moesten worden gelegd tijdens het openbaar onderzoek.

Verder meent de verwerende partij dat de verzoekende partijen voorbijgaan aan het feit dat de studies die zij inroept in rekening werden gebracht bij het opmaken van de MOBER. De zorgvuldigheidsplicht reikt niet zover dat ook die studies ter inzage moesten liggen. De MOBER zelf werd in elk geval ter inzage gelegd. De verwerende partij meent dan ook dat de verzoekende partijen met voldoende kennis van zaken hun bezwaren konden formuleren tijdens het openbaar onderzoek.

3.

De tussenkomende partij stelt dat conform artikel 3, §3 van het besluit Openbare Onderzoeken “*de aanvraag*” aan een openbaar onderzoek moet worden onderworpen. De samenstelling van de deze aanvraag wordt geregeld door het besluit van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Het wordt niet betwist dat de aanvraag volledig was.

De verzoekende partijen maken niet aannemelijk waarom studies die geen deel uitmaken van de aanvraag, in openbaar onderzoek zouden moeten worden gelegd.

De verzoekende partijen waren op de hoogte van wat de aanvraag precies inhield inclusief de MOBER die gegevens uit de eerdere studies heeft overgenomen, en zij beschikten derhalve over de nodige inlichtingen en gegevens om hun bezwaren en opmerkingen te formuleren.

Ten overvloede merkt de tussenkomende partij nog op dat zelfs indien in de samenstelling van het aanvraagdossier gegevens zouden ontbreken, dit de wettigheid van de vergunning niet aantast wanneer vaststaat dat de vergunningverlenende overheid, ondanks de lacunes, met kennis van zaken heeft kunnen beslissen en waarbij zij over een discretionaire beoordelingsbevoegdheid beschikt om te bepalen of een bepaald document essentieel is voor de beoordeling van de aanvraag.

4.

De verzoekende partijen hernemen in de wederantwoordnota het middel zoals uiteengezet in het verzoekschrift.

5.

De verwerende partij voegt niets wezenlijks toe in haar laatste nota.

6.

De tussenkomende partij voegt niets wezenlijks toe in haar laatste schriftelijke uiteenzetting.

Beoordeling door de Raad

1.

Uit artikel 3, §3, 3° van het Besluit Openbare Onderzoeken volgt dat de aanvraag aan een openbaar onderzoek moest onderworpen worden. Het wordt niet betwist dat de aanvraag effectief aan een openbaar onderzoek onderworpen werd van 3 april 2015 tot 3 mei 2015.

Het openbaar onderzoek bestaat erin dat de volledige vergunningsaanvraag bij de diensten van het betrokken gemeentebestuur ter inzage gelegd wordt teneinde degenen die bezwaren zouden hebben tegen het aangevraagde de mogelijkheid te bieden op nuttige wijze en met kennis van zaken hun bezwaren en opmerkingen kenbaar te maken. De formaliteit van het openbaar onderzoek is een substantiële pleegvorm.

Het voorwerp van het openbaar onderzoek is het aanvraagdossier.

De inhoud en samenstelling van het aanvraagdossier wordt bepaald door de voorschriften van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

Waar de verzoekende partijen betogen dat zij *“slechts kennis hebben kunnen nemen van de Technumstudie 2014”* en *“derhalve niet [hebben] kunnen nagaan of de gegevens die van andere studies werden overgenomen correct zijn”* lijken zij bovendien uit het oog te verliezen dat niet de opmaak van het MOBER het voorwerp van het openbaar onderzoek uitmaakte, maar wel de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de publieke ruimte Spoor Noord, waarbij het betreffende MOBER als deel van het aanvraagdossier mee ter inzage werd gelegd.

In de mate dat de verzoekende partijen geen schending inroepen van de bepalingen van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling, lijken zij niet te betwisten dat het dossier zoals voorgelegd in het openbaar onderzoek, volledig was.

In de mate dat de verzoekende partijen inzage wensten in andere documenten dan de in openbaar onderzoek gebrachte documenten van het aanvraagdossier, konden zij gebeurlijk gebruikmaken van de regelgeving inzake de openbaarheid van bestuur.

Het middel wordt verworpen.

