

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 193.863 van 4 juni 2009
in de zaak A. 173.343/X-12.845.**

In zake :

1. Martin SOMERS,
2. Liesbeth LAUWERS,
die woonplaats kiezen bij
advocaat R. TIJS,
kantoor houdende te 2000 ANTWERPEN,
Frankrijklei 93

tegen :

1. de stad ANTWERPEN,
die woonplaats kiest bij
advocaat C. SERVAIS,
kantoor houdende te 2600 BERCHEM,
Roderveldlaan 3,
2. het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat J. CLAES,
kantoor houdende te 2550 KONTICH,
Mechelsesteenweg 160.

tussenkommende partij :

de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS,
die woonplaats kiest bij
advocaat M. SCHOUPS,
kantoor houdende te 2000 ANTWERPEN,
De Burburestraat 6-8.

DE RAAD VAN STATE, Xe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Martin SOMERS en Liesbeth LAUWERS op 26 mei 2006 hebben ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 31 maart 2006 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen waarbij aan de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het oprichten van een topsporthal aan de Schijnpoortweg 115 te Antwerpen (Merksem) op percelen kadastraal bekend sectie D, nrs. 365/l, 374/a2, 374/b2, 367/t8, 367/v8 en 367/w8;

Gelet op het arrest nr. 166.309 van 22 december 2006 waarbij de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing wordt verworpen;

Gezien het verzoekschrift tot voortzetting, op 16 februari 2007 ingediend door de verzoekende partijen;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst, op 13 april 2007 ingediend door de n.v. Antwerps Sportpaleis;

Gelet op de beschikking van 3 augustus 2007 die de tussenkomst van de n.v. Antwerps Sportpaleis toelaat;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door adjunct-auditeur W. DE COCK;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 9 maart 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 3 april 2009;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat R. TIJS, die verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat C. SERVAIS, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaat A. CLAES, die loco advocaat J. CLAES verschijnt voor de tweede verwerende partij, en van advocaten M. SCHOUPS en L. DE MEYERE, die verschijnen voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur-afdelingshoofd F. DE BUEL;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. De feiten

1.1. De stad Antwerpen streeft sedert enkele jaren naar de oprichting van een topsporthal op haar grondgebied, te realiseren in het kader van een publiek-private samenwerking. Met het oog op de realisatie van dit project heeft het college van burgemeester en schepenen op 6 februari 2004 een locatie-onderzoek goedgekeurd, waarbij twee locaties voor de bouw van de topsporthal in aanmerking werden genomen, waaronder de zogenaamde site Sportpaleis, gelegen naast het bestaande Sportpaleis aan de ring rond Antwerpen. Teneinde de nodige ruimte vrij te maken, tot dan ingenomen door een tijdelijke tenteninfrastructuur, heeft het college van burgemeester en schepenen bij besluit van 29 april 2005 aan de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS de stedenbouwkundige vergunning verleend voor het oprichten van een “hospitality center” naast het bestaande Sportpaleis. Bij besluit van 12 september 2005 heeft de gemeenteraad van Antwerpen zich akkoord verklaard met de bouw en de exploitatie van een topsporthal, op de site Sportpaleis, door de stad in samenwerking met de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS.

1.2. De n.v. SPORTPALEIS heeft met betrekking tot de bouw van de bedoelde topsporthal een milieueffectrapport opgesteld, dat op 29 september 2005 werd goedgekeurd door de Cel MER van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer.

1.3. Op 4 oktober 2005 (datum van het ontvangstbewijs) heeft de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS bij het college van burgemeester en schepenen een aanvraag ingediend, strekkende tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor de oprichting van de topsporthal op een terrein gelegen te Antwerpen (Merksem), aan de Schijnpoortweg 115, op percelen kadastraal bekend sectie D, nrs. 365/l, 374/a2 en b2, en 367/t8, v8 en w8.

1.4. Tijdens het openbaar onderzoek werden 18 bezwaarschriften ingediend, onder meer door de eerste verzoeker.

1.5. Op 13 februari 2006 heeft de gemachtigde ambtenaar over de aanvraag een gunstig advies uitgebracht, op voorwaarde onder meer dat voldaan zou worden aan de milderende maatregelen bedoeld in het genoemde

milieueffectrapport door verwerking van die maatregelen in een bedrijfsvervoerplan dat de aanvrager vóór het verkrijgen van de vergunning zou moeten opstellen.

1.6. Bij het bestreden besluit van 31 maart 2006 heeft het college van burgemeester en schepenen de gevraagde stedenbouwkundige vergunning verleend, na kennis genomen te hebben van het door de aanvrager ingediende bedrijfsvervoerplan, en na vastgesteld te hebben dat dit bedrijfsvervoerplan in overeenstemming is met de door de stad opgelegde mobiliteitsvoorwaarden. In het genoemde besluit worden een aantal voorwaarden opgelegd, en wordt het genoemde bedrijfsvervoerplan bovendien bindend gemaakt.

2. Ontvankelijkheid - belang

2.1. Standpunt van de partijen

2.1.1. In het verzoekschrift zetten de verzoekende partijen met betrekking hun belang uiteen wat volgt:

“30. Het belang in hoofde van de verzoekende partijen is duidelijk. Zij wonen in de wijk Kronenburg, welke nu reeds fel door overlast geteisterd is, in de onmiddellijke nabijheid van het sportpaleis.

(...)

31. De problematiek in deze buurt is reeds jaar en dag gekend en zal door de bouw van de topsporthal naast het bestaande sportpaleis uiteraard niet verminderen, wel in tegendeel, zoals blijkt uit het opgestelde milieueffectenrapport.

32. Het geplande project gaat de draagkracht van het gebied te boven. Oorspronkelijk lag het Sportpaleis zelfs gezoneerd in woongebied. De gewestplanbestemming werd pas in 2000 gewijzigd tot recreatiegebied. De omliggende woonwijken, waaronder Kronenburg, waar verzoekende partijen wonen, moeten reeds jaar in jaar uit, dag in dag uit de door het Sportpaleis gegenereerde overlast (vooral parkeeroverlast in de woonwijken en lawaaihinder) tolereren. Deze problematiek is al jaren aanleiding tot allerlei beloftes over oplossingen.

33. Thans worden verzoekers geconfronteerd met een bijkomende belasting door de bouw van een topsporthal met een capaciteit van 5.000 tot 7.500 personen. Hierdoor zal er niet alleen op meer dagen hinder zijn, doch bovendien zal de hinder zich op bepaalde momenten ook cumuleren met deze van het Sportpaleis, hetgeen de fel geteisterde bewoners uit de aanliggende woonwijken uiteraard niet aanvoelen als de reeds lang beloofde ‘maatregelen’ om de hinder te beperken. Er wordt alleen maar meer hinder gecreëerd en fundamenteel wordt de problematiek niet opgelost.

34. Verzoekende partijen, welke dag in dag uit deze hinder zullen dienen te ondergaan wanneer zij de afgeleverde vergunning niet bestrijden, hebben evident belang bij het aanvechten van de stedenbouwkundige vergunning welke allerminst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke en goede plaatselijke ordening en met de draagkracht van het gebied. Al deze

hinderaspecten, ook voor de wijk Kronenburg, waar verzoekers wonen, wordt gedetailleerd uiteengezet in het opgemaakte MER. Gezien de bijkomende hinder die verzoekers zullen lijden inzake parkeeroverlast, geluidsoverlast, toename van fijn stof edm., hebben zij een evident belang bij het aanvechten van de bestreden vergunning”.

2.1.2. De eerste verwerende partij werpt op dat de verzoekende partijen niet doen blijken van het vereiste belang. Zij zetten deze exceptie uiteen als volgt:

“Uit de bepalingen van artikel 19, lid 1 van de gecoördineerde Wetten op de Raad van State (hierna ook: R.v.St.-Wet) volgt dat bij de Raad van State slechts beroepen kunnen worden ingediend voorzover de verzoekende partij doet blijken van een benadeling of een belang. Het betreft een ontvankelijkheidsvoorwaarde. Daarmee heeft de wetgever willen vermijden dat de Raad overspoeld wordt met verzoekschrift die door loutere klaagzucht zijn ingegeven (...).

Een verzoekende partij zal dus moeten aantonen dat zij een persoonlijk, rechtstreeks, zeker, actueel en wettig belang heeft bij de door haar ingestelde vordering.

10.

Het persoonlijk karakter van het belang van een verzoekende partij, houdt in dat er een voldoende geïndividualiseerd verband moet bestaan tussen de bestreden administratieve rechtshandeling en de verzoekende partij zelf.

Wat betreft stedenbouwkundige vergunningen is de rechtspraak van Uw Raad zeer duidelijk: de verzoekende partij die aantoonst dat zij in de onmiddellijke nabijheid woont van het perceel waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd, doet blijken van het wettelijk vereiste belang.

Uit diezelfde rechtspraak volgt dat het begrip ‘onmiddellijke nabijheid’ betekent ‘vlakbij’ (...), d.w.z. dat een kring van 100 meter aanvaardbaar is.

Andere afstanden als 100 tot 200 meter (...), meerdere honderden meter (...), 325 tot 450 meter (...), 730 meter (...) en 1000 meter (...) werden reeds door de Raad beschouwd als té ver om nog van een voldoende geïndividualiseerd persoonlijk belang te kunnen spreken.

Ze recent oordeelde Uw Raad trouwens als volgt in een zaak betreffende een annulatieberoep tegen een stedenbouwkundige vergunning voor een gebouw voor handelsdoeleinden (winkelketen CORA):

‘Overwegende dat uit de gegevens van de zaak blijkt dat de woning van de tweede verzoeker in vogelvlucht is gelegen op minstens 800 m van de westkant van het bouwperceel waarvoor de bestreden vergunning is verleend en op circa 1.100 m van de oostkant ervan; dat voorts blijkt dat de tweede verzoeker vanuit zijn hoeve uitzicht heeft op een golfterrein en op een sportcomplex; dat hij derhalve vanaf zijn woonst geen zicht heeft op de bouwwerken, waarvoor het bestreden besluit werd verleend; dat in deze omstandigheden niet kan worden aangenomen dat de tweede verzoeker over een persoonlijk en rechtstreeks belang beschikt, alleen al omdat hij zeker niet in de onmiddellijke nabijheid woont van het vergunde bouwproject; dat voorts in zoverre hij zich beroept op zijn zorg voor de ‘handhaving van het rustig woonklimaat in zijn wijk’ het door hem ingeroepen belang zich niet onderscheidt van het algemeen en onpersoonlijk belang dat alle inwoners van een gemeente hebben bij de handhaving van de goede ruimtelijke ordening in hun gemeente; dat derhalve ook de exceptie van niet ontvankelijkheid, opgeworpen in het

auditoraatsverslag, ten aanzien van de tweede verzoeker gegrond is en dat zijn beroep onontvankelijk is'. (...).

