

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 29 mei 2018 met nummer RvVb/S/1718/0906
in de zaak met rolnummer 1718/RvVb/0232/SA

Verzoekende partijen	<p>1. de heer Alexander DEBLOND 2. de heer Marc DOUCET</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51</p>
Verwerende partij	<p>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement OMGEVING, afdeling Antwerpen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Willem SLOSSE en Stijn BRUSSELMANS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64 bus 201</p>
Tussenkommende partijen	<p>1. het college van burgemeester en schepenen van de stad ANTWERPEN</p> <p>2. de stad ANTWERPEN, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Annelies VERLINDEN en Thomas STERCKX met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 106</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 7 december 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 12 oktober 2017.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van twee ondergrondse parkings, namelijk parking Steendok en parking Kooldok, de herinrichting van de Van der Sweepstraat, de Namenstraat en de Verviersstraat en de tijdelijke inrichting van een speeltuin, sportveld en hondenloopzone aan de Waterpoort op de percelen gelegen te 2000 Antwerpen, Namenstraat zn., Van der Sweepstraat zn., Verviersstraat z.n., Vlaamsekaai z.n., Waalsekaai z.n., met als kadastrale omschrijving 11^e afdeling, sectie L, z.n. en 11^e afdeling, sectie L, nr. 3929/2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 23 februari 2018 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomende partijen met een beschikking van 9 april 2018 toelating in de debatten tussen te komen.

2.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 8 mei 2018.

Advocaat Pieter THOMAES voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Stijn BRUSSELMANS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Birgit CREEMERS, *loco* advocaten Annelies VERLINDEN en Thomas STERCKX, voert het woord voor de tussenkomende partijen.

3.

Op 18 mei 2018 dienen de verzoekende partijen tegen de bestreden beslissing een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid in gecombineerd met een vordering tot het bevelen van voorlopige maatregelen.

Op 21 mei 2018 beveelt de Raad met het arrest met nummer RvVb/UDN/1718/0872 bij wijze van voorlopige maatregel de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Bij wijze van voorlopige maatregel wordt tevens aan de tweede tussenkomende partij en de nv Q-PARK BELGIUM, evenals hun aangestelden, het verbod opgelegd om op enigerlei wijze uitvoering te geven aan de bestreden beslissing voor wat betreft de werken die betrekking hebben op de realisatie van de uitgang van parking Steendok vanaf de reeds uitgegraven bouwput richting, door en in de Verviersstraat. Deze bevolen maatregel wordt opgelegd onder verbeurte van een dwangsom van 10.000 € per dag dat wordt voortgewerkt in strijd met deze maatregel.

Deze bevolen schorsing en voorlopige maatregel gaan onmiddellijk in vanaf de kennisgeving van het arrest van 21 mei 2018 en dit tot de betekening van het arrest waarin uitspraak gedaan wordt over de gebeurlijke bevestiging van de bevolen schorsing en over de gebeurlijke handhaving van de oplegde maatregel.

Met een verbeterend arrest van 22 mei 2018 met nummer RvVb/UDN/1718/0873 wordt de materiële vergissing met betrekking tot de vastgelegde zittingsdatum uit het arrest van 21 mei 2018 rechtgezet.

4.

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

De eerste tussenkomende partij en de nv Q-Park Belgium dienen op 15 februari 2017 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van twee ondergrondse parkings, namelijk parking Steendok en parking Kooldok, de herinrichting van de Van der Sweepstraat, de Namenstraat en de Verviersstraat en de tijdelijke inrichting van een speeltuin, sportveld en hondenloopzone aan de Waterpoort” op de percelen gelegen te 11^e afdeling, sectie L, zn. en 11^e afdeling, sectie L, nr. 3929/2.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979 in woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde en aangevuld voorschrift voor het artikel 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juli 2000.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg ‘Antwerpen-Zuid aan de Leien’ goedgekeurd op 2 oktober 1985, in een zone voor ‘zone A voor woningen’ en ‘openbare weg’.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’, goedgekeurd op 16 juni 2009, en binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Binnenstad’, goedgekeurd op 26 april 2012.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 3 mei 2017 tot en met 2 juni 2017, worden 34 bezwaarschriften, onder meer door de verzoekende partijen, ingediend.

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid adviseert op 26 september 2017 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 9 juni 2017 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

Toetsing voorschriften

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

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

Het eigendom is gedeeltelijk gelegen in het gewestplan Antwerpen (Koninklijk Besluit van 3 oktober 1979 en latere wijzigingen). Het eigendom ligt, volgens dit van kracht zijnde gewestplan, gedeeltelijk in een parkgebied. (...)

Het eigendom is gedeeltelijk gelegen in het gewestplan Antwerpen (Koninklijk Besluit van 3 oktober 1979 en latere wijzigingen). Het eigendom ligt, volgens dit van kracht zijnde gewestplan, gedeeltelijk in een woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde. (...)

De aanvraag is niet in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het gewestplan. Er werd overeenkomstig artikel 4.4.7.§2 van de VCRO en artikel 3.§2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 omtrent de handelingen van algemeen belang een afwijking gevraagd op de voorschriften van het gewestplan.

Het goed is gedeeltelijk gelegen binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg BPA Antwerpen-Zuid-aan de leien, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 2 december 1985. Volgens dit bijzonder plan van aanleg ligt het goed in zone A voor woningen en in de zone openbare weg.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg. Er werd overeenkomstig artikel 4.4 7.§2 van de VCRO en artikel 3.§2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 omtrent de handelingen van algemeen belang een afwijking gevraagd op de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg.

Het goed is gedeeltelijk gelegen binnen de omschrijving van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Binnenstad", goedgekeurd op 26 april 2012. Volgens dit ruimtelijk uitvoeringsplan ligt het goed in een zone 'voor publiek domein - (pu).

De aanvraag is niet in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan Er werd overeenkomstig artikel 4.4.7§2 van de VCRO en artikel 3.§2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 omtrent de handelingen van algemeen belang een afwijking gevraagd op de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het goed is gedeeltelijk gelegen binnen de omschrijving van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan RUP Nieuw Zuid, goedgekeurd op 17 juli 2014. Volgens dit ruimtelijk uitvoeringsplan ligt het goed in een zone voor publiek domein (pu2).

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

(...)

Omgevingstoets

Beoordeling afwijkingen van de voorschriften

De aanvraag is niet in overeenstemming met de bestemming parkgebied en woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde van het gewestplan, zone A voor woningen van bij bijzonder plan aanleg Antwerpen-Zuid-aan de leien en zone voor publiek domein van ruimtelijk uitvoeringsplan Binnenstad.

Op basis van artikel 4.4.7.§2 van de VCRO en artikel 3.§2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 omtrent de handelingen van algemeen belang en de motivatie die werd aangebracht naar aanleiding van de projectvergadering (30 september 2016) kan de voorgestelde aanleg van de publieke parking in de zone voor publiek domein beoordeeld worden als een handeling van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact. De afwijking van het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt bijgevolg gunstig geadviseerd.

Het ontwerp wijkt af van de bouwcode op volgende artikels:

- artikel 35 Met toepassing van artikel 3 van de bouwcode kan een afwijking worden toegestaan op voorwaarde dat de afvoerkanalen niet zichtbaar zijn vanaf het openbaar domein en dus niet uitsteken boven de kroonlijst van de trappenhuizen. De afgevoerde gassen mogen tevens niet hinderlijk zijn voor de gebruikers van, en de voetgangers rondom, de trappenhuizen. Het behoud van de verfijnde ontwerp*

van de trappenhuizen, zoals ook door de welstandscommissie wordt onderschreven, staat voorop;

- artikel 43 De inhoud van de septische putten, minimum 2000 liter, wordt opgenomen als voorwaarde in het advies.

Functionele inpasbaarheid

Het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen op de Gedempte Zuiderdokken kadert in de volledige reorganisatie van het zuidelijk parkeeraanbod op de Scheldekaaien en de Zuiderdokken waarbij beide parkings aantakken op de parkeerroute rondom de binnenstad op de assen Kaaian - Leien.

Door het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen ontstaat de opportuniteit een grote groene, kwalitatieve inrichting van het openbaar domein te realiseren.

Mobiliteitsimpact (o.a. toetsing parkeerbehoefte)

Parkeerparagraaf niet van toepassing

Het algemene principe is dat elke bouwaanvraag een parkeerbehoefte genereert. Om te vermijden dat de parkeerbehoefte (geheel of gedeeltelijk) wordt afgewenteld op het openbaar domein, is het de bedoeling om parkeren maximaal op eigen terrein te voorzien, het zogenaamde POET principe (Parkeren Op Eigen Terrein).

De parkeerparagraaf is niet van toepassing gezien de aanvraag de bouw van ondergrondse parkeergarages en de heraanleg van straten betreft.

De ondergrondse parkings hebben volgende capaciteit: (...)

De voorziene capaciteit op het maaiveld, en binnen het bouwproject Zillion, in rekening gebracht, zal de parkeerbalans voor de parkeerzones op de Gedempte Zuiderdokken en het Justitiepaleis nagenoeg status quo blijven ten opzichte van de huidige toestand (2281 parkeerplaatsen huidige toestand - 2263 parkeerplaatsen toekomstige capaciteit).

In het kader van voorliggende aanvraag werd advies gevraagd aan de dienst Mobiliteit. Het advies is voorwaardelijk gunstig:

"Mobiliteit en Parkeren Antwerpen heeft het ontwerpproces voor de parkings en de omgevingsaanleg Zuiderdokken volledig opgevolgd en gecoördineerd, en adviseert de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning gunstig.

Voortschrijdend inzicht vraagt echter volgende aanpassingen aan de plannen.

- *Verviersstraat: Verder onderzoek heeft uitgewezen dat op het kruispunt Verviersstraat - De Gerlachekaai een dubbele opstelstrook voor het autoverkeer noodzakelijk is om piekmomenten van oververzadiging te vermijden. Er is bij de inplanting van de twee bomen en de laad- en loszone reeds rekening gehouden met deze mogelijkheid.*
- *Van der Sweepstraat: De verkeersplateaus in de Van der Sweepstraat moeten afgestemd worden op de logische voetgangers- en fietsersstromen zoals opgenomen in het schetsontwerp Dok Zuid, dat op 24 maart 2017 werd*

goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen, nadat de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de parkings en omgevingsaanleg reeds was ingediend.

- *Deze opmerkingen zijn verwerkt in aangepaste plannen in bijlage bij dit advies.”*

Deze aanpassingen worden opgenomen als voorwaarde in het advies:

- *Voorzien van twee opstelstroken voor autoverkeer op het kruispunt Verviersstraat – De Gerlachekaai (zie bijlage Figuren – Figuur 1).*
- *Afstemmen van de verkeersplateaus in de Van der Sweepstraat op het schetsontwerp Dok Zuid (zie bijlage Figuren – Figuur 2 en Figuur 3).*

Visueel-vormelijke elementen

Met de geplande werken, en de voorziene aanleg van de bovenbouw, waarvoor in een latere fase een vergunningsaanvraag zal worden ingediend, verbetert de beeldkwaliteit van de Gedempte Zuiderdokken aanzienlijk.

Om de visueel-vormelijke aspecten van het voorgestelde project te beoordelen werd advies gevraagd aan de welstandscommissie. Op 13 januari 2017 bracht de welstandscommissie een gunstig advies uit. Met voorliggende aanvraag wordt tevens voldaan aan de opmerkingen die werden geformuleerd met betrekking tot de signalisatie van de parkeervolumes (afstemming en integratie in de architectuur) en de afwerking van de daken van de trappenhuisen (in staalplaat met dezelfde kleurstelling).

Enkel die bomen die noodzakelijk zijn voor het realiseren van beide parkings en de aanleg van een werfzone worden gerooid.

De Van der Sweepstraat, Namenstraat, Verviersstraat en Gentplaats worden heraangelegd. De voetpaden worden uitgevoerd met grijze betontegels, de fietspaden met rood asfalt, de parkeerstroken met straatkeien en de rijweg met asfalt. De verkeersplateaus worden uitgevoerd met zwarte betonstraatstenen.

In de Van der Sweepstraat, ter hoogte van de Gedempte Zuiderdokken worden andere materialen gebruikt namelijk natuursteen voor de voetpaden en gewassen beton voor de rijweg.

Op de Waalsekaai worden twee hellingen in de weg gemaakt om de ondergrondse parking bereikbaar te maken voor auto's. In de Wapenstraat en Verviersstraat wordt telkens een helling gemaakt die de auto's de mogelijkheid geeft om de parkings te verlaten.

Cultuurhistorische aspecten

Gezien de aanvraag is gelegen in een Vastgestelde Archeologische Zone werd advies gevraagd aan de stedelijke dienst Archeologie. Het advies is voorwaardelijk gunstig: (...)

