

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 22 januari 2019 met nummer RvVb-S-1819-0506
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0009-SA

Verzoekende partij de nv **WIJNGAARD NATIE**

vertegenwoordigd door advocaten Gwen BEVERS en Kristof
HECTORS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen,
De Burburestraat 6-8, bus 5

Verwerende partij de deputatie van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**

I. **BESTREDEN BESLISSING**

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 5 september 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 12 juli 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren van 11 januari 2016 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de aanvrager een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het aanleggen van een nieuw spoor en verharding op een perceel gelegen te 9130 Kallo (Beveren), met als kadastrale omschrijving afdeling 8, sectie C, nummer 0397D.

II. **VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

1.

De bestreden beslissing van 12 juli 2018 betreft een herstelbeslissing na vernietigingsarrest van de Raad van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/0714/SA met als voorwerp een beslissing van de verwerende partij van 19 mei 2016. De Raad willigde met een arrest van 6 december 2016 met nummer RvVb/S/1617/0383 eerder de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de inmiddels vernietigde beslissing van 19 mei 2016 in.

2.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 8 januari 2019.

De procespartijen verschijnen op de zitting.

Advocaat Céline BIMBENET *loco* advocaten Gwen BEVERS en Kristof HECTORS voert het woord voor de verzoekende partij.

Mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN voert het woord voor de verwerende partij.

3.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

1.

De aanvrager dient op 8 september 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het aanleggen van een nieuw spoor en verharding”*.

Volgens de MER-screeningsnota *“zullen zowel de nieuwe spoorweg (1 trein met 5 aanhangwagens per dag) als de asfaltverharding (ca. 10 vrachtwagentransporten per dag) gebruikt worden om transporten tussen de nabijgelegen (maar niet aan elkaar grenzende) sites van groep Van Moer aan de Hazopweg (Van Moer Rail Hazop en Van Moer Rail Kallo) mogelijk te maken”*.

Een eerdere aanvraag van 3 februari 2015 werd door de aanvrager op 27 mei 2015 ingetrokken, gezien er toen geen MER-screeningsnota was opgenomen in het aanvraagdossier.

2.

Het perceel ligt binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan *‘Afbakening zeehavengebied Antwerpen, havenontwikkeling Linkeroever’*, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 24 oktober 2014, in een gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.

3.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 5 oktober 2015 tot en met 3 november 2015, wordt één bezwaarschrift ingediend door de verzoekende partij.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang adviseert op 13 oktober 2015 voorwaardelijk gunstig, waarbij zij de voorwaarden in haar eerder voorwaardelijk gunstig advies van 13 maart 2015 (naar aanleiding van de initiële vergunningsaanvraag) ongewijzigd bevestigt:

“...

4) De aanvrager dient een gedetailleerd rioleringsplan voor te leggen ter goedkeuring aan onze afdeling. Dit plan bevat alle dimensies en hoogtes (TAW) van alle rioleringsonderdelen.

...

7) De nieuwe concessiegrens wordt tegensprekelijk vastgesteld op het terrein met onze afdeling.

8) De geasfalteerde zone ter hoogte van de nieuwe draaipoort (Nicolaasstraat) mag niet gebruikt worden als stockageplaats of parkeerplaats en moet ten allen tijde gevrijwaard blijven. Dit in kader van mogelijke kabel- en leidingwerken enerzijds, en de zichtbaarheid naar verkeersveiligheid toe anderzijds.

...

10) De aanvrager neemt alle maatregelen om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en dient zowel vracht- als treinverkeer maximaal te bufferen binnen het concessie terrein.

11) De werken situeren zich in de nabijheid van ondergrondse kabels en leidingen. Hiervoor dient de aanvrager alle wettelijke voorzorgsmaatregelen te treffen. (KLIP/KLIM)

...

In navolging van voormeld advies stelt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang op 23 december 2015 dat zij bijkomend, in aanvulling op de voorwaarden in haar voorwaardelijk gunstig advies van 13 maart 2015 (naar aanleiding van de initiële vergunningsaanvraag), die werden herhaald in haar advies van 13 oktober 2015, volgende voorwaarden wenst op te leggen:

“ ...

1) Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. Dit is verkeerstechnisch inzake de veiligheid onhaalbaar met betrekking tot de aanwezigheid van het kruispunt met de Hazopweg en de bestaande spooroverwegen. De enige in- en uitgang blijft aldus behouden via de Land van Waaslaan.

2) In functie van de signalisatie en afwatering van de bestaande rijweg moet het gedeelte tussen bovenvermelde poort en de rijweg onverhard blijven, analoog aan de bestaande situatie. Dit om te vermijden dat vrachtwagens het zicht hinderen op de bestaande weg- en spoorsignalisatie.

3) Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.

...”

Infrabel adviseert op 13 oktober 2015 gunstig.

De brandweer van de zone Waasland adviseert op 14 oktober 2015 gunstig.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid adviseert op 21 oktober 2015 gunstig.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 21 oktober 2015 gunstig.

FLUXYS adviseert op 22 oktober 2015 gunstig, waarbij wordt gesteld dat de bepalingen in de bij het advies opgenomen documenten (waaronder de wettelijke erfdienstbaarheden, de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium en de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van de aanvraag) dienen gerespecteerd te worden, integraal deel uitmaken van het advies, en in de vergunning moeten worden opgenomen.

De dienst Linkeroever van de gemeente Beveren adviseert op 4 november 2015 gunstig, en stelt (onder meer) dat *“verhardingswerken, die in asfalt uitgevoerd worden, ten oosten van de Nicolaasstraat langsheen de perceelgrens met Van Moer Storage gunstig worden geadviseerd”*.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert op 17 november 2015 deels voorwaardelijk gunstig, en deels ongunstig voor de werken aan de oostelijke zijde van de Nicolaasstraat:

“De concessievoorwaarden voor dit terrein laten geen volledige verharding van het terrein toe. Het betreft een zone welke gereserveerd is voor leidingen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen wenst deze te vrijwaren van enige constructie of verhardingen.”

Eandis adviseert op 29 december 2015 als volgt:

“ ...

Het gemeentebestuur van Beveren, dienst Stedenbouw, heeft diverse nutsmaatschappijen om advies gevraagd mbt de vergunningsaanvraag, doch echter niet aan Eandis. Voormelde vergunningsaanvraag werd ons dan ook per toeval bekend, en dit na het verstrijken van de vervaltermijn voor het uitbrengen van adviezen.

Bijgevolg kunnen wij pas op heden reageren. Wij hopen evenwel dat onze bemerkingen/bezwaren mee in rekening worden genomen bij de besluitvorming mbt de vergunningsaanvraag.

Uit de voormelde vergunningsaanvraag blijkt onder meer het volgende:

Onze in 2015 vergunde PRC630-30kV-leiding komt binnen de nieuwe (verplaatste) concessiegrens te liggen. Deze leiding is aangelegd ter ontwikkeling van de windmolens. Deze dient verplaatst te worden, buiten de nieuwe concessiegrens. De aan deze werken verbonden lasten dienen door de bouwheer gedragen te worden.

Het inkrimpen van de leidingzone heeft een zeer negatieve invloed op de exploitatie en netuitbreidingen van kabels en leidingen, waar strikte afstandsnormen gelden tussen bv. 30kV-leidingen en gasvoerende stalen buizen. Om de gevolgen van AC-corrosie tegen, te gaan worden deze minstens 4 meter van elkaar aangelegd. Inkrimping van de leidingzone houdt derhalve voor ons een risico in. Ten gevolge van de in de vergunningsaanvraag vermelde werken zou de leidingzone gereduceerd worden tot 12 meter, daar waar 20 meter leidingzone, aansluitend aan het fietspad, aangewezen is.

Vooraf dwarsingen van de Hazopweg door middel van gestuurde boringen worden in casu onmogelijk. Gelet op het feit dat de Koestraat hier op aansluit is dit een belangrijke aanlegzone.

Zoals eerder vermeld, drukken wij de hoop uit dat voormelde, bemerkingen en bezwaren mee in rekening kunnen worden genomen, waarbij wij dit, voor de goede orde, aan u berichten onder voorbehoud van al onze rechten en zonder enige nadelige erkenning.

...”

De gemeentelijke dienst milieubescherming adviseert op 6 januari 2016 voorwaardelijk gunstig, en stelt dat *“om domino effecten naar Wijngaardnatie toe te voorkomen het ter hoogte van de terreingrenzen van Wijngaardnatie verboden is om zowel treinwagons als vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen te stationeren”*.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 8 januari 2016 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS

Ligging volgens de Plannen van aanleg ruimtelijke uitvoeringsplannen + bijhorende voorschriften

... Het perceel ligt volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening zeehavengebied Antwerpen, havenontwikkeling Linkeroever, vastgesteld bij B.V.R. van 24.10.2014 in een gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. In deze zone gelden de volgende stedenbouwkundige voorschriften ...

...

ADVIEZEN

*Op 29/09/2015 werd aan Agentschap voor Natuur en Bos advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 22/10/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Infrabel nv advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 16/10/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Maatschappij linkerscheldeoever advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 4/11/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Maritieme Toegang advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is Voorwaardelijk gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Brandweer advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan ELIA advies gevraagd.
Gezien het advies niet wordt uitgebracht binnen een vervalt termijn van 30 dagen na ontvangst van de adviesvraag, werd aan de adviesvereiste voorbijgegaan.*

*Op 29/09/2015 werd aan FLUXYS advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 3/11/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijke dienst milieubescherming advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 6/12/2016 en is Voorwaardelijk gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijke dienst mobiliteit advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 29/10/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijke dienst linkeroever advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 04/11/2015 en is Gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 17/11/2015 en is Voorwaardelijk gunstig*

*Op 29/09/2015 werd aan Eandis advies gevraagd.
Dit advies werd ontvangen op 29/12/2015 en is Voorwaardelijk gunstig*

...

OPENBAAR ONDERZOEK

...

Evaluatie bezwaren

... Er werd 1 bezwaarschrift ingediend. Dit bezwaar handelt over veiligheidsrisico's en problemen inzake ontsluiting en verkeersveiligheid.

Het bezwaarschrift is gegrond, maar er kan aan worden tegemoetgekomen door het volgen van de voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties en het verbod om

treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke te stationeren thv de perceelsgrenzen van Wijngaardnatie.

...

MER-TOETS

De aanvraag betreft het aanleggen van een nieuw spoor en verharding.

Het gaat hier niet om een project opgenomen in bijlage I of II bij de Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten ...

Uit de project-m.e.r.-screening is gebleken dat er de aanvraag geen aanleiding zal geven tot

aanzienlijke milieueffecten.

TOETSING AAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Beschrijving van de aanvraag

De aanvraag betreft het aanleggen van een nieuw spoor en verharding.

