

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE VIERDE KAMER

ARREST

nr. RvVb/S/1516/0244 van 24 november 2015
in de zaak RvVb/1415/0691/SA/0676

In zake:

1. mevrouw **Femke VONKEN**
2. mevrouw **Jenny VAN DER SANDE**
3. de heer **Jeroen WISLET**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Marleen RYELANDT
kantoor houdende te 8000 Brugge, Oostendsesteenweg 267
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
departement RWO, afdeling Antwerpen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Johan CLAES
kantoor houdende te 2550 Kontich, Mechelsesteenweg 160
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen-
de partij:*

AG VASTGOEDBEHEER EN STADSPROJECTEN ANTWERPEN

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Els EMPEREUR
kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Brusselstraat 59/5
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

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

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

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De repliek van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 27 oktober 2015, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Marleen RYELANDT die verschijnt voor de verzoekende partijen, mevrouw Leen VANBRABANT die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Matthias VANGENECHTEN die loco advocaat Els EMPEREUR verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

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.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO, het DBRC-decreet en het Procedurebesluit hebben betrekking op de tekst van deze artikelen zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

De AG VASTGOEDBEHEER EN STADSPROJECTEN ANTWERPEN verzoekt met een aangetekende brief van 3 september 2015 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de Raad heeft met een beschikking van 5 oktober 2015 de tussenkomende partij toegelaten om in de debatten over de vordering tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

IV. FEITEN

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

Volgens de bestreden beslissing is de site “Spoor Oost”, een voormalige containerterminal van de NMBS, gelegen in de noordostrand van de kernstad van Antwerpen. Het projectgebied wordt in het noorden begrenst door de Schijnpoortweg, in het oosten door de Noordersingel (R10), in het zuiden door de Buurtspoorweglei en in het westen door een spoorweg met rangeerstation.

Volgens de beschrijvende nota heeft het voorwerp van de aanvraag betrekking op “de kortermijnevulling van dit terrein als multifunctionele publieke ruimte” met 3 functies: publieke ruimte (park) ten behoeve van de omliggende wijken, parking in functie van evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en/of Trix, en de organisatie van evenementen.

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

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

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

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

“ ...

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

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

...

Functionele inpasbaarheid

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

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

Huidige aanvraag heeft tot doel de site, dewelke momenteel een braakliggend en ongebruikt terrein van de NMBS betreft, op te waarderen en publiek toegankelijk te maken. Het merendeel van het jaar zal het gebied als aanzienlijke openbare ruimte met groenvoorzieningen een duidelijke meerwaarde betekenen voor de omliggende woonwijken. Zowel naar beeldwaarde als belevingswaarde zijn de gevraagde werken in functie van openbare belevingsruimte functioneel inpasbaar.

Bijkomend biedt de site de mogelijkheid om evenementen te organiseren zoals De Zomer van Antwerpen. Dit zijn tijdelijke activiteiten die hun plaats moeten vinden in een grootstedelijke context, maar waarbij de activiteiten niet van zodanig storende aard mogen zijn dat ze niet aanvaardbaar zijn in de ruimtelijke context. Bijgevolg zal voor ieder evenement apart een zogenaamde evenementenvergunning dienen bekomen te

worden, waarbij, indien nodig, milderende maatregelen kunnen worden opgelegd. Enkele keren per jaar biedt het terrein plaats voor 2.300 wagens, Op basis van de beschikbare gegevens over meerder jaren kan gesteld worden dat de maximale parkeercapaciteit van 2.300 voertuigen maximaal 20 dagen per jaar nodig is. Om de andere functies van de publieke ruimte zo maximaal mogelijk te faciliteren in de tijd, werd een zonering opgesteld. In functie van de noden van het evenementen parkeren zal het reeds verharde oostelijke deel van het terrein vaker ingezet worden voor parkeren ten voordele van het zachtere westelijke deel waarop eerder sporadisch zal geparkeerd worden. De maximale parkeercapaciteit van het terrein staat in functie van het opvangen van de bestaande parkeercapaciteit die gesupprimeerd wordt door parkings die verdwijnen ten gevolge van werken aan de verbreding van de bocht van het Albertkanaal en de Oosterweelverbinding.

