RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE Xe KAMER

A R R E S T

nr. 232.434 van 6 oktober 2015
in de zaak A. 216.142/X-16.266.

In zake : de NV IMOBE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Peter Flamey, Gregory Verhelst en Astrid Lippens
kantoor houdend te 2018 Antwerpen
Jan Van Rijswijcklaan 16
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Paul Aerts
kantoor houdend te 9000 Gent
Coupure 5
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij :

de NV VAN PUBLIEK RECHT BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jan Bouckaert, Pieter Vandenheede, Bastiaan Schelstraete en Matthias Strubbe
kantoor houdend te 1000 Brussel
Loksumstraat 25
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 15 juni 2015, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van “het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2014 [lees : 2015] houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Oosterweelverbinding - wijziging’ (B.S. 16 april 2015) […]”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Auditeur Wouter De Cock heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 25 september 2015.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Astrid Lippens, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Jan Bouckaert, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Wouter De Cock heeft een met dit arrest eensluidend 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. Tussenkomst

3. Met een op 31 juli 2015 ter post aangetekend verzoekschrift vraagt de nv BAM om in het geding te mogen tussenkomen.

Vermits de belangen van de nv BAM betrokken zijn, is er grond om dat verzoek in te willigen.

IV. Feiten

4.1. Naar aanleiding van vastgestelde mobiliteitsproblemen op de ring rond Antwerpen wordt in 1997 gestart met de opmaak van een Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

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 openbare vervoersprojecten en enkele optimalisatieprojecten voor het waterwegentransport.

4.2. Bij besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 1998 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.

4.3. 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.

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

4.5. 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).

4.6. Van 2003 tot 2005 wordt het Masterplan Antwerpen onderworpen aan een milieueffectrapportage (hierna: MER). In de richtlijnen

voor het opmaken van het planmilieueffectenrapport (hierna: plan-MER) Masterplan Antwerpen, zoals vastgelegd op 21 november 2003, werd gevraagd een tunnelvariant te onderzoeken. Binnen het onderzoek in het kader van het plan-MER worden 7 varianten voor linkeroever en 2 varianten voor rechteroever onderzocht.

4.7. Op 26 april 2005 wordt door het studiebureau Horvat & Partners een bijkomend studierapport, "*Second opinion* ondergrondse alternatieven voor Oosterweelverbinding" 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 een dergelijke ondergrondse oplossing.

4.8. Op 30 mei 2005 keurt de dienst Mer het plan-MER goed.

4.9. Bij besluit van de Vlaamse regering van 16 september 2005 wordt het ontwerp-GRUP "Oosterweelverbinding" voorlopig vastgesteld, om vervolgens bij besluit van de Vlaamse regering van 16 juni 2006 definitief te worden vastgesteld. De beroepen die tegen dit ruimtelijk uitvoeringsplan bij de Raad van State worden ingediend, worden verworpen.

4.10. Op 30 juni 2008 beslist de Vlaamse regering om een bijkomende studie te laten uitvoeren door ArupUK/Sum *Research*, waarbij drie tracés in overweging worden genomen: het Straatsburgdoktracé (ook bekend als het "BAM-tracé"), het Royerssluistunnel-tracé en het alternatieve tracé van stRaten-generaal, waarbij op de rechteroever een noordelijker tracé, in een tunnel, wordt gevolgd doorheen de haven, dat aantakt op de A12 en E19 ter hoogte van Ekeren.

4.11. Uit de voormelde studie blijkt dat geen enkel van de drie alternatieven als volledig bevredigend wordt beschouwd en dat elk alternatief zijn voor- en nadelen heeft. Tevens wordt een vierde alternatief gesuggereerd, het

ArupUK/Sum-tracé, dat neerkomt op een optimalisatie van het voorstel van stRaten-generaal in noordelijke richting, in combinatie met een beter management van het gebruik van het wegennet en de invoering van tolheffing.

4.12. Op 28 maart 2009 beslist de Vlaamse regering om de aanbevelingen uit de voormelde studie met betrekking tot het ATM-systeem (*Advanced Traffic Management*) en de betere ontsluiting van de Liefkenshoektunnel te volgen. Tevens wordt aan de afdeling Wegen en Verkeer de opdracht gegeven om maatregelen te nemen ter ontlasting van de Kennedytunnel en de Tijsmanstunnel. Bovendien wordt vastgesteld dat tolheffing in de Kennedytunnel niet wenselijk wordt geacht en dat de nieuwe Scheldekruising nood heeft aan 2 x 3 volwaardige rijstroken. Geconcludeerd wordt dat de nv BAM een bouwvergunningsaanvraag zal indienen voor de realisatie van het voorbereide tracé.

