

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 21 maart 2017 met nummer RvVb/A/1617/0681  
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0322/A/0339

Verzoekende partij	de nv <b>OVERSEAS DISTRIBUTION COMPANY</b>  vertegenwoordigd door advocaten Tom LUYTEN en Philippe VAN WESEMAEL met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 235
Verwerende partij	<b>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR</b> van het departement RWO, afdeling Antwerpen  vertegenwoordigd door advocaten Willem SLOSSE en Stijn BRUSSELMANS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64, bus 201
Kies een item.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. het college van burgemeester en schepenen van de stad <b>ANTWERPEN</b></li><li>2. de nv van publiek recht <b>BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)</b></li><li>3. de Vlaamse Vervoersmaatschappij <b>DE LIJN</b></li></ol> vertegenwoordigd door advocaten Barteld SCHUTYESER en Bart MARTEL met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 99

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 27 februari 2015 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 19 december 2014.

De verwerende partij heeft aan de tweede tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor realisatie van het project BRABO 2 (Noorderlijn) gelegen te 2000 Antwerpen, met als kadastrale omschrijving ANTWERPEN: afdeling 1, sectie A, nummer(s): 1269, ANTWERPEN: afdeling 2, sectie B: zonder kadastraal grondnummer - open domein, ANTWERPEN: afdeling 2, sectie C: zonder kadastraal grondnummer - open domein, ANTWERPEN: afdeling 5, sectie E: zonder kadastraal grondnummer - open domein, ANTWERPEN: afdeling 7, sectie G, nummer(s): 1309G2, 1309N, 1309R2, 1309S2, 1309X3, 1309Y3, 143562, 16186, 161D8, 167A12, 167A3, 167619, 16763, 167L2, 167S, 167Y2, 167Z2, 2341A7, 2341C7, 2341L7, 2341M7, 2341N7, 2341P6, 2341P7, 2341S6, 2341V6, 2341X6, 2341Y6, 2341Z6, 2641R6, 2641T6, 31X,32N, 36M, 36N, 38C/2, 38F3, ANTWERPEN: afdeling 8, sectie H, nummer(s): 12424, 12815, 1533T, ANTWERPEN: afdeling 17, sectie E, nummer(s): 72A2, 37262, 37202, 372D2, 372G, 372H, 372K, 372L, 372M, 372N, 372P, 372R, 372S, 372T, 372V, 372W, 372X, 372Y, 372Z, 373A2, 373A3, 373B2, 37383, 37302, 37303, 373D2, 373D3, 373E2, 373E3, 373F2, 373F3, 373G2, 373H2, 37312, 373K2, 373L, 373M, 373M2, 373N/373N2,

373P, 373P2, 373R, 373R2, 373S, 37382, 373T, 373T2, 373V, 373V2, 373W, 373W2, 373X, 373X2, 373Y, 373Y2, 373Z, 373Z2.

## **II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

De eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 april 2015 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 24 april 2015 toe in de debatten.

De tweede en de derde tussenkomende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 8 april 2015 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 29 april 2015 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partijen dienen een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient geen laatste nota in. De tweede en derde tussenkomende partijen dienen een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 22 november 2016.

Advocaat Philippe VAN WESEMAEL voert het woord voor de verzoekende partij. Advocaat Stijn BRUSSELMANS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Bart MARTEL voert het woord voor de tussenkomende partijen.

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**

De tweede tussenkomende partij dient op 12 mei 2015 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de realisatie van het project Brabo 2 (Noorderlijn)”.

Het project Brabo 2 omvat zeven deelprojecten en is zelf een onderdeel van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2020 en omvat zeven deelprojecten. De bestreden beslissing heeft betrekking op zes deelprojecten. De voorliggende vordering viseert in hoofdzaak deelproject 4 ‘Tramlijn Eilandje’ en deelproject 5 ‘Bruggen Eilandje (nieuwe Londenbrug en traminfra op Mexicobrug oost)’. De bedrijfsgebouwen van de verzoekende partij zijn gelegen binnen deze deelprojecten.

Deelprojecten 4 en 5 liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979 in woongebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en voor kleine en middelgrote ondernemingen, gebied die als gemengd gemeenschapsvoorzienings- en dienstverleningsgebied is aangeduid, en in een zone voor waterwegen.

Deze deelprojecten liggen tevens binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, goedgekeurd op 1 september 2011. Deelproject 4 ligt eveneens binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Binnenstad Deel 1/3, goedgekeurd op 26 april 2012.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 1 augustus 2014 tot en met 29 september 2014, dient de verzoekende partij een van de zeven bezwaarschriften in.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de stad Antwerpen adviseert op 15 juli 2014 gunstig:

“ ...

*Aan het Masterplan Brabo 2 gaat een lange en intensieve voorbereiding vooraf waarbij onze entiteit betrokken was. Wat de aspecten met betrekking tot de mobiliteit betreft werd het proces doorlopen zoals voorgeschreven in het Vlaams mobiliteitsdecreet.*

*De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid kan zich dan ook aansluiten bij de conclusies die worden getrokken in de bijgevoegde Mober's' nl. bijlage 5.2 mober Havana en 5.3 mober Opera.*

*Naast de geplande infrastructuur zal het exploitatiemodel achter deze parkings een ( de ) belangrijke succesfactor in het hele verhaal zijn. De parkings moeten deel uitmaken van een ruimer parkeerbeleid met verschillende types van parkings, aangepaste tarifiering, bijhorende voorzieningen, enz. en dit zowel op het grondgebied van de stad Antwerpen als een ruime stadsregio.*

...”

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert op 21 juli 2014 voorwaardelijk gunstig voor deelprojecten 1, 2, 3, 5, 6 en 7, en ongunstig voor het deelproject 4:

“ ...

*De nv BAM vraagt toelating tot het realisatie van het project Brabo 2 ( Noorderlijn).*

*De werken situeren zich gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.*

*De werken omvatten de realisatie van het project Brabo 52 ( Noorderlijn ). Enerzijds betreft deze aanvraag de heraanleg van publiek domein met aanleg tram- en businfrastructuur op de Noordelijke Leien, de Rooseveltplaats, het Operaplein, het Eilandje en de Noorderlaan. Anderzijds betreft de aanvraag de renovatie en afwerking van het premetrostation Opera en de realisatie van een tunnel en ondergrondse parkeergarage onder het toekomstige Operaplein.*

*Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert gunstig, mits naleving van de in bijlage opgelegde voorwaarden, voor deelproject 1, deelproject 2 Operaplein bovengrond, deelproject 3 Operaplein ondergrond, deelproject 5 bruggen Eilandje, deelproject 6 Tramlijn Noorderlaan en deelproject 7, tractiestations.*

*Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert ongunstig voor deelproject 4, Tramlijn Eilandje.*

*Tramlijn Eilandje wordt ongunstig geadviseerd omwille van volgende redenen:*

- Ten gevolge van het veranderen van een 2 maal 2 rijbaan naar een 1 maal 1 rijbaan met aparte trambedding zal de toegankelijkheid tot de bedrijven bemoeilijkt worden wat potentieel gevaarlijke situaties met zich meebrengt;
- Momenteel is de Mexicostraat zo ontworpen dat vrachtwagens kunnen keren. Volgens de plannen die nu voorliggen zal dit niet meer mogelijk zijn. Zolang er bedrijfsactiviteiten zijn aan de Mexicostraat willen we deze optie niet zomaar hypothekeren;
- Ter hoogte van de toegangen tot de bedrijven moeten de fietspaden aangepast zijn voor zware lasten en vereisen dus een aanpassing van de verharding van het fietspad;
- De ontworpen aansluiting van de Mexicostraat op de bruggen voorziet onvoldoende opstelzone bij sperring van de brug.

...

De eerste tussenkomende partij adviseert op 24 oktober 2014 voorwaardelijk gunstig:

“...

#### **Argumentatie**

Het college beslist op basis van het bijgevoegd stedenbouwkundig verslag.

#### **Besluit**

##### **Artikel 1**

Het college beslist het gunstig advies, zoals geformuleerd in het bijgevoegd stedenbouwkundig verslag met inbegrip van de beoordeling van de ingediende bezwaren, goed te keuren voor een aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning, mits volgende voorwaarden per deelproject in het bijzonder en de algemene voorwaarden/adviezen strikt worden nageleefd:

...

##### **Voorwaarden deelproject 4:**

- De bouwheer laat de geplande werken voorafgaan door een archeologische begeleiding van de uitgraving en registratie van de archeologische sporen, zoals "bepaald in de Bijzondere Voorwaarden voor een archeologische opgraving, opgesteld voor het Brabo 2-project;
- De bouwheer vraagt bij het Agentschap Onroerend Erfgoed de Bijzondere Voorwaarden op waaraan de archeologische opgraving dient te voldoen;
- De bindende voorwaarden zoals gesteld in de stedenbouwkundige vergunning voor het project Rijnkaai - Zuid ( 8.00/11002/506606.8 ) en Kattendijkdok - Oostkaai (8.00/11002/10652.1) worden verwerkt in het uitvoeringsdossier en dus ook van toepassing gesteld voor het dossier van Brabo2 / Noorderlijn voor het desbetreffende projectonderdeel;
- Gelet op het specifieke DBFM-karakter van de aannemingsopdracht staat de Opdrachtnemer (aannemersconsortium Brabo 2) na het verkrijgen van de bouwtoelating nog in voor het verder uitwerken tot op uitvoeringsniveau van het referentieontwerp dat momenteel is opgenomen in de bouw aanvraag. De stad Antwerpen merkt op dat in dit kader nog verdere plan optimalisaties en detaillering dienen te gebeuren, onder meer (niet-limitatief) voor wat betreft de positie van straatmeubilair en verlichting, aansluitingen op bestaande omgeving of andere uitvoeringsdetails.  
Overeenkomstig de bepalingen van de dBF overeenkomst tussen de stad Antwerpen en de Opdrachtnemer, mag de Opdrachtnemer geen onderdeel van de bouwwerken aanvatten vooraleer:
  - a) het deel van het ontwerp dat op het betreffende onderdeel betrekking heeft werd uitgewerkt tot niveau van uitvoeringsontwerp, en

- b) dit uitvoeringsontwerp door de Opdrachtnemer aan de stad Antwerpen ter Acceptatie werd voorgelegd uiterlijk 20 werkdagen voorafgaand aan de start van het betrokken deel van de bouwwerken.