In casu bevinden de woningen van de verzoekende partijen (Van Hallestraat nr. 6 respectievelijk nr. 10) zich op ruim 1.200 meter van het perceel waarvoor de thans bestreden stedenbouwkundige vergunning werd verleend, hetgeen niet wordt tegengesproken door verzoekende partijen. In die omstandigheden kan bezwaarlijk worden volgehouden dat verzoekende partijen in de 'onmiddellijke omgeving' van de inplantingsplaats wonen. Hun stelling strijdt dus met de werkelijkheid. Dergelijke afstand is vanzelfsprekend véél te ver om in casu nog te kunnen spreken van een voldoende persoonlijk belang.

Alleen reeds om die reden moet de vordering van verzoekende partijen worden afgewezen als onontvankelijk, namelijk omdat zij niet doen blijken van het rechtens vereiste persoonlijke belang.

11.

Minstens is deze afstand van 1.200 meter té ver om nog beroep te kunnen doen op een vermoeden van het bestaan van een persoonlijk belang (...). Dit betekent dat verzoekende partijen in hun uiteenzetting omtrent het belang zeer concreet moeten aangeven waaruit het persoonlijke karakter ervan in casu dan wel zou bestaan. Die verre afstand laat zich derhalve evident voelen bij de beoordeling van de hinderaspecten die verzoekende partijen vaag aanleveren ter adstructie van hun beweerd belang.

Wat dat laatste betreft, met name de uiteenzetting omtrent het concrete persoonlijke en rechtstreekse belang, voeren verzoekende partijen in hun inleidende verzoekschrift tot nietigverklaring, het volgende aan:

(...)

12.

Verwerende partij is van oordeel dat deze uiteenzetting helemaal niet aantoonde dat verzoekende partijen een persoonlijk belang hebben bij de nietigverklaring van de thans bestreden beslissing.

Verwerende partij merkt op dat de omschrijving die door verzoekende partijen wordt gegeven omtrent hun belang, zéér vaag en algemeen is. Verzoekende partijen menen zich er kunnen van af te maken met enkele stijlformules. Op geen enkel ogenblik volgt een concrete uiteenzetting wat de beweerde hinder dan wel zou inhouden. Verzoekende partijen schermen wel met woorden als 'overlast', 'parkeeroverlast', 'lawaaihinder', maar geven op geen enkel ogenblik aan hoe dat specifiek in hun situatie moet worden begrepen door Uw Raad en door de verwerende partij.

De enkele verwijzing naar het MER kan evident ook niet volstaan, omdat hier telkens de problematiek in zijn algemeenheid per wijk is gesteld. Bovendien doen verzoekende partijen dan afbreuk aan het feit dat ernstige milderende maatregelen werden opgelegd (bv. bedrijfsvervoerplan), dan wel reeds genomen (bv. bewonersparkeren).

Bovendien is het voor eenieder duidelijk dat die problematiek niet voor ieder individu in die wijk geldt. Met andere woorden, de wijk is niet gelijk te stellen met één of twee individu's en vice versa.

Dat blijkt alleen al uit het feit dat de twee verzoekende partijen in dit geding op ruim 1.200 meter wonen van de inplantingsplaats van de topsporthal. Dat is natuurlijk een volkomen ander gegeven dan voor personen die in dezelfde Kronenburgwijk wonen op nauwelijks enkele meters van die topsporthal.

Het is ongetwijfeld om die reden dat verzoekende partijen nalaten hun eigen, individuele belang te beschrijven. Verzoekende partijen hebben het alleen maar over het belang van 'hun Kronenburgwijk', zij het dat die wijk niet de verzoekende partij is. Dat het belang dat verzoekende partijen omschrijven dit van de wijk is - zonder daarmee overigens te willen erkennen dat de wijk zelf wel een belang zou hebben - , blijkt overduidelijk uit volgende passages:

- 'Zij wonen in de wijk Kronenburg, welke nu reeds fel door overlast geteisterd is';
- 'De problematiek in de buurt waar verzoekende partijen wonen, is reeds jaar en dag gekend';
- 'De omliggende woonwijken, waaronder Kronenburg, waar verzoekende partijen wonen, moeten reeds jaar in jaar uit, dag in dag uit de door het Sportpaleis gegenereerde overlast (vooral parkeeroverlast en lawaaihinder) tolereren.'
- 'bovendien zal de hinder zich op bepaalde momenten ook cumuleren met deze van het Sportpaleis, hetgeen de fel geteisterde bewoners uit de aanliggende woonwijken uiteraard niet aanvoelen als de reeds lang beloofde 'maatregelen' om de hinder te beperken.';
- 'Al deze hinderaspecten, ook voor de wijk Kronenburg, waar verzoekers wonen, wordt gedetailleerd uiteengezet in het opgemaakte MER.'

De hinderaspecten die verzoekende partijen aanhalen raken dus naar hun eigen zeggen de wijk(en), zonder dat zij daarbij aantonen dat ook zijzelf persoonlijk die hinder ondervinden. Nochtans is dit, gelet op de aanzienlijke afstand tussen de topsporthal en hun woning, absoluut noodzakelijk, zeker nu de Kronenburgwijk zich uitstrekt vanaf enkele meters van de topsporthal/Sportpaleis tot op 1,5 km verwijderd van deze hallen.

Dit doet besluiten dat verzoekende partijen niet ten persoonlijke titel bij Uw Raad opkomen, maar enkel die indruk willen wekken op pagina 1 van hun verzoekschrift...

Verzoekende partijen voeren dus duidelijk strijd, NIET ten persoonlijke titel, maar WEL in opdracht van hun buurt, in opdracht van de wijk, wat géén persoonlijk belang is, maar een actio popularis, die moet afgewezen worden als onontvankelijk.

Dit alles wordt nog versterkt wanneer verzoekende partijen hun middelen uiteenzetten. Bij geen enkel middel tonen verzoekende partijen precies hun persoonlijk belang aan, sterker nog, zij geven daar openlijk en in niet mis te verstane bewoordingen toe dat het belang schuilt bij 'de wijk' en 'de buurtbewoners vlakbij de bestaande parkings'. Dat verzoekende partijen dus ook geen belang hebben bij de middelen die zij opwerpen, zal hieronder, bij de weerlegging van de middelen, besproken worden.

13.

Dat het belang van de ganse wijk in haar algemeenheid zeker niet gelijk te stellen is met dit van de twee individuele verzoekende partijen, mag op zich reeds duidelijk zijn. Verwerende partij wenst dit toch bijkomend aan te tonen aan de hand van objectieve gegevens, iets waar verzoekende partijen niet in geslaagd zijn.

13.1.

In juni 2005 werd in opdracht van de Mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, een parkeerstudie van de omgeving van het bestaande Sportpaleis afgeleverd. Deze studie had o.m. tot doel de parkeerdrukke in die buurt te meten en zo dus te objectiveren.

De Kronenburgwijk telt, zoals blijkt uit deze studie (...), een totaal van 1.200 parkeerplaatsen op openbaar domein. Daarvan bevinden er zich 35 (!) in de Van Hallestraat, de straat waar verzoekende partijen wonen.

De referentietellingen - d.w.z. de tellingen zonder een evenement in het Sportpaleis - wijzen in de Kronenburgwijk een namiddagbezetting aan van 73,04% en een avondbezetting van 81,04%. Als iedereen dus 's avonds thuis is gekomen en er zijn geen activiteiten in het Sportpaleis, dan zijn de parkeerplaatsen in de straat voor meer dan 80% gevuld.

Tijdens diverse evenementen in het Sportpaleis heeft men opnieuw tellingen uitgevoerd, waarbij de vergelijkingen met de Van Hallestraat bijzonder interessant zijn:

- Nekkanacht (avond)
 - Globale wijk: 86,86% bezetting
 - Van Hallestraat: 71% (25 wagens op 35 plaatsen) bezetting
- Familie-evenement K3 (namiddag)
 - Globale wijk: 83,09% bezetting
 - Van Hallestraat: 74% (26 wagen op 35 plaatsen) bezetting

Er dient dus niet alleen vastgesteld dat er in de straat waar de verzoekende partijen wonen een aanzienlijk lager bezettingspercentage is dan in de wijk in haar geheel, bovendien werd ook niet vastgesteld dat alle 35 plaatsen werden ingenomen. Er is trouwens nooit vastgesteld dat de ingenomen plaatsen (25 resp. 26 op 35) zijn toe te schrijven aan het evenement in het Sportpaleis.

Van verkeer op zoek naar parkeerplaatsen kan in de Van Hallestraat dus ook geen sprake zijn, aangezien in dat geval alle 35 parkeerplaatsen zeker zouden zijn ingenomen. De Van Hallestraat bevindt zich met andere woorden TE VER VERWIJDERD van het Sportpaleis c.q. de topsporthal om daar nog te gaan parkeren !

Dat verklaart natuurlijk waarom de bewoners van de Van Hallestraat, waar verzoekende partijen zelf wonen, al die tijd afwezig bleven op de informatievergaderingen die door de verwerende partij werden georganiseerd omtrent o.m. de oprichting van een topsporthal en omtrent de parkeerproblematiek, die in sommige straten heerst. Deze vergaderingen vonden plaats op 25 oktober 2004, 11 april 2005 en 5 oktober 2005, telkens op de site van het Sportpaleis. Slechts op de twee laatste vergaderingen was er één persoon aanwezig van de Van Hallestraat...eerste verzoekende partij, daar waar de andere straten die onmiddellijk palen aan de Sportpaleissite wél talrijk vertegenwoordigd waren !

Bovendien is in de straat waar verzoekende partijen wonen, na de hogergenoemde parkeerstudie (namelijk per 25 oktober 2005), het zogenaamde 'bewonersparkeren' ingevoerd, d.w.z. dat alleen de bewoners van de zone onbepaald kunnen parkeren (maandag-vrijdag: 18-24u.; zaterdag en zondag: 9-24u.). Anderen dan bewoners moeten tijdens die tijdsvakken de parkeerschijf leggen en hun parkeertijd werd aanvankelijk beperkt tot één uur, hetgeen later uitgebreid werd tot twee uur (beslissing College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen d.d. 10 maart 2006).

