

Beroepschrift

Beroepschrift van de vzw Verlenging Nooit tegen het besluit van 1 september 2023 waarmee het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen aan Air Service Liège NV een omgevingsvergunning met projectnummer OMV_2022114177 verleent op de kadastrale percelen “*afdeling 32 sectie B nrs. 737A, 738D en 739B4*” voor “*de aanleg van een parking*”.

1. Indiener van het beroep

Verlenging Nooit werd op 13 september 2001 opgericht en heeft als statutair doel: “*(...) de bescherming van het leefmilieu, verbetering van de leefkwaliteit en de bescherming en de vrijwaring van de goederen en de gezondheid van de inwoners van de provincie Antwerpen, en met name de gemeenten Boechout-Vremde, Borsbeek, Mortsel en de stad Antwerpen en haar districten, die hinder ondervinden of zouden kunnen ondervinden van de huidige en toekomstige activiteiten van de luchthaven te Deurne-Antwerpen.*”

Het artikel 3 van de statuten vermeldt verder in een niet-limitatieve opsomming, welke activiteiten of acties de vereniging kan inrichten of doen om dat maatschappelijk doel te bereiken.

De vereniging is een vzw, met maatschappelijke zetel te 2531 Boechout, Weverstraat 85.
Ondernemingsnummer 475.496.176

2. Het belang van de vzw Verlenging Nooit

Het college van burgemeester en schepenen (verder: CBS) kent een omgevingsvergunning toe voor de aanleg van een nieuwe parking en regulariseert meteen een reeds bestaande maar niet-vergunde parking. De uitbreiding van de parkeermogelijkheden lokt meer autoverkeer uit en is zonder twijfel gericht op een stijging van het aantal passagiers van de luchthaven en daardoor ook meer vliegbewegingen. De toename van auto- en vliegverkeer heeft daardoor een grotere hinder (drukker verkeer, meer lawaai, meer luchtvervuiling) tot gevolg voor de mensen rond de luchthaven. De verruimde parkeermogelijkheden tasten rechtstreeks en onrechtstreeks de leefkwaliteit aan van de mensen die rond de luchthaven wonen.

Verlenging Nooit heeft dus zeker een gerechtvaardigd belang bij deze beroepsprocedure.

3. Gegevens van het dossier

- Projectnaam: ASL_dossier PARKING_ANTWERPEN - BIS (2022114177)
- OMV referentie: OMV_2022114177
- Kadastrale gegevens: afdeling 32 sectie B nrs. 737A, 738D en 739B4

- Planologische bestemming:
 - Gewestplan: vliegveld van Deurne volgens gewestplan Antwerpen, goedgekeurd op 3 oktober 1979,
 - Gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen', goedgekeurd op 19 juni 2009: zone 'luchthavengebied' binnen de afbakeningslijn
- Exploitant/aanvrager: NV AIR SERVICE LIEGE met als adres Voogdijstraat 29 te 3500 Hasselt (NN 0461.940.625)
- Adres vestigingseenheid (Nr. 2.160.809.018): NV ASL, Luchthavenlei 1 bus 11, 2100 Antwerpen (sedert 1 december 2006)

4. De vergunningsaanvraag (verder: VA)

Volgens pagina 2 van de vergunning van 1 september 2023:

- inrichten van een terrein met parking aan de overzijde van een bedrijf op de site van de luchthaven;
- aanleggen van verhardingen, groenstroken en constructies;
- de regularisatie van de bestaande parking naast het bedrijf maakt geen deel uit van de aanvraag.