Voorvoemde opmerkingen, die op zich geen enkel beletsel vormen voor het verkrijgen van een vergunning, worden evenwel niet meegenomen in dit advies, maar zullen door de stad Antwerpen ten gepaste tijde aan de Opdrachtnemer worden overgemaakt opdat deze kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het uitvoeringsontwerp.

...”

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen verleent op 28 oktober 2014 een nieuw gunstig advies:

“ ...

Voorwaarden van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) bij 8.00/11002/6845.3, ingediend door BAM nv:

...”

1. Alle omliggende bedrijven moeten ten alle tijden toegankelijk zijn en blijven.
2. Ten gevolge van het veranderen van een 2 maal 2 rijbaan naar een 1 maal 1 rijbaan met aparte trambedding aan de Mexicostraat zal de toegankelijkheid tot de bedrijven mogelijks bemoeilijkt worden wat potentieel gevaarlijke situaties met zich meebrengt. De aanvrager dient maatregelen te treffen om dit te voorkomen.
3. Momenteel is de Mexicostraat zo ontworpen dat vrachtwagens kunnen keren. De aanvrager dient te voorzien in een terugkeermogelijkheid (eventueel via het omliggend wegennet) om te voorkomen dat vrachtwagens bij een sperring van de Mexicobrug niet meer weg geraken.”
4. Bij aanpassingen aan het voetpad ter hoogte van de toegangen tot de bedrijven moeten de fietspaden aangepast zijn voor zware lasten (klinkers i.p.v. betondals).

...”

Op 24 november 2014 keurt de gemeenteraad van de stad Antwerpen het tracé van de wegen voorwaardelijk goed.

De verwerende partij verleent op 19 december 2014 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“ ...

#### **TOELICHTING BIJ HET DOSSIER - VERSCHILLENDE DEELPROJECTEN:**

...”

- Deelproject 4: Tramlijn Eilandje
  - Aanleg van traminfrastructuur in de Amsterdamstraat en de Londenstraat ( heraanleg wegenis van gevel tot gevel behoort niet tot de aanvraag stedenbouwkundige vergunning ), met inbegrip van de aansluiting op sporen Italiëlei - Londenstraat
  - Aanleg traminfrastructuur op de Sint-Petersvliet - Van Meterenkaai - Tavernierkaai - Rijnkaai tussen de Sint-Paulusplaats en de Amsterdamstraat met keerlus via Bataviastraat en Sint-Laureinskaai, ( heraanleg wegenis van gevel tot gevel behoort niet tot de aanvraag stedenbouwkundige vergunning )
  - Aanleg traminfrastructuur op de Kattendijk Oostkaai en Mexicostraat met keerlus ter hoogte van het Havenhuis. ( heraanleg wegenis van gevel tot gevel behoort niet tot de aanvraag stedenbouwkundige vergunning )
- Deelproject 5: Bruggen Eilandje

- Bouw van een nieuwe stalen ophaalbrug ( Londenbrug )
- Aanleg van traminfrastructuur op de Oostelijke Mexicobrug ( basculebrug, beschermd monument)

...

## **STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG 1 RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN**

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De totaliteit van de aanvraag is gelegen binnen de begrenzing van het gewestplan Antwerpen (KB 03/10/1979).

...

- **Deelproject 4: Tramlijn Eilandje**
  - *Rijnkaai - Londenstraat*
    - o woongebied met bruine omranding zone C
    - o het gewestplan werd ter plaatse gewijzigd met betrekking tot de bouwhoogte bij Besluit van de Vlaamse Executieve van 30/05/1990 en Besluit van de Vlaamse Regering van 07/07/2000.
    - o Zone voor waterwegen
    - o De zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen werd middels de gewestplanwijziging MB 20/07/1995 omgezet naar gemengd gemeenschapsvoorziening- en dienstverleningsgebied.
    - o Het Bonapartedok was oorspronkelijk aangeduid als parkgebied maar werd middels de gewestplanwijziging MB 30/05/1990 bestemd als zone voor waterwegen.
  - *Mexicostraat - keerlus*
    - o woongebied met bruine omranding zone C
    - o het gewestplan werd ter plaatse gewijzigd met betrekking tot de bouwhoogte bij Besluit van de Vlaamse Executieve van 30/05/1990 en Besluit van de Vlaamse Regering van 07/07/2000.
    - o Zone voor waterwegen
    - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen
    - o Bijzondere reservatiestrook met specifieke voorwaarden. ( toegevoegd bij gewestplanwijziging MB 28/10/1998 in functie van wegenis- en spoorweg-infrastructuur )
- **Deelproject 5: Bruggen Eilandje**
  - o woongebied met bruine omranding zone C
  - o het gewestplan werd ter plaatse gewijzigd met betrekking tot de bouwhoogte bij Besluit van de Vlaamse Executieve van 30/05/1990 en Besluit van de Vlaamse Regering van 07/07/2000.
  - o Zone voor waterwegen

...

### **Volgende bijzondere plannen van aanleg zijn gekend:**

...

- **Deelproject 4: Tramlijn Eilandje**
  - *het deel Eilandje: Rijnkaai - Londenstraat*
    - o Het bijzonder plan van aanleg Binnenstad Deel A en B, vastgesteld bij KB 25/03/1980, later opgeheven door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Binnenstad Deel 1/3, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 26/04/2012.
    - o Het bijzonder plan van aanleg eilandje, Oude Dokken, vastgesteld bij MB 15/12/2005, later opgeheven door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.

- De sporen bevinden zich aanpalend aan in de richting van de Schelde.
- het deel Eilandje: Mexicostraat - keerlus
- Het bijzonder plan van aanleg eilandje, Oude Dokken, vastgesteld bij MB 15/12/2005, later opgeheven door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.
- **Deelproject 5: Bruggen Eilandje**
  - Het bijzonder plan van aanleg Eilandje, Oude Dokken, vastgesteld bij MB 15/12/2005, later opgeheven door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.

...

**Volgende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn gekend:**

...

- **Deelproject 4: Tramlijn Eilandje**
  - het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19/06/2009. Het traject bevindt zich binnen de afbakeningslijn van het GRUP.
  - Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oosterweelverbinding, vastgesteld bij Besluit van de Vlaamse Regering van 16/06/2006. Het bestemt het gebied waarin de lus van de tram zich bevindt als een werfzone ( art. 5 )
  - In het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oosterweelverbinding - wijziging worden de percelen bestemd als: Artikel 5: werfzone ( in overdruk )
- **Deelproject 5: Bruggen Eilandje**
  - het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19/06/2009. Het traject bevindt zich binnen de afbakeningslijn van het GRUP.

...

**Volgende gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn gekend:**

- **Deelproject 4: Tramlijn Eilandje**
  - het deel Eilandje: Rijnkaai - Londenstraat
    - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Binnehad Deel 1/3, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 26/04/2012. Het bestemt de zone waarin de werken zich situeren als een zone voor publiek domein ( artikel 8 )
    - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011. De tramsporen bevinden zich aansluitend aan dit gRUP aan de zijde van de Schelde.
    - het deel Eilandje: Mexicostraat - keerlus
    - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Cadix, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen op 25/02/2010 werd opgeheven door het latere het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.
    - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011. Het bestemt de zone waarin de werken zich situeren als een zone voor publiek domein ( artikel 7 ).
- **Deelproject 5: Bruggen Eilandje**
  - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.
  - het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Cadix, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen op 25/02/2010 werd opgeheven door het latere het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje, vastgesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen 01/09/2011.

...

**Overeenstemming met dit plan**

...

- *Deelproject 4: Tramlijn Eilandje*
  - *De aanvraag is principieel in overeenstemming met het geldende plan, zoals hoger omschreven*
- *Deelproject 5: Bruggen Eilandje*
  - *De aanvraag is principieel in overeenstemming met het geldende plan, zoals hoger omschreven*

...

### **PROJECT-MER**

*Het project valt onder de projectcategorie 10b "stadsontwikkelingsprojecten" en 10j "aanleg van*

*infrastructuur voor trams" van bijlage II van het project-MER besluit.*

*Voorafgaand aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd het project onderworpen aan een milieu effectrapportage (rites.), een milieueffectenrapport (MER) werd opgemaakt en conform verklaard door de dienst MER op 27/02/2014.*

*Het milieueffectenrapport is een onderdeel van het onderhavig dossier.*

*De conclusie van de milieueffecten is verwerkt in de verklarende nota op pagina 48 tot en met 53. Volgende milderende maatregelen werden vooropgesteld per deelproject:*

...