Het ontwerp voorziet langsheen de Hazopweg het aanleggen van een nieuw spoor en wegenisverharding (asfalt) over een lengte van ca 433m. ...

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Functionele inpasbaarheid

De omgeving bestaat vooral uit magazijnen. Het aanleggen van een nieuw spoor en verharding stemt hiermee overeen, net zoals met de gewestplanbestemming tot industriegebied, en is verenigbaar met de bepalingen van het GRUP.

mobilitateimpact

Het Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (21.10) en de Gemeentelijke Dienst mobiliteit (29.10) verwachten geen noemenswaardige impact op de mobiliteit omdat de site voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voorziet.

...

hinderaspecten en gebruiksgenot

Mits het naleven van de voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties en het verbod om zowel treinwagons als vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen te stationeren thv de perceelsgrenzen van Wijngaardnatie behoudt de aanvraag voldoende respect voor de aangrenzende eigendommen..

...

veiligheid in het algemeen

Mits het naleven van de voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties en het verbod om zowel treinwagons als vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen te stationeren thv de perceelsgrenzen van Wijngaardnatie bevat de aanvraag geen elementen waarvan kan verwacht worden dat ze enige invloed op de algemene veiligheid kunnen hebben.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit de voorgaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan gebracht worden met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening, en dat het voorgestelde ontwerp verenigbaar is met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving, mits het naleven van de voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties en het verbod om zowel treinwagons als vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen te stationeren thv de perceelsgrenzen van Wijngaardnatie.

..."

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren verleent op 11 januari 2016 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden, waarbij zij de motieven van het

voorwaardelijk gunstig advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar overneemt en zich daarbij aansluit:

“ ...

ADVIES GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR

Het college nam kennis van het voorwaardelijk gunstig advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Dat advies luidt als volgt ...

BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN ...

Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af ...

De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden:

- 1 .De werken moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het goedgekeurd plan.*
- 2 De voorwaarden vermeld in het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, en van alle adviserende instanties moeten strikt worden nageleefd.*
- 3. De richtlijnen van de gemeentelijke brandweer moeten strikt en blijvend nageleefd worden. ...*

...”

4.

Tegen deze beslissing tekent de verzoekende partij op 23 februari 2016 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 11 april 2016 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Na de hoorzitting van 19 april 2016 verklaart de verwerende partij het beroep op 19 mei 2016 ongegrond en verleent zij de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden.

5.

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 8 juli 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 19 mei 2016.

De Raad willigt met een arrest van 6 december 2016 met nummer RvVb/S/1617/0383 de vordering tot schorsing in.

De Raad vernietigt met een arrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/0714/SA voormelde beslissing van 19 mei 2016 en weerhoudt daarbij het eerste middel, genomen uit de schending van artikel 4.2.19 VCRO en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheids-, het rechtszekerheids- en het evenredigheidsbeginsel. De Raad oordeelt in essentie:

“6.

De uitsluiting uit de bestreden vergunning van respectievelijk een deel van de nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat evenals van (een deel van) de nieuwe asfaltverharding ten oosten van de Nicolaasstraat (zoals door de verwerende partij bevestigd in haar antwoordnota), impliceert dat het voorwerp van de vergunning feitelijk wordt herleid tot de aanleg van een nieuwe spoorweg “om transporten tussen de nabijgelegen (maar niet aan elkaar grenzende) sites van groep Van Moer aan de Hazopweg (Van Moer Rail Hazop en Van Moer Rail Kallo) mogelijk te maken”. De beoogde asfaltverharding “voor vrachtwagentransport (ca. 10 transporten per dag) tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg” zal immers niet (volledig)

kunnen worden gerealiseerd noch gebruikt, zodat ook het deel van de nieuwe asfaltverharding langsheen de nieuwe spoorweg ter hoogte van de perceelsgrenzen van verzoekende partij overbodig wordt. Dit betreffen planaanpassingen die zowel op zichzelf genomen als samen de economie van de aanvraag miskennen.

7.

Gelet op voormelde vaststellingen (inzonderheid de tegenstrijdigheden tussen de verschillende afwijkende adviezen en voorwaarden waarnaar in de bestreden beslissing wordt verwezen, de bouwplannen en de motivering van de bestreden beslissing, evenals de substantiële herleiding van de aanvraag tot aanleg van een nieuwe spoorweg om de twee bedrijfssites van de aanvrager te verbinden), stond het aan verwerende partij om (als zorgvuldige overheid) de gevolgen van de strikt na te leven voorwaarden van alle adviserende instanties nader te concretiseren en (gemotiveerd) te beoordelen in de bestreden beslissing en op het goedgekeurde bouwplan. Gelet op de verschillende (afwijkende) adviezen en uiteenlopende voorwaarden in deze adviezen diende verwerende partij in de bestreden beslissing duidelijk aan te geven welke (cumulatieve) voorwaarden er aan de bestreden vergunning worden gekoppeld, met aanduiding op het bouwplan van de implicaties van deze voorwaarden op het voorwerp van de aanvraag.

...

6.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag na vernietigingsarrest van 7 juni 2018 het administratief beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. Hij motiveert dat als volgt:

“ ...

2 Motivering

2.1 De watertoets

Het voorliggende bouwproject ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt. De toename van de verharde oppervlakte wordt gebufferd in de bestaande riolering.

Onder deze voorwaarden is het ontwerp verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De MER-toets

Artikel 4.3.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid vereist dat bepaalde projecten aan een milieueffectrapportage worden onderworpen.

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

De aanvraag betreft het aanleggen van een nieuw spoor en bijhorende verhardingen.

Gelet op de locatie en omvang van het aangevraagde kunnen in alle redelijkheid de bevindingen in de screeningsnota aangenomen worden en wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

2.3 De juridische aspecten

Het bouwproject is gelegen in een gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening zeehavengebied Antwerpen’ (BVR 24 oktober 2014).

De omgeving bestaat vooral uit magazijnen. Het aanleggen van een nieuw spoor en verharding stemt hiermee overeen en is verenigbaar met de bepalingen van het GRUP. De aanvraag is bijgevolg principieel in overeenstemming met de voorschriften van het geldend plan, als hoger omschreven.

2.4 De goede ruimtelijke ordening

Het ontwerp voorziet langsheen de Hazopweg het aanleggen van een nieuw spoor over een lengte van ca 433m. Het bouwproject betreft eveneens de aanleg van een nieuwe strook asfaltverharding van ca. 8.284m² ten behoeve van het logistiek bedrijf 'groep Van Moer', in havengebied. De asfaltverharding zal gebruikt worden voor vrachtwagentransport (ca. 10 transporten per dag) tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg.

Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ingediend, waarvan de argumentatie grotendeels wordt overgenomen in het beroepsschrift van appellant. Dit handelt over veiligheidsrisico's en problemen inzake ontsluiting en verkeersveiligheid. Er wordt verwezen naar het gegeven dat zowel de appellant als groep Van Moer Seveso-activiteiten uitoefenen en naar de nabijheid van een pijpleiding.

Het college van Burgemeester en Schepenen heeft hierover gesteld dat de aangehaalde aandachtspunten ontmoet zijn in de sectorale adviezen waarvan de naleving uitdrukkelijk als voorwaarde is opgelegd en dat tevens een bijkomende voorwaarde opgelegd wordt, m.n. een verbod om treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen ter hoogte van de perceelsgrenzen van appellant te stationeren/parkeren.

Nopens de nabijheid van de pijpleiding heeft de vergunningverlenende overheid de taak zich te laten voorlichten door een expertenadvies, zoals het advies van FLUXYS, de beheerder van de vervoers- en opslaginfrastructuur voor aardgas in België. Dit advies is zoals boven al gesteld voorwaardelijk gunstig, waarbij de gebruikelijke veiligheidsvoorwaarden zijn opgelegd.

De vergunningverlenende overheid beschikt buiten dit advies over geen wetenschappelijke, objectieve en/of expertengegevens welke van die aard zijn dat zij hiermee het gunstig advies van FLUXYS ontkrachten of de juistheid daarvan in twijfel trekken. De vergunningverlenende overheid kan zich op dit advies dan ook baseren om de veiligheid van de beoogde aanvraag te beoordelen, evenals de voorwaarden welke het inhoudt, opleggen.

Nopens de bewering dat het aspect 'veiligheid' onvoldoende in de beoordeling betrokken is, gaat appellant ten eerste voorbij aan het gegeven dat de bestreden beslissing uitdrukkelijk de voorwaarde omvat dat de in de adviezen opgenomen onderrichtingen alle strikt in acht worden genomen.

Op 29/09/2015 werd aan het Agentschap voor Natuur en Bos advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 22/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Infrabel nv advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 16/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Maatschappij Linkerscheldeover advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 4/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Maritieme Toegang advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de brandweer advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan ELIA advies gevraagd. Gezien het advies niet werd uitgebracht binnen een vervaltermijn van 30 dagen na ontvangst van de adviesvraag, werd aan de adviesvereiste voorbijgegaan.

Op 29/09/2015 werd aan FLUXYS advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 3/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst milieubescherming advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 6/12/2016 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst mobiliteit advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 29/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst linkeroever advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 04/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 17/11/2015 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Eandis advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 29/12/2015 en is voorwaardelijk gunstig

Volgende adviezen omvatten veiligheidsvoorwaarden:

a) Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 dat in pt. 10 aangeeft dat de aanvrager "alle maatregelen (neemt) om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en zowel vracht- als treinverkeer maximaal (dient) te bufferen binnen het concessie terrein" en dat in pt. 11 aangeeft dat de aanvrager "alle wettelijke voorzorgsmaatregelen (dient) te treffen (KLIM/KLIM)" met betrekking tot de nabijheid van ondergrondse kabels en leidingen.

b) Het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015 dat in volgende bijkomende voorwaarden heeft voorzien:

'Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. (...) De enige in- en uitgang blijft dus behouden via de Land van Waaslaan.

...

'Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.'

c) Het advies van FLUXYS dd. 22 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld.

d) Het advies van INFRABEL dd. 16 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld.

Inspeland op het bezwaar van appellant werd een bijkomende stedenbouwkundige voorwaarde opgelegd, m.n. een verbod om treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen ter hoogte van de perceelsgrenzen van appellant te stallen.

De bezwaren van appellant vaan uit van een foutieve voorstelling van het project, dat enkel voorziet in een nieuwe spoorweg met een lengte van ca. 400 m, aangesloten op een bestaand doodlopend spoor en in een nieuwe asfaltverharding ten noorden van het nieuwe spoor, te gebruiken voor vrachtwagentransport.