De controles daarop worden zeer scherp gevoerd, zij het alléén tijdens evenementen in het Sportpaleis. Dit leverde, volgens het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA), tot op heden volgende gegevens op: in de periode oktober 2005- februari 2006 (5 maanden) werden in de totale blauwe zone rond het Sportpaleis 15.755 retributies uitgeschreven (d.i. tijdens de evenementen in het Sportpaleis - 49 activiteitsdagen, gemiddeld 321 retributies per evenement op in totaal ongeveer 3.500 parkeerplaatsen). Daarvan werden amper 37 retributies uitgeschreven in de Van Hallestraat !

Op de 23 activiteitsdagen die plaatsvonden in de periode januari - maart 2007 (3 maanden) werden zelfs maar 7 van de 3.901 retributies (0,18%) in de Van Hallestraat uitgeschreven.

Een en ander moet natuurlijk nog genuanceerd worden, aangezien niet is komen vast te staan dat deze fout geparkeerde wagens op enigerlei wijze iets te zien hadden met de activiteiten in het Antwerpse Sportpaleis.

Uit de gegevens die na de invoering van het bewonersparkeren werden verzameld, blijkt trouwens dat thans tijdens evenementen in de zone rond het Sportpaleis slechts 77% van de parkeerplaatsen bezet zijn, waarvan 54% door de bewoners zelf. Dit ligt dus ruim onder de vroegere bezetting, namelijk vóór de invoering van het bewonersparkeren. Gemiddeld 14% van de wagens wordt

zonder geldige vergunning of parkeerschijf achtergelaten, zodat het overige percentage (77%-54%-14%= gemiddeld 9%) evenmin kan toegeschreven worden aan bezoekers van de Sportpaleisite.

Daarbij komt nog dat in de thans bestreden vergunning nog extra maatregelen werden opgelegd, zoals o.m. het bedrijfsvervoerplan.

Dit doet dus zéér ernstige twijfels rijzen bij het belang van de twee verzoekende partijen. Sterker nog, deze objectieve gegevens tonen aan dat verzoekende partijen het door hen aan de wijk toegeschreven belang wegens hinder, zeker niet zelf te ondergaan hebben.

Desbetreffend heeft verwerende partij trouwens zeer recent (op 15 april 2007) vaststellingen laten doen door het ambt van Gerechtsdeurwaarder LIBBRECHT te Antwerpen. Deze gerechtsdeurwaarder is ter plaatse gegaan in de straat waar verzoekende partijen wonen, op het moment dat de musical van K3 'De drie biggetjes' werd opgevoerd.

Uit deze vaststellingen blijkt dat in de straat waar verzoekende partijen wonen, op die zondagvoormiddag-namiddag amper 25 à 26 parkeerplaatsen van de 35 zijn ingevuld. De meeste (20) hebben een bewonerskaart, betaalvignet, bewonersvignet of een bewijs 'aangifte verlies van parkeerkaart' achter de voorruit liggen. Slechts vijf wagens bleken geen specificatie te dragen, maar gelet op het tijdstip (9.30u.) kunnen deze evident niet toegeschreven worden aan de activiteit in de topsporthal, die pas om 11u. van start zou gaan.

Tussen en 11u. en 11u.25 stelde de betrokken gerechtsdeurwaarder vast dat er 26 voertuigen geparkeerd stonden, waarvan er 8 zonder nadere specificatie. Evenwel heeft de gerechtsdeurwaarder na afloop van de show in de topsporthal (12.35u.) gedurende ruim 50 minuten postgevat in de straat van verzoekende partijen en heeft er nergens kinderen aangetroffen die kennelijk met begeleiding van het evenement in de topsporthal afkomstig waren.

Dit bevestigt dat verzoekende partijen geen hinder ondervinden van de (exploitatie van de) topsporthal, ook al waren er voor dat specifieke optreden 4.155 tickets verkocht of gratis weggegeven.

Verzoekende partijen doen derhalve niet blijken van een persoonlijk belang.
13.2.

Eerste verzoekende partij kan trouwens niet volhouden dat de parkeeroverlast hem op enigerlei wijze persoonlijk raakt. Eerste verzoekende partij beschikt namelijk zelf over een privé-garage, zoals blijkt uit het door verwerende partij verzamelde fotomateriaal ! Er is dan zelfs nog plaats om een tweede wagen vóór de garage te parkeren én eerste verzoekende partij heeft een bewonerskaart om vrij te kunnen parkeren. Een en ander wordt niet betwist door eerste verzoekende partij.

Tweede verzoekende partij geeft bij haar omschrijving van haar belang evenmin aan enig nadeel te ondervinden of dreigen te ondervinden. Zij verklaart evenmin géén privé-garage te hebben en houdt zelfs niet voor dat zijzelf, persoonlijk, als individu, parkeerproblemen zou ondervinden. Dat kan ook niet het geval zijn, nu ook zij een bewonerskaart heeft en dus vrij kan parkeren.

13.3.

Dat verzoekende partijen inderdaad optreden voor de volledige Kronenburgwijk en niet ten persoonlijken titel, blijkt eveneens uit het feit dat eerste verzoekende partij in alle media wordt aangewezen als de 'woordvoerder van het actiecomité', de 'trekker van de actie tegen de topsporthal', de 'initiatiefnemer' (...).

Op zich verhindert niks dat eerste verzoekende partij, ondanks zijn hoedanigheid binnen de buurt, alsnog persoonlijk opkomt tegen de afgeleverde vergunning. Wél is dan dus vereist dat hij zijn persoonlijk belang aantoonst en zich niet beperkt tot het beschrijven van enkele algemeenheden, vaagheden, die

in wezen mogelijk andere personen binnen de wijk raken (woonachtig in de onmiddellijke omgeving van de topsporthal), maar zeker niet hem persoonlijk.

13.4.

De vraag stelt zich of, indien er overlast bewezen zou zijn in hoofde van de verzoekende partijen, quod certe non, deze overlast onaanvaardbaar zou zijn. Verwerende partij heeft toch wel ernstige bedenkingen in dat verband, nu de tweede verzoekende partij pas per 5 juni 2003 op het adres aan de Van Hallestraat 10 is ingeschreven.

Het aantal activiteiten op de kwestieuze site is op jaarbasis niet significant gestegen tussen 2003 en 2006.

Tweede verzoekende partij kan dus niet volhouden dat zij zich niet heeft kunnen inlichten omtrent de invloed van het nu reeds bestaande Sportpaleis op de buurt. Als het dan werkelijk ondragelijk zou zijn, indien er werkelijk overlast zou zijn, waarom is tweede verzoekende partij dan vrijwillig op die locatie komen wonen?

Dit is een gegeven te meer dat erop wijst dat de Van Hallestraat géén hinder ondervindt van de uitbating van het bestaande Sportpaleis en van de topsporthal.

Ongetwijfeld houdt dit ook verband met het feit dat tweede verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek géén bezwaar heeft ingediend, hoewel hieraan wel degelijk de vereiste publiciteit werd gegeven, terwijl de buurt blijkbaar folders heeft verspreid en haar buurman, eerste verzoekende partij, nochtans de leider van het buurtcomité is.

14.

Bovendien wordt steeds verwezen naar de problematiek van het Antwerpse Sportpaleis. De beslissing die thans wordt bestreden door verzoekende partijen betreft echter niet het Sportpaleis, maar de pas opgerichte topsporthal.

In het arrest nr. 166.309 van 22 december 2006 van Uw Raad lezen we trouwens in dat verband:

‘Overwegende dat, zoals de verweerders terecht opmerken, slechts rekening kan worden gehouden met de hinder die toe te schrijven is aan de ontworpen topsporthal, en niet met die welke toe te schrijven is aan het bestaande sportpaleis; dat dit niet wegneemt dat rekening kan worden gehouden met de hinder die voortvloeit uit een gecumuleerde bezetting van sportpaleis en topsporthal, maar dat geen rekening kan worden gehouden met de hinder die voortvloeit uit de bezetting van het sportpaleis alleen’.

In het verzoek tot voortzetting, dat dateert van 16 februari 2007, wordt gewezen op 20.000 boetes die zouden zijn uitgeschreven in de zogenaamde ‘blauwe zone’ (bedoeld wordt: de zone voor bewonersparkeren). De TV-uitzending waarin zulks zou zijn gemeld, is van dezelfde datum.

Alleen al uit het feit dat die berichtgeving dateert van midden februari 2007, betekent natuurlijk dat ze géén enkele betrekking kan hebben op de topsporthal, aangezien deze pas op zaterdag 10 maart 2007 voor het eerst in gebruik is genomen.

De topsporthal die door de bestreden beslissing wordt vergund, heeft een veel kleinere capaciteit dan het bestaande Sportpaleis. Het Sportpaleis kan tot 16.000 personen opvangen.

De topsporthal heeft een maximumcapaciteit van 7.500 personen, wat dus aanzienlijk minder is. Bovendien wordt die maximumcapaciteit slechts uitzonderlijk benut. Dit is namelijk alleen mogelijk - en niet ipso facto een feit - wanneer andere dan sportevenementen worden georganiseerd. In de andere gevallen gaat het om een veel geringere maximumbezetting, die varieert tussen 1.500 en 3.000 bezoekers (...).

Het is wel essentieel dat verzoekende partijen in hun verzoek tot voortzetting aangeven ‘bovenal’ een probleem te hebben met de toename van het aantal

activiteitsdagen, waaruit zij menen te kunnen afleiden dat zij 'haast op geen enkel moment nog rust vinden'.

Deze redenering van verzoekende partijen faalt evident, en dit geven ze verder in hun verzoekschrift tot voortzetting ruiterlijk toe. Verzoekende partijen schrijven zelf:

'Het bedrijfsvervoersplan is net voldoende om de bestaande hinder van het sportpaleis onder controle te houden. (...) Het bedrijfsvervoersplan is evenwel hooguit voldoende om de reeds jaar en dag bestaande hinder van het sportpaleis op te vangen. Zonder dit bedrijfsvervoersplan kan het sportpaleis wegens overlast niet blijven functioneren.'

Verzoekende partijen geven in dit verzoek tot voortzetting dus duidelijk zelf aan dat het bedrijfsvervoerplan dat door verwerende partij als bijzondere voorwaarde werd opgelegd in de bestreden beslissing, zijn vruchten afwerpt en zelfs voldoende is - zij het 'net voldoende' volgens het oordeel van de verzoekende partijen - om de vroegere hinder van het Sportpaleis onder controle te houden.

Het Sportpaleis heeft echter een maximumcapaciteit van 16.000 toeschouwers, tegenover maximum 7.500 toeschouwers in de topsporthal, en dit dan nog enkel bij de andere dan sportevenementen. Het spreekt voor zich dat een dergelijk bedrijfsvervoerplan, waarvan verzoekende partijen zelf aangeven dat het voldoende is om de vroegere hinder veroorzaakt door 16.000 toeschouwers onder controle te houden, ruim voldoende is om de 7.500 toeschouwers zo op te vangen dat naar de buurt toe de hinder tot een minimum wordt herleid, zeker naar verzoekende partijen toe die, zoals al aangegeven op ruim 1.200 meter afstand van de nieuwe topsporthal wonen.