- *Deelproject 4: Tramlijn Eilandje en Deelproject 5: Bruggen Eilandje*

*Op vergunningsniveau zijn voor deze deelzone een aantal milderende maatregelen relevant. Het betreft specifiek het vermijden van een aaneengesloten bladerdek (maatregel 19) en de infrastructuur van bovenleidingen beperken (maatregel 23).*

- *Maatregel 19 : vermijden aaneengesloten bladerdek*

*In de voorliggende deelzone worden er bijkomende bomen aangeplant in de Rijnkaai - Zuid. Het betreft slechts een enkele bomenrij in een vrij open omgeving met dokken en kaaien. De bomen staan op voldoende onderlinge afstand van elkaar.*

- *Maatregel 23 : infrastructuur bovenleiding beperken*

*De nodige palen voor de bovenleidingen zijn tot een minimum herleid en worden maximaal gecombineerd. De bovenleidingpalen worden ook ingezet voor de straatverlichting.*

...

### **MOBER**

*Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 28/05/2004 wordt volgende bepaling opgenomen: Art 7.7° een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, die bij dit besluit is gevoegd, als de aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt;*

*Het project voorziet in heraanleg van twee nieuwe parkeergelegenheden die vallen binnen de bepalingen van bovenstaand besluit, m.n. de parking ter hoogte van het Operaplein enerzijds en de parking ter hoogte van de park and ride op de Havanasite. De effecten van de beide parkeergelegenheden werden onderzocht in het M.E.R, de toegevoegde start- en projectnota's. De conclusies hiervan werden toegevoegd in een aparte nota MOBER park and ride Havana en MOBER Parking Opera ondergronds die aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werden toegevoegd.*

...

### **HET OPENBAAR ONDERZOEK**

...

- **Deelproject 4: Tramlijn Eilandje/ Deelproject 5: Bruggen Eilandje**



*Bezwaarschrift 6:*

1. *Bedrijven zijn gelegen in het industriegebied. Deze gebieden moeten conform de bepalingen van de omzendbrief dd. 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, geschikt zijn om industrieën en ambachtelijke bedrijven te huisvesten. De aanwezige infrastructuur dient in eerste instantie ten dienste van de bedrijven te staan.*
2. *De huidige aanvraag is vaag opgesteld, de plannen zijn weinigzeggend en geven weinig zekerheid naar de toekomst toe. De aanvraag is vaag voor het gedeelte Mexicostraat en gedetailleerd voor Operaplein en de Leien. Er dient evenveel zorg en aandacht besteed te worden aan alle deelprojecten.*
3. *Cliënten zijn gespecialiseerd in distributie en groothandel. Zij worden dagelijks bediend door 16 vrachtwagens en 4 containers, in totaal met 30 vervoersbewegingen/dag. Op de site werken 75 mensen. De toegankelijkheid is van cruciaal belang.*
4. *De geplande heraanleg van de Mexicostraat verslechtert de bestaande verkeerssituatie en bereikbaarheid van de bedrijven aanzienlijk. Het huidige aantal rijvakken wordt gehalveerd en een verhoogde dubbele trambedding wordt aangelegd. Er wordt een keerlus voorzien t.h.v. het havenhuis. Volgende problemen ontstaan hierdoor:*
  - 4.1. *De vrachtwagens zullen niet meer kunnen inrijden in de laad- en lospoorten aan de straatzijde*
  - 4.2. *De vrachtwagens die zich aanmelden aan de receptie moeten op de straatzijde blijven staan en blokkeren zo de Mexicostraat;*
  - 4.3. *De bussen blijven over de weg rijden en zullen bij het stoppen aan de haltes voor filevorming zorgen;*
  - 4.4. *De vrachtwagens zullen niet kunnen terugkeren over de trambedding omwille van de grote draaicirkels;*
  - 4.5. *De Kambalastraat zal moeilijk toegankelijk worden*
5. *Uit het dossier blijkt niet waarom de halvering van het aantal rijvakken noodzakelijk is; en waarom de aanleg van de tramlijn tot aan het nieuwe havenhuis noodzakelijk is.*
6. *De Mexicostraat wordt reeds bediend door De Lijn, dit is voldoende gelet op de 'ligging in KMO-zone. Slechts een klein aantal werknemers maakt gebruik van het openbaar vervoer.*
7. *BAM heeft nagelaten om alternatieven te onderzoeken, zoals het inleggen van extra buslijnen. Zo zouden er geen tramlijnen voorzien moeten worden op de beschermde Mexicobrug. Het-onderzoek naar alternatieven diende aan bod te komen in de project-MER. Een afweging dient te gebeuren op basis van aantrekkelijkheid, de gebruiksfrequentie en de inpasbaarheid in de onmiddellijke omgeving. Een verhoogde dubbele trambedding past niet in een KMO-zone die non-stop bediend wordt door vrachtwagens en containers. De schaalvoordelen die een tram biedt, zijn niet van tel gelet op het beperkt gebruik van openbaar vervoer in de KMO-zone.*
8. *Werd een kosten batenanalyse uitgevoerd?*
9. *BAM vermeldt in de aanvraag een toekomstige aanleg van de Mexicostraat. Bezwaarindieners gaan ervan uit dat dit een aanleg betreft na het beëindigen van de concessies voor de bedrijvigheid, en stellen dat een herinrichting voorbarig is gelet op een toekomstige herinrichting die pas in 2040 relevant is.*
10. *Bezwaarindieners formuleren voorstellen voor aanpassingen aan het plan.*
11. *Bezwaarindieners stellen financiële en economische schade te zullen lijden naar aanleiding van de heraanleg van de Mexicostraat.*

*Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar mbt deze bezwaren:*

*De voorliggende plannen bevatten voldoende informatie naar wegenisontwerp met aanduiding van afmetingen en dwarsdoorsneden om een inschatting te kunnen maken van de geplande werken.*

*De Mexicostraat heeft conform het mobiliteitsplan een wegencategorisering als wijkweg met een lokale verzamelende en ontsluitende functie op wijkniveau waardoor hinder op de verkeersdoorstroming in beperkte mate aanvaardbaar wordt geacht. Voor vrachtwagens die zich aanmelden aan de receptie van de bedrijven, is het aangewezen op eigen terrein de nodige voorzieningen te treffen om dit wachten mogelijk te maken zonder de doorgang op de Mexicostraat te hinderen. Dit aanmelden houdt immers verband met de private organisatie van het bedrijf en kan niet volledig op openbaar domein worden gefaciliteerd.*

*Het ontwerp houdt bovendien rekening met de bestaande toegangen en erfontsluitingen. Aan de oostzijde van de Mexicostraat - de zijde waar de nieuwe trambedding wordt voorzien - bevinden zich vandaag geen rechtstreekse erfontsluitingen op de Mexicostraat. De enige aansluiting aan deze zijde betreft de aansluiting van de Kambala- en Limbastraat, welke behouden blijft. Aan de westzijde bevinden zich enkele toegangen tot concessies op de kaaizone van het Kattendijkdok. De terreinen zijn afgesloten met een hekwerk met schuifpoorten. Alle toegangen blijven behouden.*

*De toegankelijkheid voor vrachtverkeer van de bestaande ingangen werd grafisch onderzocht met vrachtwagens met een oplegger van 14,40m. Daarbij blijkt dat de toegankelijkheid van de bedrijven mogelijk blijft bij een voorwaartse inrijbeweging, zelfs voor de grootste types met oplegger en vanop de eigen rijstrook. In het geval na realisatie toch een onvoldoende breedte beschikbaar blijft zijn aanpassingen nog mogelijk zoals een verbreding van de obstakelvrije zone (vb. verbreden toegangspoort, verplaatsen verlichtingspaal, ....) of het faciliteren van de indraaibeweging via de volledige wegbreedte. Gezien het aantal toeleveringen met dit type vrachtwagen aan het bedrijf beperkt is, zal ook de sporadische en kortstondige hinder op de verkeersdoorstroming beperkt zijn. Deze beperkte aanpassingen aan de inrichting kunnen in overleg met de initiatiefnemer en de stad zonder nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden gerealiseerd.*

*Bij het uitrijden van de bedrijventerreinen kunnen de vrachtwagens linksaf naar het noorden uitrijden, dit conform de huidige situatie waar geen wijzigingen in worden aangebracht.*

*Keerbewegingen zijn enkel nodig in geval van foutrijden of bij sperring van de brug. Ten noorden van de Mexicobruggen is er momenteel een keermogelijkheid voorzien. Er wordt aangenomen dat deze keerbeweging slechts sporadisch en in uitzonderlijke gevallen wordt benut (bijvoorbeeld bij defect of onderbrekingen Mexicobruggen).*

*Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zijn reguliere terugkeerbewegingen (draai >180°) op de Mexicostraat zelf - zeker voor grotere voertuigen - sterk af te raden. Er bestaan veiligere en comfortabelere alternatieven door gebruik te maken van het aansluitende openbaar domein van de Mexicostraat (Limbastraat - Kambalastraat). Om deze keermogelijkheid te vergemakkelijken kan een aanpassing van de materialisatie van de trambaan ter hoogte van de zijstraat (beton i.p.v. kassei) worden overwogen. Bovendien zal dit duurzamer zijn en de verkeersleesbaarheid van de situatie verhogen.*

*Voor de herinrichting van de Mexicostraat, aansluitend aan de infrastructuurwerken voor de tram, werd een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend door de stad Antwerpen. Beide projecten maken een gehele inrichting van de Mexicostraat mogelijk. Het betreft bijgevolg een project op korte termijn en niet op langere termijn zoals door de bezwaarindiener werd geschetst.*

*De voorgestelde alternatieven maken geen onderdeel uit van de voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Een afweging van de alternatieven gebeurt in het milieukundig onderzoek, waarna een beleidskeuze wordt gemaakt ten voordele van een alternatief. In de huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning kan enkel een beoordeling worden gemaakt van het gekozen en aangevraagde ontwerp.*

De bezwaren nopen niet tot de weigering van de aanvraag noch tot de opname van een voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning.

