RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

nr. 173.287 van 6 juli 2007
in de zaak A. 176.286/X- 12.998.

In zake : de b.v.b.a. POMPHUIS,
die woonplaats kiest bij
advocaat D. LINDEMANS,
kantoor houdende te 1000 BRUSSEL,
Keizerslaan 3

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat P. AERTS,
kantoor houdende te 9000 GENT,
Coupure 5.

tussenkomende partij :

de n.v. van publiek recht BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIL (BAM),
die woonplaats kiest bij
de advocatenassociatie D. DHOOGHE, J. BOUCKAERT en T. GEVERS,
kantoor houden de te 1000 BRUSSEL,
Loksumstraat 25.

D E R A A D V A N S T A T E, Xe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de b.v.b.a. POMPHUIS op 29 augustus 2006 heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het besluit van de Vlaamse regering van 16 juni 2006 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding”;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur A. EYLENBOSCH;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 9 november 2006 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 8 december 2006;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat J. HONNAY, die loco advocaat D. LINDEMANS verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat P. AERTS, die verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat J. BOUCKAERT, die verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur A. EYLENBOSCH;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het bij artikel 90, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste advies van de Auditeur-generaal;

Overwegende dat de n.v. van publiek recht BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIL (BAM) met een verzoekschrift van 4 oktober 2006 heeft gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat er grond is om het verzoek in te willigen;

Overwegende dat om een antwoord te bieden op het mobiliteitsprobleem in en om Antwerpen in 1997 het Masterplan Antwerpen werd opgesteld omvattende o.m. de sluiting van de kleine ring (de zgn. “Oosterweelverbinding”), de optimalisatie van de Singel, de herinrichting van een aantal gewestwegen, een aantal stedelijke openbaar vervoersprojecten en enkele optimalisatieprojecten voor het waterwegentransport; dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een optimalisering van het wegennet wordt vooropgesteld; dat deze optimalisering een categorisering van het wegennet inhoudt, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen; dat in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de “noordelijke sluiting Ring (R1): te Antwerpen” wordt geselecteerd als primaire weg categorie I; dat tevens wordt gesteld dat de primaire wegen categorie I als hoofdfunctie verbinden op Vlaamse niveau en als aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau, en dat het Vlaamse Gewest deze wegvakken aanduidt in de gewestplannen

of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen; dat voor de nieuw aan te leggen wegvakken door het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen worden gereserveerd; dat op basis van het voorgaande het gewestplan Antwerpen wordt gewijzigd ten einde een reservatiestrook voor de “Oosterweelverbinding” aan te leggen; dat bij besluit van de Vlaamse regering van 28 oktober 1998 houdende definitieve vaststelling van het ontwerpplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Antwerpen op het grondgebied van de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Boechout, Boom, Borsbeek, Brasschaat, Edegem, Hemiksem, Hove, Kapellen, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 16 februari 1999, de strook tussen het Kattendijkdok en het Amerikadok wordt ingekleurd als bijzonder reservatiegebied met specifieke voorwaarden ter uitvoering van de “Oosterweel-verbinding”; dat in 1999 de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen de opdracht geeft om 7 varianten voor het sluiten van de Ring te bestuderen; dat de resultaten van deze haalbaarheidsstudie “Sluiten van de kleine ring R1" zijn vervat in het eindrapport mei 2000; dat op 15 december 2000 de Vlaamse regering het Masterplan goedkeurt; dat om de realisatie van dat Masterplan, waarvan de “Oosterweel-verbinding” het belangrijkste onderdeel uitmaakt, mogelijk te maken bepaalde bestemmingen van het geldende gewestplan dienen te worden gewijzigd; dat er wordt beslist tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna: GRUP); dat het Masterplan Antwerpen van 2003 tot 2005 wordt onderworpen aan een milieueffectrapportage; dat binnen het onderzoek in het kader van de plan-M.E.R. 7 varianten voor de Linkeroever en 2 varianten voor de Rechteroever worden onderzocht; dat op 30 mei 2005 het plan-MER wordt goedgekeurd door de Cel MER; dat in het goedkeuringsverslag wordt gesteld dat het plan-MER voor het Masterplan Antwerpen voldoet aan de vereisten van artikel 4.2.2, § 5 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM) en kan gelden als plan-MER voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding”; dat bij besluit van de Vlaamse regering van 16 september 2005 het ontwerp GRUP “Oosterweelverbinding” voorlopig wordt vastgesteld; dat met dit GRUP het tracé van de “Oosterweelverbinding” wordt vastgelegd; dat op de Linkeroever wordt gekozen voor het “geoptimaliseerd middentracé” en op de Rechteroever voor het “tracé Straatsburgdok”; dat de verzoekende partij verklaart een prestigieus klasserestaurant uit te baten onder de benaming “Het Pomphuis” te Antwerpen aan de Siberiastraat, op de Rechteroever; dat het “Lange Wapper” viaduct, dat een onderdeel vormt van

de Oosterweelverbinding ter hoogte van het Straatsburgdok, volgens verklaring van de verzoekende partij rakelings langs haar restaurant zou worden opgericht; dat bovendien zou worden voorzien in een omvangrijke werfzone op korte afstand van "Het Pomphuis"; dat het ontwerp GRUP "Oosterweelverbinding" aan een openbaar onderzoek wordt onderworpen van 21 oktober 2005 tot en met 19 december 2005; dat tijdens dit openbaar onderzoek 627 bezwaarschriften worden ingediend, waaronder een door de verzoekende partij; dat op 14 maart 2006 door de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (hierna: VLACORO) een gunstig advies wordt verleend; dat op 23 mei 2006 door de Afdeling Wetgeving van de Raad van State advies wordt verleend over het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het GRUP "Oosterweelverbinding" te Antwerpen; dat bij het thans bestreden besluit van de Vlaamse regering van 16 juni 2006 het GRUP "Oosterweelverbinding" definitief wordt vastgesteld;