5. Historiek van de VA

- | | |
|--|-------------------|
| • Indiening VA | 22 februari 2023 |
| • Volledig en ontvankelijk | 5 april 2023 |
| • Er werd geen Openbaar Onderzoek ingericht | ---- |
| • Ongunstig advies Stadsbeheer/ Groen en Begraafplaatsen | 20 april 2023 |
| • Indiening wijzigingsverzoek | onbekend |
| • Aanvaarding wijzigingsverzoek | 14 juli 2023 |
| • Beslissing afgevoerd op college | 14 juli 2023 |
| • Voorwaardelijk gunstig advies Stadsbeheer/Groen en Begraafplaatsen | 16 augustus 2023 |
| • Negatief advies Gemeentelijke Omgevingsambtenaar (GOA) | 30 augustus 2023 |
| • Bijwerking te vergunnen plan, met negatie van voormeld negatief advies door een kabinetsmedewerker van schepen Koen Kennis | 31 augustus 2023 |
| • CBS-besluit op basis van het daags voordien aangepaste plan en met een ongevraagde regularisatie van een bouwmisdrijf | 1 september 2023 |
| • Betekening van de beslissing | 6 september 2023 |
| • Aanplakking van de beslissing door de aanvrager | 20 september 2023 |
| • Inrichting Openbaar Onderzoek | 21 september 2023 |
| • Einde beroepsperiode | 20 oktober 2023 |

6. Het negatief advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar (verder: GOA) van 30 augustus 2023

De GOA adviseert het CBS de omgevingsvergunning te weigeren voor de stedenbouwkundige handelingen wegens onverenigbaarheden met de stedenbouwkundige voorschriften en een goede ruimtelijke ordening

De motivering van de GOA is helder en ter zake dienend:

“De aanvraag wijkt af met de bepalingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen:

- Artikel 8.2.3 Zorgvuldig ruimtegebruik:

Het aanleggen van verhardingen en inrichten van een nieuwe parking in een braakliggende groenzone, naast bestaande onvergunde verhardingen met een parking, zonder dat het bedrijf een grotere parkeerbehoefte aantoont, getuigt niet van zorgvuldig ruimtegebruik.

De aanvraag wijkt af van de bepalingen van de verordening toegankelijkheid op het volgend punt:

- Artikel 27: Als een constructie beschikt over één tot en met honderd eigen parkeerplaatsen, moet minstens zes procent van het totale aantal parkeerplaatsen, en minstens één parkeerplaats, een aangepaste parkeerplaats zijn. Vanaf vijf tot en met honderd eigen parkeerplaatsen, moeten de aangepaste parkeerplaatsen ook voorbehouden parkeerplaatsen zijn. Er zijn geen aangepaste parkeerplaatsen voor gehandicapten voorzien. Er moeten minimum drie aangepast zijn.”

Bovendien stelt de GOA bouwmisdrijven vast, alsook een onbekende functiewijziging: *“In de huidige situatie is een parkeerstrook aanwezig grenzend aan het bedrijfsgebouw, waarvoor geen vergunning is teruggevonden voor de verharding ervan. Ook een vergunning van een eventuele functiewijziging voor de vliegschool is niet aanwezig in de aanvraag.”*

Verder geeft de GOA uitdrukkelijk aan dat er een integraal plan nodig is om de aanvraag te kunnen beoordelen: *“Om de aanvraag voor een parking te kunnen beoordelen is een integraal plan nodig waarin alle vergunde, bestaande en nieuwe werken, handelingen en wijzigingen zijn opgenomen.”*