...

### **BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG**

De aanvraag betreft het geheel van infrastructuurwerken die nodig zijn voor de realisatie van de traminfrastructuur, inclusief de heraanleg van het openbaar domein, vanaf het centrale deel van de Leien tot aan de Ekersesteenweg, en een gedeelte van het Eilandje en de Scheldekaaien.

Het project Leien en tramlijn Noorderlijn maakt deel uit van hét Masterplan voor de mobiliteit van Antwerpen. Dit Masterplan voorziet in een programma met een reeks infrastructuurprojecten, waaronder de sluiting van de kleine Ring ( de Oosterweelverbinding ), de herinrichting van een aantal gewestwegen, een aantal stedelijke openbaar vervoersprojecten en enkele optimalisatieprojecten voor het waterwegentransport.

De herinrichting van de Leien heeft tot doel het verkeer op de Leien anders te organiseren. Het midden van de Leien wordt gereserveerd voor de tram. In de twee richtingen wordt een systeem ontworpen van rijweg ( twee rijstroken ) voor doorgaand verkeer, en een ventweg een rijstrook voor plaatselijk verkeer. Tussen de rijweg en de ventweg is een fietspad voorzien. De verschillende verkeersstromen zijn door groene bermen van elkaar afgeschermd. Dit profiel is een voorzetting van het wegprofiel zoals voorzien in gerealiseerde herinrichting van de Leien fase I, die zich situeert aan het zuidelijk deel van de Leien.

De herinrichting van de Leien fase II sluit hierop aan en laat zich omschrijven als het noordelijk segment tussen de kruising met de Stoopstraat en de Noorderlaan.

Aansluitend bij de herinrichting van de Leien worden ook het Operaplein en de Rooseveltplaats heraangelegd. Ter hoogte van het Operagebouw wordt de rijweg ondergronds getrokken, met aansluiting op een ondergrondse parking. De aansluiting van het premetronet op de bestaande tramlijn op de zuidelijke Leien is voorzien via een open helling tussen de Stoopstraat en de Maria-Theresialei, dewelke ook deel uitmaakt van voorliggende aanvraag.

De tramprojecten op het Eilandje komen bovenop een omvattende herinrichting van het Eilandje. De tram zal ter hoogte van de Noorderplaats aansluiten op het tracé dat via de Leien richting noorden zal leiden. De as Londenstraat-Amsterdamstraat wordt daarbij een belangrijke schakel in het tramnetwerk van de stad. De tram krijgt een eigen bedding om een vlotte doorstroming te kunnen blijven garanderen. Vanaf deze verbinding zal een aftakking gerealiseerd worden via de Kattendijkdok - Oostkaai tot aan de keerlus ter hoogte van het Havenhuis. Ook wordt vanaf de Amsterdamstraat op de Scheldekaaien een tram voorzien die richting binnenstad gaat via een aansluiting op de bestaande keerlus ter hoogte van Sint-Pietersvliet.

De tramlijn Noorderlaan omvat de bouw van een tramlijn op het traject van de Noorderlaan in Antwerpen over het Albertkanaal tot de Ekersesteenweg, met een eindhalte aan de Havanasite. De Noorderlaan zelf zal ook worden heringericht. De recent heraangelegde Noorderlaan-bruggen zijn reeds afgestemd op dit project en maken geen deel uit van deze aanvraag.

### **BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en bouwdichtheid, de visueel-Vormelijke elementen, de cultuurhistorische aspecten, het bodemreliëf, de hinderaspecten, de gezondheid, het gebruiksgenot en de veiligheid in het algemeen.

...

- **Deelproject 4: Tramlijnen Eilandje**

Het deelgebied Eilandje vindt in het zuiden aansluiting met de Leien op de Noorderplaats. In het westen is ze begrensd door de Schelde, in het noorden door de Royersluis, het Amerika- en het Straatsburgdok, in het oosten door het Asia- en het Kempisch dok. Er worden enkele tramlijnen op het Eilandje voorzien, met name: Amsterdamstraat - Londenstraat, Rijnkaai tussen Sint-Pietersvliet en Amsterdamstraat en Kattendijkdok - Oostkaai - Mexicostraat tot aan het Havenhuis. In dit deelproject wordt louter voorzien in de traminfrastructuur. De trambaan wordt voorzien in vrije bedding met inbegrip van spooruitrusting, bovenleidingen en aanverwante infrastructuur op het tracé 'Eilandje'. Er wordt een keerlus voorzien ter hoogte van de Sint-Laureiskaai en de Bataviastraat.

De aanleg van de traminfrastructuur past zich in in de lange termijnvisie voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk in de regio Antwerpen, zoals omschreven in het Masterplan 2020.

In het openbaar vervoersnetwerk heeft deze infrastructuur als belangrijkste doelstellingen:

- Het bedienen van de wijk Eilandje. Dit is een wijk in volle ontwikkeling en ze ondergaat een transformatie van havengebied naar stadswijk. In deze nieuwe stadswijk staat wonen centraal. Om het autoverkeer in deze wijk te beperken is de uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk essentieel.
- De tram moet een vlot alternatief zijn voor het auto en busverkeer dat historische en culturele blikvangers bezoekt zoals het MAS, het Red Star Line museum, de Shop en voor de trekpleisters zoals de badboot en het toekomstige Cadixplein en het vernieuwde Havenhuis.
- De tramlijn door de Kattendijkdok - Oostkaai vormt een belangrijk onderdeel van de noord-zuid georiënteerde openbaar vervoersas.

- **a) het deel Eilandje: Rijnkaai - Londenstraat**

De Londenstraat en de Amsterdamstraat werden recent heringericht. De trambaan wordt ingepast in de daartoe voorziene ruimte op de middenberm. De haltes worden afgestemd op de trekpleisters, zoals het MAS, het ballet van Vlaanderen en het Redstarmuseum. In de Londenstraat wordt een tramhalte voorzien ter hoogte van de aansluiting met de Kattendijkdok Oostkaai.

Ter hoogte van de Scheldekaaien, Rijnkaai Zuid, wordt de tram in een vrije bedding gelegd, zijde kaai. De trambaan sluit aan op de bestaande tramkeerlus Sint-Pietersvliet en Sint-Paulusstraat. Ter hoogte van Brouwersvliet wordt een tramhalte met perrons voorzien. Sint-Laureisstraat/Bataviastraat wordt opgevat als keerlus, met in de Bataviastraat een tramhalte en een uitwijkspoor als bufferruimte voor de trams.

- **b) het deel Eilandje: Mexicostraat - keerlus**

Op de Kattendijkdok Oostkaai wordt een vrije trambedding voorzien, excentrisch gelegen ten oosten van de rijbaan. Deze trambedding wordt doorgetrokken over één helft van de Mexicobruggeten en via de Mexicostraat tot aan het Havenhuis. Ten noorden van het kruispunt met de Staatsburgbrug wordt een tramkeerlus voorzien.

Het profiel van de Mexicostraat bevat achtereenvolgens een voet en fietspad, 2x1 rijstrook, een vrije trambaan en terug een voet- en fietspad.

De werken hebben louter betrekking op de tramlijnen. Er worden geen bomen geveld in dit deelproject.

Vanuit het oogpunt van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening is dit onderdeel aanvaardbaar.

- **Deelproject 5: Bruggen Eilandje**

Het deelproject Bruggen Eilandje omvat volgende projectonderdelen: het bouwen en een nieuwe stalen ophaalbrug (Londenbrug), de aanleg van traminfrastructuur op de Londenbrug, structurele aanpassingswerken aan de Mexicobrug Oost ( basculebrug, beschermd monument) om tramlijn Eilandje erover te kunnen leiden en tot slot de aanleg van traminfrastructuur op de Oostelijke Mexicobrug.

De bestaande Londenbrug, een beweegbare brug die zich over de verbinding tussen het Verbindingsdok en Kattendijkdok bevindt, wordt vervangen door een nieuwe ophaalbrug. Door haar centrale ligging op het Eilandje en haar expliciete bovenbouw, vormt ze een markant oriëntatiepunt in de dokken van dit nieuwe stadsdeel.

De bestaande Londenbrug is een ophaalbrug met hameistijlen aan de oostzijde. De priem en de balans zijn duidelijk leesbaar. De aandrijving gebeurt vandaag de dag bovengronds door een tandlat en electromotor. Het brugdek bestaat uit twee keer twee rijstroken en een enkelrichtingfiets en voetpad aan beide zijden van de brug. In gesloten toestand is doorvaart onder de brug door voor alle vaarverkeer uitgesloten. De Londenbrug is een stalen brug, het brugdek is van een epoxylaag voorzien.

Aan de zijde van de hameistijlen ( oostzijde ) is nog steeds een seinhuis aanwezig. Dit seinhuis wordt niet permanent bemand.

Het ontwerp werd in vooroverleg afgetoetst met de stedelijke diensten en team Vlaams Bouwmeester. Het ontwerp respecteert de gemaakte afspraken.

De nieuwe ophaalbrug beoogt een lichte structuur te worden die opnieuw een markant oriëntatiepunt vormt in de haven, net zoals de huidige Londenbrug. Het doorzicht tussen de dokken moet gevrijwaard worden. Het opsplitsen van de priemen en de vormgeving van de brug refereert aan de lichte kraanstructuren in het havengebied.