Overwegende dat de verwerende partij en de tussenkomende partij de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering betwisten;

Overwegende dat uit hetgeen hierna volgt zal blijken dat in elk geval niet is voldaan aan een van de grondvoorwaarden voor het inwilligen van de vordering tot schorsing; dat er in die omstandigheden geen reden is om de opgeworpen excepties te onderzoeken;

Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot de schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de aangevochten akte of verordening kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

Overwegende dat, wat de eerste door artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State opgelegde voorwaarde betreft, de verzoekende partij in een eerste middel de schending aanvoert van de beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de zorgvuldigheidsplicht en het redelijkheids-beginsel, de artikelen 4.2.4 en 4.2.7 van het DABM, artikel 9 van richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en artikel 4 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hierna:

DRO); dat zij enerzijds in een eerste onderdeel aanvoert dat tijdens de besluitvorming de mogelijkheid van de constructie van een tunnel in plaats van een viaduct nooit ernstig werd onderzocht, terwijl de M.E.R.-regelgeving en meer algemeen, een zorgvuldig bestuur, vereisen dat een alternatief waarvan is aangetoond dat het beter scoort op vlak van stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid, op zijn minst ernstig moet worden onderzocht; dat zij anderzijds in een tweede onderdeel aanvoert dat het in de bestreden akte uitgekozen tracé voor de aanleg van het viaduct ten westen van het Straatsburgdok afbuigt over het noordelijk deel van het “Eilandje” in plaats van verder te lopen over het Amerikadok, dat de keuze van een traject dat het stedelijk weefsel aantast in plaats van een traject dat dit stedelijk weefsel zou vrijwaren, kennelijk onredelijk is; dat zij het voorgaande toelicht als volgt :

“TOELICHTING

1. Eerste onderdeel.

1 .

De mogelijkheid om het tracé van de Oosterweelverbinding te realiseren door middel van een tunnel, in plaats van door middel van een viaduct, werd in de loop van het besluitvormingsproces nooit ernstig onderzocht.

Om deze reden zag de stad Antwerpen zich ertoe verplicht om zelf een studie te bestellen over het alternatief van een ondertunneling. Deze zogenaamde 'second opinion ondergrondse alternatieven voor Oosterweelverbinding' werd nog in zeven haasten, amper enkele maanden voor de definitieve vaststelling van het voorliggende GRUP, besteld bij het studiebureau Horvat & Partners. Het zou een 'second opinion' over het tunnelalternatief betreffen, maar BAM, heeft totnogtoe uitdrukkelijk geweigerd om de 'first opinion' over dit alternatief ter beschikking te stellen (weigering bij brief BAM van 15 september 2005)

In de beknopte studie van Horvat & Partners wordt met name gewezen op de korte tijdspanne waarin het onderzoek diende te worden uitgevoerd. Om die reden werd er gebruik gemaakt van niet geverifieerde informatie van de BAM en werd het onderzoek enkel toegespitst op de 'hoofdlijnen'.

Het studiebureau besluit dat de constructie een tunnelvariant weliswaar duurder zou uitvallen dan de variant van het viaduct, maar dat de kostenraming die in dit verband zou zijn uitgevoerd door de BAM aan de hoge kant is.

Daarnaast merkt het op dat een tunnelvariant 'technisch en eveneens veiligheidstechnisch inpasbaar (is) in het traject.

Het studiebureau stelt vast dat een tunnelvariant

'altijd wat betreft verkeersveiligheid en interne veiligheid minder zal scoren dan een viaductvariant, maar dat hiertegenover staat dat een tunnelvariant beter scoort op aspecten zoals stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid.

Deze laatste vaststellingen behoefden eigenlijk niet echt wetenschappelijk onderzoek, maar zijn even goed een kwestie van gezond verstand.

2.

Het getuigt dan ook allerminst van een zorgvuldig bestuur dat het alternatief van een ondertunneling op geen enkele wijze aan bod komt in het kader van het plan-MER met betrekking tot het Masterplan Antwerpen. Dit plan-MER werd op 30 mei 2005 door de Vlaamse regering vastgesteld.

De Vlaamse en Europese regelgeving worden hierdoor flagrant met voeten getreden.

Volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid dient een plan-MER onder meer het volgende te bevatten:

- "c) een schets van de beschikbare alternatieven voor het voorgenomen plan of programma of onderdelen ervan; onder meer inzake doelstellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake bescherming van het milieu;

d) een vergelijking tussen het voorgenomen plan of programma en de beschikbare alternatieven die redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de motivatie voor de selectie van de te onderzoeken alternatieven. (artikel 4.2.7, § 1, 1/)

- een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan of programma en van de onderzochte alternatieven op of inzake, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ontwikkeling, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen de genoemde factoren; deze beschrijving van de milieueffecten omvat de directe, en in voorkomend geval de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische effecten, permanent en tijdelijk, positief en negatief, op korte, middellange en lange termijn van het voorgenomen plan of programma; de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten gebeurt onder meer in het licht van de overeenkomstig Hoofdstuk 11 van Titel 11 van dit decreet vastgestelde milieukwaliteits-normen" (artikel 4.2.7, § 1, 2/)

Voor wat betreft de kennisgeving van het plan-MER bepaalt het decreet:

"de kennisgeving bevat ten minste:

6/ een beknopte omschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of programma of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen en, bondig weergegeven, zijn bedenkingen over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven [..]" (artikel 4.2.4. 6/).

3.

