

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 263.732 van 24 juni 2025
in de zaak A. 238.470/X-18.343**

In zake : K.M.

tegen :

de STAD ANTWERPEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Gitte Laenen en Wouter Rubens
kantoor houdend te 2800 Mechelen
Antwerpsesteenweg 16-18
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 20 februari 2023, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de burgemeester van de stad Antwerpen van 20 december 2022 waarbij wordt geweigerd om aan het vaartuig ‘A.R.’ een commerciële ligplaats toe te kennen in het stadshavengebied.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en verzoeker heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Auditeur Arne Carton heeft een verslag opgesteld.

Verzoeker heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 25 april 2025.

Staatsraad David D’Hooghe heeft verslag uitgebracht.

Verzoeker, en advocaat Wouter Rubens, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Arne Carton 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. Feiten

3.1. Verzoeker is eigenaar en bewoner van het woonschip ‘A.R.’.

3.2. Op 10 mei 2017 dient verzoeker een aanvraag in om voor het betrokken vaartuig een ligplaats in het havengebied Antwerpen toe te kennen. Daarmtrent heeft ook overleg plaats met de stadshavenmeester.

3.3. Bij besluit van 20 september 2017 weigert de burgemeester van de stad Antwerpen een ligplaats toe te kennen op grond van het feit dat een aantal gevraagde documenten door verzoeker niet zijn bezorgd, en zodoende niet bleek dat het betrokken vaartuig aan de “elementaire veiligheidsvoorwaarden” voldeed.

Het woonschip is vervolgens weggevaren en onder meer verplaatst naar een scheepswerf.

3.4. Op 27 februari 2021 stuurt verzoeker een e-mail aan de Stadshavendienst:

“Vooreerst mijn verontschuldiging om dat ik met mijn schip ‘[A.R.]’ zaterdag 27 februari 2021 de stadshaven al ben binnengevaren. Maar ik had werkelijk geen andere keuze. Ik lag met mijn schip sinds oktober 2020 in het Straatsburgdok, maar De Vlaamse Waterweg (DVW) heeft mij een ultimatum gesteld om ten laatste 26 februari 2021 het Straatsburgdok te verlaten, omdat zij daar binnenkort zullen beginnen te baggeren in het kader van de werken voor de Oosterweelverbinding. Tegelijk hebben zij mij ook bevolen mijn vaartuig uit het Albertkanaal te Antwerpen te verwijderen en de kanalen beheerd door DVW te verlaten. Ik heb verwoed een andere ligplaats voor mijn schip gezocht, maar uiteindelijk had ik geen andere keuze dan vandaag bij u binnen te komen: de stadshaven is het enige gebied dat overblijft in de ganse Antwerpse regio met water en bolders en beschikbare plaats om schepen fysiek aan te meren! [...]

Mijn vrouw en ik wonen en werken in Antwerpen. Wij hebben geen auto en hangen af van het openbaar vervoer.

Ik vraag u hierbij dan ook om een ligplaatsvergunning toe te willen kennen voor de [A.R.] in de stadshaven. Wij zijn in het bezit van alle officiële documenten, een geldige verzekering bij Knighthood tot 31 juli 2021 en een recent casco-certificaat geldig tot 1 oktober 2027.

Momenteel wordt de [A.R.] alleen gebruikt door mijn vrouw en ikzelf (en onze hond) om op te wonen, maar we willen in de toekomst – wanneer de horeca terug open mag, corona het toelaat en de economische situatie het opnieuw mogelijk maakt een nieuwe horeca-zaak op te starten, beginnen met een theehuis op het schip.

Daarvoor zijn we op zoek naar een goede en publiek bereikbare ligplaats om het schip permanent te leggen. Bij deze wil ik u dan ook bijkomend vragen voor deze toekomstige situatie, of u eventueel ergens in de stadshaven op termijn een ligplaats heeft waar een theehuis op een schip zou kunnen uitgebaat worden, en onder welke voorwaarden?”

Verzoeker is op dat ogenblik aangemeerd in het Asiadok te Antwerpen, kaai 29C, meerpalen 36-38.

3.5. Op 1 maart 2021 stelt een nautisch toezichthouder vast dat het woonschip van verzoeker een ligplaats heeft ingenomen in de stadshaven, zonder dat daarvoor een aanvraag voor ligplaats is ontvangen via telefoon of via het e-formulier.

3.6. Op dezelfde dag – 1 maart 2021 – beveelt de burgemeester van de stad Antwerpen de eigenaar van het vaartuig ‘A.R.’ om uiterlijk binnen twee dagen na de betekening van dat bevel de onrechtmatig ingenomen ligplaats en het stedelijk havengebied te verlaten.

3.7. Op 6 maart 2021 stuurt verzoeker een e-mail aan de Stadshavendienst waarbij hij zijn verbazing uitdrukt over het ontvangen bevel om het stedelijk havengebied te verlaten en eraan herinnert dat hij op 27 februari 2021 een aanvraag heeft ingediend voor een ligplaatsvergunning.