Hinderaspecten - gezondheid - gebruiksgenot - veiligheid in het algemeen

In het kader van voorliggend aanvraag werd ook advies gevraagd aan de verkeerspolitie. Het antwoord is voorwaardelijk gunstig:

- *Zowel de aansluitingen van de Verviersstraat, de Namenstraat en de Van der Sweepstraat dienen afgestemd te worden met de plannen van de heraanleg van de Kaaïen, waar voor niet geregelde kruispunten het rechts-in/rechts-uit principe geldt. Hierdoor kan een verkeersveilige oplossing in beeld gebracht worden. De aansluitingen van de kruispunten zijn belangrijk bij de beoordeling van de verkeersveiligheid, zeker naar aantakking van fietspaden en looplijnen voor voetgangers toe.*
- *Het fietspad ter hoogte van het woonerf aan de Gentplaats dient naar de rijweg uitgebogen te worden vlak na de bushalte.*
- *Indien de verkeerscirculatie zo georiënteerd wordt dat het verkeer via de Vlaamsekaai de wijk moet verlaten, verdient het aanbeveling om het kruispunt met de Jan van Gentstraat uit te rusten met verkeerslichten.*
- *Het kruispunt met de Waalsekaai wordt best verhoogd aangelegd om de snelheid van het verkeer te verlagen en de belangrijke voetgangersverbinding te accentueren.*
- *Het bushokje richting Kaaïen mag geen obstakel vormen voor de zichtbaarheid van het verkeer uit de Waalsekaai. Het dient bij voorkeur opgeschoven te worden weg van het kruispunt met de Waalsekaai en mag geen gesloten hokje zijn. Het fietspad kan dan sneller uitgebogen worden naar de rijweg.*
- *Bij het ledigen van de sorteerstraat mag de vuilniswagen nooit een achterwaartse beweging maken.*

De voorwaarden in het advies van de verkeerspolitie worden ongewijzigd overgenomen in het advies gezien:

- *de plannen voor de heraanleg van De Gerlachekaai en Cockerillkaai zijn in opmaak. De nodige afstemming zal gebeuren;*
- *de opmerking met betrekking tot het fietspad tel hoogte van het woonerf aan de Gentplaats is verwerkt in het aangepast plan bij het intern advies van Mobiliteit en Parkeren Antwerpen, tevens figuur 3 van de voorwaarden;*
- *de verkeerssimulatie voor eventuele wijziging van rijrichting Vlaamsekaai is in opmaak. Dit zal geëvalueerd worden bij de opmaak van het voorontwerp Dok Zuid. In het aangepast plan voor de Van der Sweepstraat zijn beide rijrichtingen mogelijk. Er worden in de toekomst lagere verkeersintensiteiten verwacht. De noodzaak van een lichtenregeling moet later geëvalueerd worden;*
- *de opmerkingen met betrekking tot enerzijds de verhoogde aanleg van het kruispunt met de Waalsekaai, en anderzijds de verschuiving van het bushokje richting Kaaïen in functie van de zichtbaarheid, zijn verwerkt in het aangepast plan dat werd gevoegd als bijlage bij het intern advies van Mobiliteit en Parkeren Antwerpen, tevens figuur 2 van de voorwaarden;*
- *bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de vuilniswagen die geen achterwaartse bewegingen mag maken bij het ledigen van de sorteerstraat.*

De milieudienst geeft een gunstig advies en geeft nog volgende aanbeveling mee:

"Bij de voorbereidingen voor de bronbemaling en het uitvoeren van de bemalingsstudie dient voldoende aandacht uit te gaan naar het uitwerken van alternatieven voor het lozen van het bemalingswater op de openbare riolering.

In eerste instantie dient gedacht te worden aan herinfiltratie in de ondergrond. In tweede instantie kan een lozing naar de Schelde via de ruien bekeken worden."

In de Van der Sweepstraat, ter hoogte van de Gedempte Zuiderdokken ligt een perceel dat gedeeltelijk als weg wordt heraangelegd bij het openbaar domein. Er worden echter geen gronden overgedragen of rooilijnen gewijzigd.

...

Op 26 juni 2017 beslist de gemeenteraad van de stad Antwerpen over de zaak der wegen.

De verwerende partij verleent op 12 oktober 2017 de stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

" ...

STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De aanvraag is volgens het gewestplan Antwerpen (KB 03/10/1979) gelegen in woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde en aangevuld voorschrift voor het artikel 1 bij B.V.R. 07-07-2000).

(...)

Artikel 1. - Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen (BVR 07/07/00) (...)

Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijhorende voorschriften

1. Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen"

De aanvraag situeert zich binnen de begrenzing van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen", vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 06.2009.

De aanvraag is gelegen binnen de afbakeningslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren. Binnen de afbakeningslijn gelden volgende stedenbouwkundige voorschriften'

Artikel 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.

2. Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Binnenstad"

De aanvraag situeert zich binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Binnenstad", vastgesteld bij besluit van de deputatie op 26/04/2012. De

aanvraag is deels gelegen in zone voor publiek domein - PU (artikel 8). De volgende stedenbouwkundige voorschriften zijn van toepassing op deze zone:

8.1 BESTEMMING

De volgende functies zijn toegelaten.

- *Openbare weg*
- *Publieke verblijfsruimte*

Permanente bebouwing is toegelaten in deze zone in hoeverre deze:

- *deel uitmaakt van de inrichting van het publiek domein en;*
- *de beleving van de omliggende publieke ruimte versterken en;*
- *het openbaar nut dienen.*

8.2 INRICHTING

De zone is bestemd voor de aanleg van het publieke domein en de daarbij horende infrastructuur. De constructies dienen te voldoen aan de redelijke eisen van welstand, in harmonie met de aanleg van de zone.

Art. 7.4.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

Ligging volgens het bijzonder plan van aanleg

De aanvraag situeert zich binnen de grenzen van het Bijzonder Plan van Aanleg 'Antwerpen-Zuid aan de Leien', vastgesteld bij ministerieel besluit van 02/12/1985.

De aanvraag is gelegen binnen de 'Zone A voor woningen' en 'openbare weg'.

1.2 BESTEMMINGEN

Naast de hoofdbestemmingen zijn de nevenbestemmingen toegelaten zoals die worden omschreven in hiernavolgende tabel, onder voorbehoud van de aangegeven beperkingen.

1.2.7 Bestemmingen per zone

[tabel]

2.3. GEVELHOOGTE, GEBOUWHOOOGTE

De hoogte van de gevels wordt gemeten in het midden van de gebouwen, van het voetpad tot en met de muurkap of kroonlijst. Ingeval van een puntgevel wordt deze gemeten vanaf het voetpad tot aan de aanzet van de puntgevel.

De hoogte van de nok van deze laatste mag in geen geval de hoogte hierboven bepaald, vermeerderd met de breedte van de puntgevel overschrijden.

2.3.1. Hoogte van de gevels palend aan de openbare weg

De hoogte van de gevels palend aan de openbare weg moet in harmonie zijn met het straatbeeld, zoals nader bepaald onder het algemeen voorschrift, art. 2.1

Indien de hoogte van de gebouwen aan een bepaalde straat de bewoonbaarheid van de huizen aan een daarachter gelegen straat in het gedrang brengt kan een geringere hoogte, dan deze door het straatbeeld bepaald, opgelegd worden.

Wat betreft de Britselei en de Amerikalei wordt het maximum aantal bouwlagen bepaald door het gemiddelde van de bestaande bouwhoogten.

Aantal bouwlagen per straatgedeelte voor de Britselei volgens voornoemde methode gemeten: (...)

Voor de Amerikalei geldt:
(...)

Ligging volgens verkaveling

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag dient beoordeeld te worden aan de hand van:

- de verordenende voorschriften van het gemeentelijk RUP 'Binnenstad', zone voor publiek domein
- de verordenende voorschriften van het Bijzonder Plan van Aanleg 'Antwerpen-Zuid aan de Leien', zone A voor woningen en openbare weg

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principeel in strijd met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk RUP 'Binnenstad', zone voor publiek domein:

- de omvangrijke parking kan niet gevat worden onder de term 'openbare weg' of 'publieke verblijfsruimte' zoals omschreven in het van kracht zijnde RUP.

De aanvraag is principeel in strijd met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het BPA 'Antwerpen-Zuid aan de Leien' voor wat betreft

- geen hoofdbestemming wonen aanwezig
- geen bovengrondse bouwlagen aanwezig cfr. het aantal bouwlagen in de nabije omgeving

Afwijkings- en uitzonderingsbepalingen

1. Afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor publiek domein van het gemeentelijk RUP 'Binnenstad'

Wat betreft de twee ondergrondse parkings dient onderzocht te worden of er kan worden afgeweken van de verordenende voorschriften van zone voor publiek domein van het gemeentelijk RUP 'Binnenstad' in toepassing van artikel 4.4.7. § 2 'Handelingen van algemeen belang' van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Hierin wordt gesteld dat in een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften, voor zover de handelingen van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

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 4.71, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, laatst gewijzigd op 20/07/2012, stelt in artikel 3 §3: (...)

Op 30/09/2016 werd een projectvergadering georganiseerd in toepassing van voor vermeld besluit Het verslag van deze vergadering is bijgevoegd bij huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Uit dit verslag blijkt dat het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de twee ondergrondse parkings het ruimtelijk functioneren van het gebied niet overschrijden en dus een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in

artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De parking op de Gedempte Zuiderdokken kan als geacht vergund worden beschouwd gelet op het collegebesluit van 21/06/2013 tot opname in het vergunningenregister van de bestaande parking. De gevraagde afwijking voor de twee ondergrondse parkings kan worden aanvaard.

2. Afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften van de zone A voor woningen en openbare weg van het Bijzonder Plan van Aanleg 'Antwerpen-Zuid aan de Leien'.

Wat betreft de bovenbouw/inrichting van het openbaar domein dient onderzocht te worden of er kan worden afgeweken van de verordenende voorschriften van zone voor publiek domein van het gemeentelijk RUP 'Binnenstad' in toepassing van artikel 4.4.7, §2 'Handelingen van algemeen belang' van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. (...)

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 en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, laatst gewijzigd op 20/07/2012, stelt in artikel 3 §3: (...)

Op 30/09/2016 werd een projectvergadering georganiseerd in toepassing van voor vermeld besluit. Het verslag van deze vergadering is bijgevoegd bij huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Uit dit verslag blijkt dat het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de bovenbouw/inrichting openbaar domein het ruimtelijk functioneren van het gebied niet overschrijden en dus een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De gevraagde afwijking voor de bovenbouw/inrichting openbaar domein inclusief luifel kan worden aanvaard.

(...)

PROJECT-MER

(...)

Zaak der wegen: de gemeenteraad heeft in de zitting van 26/06/2017 beslist de goedkeuring te hechten aan:

- de uitrusting en de inrichting van de Van der Sweepstraat, Namenstraat, Verviersstraat en de Gentplaats;
- de aanleg van de Wapenstraat en Waalsekaai wat betreft de in- en uitritten van de parkings;
- de bovengrondse voetgangers- en fietserstoegangen tot de parkings, mits de aanvrager voldoet aan de opgelegde voorwaarden;
- De bijgevoegde brandvoorzorgsmaatregelen strikt na te leven;
- De afvoerkanalen in de trappenhuizen zo uit te voeren dat ze niet zichtbaar zijn vanaf het openbaar domein en dus niet uitsteken boven de kroonlijst van de trappenhuizen. De afgevoerde gassen mogen tevens niet hinderlijk zijn voor de gebruikers van, en de voetgangers rondom, de trappenhuizen;
- Septische putten te plaatsen met een inhoud van minimum 2000 liter;
- Het programma van maatregelen uit te voeren zoals opgenomen in de bekrachtigde archeologienota voor de bouw van het Steendok en het Kooldok, met name een archeologische begeleiding van de werken (ID <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/1405>);

- Voorzien van twee opstelstroken voor autoverkeer op het kruispunt Verviersstraat — De Gerlachekaai;
 - Afstemmen van de verkeersplateaus in de Van der Sweepstraat op het schetsontwerp Dok Zuid. De kruispunten met de Waalsekaai en de Vlaamsekaai worden best verhoogd aangelegd om de snelheid van het verkeer te verlagen en de belangrijke voetgangersverbindingen te accentueren;
 - De aansluitingen van de Vervierstraat, de Namenstraat en de Van der Sweepstraat dienen afgestemd te worden met de plannen van de heraanleg van de Kaaïen;
 - Het fietspad ter hoogte van het woonerf aan de Gentplaats dient naar de rijweg uitgebogen te worden vlak na de bushalte;
 - Indien de verkeerscirculatie zo georiënteerd wordt dat het verkeer via de Vlaamsekaai de wijk moet verlaten, zal het kruispunt met de Jan van Gentstraat mogelijks op termijn moeten uitgerust worden met verkeerslichten. Daartoe dienen dus nu reeds de nodige wachtbuizen voorzien te worden voor een mogelijke plaatsing van een verkeerslichteninstallatie;
 - Het bushokje richting Kaaïen mag geen obstakel vormen voor de zichtbaarheid van het verkeer uit de Waalsekaai. Het dient bij voorkeur opgeschoven te worden weg van het kruispunt met de Waalsekaai en mag geen gesloten hokje zijn. Het fietspad kan dan sneller uitgebogen worden naar de rijweg;
 - een afschermdende haag plaatsen ter hoogte van het speelpleintje aan het Edith Kielpad
- Deze voorwaarden zullen integraal aan onderhavige vergunning worden gehecht.

(...)

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG EN BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

(...)

Situering

Het gehele projectgebied situeert zich binnen de opgevolde Gedempte Zuiderdokken en de omliggende straten. Het noordoostelijke gedeelte van de Gedempte Zuiderdokken wordt in de bestaande toestand ingenomen door een park- en speelzone. De middenzone, tot aan de Verviersstraat, wordt gebruikt als parkeerzone (deel van het Kooldok). De zone van de Verviersstraat tot aan de Namenstraat wordt ingenomen door een buurtsportterrein. De driehoek van de namenstraat tot aan de Van der Sweepstraat is in gebruik als parking. Het projectgebied is gelegen in de historische binnenstad van Antwerpen, net ten noordoosten van de voormalige Spaanse Omwalling in de zogenaamde wijk 'Het Zuid'. De dokken werden aangelegd op het einde van de 19^{de} eeuw en zijn gedempt in 1969. Hierna werden ze beruikt als parking-, evenementen-, en speelzone. De omgeving rond de Gedempte Zuiderdokken wordt gekenmerkt door een mix van woongelegenheden, horeca en beperkte detailhandel grotendeels ondergebracht in historische panden en op de zuidelijke kop in hoogbouw.