Een plan-MER moet de bedoelde informatie slechts bevatten :

"1/ voorzover ze relevant is voor het stadium van het planningsproces waarin de milieueffectrapportage wordt uitgevoerd en voorzover ze relevant is in het licht van de inhoud en het detailleringsniveau van het voorgenomen plan of programma;

2/ voorzover de bestaande kennis en de bestaande effectanalyse- en beoordelingsmethodes redelijkerwijze toelaten om deze informatie te verzamelen en te verwerken;"

3/ voorzover de uitvoerigheid van het voorgenomen plan of programma dit redelijkerwijze toelaat." (artikel 4.2.7, § 2 van het decreet van 5 april 1995)

Geen van de bedoelde 'afwijkingsmogelijkheden' is van toepassing in onderhavig geval. In het bedoelde plan-MER wordt in elk geval niet naar een van deze uitzonderingen verwezen. De keuze tussen een tunnel en een viaduct is een fundamentele keuze, die reeds in het stadium van het plan-MER diende te worden onderzocht. Niet alleen de keuze van de precieze ligging van het tracé, maar ook de uitvoeringswijze ervan (tunnel of viaduct) diende, gelet op de enorme impact van het project op het milieu, in het kader van het plan-MER aan bod te komen. Beiden zijn overigens nauw met elkaar verbonden: indien gekozen zou worden voor een tunnel, dan zou dat logischerwijze gevolgen hebben voor de keuze van het tracé.

4.

De geciteerde decretale bepalingen voeren de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's uit.

Artikel 9, 1 b) van deze richtlijn bepaalt dat bij de vaststelling van een 'plan of programma' onder meer een verklaring dient te worden ter beschikking gesteld door de bevoegde instanties

> "die samenvat hoe milieuoverwegingen in het plan of programma werden geïntegreerd en [..) waarom gekozen is voor het plan of programma zoals het is aangenomen, zulks in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld"
>
> In bijlage 1 van de richtlijn wordt bepaald dat een milieurapport onder meer moet bevatten:
>
> “een schets van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden [zoals technische tekortkomingen of technische kennis]"

Er diende derhalve in het plan-MER een onderzoek te worden verricht van alle "redelijke alternatieven", met vergelijking van de voor- en nadelen.

Er kan niet ernstig worden betwist dat het op zijn minst 'redelijk' zou zijn om in het kader van een plan-MER een onderzoek te verrichten naar de tunnelvariant. De impact van de verschillende bovengrondse tracés die werden onderzocht op het milieu is immers aanzienlijk.

In het kader van een onderzoek van een grootschalig project dat gedurende op zijn minst de volgende decennia in aanzienlijke mate zal wegen op de ruimtelijke ordening en het leefmilieu (en - maar dat is een andere kwestie - op het sociale weefsel) van de grootstad Antwerpen, waarbij vele duizenden inwoners rechtstreeks betrokken partij zijn, lijkt het allesbehalve onredelijk te zijn om ernstig een alternatief te onderzoeken dat door een gereputeerd studiebureau wordt omschreven als een alternatief dat 'beter scoort op aspecten zoals stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid.'

In het - weinig waarschijnlijke - geval dat uw Raad van oordeel zou zijn dat er twijfel zou bestaan over de interpretatie van artikel 9, 1, b) en bijlage 1 van richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, verzoekt de verzoekende partij uw Raad om met het oog op een uniforme interpretatie van het Gemeenschapsrecht een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie, die luidt als volgt:

> "kan het begrip 'redelijke alternatieven' in artikel 9, 1, b] van richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's zo worden begrepen dat een lidstaat zich er in het kader van een MER toe kan beperken om alternatieve tracékeuzes te onderzoeken voor een gepland viaduct, zonder een alternatieve uitvoeringswijze [tunnel] te onderzoeken, die nochtans kennelijk een minder grote impact heeft op milieu en ruimtebeslag ?"

De verzoekende partij verzoekt uw Raad dat de bestreden beslissing in elk geval zou worden geschorst in afwachting van een antwoord van het Hof van Justitie op deze vraag.

5.

De kennelijke nalatigheid vanwege de verwerende partij gaat niet alleen in tegen de Vlaamse en Europese regelgeving, maar is eveneens in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, met name het zorgvuldigheidsbeginsel.

Het GRUP maakt zowel een keuze voor een specifiek tracé, als voor de uitvoeringswijze ervan (namelijk een combinatie van Scheldetunnel en viaduct). Een zorgvuldig bestuur veronderstelt dan ook niet alleen voor de keuze van het tracé, maar ook voor de uitvoeringswijze ervan alle redelijke

alternatieven worden afgewogen. Dit is niet gebeurd. De ruimtelijke impact van een dergelijke keuze is nochtans enorm.

Een overheid dient zich op een deskundige wijze grondig te laten voorlichten vooraleer een besluit te nemen. Een zorgvuldige besluitvorming veronderstelt dat de overheid op zijn minst rekening houdt met een alternatief waarvan door een onafhankelijk studiebureau werd aangetoond dat het zowel vanuit op het vlak van ruimtelijke ordening als op het vlak van de vrijwaring van het milieu, onbetwistbaar beter scoort.

6.

Het beleid inzake ruimtelijke ordening dient te zijn gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de behoeften van toekomstige generaties niet in het gedrang mogen worden gebracht. Daarbij mag niet enkel rekening worden gehouden met de economische gevolgen, maar ook met de ruimtelijke draagkracht, en met gevolgen voor het leefmilieu en sociale en esthetische gevolgen (artikel 4 van het DRO).

Overwegingen over de economische en/of politieke opportuniteit van een snelle beslissing, hebben bij de keuze voor een viaduct in het kader van het bedoelde GRUP duidelijk de doorslag gegeven. Zij hebben er kennelijk toe geleid dat de overheid het niet opportuun vond om zorgvuldig een alternatief te onderzoeken dat beter verenigbaar is met de ruimtelijke draagkracht, met het leefmilieu en met sociale en esthetische bekommernissen. Derhalve is er eveneens sprake van een schending van artikel 4 DRO.