In het ontwerp van de Amsterdamstraat worden de verlichtings- en bovenleidingmasten en de bomen steeds gebundeld langs de trambaan. Om deze structuur aan te vullen wordt ervoor gekozen het ophaalmechanisme van de Londenbrug in het verlengde van deze bomenrij in te planten, tussen de trambaan en de rijweg.

De lineaire structuren van de verschillende rijvakken worden zoveel mogelijk doorgetrokken om een versmalling van het algemene wegprofiel te vermijden. Een bochtig tracé zou deze lineaire structuur immers verstoren. Zo ontstaat een continu wegbeeld over de brug heen.

Het laten doorlopen van de rijlopers ( fiets- en voetpad, rijweg, vrije tram-busbaan in twee richtingen, rijweg en fiets- en voetpad ) zonder profielversmallingen heeft tot gevolg dat het brugdek als het ware wordt opengetrokken. Er ontstaan verschillende rijlopers op aparte balken in plaats van gemengd verkeer op de brug.

In de huidige toestand worden de slagbomen ver van de brug geplaatst en moeten er lange vaste balustrades voorzien worden, om ervoor te zorgen dat de zone van de brug afgesloten blijft als de brug open staat. In het ontwerp wordt ernaar gestreefd deze veilige rechthoek te minimaliseren. De slagbomen worden zo dicht mogelijk bij de brug geplaatst, zodat minder balustrades nodig zijn.

Het integraal restauratiedossier van de Mexicobridgen behoort niet tot de onderhavige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Deze aanvraag beperkt zich tot de aanleg van de traminfrastructuur over de bestaande Mexicobrug Oost om de tramlijn Eilandje tot aan Keerlus Havenhuis te kunnen realiseren.

Om een tramovergang mogelijk te maken zullen een aantal elementen moeten toegevoegd worden aan de constructies, waarbij aandacht wordt geschonken aan het reversibel karakter ervan.

Vanuit het oogpunt van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening is dit onderdeel aanvaardbaar.

...

## **WATERTOETS**

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het voorliggende project betreft enerzijds de heraanleg van publiek domein met aanleg tram- en businfrastructuur op de Noordelijke Leien, de Rooseveltplaats, het Operaplein, het Eilandje en de Noorderlaan. Anderzijds betreft dit project de renovatie en afwerking van het premetrostation Opera en de realisatie van een tunnel en ondergrondse parkeergarage onder het toekomstige Operaplein.

De werken zijn niet gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied. Omwille van de ligging werd evenwel advies gevraagd aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA), Departement MOW afdeling Maritieme Toegang en nv De Scheepvaart. Het GHA stelde dat uit onderzoek blijkt dat de dokken op rechteroever voldoende capaciteit hebben om het afstromend hemelwater collectief te bufferen. De aansluiting van de RWA-leidingen op de dokken zal dus geen negatief effect hebben. De overige twee adviesinstanties voor oppervlaktewater hebben beide een gunstig advies verleend zonder bijkomende bemerkingen.

Mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming. Het mogelijk schadelijk effect werd onderzocht door de bevoegde waterbeheerder (Vlaamse Milieumaatschappij) en besproken bij de adviesverlening hierboven. Op basis van het advies van de waterbeheerder worden bijkomende voorwaarden opgelegd om het infiltrerend vermogen van de parkeerplaatsen beter te benutten en om permanente drainage te voorkomen., die beide aan deze vergunning worden toegevoegd. Uit de goedgekeurde project-MER blijkt bovendien dat monitoring van het de optredende effecten door de bemaling bij het Operaplein vereist is.

Op basis van de aanvraag dient in alle redelijkheid geoordeeld te worden dat er geen significant schadelijke effecten zijn op het oppervlakte- of grondwatersysteem op voorwaarde dat de voorwaarden afgeleid uit het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij worden nageleefd.

## **ALGEMENE CONCLUSIE**

De aanvraag is vatbaar voor stedenbouwkundige vergunning:

- De aanvraag is overwegend in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. De plaatselijke afwijkingen kunnen worden toegestaan met toepassing van art. 4.4.1. en 4.4.7. § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.
- De aanvraag is verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.

**BIJGEVOLG WORDT OP 19 DEC, 2014 HET VOLGENDE BESLIST:**

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

**2° de volgende voorwaarden na te leven:**

- **Voorwaarden die tegemoet komen aan de geformuleerde bezwaren:**
  - **De bereikbaarheid van de drop-off-zone van het hotel gelegen op de hoek van de Italiëlei met de Ellermanstraat dient ten allen tijde gegarandeerd te blijven.**
  - **De fasering van de werken moet tijdig worden gecommuniceerd aan bewoners en bedrijvigheid. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van een infopunt / website waar up to date informatie beschikbaar is of waar geïnteresseerden terecht kunnen met vragen over de werkzaamheden**
- **De voorziene beplantingen dienen uitgevoerd te worden voor het einde van het eerste plantseizoen volgend op het voltooiën van de infrastructuurwerken van het betrokken deelproject, aangeplant te worden.**
  - **De hoogstammen dienen aangeplant te worden in een minimale plantmaat 40/45.**
  - **Er moet gekozen worden voor hoogstammige bomen van eerste grootteorde, de soorten die vooropgesteld zijn in de bomenvisie van de stad Antwerpen dienen aangeplant te worden.**
- **Alle voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 24/10/2014 van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen:**

**Voorwaarden deelproject 1:**

**De keermogelijkheid in de Louiza-Marialei moet tot aan de sinussen in asfalt worden uitgevoerd.**

**Rondom het fietspad langsheen het traject tussen het Hardenvoortviaduct en Asiadok-Oostkaai moet een verharding in platines kandla gres 14x14x10 cm worden in plaats van kasseien. Ook de opstelplaats voor de oversteek naar de IJzerlaan, de middenberm en de aankomstzone zijde IJzerlaan dienen volledig in dezelfde platines te worden uitgevoerd in plaats van in betonstraatstenen;**

**De bouwheer laat de geplande werken voorafgaan door een archeologische begeleiding van de uitgraving en registratie van de archeologische sporen, zoals bepaald in de Bijzondere Voorwaarden voor een archeologische opgraving, opgesteld voor het Brabo 2-project;**

**De bouwheer vraagt bij het Agentschap Onroerend Erfgoed de Bijzondere Voorwaarden op waaraan de archeologische opgraving dient te voldoen;**

**De te behouden bomen (Rooseveltplaats) moeten op passende wijze beschermd worden tijdens de werken zoals geadviseerd in de bomentoets (zie bijlage);**

**Alle plannen en werforganisatie Brabo2 / Noorderlijn worden afgestemd met plannen en werven van Parkbrug en ZNA;**

**De veiligheid van parkgebruiker wordt voldoende gegarandeerd en indien nodig worden daarvoor de gepaste inrichtingsmaatregelen in overleg met de stad genomen;**

**Gelet op het specifieke DBFM-karakter van de aannemingsopdracht staat de Opdrachtnemer (aannemersconsortium Brabo 2) na het verkrijgen van de bouwtoelating nog in voor het verder uitwerken tot op uitvoeringsniveau van het referentieontwerp dat momenteel is opgenomen in de bouwaanvraag. De Stad**

*Antwerpen merkt op dat in dit kader nog verdere planoptimalisaties en detaillering dienen te gebeuren, onder meer (niet-limitatief) voor wat betreft de positie van straatmeubilair en verlichting, aansluitingen op bestaande omgeving of andere uitvoeringsdetails.*

*Overeenkomstig de bepalingen van de dBF overeenkomst tussen de stad Antwerpen en de Opdrachtnemer, mag de Opdrachtnemer geen onderdeel van de bouwwerken aanvaatten vooraleer:*

*het deel van het ontwerp dat op het betreffende onderdeel betrekking heeft werd uitgewerkt tot niveau van uitvoeringsontwerp, en dit uitvoeringsontwerp door de Opdrachtnemer aan de stad Antwerpen ter Acceptatie werd voorgelegd uiterlijk 20 werkdagen voorafgaand aan de start van het betrokken deel van de bouwwerken. Voornoemde opmerkingen, die op zich geen enkel beletsel vormen voor het verkrijgen van een vergunning, worden evenwel niet meegenomen in dit advies, maar zullen door de stad Antwerpen ten gepaste tijde aan de Opdrachtnemer worden overgemaakt opdat deze kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het uitvoeringsontwerp; De bouwheer dient een oplossing te zoeken binnen het ingediende deelproject 1 om bereikbaarheid van de bestaande drop-off zone aan de hoofdingang van het hotel te verzekeren, rekening houdend met de nieuwe toestand van de Italiëlei.*

**Voorwaarden deelproject 2:**

*De bouwheer laat de geplande werken voorafgaan door een archeologische begeleiding van de uitgraving en registratie van de archeologische sporen, zoals bepaald in de Bijzondere Voorwaarden voor een archeologische opgraving, opgesteld voor het Brabo 2-project;*

*De bouwheer vraagt bij het Agentschap Oniterend Erfgoed de Bijzondere Voorwaarden op waaraan de archeologische opgraving dient te voldoen.*

**Voorwaarden deelproject 4:**

*De bouwheer laat de geplande werken voorafgaan door een archeologische begeleiding van de uitgraving en registratie van de archeologische sporen, zoals bepaald in de Bijzondere Voorwaarden voor een archeologische opgraving, opgesteld voor het Brabo 2-project;*