Daarenboven moet, met mevrouw de Auditeur, verwezen worden naar het milieueffectenrapport: zowel in het scenario gemiddelde bezetting (3.270 toeschouwers) als in het scenario maximum bezetting (7.500 toeschouwers) van de topsporthal zijn er volgens dit rapport voldoende parkeerplaatsen op de parkeervoorzieningen rond de topsporthal (Parking Vaart, Parking Sport en Parking Ten Eeckhove). Deze parkeervoorzieningen zijn allemaal op loopafstand van de topsporthal gelegen, zodat er redelijkerwijze kan worden van uit gegaan dat het parkeren in de nabijgelegen woonomgevingen tot een minimum wordt herleid, laat staan dat bezoekers van de topsporthal de moeite zouden nemen om hun wagen te parkeren in de straat waar verzoekende partijen wonen, die gelegen is op méér dan wandelafstand (ruim 1.200 meter) van de topsporthal.

Bovendien moet worden opgemerkt dat sinds de opstelling van het MER een hele reeks bijkomende inspanningen zijn geleverd, waaronder o.m. de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Overigens moeten de 20.000 retributies gerelativeerd worden. In de periode oktober 2005-februari 2006 (5 maanden) werden in de ganse 'blauwe zone' 15.755 retributies uitgeschreven op 49 activiteitsdagen Sportpaleis (gemiddelde van 321 retributies per evenement). In de periode maart 2006-december 2006 (10 maanden) werden 15.675 retributies uitgeschreven op 72 activiteitsdagen Sportpaleis (gemiddelde van 218 retributies per evenement). In de periode januari 2007-maart 2007 (3 maanden) werden 3.901 retributies uitgeschreven op 23 activiteitsdagen, d.i. een gemiddelde van 172 retributies per evenement. Deze gemiddelde cijfers per evenement 321 (eerste periode), 218 (tweede periode) en 172 (recentste periode) moeten dan evident geplaatst worden tegenover de 1.200 plaatsen die in de volledige blauwe zone rond het Sportpaleis bestaan. Dit betekent dat bij aanvang van het bewonersparkeren nog een onreglementair parkeren van ruim 26% viel te noteren. Dit is intussen teruggevallen op amper 14%, wat een significante daling betekent. Voor de Van Hallestraat gaat het evenwel slechts om 7 retributies op 23 activiteitsdagen op 35 parkeerplaatsen.

15.

Verzoekende partijen lijken verbaasd over het feit dat er evenementen doorgaan in de kwestieuze topsporthal. Zij leveren in hun verzoekschrift tot voortzetting onder randnr. 7 een lijst aan van de andere dan reguliere en niet-reguliere sportwedstrijden.

Op heden worden op de website van de intussen tot 'Lotto Arena' omgedoopte topsporthal 15 activiteitsdagen voor evenementen/niet-sportwedstrijden aangekondigd voor 2007. Dit hoeft geenszins te verbazen, aangezien reeds in het MER staat beschreven dat wordt uitgegaan van activiteitenverspreiding in de topsporthal als volgt: 50 activiteitsdagen voor reguliere sportwedstrijden; 10 activiteitsdagen voor niet-reguliere sportwedstrijden; 30 activiteitsdagen voor overige evenementen. Dit betekent dat op dit moment nog 15 activiteitsdagen voor evenementen/niet-sportwedstrijden kunnen worden ingevuld. Daarmee blijft de exploitant dus ruim binnen de vooropgestelde kalender.

Voor die activiteitsdagen kan dus opnieuw naar het MER verwezen worden, waar wordt gesteld dat deze op zich, zonder de combinatie met het bestaande Sportpaleis, niet hinderlijk zijn voor de buurt.

16.

Verzoekende partijen halen nog 'lawaaihinder' aan als overlast om hun belang aan te tonen.

Verwerende partij heeft navraag gedaan bij de politie en de cel Leefmilieu ervan, doch deze hebben géén kennis van enige klacht die afkomstig is van één van beide verzoekende partijen wegens geluidshinder. De politie is hierin zelfs zeer formeel: het is uitgesloten dat van op die afstand strafbare (Van Hallestraat - Sportpaleis/topsporthal) geluidsoverlast zou kunnen worden gemeten.

Verwerende partij brengt in herinnering dat het bewonersparkeren eveneens effect ressorteert, in die zin dat wordt verhinderd dat bewoners geen plaats zouden hebben, wat zich bij verzoekende partijen niet eens voordoet.

De daarmee door verzoekende partijen aangehaalde samenhangende problemen/nadelen (foutparkeerders, sociale ontwrichting, feestgedruis, toeslaande portieren, startende wagens, extra productie fijn stof) zijn dus evenmin bewezen. Dit wordt bevestigd door het feit dat verzoekende partijen nooit klachten hebben ingediend betreffende bijvoorbeeld lawaaihinder veroorzaakt door bezoekers van het Sportpaleis, laat staan van de topsporthal.

17.

De door verzoekende partijen opgeworpen bezwaren, betreffen bovendien alle de exploitatie van de topsporthal, waarvoor intussen een definitief geworden milieuvergunning werd verleend door de bevoegde Vlaamse minister. In deze vergunning werd overwogen 'dat gesteld kan worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie mits naleving van de aangepaste milieuvergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt'.

Met het voorliggende verzoekschrift tot nietigverklaring - dat werd geredigeerd vóór deze ministeriële beslissing van 7 juli 2006 - geven verzoekende partijen aan daaromtrent een andere mening te zijn toegedaan.

Evenwel moet worden vastgesteld, zoals eerder al aangegeven, dat verzoekende partijen - hoewel eerste verzoekende partij betrokken was in de beroepsprocedure bij de Vlaamse minister als beroepsindiener - niet zijn opgekomen tegen de toekenning van de milieuvergunning, hetgeen tekenend is en waardoor zij impliciet maar zeker erkennen dat de hinder wel degelijk tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

18.

Als algemeen besluit kan worden genoteerd dat verzoekende partijen er niet in slagen het persoonlijk en rechtstreeks karakter van hun belang aan te tonen. De uiteenzetting van verzoekende partijen beantwoordt duidelijk niet aan de vereiste om als verzoekende partij z'n belang bij de vernietiging van een administratieve rechtshandeling concreet aan te tonen.

Met andere elementen dan opgegeven in het inleidende verzoekschrift kan evident geen rekening worden gehouden. Er anders over oordelen, zou immers betekenen dat de rechten van verdediging van verwerende partij worden geschonden”.

2.1.3. Ook de tussenkommende partij werpt op dat de verzoekende partijen niet doen blijken van het vereiste belang en steunt haar exceptie op dezelfde argumenten als de eerste verwerende partij.

2.1.4. In de memorie van wederantwoord repliceren de verzoekende partijen wat volgt:

“4. Verwerende partijen en tussenkommende partijen wijden breedvoerig uit over een vermeend gebrek aan belang in hoofde van verzoekende partijen. Verzoekende partijen hebben dit belang evenwel ruimschoots aangetoond in het verzoekschrift tot vernietiging en hebben dit nog verder toegelicht in het verzoekschrift tot voortzetting. Er kan hiernaar verwezen worden en de inhoud hiervan dient hier als integraal hernomen beschouwd te worden. Verwerende partijen en tussenkommende partij brengen geen elementen aan waarop verzoekende partijen nog niet voldoende zouden zijn ingegaan. Het vereiste rechtstreeks en persoonlijk belang is voldoende aangetoond.

5. Het zou wel merkwaardig zijn dat de milieueffecten in het MER onderzocht zijn voor het gebied waar de verzoekende partijen wonen, maar dat het belang van de verzoekende partijen die in dit gebied wonen en waarop de hinderaspecten betrekking hebben, geen belang zouden hebben bij het instellen van het verzoekschrift. Verzoekende partijen vallen binnen het gebied dat, zoals ook in het MER werd aangehaald, gehinderd wordt. In het MER wordt overigens aangehaald dat deze perimeter zich nog verder uitstrekt dan deze die in de parkeerstudie betrokken werd. Verzoekende partijen hebben alleszins het noodzakelijke rechtstreekse en persoonlijk belang bij de vordering.

6. Overigens werd door de verzoekende partijen ook in concreto aangetoond op welke wijze zij door de uitvoering van de thans bestreden vergunning gehinderd worden. Dit dient hier niet nogmaals herhaald te worden.

7. Er wordt verzoekende partijen ‘loutere klaagzucht’ verweten. Dit is niet ernstig. Verzoekende partijen hebben, mede aan de hand van de resultaten uit het MER, aangetoond dat de verkeershinder, de parkeerdruk, de geluidsdruk en andere hinderaspecten van die aard zijn dat het (leef)milieu van de verzoekende partijen ernstig wordt aangetast en dat de draagkracht van het gebied echt wel overschreden wordt door de thans bestreden vergunning. Bovendien hebben verzoekende partijen zulks niet op louter ‘klagerige’ wijze uiteengezet, maar op een juridisch onderbouwde wijze aan de hand van steekhoudende argumenten die niet zomaar en zonder meer als ongegrond verworpen kunnen worden. Overigens moet opgemerkt worden dat de tweede verzoekende partij zelfs niet heeft kunnen ‘klagen’, aangezien zij, doordat het openbaar onderzoek niet aangeplakt was, hiervan zelfs geen kennis had en aldus haar argumenten

niet eens in een bezwaar heeft kunnen weergeven. Hierover handelt het eerste middel.

8. Verwerende partijen en tussenkomende partij trachten nog voor te houden dat verzoekende partijen geen persoonlijk belang zouden hebben en dat zij een *actio popularis* instellen. Dit doen zij niet! Verzoekende partijen komen op tegen de bestreden vergunning in eigen naam. Daarbij verwijzen zij duidelijk naar hun eigen belangen die geschaad worden. Indien zij dan al eens verwijzen naar ‘de wijk’, is dit hun wijk, waarin zij wonen en waarbij zij ook in dat opzicht belang hebben bij het leefbaar karakter hiervan. Dat het leefbaar karakter van ‘hun wijk’ ook voor anderen van belang is, heeft uiteraard geen invloed op het persoonlijk karakter van het belang. Het is niet omdat een vernietiging van de bestreden vergunning ook voordelen zou kunnen opleveren voor andere personen dan de verzoekende partijen dat daarmee is aangetoond dat verzoekende partijen een *actio popularis* hebben ingesteld. Dit volgt logisch uit het ‘*erga omnes*’ karakter van een vernietiging. Die geldt nu eenmaal ten aanzien van allen en als daarbij enkele honderden andere personen ook hun voordeel doen, dan is dat zo. Dit kan moeilijk ten kwade worden geduid aan de verzoekende partijen die om de redenen hun eigen, opkomen voor hun belangen, zijnde een leefbare wijk, waar zij zelf nog hun auto kunnen parkeren, waar zij zelf nog voldoende nachtrust vinden, waarbij zij zelf niet eindeloos in de rij moeten staan om bij evenementen hun woning terug te vinden enz...