2. Tweede onderdeel

In tegenstelling tot wat het geval is voor de Linkeroever, waar niet minder dan zes alternatieve tracés worden onderzocht, onderzoekt het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Oosterweelverbinding' op Rechteroever slechts twee - en dan nog in belangrijke mate gelijklopende - alternatieve tracés. Het betreft met name het tracé 'Straatsburgdok' en het 'Tracé Noordrand Eilandje'. Er wordt gekozen voor het tracé 'Straatsburgdok', omdat deze variant 'minder isolerend en doorsnijdend voor de noordrand van de wijk 't Eilandje' zou zijn.

In tegenstelling tot wat zou kunnen worden verwacht, blijven beide onderzochte tracés ten westen van het Straatsburgdok niet verder lopen over het Amerikadok. Het uitgekozen tracé - evenals het tracé Noordrand eilandje dat niet werd gekozen - buigt af over de noordelijke rand van het Eilandje, waardoor het rakelings voorbij het restaurant van de verzoekende partij passeert, en de stedelijke ontwikkeling van een omvangrijk gebied bedreigt (zie hierboven, onderdeel II, 1.6).

De reden waarom het tracé niet verder blijft lopen over het Amerikadok, zou de aanwezigheid zijn van de zogenaamde zwaaikom in het Amerikadok, dat toegankelijk moet blijven voor de scheepvaart (...).

Uit een advies van de GECORO Antwerpen van 27 juni 2005 blijkt het kortzichtige karakter van deze keuze:

> "Waarom de Lange Wapper ligt zoals hij ligt zou te maken hebben met het draaien van de panamaschepen in de zwaaikom van het Amerikadok. Er zijn evenwel aanwijzingen om het viaduct toch op te schuiven naar het noorden.
>
> Volgens de evolutie mondiaal verdwijnen de panamaschepen, zodat op termijn de noodzaak van een zwaaikom verdwijnt. (...)"

Indien het viaduct ten noorden van het thans geselecteerde tracé zou blijven verder lopen over het water, zou het stedelijke weefsel van het Eilandje kunnen gevrijwaard blijven. De ruimtelijke ontwikkeling van een heel gebied wordt echter blijkbaar opgeofferd aan bedrijfseconomische doelstellingen op korte termijn.

Deze afweging is kennelijk onredelijk. Zij maakt een schending uit van het redelijkheidsbeginsel.

In het Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt nergens aangegeven of zou zijn onderzocht of de aanwezigheid van het viaduct boven het Amerikadok de toegang van bepaalde zeeschepen op middellange termijn zou belemmeren. Dit maakt een schending uit van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Het eerste middel is ernstig";

Overwegende, wat het eerste onderdeel van het middel betreft, dat "artikel 9, Informatie over het besluit", 1, b, van de Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, bepaalt dat de lidstaten erop toe zien dat, wanneer een plan of programma wordt vastgesteld, o.m. het publiek hiervan in kennis wordt gesteld en o.m. beschikbaar wordt gesteld: "een verklaring die samenvat hoe milieu-overwegingen in het plan of het programma werden geïntegreerd en hoe, overeenkomstig artikel 8, met het volgens artikel 5 opgestelde milieurapport, de volgens artikel 6 gegeven meningen en het resultaat van de raadpleging volgens artikel 7 werd rekening gehouden en de redenen samenvat waarom is gekozen voor het plan of het programma zoals het is aangenomen, zulks in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld"; dat luidens artikel 4.2.4., § 2, 6/, van het DABM de kennisgeving door de initiatiefnemer aan de administratie ten minste "een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of -programma of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen en, bondig weergegeven, zijn bedenkingen over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven" bevat; dat artikel 4.2.7., §1, van het DABM voorts bepaalt dat het plan-M.E.R. ten minste uit de volgende onderdelen bestaat:

"1/ een algemeen deel dat de volgende informatie bevat:

(...)

c) een schets van de beschikbare alternatieven voor het voorgenomen plan of programma of onderdelen ervan; onder meer inzake doelstellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake de bescherming van het milieu;

d) een vergelijking tussen het voorgenomen plan of programma en de beschikbare alternatieven die redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de motivatie voor de selectie van de te onderzoeken alternatieven;

(...)"

2/ een deel betreffende de milieueffecten die de volgende informatie bevat:

(...)

b) een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan of programma en van de onderzochte alternatieven op of inzake, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ontwikkeling, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen de

genoemde factoren, deze beschrijving van de milieueffecten omvat de directe, en in voorkomend geval de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische effecten, permanent en tijdelijk, positief en negatief, op korte, middellange en lange termijn van het voorgenomenplan of programma; de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten gebeurt onder meer in het licht van de overeenkomstig Hoofdstuk II van Titel II van dit decreet vastgestelde milieukwaliteitsnormen";

dat luidens § 2 van dezelfde bepaling het plan-M.E.R. de in § 1 genoemde informatie slechts moet bevatten:

"1/ voor zover ze relevant is voor het stadium van het planningsproces waarin de milieueffectenrapportage wordt uitgevoerd en voorzover ze relevant is in het licht van de inhoud en het detailleringsniveau van het voorgenomen plan of programma;
2/ voorzover de bestaande kennis en de bestaande effectanalyse- en beoordelingsmethodes redelijkerwijze toelaten om deze informatie te verzamelen en te verwerken;
3/ voorzover de uitvoerigheid van het voorgenomen plan of programma dit redelijkerwijze toelaat.";

dat in de richtlijnen voor het opmaken van het plan-M.E.R. Masterplan Antwerpen, zoals vastgelegd op 21 november 2003, werd gevraagd een derde alternatief te onderzoeken door "de tunnel te laten doorlopen onder de dokken in de omgeving en in het verlengde van de Oosterweelsteenweg om via de Noorderlaan bovengronds te komen en parallel aan de A12 aan te sluiten op de verderop gelegen E19 Oost-Westas (Rotterdam-Rijsel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt."; dat in het plan-M.E.R. wordt geduid waarom het ondergronds tracé niet wordt weerhouden als "redelijk alternatief" en derhalve niet verder wordt onderzocht:

"(...)
De enig mogelijke uitvoeringswijze voor een dergelijke lange tunnel is een geboorde tunnel. De civieltechnische beschrijving in het ABM rapport over de sluiting van de Ring haalt volgende argumenten aan om geen gebruik te maken van een geboorde tunnel:
- Door de beperkte maximale diameter kunnen maximaal 2*2 rijstroken worden voorzien. De huidige opties werken steeds met 2*3 rijstroken;
- De geboorde tunnel moet veel dieper worden aangelegd hetgeen zijn consequenties heeft op de toeritten. Dit zou een aanzienlijk bijkomend ruimtebeslag veroorzaken. Bovendien is het onduidelijk of steeds voldoende ruimte aanwezig is om de nodige aansluitingen op het bestaande wegennet te realiseren;
- De veel hogere kostprijs.

In tegenstelling tot de in het ABM-rapport voorziene tracés wordt er hier vanuit gegaan dat het gehele tracé ondergronds blijft.
Er moeten m.b.t. een geboorde tunnel onder de havendokken en onder de industrieterreinen ernstige vragen gesteld worden naar de veiligheid zowel tijdens de uitvoering van de booractiviteiten als tijdens de exploitatie van de tunnel.

Boren van 2 tunnelkokers op een onderlinge afstand van minimaal de boordiameter houdt veiligheidsrisico's in:

- Door het gebied lopen pijpleidingen voor gassen en vloeistoffen onder hoge druk waarvan dikwijls de ligging niet 100 % nauwkeurig gekend is. Er is een minimale veiligheidsafstand tov de boortunnel nodig.
  Leidingen die nabij het boortracé liggen worden bovendien nadelig beïnvloed door de zettingen ingevolge het boren hetgeen breuken of scheuren in de leidingen tot gevolg kan hebben wat finaal tot explosies kan leiden.
- Sommige industriële installaties zijn gebouwd op paalfunderingen. De paalfunderingen kunnen in de weg zitten en/of zijn onderhevig aan zettingen ingevolge de booractiviteiten. Maw de stabiliteit van industriële installaties kan in het gedrang komen.
- Kaaimuren worden vaak gebouwd op diepgefundeerde damplanken gebouwd of op staal gefundeerd. Door de booraktiviteit kan de waterdichtheid en/of de stabiliteit in het gedrang komen.

Exploitatie van een lange geboorde ADR tunnel is niet zonder risico's noch voor de gebruiker noch voor de omgeving:

- LPG tankwagens kunnen aanleiding geven tot VCE (vapour cloud explosion) en cold BLEVE met onnoemelijk veel slachtoffers tot gevolg én met structurele schade tot gevolg zowel aan de tunnel als aan de omgeving.
- Brand in de tunnel kan aanleiding geven tot hot BLEVE met onnoemelijk veel slachtoffers tot gevolg én met structurele schade tot gevolg zowel aan de tunnel als aan de omgeving.
- Er is een minimum ventilatiedebiet in de tunnel nodig hetgeen gepaard gaat met hoge ventilatiesnelheden.
- Ventilatie in geval van een calamiteit met toxische stoffen heeft verspreiding van het schadelijk effect tot gevolg zowel in de tunnel als naar buiten t.p.l.v. de toeritten.
- Evacuatie van de aanwezige personen in geval van calamiteit is niet zomaar mogelijk: de vluchtweg in langsrichting is te lang en bovendien is het niveauverschil dat overbrugd moet worden te hoog.
- Interventie door de hulpdiensten in geval van calamiteit met ADR stoffen is zeer moeilijk zowel qua bereikbaarheid in een lange ondergrondse tunnel als qua interventietijd.
- Geboorde tunnels liggen diep hetgeen betekent dat de toeritten steiler en/of langer zijn. Steilere toeritten zijn nadelig voor het vrachtverkeer: de snelheid vermindert hetgeen aanleiding kan geven tot filevorming in de tunnel met kop-staart botsingen tot gevolg.
- Voor zoveel als nodig wijst de initiatiefnemer er nog op dat er een evenwicht moet bewaard worden tussen de eisen inzake onderzoek van de milieueffecten en het milieubelang. Dit houdt in dat enkel de redelijkerwijze te onderzoeken alternatieven moeten worden onderzocht door de initiatiefnemer. Een alternatief dat redelijkerwijze niet moet worden onderzocht, is o.a. een alternatief waarvoor de kosten van gedetailleerd onderzoek van de verwachte millieueffecten onredelijk hoog zouden zijn ten opzichte van het beperkte milieuvoordeel dat redelijkerwijs van dit alternatief kan worden verwacht ten opzichte van de andere te onderzoeken of reeds onderzochte alternatieven. In casu blijkt thans reeds uit een eerste onderzoek dat de millieuvoordelen van het ondergronds tracé (zie bijzondere richtlijnen) weinig of geen milieu-voordeel kunnen inhouden ten opzichte van het bovengrondse tracé: De geluids- en visuele hinder van het viaduct op rechteroever verdwijnt, maar daartegenover staat een grotere omrijfactor voor het verkeer, een lagere bereikbaarheid van de haven voor ADR verkeer, een negatieve