Functionele inpasbaarheid

De Gedempte Zuiderdokken worden op heden, en sinds het dempen van de dokken in 1969, gedomineerd door geparkeerde wagens met op de noordelijke en zuidelijke kop telkens een zone afgebakend als sport- en spelzone. De Gentplaats, de Van der

Sweepstraat, de Namenstraat en de Verviersstraat betreffen gemeentelijke wegen en openbaar domein. Op 28/05/2014 besliste het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen om het huidige bovengrondse parkeeraanbod op de Gedempte Zuiderdokken ondergronds te brengen. Dit kadert in een volledige reorganisatie van het zuidelijke parkeeraanbod op de Scheldekaaien en de Zuiderdokken met volgende uitgangspunten:

- De realisatie van een parkeerroute rondom de binnenstad op de assen Kaaien - Leien, met 'park & walks' op regelmatige tussenafstanden
- De bouw van twee ondergrondse parkings op de Gedempte Zuiderdokken, parking Steendok op het zuidelijke uiteinde en parking Kooldok op het noordelijke uiteinde
- Een uitvoeringsplanning waarbij het parkeeraanbod in elke fase gelijkwaardig blijft aan de huidige capaciteit

Huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning heeft tot doel het bovengronds parkeeraanbod op de Gedempte Zuiderdokken ondergronds te brengen en betalend te maken, waardoor een kwalitatieve herinrichting van het openbaar domein mogelijk wordt. Zowel het aanbieden van voldoende parkeeraanbod als de herinrichting van het openbaar domein tot kwalitatieve verblijfsruimte zijn beide functies die een plaats kunnen krijgen in een stedelijke leefomgeving. Bijgevolg kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat de gevraagde werken functioneel inpasbaar zijn.

Mobiliteitsimpact

Bij huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd een mobiliteitsstudie gevoegd opgemaakt door Anteagroup. In deze studie wordt de mobiliteitsimpact geëvalueerd van de bouw van twee ondergrondse parkings op de Gedempte Zuiderdokken: parking Kooldok in het noorden met 1.113 parkeerplaatsen en parking Steendok in het zuiden met 911 parkeerplaatsen. De voorziene capaciteit op het maaiveld, en binnen het bouwproject Zillion, in rekening gebracht, zal de parkeerbalans voor de parkeerzones op de Gedempte Zuiderdokken en het Justitiepaleis nagenoeg status quo blijven ten opzichte van de bestaande toestand: 2.281 parkeerplaatsen in de bestaande toestand en 2.263 parkeerplaatsen als toekomstige capaciteit.

De inplanting van de in- en uitritten is als volgt voorzien:

De hellingsbaan voor inrijdend autoverkeer bevindt zich voor beide parkings parallel aan de Waalsekaai. Naar parking Steendok wordt aangereden via de Namenstraat. Naar parking Kooldok wordt aangereden via de Scheldestraat.

De hellingsbaan voor uitrijdend autoverkeer bevindt zich voor parking Steendok in de Verviersstraat en voor parking Kooldok in de Wapenstraat.

Wat betreft de parkeerdruk wordt het volgende onderzocht:

Tijdens de werffase:

Er wordt gestart met de bouw van de parking Steendok (zuiden). Op die manier kan er gestart worden met verlies van zo min mogelijk aantal parkeerplaatsen. Tijdens de bouw van parking Kooldok (noorden) wordt de huidige maaiveldcapaciteit op locatie Kooldok opgenomen in de nieuwe ondergrondse parking Steendok. In dit opzicht kan op elk moment van de werffase de bestaande parkeervraag ter hoogte van de Gedempte Zuiderdokken opgevangen worden.

Tijdens de exploitatiefase:

Na realisatie van beide ondergrondse parkings is er in totaal een aanbod van ongeveer 4 300 parkeerplaatsen in het totale onderzoeksgebied. Dit parkeeraanbod werd, gelet op de

maximale parkeervraag van 85% bij een parkeervraag van 4.631 parkeerplaatsen, als voldoende beschouwd om de huidige maximale parkeervraag op te vangen op zowel de Gedempte Zuiderdokken als de Kaaïen.

Wat betreft de verkeersafwikkeling:

De afwikkeling van zowel de bestaande kruispunten als deze van de toekomstige in- en uitritten van de parkings werden in de studie onderzocht. Vervolgens werd in het hoofdstuk verkeersimpact conform de randvoorwaardennota gezocht naar een optimaal ontsluitingsconcept en werd de afwikkeling hierbij in beeld gebracht. Dit ontsluitingsconcept werd hierna op vlak van afwikkeling getoetst aan de aannames conform de voortschrijdende inzichten waarbij het maaiveldparkeren in zone Schippersdok wordt geschrapt. Hierbij werd telkens de impact voor realisatie knoop Zuid (zogenaamde Spaghettiknoop) als na realisatie knoop Zuid in beeld gebracht.

Voor parking Kooldok (noorden) werd er vijf ontsluitingsscenario's onderzocht.

- 1. Gebundelde in- en uitrit in Scheldestraat*
- 2. Gescheiden in- en uitrit in Scheldestraat*
- 3. Inrit in Waalsekaai/ uitrit in Vlaamsekaai*
- 4. Gebundelde in- en uitrit in Waalsekaai + optie met bijkomende uitrit in Vlaamsekaai*
- 5. Inrit in Waalsekaai en uitrit in Wapenstraat (rechtstreeks naar de Kaaïen)*

Voor parking Steendok (zuiden) werden er in totaal drie scenario's onderzocht

- 1. Gebundelde in- en uitrit in de Namenstraat (cfr Randvoorwaardennota)*
- 2. Inrit in Namenstraat en uitrit in Verviersstraat*
- 3. Inrit in Namenstraat en uitrit in zowel Verviersstraat als Van der Sweepstraat*

Op basis van voorliggende mobiliteitsstudie blijkt dat het bundelen van de in- en uitrit op dezelfde locatie niet kan zonder sterk verkeerstechnische ingrepen op het maaiveldniveau. In scenario 1, 2 en 4 voor parkeerterrein Kooldok en scenario 1 voor parkeerterrein Steendok liggen de in- en uitrit van het parkeerterrein te kort bij elkaar om een aanvaardbare afwikkeling te garanderen. Het te ver verspreiden van de in- en uitrit zoals bij Kooldok scenario 3 ondergraft de logica en oriëntatie ten aanzien van de nieuwe parkeerroute via de Scheldekaaïen. Daarnaast zijn een aantal van de onderzochte alternatieven moeilijk verzoenbaar met de doelstellingen van een autoluw plein. Bij scenario 3 en 4 voor het parkeerterrein Kooldok zullen de intensiteiten van in- en uitrijdend verkeer te groot zijn om een autoluw plein te garanderen. Daarnaast geeft scenario 3 voor parkeerterrein Steendok mogelijke conflicten op lange termijn ten aanzien van de tramkeerlus door de uitrit te lokaliseren op de Van der Sweepstraat. Bijgevolg worden onderstaande ontsluitingsconcepten weerhouden:

Voor parking Kooldok (noorden) wordt uitgegaan van ontsluitingsconcept 5 met een inrit via de Waalsekaai en een uitrit via de Wapenstraat.

Voor parking Steendok (zuiden) wordt uitgegaan van ontsluitingsconcept 2 met een inrit via de Namenstraat en een uitrit via de Verviersstraat.

Hierbij kan een aanvaardbare verkeersafwikkeling bekomen worden wanneer de volgende aspecten in acht worden genomen:

- Kruispunten Cockerillkaai met Wapenstraat en kruispunt De Gerlachekaai met Verviersstraat worden aangelegd als een lichtengeregeld kruispunt*
- Kruispunten Scheldestraat met Cockerillkaai, Scheldestraat met Vlaamsekaai en Van der Sweepstraat met Ledeganckkaai hun bestaande lichtenregeling wordt aangepast aan de nieuwe verkeerssituatie*

- Kruispunt Scheldestraat met Waalsekaai wordt aangelegd als een verkeerslichtengeregeld kruispunt indien knoop Zuid nog niet gerealiseerd is bij exploitatie parking Kooldok (noorden)

Het voorliggende plan houdt rekening met de meest optimale ontsluitingsconcepten zoals ze naar voor komen uit de mobiliteitsstudie inclusief de boven vermelde verkeerslichtenregeling.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid heeft op 08/02/2017 een advies verleend op deze mobiliteitsstudie in het kader van het verzoek tot ontheffing van project-MER. Hierin wordt aangegeven dat de MOBER omstandig aantoont dat er in het algemeen geen bijkomende verkeersdruk te verwachten valt. Door de wijziging van de aanrijroutes zijn er wel verschillen op te merken op het niveau van de individuele straten. Omdat de nieuwe parkings betere aansluiten op de parkeerlus, die op zijn beurt na de heraanleg van de Spaghettiknoop beter ontsloten wordt vanaf het hoger wegennet, geven deze wijzigingen globaal een positief effect wat het autoverkeer betreft doorheen de omliggende woonwijk.

Verder wordt in de advies aandacht gevraagd voor het omzichtig omspringen met extra verkeerslichten aangezien er binnen de stad een project loopt om het aantal verkeerslichten af te bouwen. Verkeerslichten hebben ook een gevolg op het comfort van de doorstroming van de verschillende vervoerswijzen. Deze actie wordt best continu geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd. Verder wordt er aangegeven dat voor de bouwfase optimaal moet worden ingezet op vervoer over water. De nabijheid van de loskade op het terrein van Blue Gate Antwerp biedt hiervoor een opportuniteit.

Wat de verdere uitwerking betreft moet ook de nodige aandacht gaan naar de kruisende fietsroute(s) tussen Leien en Scheldekaaien met de (auto)ontsluiting van de parkings. Het geplande autoluwe plein biedt hiervoor een aantal mogelijkheden.

Uit voorgaande argumentatie kan geconcludeerd worden dat de meest optimale ligging van de in- en uitritten van beide parkings op basis van de mobiliteitsstudie werd bepaald en opgenomen in de bouwplannen bij huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. In deze mobiliteitsstudie werd geen rekening gehouden met de uitrit van een grote private parkeergelegenheid in de Verviersstraat (228 parkeerplaatsen). Daar tegenover staat dat de mobiliteitsstudie uitgaat van een totale ondergrondse parkeercapaciteit van 2.200 plaatsen, terwijl de in aanvraag slechts 2.024 parkeerplaatsen omvat. Dit effect werd later in kaart gebracht en opgenomen in het gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht.

Voor wat betreft huidige aanvraag heeft het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid op 26/09/2017 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. De suggesties uit het eerder advies worden herhaald:

- De uitvoering van het hele project zal gefaseerd verlopen over een lange periode. In diezelfde periode zullen ook tal van andere ontwikkelingen en wijzigingen worden uitgevoerd in de directe omgeving. Dit vraagt een continue evaluatie doorheen de gefaseerde uitvoering en biedt de kans om het project gaandeweg bij te sturen afhankelijk van de vastgestelde noodwendigheden en bijgestelde prognoses.
- Het lijkt aangewezen een aantal wijzigingen (bv. circulatie, aanrijroute via Kaaiken, ontsluiting naar het hoofdwegennet via de bestaande Armstrongweg in plaats van de

Bolivarplaats, ..) reeds in te stellen na de indienststelling van de eerste fase (parking Steendok) en tijdens de werf van de tweede fase (parking Kooldok). Nadien lijkt een eerste tussentijdse evaluatie relevant.

- Voor de bouwphase zou optimaal moeten worden ingezet op vervoer over water. De nabijheid van de loskade op het terrein van 'Blue Gate Antwerp' is hiervoor een opportuniteit.*
- Wat de verder uitwerking betreft moet ook de nodige aandacht gaan naar de kruisende fietsroute(s) tussen leien en Scheldekaaien met de (auto)ontsluiting van de parkings. Het geplande autoluwe plein biedt hiervoor een aantal mogelijkheden.*

Deze aandachtspunten worden integraal aan onderhavige vergunning gehecht.

Gelet op bovenstaande argumentatie kan in alle redelijkheid worden geconcludeerd dat de mobiliteitsimpact van huidige aanvraag aanvaardbaar is in de ruimtelijke context.

Schaal

De gevraagde werken aan de parkings vinden in hoofdzaak ondergronds plaats. Enkel de nooduitgangen, voetgangersuitgangen en de in- en uitgangen voor fietsers zijn bovengrondse, grotendeels overdekte constructies. Deze bovengrondse constructies bevinden zich buiten de oude dokmuren zodat in het ontwerp van de bovengrond het plein zoveel als mogelijk open kan blijven.

Beide ondergrondse parkings zijn omvangrijk wat constructie betreft, maar gelet op de ligging volledig onder het maaiveld vormt de aanvraag geen schaalbreuk met de ruimtelijke context. Bovendien bevinden de wagens, die men in beide parkings ondergronds zal kunnen stallen, zich bovengronds in de huidige bestaande toestand wat een negatieve visuele impact teweeg brengt op het straatbeeld en het openbaar domein. Het ondergronds brengen van deze wagens betekent een aanzienlijke verbetering van de verblijfskwaliteit op de Vlaamse- en Waalsekaai. De nieuwe inrichting van deze open pleinzone zit niet vervat in huidige aanvraag, maar het aanvraagdossier geeft ter informatie een beeld weer van de gewenste invulling als openbaar plein met de nodige groenvoorzieningen.

De gevraagde werken aan de gemeentelijke wegen en het openbaar domein passen zich in in wat gebruikelijk is in de stedelijke context. Deze werken vinden plaats op maaiveldniveau zonder dat er extra overdekte constructies worden bijgeplaatst die een schaalbreuk met de omgeving betekenen.