De project-MER-screeningsnota opgemaakt door MER-deskundigen stelt dat op het nieuwe spoor ca. 1 transport per dag (1 trein met ca. 5 wagons) zal plaatsvinden, en dat de nieuwe asfaltverharding zal leiden tot ca. 10 transporten per dag tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg

Er worden geen bijkomende installaties, inrichtingen, opslagplaatsen of processen met betrekking tot gevaarlijke stoffen gecreëerd, en de capaciteit van het bedrijf wordt niet uitgebreid. Er wordt een betere mobiliteitsafhandeling gegenereerd.

Er was of is dus door voorliggende aanvraag geen noodzaak tot bv. de actualisatie van het ruimtelijk veiligheidsrapport.

De project-MER-screeningsnota is volgens de aanvrager onder meer begeleid door een erkend MER-deskundige mobiliteit. Deze screeningsnota heeft geconcludeerd als volgt:

"Vanuit de discipline mobiliteit zorgt de aanvraag voor een positief effect o.w.v. een betere bereikbaarheid van het logistiek bedrijf Van Moer via het spoor en een afname van het

goederenverkeer over de openbare weg. De effecten op ruimtelijk vlak zijn eveneens positief aangezien het beoogde project de multimodaliteit van de bedrijfsactiviteiten en de interne efficiëntie van de bedrijfsvoering verhoogt. Bovendien is de aanvraag volledig conform de bestemmingsvoorschriften van het gewestelijk RUP”

Bij deze screeningsnota is uitgegaan van objectieve gegevens waaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten eerder beperkt zijn, ook al bestaan zij vooral uit vrachtwagens. Uit gegevens van het Havenbedrijf van Antwerpen, opgenomen in de nota, blijkt dat er in de ochtend- en avondspits sprake is van ca. 300 voertuigen in de Hazopweg (1/2 vrachtwagens) en van slechts enkele tientallen voertuigen in de Nicolaasstraat.

Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 én het advies van de eigen gemeentelijke dienst mobiliteit dd 29 oktober 2015 waren dan ook gunstig.

Appellant brengt geen objectieve gegevens aan om deze expertenadviezen op een objectieve manier te weerleggen en beperkt zich tot het maken van assumpties. Op geen enkele wijze flatteert de vergunning (inclusief de vergunningsvoorwaarden) een afsluiting van de Nicolaasstraat.

Meer nog, uit de voorwaarden vervat in het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015 blijkt dat deze piste zeker niet overwogen wordt:

“Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.”

De ‘vrees’ van appellant is aldus kennelijk ongegrond, de mogelijke trein welke de aan te leggen verbinding gebruikt, zal nooit zo lang zijn als het aan te leggen spoor, dit is niet realistisch. Bovendien gaat het hier om een aansluiting op een bestaand doodlopend spoor en geen nieuwe aanleg van een spoorlijn welke straten/kruispunt doorkruist.

Verder beweert appellant in zijn beroepschrift dat de bestreden vergunning bepaalde principes van de aangehaalde domeinconcessieovereenkomsten zou miskennen.

Een domeinconcessieovereenkomst is een eigenlijke overeenkomst:

“Anders dan de wegvergunning, die een eenzijdige overheidshandeling is, doet de domeinconcessie tussen overheid en concessiehouder rechten van contractuele aard ontstaan m.b.t. het privaat gebruik van een gedeelte van het openbaar domein, die in geval van geschil tot de bevoegdheid van hoven en rechtbanken behoren.”

In dit verband dient gesteld dat stedenbouwkundige vergunningen verleend worden onder voorbehoud van burgerlijke rechten, conform artikel 4.2.22, §1, VCRO:

“Vergunningen hebben een zakelijk karakter. Zij worden verleend onder voorbehoud van de op het onroerend goed betrokken burgerlijke rechten.”

Het komt de vergunningverlenende overheid niet toe hieromtrent bij de beoordeling van vergunningsaanvragen uitspraken te doen.

Uit wat voorafgaat, onder artikel 2.3 Juridische aspecten, dient geconcludeerd dat voorliggende aanvraag geen legaliteitsbelemmeringen inhoudt.

De hiervoor gemaakte opportuniteitsafweging geeft aan dat er zich op dit vlak, rekening houdend met de verenigbaarheid met de bepalingen van het toepasselijke gewestelijke RUP voor de afbakening van het zeehavengebied, maar ook met het zuinig ruimtegebruik en de in een industriële context relatief beperkte impact van het aangevraagde, geen bezwaren stellen.

Het project voorziet het aanleggen van een nieuw spoor en verharding (asfalt) met een maximale bouwlengte van 433m. Het ontwerp wordt voldoende in de omgeving ingepast. De ruimtelijke draagkracht van de omgeving wordt door de aanvraag niet overschreden, zodat het ontwerp niet afwijkt van de schaal in de omgeving.

2.5 Conclusie

Uit wat voorafgaat, dient besloten dat het derden-beroep niet voor inwilliging vatbaar is.

Stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend volgens het ingediende plan en onder de volgende voorwaarden:

- 1. De voorwaarden vermeld in het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, dienen strikt te worden gevolgd.*
- 2. Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 dat in pt. 10 aangeeft dat de aanvrager "alle maatregelen (neemt) om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en zowel vracht- als treinverkeer maximaal (dient) te bufferen binnen het concessie terrein" en dat in pt. 11 aangeeft dat de aanvrager "alle wettelijke voorzorgsmaatregelen (dient) te treffen (KLIM/KLIM)" met betrekking tot de nabijheid van ondergrondse kabels en leidingen, dient strikt te worden gevolgd.*
- 3. Het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015, dient strikt te worden gevolgd, dat in volgende bijkomende voorwaarden heeft voorzien:
'Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. (...) De enige in- en uitgang blijft dus behouden via de Land van Waaslaan/'*
...
- 'Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.'*
- 4. Het advies van FLUXYS dd. 22 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld, dient strikt te worden gevolgd;*
- 5. Het advies van INFRABEL dd. 16 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld, dient strikt te worden gevolgd.*
- 6. Het advies van Maatschappij Linkerscheldeover ontvangen op 4/11/2015 dient strikt te worden gevolgd.*
- 7. Het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ontvangen op 17/11/2015 dient strikt te worden gevolgd.*
- 8. De richtlijnen van de gemeentelijke brandweer moeten strikt en blijvend nageleefd worden. Binnen een redelijke termijn en vóór de ingebruikname van het gebouw moet de brandweer uitgenodigd worden voor een controle van de opgelegde maatregelen.*
- 9. De vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten.
Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn.*
..."

Na de hoorzitting van 12 juni 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 12 juli 2018 ongegrond en verleent zij de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden:

"...

2. Motivering

2.1 De watertoets

Het voorliggende bouwproject ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt. De toename van de verharde oppervlakte wordt gebufferd in de bestaande riolering.

Onder deze voorwaarden is het ontwerp verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De MER-toets

Artikel 4.3.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid vereist dat bepaalde projecten aan een milieueffectrapportage worden onderworpen.

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

De aanvraag betreft het aanleggen van een nieuw spoor en bijhorende verhardingen.

Gelet op de locatie en omvang van het aangevraagde kunnen in alle redelijkheid de bevindingen in de screeningsnota aangenomen worden en wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

2.3 De juridische aspecten

Het bouwproject is gelegen in een gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' (BVR 24 oktober 2014).

De omgeving bestaat vooral uit magazijnen. Het aanleggen van een nieuw spoor en verharding stemt hiermee overeen en is verenigbaar met de bepalingen van het GRUP.

De aanvraag is bijgevolg principieel in overeenstemming met de voorschriften van het geldend plan, als hoger omschreven.

2.4 De goede ruimtelijke ordening

Het ontwerp voorziet langsheen de Hazopweg het aanleggen van een nieuw spoor over een lengte van ca 433m. Het bouwproject betreft eveneens de aanleg van een nieuwe strook asfaltverharding van ca. 8.284m² ten behoeve van het logistiek bedrijf 'groep Van Moer', in havengebied. De asfaltverharding zal gebruikt worden voor vrachtwagentransport (ca. 10 transporten per dag) tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg.

Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ingediend, waarvan de argumentatie grotendeels wordt overgenomen in het beroepschrift van appellant. Dit handelt over veiligheidsrisico's en problemen inzake ontsluiting en verkeersveiligheid. Er wordt verwezen naar het gegeven dat zowel de appellant als groep Van Moer Seveso-activiteiten uitoefenen en naar de nabijheid van een pijpleiding.

Het college van Burgemeester en Schepenen heeft hierover gesteld dat de aangehaalde aandachtspunten ontmoet zijn in de sectorale adviezen waarvan de naleving uitdrukkelijk als voorwaarde is opgelegd en dat tevens een bijkomende voorwaarde opgelegd wordt, m.n. een verbod om treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen ter hoogte van de perceelsgrenzen van appellant te stationeren/parkeren.

Nopens de nabijheid van de pijpleiding heeft de vergunningverlenende overheid de taak zich te laten voorlichten door een expertenadvies, zoals het advies van FLUXYS, de beheerder van de vervoers- en opslaginfrastuctuur voor aardgas in België. Dit advies is zoals boven al gesteld voorwaardelijk gunstig, waarbij de gebruikelijke veiligheidsvoorwaarden zijn opgelegd.

De vergunningverlenende overheid beschikt buiten dit advies over geen wetenschappelijke, objectieve en/of expertengegevens welke van die aard zijn dat zij hiermee het gunstig advies van FLUXYS ontkrachten of de juistheid daarvan in twijfel trekken. De vergunningverlenende overheid kan zich op dit advies dan ook baseren om de veiligheid van de beoogde aanvraag te beoordelen, evenals de voorwaarden welke het inhoudt, opleggen.

Nopens de bewering dat het aspect 'veiligheid' onvoldoende in de beoordeling betrokken is, gaat appellant ten eerste voorbij aan het gegeven dat de bestreden beslissing

uitdrukkelijk de voorwaarde omvat dat de in de adviezen opgenomen onderrichtingen alle strikt in acht worden genomen.

Op 29/09/2015 werd aan het Agentschap voor Natuur en Bos advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 22/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Infrabel nv advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 16/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Maatschappij Linkerscheldeover advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 4/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Maritieme Toegang advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de brandweer advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 14/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan ELIA advies gevraagd. Gezien het advies niet werd uitgebracht binnen een vervalt termijn van 30 dagen na ontvangst van de adviesvraag, werd aan de adviesvereiste voorbijgegaan.

Op 29/09/2015 werd aan FLUXYS advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 3/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst milieubescherming advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 6/12/2016 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst mobiliteit advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 29/10/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan de gemeentelijke dienst linkeroever advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 04/11/2015 en is gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 17/11/2015 en is voorwaardelijk gunstig.

Op 29/09/2015 werd aan Eandis advies gevraagd. Dit advies werd ontvangen op 29/12/2015 en is voorwaardelijk gunstig.