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

Mobiliteitsimpact

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

Situering

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

Bereikbaarheidsprofiel

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

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

Voor wat het gemotoriseerd vervoer betreft is de site Spoor Oost eveneens goed bereikbaar via het nabijgelegen op- en afrittencomplex nummer 2 Deurne van de Antwerpse Ring (R1), maar enkel bruikbaar voor verkeer komende vanuit het zuiden. Het verkeer vanuit het noorden moet een afrit eerder nemen (afrit nummer 1 Merksem Centrum) en vervolgens via de Groenendaallaan (N129) naar het Sportpaleis rijden.

In de onmiddellijke omgeving van de site Spoor Oost bevinden zich een aantal grote kruispunten waar vooral tijdens de spitsuren en tijdens grote evenementen filevorming en congestievorming optreedt. Het betreft het kruispunt Schijnpoortweg met de Noordersingel/Slachthuislaan en het kruispunt afrit Deurne R1 en Schijnpoortweg.

Nog een knelpunt in de huidige situatie doet zich voor in de Noordersingel ter hoogte van het containerpark van Borgerhout. Op drukke tijdstippen loopt de wachtrijlengte voor rechts afslaand verkeer vanuit de Noordersingel naar het containerpark zodanig op dat de voorziene voorsorteerstrook ontoereikend is en de wagens op de fietsstrook wachten met een onveilige situatie tot gevolg.

Parkeren

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

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

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

Mobiliteitsprofiel

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

Uit enquêtes en tellingen komt naar voor dat het merendeel van de bezoekers uit de provincie Antwerpen afkomstig is. Een aanzienlijk deel komt tevens uit de provincies Limburg, West en Oost-Vlaanderen. 9% van de bezoekers is afkomstig uit het buitenland.

Iets meer dan 50% van de bezoekers met herkomst buiten de stad Antwerpen komt met de wagen. Van de bezoekers met een vertrekplaats binnen de stad Antwerpen blijkt dat een groot aandeel niet het openbaar vervoer (44%) komt en nog een aanzienlijk deel met de wagen (37%). Het aandeel dat met de fiets of te voet komt, is ondanks de korte afstand eerder beperkt.

Van het aandeel dat met de wagen de verplaatsing maakt, parkeert bijna de helft op één van de betalende evenementenparkings in de omgeving. De overige parkeren voornamelijk op een niet-betalende parking in de buurt of op één van de P&R-parkings aan de stadsrand. Een klein aandeel (3%) wordt aan de site zelf afgezet en komt dus eigenlijk als passagier naar de site.

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

aanwezig is in vergelijking met het jaargemiddelde zoals in het Evenementenvervoerplan van het Sportpaleis voor de periode 2009-2013 werd aangetoond. Voor een gemiddeld

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

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

Mobiliteitseffecten

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

CONCLUSIE

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

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

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

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

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

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

Schaal

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

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

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

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

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

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

Voor twee bestaande gebouwen op de site is er een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de sloop ervan. Twee andere gebouwen op de site worden behouden en aangewend als ondersteunende rol voor de toekomstige functies van de site zoals sanitair, opslag en schuilplaats voor parkeerwachters. Hierdoor kan er op beide uithoeken van het terrein een werking worden ingebouwd die de sociale controle vergroot. Aan de zuidzijde van het terrein wordt naast het gebouw plaats voorzien voor

drie containers die bijkomende capaciteit bieden voor opslag van materieel voor bijvoorbeeld het fietsbehendigheidsparcours.

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

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

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

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

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

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

Visueel-vormelijke elementen

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

Waar mogelijk blijven de bestaande sporen behouden en ingewerkt in de nieuwe structuur.

De brede centrale as wordt uitgevoerd in beton zodat een effen oppervlak wordt bekomen dat geschikt is voor fietsers, skeelers en skaters. De zachte padenstructuur die hierop aansluit wordt uitgevoerd in halfverhardingen of in zachte materialen.