7. Beroepsgrievens

7.1. Inzake het verslag van de GOA

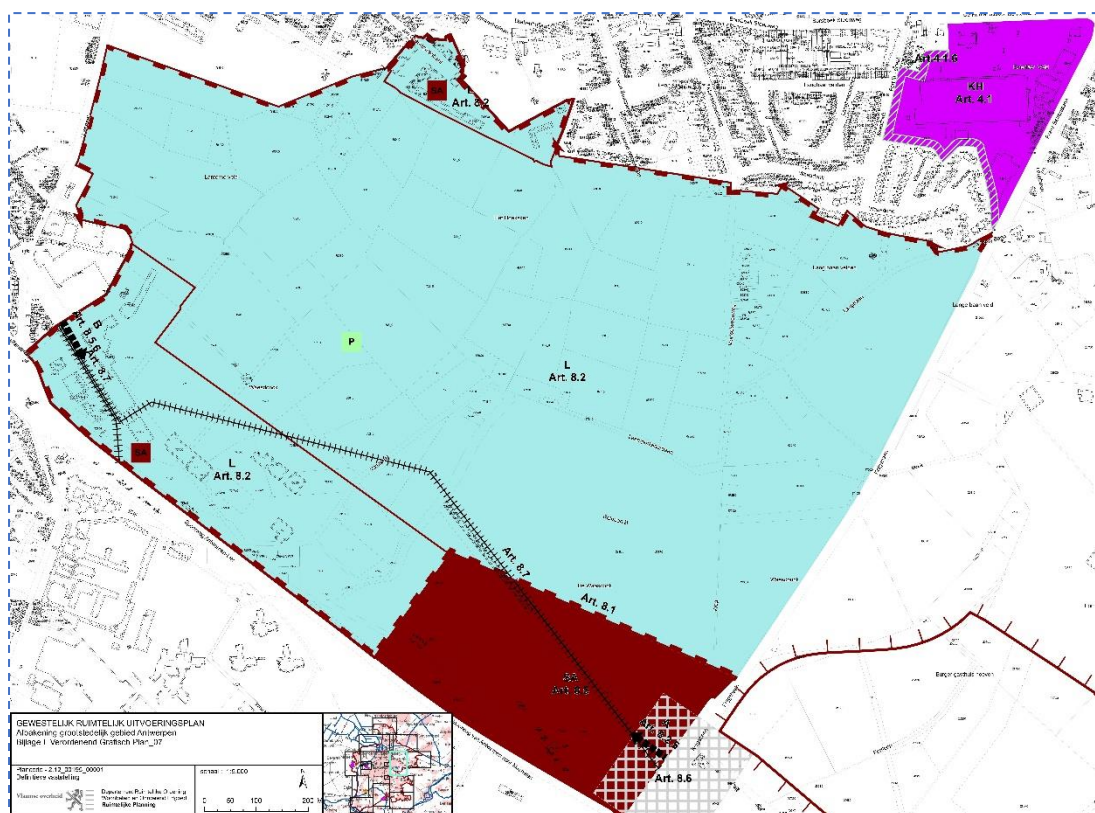
“Het college sluit zich niet integraal aan bij het verslag van de gemeentelijke omgevingsambtenaar (...)”

Het CBS wijst de motivering van de GOA over *“het gebrek aan zorgvuldig ruimtegebruik en de aanwezigheid van een bestaande, onvergunde parking grenzend aan het bedrijfsgebouw”* van de hand met volgende overweging: *“De aanvrager wijst op het feit dat het protocol ‘airside’ en ‘landside’ gewijzigd is door het verplaatsen van het sas. Hierdoor staat de loods nu ‘landside’ en kan ze rechtstreeks worden aangereden.”*

Deze Engelse termen “landside” en “airside” komen uit de ICAO- en EASA-reglementen en hebben niets vandoen met de stedenbouwkundige bepalingen uit het GRUP “Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen” waarnaar de GOA uitdrukkelijk verwijst.

Er wordt in het Verordenend Plan geen enkel onderscheid gemaakt tussen de zones op het vliegveld, die volgens de federale wetgeving “toegangsgecontroleerd” moeten worden afgesloten (de luchtzijde in het Nederlands). De zone waar de aanvrager een parking wil inrichten valt gewoon onder artikel 8.2 en de daarbij horende onderliggende artikels, zoals artikel 8.2.3, waarnaar de GOA verwijst.

De motivering door het CBS op basis van het onderscheid lucht/landzijde is derhalve gebrekkig en zelfs misleidend.



7.2. De toegankelijkheid van de aangevraagde parking.

Aansluitend bij de hierboven vermelde onterechte overweging van het CBS over de plaats van de, die nu zou komen te liggen aan de landzijde van de verplichte afsluiting van de luchtzijde door de verplaatsing van een sas, wil Verlenging Nooit wijzen op een tegenspraak in de aanvraag zelf.

De aanvrager bevestigt immers in de “beschrijvende nota” dat de loods niet kan *“rechtstreeks worden aangereiden”*. In de “Verklarende Nota” van 9 september 2022, opgesteld door de architect komt volgende verklaring voor van de bouwheer:

“De parking zal niet vrij toegankelijk zijn.