Volgende adviezen omvatten veiligheidsvoorwaarden:

a) Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 dat in pt. 10 aangeeft dat de aanvrager "alle maatregelen (neemt) om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en zowel vracht- als treinverkeer maximaal (dient) te bufferen binnen het concessie terrein" en dat in pt. 11 aangeeft dat de aanvrager "alle wettelijke voorzorgsmaatregelen (dient) te treffen (KLIM/KLIM)" met betrekking tot de nabijheid van ondergrondse kabels en leidingen.

b) Het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015 dat in volgende bijkomende voorwaarden heeft voorzien:

'Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. (...) De enige in- en uitgang blijft dus behouden via de Land van Waaslaan/'

...

'Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.'

c) Het advies van FLUXYS dd. 22 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld.

d) Het advies van INFRABEL dd. 16 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld.

Inspeland op het bezwaar van appellant werd een bijkomende stedenbouwkundige voorwaarde opgelegd, m.n. een verbod om treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen ter hoogte van de perceelsgrenzen van appellant te stallen.

De bezwaren van appellant vaan uit van een foutieve voorstelling van het project, dat enkel voorziet in een nieuwe spoorweg met een lengte van ca. 400 m, aangesloten op een bestaand doodlopend spoor en in een nieuwe asfaltverharding ten noorden van het nieuwe spoor, te gebruiken voor vrachtwagentransport.

De project-MER-screeningsnota opgemaakt door MER-deskundigen stelt dat op het nieuwe spoor ca. 1 transport per dag (1 trein met ca. 5 wagons) zal plaatsvinden, en dat de nieuwe asfaltverharding zal leiden tot ca. 10 transporten per dag tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg

Er worden geen bijkomende installaties, inrichtingen, opslagplaatsen of processen met betrekking tot gevaarlijke stoffen gecreëerd, en de capaciteit van het bedrijf wordt niet uitgebreid. Er wordt een betere mobiliteitsafhandeling gegenereerd.

Er was of is dus door voorliggende aanvraag geen noodzaak tot bv. de actualisatie van het ruimtelijk veiligheidsrapport.

De project-MER-screeningsnota is volgens de aanvrager onder meer begeleid door een erkend MER-deskundige mobiliteit. Deze screeningsnota heeft geconcludeerd als volgt:

“Vanuit de discipline mobiliteit zorgt de aanvraag voor een positief effect o.w.v. een betere bereikbaarheid van het logistiek bedrijf Van Moer via het spoor en een afname van het goederenverkeer over de openbare weg. De effecten op ruimtelijk vlak zijn eveneens positief aangezien het beoogde project de multimodaliteit van de bedrijfsactiviteiten en de interne efficiëntie van de bedrijfsvoering verhoogt. Bovendien is de aanvraag volledig conform de bestemmingsvoorschriften van het gewestelijk RUP”

Bij deze screeningsnota is uitgegaan van objectieve gegevens waaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten eerder beperkt zijn, ook al bestaan zij vooral uit vrachtwagens. Uit gegevens van het Havenbedrijf van Antwerpen, opgenomen in de nota, blijkt dat er in de ochtend- en avondspits sprake is van ca. 300 voertuigen in de Hazopweg (1/2 vrachtwagens) en van slechts enkele tientallen voertuigen in de Nicolaasstraat.

Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 én het advies van de eigen gemeentelijke dienst mobiliteit dd 29 oktober 2015 waren dan ook gunstig.

Appellant brengt geen objectieve gegevens aan om deze expertenadviezen op een objectieve manier te weerleggen en beperkt zich tot het maken van assumpties. Op geen enkele wijze fiatteert de vergunning (inclusief de vergunningsvoorwaarden) een afsluiting van de Nicolaasstraat.

Meer nog, uit de voorwaarden vervat in het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015 blijkt dat deze piste zeker niet overwogen wordt:

“Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.”

De ‘vrees’ van appellant is aldus kennelijk ongegrond, de mogelijke trein welke de aan te leggen verbinding gebruikt, zal nooit zo lang zijn als het aan te leggen spoor, dit is niet realistisch. Bovendien gaat het hier om een aansluiting op een bestaand doodlopend spoor en geen nieuwe aanleg van een spoorlijn welke straten/kruispunt doorkruist.

Verder beweert appellant in zijn beroepschrift dat de bestreden vergunning bepaalde principes van de aangehaalde domeinconcessieovereenkomsten zou miskennen.

Een domeinconcessieovereenkomst is een eigenlijke overeenkomst:

“Anders dan de wegvergunning, die een eenzijdige overheidshandeling is, doet de domeinconcessie tussen overheid en concessiehouder rechten van contractuele aard ontstaan m.b.t. het privaat gebruik van een gedeelte van het openbaar domein, die in geval van geschil tot de bevoegdheid van hoven en rechtbanken behoren.”

In dit verband dient gesteld dat stedenbouwkundige vergunningen verleend worden onder voorbehoud van burgerlijke rechten, conform artikel 4.2.22, §1, VCRO:

“Vergunningen hebben een zakelijk karakter. Zij worden verleend onder voorbehoud van de op het onroerend goed betrokken burgerlijke rechten.”

Het komt de vergunningverlenende overheid niet toe hieromtrent bij de beoordeling van vergunningsaanvragen uitspraken te doen.

Uit wat voorafgaat, onder artikel 2.3 Juridische aspecten, dient geconcludeerd dat voorliggende aanvraag geen legaliteitsbelemmeringen inhoudt.

De hiervoor gemaakte opportuniteitsafweging geeft aan dat er zich op dit vlak, rekening houdend met de verenigbaarheid met de bepalingen van het toepasselijke gewestelijke RUP voor de afbakening van het zeehavengebied, maar ook met het zuinig ruimtegebruik en de in een industriële context relatief beperkte impact van het aangevraagde, geen bezwaren stellen.

Het project voorziet het aanleggen van een nieuw spoor en verharding (asfalt) met een maximale bouwlengthe van 433m. Het ontwerp wordt voldoende in de omgeving ingepast. De ruimtelijke draagkracht van de omgeving wordt door de aanvraag niet overschreden, zodat het ontwerp niet afwijkt van de schaal in de omgeving.

2.5 Conclusie

Uit wat voorafgaat, dient besloten dat het derdenberoep niet voor inwilliging vatbaar is.

Stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend volgens het ingediende plan en onder de voorwaarden.

3. Besluit

Artikel 1: Het derdenberoep ingesteld tegen de beslissing van 11 januari 2016 van het college van burgemeester en schepenen van Beveren houdende verlenen van een voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning, aangevraagd door nv HAZOP, wordt niet ingewilligd.

Stedenbouwkundige vergunning wordt verleend volgens ingediend plan, onder volgende voorwaarden:

1. De voorwaarden vermeld in het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, dienen strikt te worden gevolgd.

2. Het advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 13 oktober 2015 dat in pt. 10 aangeeft dat de aanvrager "alle maatregelen (neemt) om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en zowel vracht- als treinverkeer maximaal (dient) te bufferen binnen het concessieterrein" en dat in pt. 11 aangeeft dat de aanvrager "alle wettelijke voorzorgsmaatregelen (dient) te treffen (KLIM/KLIM)" met betrekking tot de nabijheid van ondergrondse kabels en leidingen, dient strikt te worden gevolgd.

3. Het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang dd. 23 december 2015, dient strikt te worden gevolgd, dat in volgende bijkomende voorwaarden heeft voorzien:

'Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. (...) De enige in- en uitgang blijft dus behouden via de Land van Waaslaan/'

...

'Treinen die de site aanvatten om te laden of te lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg.'

4. Het advies van FLUXYS dd. 22 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld, dient strikt te worden gevolgd;

5. Het advies van INFRABEL dd. 16 oktober 2015 aangevuld met veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving door de bestreden beslissing als stedenbouwkundige voorwaarde kan worden gesteld, dient strikt te worden gevolgd.

6. Het advies van Maatschappij Linkerscheldeover ontvangen op 4/11/2015 dient strikt te worden gevolgd.

7. Het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ontvangen op 17/11/2015 dient strikt te worden gevolgd.

8. De richtlijnen van de gemeentelijke brandweer moeten strikt en blijvend nageleefd worden. Binnen een redelijke termijn en vóór de ingebruikname van het gebouw moet de brandweer uitgenodigd worden voor een controle van de opgelegde maatregelen.

9. De vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn.

De adviezen en reglementen van de nutsmaatschappijen zijn na te leven. Eventuele kosten voor uitbreiding van de netten zijn ten laste van de bouwheer.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn.

...”

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Uit het dossier blijkt dat de vordering tot schorsing regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij verwijst wat het hoogdringend karakter van de vordering betreft in de eerste plaats naar het schorsingsarrest van de Raad van 6 december 2016 met nummer RvVb/S/1617/0383 omtrent de inmiddels vernietigde vergunning van 19 mei 2016 en stelt dat er geen enkele reden is om anders te besluiten dan in het eerste schorsingsarrest. Volgens de verzoekende partij moet immers opnieuw voorkomen worden dat de aanvrager een aanvang neemt met de verdere tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning, omwille van de acute risico's van dit dossier op de plaatselijke veiligheid en mobiliteit. Een annulatieprocedure zal te laat komen om dit risico en de nadelen voor de verzoekende partij te voorkomen.

Er is een acuut veiligheidsrisico, dat samenhangt met de aanvraag op zich, maar nog versterkt wordt door de rechtsonzekerheid die de verwerende partij gecreëerd heeft omtrent de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Wettigheidskritiek en de beoordeling van de urgentievereiste zijn weliswaar verschillende zaken, doch is er in dit geval een zekere samenhang. Onder meer is niet duidelijk of de aanvrager zich zal steunen op het advies van Maritieme Toegang dan wel zal volharden in de zone tussen de poort en de Nicolaasstraat. In beide gevallen stelt zich echter een belangrijk risico. Indien niet verhard wordt maar er toch toegang wordt genomen met personenwagens en zwaar gemotoriseerd verkeer van en naar de Nicolaasstraat, stelt zich een

groot veiligheidsprobleem omwille van mogelijk op te treden grondverzakkingen in een zone van pijpleidingen, gelegen op enkele meters van de projectzone, die op zich enkele meters ligt van SEVESO-bedrijven. Indien wel verhard wordt, voltrekt zich het scenario dat Maritieme Toegang expliciet heeft willen vermijden, namelijk dat in het licht van plaatselijke mobiliteit en veiligheid een nieuwe toegang wordt gecreëerd vanuit de Nicolaasstraat. Dit zou de bereikbaarheid van de vestiging van de verzoekende partij onmiddellijk in het gedrang brengen en totale verkeerschaos creëren op dit gevaarlijke kruispunt. De verzoekende partij brengt bewijsstukken bij omtrent eerdere dodelijke ongevallen en plaatselijke congestie, tevens bewezen met een bijkomende verkeersstudie van 4 september 2018. Doordat verhardingen worden toegestaan in de beschermde zone in de onmiddellijke nabijheid van pijpleidingen wordt een leidingenstrook ingekrompen tegen de wil van EANDIS in én wordt onzekerheid gelaten omtrent de modaliteiten van opslag en laden en lossen in de projectzone, wat onaanvaardbaar is vanuit veiligheidsoogpunt. De risico's zijn van een gigantische omvang.