*De bouwheer vraagt bij het Agentschap Onroerend Erfgoed de Bijzondere Voorwaarden op waaraan de archeologische opgraving dient te voldoen;*

*De bindende voorwaarden zoals gesteld in de stedenbouwkundige vergunning voor het project Rijnkaai - Zuid ( 8.00/11002/506606.8 ) en Kattendijkdok Oostkaai (8.00/11002/10652.1) worden verwerkt in het uitvoeringsdossier en dus ook van toepassing gesteld voor het dossier van Brabo2 / Noorderlijn voor het desbetreffende projectonderdeel;*

*Gelet op het specifieke DBFM-karakter van de aannemingsopdracht staat de Opdrachtnemer (aannemersconsortium Brabo 2) na het verkrijgen van de bouwtoelating nog in voor het verder uitwerken tot op uitvoeringsniveau van het referentieontwerp dat momenteel is opgenomen in de bouwaanvraag. De stad Antwerpen merkt -op dat in dit kader nog verdere planoptimalisaties en detaillering dienen te gebeuren, onder meer (niet-limitatief) voor wat betreft de positie van straatmeubilair en verlichting, aansluitingen op bestaande omgeving of andere uitvoeringsdetails.*

*Overeenkomstig de bepalingen van de dBF overeenkomst tussen de stad Antwerpen en de Opdrachtnemer, mag de Opdrachtnemer geen onderdeel van de bouwwerken aanvaatten vooraleer:*

*(a) het deel van het ontwerp dat op het betreffende onderdeel betrekking heeft werd uitgewerkt tot niveau van uitvoeringsontwerp, en*



*(b) dit uitvoeringsontwerp door de Opdrachtnemer aan de stad Antwerpen ter Acceptatie werd voorgelegd uiterlijk 20 werkdagen voorafgaand aan de start van het betrokken deel van de bouwwerken.*

*Voorname opmerkingen, die op zich geen enkel beletsel vormen voor het verkrijgen van een vergunning, worden evenwel niet meegenomen in dit advies, maar zullen door de stad Antwerpen ten gepaste tijde aan de Opdrachtnemer worden overgemaakt opdat deze kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het uitvoeringsontwerp.*

**Algemene voorwaarden:**

*Er wordt geopteerd om de nieuwe bomen voldoende kansen te geven om monumentaal uit te groeien, hiervoor dienen de richtlijnen beschreven in de bomenvisie van de stad opgevolgd te worden (zie bijlage). Deze bomenvisie is geldig voor het hele traject van de Noorderlijn. Dit betekent voldoende investering in ondergronds doorwortelbaar volume en standplaats van elke boom, alsook alle bomen grenzend aan de werf;*

*Versterkt gras kan op verschillende manieren bekomen worden, en het is vooral de betredingsdruk en de belasting die moet bepalen welk type gebruikt wordt. Betongrassdals zijn het sterkst en 'meest stabiel. Deze kunnen in alle omstandigheden gebruikt worden. Voor grasstroken die niet of slechts occasioneel worden bereden (bijvoorbeeld enkel voor onderhoud of als brandweg rond een gebouw) voldoen kunststofgrastegels. Als dat het geval is bij de trambanen, is er geen bezwaar tegen kunststofgrastegels. Voor grasmatten met een intensieve betreding maar lage belasting, is gewapend gras of grindgazon dan weer ideaal omdat het gemakkelijk vanzelf regenereert en gemakkelijker te herstellen is dan grastegels. Dus voor de vergroening van de trambanen voor trajecten met een lage betredingsdruk kunnen kunststofgrastegels worden gebruikt.*

*Volgende beschermingsmaatregelen voor de bomen dienen in acht genomen:*

- o tijdens de bouwwerken moeten de bomen tot buiten de kroonprojectie met een vast hekwerk afgeschermd worden;*
- o alle eventuele beschadigingen aan de bomen dienen onmiddellijk vakkundig te worden behandeld, om infectie van de wonden tot een minimum te beperken;*
- o onder de bomen mogen geen materialen gestapeld of werfwagens geplaatst worden;*
- o er mag geen grond aangevuld of afgegraven worden binnen de kroonprojectie;*
- o het uitgieten van spoelwater met cementresten enz. moet vermeden worden;*
- o het wortelgestel van te behouden bomen dient voldoende vochtig gehouden te worden tijdens de werken.*

*Materiaalgebruik: volgende wijzigingen in materiaalgebruik moeten worden doorgevoerd: Inrichting tramperrons: tramperrons moeten volledig worden ingericht conform het draaiboek openbaar domein;*

*Volgende zaken moeten zeker nog worden uitgewerkt: oversteekplaatsen voor voetgangers, blindengeleiding, hekwerken en wachthuisjes;*

*Het bijgevoegd advies van de brandweer van 1 september 2014 met ref. BW/PR/20141141.00002.A3.0009. "*

- Alle voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 04/08/2014 van het Agentschap Onroerend Erfgoed.*
- Alle voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 30/06/2014 van het Agentschap voor Natuur Bos, met name:*

*Voorwaarden in het kader van art. 90 bis van het bosdecreet:*

- o De te ontbossen oppervlakte bedraagt 2950 m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet*

- *De resterende bosoppervlakte moet als bos behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.*
- *Het plan goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos dient deel uit te maken van de stedenbouwkundige vergunning.*
- *De vergunning wordt verleend op grond van art. 90 bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: COMP/14/0236/AN*
- *De bosbehoudsbijdrage van 11682€ dient binnen de 4 vier maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort worden op het rekeningnummer van het Agentschap voor Natuur en Bos, zoals vermeld op het overschrijvingsformulier welke als bijlage bij deze vergunning gevoegd werd.*

*Alle van nature in het wild levende vogelsoorten zijn beschermd in het Vlaamse Gewest op basis van het Soortenbesluit van 15 mei 2009. De bescherming heeft onder meer betrekking op de nesten van vogelsoorten ( artikel 14 van het soortenbesluit ). Bij het uitvoeren van werken in de periode 1 maart - 1 juli moet men er zich van vergewissen dat geen nesten van beschermde vogelsoorten beschadigd, weggenomen of vernield worden. Als nesten in het gedrang komen dient de uitvoerder contact op te nemen met het Agentschap voor Natuur en Bos.*

*Het boscompensatiedossier COMP/14/0236/AN maakt integraal deel uit van deze vergunning.*

- *De voorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden die betrekking hebben op de busperrons op de Franklin Rooseveltplaats, in de beide adviezen dd 23/07/2014 van de provincie Antwerpen, Departement Welzijn, Economie en Plattelandsbeleid, Dienst Welzijn, Centrum voor Toegankelijkheid*
- *Alle voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 28/10/2014 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*
- *De voorwaarden afgeleid uit het advies dd 24/07/2014 van de Vlaamse Milieumaatschappij, Afdeling Operationeel Waterbeheer, Dienst Lokaal Waterbeheer*
  - *De waterdoorlatende langspaarkeerplaatsen in deelproject 1 (Leien) worden met een maximale helling van 1% uitgevoerd*
  - *De constructie onder het Operaplein wordt als een volledig waterdichte constructie voorzien*
- *De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 08/07/2014 van de NV Aquafin.*
- *De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 01/07/2014 van de ASTRID-veiligheidscommissie.*
- *De voorwaarden gestipuleerd in volgende de adviezen van de leidingen-beheerders:*
  - *2Het advies dd 14/07/2014 van Belgian Pipeline Organisation*
  - *Het advies dd 20/08/2014 van Petrochemical Pipeline Services*
  - *Het advies dd 31/07/2014 van Solvay*
  - *Het advies dd 17/07/2014 van de NV Elia Noord*
  - *Het advies dd 14/07/2014 van de NATO - BPO*

- ***Het advies dd 30/09/2014 van de NV Fluxys Belgium***  
...”

Dit is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

Uit het dossier blijkt dat de verzoeken tot tussenkomst van de eerste, tweede en derde tussenkomende partij tijdig en regelmatig zijn ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

#### **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

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

#### **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

##### **A. Eerste middel**

*Standpunt van de partijen*

1.

In een eerste middel roept de verzoekende partij de schending in van de artikelen 1.1.4, 4.3.1, §1, 1°, b en 4.3.1, § 2 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van het redelijkheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij zet het volgende uiteen:

“ ...

*Toelichting*

1.

*Het bedrijf van verzoekster is gelegen binnen de begrenzing van het Gewestplan Antwerpen (KB 03/10/1979), in gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen:*

...

*Het bedrijf is echter niet gelegen binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje:*

...

*De aanvraag voor de aanleg van een tramlijn ter hoogte van de Mexicostraat 3 dient derhalve beoordeeld te worden op basis van de voorschriften van het gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen van het Gewestplan Antwerpen.*

2.

*Indien een project niet gelegen is binnen een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan, is het de taak van de vergunningverlenende overheid om geval per geval te onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de eisen van de goede ruimtelijke ordening.*

...

3.