F. Zevende middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen ontwikkelen een zevende middel aan de hand van de schending van artikel 3 en artikel 30 van de Bouwcode van de stad Antwerpen, artikel 2 en 3 van de Motiveringswet alsook de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

Op grond van artikel 30 van de Bouwcode van de stad Antwerpen menen de verzoekende partijen dat er een verplichting bestaat om bij de parking een oplaadpunt voor elektrische wagens te voorzien. De bestreden beslissing maakt ten onrechte toepassing van de afwijkingsmogelijkheid voorzien in artikel 3 van de Bouwcode. De verwerende partij ziet in het tijdelijk karakter van het parkeren, namelijk enkel tijdens de evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en Trix, een afdoende reden om af te wijken van de vereiste om een oplaadpunt voor elektrische wagens te voorzien. Die motivering is onjuist nu de parking ook in functie zal staan van evenementen met een langere duur zodat een oplaadpunt wel noodzakelijk is.

Bij toepassing van artikel 30 van de Bouwcode van de stad Antwerpen moest er volgens de verzoekende partijen ook een mobiliteitstoets gebeuren aan de hand van een toelichtende nota opgesteld conform het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies. De MOBER die opgemaakt werd, beantwoordt hier niet aan onder meer doordat er geen volledige duidelijkheid wordt verschaft omtrent de reden voor het verdwijnen van bestaande parkeerterreinen, doordat er geen alternatieven zijn onderzocht, doordat geen rekening is gehouden met de effecten van evenementen op de site Spoor Oost zelf, doordat er veel meer parkeerplaatsen worden voorzien dan nodig en dan waarmee rekening is gehouden in de MOBER, doordat er een te rooskleurig beeld wordt gegeven van bepaalde verkeerseffecten, doordat de sensitiviteitstoets onvolledig is en

doordat onvoldoende aandacht is besteed aan oversteekbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

2.

De verwerende partij repliceert dat de stelling van de verzoekende partijen dat de motivering van de afwijking onjuist is en parkeren op langere duur ook zou kunnen op de site, niet aantoont dat de motivering onjuist of onredelijk is.

De inrichting van parkeerplaatsen in het kader van evenementen op of in de buurt van de site kan niet gelijk worden gesteld met de inrichting van autostalplaatsen zoals voorzien in artikel 4 van de Bouwcode waardoor de afwijking derhalve wel degelijk pertinent is.

Ook de grief dat de MOBER niet opgesteld is conform het richtlijnenboek, doet volgens de verwerende partij niet ter zake. Onder verwijzing naar een omschrijving in die zin in dat richtlijnenboek meent de verwerende partij dat het slechts om niet-bindende richtlijnen gaat. De overweging in de bouwcode die stelt dat het kader voor de mobiliteitselementen van de toelichtende nota gevormd wordt door het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies van de Vlaamse overheid, noopt niet tot een andere conclusie.

3.

De tussenkomenende partij stelt dat de motivering dat omwille van de korte parkeerduur geen oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten worden voorzien, niet kennelijk onredelijk is.

Wat betreft de bezwaren ten aanzien van de MOBER merkt de tussenkomenende partij op dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken als bevoegde adviesinstantie een voorwaardelijk gunstig advies heeft uitgebracht, dat de voorgestelde voorwaarden ook effectief met de bestreden beslissing werden opgelegd en dat het, conform vaste rechtspraak, ook niet aan de Raad toekomt om een beoordeling te maken van de intrinsieke degelijkheid van een project-MER of MOBER.

Daarnaast is het bedoelde *“Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies”* een niet-bindende verzameling van richtlijnen en ook de Bouwcode zelf bepaalt dat het *“Richtlijnenboek”* slechts een kader vormt. De verzoekende partijen voeren niet aan dat de MOBER niet zou voldoen aan de inhoudelijke vereisten zoals bepaald in het Besluit Dossiersamenstelling.

De inhoudelijke bezwaren tegen de MOBER zijn eveneens ongegrond. De MOBER onderzoekt niet alleen de effecten van de verschuiving van het parkeerareaal maar biedt ook een evaluatie van de huidige en toekomstige situatie voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer en geeft de noodzakelijke randvoorwaarden weer. Bovendien is het onderzoek naar alternatieven slechts een aanbeveling in de planfase maar geen verplichting die te allen tijde moet worden verricht. Ook de uitgevoerde sensitiviteitstoets voldoet aan alle vereisten ter zake.