Deze is uitsluitend voor klanten en personeel en afgesloten middels een slagboom.

Personeel zal hun Crew ID card kunnen gebruiken om de slagboom te openen, voor klanten gebeurt dit vanop afstand.”

De bewering: *“Hierdoor staat de loods nu ‘landside’ en kan ze rechtstreeks worden aangereiden”* is dus niet correct en kan daardoor geen valabel element zijn in de motivering om af te wijken van het correct gemotiveerd negatief advies van de GOA.

7.3. De bevoegdheidsgrenzen van een vergunningverlenende overheid.

Het CBS gaat aansluitend op de foute bewering dat parking rechtstreeks kan worden aangereiden, verder met volgende stelling:

“Om die reden acht het college het dan ook opportuun in het kader van dit zorgvuldig ruimtegebruik om vooreerst de bestaande verharding voor parkeerplaatsen voor en rechts van de loods te regulariseren en bijkomend de overige onbebouwde grondoppervlakte in die bebouwbare zone rechts tot aan de ‘landside’-grens ook aan te leggen als parking, eerder dan de groenzones in te nemen.”

Enerzijds bevestigt het college wel het door de GOA vooropgezette gebrek aan *“zorgvuldig ruimtegebruik”*, maar misbruikt dan daaropvolgend dit principe om stilzwijgend “bouw misdrijven” te regulariseren. De bevoegdheid van een vergunningverlenende overheid wordt evenwel begrensd door de vergunningsaanvraag zelf. Op pagina 2 van het CBS-besluit van 1 september 2023 staat deze grens expliciet vermeld:

“de regularisatie van de bestaande parking naast het bedrijf maakt geen deel uit van de aanvraag.”

Bovendien legt het CBS in de bijzondere voorwaarden op door de GOA vastgesteld bouw misdrijf te “bestendigen” en te “vervolledigen” met de opdracht: *“De onbebouwde grondoppervlakte in de bebouwbare zone rechts van de loods tot aan de ‘landside’-grens aan te leggen als parking.”*

Dit besluit van het CBS is compleet onbegrijpelijk en onwettelijk. Het CBS overschrijdt immers

zijn bevoegdheid door een vergunning te verlenen die niet werd gevraagd en waardoor bovendien een misdrijf wordt toegedekt.

- 7.4. De verantwoording van de noodzaak om een bijkomende parking aan te leggen ontbreekt, zowel in de aanvraag, als in de beslissing.

Ook over de vermeende noodzaak om de parking aan te leggen is het advies van de GOA duidelijk:

“In de beschrijvende nota wordt vermeld dat de groei van het bedrijf in de afgelopen vijf jaar heeft geleid tot een tekort aan parkeerruimte. Het toegenomen aantal vliegtuigen heeft geresulteerd in een verdubbeling van het aantal vluchten en bijna een verdrievoudiging van het aantal passagiers. Aanvullend is er een vliegschool opgericht en is het bedrijf met de afhandelingen van externe vluchten gestart.

Desondanks ontbreekt het aan een motivering van de (toegenomen) parkeerbehoefte, wat de beoordeling van zorgvuldig ruimtegebruik zoals vereist, onmogelijk maakt. Om de parkeerbehoefte nauwkeurig te kunnen berekenen en bijgevolg de juiste mate van verharding en aantal parkeerplaatsen te bepalen, zowel voor de vergunde als voor de nieuwe activiteiten, zijn juiste gegevens over de exacte groei in personeel, studenten, klanten, vluchten, enz. onmisbaar. Dit is helaas niet aanwezig in deze aanvraag.”

Het CBS bevestigt dat de VA op dit punt mank loopt: *“Bij een toekomstige vergunningsaanvraag moet een duidelijke motivering van de toegenomen parkeerbehoefte voorhanden zijn en de bestaande functies in het gebouw mee opgenomen worden in de parkeerbalans.”*

Desondanks verleent het CBS een omgevingsvergunning voor de parking, weliswaar een vergunning voor ‘slechts’ 32 in plaats van de gevraagde 50 plaatsen.