Op 9 maart 2021 stuurt verzoeker een aangetekend schrijven aan de Stadshavendienst waarin hij benadrukt dat hij op 27 februari 2021 een aanvraag heeft ingediend voor een ligplaatsvergunning en daar graag een antwoord op had gekregen.

3.8. Op 10 maart 2021 antwoordt de Stadshavenmeester dat een politieel dossier en een gerechtelijke procedure tot verwijdering van het vaartuig uit het stedelijk havengebied Antwerpen zal opgestart worden:

“[...]

Gezien u het besluit naast u neerlegt, want u ligt thans nog steeds gemeerd in het Asiadok, zie ik mij genoodzaakt een politieel dossier op te starten evenals een gerechtelijke procedure tot verwijdering van het vaartuig uit het stedelijk havengebied Antwerpen. Dit te meer daar u in het verleden, in 2017, al een weigering ontving van de stad Antwerpen om met het vaartuig een ligplaats in het stedelijk havengebied Antwerpen in te nemen en wel vóór het invaren in de Stadshaven. Onder verwijzing naar het politiereglement voor het stadshavengebied mochten wij van u, voorafgaand het invaren van het stedelijk havengebied, thans geen aanvraag tot ligplaats ontvangen.”

3.9. In een e-mail van 24 maart 2021 reageert verzoeker op de e-mail van 10 maart 2021. Hij stelt dat hij inmiddels volledig aan de eerdere in het jaar 2017 gestelde voorwaarden voldoet en uit zijn onbegrip waarom hem geen ligplaatsvergunning wordt verleend:

“[...]

De weigering ligplaats van 20 september 2017 die u aanhaalt in het ‘besluit burgemeester – stadshaven – verlaten ligplaats’ dd. 1 maart 2021, was een gevolg van het feit dat wij u de gevraagde documenten na onze vergadering op 10 mei 2017 niet verder bezorgd hebben, omdat wij – in opvolging van uw eigen suggestie tijdens onze ontmoeting – beslist hebben de geboden kans te grijpen en de grote werken ineens af te werken op de scheepswerf

van Moordtgat, in plaats van u eerst een planning ervan op te sturen. De ombouw van de structuur heeft uiteindelijk tot 8 oktober 2021 geduurd, en vooraleer weg te gaan bij de scheepswerf hebben wij de [A.R.] nog eens in het droogdok gezet om een nieuw casco-certificaat te behalen, dat nu geldig is tot 1 oktober 2027. We hebben dus een casco-certificaat behaald bij het begin van ons verblijf op de scheepswerf, en op het einde van de structurele werken. Wij voldoen nu dus volledig aan de in 2017 door u gestelde voorwaarden: onze verzekering is nog altijd bij Knighthood, geldig tot 31 juli 2021, en we hebben een recent casco-certificaat dat loopt tot 1 oktober 2027. [...]"

3.10. Op 28 mei 2021 stelt de stad Antwerpen een procedure in kort geding in tegen verzoeker, waarbij onder meer wordt gevorderd dat verzoeker “de onrechtmatig ingenomen ligplaats in de Stadshaven dient te verlaten en dit binnen de 24 uur na betekening van de tussen te komen beschikking van Uw Zetel, onder verbeurte van een dwangsom van €2500,00/dag vertraging”.

3.11. Op 29 juni 2021 wordt de vordering door de voorzitter van ondernemingsrechtbank Antwerpen, afdeling Antwerpen, afgewezen.

3.12. Op 28 september 2021 wordt verzoeker door de diensten van de stad Antwerpen uitgenodigd om te worden gehoord:

“[...] U bent eigenaar van het vaartuig [A.R.], thans onrechtmatig ligplaats innemend aan kaai 29C, meerpaal 36 tot en met 38 in het Asiadok, stedelijk havengebied Antwerpen. Uw onrechtmatige inname doorkruist de invulling van de watervlakken van het stedelijk havengebied, zoals voorzien in het Stadshavenplan 2020-2030 en derhalve ook het veilig en efficiënt beheer van het stedelijk havengebied, Om die reden overweegt de burgemeester om maatregelen te nemen op grond van de artikels 133 en 135 van de Nieuwe Gemeentewet en artikel 81 politiereglement voor het stadshavengebied, waaronder het ambtshalve verhalen van uw vaartuig. [...]"

3.13. Op 19 oktober 2021 wordt verzoeker gehoord door ambtenaren van de stad Antwerpen en de Stadshavenmeester.

Tijdens deze hoorzitting erkent verzoeker dat hij zonder voorafgaandelijke toestemming een ligplaats heeft ingenomen. Hij maakt melding van zijn intentie om binnenkort een commerciële ligplaats (met name het uitbaten van een theehuis) in te nemen. Een aanvraag zou echter momenteel nog niet mogelijk zijn omdat dit nog verder moet uitgewerkt worden en er nog geen ondernemingsnummer is.