De gevraagde werken betekenen een echte opwaardering van een plek met lage beeld- en belevingswaarde tot een gevarieerd verblijfs- en speellandschap als nieuwe publiek toegankelijke ruimte. De aanvraag is op maat van de buurt en past ook wat uitstraling betreft in de ruimtelijke context.

Cultuurhistorische aspecten

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

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

Bodemreliëf

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

Hinderaspecten

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

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

Positieve effecten zijn:

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

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

Gezondheid

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

Gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

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

..."

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen.

De exceptie van de verwerende partij dient enkel onderzocht en beoordeeld te worden indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Krachtens artikel 40, §1, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad een bestreden beslissing schorsen bij wijze van voorlopige voorziening op voorwaarde dat de vordering tot schorsing is ingegeven door hoogdringendheid en op grond van minstens één ernstig middel.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen zetten onder de titel “redenen tot schorsing; hoogdringendheid” uiteen:

“ ...

De vergunningsaanvrager AG VESPA heeft blijkbaar de intentie om de werken aan de site Spoor Oost dringend op te starten.

In de motivatie van de bestreden beslissing kan gelezen worden;

“De hooftoegang naar de parking Spoor Oost wordt gerealiseerd op het moment dat de stedenbouwkundige vergunning dit toelaat. Deze toegang dient in gebruik te worden genomen tegen 1 oktober 2015 wanneer de site in gebruik zal worden genomen in functie van evenementenparkeren ten dienste van het Sportpaleis.”

Met andere woorden, de werken dienen reeds klaar te zijn tegen 1 oktober 2015 !

Huidige vordering in schorsing, de vergunningsaanvrager is van plan om blijkbaar de werken onmiddellijk uit te voeren, is derhalve hoogdringend.

De tenuitvoerlegging van de vergunning dient derhalve geschorst te worden.

Verzoekers zullen niet tijdig een beslissing over de gevorderde nietigverklaring bekomen.

...”

De verwerende partij repliceert:

“ ...

De uiteenzetting van verzoekende partijen is ruim onvoldoende en toont geenszins aan dat er sprake is van hoogdringendheid in de zin van art. 40 van het DBRC-decreet;

De verzoekende partijen moeten overeenkomstig de rechtspraak van Uw Raad in hun verzoekschrift aantonen dat de zaak, omwille van de gevolgen van de tenuitvoerlegging

van de bestreden beslissing, te hoogdringend is om de afhandeling van het vernietigingsberoep te kunnen afwachten;

Verzoekende partijen moeten derhalve in hun verzoekschrift de nadelen of schade bewijzen die zij lijden wanneer de Raad zich niet onmiddellijk, maar pas na de gebruikelijke behandelingstermijn van een vernietigingsberoep, uitspreekt;

De Raad kan hierbij alleen maar rekening houden met de uiteenzetting in het verzoekschrift van de verzoekende partijen onder de hoofding 'hoogdringendheid'; Bij de beoordeling van de redenen van hoogdringendheid kan de Raad bovendien alleen rekening houden met hetgeen in het verzoekschrift en de bijgevoegde documenten vermeld is, en niet met latere bijsturingen of verklaringen ter zitting, die niet gebaseerd zijn op het inleidend verzoekschrift; (zie oa RvVb nr. S/2015/0092 van 28 juli 2015)

In het verzoekschrift onder het hoofdstuk 'hoogdringendheid' ontwaart verwerende partij geen enkele uiteenzetting dat de zaak hoogdringend is door de nadelige gevolgen die gepaard zouden kunnen gaan met de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning;

Ook eventuele redenen waarom de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de vermelde nadelen te voorkomen en dat het verstrijken van de tijd in afwachting van een uitspraak ten gronde tot zware schadelijke gevolgen zou leiden ontbreken in het verzoekschrift;

Het enkele feit dat een project op korte termijn zal worden aangevat rechtvaardigt op zich de schorsing van de tenuitvoerlegging niet;

Ten overvloede herhaalt verwerende partij dat in de nota tot ontheffing van de MER-screening wordt geconcludeerd dat de aanvraag geen significante milieueffecten heeft de woonkwaliteit van de bewoners in de omgeving en verzoekende partijen er niet in slagen de conclusies van het ontheffingsdossier te ontkrachten.