> impact op het natuurreservaat 'De Oude Landen', een grotere ruimte-inname ter hoogte van Oosterweel, een negatieve impact op bestaande economische activiteiten ter hoogte van in/uitrit en aansluitcomplex (Luithagen), een negatieve impact op archeologie, een verschuiving van de visuele impact naar een gebied met minder bestaande visuele verstoring en mogelijke zettingschade aan bestaande constructies (oa kerk Oosterweel). Daarentegen blijkt thans reeds uit een eerste voorzichtige raming dat het onderzoek van een ondergronds tracé ongeveer 20.000.000 € zou bedragen. De aanleg van het ondergrondse tracé zou immers om en bij de 1.400 miljoen € kosten. De studiekost is te beschouwen als een voorstudie van het project zelf. De eerste enigszins betrouwbare resultaten kunnen slechts verkregen worden na uitvoering van een kwart van de voorstudie. De kost van uitvoering van een kwart van de voorstudie bedraagt ongeveer 1,4 % van de kostprijs van het project zelf. In casu betekent dit inderdaad een studiekost van ongeveer 20.000.000 € (1,4 % van 1.400 miljoen €). Een volledige voorstudie zou neerkomen op een kostprijs van 80.000.000 €. De grote kost van deze studie is te verklaren door het feit dat geen ondergronds tracé kan worden bepaald zonder eerst het ondergrondse traject zelf op gedetailleerde wijze te bepalen: pas dan kunnen de milieueffecten op gedetailleerde wijze worden onderzocht. Uit deze gegevens blijkt aldus dat de zeer hoge kosten voor het onderzoek van het ondergronds tracé (zie bijzondere richtlijnen), niet opwegen tegen het niet bestaande of beperkte milieuvoordeel dat dit ondergronds tracé kan hebben ten opzichte van een bovengronds tracé.
>
> Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat het ondergronds tracé geen redelijk alternatief vormt, zodat het niet verder te onderzoeken is";

dat derhalve uit de hiervoor aangehaalde motivering blijkt dat enerzijds de veiligheidsrisico's en anderzijds de zeer hoge kosten voor het onderzoek van het ondergronds tracé ertoe hebben geleid dat het plan-M.E.R. op 30 mei 2005 door de Cel M.E.R. werd goedgekeurd, zonder over te gaan tot een verder gedetailleerd onderzoek van het alternatief van de constructie van een tunnel; dat de VLACORO zich heeft aangesloten bij de beoordeling van het plan-M.E.R.; dat de conclusies van het plan-M.E.R. met betrekking tot het ondergronds tracé, te weten dat dit tracé om voormelde redenen geen redelijk alternatief vormt dit in vergelijking met het niet bestaande of beperkte milieuvoordeel dat dit ondergronds tracé kan bieden ten opzichte van een bovengronds tracé niet kennelijk onredelijk lijken; dat het rapport "Horvat" ("second opinion ondergrondse alternatieven voor Oosterweel-verbinding") waarnaar de verzoekende partij verwijst, niet anders doet besluiten; dat de studie Horvat immers de veiligheidsrisico's en de hoge financieringskosten verbonden aan het ondergronds alternatief lijkt te erkennen; dat de redenen op grond waarvan het plan-M.E.R. besluit tot het niet bestaande of beperkte milieuvoordeel door deze studie niet worden weerlegd; dat tenslotte de omstandigheid dat de studie Horvat de technische haalbaarheid naar voren schuift, evenmin afbreuk doet aan de

conclusies van het plan-M.E.R. dat immers niet concludeert tot het niet verder onderzoeken van het ondergronds tracé om reden van technische niet-haalbaarheid; dat om al deze redenen de verzoekende partij op het eerste gezicht niet kan worden bijgetreden waar zij de verwerende partij verwijt onzorgvuldig te hebben gehandeld door zich te steunen op de conclusies van het plan-M.E.R. om te besluiten dat "voor de opmaak van het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding het meest optimale tracé voor de Oosterweelverbinding is onderzocht; dat hierbij wordt rekening gehouden met de vaststellingen uit het plan-MER, de bijhorende passende beoordeling en watertoets, de sociale impactanalyse, de maatschappelijke kosten-batenanalyse en het ruimtelijk veiligheidsrapport; dat het onderzoek naar het meest optimale tracé resulteert in de keuze voor het "geoptimaliseerd middentracé" op linkeroever en het "tracé Straatsburgdok" op Rechteroever; dat door de keuze voor het "geoptimaliseerd middentracé" op (de) Linkeroever uitvoering wordt gegeven aan de geformuleerde suggesties en de voorgestelde milderende maatregelen uit het plan-MER; dat door de keuze voor het 'tracé Straatsburgdok' op rechteroever een voldoende vrije hoogte voor de maritieme scheepsvaart wordt gegarandeerd evenals een beperking van de impact op de stadsvernieuwingsprojecten voor het Eilandje in Antwerpen"; dat het eerste onderdeel van het eerste middel niet ernstig is;

Overwegende dat de verzoekende partij in haar verzoekschrift de Raad van State verzoekt om de volgende prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen :

> "Kan het begrip 'redelijke alternatieven' in artikel 9, 1, b) van richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's zo worden begrepen dat een lidstaat zich er in het kader van een MER toe kan beperken om alternatieve tracékeuzes te onderzoeken voor een gepland viaduct, zonder een alternatieve uitvoeringswijze (tunnel) te onderzoeken, die nochtans kennelijk een minder grote impact heeft op milieu en ruimtebeslag?";