De aanvraag is wat korrelgrootte en gabarit betreft niet storend in de ruimtelijke context.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

Het grotendeels ondergronds brengen van het parkeren biedt ruimte voor een kwalitatieve inrichting en heraanleg van de centrale pleinzone op de Gedempte Zuiderdokken, evenals op de Vlaamse- en Waalsekaai. In het schetsontwerp voor de heraanleg van de bovengrond wordt ook een verandering van de huidige rijrichting op de Vlaamsekaai tussen de Museumstraat en de Jan van Gentstraat voorgesteld, zodat het verkeer vanuit de Bolivarplaats gestimuleerd wordt om de Scheldekaaien of de Leien als route te nemen om het noorden van de stad te bereiken. Doorgaand verkeer door de zuidwijk zal ontmoedigd worden. De gevraagde werken hebben bijgevolg een positief effect op het ruimtegebruik. De bouwdichtheid wordt slechts in zeer beperkte mate vermeerderd door het aanbrengen van noodtoegangen en voetgangersuitgangen die overdekt worden gemaakt. Het open pleinkarakter van de Gedempte Zuiderdokken wordt hierdoor niet aangetast. De aanvraag

voldoet aan de gangbare normen wat ruimtegebruik en bouwdichtheid betreft en overschrijdt de draagkracht van de omgeving.

Visueel-vormelijke elementen

De visueel-vormelijke impact van ondergrondse parking Steendok en Kooldok is zeer beperkt. Ten opzichte van de huidige, bestaande situatie waarbij de wagens bovengronds geparkeerd worden op de Gedempte Zuiderdokken, is het ondergronds brengen ervan een aanzienlijke verbetering niet enkel naar beeldkwaliteit van het openbaar domein maar ook naar gebruikswaarde ervan. Het biedt de mogelijkheid om bovenop de beide parkings een grote, open publieke verblijfszone aan te brengen met aandacht voor groenvoorzieningen. Door rekening te houden bij huidige gevraagde werken met een gronddekking van 1m50 bovenop het dak van beide ondergrondse parking, kunnen in een latere fase de gewenste groenvoorzieningen worden aangebracht.

De overige werken aan het openbaar domein, zoals de herinrichting van de omliggende straten, zijn in overeenstemming met wat gebruikelijk is in de stedelijke context. De gevraagde werken zijn visueel-vormelijk niet storend 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.

Bodemreliëf

Het bestaande bodemreliëf wordt door de aanvraag nagenoeg onaangeroerd gelaten

Hinderaspecten

Eventuele hinderaspecten ten gevolge van de aanvraag beperken zich tot een aanvaardbaar niveau in een stedelijke omgeving.

Gezondheid

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

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.

WATERTOETS

(...)

ALGEMENE CONCLUSIE

De aanvraag beantwoordt aan de principes van goede ruimtelijke ordening mits in achtneming van de opgelegde voorwaarden en kan bijgevolg worden vergund.

...

Dit is de bestreden beslissing.

Ook de heren Jacques SPIJER en Pier NABUURS en mevrouw Inge DE BISSCHOP vorderen met een aangetekende brief van 7 december 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1718/RvVb/0254/SA.

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 SCHORSING

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

Op het eerste gezicht is de vordering tot vernietiging tijdig ingesteld zodat de voorliggende vordering tot schorsing, als *accessorium* van het beroep tot vernietiging, tijdig werd ingesteld. Er worden ter zake ook geen excepties opgeworpen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen zetten uiteen dat zij derde-belanghebbenden zijn in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

De verzoekende partijen wonen in de Verviersstraat en stellen dat de uitgang van de parking Steendok in de Verviersstraat komt te liggen. Zij lichten verder toe dat de bestaande doodlopende Verviersstraat zal ontsloten worden in één richting op de De Gerlachekaai terwijl alle overige straten tussen de Waalsekaai en de Scheldekaaien doodlopend worden (op de Wapenstraat na). Zij besluiten dat de Verviersstraat onvermijdelijk een druk bereden ontsluitingsweg zal worden met tijdens de avondspits pieken van meer dan 450 wagens/uur en voertuigen die minstens twee à drie keer een 'lichtencyclus' moeten afwachten van 120 sec/stuk. Volgens de verzoekende partijen zullen de wagens in de avondspits die het Zuid wensen te verlaten, staan, 'bumperen', stinken, en lawaai maken ... wat voor hen leefbaarheidsoverlast veroorzaakt die zich zal uiten in geluidshinder, geurhinder, fijn stof, verkeersonveiligheid ...

De verzoekende partijen menen bovendien dat het in- en uitrijden van hun eigen inbandige parking aanzienlijk bemoeilijkt zal worden door de aanhoudende verkeersstroom.

De verzoekende partijen beroepen zich verder ook nog op een financieel nadeel. Zij voeren aan dat de waarde van hun appartement aanzienlijk daalt omdat de huidige relatief rustige ligging langs een doodlopende straat getransformeerd wordt naar een ligging langs een straat die de ganse dag, maar vooral tijdens de ochtend- en avondspits, een stroom voertuigen zal moeten slikken die de De Gerlachekaai pas zullen kunnen opdraaien met een lichtengeregeld kruispunt waardoor hun motor nog enkele minuten staat te draaien in de Verviersstraat.

2.

De verwerende partij betwist het belang niet van de verzoekende partijen.

3.

De tussenkomende partijen betwisten wel het belang van de verzoekende partijen.

3.1

Vooreerst wijzen zij op een gebrek aan oorzakelijk verband tussen de door de verzoekende partijen aangevoerde nadelen en de bestreden beslissing. Zij wijzen er op dat de verzoekende partijen nagelaten hebben om de beslissing van 26 juni 2017 van de gemeenteraad van de stad Antwerpen betreffende de zaak der wegen aan te vechten voor de Raad van State, waarin de beleidsopties voor de inrichting en de verkeersafwikkeling van de parkings Steendok en Kooldok werden vastgelegd en die de basis vormt voor iedere volgende vergunningsbeslissing. De aangehaalde nadelen vloeien volgens de tussenkomende partijen voort uit de verkeersafwikkeling van de ondergrondse parking Steendok en de wijziging van het karakter van de Verviersstraat naar een eenrichtingsstraat en zijn dan ook een gevolg van de beslissing van de gemeenteraad omtrent de zaak der wegen. Aangezien de beslissing van de zaak der wegen als blauwdruk blijft dienen voor toekomstige vergunningen, kan een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing de beweerdde nadelen volgens de tussenkomende partijen niet ongedaan maken.

3.2

Verder wijzen de tussenkomende partijen er op dat een puur hypothetisch belang niet kan volstaan. De verzoekende partijen beperken zich volgens hen tot het formuleren van stellingen en hypothesen. Evenmin tonen de verzoekende partijen volgens hen aan dat bijkomende vervoersbewegingen onmiddellijk nadelige gevolgen veroorzaken. De ingeroepen geluids- en geurhinder, fijn stof, verkeersonveiligheid, noch het bemoeilijken van het in- en uitrijden van de eigen parking worden volgens de tussenkomende partijen aangetoond. In dit kader wijzen zij er op dat deze ingeroepen nadelen voortvloeien uit de ingebruikname van de parking.

Uit het MOBER leiden de tussenkomende partijen af dat de verkeersleefbaarheid van de Verviersstraat niet in het gedrang komt. In de bestreden beslissing wordt daarenboven gewezen op het globale positieve effect voor de omgeving. De verzoekende partijen tonen volgens hen niet aan dat de afweging omtrent het mobiliteitsaspect in de bestreden beslissing of de gegevens uit MOBER onjuist of kennelijk onredelijk zijn. Uit het project-MER-ontheffingsdossier blijkt volgens hen dat het voorgenomen project globaal positieve effecten heeft die de beperkt negatieve effecten milderden. Tevens verwijzen de tussenkomende partijen naar de flankerende maatregelen zoals de inrichting van een zone 30 km/uur, het weren van doorgaand verkeer door te werken met een lussensysteem en het voorzien van het systeem van betalend parkeren ter vermindering van het aanzuigefect.

3.3

Ten derde wijzen de tussenkomende partijen op de tolerantiemarge die volgens hen geldt in een stedelijke omgeving, zijnde ter zake een druk bezocht deel van de stad Antwerpen en de reeds bestaande parking boven het maaiveld. De verzoekende partijen kunnen volgens hen geen aanspraak maken op het behoud van de thans bestaande toestand.

3.4

Wat betreft het ingeroepen financieel nadeel werpen de tussenkomende partijen op dat dit niet kan leiden tot een ontvankelijk verzoekschrift, aangezien de ingeroepen (on)rechtstreekse hinder of nadelen verband moeten houden met ruimtelijke ordening en stedenbouw. Verder stellen zij dat het ingeroepen financieel nadeel op geen enkele manier gestaafd wordt. De tussenkomende partijen leiden uit de realisatie van de ondergrondse parkings en de bijhorende groene publieke ruimte eerder een toename van de waarde van de woning van de verzoekende partijen af.

Beoordeling door de Raad

1.

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO in principe dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen moet kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing.

De verzoekende partijen zullen 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 zullen 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.

Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is. Het volstaat dat de verzoekende partijen redelijkerwijze aannemelijk maken dat er een risico bestaat op het ondergaan van de door haar aangevoerde hinder of nadelen. Deze bepaling vereist ook niet dat deze hinder of nadelen of het risico op het ondergaan van deze hinder of nadelen, die het gevolg moeten zijn van de bestreden vergunningsbeslissing, uitsluitend rechtstreeks door de verzoekende partij kan worden ondervonden. Het volstaat dat de verzoekende partij de aangevoerde hinder of nadelen of het risico daarop onrechtstreeks ondervindt of kan ondervinden.

Het vereiste van een belang bij het beroep mag niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze worden toegepast (GwH 30 september 2010, nr. 109/2010).

2.

De verzoekende partijen wonen beiden in het huidige doodlopende deel van de Verviersstraat. Het aangevraagde project voorziet erin dat de uitrit van de parking Steendok in deze straat komt te liggen, die tevens een eenrichtingsstraat wordt.

Ten aanzien van de bestreden beslissing roepen de verzoekende partijen een aantasting van hun woon- en leefklimaat in, geuit in geluidshinder, geurhinder, fijn stof, verkeersonveiligheid, parkeermoeilijkheden, enz., gekoppeld aan een waardevermindering van hun onroerend goed.

3.

Het is voldoende dat de verzoekende partijen redelijkerwijze aannemelijk maken dat er een risico bestaat op het ondergaan van hinder en nadelen ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Het kan niet ontkend worden dat er zich heel wat bijkomende verkeerstromen zullen voordoen in het onderdeel van de Verviersstraat waar de verzoekende partijen wonen. Hun betoog overtuigt dan ook dat zij hierdoor mobiliteitshinder kunnen ondervinden. De tussenkomende partijen kunnen niet gevolgd worden waar zij stellen dat deze hinderaspecten en nadelen louter hypothetisch zijn.

Evenmin kan bij voorbaat gesteld worden dat bewoners in een stedelijke omgeving ieder belang ontbreken om dergelijke grootschalige projecten in hun nabije omgeving aan te vechten voor de Raad gelet op een hogere graad van tolerantie die in hun hoofde zou gelden. Er dient steeds concreet nagegaan te worden of de verzoekende partijen rechtstreeks of onrechtstreeks hinder of

nadelen van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kunnen ondervinden. De ligging van de woonplaats en de uit te voeren werken in een stedelijke omgeving, ontnemt aan de verzoekende partijen hun belang niet.

4.

In tegenstelling tot wat de tussenkomende partijen beweren, ontbreekt het oorzakelijk verband niet tussen de aangevoerde hinder en nadelen en de bestreden beslissing. De concrete ligging van de uitrit en de vergunning voor de werken om deze uitrit te realiseren volgt uit de stedenbouwkundige vergunning en niet uit de gemeenteraadsbeslissing inzake de zaak der wegen. Waar de gemeenteraad op 26 juni 2017 enkel beslist heeft dat onder meer in de Verviersstraat een helling zal gemaakt worden die de auto's de mogelijkheid geeft om de parking te verlaten, is het de voorliggende stedenbouwkundige vergunning die de eigenlijke uitrit van de ondergrondse parking uitwerkt en vergunt. De gemeenteraad keurt dan wel het tracé en de technische uitrusting van de wegenis goed, doch niet de eigenlijke werken die de ondergrondse parkings voorzien en leiden tot de uitrit en de effectieve aanleg en herinrichting van de wegen. Het niet instellen van een vernietigingsprocedure bij de Raad van State tegen de gemeenteraadsbeslissing inzake de zaak der wegen ontnemt de verzoekende partijen dan ook het rechtens vereiste belang niet om bij de Raad beroep in te stellen tegen de voorliggende stedenbouwkundige vergunning.

In die zin kunnen de verzoekende partijen als eigenaars hun belang ook koppelen aan een eventuele waardevermindering van hun woning gelet op de eventuele stedenbouwkundige hinder die de toekomstige bewoners daarvan kunnen ondervinden.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen wijzen er op dat de aannemer op 30 november 2017 gestart is met de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning. Onder verwijzing naar de reeds uiteengezette schadelijke gevolgen zoals omschreven bij de uiteenzetting van hun belang, menen de verzoekende partijen dat er sprake is van hoogdringendheid in hun hoofde. Zij zijn van oordeel dat een vernietigingsarrest te laat zal komen aangezien de bevoegde schepen meedeelde dat de parking Steendok begin 2019 zal open gaan. Een schorsing dringt zich volgens de verzoekende partijen op zodat de parking Steendok met voorziene uitgang en de herinrichting van de straten niet verder opgericht en afgewerkt kan worden alvorens de Raad de wettigheid van de bestreden beslissing ten gronde heeft beoordeeld.

2.

