

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 200.738 van 10 februari 2010
in de zaak A. 176.286/X-12.998.**

In zake: de b.v.b.a. POMPHUIS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Dirk Lindemans en Joachim Honnay
kantoor houdend te 1000 BRUSSEL
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Paul Aerts
kantoor houdend te 9000 GENT
Coupure 5
bij wie woonplaats wordt gekozen

Verzoekende partijen tot tussenkomst:

1. de n.v. AANNEMINGSBEDRIJF CFE
 2. de n.v. AANNEMINGEN VAN WELLEN
 3. de n.v. BESIX
 4. de n.v. CORDEEL ZETEL TEMSE
 5. de n.v. DREDGING INTERNATIONAL
 6. de n.v. FABRICOM GTI
 7. de n.v. VICTOR BUYCK STEEL CONSTRUCTION
 8. de vennootschap naar Frans recht VINCI SA
 9. de vennootschap naar Frans recht VINCI CONSESSIONS SAS
- samen optredend onder de vorm van tijdelijke handelsvennootschap
NORiant
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Els Empereur
kantoor houdend te 2600 ANTWERPEN (BERCHEM)
Uitbreidingstraat 2
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 29 augustus 2006, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse regering van 16 juni 2006 houdende
de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
“Oosterweelverbinding”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 173.287 van 6 juli 2001 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verzoekende partij heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De verzoekende partij heeft een aanvullende memorie ingediend.

De tussenkommende partijen hebben een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 7 augustus 2009. De tussenkommende partijen hebben een memorie ingediend.

Auditeur Ann Eylenbosch heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie met verzoek tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 4 december 2009.

Kamervoorzitter Roger Stevens heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Dirk Lindemans en Joachim Honnay, die verschijnen voor de verzoekende partij, advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaten Els Empereur en Bob Martens, die verschijnen voor de verzoekende partijen tot tussenkomst, zijn gehoord.

Auditeur Ann Eylensbosch heeft een met dit arrest andersluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Het autoverkeer op de ring rond Antwerpen ondervindt meer en meer problemen, onder meer als gevolg van verkeersopstoppingen en files, de zogenaamde congestie.

De congestie heeft onder meer zware gevolgen voor de bereikbaarheid van de Antwerpse agglomeratie en vooral voor de haven en de industrie rond de haven.

Om een antwoord te bieden op deze problemen, werd in 1997 het Masterplan Antwerpen opgesteld.

Dit plan omvat onder meer 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.

3.2. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een optimalisering van het wegennet vooropgesteld. Deze optimalisering houdt een categorisering van het wegennet (bestaande en nog te realiseren wegen) in, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen.

In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de “noordelijke sluiting Ring (R1): te ontwerpen” geselecteerd als primaire weg categorie I. Tevens wordt gesteld dat de primaire wegen categorie I als hoofdfunctie het verbinden op Vlaams niveau, en als aanvullende functie het verzamelen op Vlaams niveau, hebben, en dat het Vlaamse Gewest deze wegvakken aanduidt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

3.3. Op basis van het voorgaande wordt het gewestplan Antwerpen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979, gewijzigd, teneinde een reservatiestrook voor de Oosterweelverbinding aan te leggen. Bij besluit van 27 oktober 1998 van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het

plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Antwerpen op het grondgebied van de stad Antwerpen, wordt de strook tussen het Kattendijkdok en het Amerikadok ingekleurd als bijzonder reservatiegebied met specifieke voorwaarden ter uitvoering van de Oosterweelverbinding.

3.4. In 1999 geeft de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen de opdracht om 7 varianten voor het sluiten van de kleine ring te bestuderen. De resultaten van deze haalbaarheidsstudie “Sluiten van de R1 kleine ring” worden neergeschreven in het eindrapport van mei 2000, en opgenomen in de toelichtingsnota bij het bestreden besluit. Daarin staat onder meer het volgende te lezen :

“2.1. Haalbaarheidsstudie sluiten van de ring R1

In het Masterplan Antwerpen werd aangetoond dat het sluiten van de ring R1 één van de prioriteiten is om de mobiliteit in en om Antwerpen op duurzame wijze veilig te stellen. In 1999 heeft de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen de opdracht gegeven om 7 varianten voor het sluiten van de ring te bestuderen.

Hieronder worden de 7 varianten beschreven.

Variante 1

Variante 1 is de variante met een brug over de Schelde. Zoals elke variante is er een verkeerswisselaar met de N49 voorzien: ter plaatse van de huidige aansluiting van de E17. Het bestaande complex wordt behouden en de R1 gaat erover en stijgt naar de brug die zich bevindt op 35 m boven het hoog waterpeil. Teneinde hoge schepen door te laten is een beweegbare brug hefbrug tot 50 m boven hoogwater, voorzien. De toeritten zowel boven water als boven de beide oevers zijn in de vorm van een lange viaduct. De ring vervolgt langs de Scheldelaan en daalt om ondergronds te gaan ter hoogte aan het Noordkasteel. Ter plaatse van Oosterweel is een rondpunt voorzien voor aansluiting met het verkeer de R.O. Het vervolg wordt uitgevoerd met geboorde tunnels: voor elke rijrichting één tunnel met 2 rijstroken. De tunnel naar de ring splitst ter hoogte van het Suezdok (open bouwput). Een tunnel naar het zuiden komt bovengronds ter hoogte van Yzerlaan en sluit aan met viaduct op de ring naar het zuiden ter hoogte van Lobroekdok. De noordelijke tak komt boven ten noorden van aansluitcomplex Groenendaallaan. De takken komende van de ring: uit het zuiden met een viaduct over het Albertkanaal, langs de RWZI van Merksem, ondergronds ten zuiden van het complex Groenendaallaan. De tak uit het noorden: Ondergronds. De twee takken komende van de ring komen samen (open bouwput) ten noorden van Straatsburgdok.

Variante 2

(...)

De variante 2 verschilt van variante 1 door het vervangen van de brug over de Schelde door een gezonken tunnel onder de Schelde. Het geheel verloopt in grondplan op dezelfde manier. In lengteprofiel verloopt het tracé op een lager niveau: de ring gaat onder de N49. De aansluitingen met de N49 zijn dezelfde. De tunnel wordt gezonken in de Schelde. Hiertoe wordt op beide oevers tijdelijk een inham gegraven begrensd door damwanden. Er is aangenomen dat de moten van de tunnel niet ter plaatse vervaardigd worden. De ter plaatse gestorte tunneldelen aan weerszijden van de Schelde zullen uitgevoerd worden zonder grondwaterverlaging buiten de bouwkuipen. Ter hoogte van de

Scheldelaan komt de Ring niet bovengronds. Het vervolg van de ring is identiek aan de variante 1.

(...)

Variante 3

De variante 3 verschilt van variante 2 in hoofdzaak door het tracé ten westen van Blokkersdijk. De verkeerswisselaar met de N49 is verplaatst naar het westen. Het bestaande complex dient opgebroken. De verbinding naar de Scheldetunnel verloopt volledig ondergronds. Ook hier zullen technieken toegepast worden die geen grondwaterverlaging buiten de bouwkuip veroorzaken. De tunnel in de Schelde wordt op dezelfde wijze uitgevoerd als in variante 2. De ring verloopt ondergronds langs de Scheldelaan over een grotere lengte dan in variante 2. De op en afritten naar het rondpunt van Oosterweel verloopt enigszins anders omwille van de niveauverschillen. Verder verloopt variante 3 zoals variante 1 en 2.

Variante 4

(...)

De variante 4 voorziet een splitsing van de personenwagens en de vrachtwagens. Een eerste tunnel (gezonken) onder de Schelde zoals in variante 2: deze is echter kleiner van doorsnede en voorzien voor vrachtverkeer naar de haven op de R.O. Het personenverkeer verloopt langs de Charles Decosterlaan naar het westen, duikt onder de grond (tunnel in situ tussen de Vermeylenweg en de Gloriantlaan) en gaat verder met twee geboorde tunnels onder de Schelde en onder de oude haven. In het Asiadok komt een bouwput van waaraf de tunnels in situ verder gebouwd worden. De tunnels komen boven ter hoogte van de Yzerlaan. Om het aansluitcomplex te verwezenlijken moeten er belangrijke wijzigingen aan de bestaande toestand aangebracht worden. In zuidelijke richting wordt de viaduct van Merksem herbouwd. De aansluiting met de ring in noordelijke richting verloopt onder de viaduct door, over het Albertkanaal en over de RWZI van Merksem. De huidige functie van de IJzerlaan wordt vervangen door een omleiding via de Noorderlaan en de Groenendaallaan. Hiertoe moet de Noorderlaan ondergronds gaan ter hoogte van de Groenendaallaan.

Ter hoogte van Oosterweel zijn de afritten aan het ronde punt gezien de hoogteverschillen uitgebreider. Het terrein van Fina wordt aanzienlijk meer ingenomen. Het vrachtwagenverkeer verloopt op de rechteroever via een viaduct naast de Noordkasteelbruggen, boven de Oosterweelweg, over de Noorderlaan en aansluitend op het complex van Luithagen, met verbinding naar en van de Ring en naar Breda.

(...)

Variante 5

De variante 5 voorziet eveneens een splitsing van personenverkeer en vrachtwagens. Nu gebeurt de splitsing op de R.O. ter hoogte van Oosterweel. De tunnel onder de Schelde is dezelfde als in variante 2. De geboorde tunnels voor het personenverkeer vanaf Noordkasteel komen toe op de Yzerlaan op dezelfde manier als in variante 4. De viaduct voor vrachtwagens naar de A12 en het afritten complex ter plaatse van Oosterweel rondpunt is hetzelfde als in variant 4.

Variante 6

(...)

De variante 6 gebruikt maximaal de bestaande infrastructuur. Het gedeelte vanaf de E17 tot aan het Noordkasteel is identiek aan variante 2. Vanaf hier gaat het met een viaduct over de Royersluis, de Kattendijksluis om aan te sluiten op de bestaande Straatsburgbrug. Na de Straatsburgbrug gaat het ondergronds.

Het aansluitcomplex van de Groenendaallaan op de Ring wordt aangepast.

Variante 7

(...)

Het eerste gedeelte van variante 7 is gelijk aan variante 6. Dit tracé vertrekt aan de N49, gaat met een gezonken tunnel onder de Schelde. Ter hoogte van de Scheldelaan komt de ring gelijkvloers. Vanaf het Noordkasteel gaat het met een viaduct over de Royerssluis, het Kattendijkdok, tussen de gebouwen van Philip Morris, ten noorden van het Houtdok. Ter hoogte van het Asiadok komt de viaduct terug gelijkgronds. Gelijkgronds gaat het onder de Noorderlaan door richting zuid aansluitend op de ring ter hoogte van het viaduct van Merksem. Richting noord gaat het met viaducten over het Albertkanaal, de spoorweg, de HSL en ring waar aangesloten wordt ter hoogte van de verkeerswisselaar Groenendaallaan.

(...)

10.2. Resultaten van de Haalbaarheidsstudie

Per tracédeel worden de knelpunten, voor- en nadelen en de eventuele randvoorwaarden opgesomd.

10.2.1. Het tracé op de linkeroever: tussen de aansluiting van de N49 en de Schelde.

De ondergrondse varianten (variante 2,3,5,6,7) scoren duidelijk beter omdat ze weliswaar een tijdelijke verstoring van de natuurgebieden Blokkersdijk en het Rot veroorzaken, maar deze gebieden kunnen nadien hersteld worden. Er is o.a. geen versnipperingsprobleem, geen geluidsoverlast. De variante 1 die bovengronds verloopt veroorzaakt deze problemen wel. Bovendien is er ook een visueel nadeel door de hoogte van de viaduct in de natuurgebieden. De variante 3 die ontworpen was om het gebied van Blokkersdijk te sparen, voldoet hier niet aan en wordt vanuit milieu oogpunt negatiever beoordeeld.

De variante 4 is nadeliger omwille van het deeltracé langs de Charles De Costerlaan wat een bijkomende barrière betekent en minder gunstig is vanuit geluidsbelasting.

De kostprijs van dit gedeelte is voor alle varianten ongeveer gelijk. Uitzondering: variante 3 die omwille van de lengte belangrijk duurder is. Om deze redenen lijkt variante 3 verder niet zinvol.

10.2.2. Kruising van de Schelde

Alle varianten voorzien een kruising op 2 x 3 rijstroken. Variante 1 is de variante met de brug. Omwille van de eis van de doorvaarthoogte onder de brug, is alleen een bewegende brug mogelijk. Zoniet zouden de toegangshellingen veel te lang worden. Een hefbrug heeft het voordeel snel te openen en te sluiten. Nautisch heeft een brug ook vele nadelen: er dienen zware beschermingsconstructies voorzien te worden om aanvaringen te vermijden. Bovendien blijken de opgelegde afmetingen van hoogte en breedte nog niet te voldoen voor de bevoegde instanties en zou alles in feite nog duurder en moeilijker worden dan in de huidige studie aangenomen is. Tenslotte is een snelwegverbinding die (zij het niet frequent) gesloten moet worden gedurende ongeveer een uur, niet vanzelfsprekend. Om al deze redenen lijkt een oplossing met een brug (variante 1) niet haalbaar.

De overige varianten (2,3,4,5,6,7) voorzien de kruising met een gezonken tunnel. Bij het ontwerp van de tunnel zal aandacht moeten besteed worden aan de veiligheidsmaatregelen: de ventilatiekokers moeten voldoende gedimensioneerd en uitgerust zijn om een transversale luchtafzuiging mogelijk te maken in geval van ramp. Aangezien het een dubbele koker met dienstkoker betreft kunnen voldoende evacuatiemogelijkheden voorzien worden. Variante 4 voorziet een tweede kruising met 2 geboorde tunnels onder de Schelde, naast de Waaslandtunnel. In geboorde tunnels is het moeilijk om ontsnappingswegen te voorzien, behalve trappenkokers op de oevers, of via het boren van verbindingskokers.

10.2.3. Schelde Rondpunt Oosterweel

Belangrijk bij dit gedeelte is dat de ondergrondse varianten een voorkeur genieten in verband met de veiligheidsrisico's ter hoogte van Fina. Variante 4 scoort nog beter omdat de personenwagens hier niet passeren. Toch wijzen we erop dat het groepsrisico voor alle varianten binnen de aanvaardbaarheidsgrens blijft. Bij alle varianten is erop toegezien om buiten de terreinen van Fina te blijven. Het rondpunt van Oosterweel is in alle varianten voorzien. Het is een vast gegeven in de Oosterweelverbinding dat nodig is om de functie van havenontsluiting te voldoen. Om dezelfde reden is op alle varianten een rechtstreekse aansluiting van de Scheldelaan op de ring voorzien.

10.2.4. Varianten op de rechteroever met geboorde tunnels

De varianten 1,2,3,4,5 worden uitgevoerd tussen Oosterweel en de aansluiting op de Ring op de rechteroever, met geboorde tunnels. Deze geboorde tunnels geven het voordeel dat ze kunnen uitgevoerd worden zonder veel hinder op de bovengrond. Bovendien veroorzaken ze nergens nadelige invloeden, zowel wat milieu als wat ruimtelijke inpassing betreft. Nochtans dient men er rekening mee te houden dat de maximum diameter beperkt is tot ongeveer 13 m. Hierdoor ontstaan een aantal belangrijke en doorslaggevende nadelen:

- er kunnen slechts 2x2 rijstroken voorzien worden. Volgens de verkeerssimulaties zou dit net voldoende zijn, maar het is onmogelijk om de Oosterweelverbinding dienst te laten doen als alternatieve rijrichting ingeval van calamiteit;
- de kostprijs: geboorde tunnels zijn aanzienlijk duurder in uitvoering dan bovengrondse oplossingen of dan tunnels in open sleuf.

Om de hierboven geciteerde redenen lijken de varianten met geboorde tunnels weinig haalbaar.