9. Het vereiste rechtstreeks en persoonlijk belang van de verzoekende partijen is duidelijk aanwezig”.

2.1.5. In haar laatste memorie herhaalt de verwerende partij de reeds in de memorie van antwoord uiteengezette argumentatie en stelt nog dat de ligging binnen het studiegebied van het MER aan de verzoekende partijen niet ipso facto een persoonlijk en rechtstreeks belang verleent, dat het immers slechts algemene conclusies bevat aangaande het totale studiegebied, en dat hieruit geenszins conclusies kunnen worden getrokken voor wat betreft hun persoonlijke woon- en leefsituatie.

2.1.6. De tussenkomende partij laat in haar laatste memorie dezelfde argumenten gelden en voegt hieraan nog toe dat er zich alleen problemen kunnen voordoen in geval van gecombineerd maximaal gebruik van het Sportpaleis, de Lotto Arena en het Hospitality Center, dat er in het seizoen 2007-2008 slechts 22 dagen van gecombineerd gebruik van het Sportpaleis en de Lotto Arena waren, dat aldan de grens van 25.300 personen, die in het MER beschouwd wordt als gecombineerd maximaal gebruik, niet werd bereikt, en dat bovendien de hoogste bezettingsgraad in dat seizoen lager lag dan 19.000 bezoekers, hetgeen de uitzonderlijkheid van het maximaal gecombineerd gebruik van het Sportpaleis en de Lotto Arena bewijst.

2.2. Onderzoek van de exceptie

2.2.1. Het wordt niet betwist dat de veezoekende partijen wonen in de wijk “Kronenburg” aan de Van Hallestraat 6, respectievelijk 10.

2.2.2. In het milieueffectenrapport, goedgekeurd door de cel Mer, wordt met betrekking tot de afbakening van het studiegebied voor de “beschrijving en beoordeling van de milieueffecten per discipline”, voor wat betreft de discipline “mens-verkeer” gesteld wat volgt:

“8.1.1. Afbakening van het studiegebied

De afbakening van het studiegebied gebeurt in functie van de te verwachten effecten van het project.

Het wordt begrensd in het noorden door de afrit Merksem op de Ring R1 en in het zuiden door de afrit Borgerhout op de Ring R1. In het westen wordt het begrensd door de spoorlijn van Antwerpen naar de Haven. In het oosten wordt het studiegebied begrensd door de Deurnseweg-Merksemsteenweg-Lakborslei.

Deze afbakening laat toe de effecten op het omliggend wegennet, op de aansluitingen met de R1, op openbaar vervoer en op de parkeerdruk in de omgeving van het Sportpaleis in te schatten. De afbakening komt overeen met die van de studie Parkeeronderzoek Sportpaleis, die in opdracht van Vlaams minister Van Brempt, in 2005 uitgevoerd werd door Iris Consulting”.

en voor wat betreft de discipline “8.2 Mens - Ruimtelijke aspecten en hindereffecten” wat volgt:

“8.2.1. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied wordt gedefinieerd als het gebied waarbinnen de geplande ingrepen en de effecten van die ingrepen voelbaar zijn voor de mens. We onderscheiden drie schalen waarop het project invloed zal hebben.

Op microschaal zal het project gevolgen (effecten zoals hinder, verandering van de belevingswaarde,...) met zich mee brengen voor de onmiddellijke omgeving van de geplande ingreep: de directe omgeving van het Sportpaleis.

Op ruimer schaalniveau zullen ook de aangrenzende woonbuurten invloeden van het project ondervinden (onder meer bereikbaarheid functies, verkeer, parkeerproblematiek,...). Het studiegebied voor de discipline mens-ruimtelijke aspecten valt samen met dat van mens-verkeer waar rekening wordt gehouden met de effecten van de parkeerdruk in de omgeving. Het studiegebied wordt begrensd in het noorden door de afrit Merksem op de Ring R1 en in het zuiden door de afrit Borgerhout op de Ring R1. In het westen wordt het begrensd door de Deurnsesteenweg-Merksemsteenweg-Lakborslei. De afbakening komt overeen met die van de studie Parkeeronderzoek Sportpaleis, die in opdracht van Vlaams minister Van Brempt, in 2005 uitgevoerd werd door Iris Consulting”.

In de voormelde studie “Parkeeronderzoek Sportpaleis”, wordt het studiegebied als volgt afgebakend:

“1.3. Afbakening studiegebied.

De afbakening van het studiegebied werd vastgelegd in overleg met de opdrachtgever.

Kaart I geeft een overzicht van de afbakening van het studiegebied.

Er werden vier wijken onderscheiden:

- Wijk I: omgeving Slachthuislaan + Noordersingel: ten zuid-westen van de R1 begrensd door R10, Slachthuislaan, Kalverstraat, Lobroeckstraat en Schijnpoortweg.
- Wijk 2 : Ten Eekhave: begrensd door Ten Eekhavelei, Lakborslei en Bisschoppenhoflaan.
- Wijk 3: Kronenburgwijk begrensd door Bisschoppenhoflaan, Merksesteenweg, Tweemontstraat en Schijnpoortweg.
- Wijk 4: Wijk ten noorden van Vaart, begrensd door Vaartkaai, Borrewaterstraat, Sint-Bartholomeusstraat, Bredabaan en Binnenweg”.

2.2.3. Als bewoners van de wijk Kronenburg die is gelegen binnen het gebied waar zich volgens het MER milieueffecten kunnen voordoen ingevolge de verwezenlijking van een project waarvoor de bestreden stedenbouwkundige vergunning werd verleend, doen de verzoekende partijen dan ook blijken van het rechtens vereiste persoonlijk en rechtstreeks belang bij het beroep.

2.2.4. De door de verwerende partij en de tussenkomende partij aangevoerde argumenten met betrekking tot de afstand van de woningen van de verzoekende partijen tot de inplantingsplaats van het vergunde bouwwerk, de parkeertellingen die dagtekenen van vóór het verlenen van de bestreden vergunning, het feit dat de tweede verzoekende partij slechts in 2003 ter plaatse is komen wonen en tijdens het openbaar onderzoek geen bezwaar heeft ingediend en dat de verzoekende partijen zelf respectievelijk over een eigen garage en een bewonerskaart beschikken, doen aan voormelde vaststelling geen afbreuk. Dit is evenmin het geval met het feit dat voor de exploitatie van de topsporthal een milieuvergunning werd verleend die definitief is geworden.

2.2.5. Uit de omstandigheid dat het individuele belang van de verzoekende partijen kan samenvallen met het belang van andere inwoners van de wijk, kan niet worden afgeleid dat het beroep van de verzoekende partijen gelijk dient te worden gesteld met een actio popularis.

2.2.6. De exceptie kan niet worden aangenomen.

3. Ten gronde - eerste middel “onwettig openbaar onderzoek”

3.1. Standpunt van de partijen

3.1.1. In het tweede onderdeel van het eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 3, § 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen, en van artikel 105 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening,

“Doordat een voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen welke niet voldoet aan de wettelijke bepalingen,

Terwijl een voorwaarde slechts kan worden opgelegd als voldaan is aan de voorwaarden vermeld in art. 105, DORO hetgeen in casu niet het geval is.

Doordat na het sluiten van het openbaar onderzoek een bedrijfsvervoersplan wordt opgemaakt dat binnensluit in de besluitvorming zonder dat verzoekende partijen hierover tijdens het openbaar onderzoek hun bezwaren hebben kunnen doen kennen,

Terwijl het voornoemde artikel inhoudt dat minstens over de essentiële elementen van de aanvraag (een bedrijfsvervoersplan is alleszins in dit dossier als essentieel te beschouwen) een openbaar onderzoek wordt gehouden tijdens hetwelk derden op nuttige wijze bezwaren kunnen doen kennen, hetgeen thans onmogelijk was aangezien een essentieel deel niet ter inzage heeft gelegen.

TOELICHTING:

(...)

TWEEDE ONDERDEEL: Wijziging van de aanvraag door toevoeging van een bedrijfsvervoersplan na het openbaar onderzoek.

44. Stedenbouwkundige vergunningen mogen slechts worden afgeleverd indien het project geen overdreven verkeers- en parkeerhinder veroorzaakt (verenigbaarheid met de goede plaatselijke ordening). M.a.w. de vergunningsverlenende overheid is verplicht bij haar beoordeling rekening te houden met alle mogelijke hinderaspecten, inclusief de verkeers- en parkeerproblematiek. Projecten die mogelijk op dit vlak een probleem voor de omgeving kunnen vormen, dienen hiervoor in de vergunningsaanvraag zelf een oplossing te voorzien. Op deze wijze kunnen derden tijdens het openbaar onderzoek nagaan of de voorgestelde oplossing als afdoende kan worden beschouwd.

45. Aan voorgaande vereiste is hier niet voldaan. Immers, de aanvraag bevatte geen concrete oplossing voor de verkeers-, en parkeerproblematiek. Het aanvraagdossier vermeldt in de nota enkel: ‘Parkeergelegenheid: Onder het ringviaduct is parkeervoorziening in kvvs-verharding.’. Over hoeveel plaatsen gaat het hier? Op welke wijze zal deze ‘parking’ worden ontsloten? Op deze, en vele andere vragen, biedt de vergunningsaanvraag geen antwoord. Het moge duidelijk zijn dat deze ‘parking’ volstrekt ontoereikend is voor de potentieel 7.500 bezoekers. Tijdens het openbaar onderzoek konden derden, waaronder eerste verzoekende partij, enkel vaststellen dat er geen reële oplossing voor de parkeerproblematiek wordt geboden.