De Stadshavenmeester stelt onder meer dat de onrechtmatig ingenomen ligplaats is voorbehouden voor beroepsvaart, dat de voorwaarden uit 2017 thans niet meer van toepassing zijn, dat verzoeker het stadshavengebied dient te verlaten en dat hij in overeenstemming met het stadshavenreglement een correcte aanvraag moet indienen voor een commerciële ligplaats, nu blijkt dat het de bedoeling is om een commerciële activiteit te ontplooiën. Verzoeker wordt daarbij gewezen op het bestaan van het geëigende digitaal kanaal, zoals aangegeven op de website van de Stadshaven.

3.14. Op 9 december 2021 stelt de stad Antwerpen een vordering ten gronde in bij de Ondernemingsrechtbank Antwerpen, afdeling Antwerpen, ten einde, onder meer, voor recht te horen bevelen dat verzoeker de onrechtmatig ingenomen ligplaats in de Stadshaven dient te verlaten onder verbeurte van een dwangsom en verzoeker te veroordelen tot de betaling van een maandelijkse bezettingsvergoeding van 375,54 euro per maand, dit onder verwijzing naar de toepasselijke retributieregeling.

3.15. Op 14 december 2022 stuurt de stad Antwerpen de volgende e-mail aan verzoeker:

“Volgens de ons beschikbare informatie bent u eigenaar van het woonschip ‘[A.R.]’, dewelke sinds 27 februari 2021 afgemeerd ligt aan kaai 29C, meerpaal 36 tot en met 38 in het Asiadok, stedelijk havengebied Antwerpen.

Op 27 februari 2021 richtte u – na de stadshaven te zijn binnengevaren zonder voorafgaande toelating – een e-mail aan de stadshavenmeester, met melding een ligplaats te willen innemen in de stadshaven, weliswaar zonder de noodzakelijke concretisering en zonder de geëigende procedure uit het Politiereglement op het stedelijk havengebied te volgen. In het kader van

de lopende procedure voor de ondernemingsrechtbank van Antwerpen noteerden wij dan dat u en uw echtgenote op de '[A.R.]' wonen, maar hierop tevens een theehuis willen openen teneinde in jullie onderhoud te kunnen voorzien.

Hoewel het Politiereglement op het stedelijk havengebied voorziet in een uitgeschreven (en digitale) procedure voor het aanvragen (en desgevallend bekomen) van een commerciële ligplaats in de stadshaven (waarop u herhaaldelijk werd gewezen), zullen wij uw e-mail van 27 februari 2021, in samenlezing met de daaropvolgende toelichting(en) uit de procedure voor de ondernemingsrechtbank, strikt uitzonderlijk en uitsluitend op aansturen van de ondernemingsrechtbank, beschouwen als een aanvraag tot commerciële ligplaats.

Daarbij beschikken wij momenteel over het ons bezorgde plan van aanpak, een bewijs van deugdelijkheid van het casco (geldig tot 1 oktober 2027, weliswaar enkel onder toevoeging van het bijhorende inspectierapport met referentie jps/2020-4018[1]) alsook een verzekeringsbewijs (dat evenwel maar geldig is tot 31 juli 2021). Andere stukken die volgens artikelen 85 en 86 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied vereist zijn voor de beoordeling van een aanvraag tot commerciële ligplaats konden -naar ons begrip van de toelichting(en) uit de procedure voor de ondernemingsrechtbank- (nog) niet bijgebracht worden omdat zulks afhankelijk zou zijn van de vraag of een commerciële ligplaats bekomen kan worden of niet.

Wij zullen, opnieuw uitzonderlijk, uw aanvraag behandelen op basis van de aangeleverde stukken én ons beschikbare informatie. Gelet op de lopende procedure voor de ondernemingsrechtbank, zullen wij deze aanvraag prioritair behandelen. [...]"

3.16. Op dezelfde dag verleent een jurist bestuurlijke handhaving van de stad Antwerpen een negatief advies over de aanvraag voor een commerciële ligplaats:

“Gelet op de bepalingen van het politiereglement voor het stadshavengebied, zoals gewijzigd door de gemeenteraad van de stad Antwerpen dd. 26 april 2021;

Gelet op de aanvraag van [verzoeker] om ligplaats te willen innemen in het stadshavengebied voor zijn boot '[A.R.]':

Gelet op de procedure voor de ondernemingsrechtbank Antwerpen tussen de stad Antwerpen en [verzoeker], waarbij de rechtbank – minstens impliciet – aanstuurt op een behandeling van voormelde aanvraag, hoewel deze niet op de procedureel voorziene wijze werd ingediend noch werd voorzien van alle reglementair vereiste stukken:

Gelet de aanvraag van [verzoeker] daarom uitzonderlijk toch zal behandeld worden, en dit op basis van de door [verzoeker] aangeleverde stukken (die dus maar een beperkt gedeelte van de volgens artikel 85 en 86 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied vereiste stukken behelzen) én andere ons beschikbare informatie ingevolge de verschillende

toelichting(en) uit de procedure voor de ondernemingsrechtbank Antwerpen;

Gelet wij op basis van de toelichting(en) uit de procedure voor de ondernemingsrechtbank Antwerpen noteerden dat [verzoeker] en zijn echtgenote momenteel op de '[A.R.]' wonen, maar hierop tevens een theehuis willen uitbaten;

Gelet de aanvraag van [verzoeker] daarom beschouwd moet worden als een aanvraag tot toelating voor het exploiteren van een commerciële ligplaats in het stadshavengebied,

Gelet artikel 44 §1 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied evenwel bepaalt dat wonen in vaartuigen in de stadshaven verboden is tenzij in woonschepen; dat een vaartuig waarop (tevens) een commerciële activiteit wordt uitgeoefend niet beschouwd kan worden als een woonschip, aangezien artikel 2 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied bepaalt dat een woonschip een vaartuig is dat voor bewoning is ingericht;

Gelet op artikel 2 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied waarin een commercieel vaartuig wordt gedefinieerd als een vaartuig, dat is ingericht met het oog op commerciële exploitatie, handelsactiviteiten en/of ambacht, met uitzondering van passagiersschepen en commerciële pleziervaartuigen die enkel aangewend worden voor personenvervoer;

Gelet het Politiereglement op het stedelijk havengebied (alook het Stadshavenplan) in beginsel dus géén vermenging toelaat van een commerciële exploitatie met een woonfunctie op één vaartuig;

Gelet op artikel 5 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied dat bepaalt dat woonschepen enkel zijn toegelaten wanneer een concessieovereenkomst voor ligplaats is afgesloten volgens artikel 17§1 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied of wanneer een ligplaats werd toegewezen;

Gelet op artikel 17 van het politiereglement op het stedelijk havengebied waarin is bepaald dat ligplaatsen worden toegewezen volgens de bestemmingen bepaald in het Stadshavenplan:

Gelet op het Stadshavenplan 2020-2030 waarin is voorzien dat het Houtdok wordt voorbehouden voor woonschepen in de stadshaven; dat er op heden geen vrije ligplaatsen meer beschikbaar zijn in het Houtdok voor woonschepen;

Gelet er geen enkele aantoonbare reden is om af te wijken van de door het College van Burgemeester en Schepenen vastgestelde bestemmingen in het Stadshavenplan.

Gelet op het gegeven dat de standaard concessieovereenkomsten die AG Vespa afsluit voor woonschepen, om voormelde redenen, ook bepaalt dat de exploitatie van een commerciële activiteit verboden is;

Kunnen wij besluiten dat:

- Niet voldaan is aan de bepalingen van het politiereglement op het stedelijk havengebied aangezien [verzoeker] ook wenst te wonen op het vaartuig waarop hij een commerciële activiteit wil ontplooien.
- De aanvraag overeenkomstig artikel 88 van het Politiereglement op het stedelijk havengebied *prima facie* dient te worden geweigerd

Zodoende kunnen wij overgaan tot een negatief advies in het kader van de toekenningsprocedure voor een toelating tot exploitatie van een commerciële ligplaats.”

3.17. Op 20 december 2022 weigert de burgemeester van de stad Antwerpen aan het vaartuig ‘A.R.’ een commerciële ligplaats toe te kennen in het stadshavengebied:

“Motivatie

In uitvoering van de collegebeslissing van 26 januari 2017 en de hierin vervatte opdracht is de stadshavenmeester op 10 mei 2017 persoonlijk in overleg gegaan met onder andere [verzoeker] over een eventuele tijdelijke en specifieke ligplaats in de Stadshaven in afwachting van de realisatie van de ligplaatsen voor woonboten in het Houtdok. Uit dit gesprek bleek dat betrokkene op korte termijn een afspraak had bij scheepwerf Moordtgat voor keuring en droogzetting van het vaartuig. Tijdens dit overleg werd afgesproken dat [verzoeker] hiervoor de nodige bewijzen zou aanreiken, uiterlijk 27 mei 2017. Uit het gesprek bleek toen eveneens dat de doelstelling van een eventuele ligplaats was om het schip om te bouwen tot een evangelisch theehuis en nadien naar Brussel te vertrekken. Na het overleg volgde evenwel geen verdere reactie van [verzoeker] en werden door hem dus ook geen bewijzen of staving stukken voorgelegd. Als een gevolg hiervan werd destijds een besluit burgemeester met weigering ligplaats opgesteld.