...

De tussenkomende partij stelt:

" ...

Verzoekende partijen tonen met deze beknopte uiteenzetting in het geheel niet aan waaruit de vermeende hoogdringendheid zou voortvloeien en welke aanzienlijke schade of ernstige ongemakken of nadelen zij zouden vrezen te zullen lijden door de tenuitvoerlegging van de vergunningsbeslissing.

Zij verklaren niet waarom het gegeven dat de hoofdtoegang naar de parking "Spoor Oost" gerealiseerd zou zijn tegen 1 oktober 2015 voor hen een welbepaalde schade van een zekere omvang zou creëren, of hen ernstige ongemakken of nadelen zou bezorgen, laat staan dat zij dit in concreto en met de nodige stavingstukken zouden aannemelijk maken.

De doorlooptijd van een vernietigingsprocedure op zich volstaat zoals gezegd niet om de hoogdringendheid in het kader van een schorsingsvordering aan te tonen. De verzoekende partijen dienen aan de hand van de specifieke gegevens van de zaak en de voor hen nadelige gevolgen aan te tonen dat een onmiddellijke beslissing wenselijk is. Zij hebben dit echter in het verzoekschrift volkomen nagelaten.

*Derhalve blijven de verzoekende partijen in gebreke om aan te tonen waarin de hoogdringendheid gelegen zou zijn. Alleen al om deze reden al dient het verzoek tot schorsing te worden afgewezen.
...”*

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet bepaalt dat het verzoekschrift de redenen omschrijft op grond waarvan om de schorsing van de tenuitvoerlegging van een beslissing wordt verzocht.

Artikel 56, §1, 2° van het Procedurebesluit bepaalt dat het verzoekschrift, in geval van een vordering tot schorsing, een uiteenzetting bevat van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is.

Artikel 57, 1° van hetzelfde besluit bepaalt dat de verzoeker bij het verzoekschrift de overtuigingsstukken voegt die aantonen dat de schorsing hoogdringend is.

Uit deze bepalingen volgt dat het aan een verzoekende partij toekomt om door middel van uiteenzettingen in het verzoekschrift en desgevallend door het overleggen van stukken, te overtuigen dat de bestreden beslissing om redenen van hoogdringendheid moet worden geschorst.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert, onder meer, dat een verzoekende partij moet overtuigen dat er redenen zijn om de zaak sneller te behandelen dan volgens de gebruikelijke termijnen die de behandeling van een vernietigingszaak noodzaakt. De verzoekende partij dient aan de hand van de specifieke gegevens van de zaak en de voor haar nadelige gevolgen, aan te tonen dat een onmiddellijke beslissing wenselijk is.

2.

De verzoekende partijen stellen onder de titel “redenen die de gevraagde schorsing rechtvaardigen” in essentie dat de bestreden vergunning binnen een relatief korte tijdspanne kan worden uitgevoerd en dat zij vrezen dat de uitvoering van de werken een feit zal zijn op het ogenblik van het vernietigingsarrest.

Het enkele feit dat de vergunde werken relatief gemakkelijk en snel uitgevoerd kunnen worden toont de hoogdringendheid niet aan. De verzoekende partijen dienen met concrete en aan de zaak eigen gegevens aan te tonen dat de zaak hoogdringend is door de nadelige gevolgen die gepaard gaan met de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning.

De verzoekende partijen laten dit volledig onbesproken bij de redenen die zij uiteenzetten om de hoogdringende behandeling te vragen.

Op de openbare terechtzitting verwijzen de verzoekende partijen naar hun uiteenzetting onder de titel “ontvankelijkheid wat betreft belang en hoedanigheid van verzoekers”. Ze stellen dat ze zelfs verwijzen naar een arrest van de Raad van State waarin een moeilijk te herstellen ernstig nadeel is aanvaard.