10.2.5. Variante 6

De variante 6 heeft het voordeel gebruik te maken van de bestaande wegeninfrastructuur. Ook blijft deze variante op de rechteroever bovengronds. Hierdoor is deze variante goedkoper en voldoet deze variante aan geen enkele van de doelstellingen zoals geformuleerd in het begin van de studie. Om deze reden kan de zesde variante niet als een oplossing beschouwd worden.

Variant 7

10.2.5.1. De 7de variante voorziet een viaduct over de Royerssluis, een brug over het Kattendijkdok en verder een viaduct ten noorden van 'Het Eilandje' tussen de gebouwen van Philip Morris door. Deze variante werd voorgesteld op de Staten Generaal van 7/4/2000. De totale kost bedraagt 22 miljard. De voordelen van deze oplossing zijn de volgende:

- betaalbare en goedkoopste oplossing;
- 2 x 3 rijstroken mogelijk;
- het tracé blijft ten noorden van 'Het Eilandje';
- meer aangewezen voor vervoer gevaarlijke producten;
- de viaduct is grotendeels aan het oog onttrokken door de gebouwen van Philip Morris;
- deze viaduct blijft binnen de daar toe voorziene reservatiestrook op het gewestplan;
- de kruising van het Kattendijkdok kan gebeuren met een esthetisch verantwoorde brug (bv een tuibrug). Deze brug kan aan 'Het Eilandje' in zijn geheel een duidelijke meerwaarde geven door zijn 'signaalfunctie' binnen het stedelijk landschap;
- de brug voor de Ring over de Royerssluis kan gecombineerd worden met een brug (die in elk geval voorzien is) voor het lokale autoverkeer van de Scheldelaan naar de Oosterweelse steenweg (de bestaande overgangen van de Royerssluis verdwijnen).

De hoofdreden waarom voor een bovengrondse oplossing gekozen wordt, op dit gedeelte van het traject, is evenwel:

- het maximaal vrijwaren van hinder voor de scheepvaart naar de Royerssluis en in de oude dokken;
- de kostprijs;
- 'Het Eilandje'.

Dit kan gebeuren omdat de viaduct grotendeels in prefabelementen kan uitgevoerd worden. Dit garandeert niet alleen kostenbesparing maar vooral een minimale hinder voor de omgeving en een minimale uitvoeringstermijn.

Beperken van de nadelen van een bovengrondse oplossing

De nadelen die aan een bovengrondse oplossing kleven zijn evenwel reeds grotendeels opgevangen:

- het uitzicht: de viaduct zit grotendeels verborgen achter de gebouwen van Philip Morris. Bovendien kan gezorgd worden om de viaduct zelf esthetisch te ontwerpen en de onmiddellijke omgeving zorgvuldig te bestuderen (bv. voldoende lichtinval) om het geheel aantrekkelijk te maken. Daarenboven is de voorgestelde tuibrug zeker een pluspunt voor het uitzicht van de omgeving van het Kattendijkdok.
- de lawaaihinder: de afstand tot de noordgrens van 'Het Eilandje' bedraagt 300 m. Bovendien zijn, geïntegreerd in de constructie van de viaduct, geluidsschermen voorzien. De wegbedekking kan in fluisterasfalt aangelegd worden
- de toegang tot de oude dokken: de vrije doorvaarthoogte wordt door een viaduct beperkt. In samenspraak met het havenbestuur is evenwel gezocht naar alternatieve oplossingen: toegang via Kattendijksluis, baggerwerken met kleinere baggerschepen, stationneren van een drijvende bok in de dokken, en tenslotte eventueel uitwijken naar geschiktere locaties van een aantal havenactiviteiten waardoor ook ruimte vrij komt voor verdere herwaardering van 'Het eilandje'.

Om al deze redenen blijkt de voorgestelde 7de variant de meest haalbare oplossing”.

3.5. Op 15 december 2000 keurt de Vlaamse regering het Masterplan Antwerpen goed.

3.6. Om de realisatie van het Masterplan, waarvan de Oosterweelverbinding het belangrijkste project uitmaakt, mogelijk te maken, dient het geldende gewestplan te worden gewijzigd. Er wordt beslist tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna : GRUP).

3.7. Van 2003 tot 2005 wordt het Masterplan Antwerpen onderworpen aan een milieueffectrapportage (hierna : MER).

In de richtlijnen voor het opmaken van het plan-milieueffectenrapport (hierna : plan-MER) Masterplan Antwerpen, zoals vastgelegd op 21 november 2003, werd gevraagd het volgende alternatief, zijnde een tunnelvariant, te onderzoeken :

“tunnel 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-Rijssel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt”.

In deze richtlijnen worden tevens de doelstellingen en randvoorwaarden aangegeven 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 (RSV). 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”.

Binnen het onderzoek in het kader van het plan-MER worden 7 varianten voor Linkeroever en 2 varianten voor Rechteroever onderzocht.

Dit plan-MER concludeert met betrekking tot de tunnelvariant het volgende :

“e. Ondergronds Tracé

In de richtlijnen van de cel-M.e.r. 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-Rijssel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt’.

De beschrijving van deze variatie is onduidelijk. Wellicht wordt bedoeld op een variatie waarbij alle verkeer via een tunnel naar het noorden wordt omgeleid vanaf de Scheldelaan, onder de Noordkasteelbruggen en de Oosterweelbrug naar de Noorderlaan ter hoogte van Atlantic House.

De technische haalbaarheid van deze variatie werd reeds onderzocht in de haalbaarheidsstudie van ABM (zie varianten 4 en 5 van de Haalbaarheidsstudie), alhoewel de omleiding hier voornamelijk vrachtverkeer betrof (echter niet exclusief). Ook werd gekozen voor een viaduct naast de bestaande bruggen i.p.v. een tunnel.

(...)

Bovendien was voor het personenverkeer ook een kortere verbinding tussen de N49 en de R1 aan het Sportpaleis voorzien, via de Charles De Costerlaan, met een aparte tunnel onder de Schelde of tussen Oosterweel en de IJzerlaan, met een tunnel onder het Noordkasteel en het Eilandje en met bovengrondse aansluiting op de R1 aan het Sportpaleis.

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 2x2 rijstroken worden voorzien. De huidige opties werken steeds met 2x3 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 booractiviteit 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 milieueffecten 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 milieuvoordelen van het ondergronds tracé (zie bijzondere richtlijnen) weinig of geen milieuvoordeel 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 (o.a. 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”.

3.8. Op 26 april 2005 wordt door het studiebureau Horvat & Partners een bijkomend studierapport, “Second opinion ondergrondse alternatieven voor Oosterweelverbinding” (hierna: “Horvat-studie”), afgeleverd. Deze studie werd opgemaakt op vraag van de stad Antwerpen en had als hoofddoelstelling het beantwoorden van de vragen of een ondergrondse oplossing technisch en vanuit veiligheidsoogpunt mogelijk is, en wat het kostenprofiel is van dergelijke ondergrondse oplossing.

3.9. Op 30 mei 2005 wordt het plan-MER goedgekeurd door de cel m.e.r.. In dit 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 GRUP “Oosterweelverbinding”.

3.10. Bij besluit van de Vlaamse regering van 16 september 2005 wordt het ontwerp GRUP “Oosterweelverbinding” voorlopig vastgesteld.

Met dit GRUP wordt het tracé van de Oosterweelverbinding vastgelegd. Op Linkeroever wordt gekozen voor het “geoptimaliseerd middentracé” en op Rechteroever voor het “tracé Straatsburgdok”.

3.11. Het ontwerp-GRUP “Oosterweelverbinding” wordt aan een openbaar onderzoek onderworpen van 21 oktober 2005 tot en met 19 december 2005. Tijdens dit openbaar onderzoek worden 627 bezwaarschriften ingediend, waaronder door de verzoekende partij. Zij bekritiseert in haar bezwaarschrift het niet ernstig onderzocht zijn van een tunnelvariant 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 verderlopen over het Amerikadok.

3.12. Op 14 maart 2006 wordt door de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (hierna : VLACORO) een gunstig advies verleend.

Aangaande de bezwaren van de verzoekende partij stelt de VLACORO het volgende :

“B. Vlacoro stelt vast dat heel wat bezwaarindieners hekelen dat ze onvoldoende inspraak en/of kennis hebben gehad omtrent de totstandkoming van wat momenteel in het RUP wordt vastgelegd en/of suggereren dat er volgens hem minstens even valabele of zelfs betere tracé-alternatieven voorhanden zijn en/of tenminste dat duidelijker had moeten worden aangetoond waarom die momenteel niet zijn weerhouden.

Vlacoro wenst er vooreerst op te wijzen dat huidig RUP is voorafgegaan door een vrij lange voorbereiding, vooral vanuit zijn relatie met het gehele Masterplan met betrekking tot de mobiliteit in en om Antwerpen. De belangrijkste mijlpalen in het planningsproces zijn opgelijst in het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Oosterweelverbinding:

- de beslissing van de Vlaamse regering van 15 december 2000 ter goedkeuring van het Masterplan Antwerpen, waarin de Oosterweelverbinding wordt opgenomen als een onmisbaar infrastructuurproject in het globale mobiliteitssysteem binnen de regio Antwerpen;
- ten tweede de beslissing van de Vlaamse Regering van 10 juni 2005 ter goedkeuring van de strategie 1B ‘Oosterweelverbinding gekoppeld aan

- een hoge tolheffing', waarmee uitvoering wordt gegeven aan de plan-MER dat de aanleg van de Oosterweelverbinding positief kon evalueren indien het verkeersaantrekkend effect kon worden gemilderd;
- ten derde de keuze om de ring te sluiten, waardoor de R1 vervolledigd wordt tot een stedelijke ringweg met de optie om het stedelijk verkeer te scheiden van het doorgaand verkeer, en aan het inkomend verkeer de keuze wordt gelaten om ofwel in wijzerzin of tegenwijzerzin de ring te gebruiken, waarbij dit gebeurt om het grootstedelijk gebied optimaal met haar ommeland te verbinden om zodoende haar functie 'verbinden op Vlaams niveau' wordt vervuld;
 - ten vierde ter voorbereiding van dit RUP de volgende voorafgaandelijke effectbeoordelingen werden gemaakt; plan-MER (met passende beoordeling en watertoets), RVR, SIA en MKBA;
 - ten vijfde voor de opmaak van dit RUP werd het meest optimale tracé voor de Oosterweelverbinding onderzocht rekening houdend met de bevindingen uit de effectbeoordelingen wat resulteerde in de keuze voor het geoptimaliseerd middentracé voor linkeroever, en het tracé Straatsburgdok voor rechteroever, waardoor een voldoende vrije doorvaarhoogte wordt gegarandeerd en de effecten op de stadsvernieuwingsprojecten op het Eilandje worden gegarandeerd.

Het huidige tracé zoals vooropgesteld in het RUP is het rechtstreekse gevolg van de opties vanuit de plan-MER. Vlacoro gaat er van uit dat de plan-MER de alternatieven voor de probleemstelling van de westelijke en noordelijke sluiting van de Ring rond Antwerpen die valabel overkomen heeft onderzocht en tot een degelijk gefundeerd besluit is gekomen.

In de plan-MER met betrekking tot het Masterplan Antwerpen zijn diverse tracés voor de sluiting van de Ring ter sprake gekomen, zowel op Linkeroever als (weliswaar beperkter) op Rechteroever. Dat document is zoals voorzien in de desbetreffende procedure ter kennis gegeven en met de toen ingebrachte adviezen en bemerkingen lijkt te zijn rekening gehouden. Daarna is door de Vlaamse Regering op basis van de plan-MER en diverse andere documenten beslist te opteren voor variant 1B 'Oosterweelverbinding gekoppeld aan hoge tolheffing'.

Ook huidig RUP is, zoals voorgeschreven, in openbare procedure geweest. Vlacoro stelt vast dat tijdens dat openbaar onderzoek varianten op reeds onderzochte en finaal niet weerhouden tracés of oplossingen worden voorgesteld. Sommige van die varianten worden in de bezwaren vrij uitvoerig toegelicht, andere gaan uit van eerder onrealistische voorstellen zoals reeds langer afgewezen mogelijkheden, technisch of financieel weinig haalbare uitvoeringen, enz. Ook de andere varianten, zoals het verbinden van de Liefkenshoek tunnel met de A17, over Beveren, het voorzien van een tweede Kennedytunnel, enz., zijn eerder onderzocht en op zijn minst minder valabel gebleken. Voor de ontdubbeling van de Scheldebrug in Temse zijn momenteel studies bezig, maar die ontdubbeling geschiedt vanuit een andere finaliteit dan in functie van de oplossing van de Antwerpse problematiek. De aangebrachte volledige tunnelvariant is behandeld in de Plan-MER en niet als meest valabel tracé weerhouden.

Het plan-MER werd conform verklaard door de cel-MER zodat er moet van uit gegaan worden dat alle alternatieven die op het planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden. In een project-mer kan dan verder gedetailleerd onderzoek gebeuren voor die aspecten die van projectniveau zijn. (...)

In het kader van de project-Mer kan het alternatief tracé onderzocht worden. Vlacoro wijst erop dat indien voor het alternatief tracé wordt gekozen, het RUP (partieel) dient te worden herzien.

(...)

B. 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.

(...)

A. Het voorliggend GRUP heeft tot doel de herbestemmingen te realiseren i.f.v. het meest optimale tracé rekening houdend met de vaststellingen en conclusies uit de plan-MER, de bijhorende passende beoordeling en watertoets, de sociale impactanalyse, de maatschappelijke kosten-batenanalyse en het ruimtelijk veiligheidsaspect. Als meeste optimale tracé is het ‘geoptimaliseerd middentracé’ voor LO en het ‘tracé Staatsburgdok’ voor RO naar voor geschoven. Dit betekent logischerwijs ook dat in het GRUP niet alleen de ligging van het tracé, maar ook de wijze waarop de verbinding wordt gerealiseerd, m.n. een tunnel onder de Schelde en een viaduct t.h.v. Staatsburgdok, mee wordt vastgelegd”.

3.13. Op 23 mei 2006 wordt door de afdeling wetgeving van de Raad van State advies verleend over het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het GRUP “Oosterweelverbinding” Antwerpen.

3.14. Bij besluit van 16 juni 2006 van de Vlaamse regering wordt het GRUP “Oosterweelverbinding” definitief vastgesteld.

Dit is het bestreden besluit.