Overwegende dat artikel 234, derde alinea, van het EG-verdrag de nationale rechterlijke instanties "waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep" verplicht zich tot het Hof van Justitie te wenden wanneer vragen om uitlegging van het gemeenschapsrecht rijzen, indien zij een beslissing daarover noodzakelijk achten voor het wijzen van hun vonnis of arrest; dat de toepassing van die bepaling voor rechters zetelend in kort geding reeds voorwerp is geweest van uitspraken van het Hof van Justitie; dat op een prejudiciële vraag die specifiek op deze situatie betrekking had, het Hof heeft geantwoord "dat een nationale rechterlijke instantie niet gehouden is het Hof van Justitie een vraag

betreffende uitlegging of geldigheid in de zin van artikel 177 (thans artikel 234) te stellen wanneer deze wordt opgeworpen in een summiere procedure ter verkrijging van een (beschikking in kort geding) zelfs wanneer tegen de in die procedure te nemen beslissing geen beroep openstaat, mits elk der partijen een geding ten gronde aanhangig kan maken of aanhangigmaking daarvan kan verlangen, waarin de in de summiere procedure voorlopig besliste vraag opnieuw kan worden onderzocht en krachtens (artikel 177 <nu artikel 234>) naar het Hof kan worden verwezen" (H.v.J. 24 mei 1977, Hoffmann-La Roche, 107/76); dat, gelet op hetgeen voorafgaat, de Raad van State, zetelend in kort geding, zich te dezen niet genoodzaakt acht de door de verzoekende partij geformuleerde vraag te stellen**;**

Overwegende, wat het tweede onderdeel van het middel betreft, dat de richtlijnen voor het opmaken van het plan-MER Masterplan Antwerpen de doelstellingen en randvoorwaarden aangeven voor het beoordelen van de varianten:

> "De verantwoording in de kennisgeving geeft aan dat de voorgestelde activiteiten tegemoet moeten komen aan het huidige mobiliteits- en congestieprobleem in de Antwerpse regio dat bedreigend is voor de Antwerpse agglomeratie, de haven en dus vooral voor de woonkwaliteit en de werkgelegenheid van velen. De doelstelling en verantwoording dient aan te geven hoe en in welke mate de gekozen infrastructuurprojecten beantwoorden aan het principe van duurzame ruimtelijke ontwikkeling van zowel het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen als het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Speciaal toegepast in het plan-MER zijn de doelstellingen inzake mobiliteit 'het verbeteren van de mobiliteit op duurzame wijze', inzake milieu 'het minimaliseren van de effecten op mens en natuur' (geen schade, liefst vrijwaring en bij voorkeur zelfs verbetering) en inzake ruimte 'het verbeteren van de ruimtelijke structuur en de stedenbouw'";

dat in het licht van die doelstellingen de administratie de in de kennisgeving reeds aangegeven te onderzoeken varianten van bijkomende locatiealternatieven heeft opgelegd als te onderzoeken; dat een tracé dat zou verder lopen over het Amerikadok daar niet toe blijkt te behoren; dat de verwerende partij kan worden bijgetreden in haar betoog dat niet alle tracévarianten kunnen of moeten worden onderzocht en dat de overheid enkel in functie van het algemeen belang dient te plannen; dat het te dezen niet getuigt van een kennelijke onredelijkheid of onzorgvuldigheid een tracé, dat het vrijwaren van de scheepvaart niet kan dienen, niet te weerhouden; dat de verzoekende partij in wezen niet ontkent dat minstens op dit ogenblik een tracé dat verder zou doorlopen over het Amerikadok de toegang van bepaalde zeeschepen zou belemmeren; dat de verwijzing naar het door de GECORO gestelde met betrekking tot de panamaschepen derhalve niet relevant lijkt; dat met

de verwerende en de tussenkomende partij kan worden aangenomen dat in de toekomst andere grote schepen de Antwerpse haven zouden kunnen aandoen; dat het tweede onderdeel evenmin ernstig is;

Overwegende dat de verzoekende partij in een tweede middel de schending aanvoert van artikel 42 DRO en van de beginselen van behoorlijk bestuur, met name het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel; dat zij opwerpt dat haar bezwaren niet op een afdoende wijze zijn onderzocht en beantwoord; dat immers de verplichting om over het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een openbaar onderzoek te voeren de verplichting inhoudt om op de ingediende bezwaren te antwoorden; dat zij het middel toelicht als volgt:

> "2.
> De verzoekende partij heeft in het kader van het openbaar onderzoek een bezwaarschrift ingediend waarin uitvoerig werd aangevoerd dat bij de selectie van het in het voorliggende GRUP beschreven tracé, verschillende alternatieven niet behoorlijk werden onderzocht.
> 3.
> De verzoekende partij heeft ten eerste vastgesteld dat werd nagelaten om een ernstig onderzoek te voeren naar de mogelijkheid van een tunnelvariant, hoewel in de (weliswaar beperkte) Horvat-studie was aangetoond dat een tunnelvariant zowel op het vlak van de stedenbouwkundige inpassing als voor wat betreft het leefmilieu minder ingrijpend zou zijn (...).
> VLACORO antwoordt hierop in haar advies van 14 maart 2006 zeer beknopt het volgende:
>
> " VLACORO gaat er van uit dat de plan-MER de alternatieven die valabel overkomen, wel degelijk heeft onderzocht. De kwaliteitscontrole van het plan MER werd verricht door de cel MER van AMINAL die het rapport goedkeurde op 30 mei 2005. VLACORO gaat er dan ook van uit dat in deze plan -MER de aspecten die van belang zijn voor het planniveau onderzocht werden." (...)
>
> VLACORO antwoordt in haar advies dus niet op de uitgebreide argumentatie van de verzoekende partij in het kader van haar bezwaarschrift, maar beperkt zich ertoe de bal door te schuiven naar de MER-administratie. VLACORO gaat ervan uit dat in het plan-MER alle alternatieven werden onderzocht die 'valabel overkomen'.
> De MER-cel van de Vlaamse administratie heeft evenwel helemaal niet (althans niet uitdrukkelijk) geoordeeld dat het tunnelalternatief niet 'valabel overkomt', maar heeft dit alternatief eenvoudigweg niet onderzocht, zonder dit op enigerlei wijze te motiveren.
> Een verwijzing naar de plan-MER volstaat derhalve niet om de argumentatie van de verzoekende partij in haar bezwaarschrift te weerleggen.
> Allicht heeft het standpunt van VLACORO te maken met het feit dat zij vaststelt dat veel bezwaren die werden ingediend 'niet rechtstreeks betrekking hebben op het RUP, maar wel op het MER- (...). VLACORO merkt hierover op:
>
> 'Als commissie voor ruimtelijke ordening kan VLACORO zich enkel met kennis van zaken uitspreken over bezwaren met een directe of indirecte ruimtelijke impact.' (...)