In hun nota met opmerkingen antwoordt de verwerende partij dat de door de verzoekende partijen ingeroepen nadelen (geluidshinder, geurhinder, fijn stof en verkeersonveiligheid ten gevolge van filevorming en een financieel nadeel) niet voortvloeien uit de uitvoering bestreden beslissing, maar uit de ingebruikname van de parking.

Wat betreft het ingeroepen financieel nadeel, de waardevermindering, verwijst de verwerende partij naar rechtspraak van de Raad waaruit zij afleidt dat een financieel nadeel enkel ingeroepen kan worden om de schorsing van de bestreden beslissing te verantwoorden indien het nadeel zo omvangrijk is dat de duur van de vernietigingsprocedure niet overbrugd kan worden. Volgens de verwerende partij is de vermeende waardevermindering niet aangetoond laat staan een waardevermindering danig omvangrijk is dat de vernietigingsprocedure niet overbrugd kan worden.

Vervolgens voert de verwerende partij aan dat de nadelen die de verzoekende partijen aanvoeren inherent zijn aan de omgeving waarin de aanvraag zich situeert zodat in beginsel geen hoogdringendheid aanwezig kan zijn, tenzij de verzoekende partijen bijzondere en uitzonderlijke omstandigheden kunnen aanvoeren die de schorsing verantwoorden. De verwerende partij geeft aan dat de verzoekende partijen wonen in de Verviersstraat aan het kruispunt met de De Gerlachekaai, zijnde één van de drukste verkeersaders van de stad Antwerpen. Tevens wijst zij op de aanwezigheid van een parking zowel op de Gedempte Zuiderdokken als op de kaai aan de De Gerlachekaai. Verder wijst de verwerende partij er op dat hoewel de Verviersstraat op heden een doodlopende straat is, niemand het recht heeft op een ongewijzigde verkeersinrichting en/of afwikkeling. Deze specifieke ligging van de woonplaats van de verzoekende partijen doet de verwerende partij besluiten dat de vermeende hinder en nadelen geenszins vreemd zijn aan wat men moet kunnen verwachten en moet kunnen dragen gelet op deze ligging binnen de stad. De verwerende partij besluit dat de verzoekende partijen aldus niet aantonen aan de hand van stukken dat de hinder en nadelen die zij menen te ondervinden zo zwaarwichtig zijn dat ze de onmiddellijke behandeling van de zaak kunnen verantwoorden.

3.

De tussenkomenende partijen voeren aan dat de verzoekende partijen blijven steken in loutere hypothesen en veronderstellingen wat betreft de vermeende nadelen die zij menen te zullen ondervinden en welke een schorsing moeten verantwoorden. De nadelen worden volgens de tussenkomenende partijen op geen enkele wijze concreet aangetoond en de verzoekende partijen beperken zich louter tot een verwijzing naar bepaalde rechtspraak van de Raad.

Daarnaast verwijzen de tussenkomenende partijen naar een gebrek aan oorzakelijk verband tussen de aangevoerde nadelen en de uitvoering van de bestreden beslissing. De ingeroepen nadelen vloeien volgens hen voort uit de beslissing van de gemeenteraad van 26 juni 2017 met betrekking tot de zaak van de wegen en uit de exploitatie van de parking.

In de hypothese dat de Raad zou oordelen dat dergelijk oorzakelijk verband wel aanwezig is, vragen de tussenkomenende partijen toepassing van de belangenafweging zoals opgenomen in artikel 40, §5 DBRC-decreet. Zij menen dat het openbaar belang, met name het ondergronds voorzien van het parkeeraanbod zodat er bijkomende publieke ruimte vrijkomt, zwaarder doorweegt dan de (hypothetische) hinder en nadelen van de verzoekende partijen. In dit verband wijzen de tussenkomenende partijen ten slotte op het feit dat in het project-MER-ontheffingsdossier reeds werd aangetoond dat de impact van de aangevraagde werken tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

Met de bestreden beslissing vergunt de verwerende partij de bouw van twee ondergrondse parkings met een capaciteit van 2.024 parkeerplaatsen en de herinrichting van de Van der Sweepstraat, de Namenstraat en de Verviersstraat. In een eerste fase wordt voorzien in de bouw van parking Steendok met een capaciteit van 911 parkeerplaatsen waarvan de uitrit in de Verviersstraat gelegen is en wordt de herinrichting van de Verviersstraat voorzien.

De verzoekende partijen voeren aan dat het openstellen van de Verviersstraat voor doorgaand eenrichtingsverkeer en de uitrit van de parking Steendok in hun straat voor de vermindering van hun woon- en leefgenot zal zorgen door de bijkomende verkeersbewegingen, hinder bij het gebruik van hun eigen inpandige parking en een waardevermindering van hun appartement.

3.

In zover de verzoekende partijen zich beroepen op een financieel nadeel volstaat dit op zich niet om de hoogdringendheid aan te tonen.

De Raad wijst er immers op dat een financieel nadeel, om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verantwoorden, dermate omvangrijk moet zijn dat de verzoekende partijen de duur van de vernietigingsprocedure niet zullen kunnen overbruggen. Door louter te wijzen op de waardevermindering van hun appartement tonen de verzoekende partijen dit geenszins aan.

4.

Zowel de woning van de verzoekende partijen als het aangevraagde project zijn gelegen in een dicht bevolkte stedelijke omgeving. In dergelijk gebied mag van de bewoners een normale mate van tolerantie eigen aan het gebied verwacht worden. Er zal dan ook pas sprake zijn van een zwaarwichtig nadeel wanneer het relatieve evenwicht tussen enerzijds het bestaan van hinder eigen aan een woongelegenheden binnen een stedelijke omgeving en anderzijds de tolerantie die

ten aanzien van dergelijke hinder in hoofde van de verzoekende partijen mag verondersteld worden, wordt verbroken dan wel ernstig wordt verstoord.

Voorgaande overweging mag echter niet zo worden begrepen dat van de verzoekende partijen mag of moet worden verwacht dat zij elk nadeel dat voortvloeit uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en dat inherent is aan een stedelijke omgeving zonder meer moeten tolereren.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen wonen in het huidige doodlopend onderdeel van de Verviersstraat.

Uit de MOBER blijkt dat de parking Steendok tijdens de ochtendspits 260 uitgaande verkeersbewegingen zal geven en tijdens de avondspits 416 uitgaande bewegingen. In de bestreden beslissing wordt dit bijgesteld met 9 % in min, gelet op de bijgestelde capaciteit van 1000 naar 911, naar respectievelijk 237 en 379 verkeersbewegingen. Daarnaast dient tevens rekening gehouden te worden met de uitrijdende verkeersbewegingen die zich buiten de spits zullen voordoen.

Op het einde van de Verviersstraat met de De Gerlachekaai, wordt een lichtengeregeld kruispunt voorzien. Uit de MOBER blijkt dat tijdens de spitsuren niet alle wagens door de eerste cyclus van de lichten zullen kunnen doorrijden, hetgeen filevorming in de Verviersstraat met zich zal meebrengen.

Hoewel nergens in de bestreden beslissing een inschatting gemaakt wordt van alle bijkomende verkeersbewegingen in de Verviersstraat, dient naast bestemmingsverkeer tevens het doorgaand verkeer, mee in rekening gebracht te worden bij de beoordeling van de omvang van de ingeroepen nadelen.

In vergelijking met de huidige situatie waarbij de Verviersstraat doodlopend is en er zich weinig verkeersbewegingen voordoen, kan niet anders dan vastgesteld worden dat de aangehaalde mobiliteitshinder een voldoende omvang vertoont om de hoogdringendheid te verantwoorden. Gelet op de grootte van de toename in verkeersbewegingen in de Verviersstraat kan worden aangenomen dat het voorgenomen project een serieuze impact op het woon- en leefgenot van de verzoekende partijen kan hebben.

5.

Een zaak is 'hoogdringend' wanneer de vrees voor schade van een zekere omvang dan wel aanzienlijke ongemakken of nadelen, een onmiddellijke beslissing wenselijk maakt en wanneer deze nadelige gevolgen niet kunnen opgevangen worden binnen de gebruikelijke termijn van de vernietigingsprocedure. De doelmatigheid van een schorsingsvordering hangt af van de behandelingstermijn van het vernietigingsberoep en van de aanvang en snelheid van uitvoering van de vergunning. Een verzoekende partij heeft geen vat op het verloop van de vernietigingsprocedure, noch op het tijdstip van de aanvang van de werken. Van de verzoekende partij kan en mag geen onmogelijke bewijslast gevraagd worden,

De aangevoerde mobiliteitshinder zal zich reeds voordoen na de realisatie van de eerste fase van de werken. Op de openbare zitting van 8 mei 2018 leggen de verzoekende partijen foto's voor waaruit blijkt dat de voorbereidende werken gestart zijn ter hoogte van de Verviersstraat. Uit de vergunningsaanvraag blijkt dat de tweede fase een aanvang zou nemen op 16 augustus 2018 zodat de eerste fase binnenkort afgerond zal zijn.

Gelet op het dringend karakter zoals dit onder meer tot uiting kwam op de openbare zitting van 8 mei 2018, en gelet op de stand der werkzaamheden en de aannemelijk gemaakte mobiliteitshinder, acht de Raad de hoogdringendheid in hoofde van de verzoekende partijen bewezen en aanwezig.

6.

In tegenstelling tot wat de verwerende partij en de tussenkomende partijen aanvoeren, vloeit de ingeroepen mobiliteitshinder wel degelijk voort uit de bestreden beslissing. De concrete ligging van de uitrit van de parking Steendok ligt aan de basis van de ingeroepen mobiliteitshinder zodat het oorzakelijk verband niet ontbreekt. De keuze voor het scenario waarbij de uitrit van de parking Steendok in de Verviersstraat is gelegen, vormt de basis voor de beslissing van de herinrichting van de Verviersstraat. Het opheffen van het doodlopend karakter van de Verviersstraat en het openstellen via eenrichtingsverkeer voor het doorgaand verkeer vloeit met andere woorden voort uit de concrete bepaling van de ligging van de uitrit van de parking Steendok.

Zoals bij de bespreking van het belang van de verzoekende partijen reeds werd uiteengezet, keurt de gemeenteraad enkel het tracé en de uitrusting van de wegenis goed, maar niet de werken die leiden tot de effectieve aanleg of herinrichting van de weg en van de ondergrondse parking met uitrit in de Verviersstraat.

7.

Er is dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

8.

De tussenkomende partijen verzoeken in het kader van de schadelijke gevolgen die een schorsing voor haar zouden veroorzaken om een belangenafweging overeenkomstig artikel 40, §5 DBRC-decreet.

Overeenkomstig artikel 40, §5 DBRC-decreet dient de Raad, op verzoek van de verwerende of de tussenkomende partij, rekening te houden met de waarschijnlijke gevolgen van de schorsing van de tenuitvoerlegging voor alle belangen die kunnen worden geschonden, alsook met het algemeen belang, en kan hij besluiten de schorsing niet te bevelen als de nadelige gevolgen ervan op een klaarblijkelijk onevenredige wijze zwaarder wegen dan de voordelen.

De tussenkomende partijen staven hun verzoek door te wijzen op het voordeel die alle inwoners en bezoekers van de stad Antwerpen zullen ondervinden door het voorzien van het huidige parkeeraanbod ondergronds zodat er publieke ruimte vrijkomt.

De concrete realisatie van de publieke ruimte boven het maaiveld vloeit niet voort uit de bestreden beslissing omdat de eerste tussenkomende partij ervoor gekozen heeft om de bovengrondse inrichting te splitsen van huidige vergunningsaanvraag, die enkel voorziet in de bouw van twee ondergrondse parkings (parking Steendok en parking Kooldok). Het valt niet in te zien hoe een ondergronds parkeeraanbod het algemeen belang dient ten opzichte van een bovengronds parkeeraanbod, dat bovendien in tegenstelling tot de huidige situatie, betalend zal worden. Op welke wijze de bovengrondse ruimte zal worden ingericht staat bovendien nog niet vast aangezien hiervoor blijkbaar nog geen vergunning werd aangevraagd.

De Raad is van oordeel dat dus niet valt in te zien waarom de belangen van de tussenkomende partijen kennelijk zoveel zwaarder zouden wegen dan de belangen die de verzoekende partijen willen vrijwaren. De Raad stelt bovendien vast dat de verwerende partij, die het best geplaatst is ter vrijwaring van het algemeen belang, deze belangenafweging niet vraagt. De Raad is dan ook van oordeel dat de tussenkomende partijen geen voldoende zwaarwichtige redenen geven om de nadelen die de verzoekende partijen dreigen te ondergaan, en waarvan is gebleken dat deze aannemelijk zijn en zich met een aan de zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zullen voordoen, te doen wijken voor het belang van de tussenkomende partijen om een stedenbouwkundige vergunning die op het eerste gezicht onwettig lijkt, onmiddellijk te realiseren. De vraag van de tussenkomende partijen om de schorsing van de bestreden beslissing op grond van een belangenafweging niet te bevelen, wordt dan ook niet ingewilligd.

B. Ernstige middelen – eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 8 van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) 'Binnenstad', van artikel 4.3.1, §1, 1° en artikel 1.1.4 VCRO, van artikel 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen (hierna: Inrichtingsbesluit), van artikel 4.4.7, §2 en 4.7.23 VCRO, van artikel 2 en 3 van 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 VCRO (hierna: Besluit Handelingen van Algemeen Belang), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen lichten toe dat de aan te leggen parking overeenkomstig artikel 8 gRUP 'Binnenstad' gelegen zijn in de 'zone voor publiek domein' terwijl ze met deze bestemming strijdig zijn aangezien een parking niet valt onder de noemer openbare weg of publieke verblijfsruimte. Afwijkingen op bestemmingsvoorschriften van een gRUP zijn volgens de verzoekende partijen enkel mogelijk onder de voorwaarden van artikel 4.4.7, §2 VCRO.