Volgens de verzoekende partij zal verder elke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de mobiliteitssituatie en bereikbaarheid van de verzoekende partij onmiddellijk in het gedrang brengen. Ook de veiligheid wordt bij het verder uitvoeren van de werken in het gedrang gebracht. Bij de uitvoering van werken moet reeds zwaar verkeer georganiseerd worden teneinde de grond te verharden op onverharde (en dus instabieler) ondergrond.

De door de aanvrager te verrichten investering is niet in verhouding met de geplande activiteit, het is zeer onwaarschijnlijk dat dergelijke investering gedaan wordt voor een zeer beperkte activiteit (10 vrachtwagens = ca. 20 bewegingen en 5 wagens per dag). De verzoekende partij stelt dat het haar geenszins zou verbazen indien het werkelijk aantal bewegingen van wagons/treinen en vrachtwagens een veelvoud zal bedragen van hetgeen in de project-MER-screeningsnota wordt omschreven en ook andere activiteiten (bloktreinen, containeropslag, CFS,) worden gepland zonder die te vermelden in het aanvraagdossier. De negatieve impact van het project zal vele malen groter zijn en de beoordeling van de (negatieve) impact is gebaseerd op verkeerde basisgegevens.

Het kruispunt Hazopweg-Nicolaasstraat is vandaag de dag een erg druk, gevaarlijk en congestiegevoelig kruispunt, waar net wél veel gemotoriseerd verkeer passeert. Het is onjuist dat een gebeurlijke afsluiting van de Nicolaasstraat geen impact zou hebben op gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt is in werkelijkheid cruciaal voor een vlotte bereikbaarheid, niet alleen vanuit het ECO-center van de verzoekende partij, maar ook voor tal van andere bedrijven in de buurt. Omwille van de onbewaakte spooroverweg aan dit kruispunt, waar de in- en uitrit van de gevraagde wegenisverharding zich bevindt, is het kruispunt gekend als een gevaarlijk punt. Er zijn geen slagbomen aan deze overweg, enkel een optisch signaal en een bel duiden de komst van een goederentrein aan. In het verleden hebben zich al meerdere ongevallen voorgedaan, waarvan één met dodelijke afloop. Wanneer goederentreinen passeren, ontstaan er stevast twee files: één in de Nicolaasstraat en één in de Hazopweg. Deze files lopen vaak door tot aan de rotonde Hazopweg-Steenlandlaan. De congestie aan het kruispunt heeft tot gevolg dat het bedrijfsterrein van de verzoekende partij geblokkeerd wordt, nu de files ervoor zorgen dat de inritten van de parking versperd worden. Vrachtwagens maken geregeld gebruik van de parking van de verzoekende partij wanneer de overweg in gebruik is. Het spreekt voor zich dat de gebeurlijke aanleg van een nieuwe in- en uitrit ter hoogte van dit kruispunt en een nieuw spoor een onmiddellijke en nefaste impact kan hebben op de geschetste mobiliteitssituatie. Er wordt op de plannen voor de inrit onvoldoende bufferruimte voorzien voor vrachtwagens die voor de voorziene draaiport zouden moeten wachten. Het is niet ondenkbaar dat deze vrachtwagens zich wederom op de parking van de verzoekende partij zullen begeven. Het risico op aanrijdingen wordt door de intensivering van het verkeer ook groter. De twee bestaande in- en uitritten geven nu reeds aanleiding tot een congestiegevoelige verkeerssituatie zodat een bijkomende in- en uitrit de

verkeerssituatie helemaal zou blokkeren. De twee aanrijroutes van de brandweer/hulpdiensten naar de site van de verzoekende partij zullen worden gehypothekeerd, terwijl een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten voor een SEVESO-inrichting als de verzoekende partij cruciaal is. De twee aanrijroutes werden vastgelegd in het interventieplan voor de verzoekende partij dat door de brandweer van Beveren werd opgemaakt.

De werken werden reeds aangevat in het najaar van 2016, zoals werd vastgesteld in een proces-verbaal van 27 september 2016, waarover de verzoekende partij de Raad informeerde per schrijven van 5 oktober 2016. De verzoekende partij heeft de adviseur van de aanvrager gevraagd om de intenties van de aanvrager met betrekking tot de uitvoering van de bestreden beslissing, welk bericht tot op heden onbeantwoord is gebleven.

2.

De verwerende partij betwist de hoogdringendheid van de vordering en stelt dat op het terrein zelf niet blijkt dat de minste aanvang werd genomen met de uitvoering van de werken, zodat er geen concrete indicatie is van een nakende uitvoering. Dat de vernietigingsprocedure *mogelijks* te laat zou komen volstaat in dit verband niet. Het arrest van 15 maart 2016 (nr. S/1516/0802) kan niet naar analogie worden toegepast, vermits de zaak een waterproblematiek behelsde op een reeds waterzieke grond en reeds aanvang werd genomen met de (grond)werken. Rechtsonzekerheid kan niet als een ernstig nadeel worden beschouwd in het kader van de hoogdringendheid. De verzoekende partij brengt ook geen verduidelijking, simulatie, (technisch) plan bij dat de vermeende mogelijke schade op mobiliteits- en veiligheidsvlak eenduidig bewijst.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De bestreden vergunning voorziet (onder meer) de aanleg van een nieuw spoor langsheen de Hazopweg, dat zal worden aangesloten op een bestaand doodlopend spoor, waarbij een deel van dat bestaand spoor zal worden afgebroken en heraangelegd volgens het nieuwe tracé. Naast en evenwijdig met het spoor wordt tevens een nieuwe strook asfaltverharding aangelegd. De aanvrager beoogt tussen zijn nabijgelegen bedrijfssites aan de Hazopweg via het nieuwe spoor circa 1 transport per dag uit te voeren met 1 trein met circa 5 wagons, en via de asfaltverharding circa 10 vrachtwagentransporten per dag.

Zowel het (deels nieuwe) spoor als de asfaltverharding lopen vanaf de westelijke bedrijfssite van de aanvrager (deels) langsheen en evenwijdig met de bedrijfssite van de verzoekende partij, die is gesitueerd tussen beide bedrijfssites van de aanvrager, en komen uit op de Nicolaasstraat, ter hoogte van de inrit naar de bedrijfssite van de verzoekende partij. Het (bestaande) spoor en de asfaltverharding lopen vervolgens verder aan de overzijde van de Nicolaasstraat, langsheen de bestaande inrit naar de oostelijke bedrijfssite van de aanvrager (die is gesitueerd tegenover de inrit naar de bedrijfssite van de verzoekende partij).

3.

De verzoekende partij stelt – in navolging van het eerdere schorsingsverzoek – opnieuw dat de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing “*acute risico’s*” inhoudt voor de plaatselijke veiligheid en mobiliteit, die niet kunnen worden voorkomen door de vernietigingsprocedure.

Zij wijst (in navolging van haar eerste middel met een aan het in het schorsingsarrest met betrekking tot de inmiddels vernietigde beslissing van 19 mei 2016 gelijklopende wettigheidskritiek) onder meer op de rechtsonzekerheid omtrent het voorwerp van de aanvraag, inzonderheid wat betreft de aanleg en het gebruik van de nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat. Zij benadrukt dat zowel in geval van aanleg van een nieuwe asfaltverharding als in geval van afwezigheid daarvan zich acute problemen stellen, in geval van gebruik door personenwagens en zwaar verkeer zonder asfaltverharding een veiligheidsrisico omwille van mogelijke grondverzakkingen die kunnen optreden in de beschermde zone van de pijpleidingen, in geval van een asfaltverharding hoe dan ook (eveneens) een ernstig mobiliteitsprobleem. Het creëren van een nieuwe toegang voor vrachtwagens (van en naar de westelijke bedrijfssite van de aanvrager) ter hoogte van de Nicolaasstraat (naast de bestaande toegang tot haar bedrijfssite en tegenover de bestaande toegang tot de oostelijke bedrijfssite van de aanvrager) is volgens de verzoekende partij nefast voor de plaatselijke mobiliteit, waardoor de bereikbaarheid van haar SEVESO-bedrijf (door onder meer de brandweer) en de goede verkeersafhandeling op het (gevaarlijke) kruispunt (met de Hazopweg) in het gedrang zouden komen.

4.

De Raad stelt aan de hand van de voorliggende stukken – waaronder de bijkomende verkeersstudie van 4 september 2018 – vast dat de toegang tot de bedrijfssite van de verzoekende partij (tegenover de toegang tot de oostelijke bedrijfssite van de aanvrager) is gelegen ter hoogte van het kruispunt Hazopweg-Nicolaasstraat, waarvan de verkeersafwikkeling wordt beïnvloed door een bestaande (dubbele) spooroverweg tegenaan dit kruispunt (die niet is uitgerust met slagbomen, en waarbij de komst van een goederentrein wordt aangegeven met een optisch signaal en een bel). De Raad oordeelt dat de verzoekende partij voldoende aannemelijk maakt dat het passeren van een goederentrein over (één van) de bestaande sporen invloed heeft op het verkeer in zowel de Nicolaasstraat als de Hazopweg, en dat er daardoor tijdelijk een file kan ontstaan, temeer gelet op de aanwezigheid van de bestaande (tegenover elkaar gelegen) toegangen tot de bedrijfssite van de verzoekende partij en de oostelijke bedrijfssite van de aanvrager. In die optiek maakt de verzoekende partij eveneens aannemelijk dat een (gebeurlijke) bijkomende in- en uitrit voor vrachtwagens via de nieuw aan te leggen asfaltverharding (langsheen het nieuwe spoor), die pal naast de toegang tot haar bedrijf is gesitueerd, langs het bijkomende spoor en ter hoogte van het kruispunt met de (twee) bestaande spooroverwegen, invloed heeft op de vlotheid van de verkeersafwikkeling rondom dit kruispunt en op de bereikbaarheid van haar bedrijf. Dit blijkt overigens eveneens uit (de voorwaarden in) het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015, waarin wordt gesteld dat “*het niet de bedoeling is via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat*”, gezien “*dit verkeerstechnisch*

inzake de veiligheid onhaalbaar is met betrekking tot de aanwezigheid van het kruispunt met de Hazopweg en de bestaande spooroverwegen”, zodat “de enige in- en uitgang aldus blijft behouden via de Land van Waaslaan”.