Het is als volgt gemotiveerd :

“Overwegende dat er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een optimalisering van het wegennet wordt vooropgesteld; dat deze optimalisering een categorisering inhoudt van het wegennet waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen; dat in de bindende bepalingen van het RSV de noordelijke sluiting van de Antwerpse ring (R1) geselecteerd is als te ontwerpen primaire weg categorie I; dat in het RSV wordt gesteld dat de primaire wegen categorie I als hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau hebben; dat in het RSV wordt gesteld dat het Vlaams gewest deze wegvakken aanduidt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en dat voor de nieuw aan te leggen wegvakken door het Vlaams gewest terreinen worden gereserveerd in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen;

Overwegende dat de noordelijke sluiting van de Antwerpse ring, zijnde de Oosterweelverbinding, de R 1 vervolledigt tot een volwaardige stedelijke ringweg samen met de optie om het ‘stedelijk verkeer’ op de rest van de R 1 te scheiden van het ‘doorgaand verkeer’; dat door het concept van de gesloten ringweg aan het inkomend verkeer van de radiale hoofdwegen en het lagere wegennet de keuze wordt geboden om ofwel in wijzerzin of in tegenwijzerzin de ringweg te gebruiken; dat dit gebeurt teneinde het (groot)stedelijk gebied optimaal met haar ommeland te verbinden; dat de hoofdfunctie van de Oosterweelverbinding daardoor wordt gezien als verbinden op Vlaams niveau conform de bindende en richtinggevende bepalingen van het RSV;

Overwegende dat ter voorbereiding van dit gewestelijk RUP Oosterweelverbinding de volgende voorafgaandelijke effectbeoordelingen gemaakt werden:

- Een plan-MER, goedgekeurd door de cel MER op 30 mei 2005,
 - met een addendum voor wat betreft de milieueffecten van een leidingenstrook;
 - met een passende beoordeling, goedgekeurd door de afdeling natuur op 9 juni 2005;
 - met een watertoets;
- Een ruimtelijk veiligheidsrapport, goedgekeurd door de cel VR op 15 maart 2005 en aangevuld met een addendum voor wat betreft de uitbreiding van het studiegebied, goedgekeurd door de cel VR op 22 juni 2005;
- Een sociale impactanalyse;
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse;

Overwegende 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 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;

Overwegende dat het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding beperkt wordt tot de herbestemmingen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding; dat dit is gebeurd volgens drie inhoudelijke componenten die in de bestemmingen en de bijhorende voorschriften zijn vertaald;

Overwegende dat de eerste component handelt over de ruimte die nodig is voor de infrastructuur voor de Oosterweelverbinding; dat dit de nieuwe wegen en kunstwerken omvat, de aanpassingen aan de bestaande (kruisende) wegen, een parallelweg op linkeroever ten behoeve van de lokale ontsluitingen en de verlegging van leidingen; dat eveneens wordt voorzien in de opheffing van de volgens het gewestplan ingetekende hoofdwegen die niet meer geselecteerd zijn als gevolg van de realisatie van de Oosterweelverbinding; dat tegelijkertijd de in het gewestplan vastgelegde reservatiezones worden opgeheven die niet meer nodig zijn als gevolg van de keuze van het concrete tracé voor de Oosterweelverbinding;

Overwegende dat de tweede component handelt over de ruimte die daarnaast nodig is om de werken aan de nieuwe infrastructuur te kunnen uitvoeren; dat dit zowel gaat om werfzones voor de bereikbaarheid en realisatie van de geplande infrastructuur als werfzones voor de uitrusting en inrichting van de werf; dat er bijkomend ook werfzones worden voorzien die nodig zijn voor de stockage van grondstoffen en tijdelijke berging van grondoverschotten; dat al deze werfzones tijdelijk zijn zodat na de realisatie van de wegeninfrastructuur de huidige bestemming terug van toepassing is; dat de nodige werken zullen worden uitgevoerd zodat de huidige bestemming terug kan uitgeoefend worden;

Overwegende dat de derde component handelt over de ruimte die nodig is om het natuurlijk functioneren te garanderen; dat dit zowel geldt voor, tijdens als na de aanleg van de Oosterweelverbinding, overeenkomstig de Europese richtlijnen daaromtrent; dat er tegelijkertijd maatregelen worden vastgelegd om

de tijdelijke impact op de aanwezige natuurwaarden te milderen; dat Sint-Annabos wordt uitgebouwd tot volwaardige recreatieve groenpool na tijdelijk als stockageplaats; dat de natuurwaarden in dit gebied geoptimaliseerd worden door het gebruik van de Charles De Costerlaan af te bouwen en enkel te voorzien voor langzaam verkeer en interventies; dat het gebied Middenvijver wordt opgenomen in functie van de aanleg van een nieuwe waterplas om mogelijke tijdelijke impact op Blokkersdijk gedurende de werken te milderen; dat het gebied Burchtse Weel wordt opgenomen in functie van de uitbouw tot een gecontroleerd gereduceerd getijdengebied; dat de nieuwe bestemmingen voor Middenvijver en Burchtse Weel ook het ruimtebeslag ter hoogte van het groen-gebied Noordkasteel compenseren; dat een bijkomend gebied als VEN-gebied wordt bestemd, aansluitend op het bestaande VEN Blokkersdijk aangezien er ter hoogte van de tunnelmond op linkeroever een klein deel van het bestaande VEN- gebied wordt ingenomen;

Overwegende dat de milderende maatregelen uit het plan-MER, de watertoets, de passende beoordeling en het ruimtelijk veiligheidsrapport doorwerken in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk RUP; dat in de toelichtingsnota een overzicht wordt gegeven van deze maatregelen en hoe ze concreet zijn vertaald in het grafisch plan en de voorschriften;

Overwegende dat projecten ter realisatie van de bestemmingen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan onverminderd onderworpen zijn aan de bepalingen van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002; aan de bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid en aan alle andere wettelijke bepalingen die van toepassing zijn op projecten;

Overwegende dat de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening een gunstig advies heeft uitgebracht mits:

- De paragraaf over het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Antwerpen de planningscontext van de toelichtingsnota wordt aangepast aan opmerkingen van de gemeenteraad Antwerpen indien er een tegenstrijdigheid zou zijn tussen het gewestelijk RUP en het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Antwerpen;
- De toelichtingsnota wordt uitgebreid met informatie over de alternatieve tracés voor Oosterweelverbinding zoals die onderzocht zijn in de haalbaarheidsstudie van mei 2000 van AWV indien deze haalbaarheidsstudie meer determinerende elementen bevat;
- De correcte benaming van de betrokken administraties wordt vermeld in de toelichtingsnota zodat de term Bestuur der Waterwegen wordt vervangen door de term administratie Waterwegen en Zeewezen;
- Het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 1 wordt aangepast. Vlacoro stelt vast dat niets erop wijst dat de verordenende stedenbouwkundige voorschriften het oprichten van infrastructuur voor geluids- en visuele buffering al dan niet uitsluiten binnen het gebied voor wegeninfrastructuur. In functie van de duidelijkheid en volledigheid van het voorschrift en om alle misinterpretatie te voorkomen wordt voorgesteld om het voorschrift aan te vullen met '(...) geluids- en visuele buffering van de infrastructuur (...)';
- Er een betere motivering in de toelichtingsnota wordt opgenomen zowel wat betreft de mogelijke locaties als opslagzone voor slib, als wat betreft de mogelijke ontwateringstechnieken;
- De term socio-cultureel medegebruik in artikel 4 (groengebied) wordt omschreven in de toelichting bij het stedenbouwkundig voorschrift. Vlacoro stelt vast dat in de toelichtingsnota op geen enkel manier wordt omschreven wat de invulling van de term socio-cultureel medegebruik

kan betekenen binnen het stedenbouwkundig voorschrift van het groengebied.

- Wordt nagekeken of de afbakening van het GEN in het gewestelijk RUP klopt met de afbakening van het GEN volgens de procedure van het natuurdecreet;
- In de toelichtingsnota wordt nagekeken of het terrein Aven Ackers inderdaad wel 60 ha groot is en geen 25 ha zoals de administratie Waterwegen en Zeewezen aangeeft;
- Er wordt nagekeken in hoever de kadasterlijnen op het grafisch plan in overdruk met de bestemmingen wegeninfrastructuur en natuurgebied duidelijker kunnen worden gemaakt;

Overwegende dat op basis van het onderzoek van de bezwaren, opmerkingen en adviezen en het advies van Vlacoro volgende wijzigingen werden aangebracht:

- In de toelichtingsnota werd de inhoudelijke informatie over het voorontwerp structuurplan Antwerpen aangepast en in overeenstemming gebracht met de meest recente versie die in openbaar onderzoek ligt. De visie over de Oosterweelverbinding werd genuanceerder in het ontwerp gemeentelijk structuurplan opgenomen zodat aanpassing in de toelichtingsnota van het GRS aangewezen is;
- De toelichtingsnota werd aangevuld met nuttige informatie over de verschillende tracévarianten, zoals onderzocht in een haalbaarheidsstudie van AWV in 2000. In de toelichtingsnota worden de varianten besproken en grafisch weergegeven evenals de conclusies van de studie ten aanzien van de voor- en nadelen van de varianten;
- In de toelichtingsnota werd de term 'Bestuur der Waterwegen' vervangen door 'administratie Waterwegen en Zeewezen';
- In de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften werd artikel 1 gebied voor wegeninfrastructuur aangevuld met 'geluids- en visuele buffering van de infrastructuur' als toelaatbare werken. In het voorschrift was niet duidelijk of het oprichten van infrastructuur voor geluids- en visuele buffering uitgesloten was binnen het gebied voor wegeninfrastructuur. In functie van de duidelijkheid en volledigheid van het voorschrift en om alle misinterpretatie te voorkomen werd het voorschrift aangevuld;
- De toelichtingsnota werd aangevuld met een bijkomende motivering zowel wat betreft de mogelijke locaties voor opslagzone voor slib, als wat betreft de mogelijke ontwateringstechnieken;
- In de toelichtingsnota wordt bij artikel 4 groengebied aangevuld met wat wordt verstaan onder de term socio-cultureel medegebruik. Deze term zit in het typevoorschrift maar werd niet verduidelijkt in de toelichtende kolom;
- In de toelichtingsnota werd de omvang van het terrein Aven Ackers gecorrigeerd. In de toelichting stond vermeld dat het terrein 60 ha groot was. Nazicht van het gewestplan toont aan dat het terrein 49 ha groot is;
- Op het grafisch plan zijn de kadasterlijnen donkerder weergegeven aangezien zij moeilijk zichtbaar waren in combinatie met de kleuren van de wegeninfrastructuur en de natuurgebieden. Het grafisch plan werd in die zin aangepast;
- In bezwaarschrift 20 C worden vragen gesteld over de werfzones en in hoever zij na de realisatie van de Oosterweelverbinding zullen worden hersteld in hun oorspronkelijke toestand, rekening houdend met de ruimtelijke structuurplannen. De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP gaan hier op in en laten deze herstelmaatregelen toe, na realisatie van de Oosterweelverbinding wordt de in grondkleur aangegeven bestemming terug van toepassing. In dit kader werden de

onderliggende bestemmingen werfzones grondig nagekeken. Hieruit blijkt dat er op het grondgebied van Zwijndrecht een goedgekeurd BPA (...) niet werd opgenomen in de juridische toestand en kaart 4a. De toelichtingsnota en kaart 4a worden bijgevolg aangevuld met de correcte juridische toestand;

- In bezwaarschrift 22 A wordt aangegeven dat de aanduiding van de leidingstraten op het grafisch plan verwarrend is. Sommige leidingstraten worden opgenomen en andere niet waardoor een discontinuïteit kan ontstaan. Er worden in het RUP echter alleen maar leidingstraten opgenomen voorzover ze de aanduidingen op het gewestplan vervangen en/of afschaffen. De leidingstraten buiten de planzone van het RUP blijven gewoon behouden op het gewestplan. In dit kader werden de leidingstraten in het RUP grondig nagekeken. Hieruit blijkt dat de leidingstraat ter hoogte van de kruising van de N49 en de Canadastraat onnauwkeurig aansluit waardoor de continuïteit tussen het noordelijke en het zuidelijk deel van de leidingstraat wordt onderbroken. De leidingstraat wordt bijgevolg cartografisch aangepast;
- In bezwaarschrift 22 A wordt aangegeven dat de aanduiding van de leidingstraten op het grafisch plan verwarrend is. In dat kader werden de leidingstraten op het plan grondig nagekeken en vergeleken met de symbolische aanduiding bij het stedenbouwkundig voorschrift. In het geval van de leidingstraat in St.-Annabos en Blokkersdijk is het niet duidelijk dat het om een leidingstraat gaat aangezien het om een langgerekte verticale strook gaat en de symbolische aanduiding een horizontale strook weergeeft. Dit kan tot verwarring leiden. Om die reden wordt er in het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 6 een extra symbool opgenomen ter verduidelijking van de leidingstrook.
- In bezwaarschrift 18 wordt voorgesteld om de term socio-cultureel medegebruik te specificeren aangezien het recreatief medegebruik te ruim kan worden geïnterpreteerd. Zoals reeds aangegeven wordt de term socio-cultureel medegebruik verder verduidelijkt in de toelichting op vraag van Vlacoro. Om foute interpretaties te vermijden wordt bovendien ook voorgesteld om de term recreatie in het stedenbouwkundig voorschrift artikel 4 aan te vullen met 'zachte laagdynamische' recreatie.
- Vlacoro vraagt in haar advies een integrale gebiedsgerichte benadering van het gehele plangebied op Linkeroever. Verschillende bezwaarschriftindieners (16A, 19 en 41) dringen aan op een verduidelijking van de verschillende functies voor het gebied St-Annabos. Daarom wordt in de toelichting bij dit voorschrift verdere verduidelijking gegeven bij de verschillende inhoudelijke elementen.

Overwegende dat Vlacoro in haar advies ook vraagt om na te kijken of de opmerking over de juiste afbakening van het GEN klopt; dat een bezwaarindieners stelt dat de afbakening van het GEN in het RUP niet klopt met de effectieve afbakening zoals voorzien volgens de procedure van het natuurdecreet, dat dit correct is; dat de keuze van het tracé op linkeroever impliciet betekent dat een deel van het als Vlaams Ecologisch Netwerk afgebakend gebied ter hoogte van Blokkersdijk van rechtswege wordt opgeheven conform art. 17, §3 tweede lid van het Decreet betreffende het natuurbewoud en het natuurlijk milieu; dat ten zuidoosten van Blokkersdijk en ter hoogte van de slikken en schorren langs de oevers van de Schelde een gedeelte van het afgebakende GEN tenietgedaan wordt voor de aanleg van de tunnel; dat ook voor de aanleg van de tunnel en de herprofilering van de Palingbeek een tijdelijke grondinname binnen het GEN noodzakelijk is; dat door de positionering van de tunnel het echter mogelijk is om aansluitend op het GEN ter hoogte van Blokkersdijk een bijkomende oppervlakte GEN af te bakenen; dat op het grafisch plan deze bijkomende oppervlakte GEN in

overdruk aangeduid is zodat de totaliteit van het GEN gebied behouden blijft; dat deze motivatie uitvoerig is opgenomen in de toelichtingsnota; dat het gewestelijk RUP daarom niet wordt aangepast”.

3.15. De verzoekende partij is concessionaris van “het pomphuis van voormalig droogdok nr. 7 (...) inclusief het terrein van 3.210 m² tussen de Siberiastraat en de verbinding van het Albertkanaal met het Amerikadok waarop het gebouw zich bevindt”. In dit pomphuis bevindt zich thans het restaurant “Het Pomphuis”.

Met betrekking tot haar maatschappelijk doel stellen de statuten van de verzoekende partij het volgende :

“I. De inrichting en uitbating van alle soorten horecabedrijven zoals café, taverne, snack, restaurant, bar, traiteur, aannemer van feesten, dansgelegenheid, zonder dat deze opsomming beperkend kan zijn, alsmede import en export, verkoop, groot- en kleinhandel, bewerking, verpakking, en verdeling van alle voedingswaren en dranken. Dit alles in de breedst mogelijke zin, en omvattende tevens de bijkomende verkoop van tabak.

(...)

III. Het organiseren van allerlei evenementen (onder andere openluchtmanifestaties, ...) dit alles in de meest ruime zin.

(...)”.

Het viaduct, dat een onderdeel vormt van de Oosterweelverbinding ter hoogte van het Straatsburgdok (gekend als “De Lange Wapper”, hierna: “het viaduct”), zal zich deels boven het pomphuis en de terreinen die de verzoekende partij in concessie heeft, bevinden.

IV. Ontvankelijkheid van de tussenkomst

4. Er weze vooreerst, duidelijkhalve, op gewezen dat de huidige wettelijke regeling die inhoudt dat het verzoek tot tussenkomst in een kortgedingprocedure ook geldt als verzoek tot tussenkomst in het annulatieberoep (artikel 21 bis, § 3 van de Raad van State-wet, ingevoegd bij de wet van 15 september 2006), op de voorliggende zaak, ingeleid vóór het in voege treden op 1 december 2006 van die regeling, niet toepasselijk is. BAM, die wel is tussengekomen in de vordering tot schorsing, is derhalve geen tussenkomende partij in het voorliggend beroep tot nietigverklaring.

5. Ter staving van hun belang stellen de verzoekende partijen tot tussenkomst dat de raad van bestuur van BAM op 17 november 2006 heeft “beslist om enkel nog verder te onderhandelen met verzoekende partijen in tussenkomst”,

en dat op 21 december 2007 die zelfde raad van bestuur hen “als voorkeursbieder voor de bouw van de Oosterweelverbinding” heeft “aangesteld”. De verzoekende partijen tot tussenkomst vervolgen dat het vernietigen van het bestreden besluit hen zal benadelen nu dit besluit “de bouw van de Oosterweelverbinding bevestigt (...) die (zij) zouden bouwen”.