46. De overheid die dient te beslissen over stedenbouwkundige aanvragen, is krachtens artikel 105, DORO weliswaar bevoegd om aan de vergunning voorwaarden op te leggen. Krachtens de Raad van State dienen deze voorwaarden evenwel beperkt te zijn wat de strekking ervan betreft, en kunnen zij alleen betrekking hebben op bijkomende of bijkomstige gegevens. Bovendien mag de realisatie van de voorwaarde niet afhankelijk worden gesteld van een toekomstige of onzekere gebeurtenis. M.a.w. de stad mag niet bij wijze van voorwaarden in de aanleg van (in een andere procedure nog te vergunnen) parkeerplaatsen voorzien. De parkeermogelijkheden vormen zonder twijfel een

essentieel onderdeel van een aanvraag voor een gelegenheid met 7.500 plaatsen. Artikel 105, DORO kan hiervoor aldus geen oplossing bieden. Uiteraard wensen verzoekende partijen een oplossing en als deze in de vergunning geboden werd en opgelegd werd als voorwaarde, zouden zij dit een goede zaak hebben gevonden. Evenwel kan niet akkoord gegaan worden met de werkwijze waarbij achteraf, na het openbaar onderzoek, een bedrijfsvervoersplan binnensluip in de besluitvorming waarover de verzoekende partijen tijdens het openbaar onderzoek geen weet van hadden, dit niet hebben kunnen bestuderen en hierover tijdens het openbaar onderzoek hun bezwaren niet hebben kunnen uiten. Het toevoegen van een voorwaarde (het opgelegde bedrijfsvervoersplan) in dit verband houdt een kennelijke schending in van de verplichting tot openbaarmaking (art. 3, §1, B. Vl. Reg. 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen). De aanvraag wordt hierdoor immers essentieel gewijzigd, zulks zonder de decretaal voorziene inspraakmogelijkheid.

47. Indien het bedrijfsvervoersplan werkelijk een oplossing ware geweest, zouden verzoekende partijen uiteraard hierover geen probleem maken. Dit plan betreft echter de kern van de zaak en werd niet opgenomen in het openbaar onderzoek. Het zat ook niet bij de aanvraag. Nochtans zijn er wat dit plan betreft fundamentele kritieken die verderop worden weergegeven. Uiteraard hadden verzoekende partijen deze tijdens het openbaar onderzoek reeds willen meegeven, zodat hiermee op nuttige wijze rekening gehouden had kunnen worden”.

3.1.2. De eerste verwerende partij beantwoordt het tweede onderdeel van het middel als volgt:

“Verzoekende partijen stellen in het tweede onderdeel van het eerste middel dat een voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen welke niet voldoet aan de wettelijke bepalingen. Er zou een wijziging van de aanvraag gebeurd zijn door toevoeging van een bedrijfsvervoersplan na het openbaar onderzoek.

In casu stelt het advies van de gemachtigde ambtenaar het volgende :

‘Beschikkende gedeelte :

Gunstig onder de volgende voorwaarden :

1. Er moet voldaan worden aan de milderende maatregelen van het MER op de volgende manier. In het MER zijn, om de effecten van het project in exploitatiefase op de omgeving te remediëren, een aantal milderende maatregelen voorzien. Deze maatregelen moeten verwerkt worden in een bedrijfsvervoerplan dat door de aanvrager moet opgemaakt worden voor de vergunning van de Topsporthal kan worden verleend door het college van burgemeester en schepenen.

(...)’

ANTWERPS SPORTPALEIS N.V. heeft derhalve, vooraleer verwerende partij de vergunning afleverde, een bedrijfsvervoerplan opgemaakt.

Dit bedrijfsvervoerplan is de uitvoering van de milderende maatregelen die opgenomen werden in het MER, welke ter inzage lag. In het bedrijfsvervoerplan wordt duidelijk gesteld dat dit tot stand is gekomen in overleg met de Stad Antwerpen, op basis van de milderende maatregelen in het Milieueffectenrapport, goedgekeurd door AMINAL in september 2005.

Tegen deze goedkeuring werd door niemand enig administratief beroep ingesteld, ook niet door verzoekende partijen. Hier moet aan toegevoegd worden dat het overleg met verwerende partij betrekking had op het feit dat verwerende partij een duidelijk beleid voert aangaande verkeers- en parkeerproblemen, dat erin bestaat om elke maatregel welke een aanzuigeffect

kan hebben, te vermijden en de mobiliteit te vergroten via het openbaar vervoer. In casu spreekt het MER over een noodzaak om parkeerplaatsen te voorzien voor ruim 6.000 wagens, daar waar de Stad Antwerpen vreest dat indien 6.000 parkeerplaatsen ter beschikking zijn, dit een aanzuigeffect zal hebben dat nog groter is dan de voorziene parkeerplaatsen en dit het gebruik van het openbaar vervoer niet zal stimuleren. Derhalve wenste de Stad Antwerpen de toezegging van de exploitant om inderdaad een aantal extra parkeerplaatsen te creëren (vandaar de twee bijkomende aanvragen stedenbouwkundige vergunningen voor parkings), doch bovendien een uitgewerkt en precies akkoord tussen de exploitant en de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN teneinde een verhoging te krijgen van het gebruik van het openbaar vervoer. Indien deze verhoging niet bereikt wordt, volgt een penaliserende van de exploitant: het aantal bezoekers van de Topsportal, het Sportpaleis en het Hospitalitycenter staat in rechtstreeks verband met het aantal gebruikers van het openbaar vervoer.

Het weze verder duidelijk dat indien de topsportal niet werd gerealiseerd, de exploitant niets zou veranderd hebben aan de huidige situatie. Het is het samengaan van visies en het realiseren van het project, dat de hefboom is voor een substantiële verbetering van de al bestaande parkeer- en verkeersproblematiek, hetgeen thans door verzoekende partijen in het verzoekschrift tot voortzetting wordt erkend, waar zij aangeven dat het bedrijfsvervoerplan net voldoende is om de hinder van het Sportpaleis onder controle te houden. Zulks geldt dan a fortiori voor de exploitatie van de topsportal. Weze inderdaad dat dit verbonden is aan de EXPLOITATIE van de topsportal en NIET aan het bouwen ervan of het gebouw in se.

Het volstaat het bestreden besluit en het administratief dossier er op na te lezen om vast te stellen dat verzoekende partijen geen enkel belang bij huidige middel hebben.

In dat opzicht gaat het derhalve niet om een schending van artikel 105 DRO: uit het MER is gebleken wat de parkeerproblematiek betekent; verwerende partij en de gemachtigde ambtenaar hebben hierop ingespeeld; de voorwaarde is geenszins hypothetisch - zij heeft zich gerealiseerd, want reeds in voege sinds 30 augustus 2006 -, noch vormt zij een nadeel in hoofde van verzoekende partijen, integendeel. Verzoekende partijen verklaren ook helemaal niet wat hun bezwaar, nadeel of kritiek zou zijn op dat bedrijfsvervoerplan”.

3.1.3. De tweede verwerende partij voert in haar memorie van antwoord eenzelfde verweer.

3.1.4. De tussenkomen partij beantwoordt het tweede onderdeel van het middel als volgt:

“De heer M. Somers en mevrouw L. Lauwers werpen op dat de aanvraag gewijzigd is door na het openbaar onderzoek aan de vergunning de voorwaarde toe te voegen van de opmaak van een bedrijfsvervoersplan. Hierdoor zou artikel 105 DRO geschonden zijn.

1.- Het tweede onderdeel is ongegrond

De Stad Antwerpen heeft de opmaak van het bedrijfsvervoersplan als voorwaarde gesteld om zo haar beleid inzake verkeer- en parkeerproblemen te concretiseren.

De Stad wil elke maatregel die een aanzuigeffect heeft, vermijden en de mobiliteit vergroten via het openbaar vervoer. Het voorzien van extra parkeerplaatsen zorgt voor zulk een aanzuigeffect. Dit benadrukt de Stad Antwerpen in haar vergunning. (...)

Om deze reden stelde de Stad Antwerpen vooraf aan het afleveren van de vergunning de voorwaarde van de opmaak van een bedrijfsvervoersplan dat voorziet dat alle verkeersattractie moet worden opgevangen door middel van eigen of gecontroleerde parkeerfaciliteiten, openbaar vervoer, traag vervoer en collectief vervoer.

Het bedrijfsvervoersplan bepaalt in concreto dat tegen eind december 2008 30% van de bezoekers van het Sportpaleis en de Lotto-Arena via het openbaar vervoer dient te komen, 10% via collectief vervoer en 2% via traag vervoer (te voet of per fiets).

De aanvraag is niet essentieel gewijzigd door het toevoegen aan de vergunning van de voorwaarde van de opmaak van dit bedrijfsvervoersplan.

Dit plan is immers de uitvoering van de milderende maatregelen die werden opgenomen in het MER. Het MER-proces werd drie maal openbaar gemaakt zodat de inhoud ervan voor het publiek kenbaar was. Tegen de goedkeuring van het MER werd door niemand een administratief beroep ingesteld, ook niet door de heer M. Somers en mevrouw L. Lauwers.

Het toevoegen van de voorwaarde houdt dan ook geen schending in van de openbaarmaking.

2.- Geen belang

De heer M. Somers en mevrouw L. Lauwers hebben geen belang bij dit onderdeel.

Verzoekende partijen verklaren helemaal niet wat hun bezwaar, nadeel of kritiek zou zijn op bedrijfsvervoerplan.

Het bedrijfsvervoersplan is een hefboom voor een aanzienlijke verbetering van de bestaande parkeer- en verkeersproblematiek, wat de heer M. Somers en mevrouw L. Lauwers ook toegeven.

(...)

Met de wens om de topsporthal op te richten, heeft de Stad Antwerpen dé kans om te zorgen voor een totaaloplossing.

Dankzij het bindend bedrijfsvervoersplan zal de situatie van de bewoners in de omgeving substantieel verbeteren.

Via de voorwaarde van de opmaak van dit plan is de Stad Antwerpen bovendien tegemoet gekomen aan de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren. Hiervan getuigt het feit dat in tegenstelling tot de massaal ingediende bezwaarschriften slechts twee burgers een procedure startten voor Uw Raad.

Meer nog, het buurtcomité 't Schijntje verklaart dat er voldoende maatregelen zijn afgedwongen inzake de verkeersproblematiek.

(...)"

3.1.5. De verzoekende partijen dupliceren met betrekking tot het tweede onderdeel van het middel wat volgt:

“De vergunning zou nooit afgeleverd kunnen worden zonder het bedrijfsvervoerplan. Dit bedrijfsvervoersplan blijkt aldus van dusdanig belang te zijn dat het een wezenlijk onderdeel van de vergunning is. Dit bedrijfsvervoersplan heeft evenwel geen deel uitgemaakt van het openbaar onderzoek zodat hierover geen opmerkingen of bezwaren konden geformuleerd worden. Nochtans werd in het verzoekschrift al aangetoond dat hierop toch heel wat opmerkingen te maken vallen. Deze mogelijkheid hebben de verzoekende partijen evenwel niet gehad. Ook op dit punt is er een schending van de in het middel genoemde bepalingen m.b.t. het openbaar onderzoek”.