4.

De verzoekende partijen dupliceren dat de afwijking voor elektrische laadpunten op basis van de beperkte parkeerduur niet kan worden bijgetreden omdat zelfs dan wagens voldoende lang zullen parkeren om te kunnen opladen, zelfs zonder snellaadpaal, aangezien typische evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en Trix meerdere uren duren.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe.

6.

De tussenkomenende partij voegt nog toe dat de regeling van artikel 30 van de Bouwcode enkel van toepassing is op autostalplaatsen, hetgeen volgens de definitie in de Bouwcode plaatsen zijn die bestemd zijn voor de auto's van bewoners of werknemers te stallen gericht op langere duur. In het licht van het voorziene evenementenparkeren is er derhalve geen sprake van autostalplaatsen.

Dat de verwerende partij in de bestreden beslissing zou overwegen dat laadpalen onnuttig zijn wegens de korte parkeerduur is dus onjuist. De verwerende partij motiveert de afwezigheid van laadpalen door het feit dat het evenementenparkeren slechts voor korte duur plaatsvindt.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen betogen in essentie dat, in strijd met de voorwaarden van de afwijkmogelijkheid voorzien in artikel 3 van de Bouwcode, in de bestreden beslissing ten onrechte een afwijking wordt toegestaan, enerzijds voor wat betreft het voorzien van oplaadpunten voor elektrische voertuigen en, anderzijds, wat betreft de wijze waarop de MOBER is uitgevoerd.

Wat ten eerste de kritiek betreft van de verzoekende partijen dat de MOBER niet is uitgevoerd volgens het *“Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies”*, terwijl dit naar inzicht van de verzoekende partijen “op bindende wijze” door de Bouwcode wordt voorgeschreven, stelt de Raad vooreerst vast dat de passage in de Bouwcode die de verzoekende partijen citeren, vervat is in artikel 30, §2, 2° van de Bouwcode. Deze bepaling heeft betrekking op de afwijking van het verplicht minimaal aantal te voorziene autostaanplaatsen of autoparkeerplaatsen per functiecategorie als voorzien in artikel 30, §2 eerste lid van de Bouwcode.

De verzoekende partijen maken niet in het minst aannemelijk dat de specifieke voorschriften voor de afwijking op het minimaal aantal te voorziene staan- of parkeerplaatsen van artikel 30, §2, eerste lid van de Bouwcode, ook toepassing hadden moeten vinden in het kader van de concrete voorliggende aanvraag waar geen afwijking wordt aangevraagd op het minimaal aantal te voorziene autoparkeerplaatsen in de zin van de Bouwcode zodat niet is aangetoond dat *in casu* een toelichtende nota volgens het *“Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies”* vereist was.

2.

Ten tweede betogen de verzoekende partijen dat de afwijking op het voorzien van laadpunten voor elektrische voertuigen onvoldoende en onjuist is gemotiveerd in de bestreden beslissing en waarbij zij klaarblijkelijk in artikel 30, §3, 5° van de Bouwcode een algemene verplichting lijken te lezen om in elk geval oplaadpunten voor elektrische wagens te voorzien zodra er ruimte wordt voorzien voor meer dan 30 wagens.

Artikel 30, §3, 5° van de Bouwcode luidt evenwel als volgt:

“ ...
Vanaf 30 autostalplaatsen dient er een elektriciteitsvoorziening met voldoende vermogen voorzien te worden ten behoeve van elektrisch oplaadpunten voor wagens.
...”

Het begrip “autostalplaats” wordt in de Bouwcode onderscheiden van het begrip “autoparkeerplaats”, en wordt omschreven in artikel 2 van de Bouwcode als volgt:

“ ...
Autostalplaats en autoparkeerplaats
a Autostalplaats: plaats bestemd om een auto van een bewoner of werknemer

- te stallen. Gericht op langere duur.*
- b Autoparkeerplaats: plaats bestemd om een auto van een bezoeker te parkeren. Gericht op kortere duur.*
- [...]
- ...