6. De verzoekende partij betwist de ontvankelijkheid van de tussenkomst. Zij voert in dit verband onder meer aan dat de verzoekende partijen tot tussenkomst, als aannemers van de werken die zullen worden uitgevoerd na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning, niet beschikken over het vereiste rechtstreeks belang en de vereiste hoedanigheid om in het geding tussen te komen.

7. Voorafgaandelijk dient erop gewezen te worden dat de beschikking waarbij aan de verzoekende partijen tot tussenkomst werd toegelaten in de debatten tussen te komen en een memorie in te dienen, slechts een voorlopig karakter heeft en dat in het eindarrest alsnog tot de niet-ontvankelijkheid van de tussenkomst kan worden besloten.

Een afwijzing, in die voorlopige fase van het geding, van een verzoek tot tussenkomst, heeft daarentegen een feitelijk definitief karakter, vermits de afgewezen verzoekende partij tot tussenkomst verder niet meer in de debatten wordt betrokken. Omdat dergelijke beschikking zonder voorafgaand tegensprekelijk debat tot stand komt, kan het verzoek tot tussenkomst in die stand van het geding dan ook slechts worden geweigerd op voorwaarde dat dit verzoek manifest, zonder enige mogelijke twijfel, niet ontvankelijk is, hetgeen ten deze niet het geval was.

8. Luidens het bepaalde in artikel 21bis, § 1 van de Raad van State-wet, kunnen alleen degenen die belang hebben bij de oplossing van de zaak, erin tussenkomen.

Artikel 52, § 2, 3/ van het algemeen procedurereglement schrijft uitdrukkelijk voor dat het verzoekschrift tot tussenkomst “een uiteenzetting van het belang van de verzoeker tot tussenkomst bij de beslechting van de zaak”, dient te bevatten. Dit heeft tot gevolg dat alleen de argumentatie die ter zake in dat verzoekschrift wordt ontwikkeld, in aanmerking kan worden genomen.

In hun verzoekschrift beroepen de verzoekende partijen tot tussenkomst zich op de hoedanigheid van preferentiële aannemers van de bouwwerken die zullen moeten worden uitgevoerd na het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning, waarvoor BAM een aanvraag heeft ingediend. Die

vergunning zal volgens hen slechts kunnen worden verleend wanneer het te dezen bestreden GRUP niet wordt vernietigd.

9. Daargelaten de vraag of er een onmiddellijk en rechtstreeks verband bestaat tussen het ingeroepen belang en het in de voorliggende zaak bestreden besluit, vermits in geval van verwerping van het annulatieberoep hoe dan ook nog een stedenbouwkundige vergunning dient te worden afgeleverd aan BAM, dient met de verzoekende partij te worden vastgesteld dat de verzoekende partijen tot tussenkomst zich, ter adstructie van hun belang, in rechte niet vermogen te beroepen op de hoedanigheid van gegadigde om de bouwwerken ter realisatie van de Oosterweelverbinding uit te voeren.

Het komt immers alleen aan de begunstigde van een bestreden stedenbouwkundige vergunning toe te beslissen of hij, in het licht van het beroep dat ertegen werd ingesteld, die vergunning wenst te behouden en, zo hij dit inderdaad wenst, of hij daartoe in rechte wenst te treden middels een verzoek tot tussenkomst in het desbetreffende rechtsgeding. Anderen, zoals bijvoorbeeld de aannemers die geroepen zijn om de bouwwerken te realiseren, kunnen niet in rechte treden ter verdediging van aanspraken waarover het oordeel niet aan hen toebehoort.

Vermits de verzoekende partijen tot tussenkomst hun belang uitsluitend steunen, niet op een door henzelf aangevraagde -laat staan verkregen- stedenbouwkundige vergunning, doch op een door BAM aangevraagde vergunning, kwam het dan ook alleen aan BAM toe te beoordelen of zij, zoals zij in de kortgedingprocedure overigens heeft gedaan, een verzoek tot tussenkomst in het voorliggende annulatieberoep wenst in te dienen. Zelfs indien BAM in het annulatieberoep was tussengekomen zouden de huidige verzoekende partijen tot tussenkomst niet over de vereiste hoedanigheid beschikken. A fortiori is dit zo, nu BAM er blijkbaar heeft voor gekozen niet in het annulatieberoep tussen te komen, waar zij, zoals reeds gezegd, dit wel heeft gedaan in het kort geding.

De verzoekende partijen tot tussenkomst kunnen zich ten slotte niet beroepen op vergunningsaanvragen die zij zelf hebben ingediend, met het oog op de uitvoering van de nog te verlenen bouwvergunning. Dergelijke vergunningen, en a fortiori de te dezen vermelde aanvraag voor het exploiteren van een werfzone, betreffen immers slechts accessoire uitvoeringsmodaliteiten van de nog aan BAM te verlenen stedenbouwkundige vergunning.

10. Uit het voorgaande dient te worden besloten dat het verzoek tot tussenkomst niet ontvankelijk is.

V. Ontvankelijkheid van het beroep

11. De verwerende partij werpt in de memorie van antwoord de volgende excepties op :

“III. BELANG

1. Verzoekende partij vordert de nietigverklaring van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 juni 2006 tot definitieve vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘Oosterweelverbinding’.

Met dit GRUP wordt het tracé van de Oosterweelverbinding vastgelegd. Op Linkeroever werd gekozen voor het ‘geoptimaliseerd middentracé’ en op Rechteroever voor het ‘tracé Straatsburgdok’.

‘Dat door de keuze voor het ‘geoptimaliseerd middentracé’ op 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 scheepvaart wordt gegarandeerd evenals een beperking van de impact op de stadsvernieuwingsprojecten voor het Eilandje in Antwerpen;’ (Besluit van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 tot voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP ‘Oosterweelverbinding’)

Verzoekende partij geeft zelf aan dat de constructie van deze Oosterweelverbinding één van de infrastructuurprojecten is die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen. Dit Masterplan Antwerpen werd bij besluit van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 goedgekeurd.

Het perceel van Het POMPHUIS, dat door verzoekende partij in concessie wordt genomen, is volgens het gewestplan Antwerpen, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 1998, reeds gelegen in de reservatiestrook voor de Oosterweelverbinding. De reservatiestrook is binnen het gewestplan Antwerpen ook gesitueerd naast het Amerikadok, dat toen reeds volledig gevrijwaard bleef.

Het bestreden GRUP heeft samen met de vastlegging van het tracé aanleiding gegeven tot een aantal herbestemmingen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Deze herbestemmingen hebben betrekking op de ruimte voor de realisatie van de infrastructuur voor de Oosterweelverbinding, de ruimte om de werken aan deze infrastructuur te kunnen uitvoeren en de ruimte om het natuurlijk functioneren te vrijwaren.

Tegelijkertijd werden de in het verleden in het gewestplan vastgelegde reservatiezones die niet meer nodig zijn als gevolg van de keuze van het tracé voor de Oosterweelverbinding opgeheven.

De ligging binnen een reservatiestrook van het gewestplan, speciaal voor de Oosterweelverbinding, werd door verzoekende partij niet aangevochten. De reservatiestrook binnen het gewestplan Antwerpen was nochtans reeds gelegen naast het Amerikadok, zoals het tracé thans in het bestreden GRUP.

Verzoekende partij heeft slechts enig belang bij het vorderen van de nietigverklaring van een bestemmingsplan, indien een eventuele nietigverklaring haar tot enig voordeel zou kunnen strekken.

Dit is niet het geval aangezien de vordering tot nietigverklaring zoals ingediend door verzoekende partij enkel kan leiden tot het herleven van het gewestplan Antwerpen zoals gewijzigd in 1997 (lees : 1998), waarbij het perceel waarop verzoekende partij het restaurant uitbaat zou gelegen blijven in de reservatiestrook speciaal voor de Oosterweelverbinding.

Alleen reeds om deze reden is de vordering tot nietigverklaring niet-ontvankelijk.

2. Naar aanleiding van de opmaak van een Masterplan Antwerpen werd dit Masterplan aan een Plan-MER onderworpen. Het kennisgevingsdossier bij de aanvang van deze Plan-MER werd door de Cel van de Afdeling algemeen Milieu- en Natuurbeleid volledig verklaard op 15 mei 2003.

De ter inzagelegging van dit kennisgevingsdossier bij de Administratie liep van 26 mei 2003 tot 26 juni 2003. Gelijktijdig was het document ook inkijkbaar in de diverse stadhuisen, gemeentehuizen en districtshuizen van de steden en gemeenten gelegen binnen het plangebied. Ook in de provinciehuizen van Antwerpen en Oost-Vlaanderen kon het document worden geraadpleegd.

Deze ter inzagelegging werd in 3 kranten aangekondigd. Het document was tevens via de webstek van de Cel MER (...) inkijkbaar.

Formulieren voor het neerschrijven van inspraakreacties werden overal ter beschikking gesteld, zonder verplichting om via een dergelijk formulier te reageren.

Waar verzoekende partij thans voorhoudt dat tijdens de besluitvorming voor het bestreden besluit 'de mogelijkheid van de constructie van een tunnel i.p.v. een viaduct nooit ernstig werd onderzocht', is het opvallend dat tijdens de openbaarmaking en ter inzagelegging van het kennisgevingsdossier met het oog op de vaststelling van de richtlijnen bij het opmaken van een Plan-MER, door verzoekende partij geen opmerkingen terzake werden geformuleerd. Dit is des te merkkelijk en opvallender nu Het POMPHUIS reeds in het gewestplan Antwerpen, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 1998, binnen de reservatiestrook voor de aanleg van de Oosterweelverbinding was gelegen.

Het Plan-MER werd vervolgens op 30 mei 2005 door de Cel MER goedgekeurd.

Bij de vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Oosterweelverbinding' wordt gebruik gemaakt van een door de Cel MER goedgekeurd Plan-MER.

Buiten een marginale toetsing, met name het nagaan of het Plan-MER conform de wettelijke bepalingen werd opgesteld, behoort het niet aan het Departement Ruimtelijke Ordening en de Vlaamse Regering om bij de opmaak van een RUP de overwegingen en de besluiten van het Plan-MER aan een nieuw onderzoek ten gronde te onderwerpen en te heroverwegen. Buiten de marginale toetsing is het niet meer dan redelijk dat voor de vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt voortgebouwd en verdergewerkt met het door de Cel MER goedgekeurde Plan-MER.

Gelet op de bekendmaking en terinzagestelling van het kennisgevingsdossier, kan verzoekende partij niet ernstig voorhouden geen weet of kennis gehad te hebben van het voorwerp (Richtlijnen) van het Plan-MER.

Waar verzoekende partij zich beperkt heeft om de vraag naar de tunnelvariante te formuleren binnen het openbaar onderzoek m.b.t. het ontwerp GRUP 'Oosterweelverbinding', heeft verzoekende partij duidelijk nagelaten deze kritiek reeds in een nuttige periode te formuleren, namelijk tijdens de ter inzagelegging van het kennisgevingsdossier met het oog op het vaststellen van de richtlijnen voor het opmaken van een Plan-MER Masterplan Antwerpen.

Verzoekende partij heeft zelf deze mogelijkheid verbeurd.

Hieruit volgt dat verzoekende partij niet meer over het rechtens vereiste belang beschikt om het bestreden GRUP aan te vechten op grond van een kritiek op het voorliggende en door de Cel MER op 30 mei 2005 goedgekeurde Plan-MER".

12. Met betrekking tot de eerste exceptie dient te worden vastgesteld dat de verwerende partij een foutief uitgangspunt hanteert waar zij ervan uitgaat dat na een gebeurlijke vernietiging van het bestreden besluit de vorige bestemming, zoals bepaald in het betreffende gewestplan, zonder meer definitief “herleeft”. Wanneer een administratieve rechtshandeling door de Raad van State wordt vernietigd, en het noodzakelijke rechtsherstel vereist dat die rechtshandeling wordt overgedaan, dient de overheid de administratieve procedure immers minstens te hernemen vanaf het punt waar de vastgestelde onregelmatigheid zich heeft voorgedaan. In casu zou een gebeurlijke vernietiging er de overheid aldus toe verplichten de bestemming opnieuw vast te stellen.

Bovendien repliceert de verzoekende partij terecht dat de reservatiezone op het gewestplan “een zeer brede strook” is, dat “geen tracé (wordt) aangegeven voor een aan te leggen weg”, dat “ter uitvoering van de bestemming als reservatiestrook in het gewestplan het perfect mogelijk (zou) zijn geweest om de verbinding te realiseren via een tunnel in plaats van een viaduct” en dat het gewestplan derhalve een “onvoldoende juridische basis” biedt voor de concrete realisatie van de Oosterweelverbinding, terwijl het bestreden GRUP wel een keuze maakt voor uitvoeringswijze en tracé.

Het besluit van 27 oktober 1998 van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Antwerpen op het grondgebied van de stad Antwerpen, waarbij de strook tussen het Kattendijkdok en het Amerikadok ingekleurd wordt als bijzonder reservatiegebied met specifieke voorwaarden ter uitvoering van de Oosterweelverbinding, stelt immers onder meer het volgende :

“Overwegende dat het voor het gedeelte tussen het Sportpaleis/de Luchtbal en de Royerssluis van belang is dat hier geen ontwikkelingen plaatsvinden die de latere noordelijke sluiting van de ring kunnen hypothekeren; (...) Overwegende dat het bijzonder reservatiegebied voor dit gedeelte ruim genoeg wordt ingetekend omdat het juiste tracé van de noordelijke sluiting met inbegrip werkbreedte nog niet gekend is gezien de steeds evoluerende nieuwe initiatieven met bijbehorende mobiliteitsproblematiek, maar dat er anders in dit gedeelte ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die de sluiting kunnen bemoeilijken (...)”.

De exceptie wordt verworpen.

13. Wat de tweede exceptie betreft, kan de verzoekende partij worden gevolgd waar zij stelt dat in de richtlijnen van 21 november 2003 bij het plan-MER

Masterplan Antwerpen “wel degelijk aandacht (werd) gevraagd voor de tunnelvariant”. In deze richtlijnen wordt immers “aandacht” gevraagd voor de volgende variant op de Oosterweelverbinding Rechteroever :

“tunnel 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-Rijssel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt”.

Hieruit blijkt dat de richtlijnen bij het plan-MER in deze fase tegemoet kwamen aan de opmerkingen dienaangaande van de verzoekende partij. In de gegeven omstandigheden kan haar dan ook bezwaarlijk het belang worden ontzegd bij de gevraagde vernietiging van een plan dat mede steun vindt in een plan-MER dat later concludeert tot het niet-weerhouden van deze variant als redelijk alternatief.

De exceptie wordt verworpen.

14. De door de verwerende partij voor het eerst in de laatste memorie opgeworpen excepties met betrekking tot het belang in hoofde van de verzoekende partij hadden reeds kunnen worden aangevoerd in haar memorie van antwoord. Deze nieuwe excepties kunnen, zoals o.m. reeds gewezen in 's Raads arresten nr. 187.224 van 21 oktober 2008 en nr. 188.221 van 26 november 2008, door de verwerende partij niet voor het eerst in de laatste memorie worden opgeworpen. Dergelijke handelwijze is immers dilatoir en schendt de rechten van verdediging van de andere partijen en het beginsel van de wapengelijkheid en is derhalve in strijd met de regels van een behoorlijke procesvoering.

Het gaat proceseconomisch niet op, op het einde van de procedure, de afhandeling van de zaak uit te stellen en de auditeur-verslaggever op te dragen een aanvullend onderzoek en verslag aan de nieuwe excepties te wijden, en de partijen toe te laten hier schriftelijk op te reageren, wanneer dit kon vermeden worden, zoals te dezen het geval was.

De excepties worden verworpen.

VI. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

15. De verzoekende partij voert in het eerste middel het volgende aan :

“EERSTE MIDDEL

Genomen uit de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de zorgvuldigheidsplicht en het redelijkheidsbeginsel, van de artikels 4.2.4 en 4.2.7 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, van artikel 9 van richtlijn 2001/42/EG Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en van artikel 4 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hieronder: DRO).