3.1.6. In haar laatste memorie laat de eerste verwerende partij nog gelden wat volgt:

“a. belang

Verwerende partij betwist het belang dat beroepers bij het tweede onderdeel van het eerste middel hebben.

(...)

Het is immers reeds lang vaste rechtspraak van de Raad van State dat een verzoeker geen belang heeft zich te beroepen op middelen die, gesteld dat zij tot de vernietiging van de bestreden handeling kunnen leiden, hem geen enkel voordeel kunnen opleveren (...).

M.a.w. dient het belang van een verzoeker bij de aanvoering van een bepaald middel te worden bekeken in het licht van het nut dat de vernietiging van de bestreden beslissing, uitgesproken op grond van dat middel, voor hem oplevert.

In casu staat vast dat, wanneer verwerende partij de door beroepers aangeklaagde onregelmatigheid niet had begaan, het bedrijfsvervoersplan eveneens onderdeel had uitgemaakt van de verleende stedenbouwkundige vergunning.

De aangeklaagde onregelmatigheid heeft bijgevolg geen invloed gehad op de bestreden beslissing en heeft dan ook geen nadeel berokkend aan beroepers.

Beroepers stellen zelf in hun inleidend verzoekschrift dat zij ‘uiteraard een oplossing wensen en als deze in de vergunning geboden werd en opgelegd werd als voorwaarden, zij dit een goede zaak zouden hebben gevonden’.

Zij voegen hieraan toe dat ‘evenwel niet akkoord kan gegaan worden met de werkwijze’.

Hieruit blijkt duidelijk dat beroepers geenszins een probleem hebben met het feit dat het bedrijfsvervoersplan als voorwaarde wordt opgelegd in de stedenbouwkundige vergunning.

Integendeel juichen zij dit toe omdat op die manier een oplossing wordt geboden.

Het feit dat de bestreden vergunning zou worden vernietigd op basis van het feit dat het bedrijfsvervoersplan niet werd onderworpen aan een openbaar onderzoek, brengt beroepers zodoende geen enkel voordeel op.

De oplossing die wordt geboden aan de verkeersproblematiek hangt immers geenszins af van het feit of beroepers zich al dan niet over het bedrijfsvervoersplan hebben kunnen uitspreken.

Wanneer een verzoeker, zoals in casu, opwerpt dat een bepaald vorm- of procedurevoorschrift niet werd in acht genomen bij het nemen van de door hem bestreden beslissing, terwijl met zekerheid vaststaat dat de niet-naleving van het voorschrift de verzoeker geen enkel nadeel heeft berokkend, dient het middel in beginsel te worden verworpen wegens ontstentenis van belang (...).

Zo is een middel evenmin ontvankelijk wegens gebrek aan belang, wanneer de daarin aangevoerde onwettigheid uitsluitend voordelige gevolgen voor de verzoeker heeft gehad (...).

Ook in casu is het opleggen van het bedrijfsvervoersplan uitsluitend voordelig voor beroepers, zoals zij overigens zelf, zoals hierboven aangehaald, toegeven in hun inleidend verzoekschrift.

Beroepers hebben zodoende geen belang bij het middel.

b. gegrondheid

1.

De Auditeur besluit tot de gegrondheid van het tweede onderdeel van het eerste middel.

Dit wordt gemotiveerd door de stelling dat:

1. het bedrijfsvervoersplan een essentiële voorwaarde toevoegt aan de stedenbouwkundige vergunning, hetgeen in strijd zou zijn met artikel 105 §2 DRO, en

2. door het niet onderwerpen van het bedrijfsvervoersplan aan een openbaar onderzoek, een substantiële vormvoorwaarde zou zijn geschonden.

2.

Er dient evenwel vooreerst de vraag gesteld te worden of de voorwaarde, zoals geformuleerd in de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning dat ‘inzake mobiliteit het bijgevoegde bedrijfsvervoerplan bindend is’, wel als een voorwaarde in de zin van artikel 105 §2 DRO kan worden aanzien.

Er moet immers vastgesteld worden dat de naleving van deze voorwaarde, geen verband houdt met de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van een topsporthal op zich.

Dit blijkt zeer duidelijk uit het advies van de gemachtigde ambtenaar, waarin wordt verwezen naar de in het MER voorgestelde milderende maatregelen:

‘In het MER zijn, om de effecten van het project in exploitatiefase op de omgeving te remediëren, een aantal milderende maatregelen voorzien. Deze maatregelen moeten verwerkt worden in een bedrijfsvervoerplan dat door de aanvrager moet opgemaakt worden voor de vergunning van de Topsporthal kan worden verleend door het college van burgemeester en schepenen.’

(...)

Ook de gemachtigde ambtenaar maakt zodoende duidelijk dat het bedrijfsvervoerplan moet worden opgemaakt in functie van de exploitatie van de gehele Sportpaleis-site.

Er moet trouwens worden opgemerkt dat ook het MER zelf is uitgegaan van de eventuele hinderaspecten van de gehele site, inclusief Sportpaleis en Hospitality Center.

Het MER heeft op die manier proberen vaststellen welk effect de omgeving ondergaat in geval van een maximaal gelijktijdig gebruik van zowel het Sportpaleis, het Hospitality Center en de nieuw te bouwen Topsporthal.

In het MER is sprake van een ‘gecombineerd scenario maximum bezetting’.

Vooraleer de stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd, werd zodoende een bedrijfsvervoerplan opgemaakt door de exploitant.

Het staat echter vast dat dit bedrijfsvervoerplan de loutere uitvoering is van de milderende maatregelen die opgenomen werden in het MER.

Het bedrijfsvervoerplan is m.a.w. geen voorwaarde verbonden aan de bouw van de Topsporthal, en dus geen stedenbouwkundige voorwaarde in de zin van artikel 105 §2 DRO.

Het is immers een algemene maatregel die wordt opgelegd in het kader van de exploitatie van de volledige Sportpaleissite. Het betreft als dusdanig een louter verkeerstechnisch aspect dat samenhangt met de exploitatie van de site, en niet met de bouw van de constructie (...).

Ook in casu is de voorwaarde dat ‘inzake mobiliteit het bijgevoegde mobiliteitsplan bindend is’ niet van stedenbouwkundige aard en heeft niets van doen met de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning op zich.

De voorwaarde is daarentegen van louter verkeerstechnische aard en strekt ertoe maatregelen te voorzien inzake mobiliteit in geval van een volledige exploitatie van de Sportpaleissite.

De geciteerde voorwaarde kan derhalve niet beschouwd worden als een stedenbouwkundige voorwaarde in de zin van artikel 105 §2 DRO.

3.

Los van het voorgaande, moet daarnaast worden opgemerkt dat door het niet expliciet onderwerpen van het bedrijfsvervoerplan aan een openbaar onderzoek, geenszins een substantieel vormvoorschrift werd geschonden.

Zoals verwerende partij ook reeds eerder heeft aangehaald, is het bedrijfsvervoerplan immers slechts een veruitwendiging van de milderende maatregelen die reeds werden voorgesteld in het MER.

Er kan niet worden ontkend dat dit MER wel degelijk aan een openbaar onderzoek werd onderworpen.

Beroepers, noch iemand anders, hebben ooit opmerkingen geformuleerd bij het MER. Na de goedkeuring ervan, werd dit ook door niemand in rechte aangevochten.

De opmerkingen zoals vervat in het MER werden vervolgens opgenomen in het bedrijfsvervoerplan. M.a.w. is het bedrijfsvervoerplan een loutere uitvoeringsmaatregel van het MER die uiteraard niet nogmaals op zijn beurt dient te worden onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Aan de omwonenden is immers ruim de mogelijkheid gegeven om zich uit te spreken over de milderende maatregelen die in het MER werden voorgesteld, zodat niet kan worden ingezien waarom de praktische uitwerking van deze maatregelen ook nog eens aan een openbaar onderzoek zou moeten worden onderworpen.

Er anders over oordelen klemmt des te meer, nu, zoals reeds aangehaald, nooit enige opmerking of bezwaar is geformuleerd aangaande de in het MER voorgestelde milderende maatregelen.

Bijgevolg werd geen substantiële vormvoorwaarde geschonden.

Overigens toont dit nogmaals het gebrek aan belang aan dat beroepers bij dit onderdeel van het middel hebben.

Het staat immers vast dat ook beroepers nooit enige kritiek hebben geformuleerd aangaande de maatregelen inzake mobiliteit zoals voorgesteld in het MER”.

3.1.7. In haar laatste memorie steunt de tweede verwerende partij zich op dezelfde argumenten om te besluiten dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het middel, minstens dat het tweede onderdeel van het eerste middel ongegrond is.

3.1.8. In hun laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden wat volgt:

“(…)

De essentiële vereisten inzake het openbaar onderzoek zijn manifest geschonden. Het bedrijfsvervoersplan dat een essentieel element van de vergunning uitmaakt werd nooit aan een openbaar onderzoek onderworpen. Dit vervoersplan is nochtans van bijzonder doorslaggevend belang aangezien net dit plan aanleiding zou moeten geven tot een mildering van de in het MER beschreven significant negatieve effecten van de tenuitvoerlegging van de vergunning. Er mag overigens opgemerkt worden dat het zogenaamde bedrijfsvervoersplan de afgelopen periode absoluut niet werkzaam bleek en alleszins niet volstond om hinder voor de verzoekende partijen uit te sluiten of te beperken. Verzoekende partijen hebben dit in hun verzoekschrift uitgebreid aangegeven: (samengevat) dit bedrijfsvervoersplan kan niet werken, het is ruimschoots onvoldoende én bovendien afhankelijk van het verlenen van andere vergunningen. Net deze argumentatie is niet meegenomen in het openbaar onderzoek aangezien er hierover geen georganiseerd werd.

7. Er werd bovendien voorgehouden (o.a. in het MER) dat het gecumuleerd scenario met een bezetting van zowel het Sportpaleis en van de nieuwe

topsporthal (lees inderdaad in de praktijk evenementenhal) hooguit enkele keren per jaar zou voorkomen. In de praktijk blijkt dit dan toch wel anders uit te draaien. Het volstaat de website van het Sportpaleis en de Lotto arena te bekijken om meteen in te zien dat een rad voor de ogen gedraaid wordt waar men zelf bijstaat. En ondertussen is verwerende partij er wel in geslaagd de schorsingsprocedure af te wenden en dat... inderdaad op grond van de motivering dat het zogenaamde bedrijfsvervoersplan mildering zou brengen zodat geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel geleden werd. Net dat bedrijfsvervoersplan werd, zoals de auditeur terecht aangeeft, nooit aan een openbaar onderzoek onderworpen. Dit zogenaamde plan wordt ‘misbruikt’ om een project te vergunnen dat alleszins niet vergund kan worden om de eenvoudige reden dat de draagkracht van de omliggende woonwijken reeds danig overschreden is (zoals overigens ook uit het MER blijkt). Men hoeft overigens geen jurist te zijn om dit in te zien. Dit werd ook reeds eerder in de schriftelijke procedure toegelicht.