*In casu blijkt dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in de bestreden beslissing de verenigbaarheid van de aanvraag niet toetst aan de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand en ordening. In de onmiddellijke omgeving van de*

*Mexicostraat bevinden zich immers enkel bedrijven, zoals daar zijn het bedrijf van verzoekster, de NV KUBO SUPPLY, de NV PODEMEX, de NV DETRACO INTERNATIONAL, DHL, enz. Hier werd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar manifest geen rekening mee gehouden.*

*De overeenstemming van deelproject 4 met de goede ruimtelijke ordening wordt in de bestreden beslissing enkel als volgt gemotiveerd:*

*...*

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar motiveert de overeenstemming van de tramlijn in de Mexicostraat met de goede ruimtelijke ordening dus door te stellen dat het Eilandje een wijk is in volle ontwikkeling die een transformatie ondergaat van havengebied naar stadswijk, waar wonen centraal staat.*

*Nochtans zijn in de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat heden ten dage enkel bedrijven gevestigd. Over de inpassing van de tramlijn in een straat waar zich momenteel uitsluitend bedrijven bevinden wordt met geen woord gerept.*

*Er wordt niet gemotiveerd hoe deze tramlijn, waardoor de Mexicostraat grondig versmald wordt voor wagens, inpast in een straat waar zich dagdagelijks vele vrachtwagens doorgang dienen te verschaffen naar de KMO's die aan de Mexicostraat zijn gelegen.*

*Er wordt dus door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar enkel gekeken naar een deel van de ruimere omgeving van het Eilandje, met name het woongebied dat zich rondom het MAS bevindt. Er wordt daarentegen op geen enkele wijze rekening gehouden met de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat waar zich momenteel uitsluitend bedrijven bevinden.*

*Hoewel de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar besluit dat dit onderdeel van de aanvraag vanuit het oogpunt van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening aanvaardbaar is, wordt deze plaatselijke ruimtelijke ordening nochtans niet in zijn beoordeling betrokken.*

*Dit alles klemmt des te meer, gelet op de toepasselijke planvoorschriften. Zoals hierboven reeds aangehaald, ligt het noorden van de Mexicostraat niét binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje.*

*Er mocht dan ook op zijn minst verwacht worden van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dat er voor dit onderdeel van deelproject 4 specifiek rekening gehouden zou worden met de behoeften van de KMO's die zich daar bevinden, conform de nog steeds geldende gewestplanbestemming.*

*De onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat diende de doorslag te vormen voor het weigeren van de vergunning om een traminfrastructuur te voorzien in dit onderdeel van het deelproject. In de plaats daarvan wordt de woonzone op het Eilandje die veel verder gelegen is voorgetrokken.*

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft derhalve nagelaten de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke actoren gelijktijdig tegenover elkaar af te wegen. Hierdoor wordt evenmin rekening gehouden met de economische gevolgen van de vergunningsaanvraag en met de bestaande toestand in de onmiddellijke omgeving. Zodoende schendt de vergunningverlenende overheid de artikelen 1.1.4., 4.3.1., §1, °1 b en 4.3.1., § 2 VCRO.*

4.

*Ook de argumentatie van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar als antwoord op het bezwaar van verzoekster tijdens het openbaar onderzoek overtuigt in deze niet.*

*Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar werd de toegankelijkheid voor vrachtverkeer van de bestaande ingangen van de bedrijven grafisch onderzocht met vrachtwagens met een oplegger van 14,40 meter. Daaruit zou gebleken zijn dat de toegankelijkheid van de bedrijven mogelijk blijft bij een voorwaartse inrijbeweging.*

*Hiervan worden echter geen stukken bijgebracht. Verzoekster heeft er het raden naar op welke basis dit onderzoek werd verricht. Tevens houdt een grafisch onderzoek allesbehalve garanties in voor de toegankelijkheid van de bedrijven in de dagdagelijkse praktijk.*

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar vervolgt met de stelling dat in het geval na realisatie van de vergunning toch een onvoldoende breedte beschikbaar blijft, nog aanpassingen mogelijk zouden zijn zoals een verbreding van de obstakelvrije zone of het faciliteren van de indraailbeweging via de volledige wegbreedte. Deze beperkte aanpassingen zouden na overleg met de stad mogelijk zijn zonder nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.*

*Het voorgaande wordt echter niet als voorwaarde bij de verleende vergunning opgenomen zodat verzoekster, en bij uitbreiding de volledige KMO-zone aan de Mexicostraat, over geen enkele zekerheid beschikken dat hun bedrijven in de praktijk toegankelijk blijven voor de vele vrachtwagens die hen dagdagelijks bedienen.*

5.

*Ook m.b.t. de mobiliteit is er sprake van een niet zorgvuldige beoordeling van de feitelijke toestand.*

*Het zorgvuldigheidsbeginsel heeft nog steeds een centrale rol te vervullen wat betreft de plichten van de overheid bij overheidshandelingen.*

*Dit beginsel legt de plicht op de overheid om tot zorgvuldige feiten- en informatiegaring over te gaan tijdens de voorbereidende fase en legt tevens de plicht op om alle elementen, aspecten of belangen van een dossier in ogenschouw te nemen met het oog op een zorgvuldige besluitvorming (I. OPDEBEEK en M. VAN DAMME (eds.), *Beginnelsen van behoorlijk bestuur*, Brugge, Die Keure, 2006, 102). Het is aldus een beginsel dat ertoe strekt dat een rechtssubject wordt beschermd tegen een willekeurig, abnormaal of onredelijk optreden door de overheid (C. BERX, *Rechtsbescherming van de burger tegen de overheid, een analyse van het systeem van administratieve rechtspraak in België*, Antwerpen-Groningen, Intersentia, 2000, 303).*

*In casu is het zonder meer duidelijk dat, wat betreft de plicht tot zorgvuldige feitengaring, er iets grondig mis is gelopen bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar tijdens de voorbereiding van de bestreden beslissing.*

*Nergens komt immers tot uiting dat er een grondige mobiliteitsstudie aan de bestreden beslissing is vooraf gegaan.*

*Bij zulk groot project is dat echter het minste wat men van een zorgvuldig handelende overheid mag verwachten.*

*De tekst van de bestreden vergunning vermeldt enkel een mobiliteitsstudie voor wat betreft de heraanleg van twee nieuwe parkeergelegenheden in het project m.n. de parking ter hoogte van het Operaplein enerzijds en de parking ter hoogte van de park and ride op de Havanasite. De effecten van beide parkeergelegenheden werden onderzocht in het M.E.R. en de toegevoegde start- en projectnota's.*

*Over de traminfrastructuur op de Mexicostraat en de mobiliteitsgevolgen die hieruit voortvloeien werd dus blijkbaar geen aparte studie gevoerd.*

*Op basis van de tekst van de verleende vergunning en op basis van de tekst van de ingewonnen adviezen is het voor verzoekster dus allermint duidelijk wat de concrete impact zal zijn van de heraanleg van de Mexicostraat op de toekomstige mobiliteit.*

*Nergens wordt aangegeven waarom men koos voor een tram in plaats van de bus in dit deel van de Mexicostraat.*

*Momenteel wordt de Mexicostraat immers reeds bediend door de Lijn. Waarom er dan nog nood is aan een extra tramlijn die helemaal doorloopt door de KMO-zone tot aan het Havenhuis is niet duidelijk.*

*Door de specifieke mobiliteitsimpact van dit onderdeel van deelproject 4 niet te onderzoeken en niet op te nemen in haar beoordeling met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening, schendt de vergunningverlenende overheid het zorgvuldigheidsbeginsel en artikel 4.3.1., §2, °1 VCRO.*

6.

*Er kan samengevat geconcludeerd worden dat op geen enkele wijze rekening werd gehouden met de bedrijven die zich in de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat bevinden en wiens voortbestaan manifest bedreigd wordt door de vergunde traminfrastructuur.*

*Ruimtelijk gezien is een tramlijn in de Mexicostraat en de halvering van het aantal rijvakken niet inpasbaar in de onmiddellijke omgeving.*

*De maatschappelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten werden duidelijk niet gelijktijdig tegenover elkaar afgewogen.*

*Er is derhalve sprake van een schending van de artikelen 1.1.4., 4.3.1., §1, °1 b) en 4.3.1., §2 VCRO.*

*Ook de artikelen 2 en 3 van de Wet betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen worden geschonden aangezien zoals hierboven uitgebreid aangehaald, niet, laat staan op een afdoende en pertinente wijze, wordt gemotiveerd dat het aangevraagde in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening en in het bijzonder verenigbaar is met de ter plaatse bestaande toestand.*

7.

*Zoals hierboven reeds aangehaald is het Uw Raad toegestaan om na te gaan of de overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft*

*uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.*

*In casu is het op basis van de hierboven vermelde feiten en gegevens, en op basis van de stukken van het dossier duidelijk dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kennelijk onredelijk heeft gehandeld. De bestreden beslissing is immers op zijn minst zeer drastisch te noemen voor de aan de Mexicostraat gelegen bedrijven.*

*Door de toekomst van deze bedrijven, die nochtans belangrijk zijn voor de Antwerpse economie, niet in zijn beoordeling te betrekken handelt de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kennelijk onredelijk.*

*Dit alles klemmt des te meer daar verzoekster zich net in de KMO-zone aan de Mexicostraat heeft gevestigd omwille van de gunstige ligging nabij de haven en de toegankelijkheid van de site voor grote internationale transporten en containers.*

*Alle voordelen die de KMO-zone biedt, worden teniet gedaan door de versmalling van de Mexicostraat en de aanleg van de verhoogde trambedding.*

*Verzoekster kan dan ook niet anders dan vaststellen dat er bij de opmaak van het project geen realistische inschatting werd gemaakt van de noden en behoeften van de projectzone en meer bepaald de aanwezige bedrijven. Dit alles hoewel verzoekster de grond in concessie kreeg van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de vergunningsaanvrager en de adviesverlenende instanties aldus perfect op de hoogte zijn van de bedrijfsactiviteiten van verzoekster en de overige KMO's aan de Mexicostraat.*

*Daarnaast is het zo dat de huidige concessies pas een einde nemen in 2040, hetgeen impliceert dat de bestemming van KMO-zone minstens nog een 25-tal jaar behouden blijft.*

*Alleen hierdoor is de aanleg van een tramlijn dus reeds van enig nut ontdaan. Hoewel de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar spreekt over de 'lange termijnvisie voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk', houdt men geen rekening met het feit dat er nog minstens 25 jaar een niet te ontkennen aanwezigheid zal zijn van een heel aantal bedrijven waaronder dat van verzoekster.*

*Gelet op de levensduur van tramsporen en infrastructuur (circa 30 jaar) is het dan ook weinig nuttig en onzorgvuldig om nu reeds dergelijke investering voor tramsporen te doen, hoewel deze pas in de verre toekomst enig nut zouden kunnen ressorteren.*

*Gelet op de constante evolutie van de transportmiddelen is het dan ook volkomen nutteloos om nu al in een tramlijn te voorzien voor een gebied waaraan pas ten vroegste in 2040 een nieuwe invulling kan worden gegeven.*

*Concluderend is de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op onzorgvuldige wijze en op basis van een kennelijk onredelijke motivering tot haar besluit gekomen.*

*...*



2.