Doordat, Eerste onderdeel, tijdens de besluitvorming voor de bestreden akte de mogelijkheid van de constructie van een tunnel in plaats van een viaduct nooit ernstig onderzocht werd,

En doordat, tweede onderdeel, 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.

Terwijl, de MER-regelgeving en, meer in het algemeen, een zorgvuldig bestuur, vereisen dat een alternatief waarvan is aangetoond dat het beter scoort op het vlak van stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid, op zijn minst ernstig onderzocht zou moeten worden. En terwijl, de keuze van een traject dat het stedelijk weefsel aantast in de plaats van een traject waardoor dit stedelijk weefsel zou worden gevrijwaard, kennelijk onredelijk is.

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 tot nog toe 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 (van) 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 behoeften 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 II van Titel II van dit decreet vastgestelde milieukwaliteitsnormen' (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 van de richtlijn wordt bepaald dat een milieuraapport 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 I 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 (dat) 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 (...) 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 (...).

De reden waarom het tracé niet verder blijft lopen over het Amerikadok, zou de aanwezigheid zijn van de zogenaamde zwaairom 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 zwaairom van het Amerikadok. Er zijn evenwel aanwijzingen om het viaduct toch op de schuiven naar het noorden.

Volgens de evolutie mondiaal verdwijnen de panamaschepen, zodat op termijn de noodzaak van een zwaairom 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 gegrond”.

16. In de laatste memorie stelt de verzoekende partij nog het volgende :

“In het licht van de nieuwe feitelijke gegevens over deze zaak, kan bovendien gewezen worden op het volgende.

In het plan-MER werd de keuze voor een tunnel verworpen op basis van argumenten die betrekking hadden op de (on)veiligheid en de (te hoge) kostprijs van een tunnel.

In de memorie van wederantwoord werden ernstige vraagtekens geplaatst bij deze argumentatie, die de verzoekende partij dermate lichtzinnig voorkwam, dat zij zich zelfs vragen heeft gesteld over de objectiviteit van dit onderdeel van het plan-MER.

Het evaluatierapport van het studiebureau ARUP-SUM over het door haar zelf naar voor geschoven tunnelalternatief, bevestigt de vaststelling van de verzoekende partij dat de opstellers van het plan-MER bij de beoordeling van het tunnelalternatief op zijn minst al te voortvarend te werk zijn gegaan.

(...)

2.1.2. TWEEDE ONDERDEEL

In het auditoraatsverslag wordt het tweede onderdeel van het tweede middel verworpen, gelet op de discretionaire beoordelingsvrijheid van de overheid om plannen op te stellen in het algemeen belang. De keuze van de overheid zou niet kennelijk onredelijk zijn, rekening houdend met haar bekommernis om de doorgang van de scheepvaart in het Amerikadok te vrijwaren.

Het is wel degelijk manifest onredelijk en het getuigt van een kennelijk gebrek aan zorgvuldigheid dat van het voor de hand liggende verloop van een tracé over het water wordt afgeweken ten westen van het Straatsburgdok. Het gevolg daarvan is immers dat het tracé het stedelijk weefsel doorsnijdt en een hypotheek legt op de stedelijke ontwikkeling van een heel gebied. Nochtans werd kennelijk niet onderzocht op welke wijze het tracé kon doorlopen over het

water, zonder dat daarbij de scheepvaart op een bovenmatige wijze zou worden gehinderd (...).

Het tweede onderdeel van het eerste middel is gegrond”.

Beoordeling van het eerste onderdeel van het middel

17. Artikel 9, 1, b) van de richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (hierna: SEA-richtlijn) bepaalt het volgende :

“1. De lidstaten zien erop toe dat, wanneer een plan of programma wordt vastgesteld, de in artikel 6, lid 3, bedoelde instanties, het publiek en elke uit hoofde van artikel 7 geraadpleegde lidstaat hiervan in kennis worden gesteld en dat hun onderstaande stukken beschikbaar worden gesteld:

(...)

b) een verklaring die samenvat hoe milieuoverwegingen in het plan of het programma werden geïntegreerd en hoe, overeenkomstig artikel 8, met het volgens artikel 5 opgestelde milieuraapport, 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 (...).”

18. Luidens het ten tijde van de goedkeuring van het plan-MER van toepassing zijnde artikel 4.2.4, § 2, 6/ van het DABM, bevat de kennisgeving van het voorgenomen plan-MER 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”.

Artikel 4.2.7, § 1 van het DABM bepaalde toentertijd dat het plan-MER 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 dat 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 voorgenomen plan 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”.

Artikel 4.2.7, § 2 bepaalde het volgende :

“Het plan-MER moet de in § 1 genoemde 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”.

19. Artikel 4 DRO luidt als volgt :

“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit”.

20. In de SEA-Guidance, uitgaande van de Europese Commissiediensten (http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/030923_sea_guidance_nl.pdf), wordt aangaande het begrip “redelijk alternatief” het volgende gesteld :

“5.13. De richtlijn zegt niet wat wordt bedoeld met een ‘redelijk alternatief’ voor een plan of programma. Wanneer een beslissing wordt genomen over mogelijke redelijke alternatieven moet allereerst worden gekeken naar de doelstellingen en de geografische reikwijdte van het plan of programma. (...)”

5.14. De gekozen alternatieven moeten realistisch zijn. Eén van de redenen voor het onderzoeken van alternatieven is om manieren te vinden waarop de mogelijke aanzienlijke nadelige milieueffecten van het plan of programma in kwestie kunnen worden verminderd of voorkomen.
(...)”.

In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage (Memorie van Toelichting, Parl. St. Vl. Parl., 2001-2002, 1312/1, 93), wordt bij het voormelde artikel 4.2.7 van het DABM de volgende toelichting gegeven :

“De term ‘beschikbare’ wijst erop dat initieel een ruim pallet aan alternatieven dient te worden geschetst. Toch wordt gestreefd naar het bereiken van een evenwicht tussen de belangen van de initiatiefnemer enerzijds, aan wie geen onuitvoerbare eisen inzake te verrichten studiewerk mogen worden opgelegd, en dat van de milieu (vertegenwoordigd door de overheid) anderzijds, op grond waarvan kan worden verwacht van de initiatiefnemer dat hij voldoende ernstige alternatieven voorstelt en onderzoekt, zodat met kennis van zaken een beslissing kan worden genomen m.b.t. het plan of programma. Daarom bepaalt punt d) dat niet alle beschikbare alternatieven uit punt c) moeten worden vergeleken, maar alleen de ‘redelijkerwijze’ te onderzoeken alternatieven.
(...)”.

21. De Raad van State, bevoegd voor het beoordelen van de wettigheid van een ruimtelijk uitvoeringsplan, kan zijn beoordeling op het punt van de intrinsieke degelijkheid van een MER niet in de plaats stellen van die van de cel-m.e.r.. Hij is in de uitoefening van zijn wettigheidstoezicht immers enkel bevoegd om na te gaan of de betrokken overheid in de uitoefening van haar bevoegdheid is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

22. In de richtlijnen voor het opmaken van het plan-MER Masterplan Antwerpen, zoals opgesteld op 21 november 2003, wordt “aandacht” gevraagd voor een ondergronds tracé :

“tunnel 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-Rijssel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt”.

In het plan-MER wordt op de volgende wijze gemotiveerd waarom het alternatief van een ondergronds tracé niet wordt geselecteerd als redelijkerwijze te onderzoeken alternatief:

“e. Ondergronds Tracé

In de richtlijnen van de cel-M.e.r. 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-Rijssel/Parijs) realiseren die het internationale verkeer langs Antwerpen opvangt dat via de E19 komt’.

De beschrijving van deze variëte is onduidelijk. Wellicht wordt gedoeld op een variëte waarbij alle verkeer via een tunnel naar het noorden wordt omgeleid vanaf de Scheldelaan, onder de Noordkasteelbruggen en de Oosterweelbrug naar de Noorderlaan ter hoogte van Atlantic House.

De technische haalbaarheid van deze variëte werd reeds onderzocht in de haalbaarheidsstudie van ABM (zie varianten 4 en 5 van de Haalbaarheidsstudie), alhoewel de omleiding hier voornamelijk vrachtverkeer betrof (echter niet exclusief). Ook werd gekozen voor een viaduct naast de bestaande bruggen i.p.v. een tunnel.

(...)

Bovendien was voor het personenverkeer ook een kortere verbinding tussen de N49 en de R1 aan het Sportpaleis voorzien, via de Charles De Costerlaan, met een aparte tunnel onder de Schelde of tussen Oosterweel en de IJzerlaan, met een tunnel onder het Noordkasteel en het Eilandje en met bovengrondse aansluiting op de R1 aan het Sportpaleis.

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 2x2 rijstroken worden voorzien. De huidige opties werken steeds met 2x3 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 (...) of op staal gefundeerd. Door de booractiviteit 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 milieueffecten 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 milieuvoordelen van het ondergronds tracé (zie bijzondere richtlijnen) weinig of geen milieuvoordeel 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 natuureservaat '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 (o.a. 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”.

23. Uit de hiervoor aangehaalde motivering blijkt dat om diverse redenen niet werd overgegaan tot een verder gedetailleerd onderzoek van het alternatief van de constructie van de door de verzoekende partij bedoelde tunnel. Zo concludeert het plan-MER dat het boren van een tunnel “veiligheidsrisico’s” inhoudt, dat de exploitatie van de tunnel niet zonder risico is, zowel wat de interne als de externe veiligheid betreft, en dat er hoge kosten verbonden zijn aan de voorstudie voor het ondergronds tracé. Tevens wijst het plan-MER op het gegeven dat het ondergronds tracé “weinig of geen milieuvoordeel” inhoudt ten opzichte van het bovengronds tracé, gelet op “een grotere omrijfactor voor het verkeer, een lagere bereikbaarheid van de haven voor ADR verkeer, een negatieve impact op het natuureservaat ‘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 (o.a. kerk Oosterweel)”.

24. De Cel-m.e.r. stelt in haar goedkeuringsverslag betreffende het plan-MER het volgende :

“Het niet verder onderzoeken op hun milieueffecten van de varianten van de Oosterweelverbinding die om juridische milieuoverwegingen (gelegen in

Vogelrichtlijngebied) of om technische en veiligheidsredenen niet haalbaar bleken te zijn werd (...) voldoende duidelijk gemotiveerd”.

De VLACORO heeft zich in haar advies van 14 maart 2006 aangesloten bij de beoordeling van het plan-MER. Zij stelt in haar advies dat “alle alternatieven die op het planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden”.

25. Het middel, zoals ontwikkeld in het inleidend verzoekschrift, poneert het standpunt dat van het door de verzoekende partij voorgestane tunnelalternatief “is aangetoond dat het beter scoort op het vlak van stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid”, om hieruit af te leiden dat dit alternatief ten onrechte “in de loop van het besluitvormingsproces nooit ernstig onderzocht” werd.

De enige in het verzoekschrift geformuleerde concrete argumenten daartoe zijn de conclusies van “de beknopte studie van Horvat & Partners”, en dit wordt in het middel enkel als volgt verwoord:

“Het studiebureau besluit dat de constructie (van) 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.’ (...)”.

26. Het middel zoals geformuleerd in het verzoekschrift gaat aldus geheel voorbij aan de verschillende concreet vermelde specifieke redenen op grond waarvan het plan-MER besluit tot het niet bestaande of beperkte milieuvoordeel van een ondergronds tracé ten opzichte van een bovengronds tracé, nl. “een grotere omrijfactor voor het verkeer, een lagere bereikbaarheid van de haven voor ADR verkeer, een negatieve impact op het natuurreserveaat ‘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 (o.a. kerk Oosterweel)”. De verzoekende partij betreft die

redenen voor het eerst in haar argumentatie vervat in de memorie van wederantwoord. Dit is laattijdig, nu het plan-MER haar bekend was op het ogenblik van het indienen van het beroep. De Raad van State kan dan ook niet ingaan op de desbetreffende argumentatie.

27. De conclusies van de Horvat-studie, zoals verwoord in het middel, geven, enerzijds de voordelen van de tunnelvariant aan: “scoort beter op aspecten zoals stedenbouwkundige inpassing, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid”, doch, anderzijds, evenzeer de nadelen ervan: de constructie zou “duurder uitvallen”, weze het minder duur dan de ramingen van BAM, en de tunnelvariant zal “altijd wat betreft verkeersveiligheid en interne veiligheid minder scoren dan een viaductvariant”.

Door het louter citeren van die conclusies wordt niet de onjuistheid van de onder randnummer 26 aangehaalde motivering van het plan-MER, goedgekeurd door de Cel-m.e.r., aangetoond.

Binnen de onder randnummer 21 geschetste bevoegdheid van de Raad van State dient te worden besloten dat zo door de verzoekende partij evenmin concreet aangetoond wordt dat het plan-MER, in het licht van de hierboven weergegeven regelgeving en toelichting erbij, in redelijkheid, op grond van de gehanteerde motieven, niet vermocht te besluiten tot het niet selecteren van het ondergrondse traject als redelijkerwijze te onderzoeken alternatief.

Vermits de aangevoerde schendingen van het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel steunen op dezelfde uitgangspunten en argumentatie is evenmin aangetoond dat die beginselen geschonden zijn.

28. De verzoekende partij kan ter ondersteuning van haar betoog in haar laatste memorie niet dienstig verwijzen naar “het evaluatierapport van het studiebureau ARUP-SUM”. Vooreerst kan de wettigheid van een bestreden besluit in principe niet beoordeeld worden op grond van elementen die nog niet bestonden ten tijde van het nemen van het bestreden besluit. Daarenboven heeft de voormelde ARUP-SUM-studie betrekking op de fase van het opstellen van het project-MER en de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding, terwijl het middel kritiek uit op het in het plan-MER gevoerde onderzoek naar de tunnelvariant.

29. Wat de door de verzoekende partij gesuggereerde prejudiciële vraag betreft, is uit de beoordeling van het middel gebleken dat, in het licht van de motivering van het plan-MER, de verzoekende partij niet genoegzaam aantoonde dat

de tunnelvariant “kennelijk een minder grote impact heeft op milieu en ruimtebeslag”. Die partij vertrekt dan ook van een niet aangetoonde premisse, zodat er geen aanleiding bestaat om deze vraag aan het Hof van Justitie te stellen, vermits het antwoord op deze vraag niet pertinent is.

Het eerste onderdeel van het middel is niet gegrond.

Beoordeling van het tweede onderdeel van het middel

30. Met betrekking tot het tweede onderdeel van het eerste middel stelt de verzoekende partij samengevat dat de twee tracés die op Rechteroever werden onderzocht, ten westen van het Straatsburgdok niet verder lopen over het Amerikadok maar afbuigen over de noordelijke rand van het Eilandje, en dit ten behoeve van de scheepvaart. Zij stelt dat het getuigt van kennelijke onredelijkheid en onzorgvuldigheid dat wordt afgeweken van het “voor de hand liggende verloop van een tracé over het water”, zodat het gekozen tracé het stedelijk weefsel doorsnijdt en een hypotheek legt op de stedelijke ontwikkeling van een heel gebied, zonder dat werd onderzocht op welke wijze het tracé kon doorlopen over het water, zonder dat daarbij de scheepvaart zou worden gehinderd.

Dit onderdeel van het middel oefent aldus kritiek uit op de onderzochte locatiealternatieven.

31. Het behoort tot de bevoegdheid van de daartoe door de wet aangewezen overheden het ruimtelijk beleid te bepalen en vast te leggen in ruimtelijke uitvoeringsplannen. In zoverre de verzoekende partij de schending aanvoert van het redelijkheidsbeginsel, dient te worden vastgesteld dat de Raad van State in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht slechts over een marginale toetsingsbevoegdheid beschikt.