Zoals hierna zal blijken uit de beoordeling van de ernst van het eerste middel bestaat er, gelet op de samenlezing van het voorwerp van de aanvraag en de motieven en de voorwaarden van de bestreden beslissing, nog steeds rechtsonzekerheid omtrent de aanleg van de nieuwe strook asfaltverharding tussen de nieuwe poort (ten westen van de Nicolaasstraat) en de Nicolaasstraat, ter hoogte van de toegang tot de bedrijfssite van de verzoekende partij, evenals omtrent het gebruik van deze nieuwe asfaltverharding als (bijkomende) toegang voor vrachtwagens tot de oostelijke bedrijfssite van de aanvrager (die heden wordt ontsloten via de Land van Waaslaan). Hoewel uit de (verplicht na te leven) voorwaarden in het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 (op het eerste gezicht) blijkt dat dit gedeelte van de beoogde nieuwe strook asfaltverharding niet mag worden aangelegd (en de betreffende strook onverhard moet blijven), noch mag worden gebruikt als ontsluiting van de (westelijke) bedrijfssite van de aanvrager, blijkt dit opnieuw niet duidelijk uit de bouwplannen en uit de motieven van de bestreden beslissing, daargelaten de vaststelling in de bestreden beslissing dat *“de vergunning (inclusief de vergunningsvoorwaarden) [op geen enkele wijze] een afsluiting van de Nicolaasstraat [fiatteert]”* en overweegt dat uit de voorwaarden vervat in het advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 blijkt dat deze piste zeker niet overwogen wordt. De Raad oordeelt dat de verzoekende partij op basis van deze vaststelling voldoende aannemelijk maakt dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing nefast kan zijn voor de mobiliteitsdruk ter hoogte van de toegang tot haar bedrijf en voor de bereikbaarheid van haar bedrijf.

5.

De Raad meent dat de verzoekende partij ook voldoende aannemelijk maakt dat het resultaat van de vernietigingsprocedure in de gegeven omstandigheden, inzonderheid de onduidelijkheid inzake het voorwerp van de aanvraag, niet kan worden afgewacht. Zij toont aan de hand van een proces-verbaal van vaststelling van 27 september 2016 aan dat de uitvoering van de werken op dat ogenblik reeds was gestart, in tegenstelling tot de bewering daaromtrent in de nota voor de verwerende partij, terwijl de aanvrager van de bestreden vergunning geen tegenspraak voert inzake de vooruitgang van de werken. Gelet op de reële doorlooptijd van de vernietigingsprocedure zal deze procedure op het ogenblik van de voltooiing van de werken en met name de (gebeurlijke) aanleg en ingebruikname van de asfaltverharding wellicht nog niet zijn beëindigd, terwijl de verzoekende partij wel reeds kan worden geconfronteerd met de door haar ingeroepen nadelige gevolgen, inzonderheid de gebrekkige verkeersafhandeling ter hoogte van de toegang tot haar bedrijf.

Er is dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

B. Ernstige middelen – eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert in het eerste middel de schending aan van artikel 4.2.19 VCRO en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheids-, het rechtszekerheids- en het evenredigheidsbeginsel in het bijzonder.

De verzoekende partij argumenteert dat de bestreden beslissing wordt verleend onder de voorwaarden vermeld in de verschillende adviezen die opgesomd zijn in de bestreden beslissing in punten 1 tot en met 8 bij de vergunningsvoorwaarden van de bestreden beslissing, terwijl verschillende van die adviezen volstrekt tegenstrijdig zijn, waardoor niet duidelijk is wat vergund wordt en aan welke voorwaarden moet worden voldaan. De verzoekende partij wijst erop dat de verwerende partij met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening oordeelt dat de verzoekende partij eraan voorbijgaat dat de bestreden beslissing uitdrukkelijk de voorwaarden, vermeld in de verschillende adviezen, in acht neemt. De verwerende partij somt alle verleende adviezen in de bestreden beslissing op en citeert de adviezen die specifiek veiligheidsvoorwaarden omvatten, met name het advies van de afdeling Maritieme Toegang van 13 oktober 2015, het aanvullend advies van die afdeling van 23 december 2015, het advies van Fluxys van 22 oktober 2015 en het advies van Infrabel van 16 oktober 2015. Hoewel de bestreden beslissing vermeldt dat de vergunning op geen enkele wijze de afsluiting van de Nicolaasstraat voorziet en in dat verband verwijst naar de voorwaarden vervat in het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 en deels tegemoet komt aan het vernietigingsarrest van 20 maart 2018 omdat niet *“alle verleende adviezen tijdens de vergunningsprocedure”* als strikt na te leven worden genoemd, worden nog steeds onduidelijke en tegenstrijdige vergunningsvoorwaarden opgelegd. Het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 is het enige advies waaruit de verwerende partij een passage citeert: *“Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. De enige in- en uitgang blijft dus behouden via de Land van Waaslaan. Treinen die de site aanvatten om te laden of lossen mogen nooit langer zijn dan de loskade zelf. Nooit mogen er treinen de verkeersstroom van de Nicolaasstraat belemmeren, los van het kruisen van de rijweg”*. De bestreden beslissing vermeldt echter uitdrukkelijk dat de voorwaarden in het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar dienen gevolgd te worden, waarin als voorwaarde opgelegd wordt dat alle voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties dienen te worden nageleefd. Verder is het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf ongunstig wat betreft het aanbrengen van verhardingen aan de oostelijke zijde van de Nicolaasstraat omdat de concessievoorwaarden voor dit terrein er geen volledige verharding toelaten, maar gunstig voor de verhardingen westelijk van de Nicolaasstraat. Dat is tegenstrijdig met het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 dat uitdrukkelijk vermeldt dat er geen in- en uitrit mag komen tussen de poort en de Nicolaasstraat en dat het deel gelegen tussen de poort en de Nicolaasstraat onverhard moet blijven, hetgeen betekent dat in deze strook geen in- en uitrit mag komen voor gemotoriseerd verkeer. Hoewel de verwerende partij mogelijk het standpunt heeft willen innemen dat de verharding ten westen van de Nicolaasstraat tot aan de poort niet vergund mag worden en de verzoekende partij dit gebeurlijke standpunt kan onderschrijven, valt opnieuw op dat de verwerende partij heeft verzuimd om dit in de uiteindelijke vergunningsbeslissing te verduidelijken. Het blijft voor de verzoekende partij onduidelijk wat de functie van de poort zal zijn indien er geen in- en uitrit komt. Mogen er dan wel vrachtwagens (niet geladen met gevaarlijke goederen) stationeren of toegang nemen langs de Nicolaasstraat? Het is evenmin duidelijk of er al dan niet verharding mag worden voorzien parallel met het spoor tot aan de poort. Het is immers niet duidelijk waartoe deze verharding moet dienen indien geen toegang kan genomen worden via de Nicolaasstraat. Tenslotte wordt ook het advies van de Maatschappij Linkerscheldeover vermeld als een strikt op te volgen advies, dat echter over de gehele lijn gunstig is. De verwerende partij heeft opnieuw verzuimd om duidelijker aan te geven aan welke voorwaarden nu net moet worden voldaan.

Volgende onduidelijkheden blijven tot op heden bestaan:

- (1) Het is niet duidelijk wat nu als voorwaarde wordt opgelegd met betrekking tot de verharding ten oosten van de Nicolaasstraat, aangezien het Gemeentelijk Havenbedrijf ongunstig adviseert (onder meer omwille van veiligheidsrisico's) en tegelijk de gunstige adviezen van het

Gemeentelijk Havenbedrijf en de dienst Linkeroever kunnen worden toegepast: hoe kan een strook enerzijds wel en anderzijds niet worden verhard?

- (2) De afgestempelde bouwplannen werden niet overeenkomstig aangepast, de te verhardende strook blijft aangeduid staan.
- (3) Het is volstrekt onduidelijk waarom de bestreden beslissing ingevolge het opleggen van de voorwaarden uit het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar het verbod bevat voor vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen om te stationeren ter hoogte van de perceelsgrenzen van de verzoekende partij, terwijl krachtens het advies van Maritieme Toegang geen in- en uitrit langs de Nicolaasstraat mogelijk is, waardoor vrachtwagens er niet mogen stationeren (ingevolge de verkeersonveiligheid in dat geval).
- (4) Mag/moet de poort worden gebouwd?
- (5) Het voorwerp van de aanvraag is deels de verharding van de voormelde zone tussen de nieuwe draaipoort en de Nicolaasstraat om een aansluiting te bekomen voor gemotoriseerd verkeer tussen de site Van Moer en Hazop.
- (6) Het valt niet in te zien hoe de adviezen van Fluxys en Eandis gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd. Fluxys adviseerde gunstig (weliswaar mits naleving van de wettelijke erfdienstbaarheden), Eandis adviseerde niet gunstig en stelde dat de inkrimping van de leidingenzone van 20 tot 12 meter een zeer negatieve invloed zou hebben.

De verzoekende partij betoogt tot slot dat voorwaarde 21 en voorwaarde 25 van het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf, een overheid in de zin van artikel 4.2.19 VCRO, een bijkomende beoordeling van voorwaarden door die overheid noodzaakt.

Door de tegenstrijdigheid van de vermelde adviezen blijkt de precieze draagwijdte van de voorwaarden onduidelijk, en kan de aanvrager de bestreden beslissing aangrijpen om naar believen de ene dan wel de andere vergunningsvoorwaarde na te leven.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de verzoekende partij eraan voorbijgaat dat de bouwplannen als bijlage bij de vergunningsbeslissing horen en op het plan uitdrukkelijk wordt vermeld dat dit werd *“toegestaan onder bijkomende voorwaarde”* met verwijzing naar de bestreden beslissing. De bestreden beslissing zelf legt effectief het verbod op tot verharding en ontsluiting langs de betreffende poort. De aanwezigheid van de poort op de plannen is aldus de verwerende partij dan ook “irrelevant”. De verwerende partij dient bovendien geen vergunning te weigeren indien er geen concrete en pertinente aanwijzingen zijn dat die niet conform de verleende voorwaarden zal worden uitgevoerd, hetgeen een handhavingsskwestie betreft waarvoor desgevallend de geëigende weg moet worden gevolgd. De verzoekende partij zoekt volgens de verwerende partij spijkers op laag water wanneer zij stelt dat onduidelijk is wat juist de functie van de poort uit voorwaarde nummer 3 zal zijn, vermits onmiskenbaar blijkt dat er niet mag ontsloten worden naar de Nicolaasstraat en de enige in- en uitgang behouden blijft langs de Land van Waaslaan.

De adviezen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en het advies van de dienst Linkeroever leiden volgens de verwerende partij niet tot een tegenstrijdige situatie. Een beslissing waar een vergunning wordt verleend, levert immers geen verplichting op om die vergunning te realiseren. Het gunstig advies van de dienst Linkeroever met betrekking tot de verharding ten oosten van de Nicolaasstraat kan volgens de verwerende partij dan ook niet beschouwd worden als een verplichting om die verharding te realiseren. Dat is aldus de verwerende partij anders voor een advies dat een verbod oplegt waarvan de vergunningsbeslissing de naleving oplegt middels een voorwaarde. Zo'n verbod heeft wel een verplichtend karakter. Er is dus geen plicht die de verharding van datzelfde stuk van het perceel oplegt en tegenstrijdig zou zijn met voormeld verbod.