In het licht van de voorliggende aanvraag waarbij het evenementenparkeren in functie wordt gesteld van de bezoekers van de evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en Trix, en waarbij bovendien blijkt dat de site daarbuiten niet toegankelijk is als parkeerplaats en op dat moment zelfs is afgesloten met slagbomen, volgt hieruit dat de in de aanvraag voorziene evenementenparking op te vatten is als “autoparkeerplaatsen” en niet als “autostaanplaatsen” in de zin van de Bouwcode.

In zover de verzoekende partijen hun betoog baseren op artikel 30, §3, 5° van de Bouwcode, tonen zij niet aan en maken zij zelfs niet aannemelijk dat *in casu*, had moeten worden voorzien in laadpunten voor elektrische voertuigen.

De motivering in de bestreden beslissing waarbij de verwerende partij overweegt dat er slechts “*gedurende een beperkte tijdsperiode geparkeerd [zal] worden en niet voor langere duur*” is, in het licht van het bovenstaande voldoende om de bestreden beslissing te schragen en te motiveren waarom het ontbreken in de plannen van een elektriciteitsvoorziening voor elektrische laadpunten niet strijdig wordt geacht met de Bouwcode.

Het middel wordt verworpen.

G. Achtste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen ontleen een achtste middel aan de schending van artikel 27 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid (hierna: de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid), artikel 2 en 3 van de Motiveringswet alsook de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen stellen dat het terrein voor evenementenparkeren geen parkeerplaatsen voorziet die aangepast zijn aan andersvaliden.

De motivering dat er reeds dergelijke voorzieningen zijn bij de terreinen van het Sportpaleis, Lotto Arena en Trix zelf, is niet afdoende en bovendien onjuist. Ook op de projectsite zullen evenementen, zoals de Zomer van Antwerpen, doorgaan en de parking op de site zal ook daartoe worden aangewend.

Naar het oordeel van de verzoekende partijen moeten er dan ook parkeerplaatsen voor andersvaliden worden voorzien, minstens is de afwijking op de toepasselijke gewestelijke stedenbouwkundige verordening onvoldoende gemotiveerd.

2.

De verwerende partij wijst in eerste instantie op de motivering in de bestreden beslissing voor wat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid betreft en de inhoud van artikel 27 van die verordening en stelt dat de motivering van de afwijking wel degelijk pertinent is. de

verwerende partij voegt hieraan toe dat de mogelijke evenementen die op de site zelf kunnen worden georganiseerd en die de oprichting van tijdelijke constructies tot gevolg hebben geen onderdeel uitmaken van de aanvraag die voorlag.

3.

De tussenkomenende partij stelt vooreerst dat het middel onontvankelijk is bij gebrek aan belang. De verzoekende partijen stellen immers niet dat zij zelf nood zouden hebben aan parkeerplaatsen voor andersvaliden.

Ten gronde stelt de tussenkomenende partij dat dergelijke parkeerplaatsen zich best zo dicht mogelijk bij de toegang van de gebouwen bevindt zodat voor het evenementenparkeren de aangepaste parkeerplaatsen op de terreinen van het Sportpaleis, Lotto Arena en Trix zelf gebruikt blijven, zodat er derhalve op de site van Spoor Noord geen aangepaste parkeerplaatsen nodig zijn.

Voor evenementen die op de site zelf worden georganiseerd, stelt de tussenkomenende partij dat in zulk geval wel degelijk parkeerplaatsen zullen worden voorzien voor andersvaliden, aangepast aan de concrete omstandigheden en waarbij per evenement wordt bekeken of er plaatsen voor andersvaliden nodig zijn en waar deze best worden ingeplant. Dit zou ook kunnen worden opgelegd in het kader van de aan te vragen evenementenvergunning. Op het terrein zelf wordt namelijk geen fysieke belijning aangebracht maar wordt er telkens gewerkt met parkeerwachters.

De beoordeling door de verwerende partij is niet kennelijk onredelijk.

4.

De verzoekende partijen hernemen in hun wederantwoordnota integraal de uiteenzetting uit het verzoekschrift.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe.

6.

De tussenkomenende partij voegt in haar laatste schriftelijke uiteenzetting niets wezenlijks toe.

Beoordeling door de Raad

1.