32. Met de verwerende partij dient tevens te worden vastgesteld dat niet alle tracé-varianten kunnen of moeten worden onderzocht en dat de overheid enkel in functie van het algemeen belang dient te plannen, zodat “niet elke suggestie of voorstel (van een particulier) dient te worden onderzocht”.

33. In de richtlijnen voor het opmaken van het plan-MER Masterplan Antwerpen, zoals vastgelegd op 21 november 2003, worden de doelstellingen en randvoorwaarden voor het beoordelen van de varianten aangegeven :

“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 (RSV). 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’”.

34. In het licht van deze doelstellingen worden in het plan-MER twee mogelijke tracés voor de aansluiting op Rechteroever onderzocht, zijnde het tracé Noordrand Eilandje en het tracé Straatsburgdok. Een tracé dat zou verder lopen over het Amerikadok werd niet als te onderzoeken locatiealternatief aangeduid.

35. In de toelichtingsnota bij het GRUP “Oosterweelverbinding” wordt aangaande de keuze voor het tracé Straatsburgdok op Rechteroever het volgende gesteld :

“Op basis van de resultaten en de conclusies van de hierboven beschreven studies (plan-MER met bijhorende passende beoordeling en watertoets, SIA, MKBA, RVR) wordt hieronder de keuze van het tracé voor de OVV verantwoord.

(...) Voor gebied Antwerpen Noord werden twee tracés bestudeerd.

(...)

Op RO wordt het tracé door het Straatsburgdok gekozen, wat een strategische keuze impliceert: mogelijke interferenties met de voorziene ontwikkelingen op het Eilandje worden vermeden. De keuze van het tracé Straatsburgdok garandeert eveneens voldoende vrije hoogte voor de scheepvaart met als herkomst of bestemming het Albertkanaal”.

Aangaande de “technische en ruimtelijke optimalisatie hoofdinfrastructuur” wordt, voor wat betreft het gedeelte op Rechteroever, in de toelichtingsnota het volgende gesteld :

“De Oosterweelverbinding ligt slechts voor een gedeelte op de noordelijke rand van het Eilandje, nl. de zone tussen Pomphuis en Royerssluis. Dit is onvermijdelijk door de aanwezigheid van de zwaikom die toegankelijk moet blijven voor de zeevaart”.

In het bestreden besluit wordt ter verantwoording van de keuze voor het tracé Straatsburgdok op Rechteroever aangegeven dat “een voldoende vrije hoogte voor de maritieme scheepsvaart wordt gegarandeerd evenals een beperking van de impact op de stadsvernieuwingsprojecten voor het Eilandje in Antwerpen”.

36. Het getuigt niet van een kennelijke onredelijkheid niet te kiezen voor een tracé dat de toegankelijkheid van de Antwerpse haven voor de zeeschepen in het gedrang kan brengen, ook al kan dit zijn impact hebben op de stadsvernieuwingsprojecten voor het Eilandje.

De verzoekende partij betwist niet dat een viaduct dat verder zou lopen over het Amerikadok de nautische toegankelijkheid kan verminderen voor bepaalde zeeschepen. De verwijzing door de verzoekende partij naar het door de GECORO gestelde met betrekking tot “panamaschepen” is dan ook niet relevant.

De verzoekende partij maakt niet aannemelijk dat de bevoegde overheid tot een conclusie, een beleidskeuze, is gekomen die de grenzen van de redelijkheid te buiten gaat of die onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Het tweede onderdeel van het middel is niet gegrond.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

37. De verzoekende partij zet het tweede middel als volgt uiteen in het verzoekschrift :

“TWEEDE MIDDEL

Genomen uit de schending van artikel 42 van het DRO en van de beginselen van behoorlijk bestuur, met name het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

Doordat, de bezwaren van de verzoekende partij niet op een afdoende wijze werden onderzocht en beantwoord.

Terwijl, de verplichting om over het ontwerp van gewestelijk RUP een openbaar onderzoek te voeren de verplichting inhoudt om op de ingediende bezwaren te antwoorden, en dit antwoord gesteund moet zijn op pertinente, op de goede ruimtelijke ordening gesteunde motieven

TOELICHTING

1.

De verplichting om een openbaar onderzoek te houden, en de burger in staat te stellen zijn bezwaren kenbaar te maken, houdt voor de overheid de verplichting in om op deze bezwaren te antwoorden. Voor wat betreft de gewestplannen heeft uw Raad dit als volgt gesteld:

‘Overwegende dat de wettelijke verplichting het voorlopig vastgesteld ontwerp- gewestplan aan een openbaar onderzoek te onderwerpen en de resultaten daarvan aan de regionale commissie voor advies voor te

leggen, meebrengt dat de regionale commissie kennis moet nemen van de tijdens dat openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen en ze moet onderzoeken en beoordelen.

Overwegende dat er voor de regionale commissie van advies geen wettelijke verplichting bestaat in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden; dat het advies van de regionale commissie een geheel vormt en als dusdanig moet worden gelezen; dat een gewestplan de algemene maatregelen van aanleg bevat, vereist om te voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest; dat de regionale commissie van advies als opdracht heeft aan de regering over die maatregelen advies te verstrekken; dat dit advies met behulp van algemene richtlijnen de regering ten geleide mag dienen; dat de regionale commissie derhalve vermag de individuele bezwaren die van dezelfde aard zijn of die dezelfde of gelijkaardige problemen opwerpen, gezamenlijk te onderzoeken en te beoordelen, mits zij in haar advies de algemene richtlijnen vermeldt die zij daarbij in acht heeft genomen of de resultaten formuleert; dat die werkwijze aansluit bij de door een gewestplan te vervullen rol; dat de regionale commissie van advies evenzeer een bezwaar vermag te beantwoorden naar aanleiding van een ander bezwaar of advies.

Overwegende dat die werkwijze nochtans vergt dat uit het advies van de regionale commissie -of uit de aanhef van het koninklijk besluit houdende vaststelling van het gewestplan- voor de bezwaarindiener op begrijpelijke wijze blijkt waarom zijn bezwaar als niet gegrond werd bevonden; Dat m.a.w. de particulier in de tekst zelf van het advies van de regionale commissie -of van het koninklijk besluit- een afdoend antwoord op zijn bezwaarschrift moet kunnen vinden, hetzij in een individuele stellingname, hetzij in een algemene richtlijn van de commissie, die op zijn individueel bezwaar begrijpelijk toepasselijk is, hetzij in een antwoord op een advies bezwaar of opmerking van een ander particulier of overheidsinstantie.'

Hieronder zal worden aangetoond dat de overheid allesbehalve behoorlijk heeft geantwoord op de bezwaren die door de verzoekende partij in het kader van het openbaar onderzoek werden naar voren gebracht.

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 ‘zwaairom’ moet kunnen worden gebruikt voor zogenaamde ‘Panamaschepen’ is daarbij weinig pertinent, gelet op het feit dat deze Panam(a)schepen wereldwijd verdwijnen. In het advies van VLACORO wordt op geen enkele wijze geantwoord op dit bezwaar van de verzoekende partij. Het tweede middel is gegrond”.

38. In de laatste memorie stelt de verzoekende partij nog het volgende :

“2.2. TWEEDE MIDDEL

In een tweede middel wordt de schending van artikel 42 van het DRO en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel aangevoerd in het licht van de repliek van de VLACORO op de bezwaren die werden geformuleerd door de verzoekende partij n.a.v. het openbaar onderzoek.

De auditeur merkt terecht op dat van VLACORO niet verwacht kan worden dat zij het werk van de opstellers van het plan-MER zou overdoen, mede gelet op de hoge techniciteit van een MER.

Maar dat is ook niet wat de verzoekende partij van de VLACORO verwachtte. Het hele probleem met de bespreking van het tunnelalternatief in het plan-MER is precies het kennelijke gebrek aan technische onderbouwing. Zoals hierboven bij de bespreking van het eerste onderdeel van het eerste middel reeds werd weergegeven, hebben de opstellers van het plan-MER wat dit betreft immers helemaal geen technische beoordeling gemaakt. Zij hebben zich juist beperkt tot enkele doorzichtige gemeenplaatsen die, indien er consequent gevolg zou aan worden gegeven, tot gevolg zouden hebben dat geen enkele tunnel van een zekere omvang nog in gebruik zou mogen worden genomen, in het belang van de ‘veiligheid’.

Bovendien werd in de memorie van wederantwoord gewezen op de strijdigheid tussen enerzijds het plan-MER, waaruit zou moeten blijken dat het tunnelalternatief geen of slechts beperkte milieuvoordelen zou hebben, en de haalbaarheidsstudie van mei 2006, die stelt dat een tunnel ‘nergens nadelige invloeden (veroorzaakt), zowel wat milieu als wat ruimtelijke toepassing betreft’ en kan worden gerealiseerd ‘zonder veel invloed op de bovengrond’ (...). In het auditorsverslag wordt daarop niet ingegaan”.

Beoordeling

39. Het ontwerp GRUP “Oosterweelverbinding” werd aan een openbaar onderzoek onderworpen van 21 oktober 2005 tot en met 19 december 2005. Tijdens dit openbaar onderzoek diende onder meer de verzoekende partij een bezwaarschrift in.

40. Overeenkomstig artikel 42 DRO bundelt en coördineert de VLACORO alle adviezen, opmerkingen en bezwaren over het ontwerp van GRUP en brengt zij een gemotiveerd advies uit bij de Vlaamse regering. 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, brengt mee 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 en met de ruimtelijke ordening verband houdende bezwaren en opmerkingen, en deze moet onderzoeken en beoordelen.

Er bestaat evenwel voor de VLACORO geen wettelijke verplichting in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden. Het advies van de VLACORO vormt een geheel en moet als dusdanig worden gelezen. Adviezen over concrete voorstellen gedaan door particulieren dienen te worden gelezen in samenhang met de overige delen van het advies.

Uit het advies van de VLACORO of uit het besluit van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het GRUP moet voor de bezwaarindiener wel op begrijpelijke wijze blijken waarom zijn met de ruimtelijke ordening verband houdende bezwaar als niet gegrond werd bevonden, waarbij de bezwaarindiener 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.

41. Het eerste onderdeel van het middel, zoals ontwikkeld in het verzoekschrift, “stelt vast dat werd nagelaten om een ernstig onderzoek te voeren naar de mogelijkheid van een tunnelvariant, hoewel in de ... 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”.

Het antwoord van de VLACORO daarop zou “derhalve” niet afdoende zijn, omdat het zich ertoe beperkt “de bal door te schuiven naar de MER-administratie”. Dit wordt in het middel niet afdoende geacht omdat de Cel-m.e.r. dit alternatief niet zou hebben onderzocht “zonder dit op enigerlei wijze te motiveren”. In de laatste memorie wordt ter zake uitdrukkelijk verwezen naar “de bespreking van het eerste onderdeel van het eerste middel”.

42. Specifiek ten aanzien van het bezwaar van de verzoekende partij aangaande het tunnelalternatief, stelt de VLACORO het volgende :

“B. 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. (...)”.

De verzoekende partij verduidelijkt in het verzoekschrift op geen enkele wijze welke met de ruimtelijke ordening verband houdende bezwaren die zij heeft ingediend, door de VLACORO niet werden onderzocht en beantwoord.

In zover in het middelonderdeel “voor wat betreft het leefmilieu” wordt verwezen naar het gebrek aan onderzoek in het plan-MER van het tunnelalternatief, dient te worden vastgesteld dat, gelet op haar opdracht, omschreven in randnummer 40, de VLACORO hierbij vermocht te volstaan met het bovenvermelde antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij.

Het eerste onderdeel van het tweede middel is ongegrond.

43. Wat het tweede middelonderdeel betreft, wordt, met betrekking tot 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, door de VLACORO, onder kader 2, punt B, op pag. 6 en 7, onder meer het volgende geantwoord :

“B. Vlacoro stelt vast dat heel wat bezwaarindieners hekelen dat ze onvoldoende inspraak en/of kennis hebben gehad omtrent de totstandkoming van wat momenteel in het RUP wordt vastgelegd en/of suggereren dat er volgens hem minstens even valabele of zelfs betere tracé-alternatieven voorhanden zijn en/of tenminste dat duidelijker had moeten worden aangetoond waarom die momenteel niet zijn weerhouden.

Vlacoro wenst er vooreerst op te wijzen dat huidig RUP is voorafgegaan door een vrij lange voorbereiding, vooral vanuit zijn relatie met het gehele Masterplan met betrekking tot de mobiliteit in en om Antwerpen. De belangrijkste mijlpalen in het planningsproces zijn opgelijst in het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Oosterweelverbinding:

(...)

- ten vijfde voor de opmaak van dit RUP werd het meest optimale tracé voor de Oosterweelverbinding onderzocht rekening houdend met de bevindingen uit de effectbeoordelingen wat resulteerde in de keuze voor het geoptimaliseerd middentracé voor linkeroever, en het tracé Straatsburgdok voor rechteroever, waardoor een voldoende vrije doorvaarhoogte wordt gegarandeerd en de effecten op de stadsvernieuwingsprojecten op het Eilandje worden gegarandeerd.

Het huidige tracé zoals vooropgesteld in het RUP is het rechtstreekse gevolg van de opties vanuit de plan-MER. Vlacoro gaat er van uit dat de plan-MER de alternatieven voor de probleemstelling van de westelijke en noordelijke sluiting van de Ring rond Antwerpen die valabel overkomen heeft onderzocht en tot een degelijk gefundeerd besluit is gekomen”.

Verder staat in het advies van de VLACORO nog het volgende te lezen :

“Voor RO kwamen het Straatsburgdoktracé en het Noordrandtracé als gelijkwaardig naar voor. De keuze voor het tracé Straatsburgdok garandeert echter voldoende vrije hoogte voor de maritieme scheepsvaart en zorgt ervoor dat de impact op de stadsvernieuwingsprojecten van het Eilandje beperkt blijft. De geformuleerde suggesties en de voorgestelde milderende maatregelen die o.a. in het kader van het plan-MER werden geformuleerd, zijn ruimtelijk vertaald bij de uitwerking van de gekozen tracés en liggen mee aan de basis van de afbakening van de verschillende bestemmingszones in het gewestelijk RUP. Op basis van de sociale impact analyse (SIA) en de maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA), worden de gepaste flankerende maatregelen mee opgenomen”.

44. Er dient op de eerste plaats te worden vastgesteld dat de verzoekende partij geheel voorbijgaat aan de hierboven geciteerde passages uit het advies van de VLACORO, waarin wel degelijk een antwoord wordt gegeven op de bezwaren met betrekking tot de in het middelonderdeel bekritiseerde keuze van het traject van het viaduct.

De verzoekende partij stelt dan ook verkeerdelijk dat “in het advies van VLACORO (...) op geen enkele wijze geantwoord (wordt) op dit bezwaar van de verzoekende partij”.

Tevens blijkt uit de tekst van het advies onmiskenbaar dat het door de verzoekende partij bekritiseerde argument betreffende de noodzaak voor zgn. panamaschepen om het Amerikadok als “zwaaikom” te gebruiken, geenszins een antwoord is van de VLACORO op bezwaren van de verzoekende partij, doch integendeel een samenvatting van een bezwaar, bovendien ingediend door een andere bezwaarindiener, met name “Alfaport”, de federatie van havengebieden en logistieke ondernemingen (zie pagina’s 66 en 67 van het advies).

Als antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij verwijst de VLACORO daarentegen “naar haar antwoord onder kader 2, punt B”. Op die plaats vinden we, als te dezen relevante passage, de hierboven geciteerde tekst.

Deze vaststellingen volstaan op zichzelf reeds om tot de ongegrondheid van het middelonderdeel te besluiten.

45. Ook in het bestreden besluit wordt ter verantwoording van de keuze voor het tracé Straatsburgdok op Rechteroever aangegeven dat “een voldoende vrije hoogte voor de maritieme scheepsvaart wordt gegarandeerd evenals een beperking van de impact op de stadsvernieuwingsprojecten voor het Eilandje in Antwerpen”.

Het middelonderdeel gaat ook hieraan geheel voorbij.