De vergunningverlenende overheid kon voorbijgaan aan het advies van Eandis, dat niet verplicht diende te worden gevraagd en pas ingediend werd op 30 december 2015 na de vervalltermijn van 3 november 2015 voor het verlenen van een advies. Vermits de verwerende partij beschikte over een tijdig advies van de gasvervoersmaatschappij Fluxys kon zij de vergunning verlenen mits de voorwaarde tot naleving van dit advies.

Er kan tenslotte niet worden gesteld dat de opgelegde voorwaarde inhoudt dat nog een bijkomende beoordeling van de aanvraag moet worden ingewonnen bij het Gemeentelijk Havenbedrijf. De voorwaarde nummer 21 stipuleert dat *“tot op 1 meter uit de uiterste bestaande doorgaande leidingen [...] er boven deze zone geen zwaar transport of stapeling [mag] plaatsvinden”*. Slechts in geval de aanvrager daarvan wil afwijken is het akkoord van de leidingbeheerders en het Gemeentelijk Havenbedrijf vereist. Dit akkoord kan niet worden beschouwd als een bijkomende beoordeling en is niet van stedenbouwkundige aard, en bovendien louter hypothetisch. Hetzelfde geldt voor de opgelegde voorwaarde 22 die opnieuw geen bijkomende stedenbouwkundige beoordeling vereist en opnieuw slechts overleg voorschrijft, maar geenszins een beoordeling in de zin van artikel 4.2.19 VCRO.

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 4.2.19, §1 VCRO, dat ressorteert onder de titel *“bepalingen, aan alle vergunningen gemeen”*, luidt (in de toepasselijke versie) als volgt:

“§1. ... kan het vergunningverlenend bestuursorgaan aan een vergunning voorwaarden verbinden.

Voorwaarden zijn voldoende precies. Zij zijn redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen.

Zij kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager.

Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.”

In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid (*Parl.St. VI. Parl 2008-09, nr. 2011/1, 116, nr. 372 e.v.*) wordt terzake het volgende overwogen:

“... ”

372. Huidig artikel ... stipuleert ... dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden gekoppeld.

Door het opleggen van een voorwaarde geeft het vergunningverlenende bestuursorgaan te kennen dat zonder deze voorwaarde het aangevraagde niet vergunbaar is.

373. Omtrent de invulling van deze voorwaarden is een vast contentieux gegroeid, waarvan de essentialia omwille van de legistische transparantie decretaal worden verankerd.

374. Er wordt eerst en vooral verduidelijkt dat voorwaarden voldoende precies dienen te zijn. Voorwaarden mogen niet zo geformuleerd zijn dat zij de aanvrager van de vergunning toelaten de aanvraag naar goeddunken aan te passen, en kunnen geen beoordelingsruimte

laten aan de begunstigde van de vergunning. Zij mogen ook aan de overheid geen beoordelingsruimte laten. ...

375. Er wordt ook bevestigd dat voorwaarden proportioneel moeten zijn; zij moeten in verhouding blijven staan tot het voorwerp van de aanvraag en mogen de economie van het geplande project niet in gevaar brengen.

...

Het proportionaliteitsbeginsel houdt tevens in dat de voorwaarden het aangevraagde niet substantieel kunnen wijzigen of beperken. Indien de vergunning slechts kan worden verleend mits het doorvoeren van essentiële wijzigingen aan de plannen, zal de vergunning moeten worden geweigerd, desgevallend met opgave van de punten die bij een nieuwe aanvraag moeten worden aangepast.

Het is ten slotte evident dat vergunningsvoorwaarden slechts kunnen handelen over bijkomende of bijkomstige gegevens. In dat licht werd door de Raad van State bvb. niet aanvaard dat de overheid de voorwaarde stelde dat het architecturale concept van belangrijke gedeelten van een belangrijk museumcomplex volledig zou worden herwerkt.

...

3.

Voormeld artikel 4.2.19, §1 VCRO inzake de criteria waaraan elke vergunningsvoorwaarde dient te voldoen, moet worden samen gelezen met artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO, die ressorteren onder de titel “beoordelingsgronden”, en (in de toepasselijke versie) nog het volgende bepalen inzake (de proportionaliteit van) vergunningsvoorwaarden:

“§1. Een vergunning wordt geweigerd:

1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met :

a) stedenbouwkundige voorschriften ..., voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken.

b) een goede ruimtelijke ordening;

...

In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan de vergunning toch afleveren, wanneer het van oordeel is dat de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening gewaarborgd kan worden door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen. Die voorwaarden kunnen niet dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen.

Een aanpassing van de plannen, zoals vermeld in het tweede lid, is slechts mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;

3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.”

In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handavingsbeleid (*Parl.St.*, VI. Parl. 2008-09, nr. 2011/1, 128, nr. 409 e.v.) wordt terzake het volgende overwogen:

“
...

Uitzonderingsregeling : het opleggen van voorwaarden

409. Indien het aangevraagde in beginsel geweigerd moet worden in het licht van stedenbouwkundige voorschriften, verkavelingsvoorschriften, de goede ruimtelijke ordening of decretale beoordelingselementen, dan kan uitzonderlijk toch een vergunning worden verleend indien de regelmatigheid of de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening kan worden gewaarborgd door middel van het opleggen van een voorwaarde, inclusief het voorschrijven van een beperkte aanpassing van de voorgelegde plannen.

...

410. In zoverre de voorwaarden betrekking hebben op een beperkte aanpassing van de plannen, mag het slechts gaan om manifest bijkomstige zaken. ...

De rechtsleer geeft een aanzet tot interpretatie van het begrip “bijkomstige zaken”. S. LUST schrijft immers dat “essentiële wijzigingen aan de plannen niet mogelijk [zijn] zonder dat, in voorkomend geval, een nieuw openbaar onderzoek wordt gehouden”. Het begrip “bijkomstige zaken” moet dus worden geïnterpreteerd in die zin dat het gaat om wijzigingen die, gesteld dat een openbaar onderzoek over de aanvraag zou moeten worden ingericht, in voorkomend geval geen aanleiding geven tot een nieuw openbaar onderzoek.

De Raad van State heeft in dat verband bvb. als niet bijkomstig geoormerkt: de aanleg van een nieuwe verbindingsweg leidend naar het schoolgebouw dat het voorwerp uitmaakte van de aanvraag; wijzigingen die aanleiding geven tot bijkomende milieuhinder; het verschuiven (met een 100-tal meter) van een GSM-radiocommunicatiestation.

”
...

Vermits artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO een uitzondering vormt op het principe in artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1° VCRO dat een vergunningsaanvraag moet worden geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met de verordenende voorschriften of met de goede ruimtelijke ordening, dient dit artikel restrictief te worden geïnterpreteerd en toegepast, zoals wordt bevestigd door de term “uitzonderingsregeling” in de geciteerde memorie van toelichting.

4.

De verzoekende partij wijst er in eerste instantie op dat de (geciteerde) voorwaarden uit het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 strijdig zijn met de opgelegde voorwaarde dat het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar dient te worden gevolgd, in welk advies als voorwaarde opgelegd wordt dat alle voorwaarden opgelegd door de adviserende instanties dienen te worden nageleefd, welke adviezen tegenstrijdige voorwaarden bevatten. Verder is het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf ongunstig wat betreft het aanbrengen van verhardingen aan de oostelijke zijde van de Nicolaasstraat omdat de concessievoorwaarden voor dit terrein er geen volledige verharding toelaten, maar gunstig voor de verhardingen westelijk van de Nicolaasstraat. Dat is tegenstrijdig met het aanvullend advies van de afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 dat uitdrukkelijk vermeldt dat er geen in- en uitrit mag komen tussen de poort en de Nicolaasstraat en dat het deel gelegen tussen de poort en de Nicolaasstraat onverhard moet blijven, hetgeen betekent dat in deze strook geen in- en uitrit mag komen voor gemotoriseerd verkeer. Het blijft voor de verzoekende partij onduidelijk wat de functie van de poort zal zijn indien er geen in- en uitrit komt. Mogen er dan wel vrachtwagens (niet geladen met gevaarlijke goederen) stationeren of toegang nemen langs de Nicolaasstraat? Het is evenmin duidelijk of er al dan niet verharding mag worden voorzien parallel met het spoor tot aan de poort. Het is immers niet duidelijk waartoe deze verharding moet dienen indien geen toegang kan genomen worden via de Nicolaasstraat. Tenslotte wordt ook het advies van de Maatschappij

Linkerscheldeover vermeld als een strikt op te volgen advies, dat echter over de gehele lijn gunstig is.

In het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015, dat in de bestreden beslissing bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening expliciet wordt geciteerd, worden onder meer volgende voorwaarden opgelegd:

“1) Ten oosten van de bedrijfssite, staat een poort ingetekend op het einde van de verharde oppervlakte parallel met het nieuwe spoor. Het is niet de bedoeling via deze weg te ontsluiten naar de Nicolaasstraat. Dit is verkeerstechnisch inzake de veiligheid onhaalbaar met betrekking tot de aanwezigheid van het kruispunt met de Hazopweg en de bestaande spooroverwegen. De enige in- en uitgang blijft aldus behouden via de Land van Waaslaan. 2) In functie van de signalisatie en afwatering van de bestaande rijweg moet het gedeelte tussen bovenvermelde poort en de rijweg onverhard blijven, analoog aan de bestaande situatie. Dit om te vermijden dat vrachtwagens het zicht hinderen op de bestaande weg- en spoorsignalisatie.”

Uit dit advies blijkt dat het gedeelte van de beoogde nieuwe strook asfaltverharding tussen de nieuwe poort (ten westen van de Nicolaasstraat) en de Nicolaasstraat omwille van twee redenen onverhard moet blijven. Enerzijds mag de (westelijke) bedrijfssite van de aanvrager via deze nieuwe weg omwille van verkeerstechnische redenen inzake de veiligheid (aanwezigheid van het kruispunt met de Hazopweg en de bestaande spooroverwegen) niet ontsluiten naar de Nicolaasstraat (en blijft de enige in- en uitgang van deze bedrijfssite via de Land van Waaslaan behouden). Anderzijds dient de bestaande onverharde situatie te worden behouden in functie van de signalisatie (om te vermijden dat vrachtwagens het zicht hinderen op de bestaande weg- en spoorsignalisatie) en afwatering van de bestaande rijweg.