8. Uw Raad oordeelde eveneens reeds meermaals dat de uitvoering van de vergunning (en dus ook van het als voorwaarde opgelegde bedrijfsvervoersplan) niet afhankelijk mag gesteld worden van de afgifte van andere stedenbouwkundige vergunningen. Ook de concrete wijze waarop de verleende vergunning moet worden uitgevoerd kan niet aan de keuze van de vergunninghouder zelf overgelaten worden en dient precies omschreven te zijn, hetgeen, zoals de auditeur ook terecht aanhaalt, in casu alleszins niet het geval is. Ook op dat punt is het middel gegrond”.

3.1.9. De tussenkomende partij laat in een “laatste memorie” nog gelden dat de effectiviteit van het bedrijfsvervoerplan overigens bewezen is, dat op 17 oktober 2008 het Sportpaleis en de Lotto Arena samen 23.101 bezoekers telden, zonder dat uitzonderlijke drukte werd vastgesteld op de ring en dat de omliggende parkings niet eens volzet waren.

3.2. Onderzoek van het tweede onderdeel van het middel

3.2.1. Met betrekking tot het belang van de verzoekende partijen bij het middel

3.2.1.1. Het bedrijfsvervoerplan, waarvan de naleving als voorwaarde in de bestreden stedenbouwkundige vergunning wordt opgelegd, bevat maatregelen in functie van de in het milieueffectrapport vastgestelde effecten, waaronder deze in verband met de parkeerproblematiek. Verzoekende partijen hebben wel degelijk belang bij een middel waarin wordt aangevoerd dat dit bedrijfsvervoerplan op een onrechtmatige wijze als voorwaarde in deze vergunning werd opgenomen, wanneer dit bedrijfsvervoerplan juist betrekking heeft op hun persoonlijke situatie.

3.2.1.2. In de mate dat de exceptie ervan uit gaat dat het al dan niet onderwerpen van dit bedrijfsvervoerplan aan het openbaar onderzoek hoe dan ook voor de verzoekende partijen tot hetzelfde resultaat zou leiden, dient te worden

vastgesteld dat het aan de Raad van State niet toekomt vooruit te lopen op de resultaten van het openbaar onderzoek over dat bedrijfsvervoerplan.

3.2.1.3. De exceptie kan niet worden aangenomen.

3.2.2. Met betrekking tot de grond van het middelonderdeel

3.2.2.1. De verzoekende partijen werpen in het tweede onderdeel van het middel onder meer op dat na het sluiten van het openbaar onderzoek een bedrijfsvervoerplan is opgemaakt dat binnensluipt in de besluitvorming zonder dat zij daarover tijdens het openbaar onderzoek hun bezwaren hebben kunnen doen kennen, terwijl de verplichting de betrokken aanvraag aan een openbaar onderzoek te onderwerpen inhoudt dat minstens de essentiële elementen hiervan in dit openbaar onderzoek dienden te worden betrokken zodat zij hierover op een nuttige wijze hun bezwaren konden doen kennen.

3.2.2.2. Uit de samenlezing van het bepaalde in artikel 3, artikel 8, vijfde lid en artikel 11, § 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, blijkt dat de onder meer in artikel 3, § 1 van voornoemd besluit vermelde aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning dienen te worden onderworpen aan een openbaar onderzoek, dat iedereen gedurende de periode van het openbaar onderzoek bezwaren of opmerkingen in verband met het ontwerp schriftelijk ter kennis kan brengen van het college van burgemeester en schepenen en dat de vergunningverlenende overheid zich over de ingediende bezwaren en opmerkingen dient uit te spreken.

Deze openbaarmaking is voorgeschreven, eensdeels, om degenen die bezwaren zouden hebben tegen de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning de mogelijkheid te bieden hun bezwaren en opmerkingen te doen gelden, anderdeels, om aan de bevoegde overheden de nodige inlichtingen en gegevens te verstrekken opdat zij met kennis van zaken zouden kunnen oordelen. De formaliteit van het openbaar onderzoek is dan ook een substantiële pleegvorm.

Op straffe van anders de waarborgen die de voornoemde reglementaire procedure van openbaarmaking aan de belanghebbende derden biedt volkomen te negeren, wordt deze substantiële pleegvorm miskend indien, na de formaliteit van het openbaar onderzoek, aan de aanvraag essentiële elementen worden toegevoegd die niet aan de formaliteit van het openbaar onderzoek zijn

onderworpen geweest en die als grondslag hebben gediend voor het advies van de gemachtigde ambtenaar en voor het nemen van de beslissing over de aanvraag.

3.2.2.3. Het wordt niet betwist dat de betrokken aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning krachtens artikel 3, § 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen aan een openbaar onderzoek diende te worden onderworpen.

3.2.2.4. Te dezen werd het openbaar onderzoek gehouden van 10 oktober 2005 tot en met 9 november 2005.

In zitting van 23 december 2005 heeft het college van burgemeester en schepenen de ingediende bezwaarschriften onderzocht en beoordeeld.

Op 13 februari 2006 heeft de gemachtigde ambtenaar over de aanvraag een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Het beschikkend gedeelte van dit advies bepaalt onder meer wat volgt:

“Gunstig onder de volgende voorwaarden:

- 1 er moet voldaan worden aan de milderende maatregelen van het Mer op de volgende manier. In het Mer zijn, om de effecten van het project in exploitatiefase op de omgeving te remediëren, een aantal milderende maatregelen voorzien. Deze maatregelen moeten verwerkt worden in een bedrijfsvervoerplan dat door de aanvrager moet opgemaakt worden voor de vergunning van de Topsporthal kan worden verleend door het college van burgemeester en schepenen.
 - 1.1 Dit bedrijfsvervoerplan moet dynamisch zijn, zodat rekening kan worden gehouden met ontwikkelingen op korte en lange termijn in de omgeving en met mogelijke synergieën. De periodieke evaluatie van de indicatoren van het bedrijfsvervoerplan zal toelaten om maatregelen uit te werken op korte en lange termijn en bij te sturen waar nodig.
 - 1.2 De in de bedrijfsvervoerplan gemaakte afspraken met externen of met overheden, moeten vastgelegd worden in een schriftelijk overeenkomst die aan het bedrijfsplan wordt toegevoegd en die garandeert dat de gemaakte afspraken effectief gerealiseerd zullen worden.
 - 1.3 Indien er in het bedrijfsvervoerplan voorzien wordt dat nieuwe wegen worden aangelegd of bestaande wegen worden verbreed of aangepast, moet - in voorkomend geval - hierin ook de nodige gemeenteraadsbeslissingen worden opgenomen.
 - 1.4 Tevens moeten in dit bedrijfsvervoerplan de nodige financiële waarborgen vervat zijn waaruit blijkt dat men over de eigendommen, die ter beschikking zijn voor het realiseren van bijkomende parkeergelegenheden, effectief kan beschikken.
 - 1.5 In dit bedrijfsvervoerplan moet voldaan worden aan de milderende maatregelen van het MER voor de disciplines mens - verkeer en mens

- ruimtelijke aspecten en hinderaspecten betreft. Tevens worden in de disciplines geluid en trillingen en bodem en grondwater een aantal relevante aanbevelingen gedaan (onder meer betrekking hebbend op parkings). Het is aangewezen om met deze aanbevelingen rekening te houden in het bedrijfsvervoerplan. De aanvrager moet ook aantonen op welke wijze hij in dit bedrijfsvervoerplan voldoet aan de milderende maatregelen van het Mer.
- 2 De aanvrager moet zich, indien de vergunning is verleend en dus het bedrijfsvervoerplan is opgemaakt, strikt houden aan de maatregelen die vervat zijn in het bedrijfsvervoerplan.
(...)”.

Bij het bestreden besluit van 31 maart 2006 verleent het college van burgemeester en schepenen de gevraagde stedenbouwkundige vergunning “mits rekening wordt gehouden met alle opmerkingen en voorwaarden in de voornoemde geciteerde adviezen, beoordelingen en conclusies, inzonder het beschikkende gedeelte van de gemachtigde ambtenaar van 13 februari 2006 met ref. 28864018”, waarna het voormelde beschikkende gedeelte van het voorwaardelijk gunstig advies van de gemachtigde ambtenaar onder meer met betrekking tot het bedrijfsvervoerplan in extenso wordt herhaald (artikel 1), en waarbij nog wordt bepaald: “inzake mobiliteit is het bijgevoegde bedrijfsvervoerplan bindend. Het college zal sactionerend optreden indien de waarnemingen, zoals omschreven, negatief uitvallen” (artikel 3, punt 2).

3.2.2.5. Uit de voormelde voorwaarden blijkt dat het bedoelde bedrijfsvervoerplan een essentieel onderdeel van de bestreden stedenbouwkundige vergunning uitmaakt, zonder welke de vergunning niet kon worden verleend. Het bedrijfsvervoerplan diende derhalve aan een openbaar onderzoek te worden onderworpen, teneinde iedereen de mogelijkheid te bieden om kennis te nemen van de in dat plan voorgestelde maatregelen, en om daarover eventueel opmerkingen en bezwaren te formuleren.

Door het niet onderwerpen van het bedrijfsvervoerplan aan een openbaar onderzoek, werd een substantiële vormvereiste geschonden.

De door de verwerende partijen en de tussenkomende partij in hun respectievelijke memories aangevoerde argumenten doen aan de voormelde vaststelling geen afbreuk.

3.2.2.6. Het tweede onderdeel van het eerste middel is in de aangegeven mate gegrond.

OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :

Artikel 1.

Vernietigd wordt het besluit van 31 maart 2006 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen waarbij aan de n.v. ANTWERPS SPORTPALEIS de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het oprichten van een topsporthal aan de Schijnpoortweg 115 te Antwerpen (Merksem) op percelen kadastraal bekend sectie D, nrs. 365/l, 374/a2, 374/b2, 367/t8, 367/v8 en 367/w8.

Artikel 2.

De kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, bepaald op 700 euro, komen ten laste van de verwerende partijen, ieder voor de helft.

De kosten van de tussenkomst, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op vier juni 2009, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
	J. BOVIN,	staatsraad,
	P. LEFRANC,	staatsraad,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

R. STEVENS.