Op 9 januari 2018 vond een overleg plaats tussen de stad Antwerpen en het Woonschepencollege Cluster Antwerpen, waaronder [verzoeker]. Tijdens dit overleg werd door het Woonschepencollege onder andere aangekaart dat men niet akkoord was met de prijszetting voor de ligplaatsen in het Houtdok. Er werd hierbij ook aangehaald dat bepaalde dossiers volgens het Woonschepencollege niet correct of te strikt bekeken werden door de stad. Er werd door het kabinet van de burgemeester evenwel toegezegd dat dossiers waarvan het Woonschepencollege vond dat deze toch voldeden aan de voorwaarden opnieuw bekeken zouden worden. Dergelijke afdoende dossiers werden behoudens vergissing en een telefonisch gesprek hierover niet bezorgd door [verzoeker].

Het vaartuig ‘[A.R.]’ ligt momenteel sinds 27 februari 2021 afgemeerd in het Asiadok (Oostkaai) zonder enige (voorafgaande) toestemming van de burgemeester conform het Politiereglement voor het stadshavengebied en in afwijking van het Stadshavenplan 2020-2030. [Verzoeker] gaf aan dat hij eerder eerst door BAM (nu Lantis) en nadien ook door De Vlaamse Waterweg gerechtelijk gedwongen werd om te vertrekken uit het Lobroekdok, resp. het Straatsburgdok. Per e-mail werd het doel van de ligplaats in het Asiadok heel summier geduid samen met de bewering dat er voor het vaartuig een casco certificaat was met geldigheid tot 1 oktober 2027 en een geldige verzekering. Sinds de onrechtmatige inname ligplaats werd door [verzoeker] geen enkele factuur betaald voor de verschuldigde

liggelden ingevolge de inname ligplaats in het stedelijk havengebied Antwerpen.

Ingevolge deze onrechtmatige inname van een ligplaats in strijd met de bestemming voor het Asiadok werd door de stad Antwerpen, na de nodige aanmaningen, een juridische procedure opgestart tegen [verzoeker] bij de ondernemingsrechtbank te Antwerpen. Uit deze procedure blijkt dat de '[A.R.]' een voormalig motorvrachtschip betreft dat thans dienst doet als woonboot. In het kader van deze procedure noteerde de stad Antwerpen dat [verzoeker] en zijn echtgenote het vaartuig niet alleen wensen te bewonen maar er tevens een theehuis op wensen uit te baten teneinde in hun levensonderhoud te kunnen voorzien. De stad heeft voor de woonboten echter een duidelijke woonbotencluster gecreëerd. Deze ligplaatsen werden via een publieke biedingsronde meermaals in de markt geplaatst en werden over een periode van meerdere jaren (2018-2022) en na enkele biedingsrondes pas ingevuld. Hiervan was [verzoeker] op de hoogte. Er werd door hem echter nooit een bod uitgebracht op de ligplaatsen voor woonboten alhoewel dit hem een oplossing zou hebben geboden voor zijn huidig probleem qua ligplaats.

Op vraag van de ondernemingsrechtbank werd de zaak op de zitting van 16 november 2022 kort uitgesteld om de mogelijkheid van een minnelijke regeling te willen verkennen waarbij werd nagevraagd of de [A.R.] een ligplaats zou kunnen krijgen wanneer aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldaan zou worden en alle daarvoor 'beschikbare' (i.t.t. volgens het reglement vereiste) stukken door [verzoeker] zouden voorgelegd worden.

De stad gaf hierop ten aanzien van (de raadsman) van betrokkene aan dat het echt primordiaal is om de concrete intenties van [verzoeker] te kennen om de impact en opportuniteit van de aanvraag adequaat in te kunnen schatten en dit op basis van een inhoudelijk afdoende en duidelijk dossier, ook wat betreft de veiligheid en staat van het schip dienden de nodige stukken bezorgd te worden. Indien op korte termijn – formeel en duidelijk – medegedeeld kon worden wat het doel van de ligplaats is, gestaafd met afdoende stukken rond de aard van activiteiten, plan van aanpak ... en de staat van het schip en met minstens een duidelijk plan van aanpak en realistisch stappenplan, gaf de stad aan uiteraard bereid te zijn om op zeer korte termijn de ligplaatsaanvraag te bekijken binnen de contouren van het Stadshavenplan 2020-2030 en het politiereglement voor het stadshavengebied.

Hiertoe werd op 7 december 2022 door de stad Antwerpen via haar raadsman het plan van aanpak van [verzoeker] ontvangen evenals een bewijs van deugdelijkheid dat enkel geldig is met het bijbehorende inspectierapport met referentie ips/2020-4018 (dat niet werd overgelegd) en een vervallen verzekeringscertificaat. Uit het plan van aanpak blijkt dat de visie van [verzoeker] met het vaartuig niet gewijzigd is t.o.v. het verleden en hij het vaartuig aanziet als commerciële exploitatie (en dus commerciële ligplaats) in combinatie met een private woonfunctie.

In de gegeven – en uitzonderlijke – omstandigheden moet de aanvraag van [verzoeker] dus beoordeeld worden op basis van de door hem aangeleverde stukken enerzijds én de andere beschikbare informatie ingevolge de

verschillende toelichting(en) uit de procedure voor de ondernemingsrechtbank Antwerpen anderzijds.