Het CBS motiveert helemaal niet waarom een parking met 32 plaatsen wel kan vergund worden.

Het negatief advies van de GOA en ook de vaststelling door het CBS zelf dat een duidelijke motivering in de VA ontbreekt, geldt niet alleen voor de gevraagde 50 maar ook voor de toegekende 32 parkeerplaatsen

Het CBS komt met het verlenen van de vergunning in tegenspraak met zijn eigen motivering. Door dit motiveringsgebrek in zowel de VA als in het besluit van het CBS, is de verleende vergunning ongeldig, nietig zelfs.

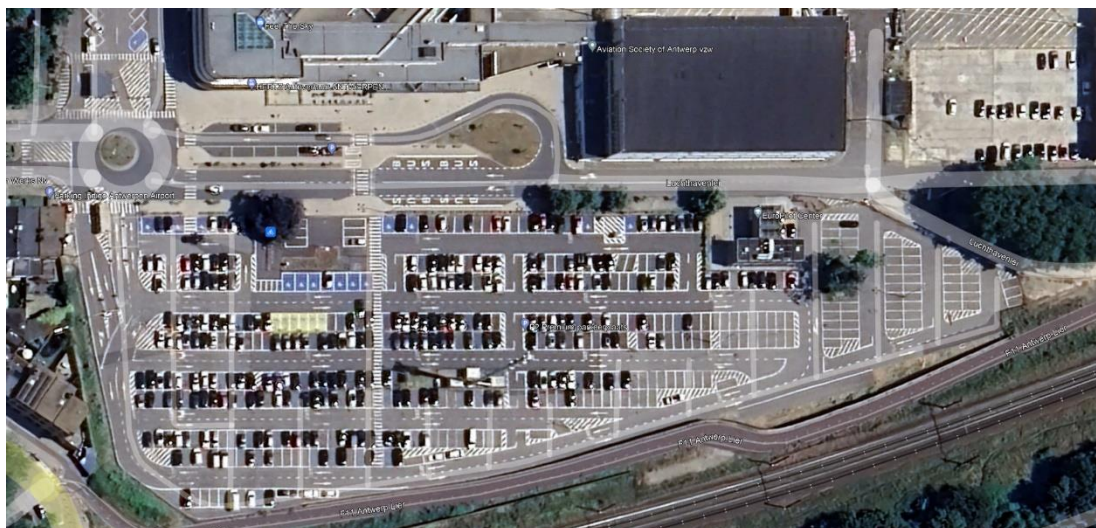
- 7.5. De omliggende parkings.

Bij de beoordeling van de noodzaak om een bijkomende parking aan te leggen is het gepast dat de overheid rekening houdt met de reeds bestaande parkings.

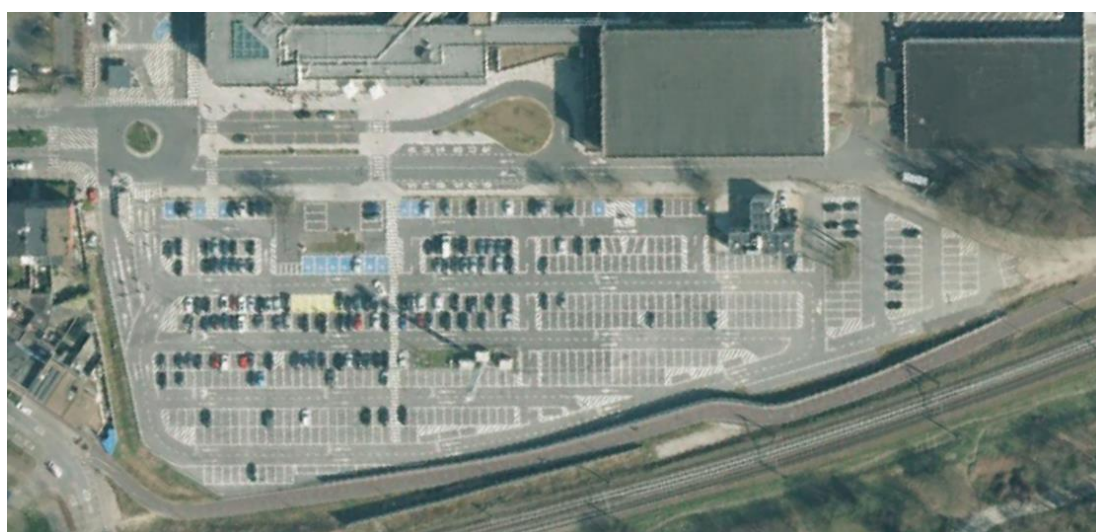
Verlenging Nooit stelt vast dat de recent aangelegde nieuwe parking van de luchthaven veel