Los van de vaststelling dat de verzoekende partijen niet aanvoeren dat zij zelf nood zouden hebben aan een parkeerplaats voor andersvaliden in de zin van de door hen ingeroepen regelgeving, waardoor zij onvoldoende aannemelijk maken dat de in het middel aangevoerde schending van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid hen heeft benadeeld of dat een gebeurlijke vernietiging op grond van dit middel hen een voordeel kan opleveren, zodat zij geen belang bij het middel kunnen aantonen, wordt in de bestreden beslissing dienaangaande als volgt geoordeeld:

“ ...

de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (BVR 5 juni 2009) inzake de toegankelijkheid van toepassing (treedt in werking op 01/03/2010). De bestaande verhardingen op het terrein worden grotendeels hergebruikt waardoor de integrale toegankelijkheid van de site niet volledig gegarandeerd wordt, De nieuwe centrale as in ter plaatse gestort beton zal voldoen aan de eisen inzake toegankelijkheid evenals de nieuwe toegangshelling naar deze as vanuit de Schijnpoortweg. Wat betreft het aanbieden van aangepaste parkeerplaatsen dient te worden opgemerkt dat deze worden aangeboden op

*de respectievelijke terreinen van het Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aangezien wegens het behoud van het overgrote deel van de verhardingen een integrale toegankelijkheid niet mogelijk is. Bovendien is het aanbieden van aangepaste parkeerplaatsen voor andersvaliden het meest aangewezen vlakbij de evenementengebouwen in plaats van op een verdere wandelafstand ervandaan. **De aanvraag is conform deze verordening.***
..."

De verzoekende partijen tonen niet aan dat de bestreden beslissing op dat punt foutief of kennelijk onredelijk is.

De bemerking van de verzoekende partijen dat mogelijk ook op het terrein zelf evenementen zullen georganiseerd worden, doet hieraan geen afbreuk. De bestreden beslissing heeft niet als voorwerp het vergunnen van tijdelijke evenementen maar de heraanleg van de publieke ruimte. De organisatie van eventuele tijdelijke evenementen dienen het voorwerp uit te maken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag of toelating.

Het middel wordt verworpen.

H. Negende middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 2.5.4 van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (hierna: VLAREM II), alsook de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

Volgens de verzoekende partijen bestaat artikel 2.5.4.1, §1 VLAREM II er in overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de concentratie aan zwaveldioxide in de lucht vast te stellen. Op de minister zou de verplichting rusten om de nodige maatregelen te nemen om de overschrijding van de grenswaarden in dat verband te vermijden. Hetzelfde zou ook opgaan voor stikstofdioxides, stikstofoxides, zwevende deeltjes en PM₁₀.

Op grond van artikel 2.1.2 VLAREM II moeten de vastgestelde milieukwaliteitsnormen door de overheid gehanteerd moeten worden, zowel bij het plannen, als bij het realiseren van het beleid. Het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning, *in casu* voor een grootschalig parkeerterrein moet volgens hen als een realisatie van het beleid worden beschouwd.

Volgens de verzoekende partijen staat het vast dat het voorgenomen project, en in het bijzonder de evenementenparking voor 2.300 voertuigen, ingeplant wordt in een zone die reeds zwaar belast is qua geluid en luchtverontreiniging. Voortaan zullen in die zone de grenswaarden naar hun oordeel permanent dan wel nog zwaarder overschreden worden. Het nemen van bepaalde maatregelen in dat verband zal onvoldoende zijn om dit te beletten, aldus de verzoekende partijen.

Specifiek wat de geluidsbelasting betreft, verwijzen de verzoekende partijen naar het advies van het agentschap Zorg en Gezondheid van 5 januari 2015. Zij menen dat daaruit blijkt dat de 'luchtmodellering' reeds overal boven de VLAREM-norm van 40 µg/m³ komt, namelijk tot circa 47 µg/m³ langs de Noordersingel. In het projectgebied zou het Lden-niveau als gevolg van het verkeer overal boven de 65 dB(A) en, op korte afstand van de Noordersingel en de Schijnpoortweg en zowel als gevolg van het verkeer van de Singel zelf als van de Ring, de 70 dB(A) komen.