Deze gevolgtrekking uit het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015 wordt door de verwerende partij bevestigd in haar antwoordnota, waarin wordt overwogen dat *“de beslissing ... effectief het verbod oplegt tot verharding en tot ontsluiting langs de betreffende poort”*, en dat *“de aanwezigheid van de poort op de plannen dan ook irrelevant is”*.

Er wordt vastgesteld dat de betreffende voorwaarde niet (eveneens) werd opgelegd in (onder meer) de adviezen van respectievelijk de Maatschappij Linkerscheldeover van 30 oktober 2015 (ontvangen op 4 november 2015) en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 5 november 2015 (ontvangen op 17 november 2015), waarin (ook) de nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat, evenals het gebruik van deze verharding voor vrachtwagentransport tussen de twee bedrijfssites van de aanvrager, gunstig werden geadviseerd.

Deze voorwaarde blijkt evenmin duidelijk uit de goedgekeurde bouwplannen. Terwijl de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend *“volgens het ingediende plan”*, wordt daarop enkel *“toegestaan onder bijkomende voorwaarden”* vermeld, zonder dat de (blijkens voormeld advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015) uit de aanvraag gesloten verharding (expliciet) wordt aangeduid.

Ook de motivering van de bestreden beslissing doet uitschijnen dat de nieuwe asfaltverharding (in tegenstelling tot de verplicht na te leven voorwaarden in het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang van 23 december 2015) wel volledig mag worden aangelegd en mag worden gebruikt voor vrachtwagentransport. De bestreden beslissing verschilt inhoudelijk dan ook weinig van de bij arrest van 20 maart 2018 vernietigde beslissing van 19 mei 2016. De verwerende partij overweegt immers in eenzelfde trant dat *“de bezwaren van*

appellant [...] uit[ga]an van een foutieve voorstelling van het project, dat enkel voorziet in een nieuwe spoorweg met een lengte van ca. 400 m, aangesloten op een bestaand doodlopend spoor en in een nieuwe asfaltverharding ten noorden van het nieuwe spoor, te gebruiken voor vrachtwagentransport” evenals dat “de project-MER-screeningsnota ... stelt ... dat de nieuwe asfaltverharding zal leiden tot ca. 10 transporten per dag tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg”. Bovendien wordt de stedenbouwkundige vergunning verleend onder (de betwiste hoger geciteerde) voorwaarde dat de voorwaarden uit het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar strikt dienen te worden gevolgd, terwijl dat advies tevens het verbod inhoudt “om treinwagons en vrachtwagens geladen met gevaarlijke te stationeren thv de perceelsgrenzen van Wijngaardnatie”. Het valt niet in te zien waarom – weliswaar onder verwijzing maar niet minder uitdrukkelijk – als voorwaarde opgelegd wordt dat ter hoogte van de perceelsgrenzen van de verzoekende partij geen vrachtwagens geladen met gevaarlijke goederen mogen stationeren, terwijl transport tussen de beide bedrijfssites van de aanvrager met vrachtwagens (door de uitsluiting uit de vergunning van een deel van de nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat) feitelijk wordt uitgesloten. Hierdoor wordt (het overige deel van) de asfaltverharding langsheen de nieuwe spoorweg ter hoogte van de perceelsgrenzen van de verzoekende partij immers feitelijk overbodig.

Op basis van de vaststellingen hierboven, inzonderheid (de tegenstrijdigheid tussen) de afwijkende adviezen, de bouwplannen en de motieven van de bestreden beslissing, wordt geoordeeld dat er nog steeds sprake is van rechtsonzekerheid omtrent de vraag of de aangevraagde nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat, langsheen de (nieuwe) spoorweg tussen de bedrijfssite van de aanvrager aan de Land van Waaslaan en de bedrijfssite aan de Nicolaasstraat, ter hoogte van de bedrijfssite van de verzoekende partij, al dan niet mag worden uitgevoerd. Ook in die optiek is de opsomming van voorwaarden vermeld in de diverse adviezen die op zich niet of maar tot op zekere hoogte coherent zijn, onvoldoende precies.

5.

De verzoekende partij wijst eveneens op de onduidelijkheid inzake de (nieuwe) verharding ten oosten van de Nicolaasstraat, gelet op de voorwaarden in het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ontvangen op 17 november 2015 enerzijds, terwijl andere adviezen als het advies van de Maatschappij Linkerscheldeover ontvangen op 4 november 2015 over de ganse lijn gunstig zijn.

In het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 17 november 2015 worden de werken aan de oostelijke zijde van de Nicolaasstraat ongunstig geadviseerd omwille van volgende reden:

“De concessievoorwaarden voor dit terrein laten geen volledige verharding van het terrein toe. Het betreft een zone welke gereserveerd is voor leidingen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen wenst deze te vrijwaren van enige constructie of verhardingen.”

Uit dit advies blijkt dat de beoogde asfaltverharding tussen de Nicolaasstraat en de oostelijk gelegen bedrijfssite van de aanvrager niet (volledig) mag worden uitgevoerd, gezien de betreffende zone is gereserveerd voor leidingen en om die reden moet worden gevrijwaard van enige constructie of verhardingen.

Dit wordt door de verwerende partij bevestigd in haar antwoordnota, waarin wordt overwogen dat “dit verbod wel degelijk een verplichtend karakter heeft”, en dat “bij uitvoering van de verleende vergunning dan ook (enkel) het verbod zal moeten worden nageleefd dat stelt dat de oostelijk gelegen verharding niet mag worden gerealiseerd”. Hetzelfde wordt gesteld bij de weerlegging van het derde middel, waarbij de verwerende partij overweegt dat “alle gebeurlijke planwijzigingen

(zoals het verbod tot verharding van de zone ten oosten van de Nicolaasstraat ...) immers voortvloeien uit de afgeleverde adviezen en de ingediende bezwaren”.

Er wordt vastgesteld dat de betreffende voorwaarde niet (eveneens) werd opgelegd in (onder meer) het advies van de Maatschappij Linkerscheldeover, ontvangen op 4 november 2015, waarin de (volledige) nieuwe asfaltverharding, inclusief de verhardingswerken (*“de aanvraag voorziet in het aanleggen van een nieuw spoor en wegenisverharding (asfalt) over een lengte van ca. 433 m)* gunstig werden geadviseerd.

Deze voorwaarde blijkt wederom evenmin duidelijk uit de goedgekeurde bouwplannen. Terwijl de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend *“volgens het ingediende plan”*, wordt daarop enkel *“toegestaan onder bijkomende voorwaarden”* vermeld, zonder dat de (blijkens voormeld advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 17 november 2015) uit de aanvraag gesloten verharding (of een deel ervan) ten oosten van de Nicolaasstraat (expliciet) wordt aangeduid.

Ook de motivering van de bestreden beslissing doet opnieuw uitschijnen dat de nieuwe asfaltverharding (in tegenstelling tot de verplicht na te leven voorwaarde in het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ontvangen op 17 november 2015) wel volledig mag worden aangelegd en mag worden gebruikt voor vrachtwagentransport. Hieromtrent kan worden verwezen naar de uiteenzetting hierboven (onder randnummer 4). Er wordt vastgesteld dat de bestreden beslissing terzake enkel een motivering bevat met betrekking tot de rechtsgevolgen van de concessieovereenkomst voor de beoordeling van de aanvraag.

Op basis van de vaststellingen hierboven, inzonderheid (de tegenstrijdigheid tussen) de afwijkende adviezen, de bouwplannen en de motieven van de bestreden beslissing, wordt geoordeeld dat er eveneens sprake is van rechtsonzekerheid omtrent de vraag of de aangevraagde nieuwe asfaltverharding ten oosten van de Nicolaasstraat, al dan niet volledig, mag worden uitgevoerd. Ook in die optiek is de opsomming van voorwaarden vermeld in de diverse adviezen die op zich niet of maar tot op zekere hoogte coherent zijn, niet voldoende precies.

6.

De (beweerdelijke) uitsluiting uit de bestreden vergunning van respectievelijk een deel van de nieuwe asfaltverharding tussen de nieuwe poort en de Nicolaasstraat evenals van (een deel van) de nieuwe asfaltverharding ten oosten van de Nicolaasstraat (zoals door de verwerende partij bevestigd in haar antwoordnota), impliceert dat het voorwerp van de vergunning feitelijk wordt herleid tot de aanleg van een nieuwe spoorweg *“om transporten tussen de nabijgelegen (maar niet aan elkaar grenzende) sites van groep Van Moer aan de Hazopweg (Van Moer Rail Hazop en Van Moer Rail Kallo) mogelijk te maken”*. De beoogde nieuwe asfaltverharding *“voor vrachtwagentransport (ca. 10 transporten per dag) tussen de nabijgelegen sites van groep Van Moer aan de Hazopweg”* zal immers niet (volledig) kunnen worden gerealiseerd noch gebruikt, zodat ook het deel van de nieuwe asfaltverharding langsheen de nieuwe spoorweg ter hoogte van de perceelsgrenzen van de verzoekende partij overbodig wordt. Dit betreffen planaanpassingen die zowel op zichzelf genomen als samen de economie van de aanvraag miskennen.

7.

Gelet op voormelde vaststellingen (inzonderheid de tegenstrijdigheden tussen de verschillende afwijkende adviezen en voorwaarden waarnaar in de bestreden beslissing wordt verwezen, de bouwplannen en de motivering van de bestreden beslissing, evenals de (beweerde) substantiële herleiding van de aanvraag tot de aanleg van een nieuwe spoorweg om de twee bedrijfssites van de aanvrager te verbinden), stond het aan de verwerende partij om (als zorgvuldige overheid) de gevolgen van de strikt na te leven voorwaarden van alle adviesverlenende instanties nader te concretiseren en (gemotiveerd) te beoordelen in de bestreden beslissing en op het goedgekeurde

bouwplan. Gelet op de verschillende (afwijkende) adviezen en uiteenlopende voorwaarden in deze adviezen diende de verwerende partij in de bestreden beslissing duidelijk aan te geven welke (cumulatieve) voorwaarden er aan de bestreden vergunning worden gekoppeld, met aanduiding op het bouwplan van de implicaties van deze voorwaarden op het voorwerp van de aanvraag. Een opsomming van (voorwaarden vermeld in de) diverse adviezen die op zich niet of maar tot op zekere hoogte coherent zijn voldoet niet aan die vereiste. De bestreden beslissing verschilt op vlak van geboden rechtszekerheid en duidelijkheid dan ook (te) weinig van de bij arrest van 20 maart 2018 met als nummer RvVb/A/1718/0690 vernietigde beslissing van 19 mei 2016.

Het middel is ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 12 juli 2018, waarbij aan de aanvrager van de vergunning een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het aanleggen van een nieuw spoor en verharding op een perceel gelegen te 9130 Kallo (Beveren), met als kadastrale omschrijving afdeling 8, sectie C, nummer 0397D.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 22 januari 2019 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Bart VOETS

Pieter Jan VERVOORT