Het verzoekschrift omvat inderdaad een afzonderlijke titel waarin de verzoekende partijen uiteenzetten dat zij belang hebben om beroep aan te tekenen tegen de bestreden beslissing omwille van “hinder en nadelen”. Ze stellen dat de eerste verzoekende partij op een afstand woont van 50 meter van Spoor-Oost, de tweede verzoekende partij op een afstand van 25 meter

van de site en de derde verzoekende partij op 30 meter van de site. In een zeer uitvoerige uiteenzetting, met verwijzing naar passussen uit adviezen en citaten uit eigen bezwaarschriften, stellen zij dat zij in belangrijke mate hinder zullen ondervinden door verkeerscongestie die geluidshinder en luchtvervuiling tot gevolg zullen hebben en dat zij vrezen voor geluidshinder en verkeershinder als gevolg van het organiseren van grootschalige, hoogdynamische evenementen. Deze aangevoerde nadelen worden echter niet betrokken in de uiteenzetting van de redenen van de hoogdringendheid. Het belang dat een verzoekende partij laat gelden bij het instellen van een beroep bij de Raad is te onderscheiden van de noodzaak tot hoogdringende behandeling van de zaak. De verzoekende partijen laten na uiteen te zetten dat de hinder en nadelen zodanig zijn dat een onmiddellijke beslissing wenselijk is. Het komt aan een verzoekende partij toe te overtuigen om de zaak bij hoogdringendheid te behandelen. Het louter aangeven dat men belang heeft om beroep in te stellen omdat men vreest voor verkeerscongestie en geluidshinder, staat niet gelijk met het overtuigen van dermate nadelige gevolgen die een schorsing bij hoogdringendheid verantwoorden.

Overigens moet vastgesteld worden dat de verzoekende partijen wel een bijzonder onrealistisch beeld geven van de afstand van hun woonplaats ten aanzien van de site die het voorwerp vormt van de bestreden beslissing. Enerzijds blijkt uit de uittreksels uit “Google Maps” die de verzoekende partijen voorleggen niet de afstand van de woningen van de verzoekende partijen tot de betrokken bouwpercelen. Anderzijds blijkt uit de bouwplannen dat de Maatstraat (eerste verzoekende partij) en Guldensporenstraat (tweede verzoekende partij) op een afstand zijn gelegen van de betrokken site van ruim boven de 100 meter. Hof ter Lo (derde verzoekende partij) is niet aangeduid op de bouwplannen. Volgens de gegevens van de verzoekende partijen is deze straat gelegen in een zijstraat ten zuiden van de Buurtspoorweglei. Deze wegnis grenst aan het zuidelijk deel van de betrokken percelen. In de aanvraag wordt volgens de bouwplannen en de bestreden beslissing voor dit zuidelijk deel “een lig- en speelweide aangebracht met uitgesproken parkachtig karakter”. Door de voorziene groenstructuur op de site lijkt, volgens de gegevens waarover de Raad vermag te beschikken, de woonplaats van de derde verzoekende partij zich op een veel ruimere afstand te situeren van de mogelijke parkeer- en evenementenruimte op de betrokken site, dan de derde verzoekende partij voorhoudt.

De verwijzing naar een arrest van de Raad van State, waarin overwogen wordt dat bezwaarlijk kan worden betwist dat geluidshinder door openluchtevenementen een ernstig nadeel is voor de onmiddellijke omwonenden, zegt niets over de gegevens eigen aan de onderliggende zaak.

De verzoekende partijen laten in de uiteenzetting ook na enige duiding te geven van de situering van de gevreesde verkeerscongestie door de bestreden beslissing en de hinder die dat voor de woonplaats van de verzoekende partijen zal meebrengen.

De conclusie van het voorgaande is dat de verzoekende partijen niet overtuigen dat de zaak bij hoogdringendheid moet worden behandeld.

3.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet bepaalde voorwaarde van hoogdringendheid.

B. Ernstige middelen

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare zitting op 24 november 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,
met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier, De voorzitter van de vierde kamer,

Katrien VISSERS

Nathalie DE CLERCQ