4.13. Op 3 april 2009 beslist het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen om een bijkomend onderzoek te laten verrichten naar het door ArupUK/Sum *Research* nieuw voorgestelde alternatief.

4.14. De Vlaamse regering vraagt daaropvolgend aan de nv BAM om een haalbaarheidsstudie te maken voor een tunnelvariant op de Lange Wapper.

4.15. Op basis van de voormelde studie beslist de Vlaamse regering op 29 september 2010 om de sluiting van de ringweg te realiseren onder de vorm van een tunnel in plaats van een viaduct. Hierdoor worden een aantal wijzigingen aan het voorkeurstracé en de configuratie van het Oosterweelknooppunt noodzakelijk, die niet langer mogelijk waren binnen de contouren van het goedgekeurde GRUP. Deze wijzigingen worden beschouwd als aanzienlijke wijzigingen waarvoor de vaststelling van een nieuw GRUP en de opmaak van een nieuw plan-MER noodzakelijk is.

4.16. Op 8 november 2011 verklaart de dienst Mer het kennisgevingsdossier volledig en wordt overgegaan tot de bekendmaking en

terinzagelegging ervan. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek worden 129 reacties geregistreerd.

4.17. Nadat meerdere overleg- en inspraakmomenten hebben plaatsgevonden, stelt de dienst Mer op 27 april 2012 kwalitatieve richtlijnen voor de opmaak van het plan-MER op.

4.18. Er wordt beslist om acht alternatieven te onderzoeken. Gelet op de vele tracéalternatieven, uitvoeringsvarianten en ontwikkelingsscenario's, wordt eveneens besloten om een trechterfase te doorlopen, waarin een eerste selectie van redelijke alternatieven en combinaties wordt doorgevoerd. Dit leidt tot een tussentijds rapport dat aan de adviesinstanties wordt voorgelegd, een bijkomende richtlijnenvergadering op 15 juni 2012 en de eerste aanvullende bijzondere richtlijnen van 26 juli 2012.

4.19. In de daaropvolgende fase worden de redelijke alternatieven en combinaties verkeerskundig doorgerekend en de toepasbaarheid van de exploitatievarianten geëvalueerd. Dit gebeurt nadat het verkeersmodel van het Verkeerscentrum Vlaanderen werd gevalideerd. Deze fase leidt tot een tweede tussentijdse rapportage, een bijkomende richtlijnenvergadering en een tweede aanvulling van de bijzondere richtlijnen op 30 mei 2013.

4.20. Ingevolge voortschrijdend inzicht worden de scope en methodiek van een aantal MER-disciplines aangepast ten opzichte van hetgeen in de kennisgeving van de basis-MER-richtlijnen is verwoord en worden deze aanpassingen verankerd in een derde bijzondere aanvulling van de richtlijnen op 30 augustus 2013. De combinaties die in de tweede aanvulling van de richtlijnen werden aangeduid om te worden doorgerekend, worden in de derde aanvulling gepreciseerd en aangevuld.

4.21. In een vierde bijzondere aanvulling van de richtlijnen, gedateerd op 28 oktober 2013, wordt overgegaan tot de actualisatie van de

oorspronkelijke richtlijnen inzake de methodologie van een aantal MER-disciplines. Tevens vindt een coördinatie van alle voorgaande richtlijnen plaats.

4.22. Op 8 november 2013 wordt de ontwerptekst van het plan-MER aan de adviserende instanties bezorgd. Deze instanties hebben hun opmerkingen overgemaakt. Op 12 december 2013 wordt het ontwerp-rapport met de adviesinstanties besproken. Naar aanleiding van deze vergadering wordt het ontwerp van plan-MER aangepast en na overleg met de dienst Mer op 6 februari 2014 bij deze dienst ingeleverd.

4.23. Op 10 februari 2014 keurt de dienst Mer het plan-MER goed.

4.24. Nadat het plan-MER, het ruimtelijk veiligheidsrapport en de passende beoordeling werden goedgekeurd, neemt de Vlaamse regering op 14 februari 2014 een principiële beslissing aangaande de tracékeuze, de bijhorende uitvoeringsvariant en de exploitatievariant van de derde Scheldekruising.