Bij de beoordeling is de stad en de burgemeester gebonden door de vigerende beslissingen, beleidskaders en reglementen.

Artikel 17 van het politiereglement voor het stadshavengebied bepaalt dat ligplaatsen worden toegewezen volgens de bestemmingen bepaald in het Stadshavenplan 2020-2030.

Artikel 44 §1 van het politiereglement voor het stadshavengebied bepaalt dat wonen in vaartuigen in de Stadshaven verboden is tenzij in woonschepen. Een vaartuig waarop (tevens) een commerciële activiteit wordt uitgeoefend kan niet beschouwd worden als een woonschip, aangezien artikel 2 van het politiereglement voor het stadshavengebied bepaalt dat een woonschip een vaartuig is dat voor bewoning is ingericht. Artikel 2 van het politiereglement voor het stadshavengebied omschrijft een commercieel vaartuig als een vaartuig, dat is ingericht met het oog op commerciële exploitatie, handelsactiviteiten en/of ambacht, met uitzondering van passagiersschepen en commerciële pleziervaartuigen die enkel aangewend worden voor personenvervoer.

Uit deze bepalingen van het politiereglement voor het stadshavengebied, alsook het Stadshavenplan 2020-2030, volgt dat er in beginsel geen vermenging is toegelaten van een commerciële exploitatie met een woonfunctie op één vaartuig.

Artikel 5 van het politiereglement voor het stadshavengebied bepaalt bovendien dat woonschepen enkel zijn toegelaten wanneer een concessieovereenkomst voor ligplaats is afgesloten volgens artikel 17§1 of wanneer een ligplaats werd toegewezen.

Het Stadshavenplan 2020-2030 bepaalt dat de zuidkaai van het Houtdok wordt voorzien voor woonschepen. Er gingen jarenlange inspanningen vanuit de stad en AG Vespa aan vooraf om alle woonboten te clusteren tot een logisch geheel, waarbij de woonboten bijvoorbeeld ook gekoppeld zijn aan een riolering vanuit de impact op het milieu en de waterkwaliteit en hedendaags comfort geboden kan worden. Thans zijn er evenwel geen vrije ligplaatsen meer voor woonschepen. Hiertoe zijn wel meerdere kansen geweest om te bieden op een ligplaats. Bijkomend het gegeven, ten overvloede, dat de standaard concessieovereenkomsten die AG Vespa voorziet voor woonschepen, bepaalt dat de exploitatie van een commerciële activiteit aan boord van woonschepen verboden is.

Thans is er geen enkele aantoonbare reden om af te wijken van de door het College van Burgemeester en Schepenen vastgestelde bestemmingen in het Stadshavenplan. Te meer gezien de heldere visie op woonbotenclustering en de ruime kans die er geweest is om mee te bieden op deze ligplaatsen.

In overeenstemming met de bepalingen van het politiereglement voor het stadshavengebied kan aan vaartuigen een commerciële ligplaats worden geweigerd indien:

- niet voldaan is aan de wettelijke of reglementaire bepalingen en/of de bepalingen zoals voorgeschreven in dit reglement;
- een uitbatingsvergunning niet wordt aangevraagd of wordt geweigerd;
- er nog openstaande schulden zijn bij de stad Antwerpen;
- een controle door de bevoegde dienst wordt verhinderd;

- de aanvraag onjuiste gegevens bevat of;
- de openbare orde, ook eventueel veroorzaakt door overlast, gevaar loopt.

Gelet op het voorgaande wordt er door [verzoeker] als eigenaar van het vaartuig '[A.R.]' integraal niet voldaan aan meerdere van bovenstaande bepalingen cfr. artikel 88 van het politiereglement voor het stadshavengebied en wordt e.e.a. niet (voldoende) aangetoond (o.a. openstaande schulden wegens niet betaling van de liggelden, geen geldige verzekering en onvoldoende duidelijkheid over de casco, duidelijke intentie tot wonen op het schip). Mede op basis hiervan formuleerde de dienst Maatschappelijke Veiligheid/Bestuurlijke Handhaving daarom een negatief advies voor inname van een commerciële ligplaats in het stedelijk havengebied Antwerpen, dat integraal onderdeel uitmaakt van onderhavig besluit.

Overeenkomstig de bepalingen van het politiereglement voor het stadshavengebied, het Stadshavenplan 2020-2030 én het negatief advies van de dienst Maatschappelijke Veiligheid/Bestuurlijke handhaving kan aan het vaartuig '[A.R.]' dan ook geen commerciële ligplaats worden toegekend in het stedelijk havengebied Antwerpen. Te meer daar [verzoeker] ook een duidelijke intentie heeft om te wonen op het schip."

Dit is de bestreden beslissing.

Op 21 december 2022 wordt verzoeker op de hoogte gesteld van de bestreden beslissing.