Zelfs wanneer de bijdrage van het evenementenverkeer beperkt niet significant zou zijn, wat door de verzoekende partijen betwist wordt, dan nog zouden de normen inzake geluid en luchtkwaliteit overschreden worden en zal het project niet bijdragen tot de realisatie van het overheidsbeleid inzake de beperking van die overschrijdingen. Tot slot verwijzen de verzoekende partijen in dat verband nog naar het arrest van de Raad van State van 21 oktober 2010 met nummer 208.294. De goedkeuring van een RUP voor een motorcrossterrein in de nabijheid van woningen, waarbij uit het plan-MER bleek dat de milieukwaliteitsnormen in de woonzone niet gehaald werden, werd toen als een schending van de zorgvuldigheidsplicht beschouwd.

2.

De verwerende partij repliceert dat het arrest van de Raad van State met nummer 208.294, waarnaar de verzoekende partijen in dit verband verwijzen, *in casu* geen toepassing kan vinden. Het geval dat destijds voorlag, betrof de situatie waarin de milieunormen overschreden werden als gevolg van de exploitatie van een motorcrossterrein. *In casu* gaat het echter om bestaande omgevingsvervuiling als gevolg van de nabijheid van de Singel en de Ring. Zij verwijst in dat verband naar de project-MER ontheffingsnota.

3.

De tussenkomende partij merkt op dat binnen VLAREM II wel een afdeling 2.5.4 bestaat, maar geen artikel 2.5.4 en dat de artikelen onder afdeling 2.5.4, waaronder 2.5.4.1. dat handelt over de opdracht aan de Minister tot het treffen van maatregelen met het oog op de concentraties zwaveloxide intussen reeds met een besluit van 14 januari 2011 werden opgeheven zodat het volkomen onduidelijk is van welke norm de verzoekende partijen de schending inroepen.

Op de aspecten geluid en lucht werd ingegaan in de bestreden beslissing en in dezelfde zin kwam dit aan bod in het advies van het Agentschap Zorg en Gezondheid. De bestaande geluids- en luchtkwaliteitsniveaus worden door het aangevraagde niet significant gewijzigd zodat niet is in te zien hoe de ingeroepen bepalingen geschonden kunnen worden.

Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt bovendien dat uit artikel 2.1.2 VLAREM II niet kan afgeleid worden dat de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning niet mogelijk zou zijn indien zou blijken dat ingevolge het gebruik van de vergunde bouwwerken de overschrijding van één of meerdere grenswaarden mogelijk is.

4.

De verzoekende partijen dupliceren dat de site Spoor Oost hoe dan ook wordt gekenmerkt door een erg slechte luchtkwaliteit en dat de grenswaarden inzake luchtkwaliteit niet zullen kunnen bereikt worden wat betekent dat de waarden boven de waarden liggen van de Europese Kaderrichtlijn inzake luchtkwaliteit.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe.

6.

De tussenkomende partij voegt in haar laatste schriftelijke uiteenzetting niets wezenlijks toe.

Beoordeling door de Raad

1.

Vooreerst staat vast dat, zoals de tussenkomende partij terecht opmerkt, de afdeling 2.5.4 VLAREM II met ingang van 24 februari 2011 is opgeheven en vervangen door artikel 12 van het

besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2011 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en van bijlage 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning.

De verzoekende partijen tonen niet aan in welke mate het door hen ingeroepen “artikel 2.5.4 VLAREM II” toepassing diende te vinden bij de totstandkoming van de bestreden beslissing die zelf werd genomen op 28 mei 2015.

Ten overvloede stelt de Raad vast dat uit de door verzoekende partijen ingeroepen bepalingen die betrekking hebben op het terzake te realiseren beleid, niet kan worden afgeleid dat de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning niet mogelijk is indien zou blijken dat ingevolge het gebruik van de vergunde bouwwerken de overschrijding van één of meer grenswaarden mogelijk is.

Het middel wordt verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF VOOR VASTGOEDBEHEER EN STADSPROJECTEN ANTWERPEN (AG VESPA) is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 825 euro, ten laste van de verzoekende partijen
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkommende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 5 september 2017 door de zevende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zevende kamer,

Chana GIELEN

Marc VAN ASCH