Bovendien blijkt uit de bespreking van het tweede onderdeel van het eerste middel dat, afgewogen tegen het concrete bezwaar van de verzoekende partij, dit antwoord afdoende is.

Het tweede onderdeel van het tweede middel is niet gegrond.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

46. De verzoekende partij zet het derde middel in een “aanvullende memorie” als volgt uiteen :

“DERDE MIDDEL

Genomen uit de schending van artikelen 4.2.6 en 4.3.6 van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene bepalingen inzake milieubeleid

Doordat de coördinator van het MER tegelijk werknemer was van de TV SAM, het studiebureau van de BAM nv die instaat voor de realisatie van de Oosterweelverbinding

Terwijl een MER moet opgesteld worden door een erkende, onafhankelijke MER-coördinator die op geen enkele wijze betrokken mag zijn bij de latere uitvoering van het plan.

TOELICHTING

1. Ontvankelijkheid van het middel

1.

In onderhavige aanvullende memorie wordt een nieuw, derde, middel aangevoerd, ter aanvulling van de twee middelen die werden besproken in het verzoekschrift tot nietigverklaring en de memorie van wederantwoord. Uit de bespreking van dit nieuwe middel zal bovendien blijken wat de mogelijke verklaring is van de onwettigheid die in het eerste middel wordt aangevoerd.

Onderhavig middel wordt geformuleerd nadat de verzoekende partij kennis heeft kunnen nemen van het verslag van de Vlaamse Ombudsman van 18 juni 2008 naar aanleiding van een klacht van de vzw stRaten-generaal.

De verzoekende partij heeft geen enkele formele of zelfs informele band met deze (politiek gekleurde) actiegroep. Meer nog: de verzoekende partij heeft na kennisneming van de berichten in de pers over dit verslag bij deze actiegroep bijkomende informatie opgevraagd omtrent haar klacht bij de ombudsman, maar op dit verzoek kwam er nooit een antwoord (...).

Zoals hieronder zal worden uiteengezet, blijkt uit het verslag van de Vlaamse Ombudsman dat de coördinator van het MER dat mede aan de basis ligt van de bestreden beslissing, tegelijk werknemer zou zijn geweest van de TV SAM (Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel), het studiebureau dat de NV BAM bijstaat bij de uitvoering van de Oosterweelverbinding, zodat er sprake is van een schending van de artikelen 4.2.6 en 4.3.6 van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Deze informatie kon niet worden afgeleid uit het administratief dossier.

Er kan redelijkerwijze worden aangenomen dat de verzoekende partij deze informatie evenmin op enigerlei andere wijze eerder had kunnen leren kennen. Blijkens het verslag van de Vlaamse Ombudsman zou een vertegenwoordiger van de NV BAM deze belangenvermenging reeds in maart 2008 hebben toegegeven in het Vlaams Parlement, maar het verslag van de hoorzitting waarin de NV BAM een en ander heeft toegegeven, werd tot op vandaag niet vrijgegeven door het Vlaams Parlement (...).

Het middel wordt dus tijdig aangevoerd.

2.

Overigens zijn er goede redenen om aan te nemen dat het derde middel raakt aan de openbare orde, zodat uw Raad dit middel ook ambtshalve zou kunnen opwerpen.

Indien de coördinator van het MER effectief tegelijk werknemer zou zijn geweest van de TV SAM, dan staat vast dat er sprake is geweest van een manifeste belangenvermenging, die maatschappelijk en juridisch volstrekt onaanvaardbaar is.

Het zou erop neerkomen dat de projectontwikkelaar van één van de belangrijkste bouwprojecten van de afgelopen decennia in België, (weliswaar via een door hem aangesteld studiebureau) een MER zou hebben opgesteld voor zijn eigen bouwproject...

Een dergelijke belangenvermenging bij een dermate grootschalig project, waarvan de milieu-impact manifest is, raakt rechtstreeks aan de essentiële belangen van de gemeenschap en aan de juridische grondslagen van de morele orde waarop de maatschappij rust.

Uw Raad zou het middel dan ook ambtshalve kunnen opwerpen.

2. Gegrondheid van het middel

1.

Zoals uitvoerig werd toegelicht in het verzoekschrift tot nietigverklaring, is het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oosterweelverbinding tot stand gekomen, mede op basis van de bevindingen van het MER Masterplan Antwerpen.

In een eerste middel werd erop gewezen dat in dit MER het alternatief van een tunnel in plaats van een viaduct nooit ernstig werd onderzocht.

Het onderzoek naar dit alternatief gebeurde op een dermate onzorgvuldige wijze dat de verzoekende partij het in haar memorie van wederantwoord zonder meer 'bevreemdend' noemde dat het ondergronds alternatief in het MER als 'niet redelijk' en 'niet verder te onderzoeken' werd afgewimpeld. De milieuvoordelen en -nadelen van de tunnelvariante werden tegen elkaar afgewogen op een wijze die vragen doet rijzen bij de objectiviteit en de onafhankelijkheid van (de opstellers van de) MER-studie op dit vlak.

Zoals uitvoerig werd toegelicht in de memorie van wederantwoord, zijn sommige passages uit het plan-MER voor wat betreft de bespreking van het tunnelalternatief zonder meer karikaturaal. In het project-MER wordt dit op geen enkele wijze rechtgezet. Zoals werd aangegeven in de memorie van wederantwoord, beperkt de project-MER zich voor wat betreft de bespreking van de alternatieven tot een copy-paste van de wel zeer beperkte, en op zijn minst 'merkwaardige' bespreking die hieraan gewijd werd in de plan-MER.

Zo verwerpen de opstellers van het MER het tunnelalternatief onder meer omdat het, in vergelijking met een viaduct, zou zorgen voor een 'verschuiving van de visuele impact'...

Ter herinnering kan herhaald worden dat het viaduct zal bestaan uit twee verdiepingen met telkens drie rijstroken en een pechstrook. Het viaduct zal 2580 meter lang zijn en zal veertien meter boven het grondoppervlak oprijzen. De visuele impact van een tunnel wordt hiertegen afgewogen en ... te licht bevonden.

Elders wordt dan weer wel gewezen op de geringere visuele hinder en geluidshinder van het tunnelalternatief, maar vervolgens besluiten de opstellers zonder verpinken -en zonder enige verdere motivering- dat de milieuvoordelen van een tunnel 'niet bestaand of beperkt' zouden zijn.

Dit soort motivering hoort niet thuis in een MER. In een MER moeten de milieuvoordelen en - nadelen op een objectieve, wetenschappelijk verantwoorde wijze worden onderzocht. Een MER is een studiedocument als basis voor (politieke) besluitvorming, maar de opstellers ervan mogen niet zelf aan 'politiek' doen. Zoniet verliest het hele besluitvormingsproces elke schijn van geloofwaardigheid en legitimiteit.

De bespreking van het tunnelalternatief in het MER geeft blijk van een manifeste vooringenomenheid. In de memorie van wederantwoord werd terecht gewezen op het schijnbaar tendentieuze karakter van de MER-studie.

2.

Thans heeft de verzoekende partij een mogelijke verklaring gekregen voor de merkwaardige motivering waarmee het tunnelalternatief in het MER naar de prullenmand werd verwezen.

Uit een verslag van de Vlaamse Ombudman van 18 juni 2008, waarover eind juni 2008 werd geschreven in de pers, blijkt namelijk dat het MER zou zijn opgesteld door een persoon die in loondienst is van het studiebureau van de bouwheer van het viaduct zelf, nl. van de TV SAM.

Indien dit effectief het geval zou zijn geweest, zou er sprake zijn van een kennelijke schending van de artikelen 4.2.6 en 4.3.6. van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene bepalingen inzake milieubeleid. Artikel 4.2.6 bepaalt:

'§ 1. Het MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer moet hiervoor een beroep doen op een erkende MER-coördinator. Hij stelt aan de MER-coördinator alle relevante informatie ter beschikking die voorhanden is. Hij verleent alle medewerking opdat de MER-coördinator zijn taak naar behoren kan vervullen.

§ 2. De erkende MER-coördinator mag geen belang hebben bij het voorgenomen plan of programma of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het plan of programma. Hij voert zijn opdracht volledig onafhankelijk uit en geeft in voorkomend geval leiding aan een team van medewerkers dat geheel of gedeeltelijk door de initiatiefnemer ter beschikking wordt gesteld.

De erkende MER-coördinator waakt erover dat de samenstelling van het team van medewerkers het mogelijk maakt om het MER op te stellen in overeenstemming met het m.e.r.-richtlijnenboek en met de in artikel 4.2.5, § 1, bedoelde inhoudsafbakening en bijzondere richtlijnen.

(...)' (...)

Artikel 4.3.6 van hetzelfde decreet bevat een soortgelijke bepaling voor wat betreft het opstellen van een project-MER.

3.

De verzoekende partij beschikt op dit ogenblik niet over volledig waterdichte bewijzen die dit aantonen. Zij durft nauwelijks te geloven dat een dergelijke niet alleen onwettige, maar ook in alle opzichten maatschappelijk verwerpelijke, belangenvermenging, zou hebben plaatsgevonden.

De verzoekende (partij) beschikt slechts over belangrijke aanwijzingen voor een dergelijk, haast ondenkbaar scenario, waarvoor er geen enkele redelijke verantwoording lijkt te kunnen bestaan.

In de loop van de maand juni 2008 is namelijk uit opeenvolgende berichten in de pers gebleken dat de zogenaamde stRaten-generaal, een actiegroep die ijvert voor een alternatief (meer noordelijk) traject van de Oosterweelverbinding, op 22 november 2007 een klacht heeft ingediend bij de Vlaamse Minister bevoegd voor Leefmilieu, mevrouw Hilde CREVITS. De aanleiding daartoe zou zijn geweest dat de coördinator van het MER, mevrouw Nicole VAN DONINCK, tegelijk werkneemster zou zijn geweest van de TV SAM (Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel).

De TV SAM kreeg op 28 september 2001 door de nv BAM de studieopdracht toegewezen voor de projecten van het Masterplan Antwerpen, waaronder de Oosterweelverbinding.

Aanvankelijk weigerde de Minister botweg om te reageren op de klacht. Uiteindelijk diende de stRaten-generaal zich blijkbaar te wenden tot de Vlaamse Ombudsman. Pas daarna, nl. bij brieven van 9 januari 2008 en 20 februari 2008 zou de minister hierop hebben gereageerd. De verzoekende (partij) beschikt niet over deze briefwisseling. De Minister zou zich in deze brieven niet hebben uitgesproken over de dubbele rol van mevrouw VAN DONINCK in dit dossier.

Op 18 juni 2008 heeft de Vlaamse Ombudsman de klacht gegrond bevonden (...). Hij komt onder meer tot de volgende vaststelling:

‘Uit de reactie van de minister blijkt dat de minister het achterwege blijft laten om zelf een antwoord te geven op de concrete vraag of de onafhankelijke MER-coördinator institutioneel voldoende losstaat van de TV SAM om inderdaad als voldoende onafhankelijk beschouwd te kunnen worden. (...) De minister stelt herhaaldelijk dat het MER voldoet aan alle decretale vereisten, maar motiveert dat antwoord niet afdoende inzake de onafhankelijkheid van de MER-coördinator. Ze geeft immers geen antwoord op de concrete vraag of de persoon van de MER-coördinator die institutioneel gerelateerd is met de TV SAM voldoende onafhankelijk kán zijn. Ze laat dat antwoord over aan de BAM, maar die is zelf betrokken partij bij de vraag.’

Uit het antwoord van de Vlaamse Ombudsman blijkt voorts dat het ‘managementteam’ van de nv BAM zou hebben toegegeven dat mevrouw DE DONINCK als coördinator van het MER zou zijn opgetreden, en dat zij tegelijk werknemer zou zijn geweest van ‘Resource Analysis’, een onderdeel van een

van de samenstellende componenten van SAM. Dit zou gebeurd zijn tijdens een hoorzitting van 18 maart 2008 in het Vlaams Parlement. Het verslag van deze hoorzitting werd tot op vandaag niet vrijgegeven'. Dit is overigens hoogst ongebruikelijk. In principe worden de verslagen van parlementaire vergaderingen van het Vlaams Parlement voorbeeldig, binnen een (zeer) korte tijdspanne gepubliceerd.

4.

Als deze informatie klopt, is er manifest sprake van een schending van de artikelen 4.2.6 en 4.3.6 van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Indien de verwerende partij zou ontkennen dat de coördinator van het MER tegelijk werknemer was van de TV SAM, wordt uw Raad en uw Auditoraat verzocht, om gebruik te maken van hun inquisitoriale bevoegdheid om alle onderzoeksmaatregelen te verrichten die nodig zijn om te achterhalen of er inderdaad sprake geweest is van belangenvermenging, doordat de coördinator van het MER een dubbele rol heeft gespeeld.

Indien effectief zou blijken dat de coördinator van het MER tegelijk in dienst was van het studiebureau nv SAM, kan niet anders dan tot de nietigverklaring van de bestreden beslissing worden besloten.

Het derde middel is gegrond".

47. De verwerende partij repliceert daarop het volgende in de laatste memorie :

"4. Aanvullend derde middel - niet-ontvankelijkheid

4.1. Bij aangetekend schrijven van 10 juli 2008 werd door verzoekende partij een 'aanvullende memorie' neergelegd. In deze aanvullende memorie werd door verzoekende partij een nieuw (derde) middel aangevoerd waarin de schending wordt aangevoerd van de artt. 4.2.6. en 4.3.6. DABM, doordat de coördinator van het MER tegelijk werknemer zou zijn geweest van de TV SAM 'het studiebureau van de BAM N.V. die instaat voor de realisatie van de Oosterweelverbinding', zodat naar het oordeel van de verzoekende partij de onafhankelijkheid van de MER-coördinator in het gedrang zou zijn gekomen.

Verzoekende partij voert aan dat dit middel werd geformuleerd nadat zij kennis had kunnen nemen van het verslag van de Vlaamse Ombudsman van 18 juni 2008 naar aanleiding van een klacht van de V.Z.W. StRaten-generaal. Verzoekende partij is bijgevolg van oordeel dat zij het derde middel niet eerder had kunnen opwerpen, zodat het middel tijdig werd aangevoerd. Tevens is verzoekende partij van oordeel dat het middel aan de openbare orde raakt, zodat uw Raad dit middel ook ambtshalve zou kunnen opwerpen.

Bij het onderzoek van de ontvankelijkheid van het middel stelt het Auditoraat dat overeenkomstig de rechtspraak van uw Raad ook middelen die de openbare orde raken in principe in het inleidend verzoekschrift en alleszins zo spoedig als procedureel mogelijk moeten worden ontwikkeld (...).

Het Auditoraat is van oordeel dat het middel inderdaad aan de openbare orde zou raken en dat er geen indicaties zouden zijn dat verzoekende partij het middel eerder had kunnen opwerpen. Bovendien zouden volgens het Auditoraat de rechten van verdediging door deze werkwijze niet geschonden worden omdat de feitelijke en juridische gegevens waarop het middel steunt hun neerslag vinden in het auditoraatsverslag waarvan partijen de inhoud nog kunnen betwisten in de laatste memorie (...).

Verwerende partij kan het standpunt van het Auditoraat geenszins bijtreden.

4.2. Het indienen van een 'aanvullende memorie' is niet voorzien in het procedurereglement dat de rechtspleging voor de Raad van State regelt. Het

betreft geen officieel processtuk. Dergelijke stukken die niet voorzien zijn in het procedurereglement worden door uw Raad dan ook quasi automatisch uit de debatten geweerd (...).

Alhoewel uw Raad reeds oordeelde dat onder bepaalde omstandigheden middelen van openbare orde kunnen worden aangevoerd in een ander procedurestuk dan het inleidend verzoekschrift, betrof het in die gevallen steeds middelen die werden aangevoerd in een procedurestuk dat is voorzien in het procedurereglement zoals een memorie van wederantwoord of een laatste memorie (...).