3.18. Op 13 juli 2023 spreekt de Ondernemingsrechtbank Antwerpen, afdeling Antwerpen, een vonnis uit ten gronde, waarbij de vorderingen van de Stad Antwerpen worden verworpen.

3.19. Bij arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 20 februari 2025 wordt het door de stad Antwerpen ingestelde hoger beroep tegen het voormelde vonnis van 13 juli 2023 gegrond verklaard. Verzoeker wordt veroordeeld om "de onrechtmatig ingenomen ligplaats in de stadshaven te verlaten uiterlijk op 01 juli 2025 en dit onder verbeurte van een dwangsom van 200,- EUR per kalenderdag vertraging met een maximum van 80.000,- EUR". Verzoeker wordt ook veroordeeld tot de betaling van de gevorderde bezettingsvergoeding van 375,54 euro per maand.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste en tweede middel

Algemeen

4. De essentiële overwegingen in de motivering van de bestreden beslissing luiden als volgt:

“In overeenstemming met de bepalingen van het politiereglement voor het stadshavengebied kan aan vaartuigen een commerciële ligplaats worden geweigerd indien:

- niet voldaan is aan de wettelijke of reglementaire bepalingen en/of de bepalingen zoals voorgeschreven in dit reglement;
- een uitbatingsvergunning niet wordt aangevraagd of wordt geweigerd;
- er nog openstaande schulden zijn bij de stad Antwerpen;
- een controle door de bevoegde dienst wordt verhinderd;
- de aanvraag onjuiste gegevens bevat of;
- de openbare orde, ook eventueel veroorzaakt door overlast, gevaar loopt.

Gelet op het voorgaande wordt er door [verzoeker] als eigenaar van het vaartuig ‘[A.R.]’ integraal niet voldaan aan meerdere van bovenstaande bepalingen cfr. artikel 88 van het politiereglement voor het stadshavengebied en wordt e.e.a. niet (voldoende) aangetoond (o.a. openstaande schulden wegens niet betaling van de liggelden, geen geldige verzekering en onvoldoende duidelijkheid over de casco, duidelijke intentie tot wonen op het schip).”

5. Het eerste middel en het eerste middelonderdeel van het tweede middel zijn gericht tegen het motief dat de vereiste documenten niet werden overgemaakt. Het tweede middelonderdeel van het tweede middel bekritiseert de motieven op het vlak van de openstaande schulden en de vermenging van de woon- en commerciële functie.

6. Indien één van deze motieven de weigeringsbeslissing op zich kan verantwoorden, heeft verzoeker niet langer belang bij het aanvechten van de andere motieven, die dan als overtollig kunnen worden beschouwd.

7. De Raad van State zal hierna in de eerste plaats nagaan of de bestreden beslissing kan worden verantwoord om reden van “openstaande schulden wegens niet betaling van de liggelden”.

Samenvatting van het middelonderdeel betreffende de niet betaling van de liggelden

8.1. In het tweede middel voert verzoeker ter zake de schending aan van artikel 3 van de wet 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ (hierna: formelemotiveringswet), van het formelemotiveringsbeginsel, het materiëlemotiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

8.2. Meer bepaald betwist verzoeker dat er sprake zou zijn van openstaande schulden aan de stad Antwerpen wegens niet betaling van de liggelden. Volgens verzoeker bestaat hierover minstens onzekerheid, vermits tegen de facturen bezwaar werd ingediend, de betwisting het voorwerp heeft uitgemaakt van een gerechtelijke procedure en er daarover ten tijde van de bestreden beslissing nog geen uitspraak was gedaan.

Beoordeling

9. Niet betwist wordt dat een ligplaats kan worden geweigerd wanneer de aanvrager achterstallige ligplaatsgelden verschuldigd is of andere openstaande schulden heeft ten aanzien van de stad.

10. Evenmin wordt betwist dat de verwerende partij diverse facturen op naam van verzoeker heeft opgesteld, en dat deze onbetaald zijn gebleven.

11. De invordering van de betrokken facturen – of een aantal ervan – werd nagestreefd door middel van de gerechtelijke procedure die de verwerende partij tegen verzoeker heeft opgestart.

Ten tijde van de bestreden beslissing was er daaromtrent nog geen uitspraak. Het vonnis van de ondernemingsrechtbank Antwerpen van 13 juli 2023 heeft de vordering afgewezen, maar in graad van hoger beroep werd de vordering van de verwerende partij uiteindelijk ingewilligd.

12. In het kader van huidig beroep komt het de Raad van State niet toe om te oordelen over de vraag of de facturen die de verwerende partij heeft opgemaakt, effectief een veroordeling tot de betaling ervan kunnen verantwoorden.

Enkel rijst de vraag of, gezien het betwist karakter en vermits er nog geen rechterlijke uitspraak was, toepassing mocht worden gemaakt van de reglementaire bepaling luidens dewelke de toekenning van een ligplaats mag worden geweigerd omdat de aanvrager openstaande schulden heeft ten aanzien van de stad wegens niet betaling van de liggelden.