meer dan 50 lege plaatsen telt, waardoor de behoefte om 50 nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen niet kan worden onderbouwd.

Ter illustratie hiervan voegt Verlenging Nooit een luchtfoto bij van 8 juli 2023 waarop nagenoeg 200 vrije plaatsen te zien zijn op de grote parking aan de luchthaven en op 26 maart 2022 zijn er nagenoeg 300 plaatsen vrij:



Google Earth 8 juli 2023



Geopunt 26 maart 2022

Uit de vergelijking van de beide foto's blijkt is er ook nog een bijkomende parking werd aangelegd op de plaats van de recent afgebroken loads (bovenaan rechts op de foto's).

Het feit dat het CBS-besluit geen rekening houdt met de terechte vraag of er dan nog niet genoeg verharding voor parkings werd aangelegd in de onmiddellijke omgeving wijst op een bijkomend gebrek bij de beoordeling van de noodzaak voor de aanleg van de nieuwe parking.

Deze nieuwe zou wel eens volstrekt overbodig kunnen zijn, gelet op de leegstand van de bestaande parkings.

7.6. De vergunning is strijdig met het klimaatplan van de stad Antwerpen.

De stad Antwerpen engageerde zich met een besluit van het CBS in een Klimaatplan:¹

“Dit stadsbestuur engageert zich om dit plan samen met alle inwoners en ondernemers, organisaties en bedrijven waar te maken en we rekenen ook op hun brede steun bij de uitvoering ervan. Want dit weten we wel zeker: we halen onze klimaatdoelen dankzij de welvaart van onze stad en haven, de kracht van onze inwoners en onze voortrekkersrol in Vlaanderen. Antwerpenaars kunnen dit, we zullen de wereld verbazen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bart De Wever

Burgemeester

Tom Meeuws

Schepen voor Leefmilieu”

Een belangrijk onderdeel van dit plan gaat over mobiliteit. Afdeling 4 van dit onderschreven klimaatplan gaat expliciet over de zogenaamde “modal split 50/50” tegen 2030:²

Naar een modal split 50/50

“Een ambitieus mobiliteitsbeleid geeft niet enkel een leefbare en aantrekkelijke stad, het heeft ook een impact op de daling van CO2. We streven voor het personenverkeer naar een modal split 50/50. Dat betekent dat tegen 2030, minstens 50 % van alle verplaatsingen in de vervoer-regio Antwerpen, uitgedrukt in personenkilometers, gebeurt met de fiets, trein, tram, bus, te voet, taxi, waterbus, deelsystemen, en maximaal 50% met de auto.”

In 2017 sloten de burgerbewegingen Ringland, Ademloos en stRaten-generaal, de Vlaamse overheid en het Antwerpse stadsbestuur het Toekomstverbond: een overeenkomst over de “overkapping” van de Antwerpse Ring en heel wat doelstellingen voor een betere mobiliteit.. Dat Toekomstverbond is een echte overeenkomst die ook voor de stad Antwerpen bindend is. Een van de belangrijke elementen uit die overeenkomst is precies die “modal split 50/50” zoals hierboven beschreven.