> Het behoeft evenwel geen betoog dat de keuze voor een viaduct of een tunnel onbetwistbaar een zeer belangrijke directe ruimtelijke impact heeft. Het is dan ook geheel onbegrijpelijk dat VLACORO het bezwaar van de verzoekende partij naast zich neerlegt, door zich te beroepen op het 'gezagsargument' dat de MER-administratie haar werk wel behoorlijk zal gedaan hebben.
>
> 4.
>
> De verzoekende partij heeft in haar bezwaarschrift in het kader van het openbaar onderzoek eveneens aangevoerd dat ten onrechte niet gekozen werd voor een variant van het tracé van het viaduct, waarbij het viaduct het noordelijk deel van het eilandje zou ontzien en zou voortlopen over het Amerikadok (...). Het argument dat het Amerikadok als 'zwaaikom' moet kunnen worden gebruikt voor zogenaamde 'Panamaschepen' is daarbij weinig pertinent, gelet op het feit dat deze Panamaschepen wereldwijd verdwijnen.
>
> In het advies van VLACORO wordt op geen enkele wijze geantwoord op dit bezwaar van de verzoekende partij";

Overwegende dat het ontwerp GRUP "Oosterweelverbinding" aan een openbaar onderzoek werd onderworpen van 21 oktober 2005 tot 19 december 2005 tijdens welk o.m. de verzoekende partij een omstandig bezwaarschrift heeft ingediend;

Overwegende dat overeenkomstig artikel 42 DRO de VLACORO alle adviezen, opmerkingen en bezwaren over het ontwerp van GRUP bundelt en coördineert en een gemotiveerd advies uitbrengt bij de Vlaamse regering; dat de wettelijke verplichting het ontwerp van GRUP aan een openbaar onderzoek te onderwerpen en de resultaten ervan voor advies aan de VLACORO voor te leggen, meebrengt dat de VLACORO in de eerste plaats, zoniet, in elk geval de Vlaamse regering kennis moet nemen van de tijdens het openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen en deze moet onderzoeken en beoordelen;

Overwegende dat er voor de VLACORO geen wettelijke verplichting bestaat in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden; dat het advies van de VLACORO een geheel vormt en als dusdanig moet worden gelezen; dat adviezen over concrete voorstellen gedaan door particulieren gelezen dienen te worden in samenhang met de overige delen van het advies, o.m. met de adviezen gegeven over de voorstellen gedaan door de gemeente-raden en provincieraden of ander geraadpleegde overheden;

Overwegende dat uit het advies van de VLACORO -of uit de aanhef van het besluit van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling

van het GRUP- voor de bezwaarindiener wel op begrijpelijke wijze moet blijken waarom zijn bezwaar als niet gegrond werd bevonden; dat, m.a.w., de particulier in de tekst zelf van het advies van de VLACORO -of van het besluit van de Vlaamse regering- een afdoend antwoord op zijn bezwaarschrift moet kunnen vinden, hetzij in een individuele stellingname, hetzij in een algemene richtlijn van de VLACORO die op zijn bezwaar begrijpelijk toepasselijk is, hetzij in het antwoord op een bezwaar of opmerking van een ander particulier, of op een advies van een overheidsinstantie;

Overwegende dat de verzoekende partij in haar bezwaarschrift het niet ernstig onderzocht zijn van een tunnelvariant bekritiseert, zich daarbij steunende op de studie Horvat en het niet kiezen voor een variant van het tracé van het viaduct, waarbij het viaduct het noordelijk deel van het Eilandje zou ontzien en zou voortlopen over het Amerikadok;

Overwegende dat bij de beoordeling van de betrokken bezwaren door de VLACORO wordt verwezen naar en gesteund op het plan-M.E.R; dat uit het onderzoek van het eerste middel is gebleken dat in het plan-M.E.R. concreet de redenen worden aangegeven waarom de tunnelvariant niet als een haarbaar alternatief wordt weerhouden, en dat deze redenen op het eerste gezicht draagkrachtig zijn; dat m.b.t. het door de verzoekende partij voorgestelde alternatief waarbij het viaduct het noordelijk deel van het Eilandje zou ontzien en zou verder lopen over het Amerikadok, in het advies van de VLACORO wordt gesteld wat volgt :

> "Zwaaikom Amerikadok: de scheepvaart (ook van zeeschepen) moet steeds normaal en veilig kunnen gebeuren. Er mogen geen vaste constructies, zowel boven als onder water, worden aangelegd, tenzij op voldoende veilige afstand van de zwaaicirkel";

dat het argument van de verzoekende partij dat de zogenaamde "panamaschepen" wereldwijd verdwijnen, aan het door de VLACORO gestelde geen afbreuk doet; dat het antwoord van de VLACORO in haar advies op het eerste gezicht afdoende is; dat het middel niet ernstig is,

Overwegende dat niet is voldaan aan de eerste door artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State opgelegde voorwaarde om de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te kunnen bevelen; dat die vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de n.v. van publiek recht BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIL (BAM) in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

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

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op zes juli 2007, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	J. BOVIN,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
	D. MOONS,	staatsraad,
	C. ADAMS,	staatsraad,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier, **De voorzitter,**

A. TRUYENS. **J. BOVIN.**