13. Terecht houdt de verwerende partij op dat punt voor dat het louter gegeven dat een factuur wordt betwist, niet met zich meebrengt dat de betrokken bedragen (nog) niet verschuldigd zijn of er (nog) geen schulden openstaan. Verzoeker verwijst ook niet naar een reglementaire bepaling die zou bevestigen dat er niet van achterstallige ligplaatsbijdragen of andere openstaande schulden sprake kan zijn indien deze zijn betwist en, in dat geval, zolang daaromtrent nog geen rechterlijke beslissing is tussengekomen.

14. Het loutere gegeven dat het bestaan van achterstallige bijdragen of openstaande schulden wordt betwist, volstaat in beginsel dan ook niet opdat de verwerende partij niet langer gerechtigd zou zijn om de toekenning van een ligplaats op die grond te weigeren.

15. Vermits het bestreden besluit op grond van dat motief alleen reeds kan worden verantwoord, is het niet langer nodig om de grieven die op de andere motieven betrekking hebben, en die vervat zijn in het eerste en het tweede middel, te onderzoeken.

16. Voorts wijst de Raad van State er nog op dat het verzoekschrift ervan doet blijken dat verzoeker kennis had van de inhoudelijke motieven van de bestreden beslissing, zodat het normdoel is bereikt en niet zinvol beroep kan worden gedaan op een schending van de formelemotiveringplicht.

17. De middelen worden verworpen.

B. Derde middel

Samenvatting van het middel

18. In het derde middel voert verzoeker de schending aan van het gelijkheidsbeginsel.

19. Verzoeker is van oordeel dat de bestreden beslissing een schending van het gelijkheidsbeginsel zou inhouden doordat hem een ligplaats wordt geweigerd om reden dat geen vermenging is toegelaten van een commerciële exploitatie met een woonfunctie op één vaartuig, terwijl de verwerende partij in de stadshaven wel bewoning toelaat op commerciële binnenschepen. Dit gaat volgens verzoeker ook in tegen artikel 44, § 1, van het politiereglement.

Beoordeling

20. Uit de beoordeling van de eerste twee middelen is gebleken dat de bestreden beslissing kan worden verantwoord op de enkele grond dat verzoeker achterstallige ligplaatsgelden verschuldigd is of andere openstaande schulden heeft.

De door verzoeker geformuleerde kritiek in het licht van het gelijkheidsbeginsel heeft geen impact op dit motief van de bestreden beslissing. Het kan de vernietiging van de bestreden beslissing dan ook niet verantwoorden

21. Het middel wordt verworpen.

C. Vierde middel

Samenvatting van het middel

22. In het vierde middel voert verzoeker de schending aan van het onpartijdigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

23. Verzoeker stelt dat “de stadshavenmeester en de GAS-sanctionerend ambtenaar – beiden in dienst van verwerende partij – op grove en systematische wijze de rechten van verzoekende partij hebben geschonden, en dit in flagrante overtreding van het onpartijdigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel”.

Hij verwijst in dit verband naar het feitenrelaas in het verzoekschrift en het vonnis van de politierechtbank van Antwerpen van 9 januari 2023 “waarin verwerende partij wordt veroordeeld voor schending van het onpartijdigheidsbeginsel”

Beoordeling

24. Het vonnis van de politierechtbank van Antwerpen betreft een aantal geldboetes die aan verzoeker werden opgelegd wegens het (beweerdelijk) onrechtmatig aanmeren van het vaartuig van verzoeker.

Verzoeker licht niet nader toe waarom dit vonnis ervan zou doen blijken dat (ook) de bestreden beslissing met miskenning van het onpartijdigheidsbeginsel zou zijn genomen.

25. Voor het overige laat “het relaas van de feiten” evenmin toe om tot een schending van het onpartijdigheidsbeginsel te besluiten.

26. De door verzoeker in de memorie van wederantwoord en de laatste memorie nader uitgewerkte kritiek is laattijdig, en bijgevolg onontvankelijk.

27. Het middel wordt verworpen.

V. Besluit

28. Daar geen van de aangevoerde middelen kan worden aangenomen, dient het beroep hoe dan ook te worden verworpen.

VI. Rechtsplegingsvergoeding

29. Vermits aan verzoeker het voordeel van de kosteloze rechtspleging werd verleend, wordt overeenkomstig artikel 30/1, § 2, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, het bedrag van de rechtsplegingsvergoeding vastgesteld op het minimumbedrag van 140 euro.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 140 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

3. Het ten onrechte betaalde bedrag van 24 euro aan bijdrage wordt aan verzoeker terugbetaald.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op vierentwintig juni tweeduizend vijftientig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Jan Clement,	kamervoorzitter,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
David D’Hooghe,	staatsraad,
bijgestaan door	
Karin Meerschaut,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Karin Meerschaut

Jan Clement