Onder verwijzing naar de parlementaire voorbereiding van dit artikel stellen de verzoekende partijen dat het de bedoeling was van de decreetgever om de ruimtelijke en planologische impact van het project na te gaan en de mogelijkheid tot alternatieve locaties en het daarmee gepaard gaande nut of de noodzaak van een voorafgaandelijk planningsinitiatief. Verder verwijzen zij naar artikel 3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang om te stellen dat de aan te leggen parking geen van beide lijsten uit §§ 1 en 2 staan opgesomd, zodat toepassing dient gemaakt te worden van §3. Uit de toelichting bij voormeld besluit leiden de verzoekende partijen af dat, als er verschillende locatiealternatieven zijn, een ruimtelijk uitvoeringsplan het meest aangewezen instrument is om een alternatievenafweging uit te voeren en dat de bevoegde overheid hieromtrent een duidelijk standpunt moet innemen.

Ten slotte sommen de verzoekende partijen een reeks principes op waarbij zij onder meer aangeven dat het achterliggend uitgangspunt van artikel 4.4.7, §2 VCRO is dat de ruimtelijke en planologische impact van een project, en de mogelijkheid tot alternatieve locaties wordt nagegaan en daarmee gepaard gaand ook het nut of de noodzaak van een voorafgaandelijke

planningsinitiatief. Zij geven aan dat in geval van toepassing van artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang het vergunningverlenend bestuursorgaan concreet beoordeelt of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden aan de hand van de aard en de omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen nadat een projectvergadering werd gehouden voor de indiening van de vergunningsaanvraag. Zij lichten toe dat in dat geval de overheid zich, voorafgaand aan de aanvraag, moet uitspreken over de potentiële toepasbaarheid van artikel 4.4.7, §2 VCRO en dus met andere woorden formeel moet verantwoorden dat voor het project geen voorafgaand planningsinitiatief vereist is.

Na opsomming van deze algemene principes geven de verzoekende partijen aan dat er zich twee fundamentele problemen voordoen die aanleiding geven tot schending van de betreffende bepalingen.

1.1

De verzoekende partijen geven in een eerste onderdeel aan dat het gRUP 'Binnenstad' door de Raad van State werd geschorst bij arrest van 1 februari 2013 omdat de MER-screening en de daarop volgende beslissing van de dienst MER, dat geen plan-MER moest worden opgemaakt, onzorgvuldig waren in hun conclusies dat het voorgenomen plan geen aanzienlijke milieueffecten zou genereren. Zij vragen dan ook om dit gRUP op grond van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing te laten.

In dat geval moet volgens de verzoekende partijen, teruggevallen worden op de gewestplanbestemming die voor de gedempte Zuiderdokken, parkgebied en dus ruimtelijk kwetsbaar gebied betreft. In dergelijk gebied kan artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang geen toepassing vinden. Zij voeren verder aan dat er bezwaarlijk kan worden geargumenteed dat deze handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied aangezien door de aanleg van beide ondergrondse parkings, het bestaande parkgebied volledig wordt uitgegraven.

1.2

In een tweede middelonderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat uit de beoordeling in de bestreden beslissing met betrekking tot de ruimtelijk beperkte impact niet concreet blijkt dat de ruimtelijke impact van het gevraagde als 'beperkt' in de zin van artikel 4.4.7, §2 VCRO kan worden beschouwd. Zij stellen dat een formele motivering hierover in de bestreden beslissing ontbreekt.

De verzoekende partijen onderwerpen de vereiste van een formele motivering aan een verder onderzoek en bekijken achtereenvolgens de gelijklopende weerlegging van het bezwaar uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek onder punt 19 in (1) het besluit van 9 juni 2017 van het college van burgemeester en schepenen en (2) het besluit van 26 juni 2017 van de gemeenteraad betreffende de zaak der wegen. Zij geven aan dat deze weerlegging en dus motivering van 'ruimtelijk beperkte impact' gebaseerd op (1) het feit dat niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan er momenteel reeds aanwezig zijn op de huidige vergunde maaiveldparking, (2) het ondergronds parkeren geen overschrijding van het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van het gebied met zich meebrengt, (3) het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen een duidelijk ruimtelijke verbetering doorvoert en de invulling van het plein bovengronds in overeenstemming gebracht wordt met het RUP.

De onder punt (2) aangehaalde zinsnede vormt volgens de verzoekende partijen geen afdoende beantwoording en motivering van de vraag of de *'handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de*

aard en de omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen'. Evenmin kan uit deze zinsnede afgeleid worden of de 'ruimtelijke en planologische impact van een project, en de mogelijkheid tot alternatieve locaties' werd nagegaan, laat staan 'het daarmee gepaard gaande nut of de noodzaak van en voorafgaandelijk planningsinitiatief'.

In deze context wijzen de verzoekende partijen er op dat met de bestreden beslissing een vergunning in centrumgebied van de stad voor een parking wordt gecreëerd voor meer dan 2.000 voertuigen, wat volgens hen volgende gevolgen op het gebied teweeg brengt: (1) de bijna 2.000 bestaande parkeerplaatsen verdwijnen terwijl er op heden geen concrete en vergunde plannen voorliggen voor de bovengrondse afwerking, (2) een ondergrondse constructie van honderdduizenden kubieke meters wordt gegraven, gestabiliseerd en bestendig, (3) een totaal nieuw mobiliteitsconcept voor het ganse zuidelijke deel van Antwerpen ontstaat met als noodzakelijk onderdeel de op heden niet uitgewerkte realisatie van het nieuwe 'spaghetti-knooppunt' en met als gevolg de inwerkingtreding van een nieuw circulatieplan gepaard gaande met de verschuiving van de mobiliteitsdruk, onder meer in de Verviersstraat die op heden doodlopend is maar waarin dagelijks ettelijke uren de saturatiegraad zal overstegen worden. Door de herinrichting van de 'spaghetti-knoop' zal het verkeer langsheen de Scheldekaaien de stad in- en uitrijden waarbij de verzoekende partijen in dit kader verwijzen naar het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht. Verder verwijzen de verzoekende partijen naar het feit dat in het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht geen studie van de locatiealternatieven werd opgenomen en het onderzoek en de resultaten van MOBER uiterst betwistbaar zijn, waarbij zij verwijzen naar de kritische noot van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) op de projectvergadering. De verzoekende partijen schetsen wat volgens hen zou moeten gebeuren bij de opstelling van een nieuw gRUP waarbij aan de omwonenden de nodige inspraak zou geboden worden over de voor te stellen te wijzigen verkeerscirculatie in dit stadsdeel dat door verschillende afzonderlijke bouwprojecten wordt beïnvloed.

De verzoekende partijen besluiten dat het louter onder de grond steken van parkeerplaatsen misschien wel een ruimtelijk beperkte impact hebben, maar wanneer door deze werken de verkeerscirculatie in een belangrijk stadsdeel ingrijpend gewijzigd wordt en voor het efficiënt functioneren hiervan afhankelijk is van bijkomende infrastructuurwerken (spaghetti-knoop) waaromtrent op heden nog niet de minste duidelijkheid bestaat, is er volgens hen kennelijk geen sprake van een ruimtelijk beperkte impact.

2.

2.1

Wat betreft het eerste onderdeel van dit middel, wijst de verwerende partij er op dat opdat er sprake zou zijn van een ernstig middel, de verzoekende partijen zeer nauwkeurig dienen aan te geven welke rechtsregel of principe zij geschonden achten en al even nauwkeurig moeten vermelden waarin deze schending precies bestaat. Zij stipt daarbij aan dat bij de aanvoering van de exceptie van onwettigheid zoals vastgelegd in artikel 159 van de Grondwet de bewijslast van deze vermeende onwettigheid bij de verzoekende partijen ligt. Ter zake benadrukt de verwerende partij dat de verzoekende partijen geen melding maken van de rechtsregels of –beginselen die geschonden zouden zijn en op grond waarvan tot de onwettigheid van het GRUP 'Binnenstad' zou besloten moeten worden.

Uit de uiteenzetting in het verzoekschrift blijkt volgens de verwerende partij dat louter uitermate beknopt wordt verwezen naar het schorsingsarrest van de Raad van State waarin tot een gedeeltelijke schorsing van het gRUP 'Binnenstad' werd besloten. Zij stipt hierbij aan dat een ernstig middel niet gelijkgeschakeld kan worden met een gegrond middel dat moet leiden tot

vernietiging wegens onwettigheid. De verwerende partij merkt hierbij verder op dat de Raad van State in het arrest van 10 maart 2014 is overgegaan tot de opheffing van de schorsing en verder nooit is overgegaan tot de (gedeeltelijke) vernietiging van dit gRUP. In het kader van de rechten van verdediging betoogt de verwerende partij dat het middel niet ernstig is doordat zij geen partij was bij de procedure voor de Raad van State en de verzoekende partijen het desbetreffende arrest evenmin als stuk voegt. Er kan van haar niet verwacht worden dat zij de bewijs- en concretiseringsplicht van de verzoekende partijen moet overnemen door zelf onderzoek te doen naar de in het schorsingsarrest van de Raad van State opgenomen bepalingen en beginselen.

Wat betreft de stelling van de verzoekende partijen dat bij het buiten toepassing laten van het GRUP 'Binnenstad' op grond van artikel 159 van de Grondwet er wordt teruggevallen op de gewestplanbestemming 'parkgebied', antwoordt de verwerende partij dat in dergelijk geval dient teruggevallen te worden op de bestemming op grond van het BPA 'Antwerpen-Zuid aan de Leien' dat bepaalt dat de aanvraag gelegen is in een zone voor openbaar groen en recreatie. De verwerende partij meent dat de verzoekende partijen in dergelijk geval niet aantonen dat de vergunningsaanvraag niet vergunbaar zou zijn. In deze zin stelt de verwerende partij het belang van de verzoekende partijen in vraag betreffende dit middelonderdeel.

2.2

De verwerende partij herhaalt met betrekking tot het tweede middelonderdeel dat in de bestreden beslissing toepassing wordt gemaakt van artikel 4.4.7, §2 VCRO. Uit dit artikel blijkt volgens haar dat een handeling van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact kan hebben (1) ofwel vanwege de aard en omvang (2) ofwel omdat er slechts sprake is van een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen. De verwerende partij stipt aan dat de nadere regels werden vastgelegd in het Besluit Handelingen van Algemeen Belang. Voor handelingen die niet opgenomen zijn in artikel 3 §§ 1 of 2 van dit besluit, kan krachtens artikel 3, §3 de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd verzoek van de aanvrager, vaststellen dat dergelijke handeling een ruimtelijk beperkte impact heeft. De verwerende partij benadrukt dat de bevoegde overheid haar beslissing neemt nadat een projectvergadering werd gehouden en vóór de vergunningsaanvraag wordt ingediend en dus niet gelijktijdig met haar beoordeling over de vergunningsaanvraag.

De verwerende partij verwijst vervolgens naar de projectvergadering die werd georganiseerd op 30 september 2016, de door de aanvrager ingediende nota omtrent de ruimtelijk beperkte impact en haar beslissing van 21 december 2016 om het definitieve verslag van de projectvergadering goed te keuren. Deze beslissing geldt volgens haar als de beslissing vermeld in artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang. Zij verwijst naar de motivering in de nota van de vergunningsaanvrager omtrent de ruimtelijk beperkte impact en zij besluit tot volgende samenvattende principes: (1) er worden niet meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan de huidige maaiveldparking die vergund werd geacht, (2) het ondergrond parkeeraanbod geen overschrijding van het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van het gebied met zich meebrengt en (3) het ondergronds alternatief voor de maaiveldparking de inrichting van het openbaar domein en de woon- en leefbaarheid te goede komt.

De verwerende partij besluit dat in deze nota op zorgvuldige wijze en overeenkomstig de reglementaire criteria werd nagegaan of er sprake is van een ruimtelijk beperkte impact en geheel zorgvuldig en geenszins kennelijk onredelijk door haar op 21 december 2016 werd besloten dat er sprake was van een handeling van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact.

De verwerende partij stipt vervolgens aan dat haar beslissing van 21 december 2016 in het kader van het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt en dat de verzoekende partijen na kennisname

een bezwaar hebben ingediend. In dit bezwaar werd op geen enkele wijze bezwaar geuit op de motivatie van deze beslissing en de daarbij horende nota.

Wat betreft de ingeroepen schending van de materiële motiveringsplicht, betoogt de verwerende partij dat er deugdelijke motieven voorhanden zijn opdat zij kon beslissen dat er sprake was van een handeling van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. Zij verwijst hierbij naar wat zij reeds voorheen heeft uiteengezet.

Wat betreft de ingeroepen schending van de formele motiveringsplicht, verwijst zij naar een tekstfragment uit de bestreden beslissing waarin uitdrukkelijk wordt verwezen naar het definitieve verslag van de projectvergadering waarin uitvoerig gemotiveerd wordt dat er sprake is van een ruimtelijk beperkte impact en naar punt 21 van de weerlegging van de bezwaren. In die mate dat vereist wordt dat de motieven van de beslissing van 21 december 2016 in de bestreden beslissing hadden moeten opgenomen worden verwijst de verwerende partij naar rechtspraak van de Raad van State waaruit volgens haar blijkt dat indien de bestreden beslissing niet afdoende gemotiveerd is maar de bestuurde op een andere wijze kennis had van de motieven, er geen sprake is van een schending van de formele motiveringsplicht. Bovendien blijkt uit de eigen zoektocht naar de motieven zoals weergegeven in het verzoekschrift van de verzoekende partijen dat zij op de hoogte waren van de motieven zodat zij zich niet kunnen beroepen op een schending van de formele motiveringsplicht. Ter zake stelt de verwerende partij nog dat de verzoekende partijen ten onrechte beweren dat zij zelf op zoek moesten gaan naar de motieven terwijl de vindplaats van de motieven blijkt uit de bestreden beslissing zelf.