Door op een ongemotiveerde manier en zonder dat de noodzaak daartoe is aangetoond een vergunning te verlenen voor nog meer parkeergelegenheid voor auto's, schendt het CBS het Klimaatplan dat het zelf goedkeurde en het Toekomstverbond dat het mee ondertekende.

7.7. De door het CBS-besluit vergunde plannen

Verlenging Nooit wenst voorbehoud te maken voor de plannen, die integraal deel uitmaken

¹ <https://magazine.antwerpen.be/klimaatplan/voorwoord>

² <https://magazine.antwerpen.be/klimaatplan/50>

van de vergunning volgens de toegevoegd lijst, die overeenstemt met de plannen op het omgevingsloket, zij het in een andere volgorde:

BA_Parkings_G_N_4_gevels aanzicht 4.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_T_B_1_terreinprofiel.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_I_B_1_Inplanting.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_T_N_1_terreinprofiel.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_L_B_1_Legende.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_P_N_4_dakplan overkapping.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_P_N_2_fundering overkapping.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_L_N_1_Legende.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_G_N_3_gevels aanzicht 3.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_S_N_1_snede A-A.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_I_N_2_inplanting dakplan rev1.pdf	30 juni 2022
BA_Parkings_P_N_1Fundering-rioleringsplan algemeen rev1.pdf	30 juni 2022
BA_Parkings_P_N_3_grondplan overkapping.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_I_N_1_inplanting rev1.pdf	30 juni 2022
BA_Parkings_G_N_1_gevels aanzicht 1.pdf	13 februari 2023
BA_Parkings_G_N_2_gevels aanzicht 2.pdf	13 februari 2023

Het CBS zegt hierover in het artikel 3 van de omgevingsvergunning:

“Het college beslist de plannen waarvan een overzicht als bijlage bij dit besluit is gevoegd, goed te keuren.”

De plannen die in openbaar onderzoek werden gegeven, hebben als datum ofwel 30 juni 2022, ofwel 13 februari 2023, ze dateren dus allemaal van voor de aanvraag ingediend op 22 februari 2023. Dat maakt dat er op de plannen geen enkel wijziging werd aangebracht tussen 22 februari 2023 en 14 juli 2023, de datum waarop nochtans een wijzigingsaanvraag werd aanvaard.

Verlenging Nooit stelt de vraag of er “iets” gewijzigd werd op deze plannen, dat maakte dat er op 14 juli 2023 een “wijziging” van de aanvraag kon worden aanvaard.

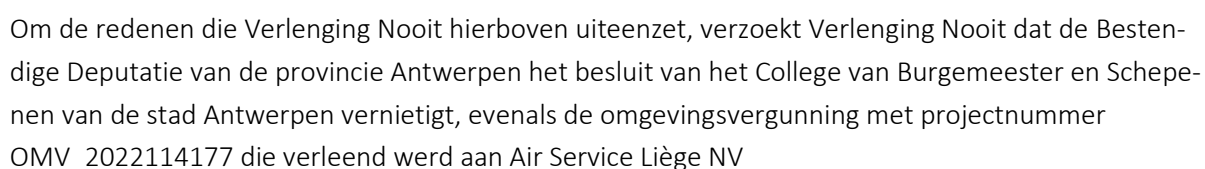
Verlenging Nooit vermoedde dat in het Openbaar Onderzoek niet de juiste plannen waren opgenomen, maar nader onderzoek van het plan “met de rode lijnen en de rode tekst” wijst uit dat dit plan dezelfde datum draagt, zoals het in het onderzoek gepubliceerde plan, namelijk 30 juni 2022.

Ter illustratie hierna een extract uit het plan “BA_Parkings_I_N_2_inplanting dakplan rev1.pdf”. (met de rode lijnen en tekst)

De blauwe zone is de aanduiding van de infiltratiezone, waarvan een deel buiten de vergunning valt, maar toch op een onduidelijke wijze in de beweerd vergunde plannen voorkomt.

Dat valt niet te begrijpen. Deze plannen kunnen onmogelijk als vergund worden beschouwd

Het besluit van het CBS valt ook op dit punt helemaal niet te begrijpen.



voorzitter