4.25. Op 26 maart 2014 brengt de strategische adviesraad ruimtelijke ordening advies uit over het voorgenomen GRUP.

4.26. Op 4 april 2014 wordt het ontwerp-GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging” door de Vlaamse regering voorlopig vastgesteld, waarna een openbaar onderzoek over dit ontwerp wordt gehouden.

4.27. Op 30 januari 2015 keurt de Vlaamse regering het ontwerpbesluit tot definitieve vaststelling van het GRUP principieel goed.

4.28. Op 27 februari 2015 verlengt de Vlaamse regering de termijn voor definitieve vaststelling van het GRUP met 60 dagen.

4.29. Na advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State over het ontwerpbesluit stelt de Vlaamse regering op 20 maart 2015 het GRUP

"Oosterweelverbinding – Wijziging" definitief vast. Dit is het bestreden besluit dat op 16 april 2015 bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad wordt gepubliceerd.

4.30. De verzoekende partij is ingevolge een bij notariële akte van 24 november 1992 gesloten verkoop eigenaar van twee percelen grond gelegen tussen de Noordersingel en de Ring, ten oosten van het stadscentrum van Antwerpen, thans kadastraal bekend te Antwerpen, 25ste afdeling, wijk A, nrs. 56 /A/10 en 56/Z/9.

V. Ontvankelijkheid van de vordering

5. Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over de door de verwerende partij en de tussenkomende partij opgeworpen ontvankelijkheidsexcepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over die excepties zouden zich alleen opdringen indien de grondvoorwaarden voor het toewijzen van de vordering tot schorsing vervuld mochten zijn, wat, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

VI. Schorsingsvoorwaarden

6. Krachtens artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de schorsing van de tenuitvoerlegging slechts worden bevolen onder de dubbele voorwaarde dat de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring en dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden.

VII. Spoedeisendheid

Standpunt van de verzoekende partij

7.1. Verzoekster is van oordeel dat de tenuitvoerlegging van het GRUP voor haar een ernstig nadeel met een onherstelbaar karakter tot gevolg

heeft. De bestreden beslissing houdt namelijk de planologische verankering in van het innemen van een deel van haar bedrijfssite, die zij verhuurt aan derden. Daardoor wordt elke mogelijke verdere exploitatie gehypothekeerd. Concreet wordt de parking aan de zuidoostelijke zijde van de bedrijfsgronden ingenomen en dit ‘gaandeweg de realisatie van het Hollands complex’. Anderzijds worden de bedrijfsgronden geïsoleerd binnen de geplande oprichting van het zogenaamd Hollands complex ter hoogte van de Schijnpoort. Door de herbestemming van de parking tot zone voor wegeninfrastructuur en tot werfzone, en door het vooruitzicht van de in te plannen verkeersinfrastructuur wordt elke nuttige aanwending van het bedrijventerrein met de daarop gevestigde bedrijven zo goed als onmogelijk.

Beoordeling

7.2. Het komt er voor een verzoekende partij, die beweert dat de zaak te spoedeisend is om de uitkomst van het annulatieberoep te kunnen afwachten, op aan om van die urgentie te overtuigen aan de hand van concrete feiten die zij in haar vordering aanvoert.

7.3. Verzoekster verduidelijkt te dezen niet waarom volgens haar een oplossing van het geschil middels de procedure van de nietigverklaring niet kan worden afgewacht.

Zij koppelt de nadelen die zij ingevolge het bestreden plan dreigt te ondergaan aan de realisatie van het zogenaamde ‘Hollands complex’, maar brengt geen enkel concreet gegeven bij waaruit mag blijken dat de realisatie daarvan nakend is.

7.4. Verzoeksters betoog betreft derhalve een toekomstige, potentiële spoedeisendheid, die mede afhankelijk is van nog te nemen beslissingen, waaronder de noodzakelijke stedenbouwkundige vergunning(en).

7.5. Voorts dient erop gewezen dat een nieuwe schorsingsvordering nog kan worden ingediend wanneer de beweerde schadelijke werken zich daadwerkelijk dreigen te realiseren.

7.6. Derhalve wordt niet aangetoond dat aan de grondvoorwaarde van de spoedeisendheid is voldaan.

VIII. Besluit

8. Uit het voorgaande volgt dat niet voldaan is aan ten minste één van de twee cumulatieve voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State om de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te bevelen. Die vaststelling volstaat om de schorsingsvordering af te wijzen.

BESLISSING

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv BAM wordt ingewilligd.

2. De Raad van State verwerpt de vordering.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zes oktober 2015, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

	Stephan De Taeye,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,

bijgestaan door

	Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Silvan De Clercq	**Stephan De Taeye**