In casu werd het nieuwe middel aangevoerd in een ‘aanvullende memorie’ nadat de memories waren uitgewisseld, zodat de verwerende partij niet meer over de mogelijkheid beschikte om op deze aanvullende memorie te reageren. Indien een dergelijk, niet voorzien, procedurestuk zou worden toegelaten zou dit een fundamentele schending inhouden van de rechten van verdediging in hoofde van de verwerende partij.

4.3. Overeenkomstig de vaste rechtspraak van uw Raad worden middelen die voor de eerste maal worden aangevoerd in een memorie van wederantwoord of een laatste memorie in beginsel onontvankelijk verklaard. Enkel middelen die worden aangevoerd binnen de beroepstermijn van 60 dagen, zijn ontvankelijk.

Deze rechtspraak van uw Raad vloeit voort uit de uitdrukkelijke wil van de wetgever om te vermijden dat het in rechte ter verantwoording roepen van de overheid de goede werking van de openbare besturen al te zeer in het gedrang zou brengen.

(...)

Enkel indien het middel de openbare orde raakt en niet eerder kon worden ontwikkeld, wordt door uw Raad bijgevolg aanvaard dat het middel dat na de indiening van het annulatieberoep wordt ontwikkeld, toch ontvankelijk is.

Hierna zal evenwel blijken dat het nieuwe middel dat werd ontwikkeld in de aanvullende memorie niet raakt aan de openbare orde, dat de verzoekende partij het middel in tegenstelling tot hetgeen zij voorhoudt wel al vroeger had kunnen ontwikkelen en dat de gevolgde werkwijze in casu een fundamentele schending inhoudt van de rechten van verdediging.

Het nieuwe middel dat door de verzoekende partij wordt aangevoerd in haar aanvullende memorie van 10 juli 2008 is bijgevolg niet-ontvankelijk.

4.4. In het Auditorsverslag oordeelt de Auditeur dat het middel betreffende de onafhankelijkheid van de MER-deskundigen aan de openbare orde raakt. De Auditeur komt tot dit oordeel op basis van de argumentatie dat de onafhankelijkheid van de MERdeskundigen zoals vervat in de artikelen 4.2.6. en 4.3.6. DABM een wettelijk geschreven neerslag vormen van het beginsel ‘nemo iudex in causa sua’.

(...)

De onafhankelijkheid van de MER-deskundigen heeft evenwel niets te maken met het onafhankelijkheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur. De onafhankelijkheid van de MER-deskundige is een decretale onafhankelijkheidsplicht die wordt opgelegd aan particuliere natuurlijke of rechtspersonen die de taak van MER-deskundige uitoefenen. De rechtspraak van uw Raad met betrekking tot de draagwijdte en de invulling van het onpartijdigheidsbeginsel kan dan ook niet zomaar mutatis mutandis worden toegepast op de onafhankelijkheidsplicht in hoofde van de MER-deskundigen. (...)

Dit geldt des te meer aangezien ook in de plan-MER-Richtlijn (Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s) en de project-MER-Richtlijn (Richtlijn 85/337/EG van de Raad betreffende de milieu-effectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten) nergens een verplichting wordt opgelegd dat de milieu-effectenbeoordeling

door onafhankelijke deskundigen zou worden opgemaakt. Artikel 12, lid 2 van de plan-MER-Richtlijn legt enkel op dat ‘de lidstaten verzekeren dat de kwaliteit van de milieurapporten toereikend is om aan de eisen van de richtlijn te voldoen, en stellen de Commissie in kennis van de maatregelen die zij nemen met betrekking tot de kwaliteit van deze rapporten’. De lidstaten beschikken bijgevolg over een discretionaire appreciatiebevoegdheid om de vereiste kwaliteit van de milieurapporten te verzekeren. Het voorzien in de onafhankelijkheid van de deskundige is daartoe een mogelijkheid, doch geen verplichting.

Het is trouwens pas door het MER-decreet van 18 december 2002 dat de onafhankelijkheidsplicht van de MER-deskundigen in de Vlaamse MER-regelgeving werd ingevoerd.

Er moet dan ook besloten worden dat de decretale onafhankelijkheidsplicht in hoofde van MER-deskundigen niet aan de openbare orde raakt. Er anders over oordelen zou trouwens tot de vaststelling moeten leiden dat elke inbreuk op de MER-wetgeving, en bij uitbreiding de wetgeving inzake de bescherming van het leefmilieu, de wetgeving op de ruimtelijke ordening, van openbare orde is. Dat is nochtans klaarblijkelijk niet het geval (...).

4.5. Vervolgens is eveneens vast te stellen dat de verzoekende partij haar aanvullend middel in geen geval ‘zo spoedig als mogelijk in het debat gebracht heeft’. Minstens is vast te stellen dat zij bij het aanvoeren van het aanvullend middel niet de nodige diligentie aan de dag heeft gelegd. Dit is nochtans, zoals door de Auditeur wordt erkend, een verplichting die op de verzoekende partij rust, zelfs in geval van een middel van openbare orde, quod non in casu.

De aanvullende memorie werd door de verzoekende partij aan uw Raad verstuurd op 10 juli 2008.

De feitelijke gegevens die ten grondslag liggen aan het nieuwe middel dat door de verzoekende partij wordt ontwikkeld in deze aanvullende memorie waren evenwel reeds lang voordien bekend.

Reeds op 4 juli 2007, dit is twee dagen voordat door uw Raad het arrest werd gevelde in de schorsingsprocedure en meer dan een jaar voordat de verzoekende partij haar aanvullende memorie neerlegde, diende StRaten-generaal immers een klacht in bij de Vlaamse Ombudsman. StRaten-generaal diende deze klacht in op basis van publiek toegankelijke informatie waartoe ook de verzoekende partij toegang had kunnen hebben indien zij dat wenste. De klacht van StRaten-generaal was en is trouwens voor eenieder die dat wenst op haar website beschikbaar (www.oosterweelverbinding.info). In een opinie die op 19 juni 2007 in De Morgen verscheen, stelden Manu Claeys en Peter Verhaeghe trouwens reeds uitdrukkelijk dat ‘Voor de opmaak van het milieu-effectenrapport (...) de BAM een beroep (deed) op haar eigen studiebureau TV SAM’.

In juli 2007 was bovendien ook reeds alle informatie beschikbaar om de feitelijke elementen die ten grondslag lagen aan de klacht van StRaten-generaal te verifiëren: het project-MER, met inbegrip van alle bijlagen, werd op 30 maart 2007 goedgekeurd en was bijgevolg vanaf dat ogenblik publiek toegankelijk. Reeds in de kennisgeving voor het project-MER, die op 28 oktober 2005, volledig werd verklaard door de Dienst MER en beschikbaar was en is via de website van de Dienst MER, werd een lijst opgenomen met de namen van de erkende MER-deskundige(n) die het project-MER zouden opstellen. Bovendien is op de website van de Dienst-MER (www.mervlaanderen.be) de lijst van erkende deskundigen te raadplegen, inclusief vermelding van hun werkgever.

Van verzoekende partij, die de nietigverklaring vordert van het GRUP Oosterweelverbinding op grond van een vermeend ontoereikende milieueffectenrapport, mag toch worden verwacht dat zij de persberichten die hierover verschijnen op de voet volgt en dat zij, indien zij kennis krijgt van mogelijke bijkomende argumenten, met de nodige spoed en diligentie optreedt

teneinde te onderzoeken of deze informatie mogelijks bruikbaar is in de door haar ingestelde procedure.

Op het ogenblik dat verzoekende partij haar verzoek tot voorzetting indiende, was bijgevolg de essentiële informatie beschikbaar die zij in haar aanvullende memorie van 10 juli 2008 aanvoerde ter ondersteuning van haar aanvullend middel. Verzoekende partij was bijgevolg reeds op dat ogenblik in de mogelijkheid om het aanvullende middel te formuleren, hetgeen zou hebben toegelaten dat hierop door de verwerende partij nog had kunnen worden geantwoord in haar memorie van antwoord, zodat een schending van de rechten van verdediging had kunnen worden voorkomen.

Het middel is ook om deze reden niet-ontvankelijk.

4.6. Doordat de verzoekende partij het aanvullende middel niet zo spoedig als mogelijk in het debat heeft gebracht, werd aan de verwerende partij de mogelijkheid ontnomen om op dit middel te reageren vooraleer het Auditoraat zich over dit middel zou buigen. De Auditeur stelt op dit punt dat hierdoor de rechten van verdediging niet geschonden zouden zijn omdat de feitelijke en juridische gegevens waarop het middel steunt hun neerslag vinden in het auditorsverslag waarvan partijen de inhoud nog kunnen betwisten in de laatste memorie.

Dit standpunt kan niet worden bijgetreden.

De Auditeur gaat naar het oordeel van de verwerende partij ten onrechte voorbij aan het grote gezag dat wordt toegedeeld aan een Auditoraatsverslag. Indien de Auditeur besluit tot de gegrondheid van de middelen wordt dit vaak beschouwd als een voorafspiegeling van het standpunt van uw Raad. Het belang van het Auditoraatsverslag blijkt trouwens reeds uit het feit dat het in de grote meerderheid van de gevallen wordt gevolgd door uw Raad.

Het feit dat de verwerende partij haar opmerkingen betreffende dit middel niet heeft kunnen laten gelden voor de Auditeur, terwijl hierboven is gebleken dat de verzoekende partij wel degelijk in de mogelijkheid was om dit middel reeds vroeger, samen met haar verzoek tot voortzetting, te formuleren, houdt naar het oordeel van de verwerende partij dus wel degelijk een schending in van de rechten van verdediging van de verwerende partij. Daardoor wordt het standpunt van verwerende partij over één van de middelen immers eenvoudigweg buiten beschouwing gelaten in één van de belangrijkste fasen van de procedure, te weten de opmaak van het auditorsverslag.

Dit klemmt des te meer aangezien hierna zal blijken dat het standpunt dat wordt ingenomen in het Auditoraatsverslag gebaseerd is op de feitelijke gegevens zoals die door de verzoekende partij op eenzijdige en in alle geval kennelijk foutieve wijze zijn voorgesteld in haar aanvullende memorie. Doordat de verzoekende partij het aanvullende middel niet zo spoedig als procedureel mogelijk heeft geformuleerd, werd aan de verwerende partij de mogelijkheid ontnomen om wederwoord te bieden met betrekking tot deze voorstelling van zaken door de verzoekende partij. Indien de verwerende partij wel de mogelijkheid zou hebben gehad om te wijzen op de feitelijke en juridische onjuistheden in het betoog van de verzoekende partij was het mogelijk en zelfs reëel geweest dat de Auditeur een ander standpunt had ingenomen in haar verslag.

Bij dit alles mag ook de specificiteit van de zaak niet uit het oog verloren worden.

Of er al dan niet sprake is van een schending van de rechten van verdediging moet immers steeds in concreto beoordeeld worden. De Oosterweelverbinding en de (gerechtelijke) procedures er rond krijgen van de publieke opinie veel aandacht. De -goed georganiseerde- actiegroepen die zich tegen de Oosterweelverbinding verzetten, voeren hun strijd in hoofdzaak via de media en deinzen er niet voor terug om de zaken al of niet bewust in een verkeerd

daglicht te stellen. Dit bemoeilijkt het voeren van een sereen debat omtrent de Oosterweelverbinding.

Dit alles blijkt ook uit de aanvullende memorie, waarin, op basis van een onjuiste voorstelling van zaken, geïnsinueerd wordt dat het plan-MER op tendentieuze wijze zou zijn tot stand gekomen. Op grond van deze gegevens wordt in het auditorsverslag, waarin verwezen wordt naar ‘de betrokkenheid van het studiebureau bij de voorbereiding van het plan/project en waarmee de MER-coördinator institutioneel gerelateerd is’, zelfs een belangenvermenging geïnsinueerd.

Ook om deze reden dient het aanvullend middel als niet-ontvankelijk te worden afgewezen”.

Beoordeling

48. In een “aanvullende memorie”, ingediend na de memorie van wederantwoord, werpt de verzoekende partij een nieuw, derde middel op, “wegens de ontdekking van een nieuw gegeven”. In dit middel wordt de schending aangevoerd van de “artikelen 4.2.6 en 4.3.6 van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene bepalingen inzake milieubeleid”, “doordat de coördinator van het MER tegelijk werknemer was van de TV SAM, het studiebureau van de BAM nv die instaat voor de realisatie van de Oosterweelverbinding”.

Middelen, ook indien deze de openbare orde raken, moeten, teneinde de rechten van verdediging van de andere partijen te vrijwaren, in het verzoekschrift worden ontwikkeld, tenzij de grondslag ervan pas nadien aan het licht is kunnen komen, in welk geval die middelen ten laatste in het eerst mogelijke in de procedureregeling voorziene processtuk moeten worden opgeworpen.

In casu beroept de verzoekende partij zich, enerzijds, op de omstandigheid dat de aan het middel onderliggende informatie haar slechts bekend werd na de kennisname van het verslag van de Vlaamse Ombudsman van 18 juni 2008 naar aanleiding van een klacht van de v.z.w. stRaten-generaal, en anderzijds, op het raken aan de openbare orde van het nieuwe middel.

De verwerende partij toont niet genoegzaam aan dat de nuttige informatie, die de feitelijke grondslag vormt van het derde middel, voor de verzoekende partij beschikbaar was op een ogenblik voorafgaand aan de publicatie van het verslag van 18 juni 2008 van de Vlaamse Ombudsman. De verwijzing van de verwerende partij naar persberichten van een vroegere datum volstaat te dezen niet als een afdoende bewijs dat de verzoekende partij het middel eerder had kunnen formuleren.

De omstandigheid dat dit middel voor het eerst wordt geformuleerd in een “aanvullende memorie” die als dusdanig niet is voorzien in het procedurereglement, heeft op zich niet de schending van de rechten van verdediging

en de beginselen van een eerlijk proces tot gevolg. Vooreerst dient te worden opgemerkt dat het proceseconomisch aangewezen was niet te wachten tot het ogenblik van het indienen van de laatste memorie, en het middel zo spoedig mogelijk op te werpen. De feitelijke en juridische gegevens waarop dit middel steunt vinden bovendien ook hun neerslag in het auditoraatsverslag, waarvan de verwerende partij heeft kunnen kennis nemen en waarvan zij de inhoud heeft kunnen betwisten en betwist heeft in de laatste memorie. Aldus is ook het principieel tegensprekelijk karakter van de debatten niet verstoord. Het gezag dat aan de conclusies van het auditoraatsverslag wordt gehecht, noopt niet tot een ander besluit.

Het derde middel is bijgevolg uit proceduraal oogpunt ontvankelijk.

49. De verzoekende partij maakt in het derde middel geen enkel onderscheid tussen het project-MER en het plan-MER. Zij verwijst stevast naar de coördinator van “het MER”. Zij gaat er aldus van uit, minstens laat zij uitschijnen, dat N. Van Doninck is opgetreden als coördinator van het plan-MER.

De coördinator van het plan-MER is evenwel geenszins de coördinator van het project-MER.

De argumenten van de verzoekende partij betreffen uitsluitend het project-MER.

Het bestreden besluit is definitief vastgesteld vóór de goedkeuring van het project-MER en maakt nergens melding van het project-MER.

Het derde middel is niet dienstig en wordt verworpen.

BESLISSING

1. Het verzoek tot tussenkomst van de n.v. AANNEMINGSBEDRIJF CFE, de n.v. AANNEMINGEN VAN WELLEN, de n.v. BESIX, de n.v. CORDEEL ZETEL TEMSE, de n.v. DREDGING INTERNATIONAL, de n.v. FABRICOM GTI, de n.v. VICTOR BUYCK STEEL CONSTRUCTION, de vennootschap naar Frans recht VINCI SA, de vennootschap naar Frans recht VINCI CONSESSIONS SAS, samen optredend onder de vorm van tijdelijke handelsvennootschap NORIANT wordt afgewezen.

2. De Raad van State verwerpt het beroep.

3. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro.

De verzoekende partijen tot tussenkomst worden verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 1125 euro, ieder voor een negende.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van tien februari 2010, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
bijgestaan door	
Astrid Truyens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Astrid Truyens

Roger Stevens