Met betrekking tot het bekritisieren door de verzoekende partijen van de motieven die geleid hebben tot de beslissing dat de handeling van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact heeft, voert de verwerende partij aan dat de Raad enkel kan nagaan of de beoordeling ter zake zorgvuldig is tot stand gekomen en of de verwerende partij daarbij niet kennelijk onredelijk is geweest. De verwerende partij leidt uit het verzoekschrift af dat de verzoekende partijen voornamelijk stellen dat de er omwille van de omvang van het project niet besloten kon worden tot een ruimtelijk beperkte impact. Ter zake wijst de verwerende partij er op dat de omvang (en de aard) van een project slechts één criterium is en uit artikel 4.4.7, §2 VCRO ook voortvloeit dat wanneer er sprake is van een handeling die slechts een wijziging of een uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuurwerken of voorzieningen teweeg brengt, er sprake is van een ruimtelijk beperkte impact. De verwerende partij betoogt dat er ter zake sprake is van een wijziging of aanpassing van een reeds bestaande infrastructuur: het verplaatsen van de bestaande en vergunde parkeerplaatsen op het niveau van het maaiveld onder het maaiveld. De verwerende partij herhaalt dat in uitvoering van artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang zij tevens onderzocht heeft of de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden werden.

3.

3.1

Volgens de tussenkomende partijen is het middel onontvankelijk in zover het een schending aanvoert van de artikelen 1.1.4; 4.3.1, §1, 1°, a en b en 4.7.23 VCRO omdat niet aangetoond wordt op welke wijze de bestreden beslissing deze bepalingen schendt.

3.2

Wat betreft het eerste middelonderdeel inzake de beweerde onwettigheid van artikel 8 van het gRUP 'Binnenstad' stellen de tussenkomende partijen dat er de verzoekende partijen enkel verwijzen naar het schorsingsarrest van de Raad van State van 1 februari 2013. De

tussenkomen de partijen wijzen op de draagwijdte van een schorsingsarrest, waarbij er geen onderzoek ten gronde gebeurt maar enkel *prima facie* wordt geoordeeld. Een schorsing destijds van het gRUP betekent volgens hen niet dat het gRUP 'Binnenstad' als onwettig beschouwd moet worden. Doordat de verzoekende partijen verder geen enkel ander element aanhalen, falen ze volgens de tussenkomen de partijen in hun bewijsvoering.

3.3

In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren in hun tweede middelonderdeel, menen de tussenkomen de partijen dat de bestreden beslissing wel deugdelijk gemotiveerd is omtrent de beperkt ruimtelijke impact van het aangevraagde project en het in aanmerking komen ervan op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO en artikel 3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang. Zowel met betrekking tot de ondergrondse parkings als met betrekking tot de inrichting van het openbaar domein, verwijzen de tussenkomen de partijen naar een specifieke onderdeel in de bestreden beslissing. Zij stippen ter zake de verwijzing aan naar het verslag van de projectvergadering en de weerlegging van de bezwaren ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Zij verwijzen tevens naar de nota aangeleverd door de tweede tussenkomen de partij en naar volgende hierin aangeleverde elementen: (1) het status quo van de parkeerplaatsen, (2) de impact van de ondergrondse parkings op het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren, (3) de opportuniteiten voor het openbaar domein door het verdwijnen van parkeerplaatsen op het maaiveld. Verder verwijzen de tussenkomen de partijen naar de beoordeling omtrent de goede ruimtelijke ordening en de motivering in de bestreden beslissing dat het project geen aanzienlijke effecten creëert, zoals ook blijkt uit het project-MER-ontheffingsdossier en de conclusies uit het MOBER.

Betreffende de formele motiveringsplicht stellen de tussenkomen de partijen dat de verwerende partij de bestreden beslissing kan staven door middel van verwijzing naar andere stukken in het administratief dossier voor zover de inhoud van dit stuk kenbaar is voor de bestuurde, dit stuk zelf afdoende gemotiveerd is, dit stuk wordt bijgeval len in de uiteindelijke beslissing en er geen tegenstrijdige stukken zijn. Ter zake werd het integrale verslag van de projectvergadering gevoegd aan de bestreden beslissing en ter inzage gelegd tijdens het openbaar onderzoek. De verzoekende partijen hadden dus kennis van dit verslag en haar bijlagen. Deze stukken zijn volgens de tussenkomen de partijen zelf voldoende gemotiveerd omtrent de toepassing van de afwijkingsmogelijkheid krachtens artikel 4.4.7, §2 VCRO en worden bijgetreden door de verwerende partij in de bestreden beslissing. De tussenkomen de partijen lichten toe dat de doelstelling van de formele motivering erin bestaat dat de belanghebbenden kennis kunnen nemen van de redenen waarop de beslissing steunt en uit de uiteenzetting in het verzoekschrift leiden de tussenkomen de partijen af dat de verzoekende partijen hiervan kennis hebben. Zij besluiten dat aan de formele motiveringsplicht is voldaan.

Evenmin is het volgens hen aangetoond dat de motivering in de bestreden beslissing met betrekking tot de ruimtelijk beperkte impact van het project kennelijk onredelijk is. Zo is de stelling van de verzoekende partijen dat een parking wordt 'gecreëerd' voor meer dan 2.000 voertuigen volgens de tussenkomen de partij foutief, omdat deze stelling de vergund geachte toestand ter plaatse miskent. Het mobiliteitsconcept werd volgens de tussenkomen de partijen vastgelegd in de beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot de zaak der wegen. Het mobiliteitsconcept is volgens de tussenkomen de partijen gesteund op de MOBER die gevoegd werd aan de aanvraag en waarvan niet is aangetoond dat deze studie gebaseerd zou zijn op foutieve gegevens of waarvan de conclusies kennelijk onredelijk zouden zijn. Een verwijzing naar het eerste advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken kan volgens de tussenkomen de partijen

geenszins volstaan om de resultaten van de MOBER te betwisten. Bovendien werd dit punt in punt 33 van de beantwoording van de bezwaren weerlegd in de bestreden beslissing waarvan de verzoekende partijen niet aantonen dat deze motivering kennelijk onredelijk is. Wat betreft de impact van de 'spaghettiknoop' wijzen de tussenkomende partijen er op dat in de bestreden beslissing herhaaldelijk wordt gewezen op het feit dat de impact van het project zowel voor als na de herinrichting van de spaghettiknoop werd berekend en er werd geoordeeld dat het project geen aanzienlijke effecten heeft op de omgeving zodat dit middelonderdeel zowel feitelijke als juridische grondslag mist.

Wat betreft de aangevoerde noodzaak om locatie- en ontsluitingsalternatieven te onderzoeken, voeren de tussenkomende partijen aan noch uit artikel 4.4.7, §2 VCRO, noch uit artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang kan afgeleid worden dat er een verplicht onderzoek hiernaar dient te gebeuren. Tevens wijzen zij er op dat het moet gaan om beschikbare en realistische locatiealternatieven en de verzoekende partijen geven niet aan dat dergelijke alternatieven voorhanden zijn. Waar wel alternatieven zijn, werden deze volgens de tussenkomende partijen wel onderzocht, met name deze ontsluitingsalternatieven vermeld in de MOBER.

Wat tot slot de opmerking van de verzoekende partijen betreft inzake het gebrek aan inspraak, wijzen de tussenkomende partijen er op dat de procedure correct is verlopen en dat alle decretaal voorziene inspraak- en overlegmomenten werden georganiseerd.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen roepen in eerste instantie de onwettigheid in van het gRUP 'Binnenstad' en vragen om dit, op grond van artikel 159 van de Grondwet (Gw.) buiten toepassing te verklaren en daarna vast te stellen dat de aanvraag gelegen is in ruimtelijk kwetsbaar gebied en dus niet vergunbaar zijn.

Ondergeschikt roepen de verzoekende partijen in essentie in dat de verwerende partij, in toepassing van artikel 4.4.7, §2 VCRO, de ruimtelijk beperkte impact niet afdoende heeft beoordeeld.

2.

Wat de ingeroepen onwettigheid van het gRUP 'Binnenstad' betreft bestaat er geen discussie over het feit dat de Raad, als een met rechtspraak belast orgaan, reglementaire besluiten kan toetsen op de wettigheid ervan en ze, bij vastgestelde onwettigheid, op grond van artikel 159 Gw., buiten toepassing kan laten. Anders dan voor de vergunningverlenende overheid is de toepassing van artikel 159 Gw. niet beperkt tot 'flagrante' onwettigheden.

Het behoort tot de stelplicht van de verzoekende partijen om in het middel, ter verduidelijking van de aangevoerde exceptie van onwettigheid, een voldoende heldere uiteenzetting te geven van de rechtsregels of –beginselen die geschonden zijn en van de wijze waarop die regels of beginselen geschonden zijn.

De verzoekende partijen voeren in hun verzoekschrift louter aan dat het gRUP 'Binnenstad' reeds door de Raad van State bij arrest van 1 februari 2013 met nummer 222.344 werd geschorst. De Raad merkt evenwel op dat bij arrest van 10 maart 2014 met nr. 226.659 de bevolen schorsing werd opgeheven. Het gezag van gewijsde van een schorsingsarrest geldt slechts voorlopig tot het arrest omtrent het vernietigingsberoep is gewezen.

In het kader van een schorsingscontentieux van een bestreden stedenbouwkundige vergunning waarbij de Raad *prima facie* over de ernst van de aangevoerde middelen oordeelt, neemt de Raad een terughoudende houding aan ten aanzien van middelen die betrekking hebben op wettigheidsaspecten die aangevoerd worden tegen een gRUP. Het ernstig karakter van een aangevoerd middel zal enkel blijken als *prima facie* een duidelijke schending kan aangetoond worden die leidt tot de vaststelling dat het verzoek om het toepasselijke gRUP om die reden buiten toepassing te laten, ernstig moet worden bevonden. Enkel in die zin zal een dergelijk middel bij toepassing van artikel 159 Gw. als ernstig beschouwd kunnen worden in die zin dat de bestreden vergunningsbeslissing alsdan de vereiste juridische grondslag ontbeert.

Een middel dat door de verzoekende partijen verder niet wordt toegelicht dan door verwijzing naar een reeds opgeheven schorsingsarrest van de Raad van State noopt niet op het eerste gezicht tot de vaststelling dat het gRUP met een onwettigheid behept is.

3.

3.1

Het wordt niet betwist dat de aanvraag niet verenigbaar is met de bestemming 'zone voor publiek domein' overeenkomstig het gRUP 'Binnenstad'.

Overeenkomstig artikel 4.4.7, §2 VCRO kan worden afgeweken van de geldende stedenbouwkundige voorschriften voor zover het gaat om handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact.

De verzoekende partijen betwisten dat de aanvraag een beperkte ruimtelijke impact heeft en stellen dat de motivering in de bestreden beslissing inzake de ruimtelijk beperkte impact niet afdoende is.

3.2

Artikel 4.4.7, §2 VCRO, zoals gewijzigd bij decreet van 11 mei 2012, luidt als volgt:

"In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

Uit deze decreetsbepaling volgt dat de Vlaamse regering de handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, bepaalt, waarvoor, met toepassing van artikel 4.4.7, §2 VCRO, een vergunning kan worden verleend in afwijking van stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

De Vlaamse regering heeft artikel 4.4.7, §2 VCRO uitgevoerd met een besluit van 20 juli 2012 tot wijziging van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang.

Hoofdstuk III van het gewijzigde uitvoeringsbesluit, dat thans de titel draagt *"De handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben of als dergelijke handelingen beschouwd kunnen worden"*, en bestaat uit een enig artikel 3, werd vervangen en maakt een onderscheid tussen:

- (§1) handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben;
- (§2) handelingen die kunnen beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, en;
- (§3) handelingen van algemeen belang die niet in §1 of §2 zijn vermeld, maar waarvan het vergunningverlenend bestuursorgaan kan vaststellen, op gemotiveerd verzoek van de aanvrager, dat ze een ruimtelijk beperkte impact hebben, zoals bedoeld in artikel 4.4.7, §2 VCRO.

3.3

De Raad stelt vast dat zowel de verwerende partij als de tussenkomende partijen aanvoeren dat de vergunningsaanvraag onder het toepassingsgebied valt van artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang en een ruimtelijk beperkte impact heeft.

Artikel 3, §3 van voormeld besluit luidt als volgt:

"Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat een handeling van algemeen belang die niet in paragraaf 1 of 2 is vermeld,, een ruimtelijk beperkte impact als vermeld in artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening heeft.

Deze handelingen mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij deze handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt en beslist daarover nadat een projectvergadering werd gehouden en voor de vergunningsaanvraag werd ingediend. Het document waaruit die beslissing blijkt, wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd."

In het verslag aan de Vlaamse regering bij het wijzigingsbesluit van 20 juli 2012 wordt wat §3 betreft het volgende gesteld:

"Paragraaf 3 biedt de mogelijkheid om, naast de handelingen, opgenomen in de paragrafen 1 en 2, voornamelijk handelingen onder het toepassingsgebied van het besluit te brengen. Het kan dan gaan om zaken die niet of onvoldoende onder te brengen zijn onder de reeds opgesomde mogelijkheden, maar het kan ook gaan om handelingen die de vastgelegde grenzen overschrijden maar waarvan de ruimtelijke en milieu-impact beperkt is. Op gemotiveerde vraag van de vergunningsaanvrager kan het vergunningverlenende

bestuursorgaan oordelen dat geen planningsinitiatief vereist is, maar dat de afwijkingsbepalingen kunnen worden ingeroepen. Om toe te laten met voldoende kennis van zaken te oordelen over de vraag, voorziet voorliggend besluit een voorafgaande projectvergadering. Op die projectvergadering geven de adviesinstanties hun standpunt over de vraag en zal het vergunningverlenende bestuursorgaan, op basis van die standpunten, finaal beslissen of de handelingen vergund kunnen worden met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid. Ook die beoordeling gebeurt voorafgaand aan de vergunningsaanvraag, zodat het standpunt over de toepassing van dit besluit mee in procedure gaat.

Het eerste lid bepaalt dat de vergunningverlenende overheid, op gemotiveerd verzoek van een vergunningsaanvrager, kan beslissen dat een niet in paragraaf 1 of 2 vermelde handeling van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact heeft in de zin van artikel 4.4.7, § 2, van de VCRO. Deze beslissing wordt steeds genomen op grond van een concrete beoordeling overeenkomstig wat is bepaald in het tweede lid.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan neemt over die concrete beoordeling een formele beslissing nadat een projectvergadering zoals bedoeld in artikel 5.3.2, van de VCRO, is georganiseerd.

Het document waaruit die beslissing blijkt, wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd.

Wat betreft de toepassing van de paragrafen 2 en 3 moet alleszins duidelijk zijn dat het niet gewenst is om dit besluit toe te passen als er verschillende realistische locatie-alternatieven zijn die een afweging vragen op planniveau. Dan is een RUP het meest aangewezen instrument om die alternatievenafweging uit te voeren. Het oordeel van de bevoegde overheid moet dus alleszins een duidelijk standpunt hierover innemen.”

Uit het voorafgaande volgt dat wanneer artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen Algemeen Belang wordt toegepast om af te wijken van de geldende bestemming, het vergunningverlenend bestuursorgaan concreet dient te beoordelen of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, zij dit dient af te toetsen aan de hand van de aard en omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de gevraagde handelingen. Het vergunningverlenende bestuursorgaan dient daarover te oordelen en te beslissen nadat een projectvergadering werd gehouden en alvorens de vergunningsaanvraag wordt ingediend.

Hieruit blijkt ook dat het voor de toepassing van §3 alleszins duidelijk moet zijn dat het niet gewenst is om dit besluit toe te passen als er verschillende realistische locatie-alternatieven zijn die een afweging vragen op planniveau, en dat in dit geval een ruimtelijk uitvoeringsplan het meest aangewezen instrument is om die alternatievenafweging uit te voeren en dat de bevoegde overheid hierover dus alleszins een duidelijk standpunt moet innemen.

Een en ander blijkt ook uit de parlementaire voorbereiding bij de wijziging van artikel 4.4.7, §2 VCRO (VI. Parl., St., 2011-2012, 1494, nr. 1, 10-12):

“...

Bij de concrete toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering dat deze handelingen opsomde, heeft men vastgesteld dat het woord ‘kleine’ belangrijke grenzen stelt aan de

mogelijkheden van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO. Ook is het 'gemeentelijk karakter' een moeilijk te hanteren begrip. Wat bijvoorbeeld met handelingen in de buurt van de gemeentegrenzen?

Het is eerder de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact en het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven die belangrijk zijn bij het formuleren van het antwoord op de vraag of de opmaak van een RUP al dan niet nuttig is. Dat was en blijft trouwens het achterliggende uitgangspunt van het artikel in de VCRO zoals verwoord in de toelichting (amendement nr. 65, Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2011/3): "Bij de vaststelling van het besluit tot bepaling van de lijninfrastructuurwerken en de nutsleidingen die onder het toepassingsgebied vallen van deze bepaling, zal de Vlaamse Regering rekening moeten houden met de ruimtelijke impact, alsook met de kenmerken van de mogelijke milieueffecten en de gebieden die kunnen worden beïnvloed (per analogie zie criteria opgenomen in bijlage I bij het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid). Met andere woorden moet bij de bepaling van de concrete infrastructuurwerken in het uitvoeringsbesluit worden onderzocht of een bepaald infrastructuurproject al dan niet een dermate ruimtelijke impact heeft en zo'n zware en geografisch verspreide milieueffecten kan hebben dat, vooraleer het project kan worden gerealiseerd, eerst een planologische verankering en een bijbehorend MER op planniveau noodzakelijk is.

Indien de ruimtelijke en planologische impact dermate beperkt is en het bepaald infrastructuurproject enkel effecten kan hebben in de onmiddellijke omgeving van het project zelf, volstaat het dat, indien het desbetreffende infrastructuurproject project-MER-plichtig is (zoals hiervoor uiteengezet: een bijlage I of bijlage II-project), in het kader van de stedenbouwkundige of milieuvergunningaanvraag voor de realisatie van het bepaald infrastructuurproject een studie van de mogelijke effecten op projectniveau, d.w.z. een screening (bijlage II-project) en in voorkomend geval een project-MER (bijlage I-project of een bijlage II-project dat aanzienlijke milieueffecten kan hebben), wordt uitgevoerd (zie voorbeelden in voetnoot). Zelfs indien voor de realisatie van een infrastructuurproject geen screening of eventueel een project-MER moet worden opgesteld, aangezien ze onder drempels vallen van de bijlagen I en II, spreekt het voor zich dat een vergunningverlenende overheid steeds de mogelijke effecten onderzoekt in het kader van de vergunningsaanvraag."

Vandaar dat thans een andere, beter op de doelstelling afgestemde aanpak wordt voorgesteld. De nieuwe tekst geeft aan dat kan worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben omwille van hun aard, omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

Er wordt gewerkt met een of meerdere lijsten, vastgelegd in een besluit van de Vlaamse Regering, van handelingen die onder de toepassing van het artikel vallen.

Aan sommige onderdelen van de lijst kunnen afwegingscriteria gekoppeld worden, evenals de vereiste dat voorafgaand aan het indienen van de aanvraag de overheid zich moet uitspreken over de potentiële toepasbaarheid van het artikel, met andere woorden de formele uitspraak dat voor het project geen voorafgaand planningsinitiatief vereist is. Indien er geen twijfel is dat een project aan de voorwaarden van de lijst voldoet, kan onmiddellijk een vergunning worden aangevraagd.

Voor projecten die niet op de lijst(en) van het besluit van de Vlaamse Regering voorkomen, kan een besluit van de Vlaamse Regering de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat ze toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ook hier spreekt

de overheid zich, bijvoorbeeld na het organiseren van een projectvergadering, uit over de potentiële toepasbaarheid van artikel 4.4.7, §2, eerste lid, van de VCRO voorafgaand aan het indienen van de aanvraag.

...

Het nagaan van de ruimtelijke en planologische impact van een aanvraag en van de mogelijkheid tot alternatieve locaties en daarmee gepaard gaand, het nut of de noodzaak van een voorafgaandelijk planningsinitiatief moet met andere woorden centraal staan in de motivering op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO en artikel 3, §3 Besluit Handelingen Algemeen Belang.

3.4

Niet betwist, noch betwistbaar is het gegeven dat de aanvraag niet verenigbaar is met de bestemming “zone voor publiek domein” overeenkomstig het gRUP ‘Binnenstad’. In de bestreden beslissing wordt terecht gesteld dat op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO onderzocht dient te worden of er voor de twee ondergrondse parkings afgeweken kan worden van dit bestemmingsvoorschrift.

In het onderdeel “Afwijkings- en uitzonderingsbepalingen” overweegt de verwerende partij dat de projectvergadering op 30 september 2016 werd gehouden en zij leidt uit het bijhorende verslag af dat het vergunningverlenend bestuursorgaan oordeelt dat de twee ondergrondse parkings het ruimtelijk functioneren van het gebied niet overschrijden en dus een ruimtelijk beperkte impact hebben overeenkomstig artikel 4.4.7, §2 VCRO. Tevens overweegt zij dat de parking op de Gedempte Zuiderdokken als vergund geacht kan beschouwd worden gelet op het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 21 juni 2013 tot opname in het vergunningenregister van de bestaande parking.

In het verslag van de projectvergadering van 30 september 2016 (stuk 10 AD) stelt de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dat de afwijking kan worden aanvaard voor wat betreft de twee ondergrondse parkings en dat de motivering waaruit blijkt dat deze werken het ruimtelijk functioneren van het gebied niet overschrijden en aldus een ruimtelijk beperkte impact hebben door de aanvrager werd bezorgd na de projectvergadering. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft kennis genomen van de nota van de aanvrager en stelt vast dat de gevraagde werken een beperkt ruimtelijke impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, §2 VCRO.

In de nota van de aanvrager worden drie hoofdlijnen uiteengezet: (1) er worden niet meer plaatsen gerealiseerd dan de huidige maaiveldparking, die vergund wordt geacht, (2) het ondergrondse parkeeraanbod betekent geen overschrijding van het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van het gebied en (3) het ondergronds alternatief voor de huidige maaiveldparking komt de inrichting van het openbaar domein en dus de woonkwaliteit en leefbaarheid ten goede.

3.5

Wanneer een vergunningverlenend bestuursorgaan artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen Algemeen Belang toepast, moet het, op basis van de aard en omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen, concreet onderzoeken en nagaan of de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en van de omliggende gebieden niet overschreden worden.

In de aanvullende nota van de aanvrager, gevoegd bij het verslag van de projectvergadering, noch in het verslag van de projectvergadering zelf, wordt geen gewag gemaakt van de noodzaak of mogelijkheid naar locatiealternatieven.

Artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen Algemeen Belang kan niet worden toegepast voor een project waarvoor *“er verschillende realistische locatie-alternatieven zijn die een afweging vragen op planniveau”* en waarover *“de bevoegde overheid (...) dus alleszins een duidelijk standpunt (moet) innemen”* (Verslag aan de Vlaamse Regering bij het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2012, BS 13 augustus 2012, 47.047).

De Raad stelt *prima facie* vast dat noch het verslag van de projectvergadering, noch de bestreden beslissing een concrete beoordeling bevat van het nut of de noodzaak van een onderzoek naar locatiealternatieven en daarmee gepaard gaand het nut of noodzaak van een voorafgaandelijk planningsinitiatief.

Waar in het verslag van de projectvergadering gesteld wordt *“dat deze werken het ruimtelijk functioneren van het gebied niet overschrijden en dus een beperkte ruimtelijke impact hebben”* kan de Raad dit enkel als een stijlformule beschouwen maar niet als een concrete beoordeling van de ruimtelijke impact omwille van hun aard of omvang. Dat de aanvrager nadien nog een nota bezorgt doet geen afbreuk aan voorgaande, aangezien het de vergunningverlenende overheid is die een beslissing dient te nemen en ter zake enkel een nota met het standpunt van de aanvrager werd toegevoegd.

In deze nota wordt bovendien door de aanvrager weliswaar aandacht besteed aan de boveninrichting, die echter geen deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag, terwijl de mobiliteitsproblematiek aan de in- en uitritten van de parkings met het volgende wordt afgedaan: *“Er is dus geen overschrijding van de ruimtelijke draagkracht. Integendeel, de gekozen positie van de in- en uitritten creëert kansen voor een verkeersluwe inrichting van het plein, met een positieve invloed op de verkeersleefbaarheid en –veiligheid, de fiets- en voetgangersnetwerken, en de woningen kantoren, handel en horeca rondom de Zuiderdokken”*.

De Raad stelt nochtans vast dat de Verviersstraat allesbehalve verkeersluw wordt, dat in de projectvergadering zelf blijkbaar opmerkingen werden geformuleerd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken waar er gesteld werd dat *“het niet makkelijk is een eenvormig beeld te krijgen van het mobiliteitsaspect van de aanvraag in haar geheel...”*, terwijl dit departement de bedenking meegeeft dat al verkeer in de nieuwe situatie op een beperkt aantal straten wordt geconcentreerd.

Dat de MOBER *“niet echt leesbaar”* is, zoals voormeld departement voorhoudt, is nochtans geen excuus om dit niet in rekening te brengen in het kader van de projectvergadering. Juist uit dit MOBER van 23 september 2016 blijkt dat met verschillende scenario's rekening werd gehouden (toebedeling verkeer vóór de realisatie van de 'Spaghettiknoop', en na realisatie van de 'Spaghettiknoop') en met diverse scenario's voor de in- en uitritten van de ondergrondse parkings. De Raad stelt vast dat alleen al voor de parking Steendok drie ontsluitingsscenario's werden onderzocht.

4.

Uit het voorgaande volgt dat de verwerende partij op het eerste gezicht niet op een afdoende wijze kon besluiten dat het aangevraagde onder de toepassingsvoorwaarden van artikel 4.4.7, §2 VCRO en van artikel 3, §3 van het Besluit Handelingen Algemeen Belang valt. Noch uit de beoordeling

van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar inzake de projectvergadering, noch uit de bestreden beslissing kan worden afgeleid dat de ruimtelijke impact van de aanvraag 'beperkt' is in de zin van voormelde artikelen.

Het middel is in de aangegeven mate ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen en de stad Antwerpen is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 12 oktober 2017, waarbij aan de eerste tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van twee ondergrondse parkings, namelijk parking Steendok en parking Kooldok, de herinrichting van de Van der Sweepstraat, de Namenstraat en de Verviersstraat en de tijdelijke inrichting van een speeltuin, sportveld en hondenloopzone aan de Waterpoort op de percelen gelegen te 2000 Antwerpen, Namenstraat z.n., Van der Sweepstraat z.n., Verviersstraat z.n., Vlaamsekaai z.n., Waalsekaai zn. en met als kadastrale omschrijving 11^e afdeling, sectie L, zn. en 11^e afdeling, sectie L, nr. 3929/2.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 29 mei 2018 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Bart VOETS

Hilde LIEVENS