De verwerende partij antwoordt hierop:

“ ...

3.

*Opgemerkt moet worden dat de bestreden beslissing wel degelijk een beoordeling van de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening bevat. Dit kan niet ontkend worden. Zo wordt o.a. voor deelproject 4 en deelproject 5 gesteld:*

...

*Het is duidelijk dat de verzoekende partij het met deze beoordeling niet eens is doch het loutere feit dat de verzoekende partij het niet eens is, impliceert uiteraard niet automatisch dat de beoordeling van verwerende partij foutief of onredelijk is.*

4.

*Specifiek stelt de verzoekende partij dat de verwerende partij geen rekening zou hebben gehouden met de in de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat bestaande toestand alwaar zich diverse bedrijven (waaronder verzoekende partij zelf) bevinden. De verzoekende partij houdt voor dat de motivatie omtrent de overeenstemming van deelproject 4 met de goede ruimtelijke ordening enkel terug te vinden zou zijn op pagina 69 van de bestreden beslissing (wat ressorteert onder de hoofding “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening”).*

*Echter moet worden opgemerkt dat het geheel van de bestreden beslissing de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen bevat die de afgifte van gevraagde vergunning verantwoorden. Uit geen enkele decretale of reglementaire bepaling volgt dat de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen moeten worden ondergebracht onder de hoofding “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening”. Deze redenen mogen ook onder een andere hoofding in de beslissing worden ondergebracht. Om na te gaan of de verwerende partij rekening heeft gehouden met het aspect “in de omgeving bestaande toestand” mag het geheel van de bestreden beslissing in beschouwing worden genomen.*

*Vastgesteld moet worden dat de verzoekende partij in zijn bezwaarschrift dat werd ingediend in het kader van het openbaar onderzoek ook reeds uitdrukkelijk heeft gewezen op de aanwezigheid van de bedrijven aan de Mexicostraat en op de vermeende negatieve impact die de aanleg van de voorziene tramlijn op deze bedrijven zou hebben. Dit bezwaar werd zorgvuldig en uitgebreid weerlegd door de verwerende partij in de bestreden beslissing. Uit deze weerlegging blijkt aldus ontegensprekelijk dat de verwerende partij wel degelijk rekening heeft gehouden met de specifieke situatie die zich voordoet in de Mexicostraat, met in het bijzonder de aanwezigheid van de verschillende bedrijven. De in de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat bestaande toestand werd aldus wel degelijk betrokken in de afweging of de stedenbouwkundige vergunning verleend kon worden:*

...

*Het argument van verzoekende partij, als zou er geen rekening zijn gehouden met de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand van de Mexicostraat en dan specifiek de aanwezigheid van de bedrijven, is dan ook foutief. Het is duidelijk dat de verzoekende partij, in tegenstelling tot de verwerende partij, van mening is dat de tramlijn een negatieve impact zal hebben op de aanwezige bedrijven, doch nogmaals moet benadrukt worden dat deze onenigheid geenszins impliceert dat de verwerende partij onzorgvuldig of onredelijk is geweest in zijn beoordeling omtrent de vergunbaarheid van het project.*

5.

*De verzoekende partij meent daarnaast ook dat de verwerende partij in schending van art. 1.1.4. VCRO de belangen van de verschillende maatschappelijke actoren niet gelijktijdig tegenover elkaar zou hebben afgewogen. Opnieuw meent verzoekende partij dat haar (economische) belangen en de belangen van de bedrijven in de Mexicostraat niet mee in rekening zouden zijn genomen.*

*Nogmaals moet benadrukt worden dat wel degelijk met de aanwezigheid van de bedrijven in de Mexicostraat rekening werd gehouden. Ter zake wordt verwezen naar de uiteenzetting onder de vorige randnummer.*

*Verzoekende partij is de mening toegedaan dat de aanwezigheid van de tramlijn de toegankelijkheid van de bedrijven in het gedrang brengt en dat hierdoor hun toekomst op het spel komt te staan.*

*Verwerende partij kwam echter op basis van alle in het dossier voorhanden zijnde gegevens tot de vaststelling dat dit niet het geval zal zijn, en motiveert dat ook zo, o.a. in de hogerstaande weerlegging van het bezwaarschrift. Het feit dat verzoekende partij een andere mening ter zake heeft dan de verwerende partij impliceert evident niet dat verwerende partij de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke actoren niet tegen elkaar zou hebben afgewogen.*

6.

*Vervolgens stelt de verzoekende partij nog dat weerlegging van haar bezwaarschrift door verwerende partij niet overtuigt. Verzoekende partij meent dat er geen zekerheden zijn dat de bedrijven toegankelijk blijven voor de vele vrachtwagens die hen dagdagelijks zouden bedienen.*

*Er kan echter geen twijfel bestaan over het feit dat de bestaande toegangen van de bedrijven behouden en bereikbaar blijven:*

*Het ontwerp houdt bovendien rekening met de bestaande toegangen en erfontsluitingen. Aan de oostzijde van de Mexicostraat – de zijde waar de nieuwe trambedding wordt voorzien – bevinden zich vandaag geen rechtstreekse erfontsluitingen op de Mexicostraat. De enige aansluiting aan deze zijde betreft de aansluiting van de Kambala- en Limbastraat, welke behouden blijft. Aan de westzijde bevinden zich enkele toegangen tot concessies op de kaaizone van het Kattendijkdok. De terreinen zijn afgesloten met een hekwerk met schuifpoorten. Alle toegangen blijven behouden.*

*Dat alle toegangen behouden blijven wordt op zich door verzoekende partij niet betwist. Verzoekende partij vreest enkel dat door de heraanleg van de Mexicostraat (o.a. door het voorzien van een tramlijn en het terugbrengen van het aantal rijvakken) de vrachtwagens die de bedrijven normaal bedienen, niet langer vlot gebruik zullen kunnen maken van de bestaande toegangen omdat er te weinig ruimte zou zijn om te kunnen indraaien.*

*Echter werd op basis van een grafisch onderzoek (op basis van de plannen – en dit is een geëigende methode om een dergelijke problematiek voor toekomstige projecten te onderzoeken) vastgesteld dat vrachtwagens met een oplegger van 14,40m via de bestaande toegangen de bedrijven vlot zullen kunnen bereiken:*

*De toegankelijkheid voor vrachtverkeer van de bestaande ingangen werd grafisch onderzocht met vrachtwagens met een oplegger van 14,40m. Daarbij blijkt dat de*

*toegankelijkheid van de bedrijven mogelijk blijft bij een voorwaartse inrijbeweging, zelfs voor de grootste types met oplegger en vanop de eigen rijstrook.*

*Verwerende partij diende zijn beslissing te nemen op basis van een zorgvuldige studie van de voorhanden zijnde documenten en gegevens. Gelet op het uitgevoerde grafische onderzoek kon verwerende partij dan ook in alle zorgvuldigheid en redelijkheid besluiten dat er zich voor de toegankelijkheid van de omliggende bedrijven geen problemen zouden voordoen.*

*Verzoekende partij stelt nu zonder enige concrete aanwijzing, in strijd met de bevindingen van het grafisch onderzoek en aldus volledig gebaseerd op speculaties en onzekerheden, dat de vrachtwagens de bestaande ingangen mogelijks toch niet meer zullen kunnen gebruiken.*

*Het zou onheus en onzorgvuldig zijn dat verwerende partij als vergunningverlenende overheid zou meegaan in een welles-nietes-spel en finaal de voorkeur zou geven aan pure speculaties van een belanghebbende partij die zich kant tegen het project en die ongefundeerd stelt dat de bedrijven niet meer bereikbaar zullen zijn terwijl uit bevindingen afkomstig van een zorgvuldig onderzoek blijkt dat de bedrijven wel nog bereikbaar zullen zijn.*

*In het werkelijk onmogelijke geval uit de praktijk toch zou blijken dat de toegang moeilijk verloopt, dan beschikt de verzoekende partij over voldoende mogelijkheden om desnoods via gerechtelijke weg te vragen dat hun toegang wordt verzekerd dan wel dat zij vergoed worden voor de schade die zij ondervinden doordat bepaalde vrachtwagens het terrein niet meer zouden kunnen oprijden. Een stedenbouwkundige vergunning wordt immers afgeleverd onder voorbehoud van alle burgerlijke rechten.*

*Nogmaals moet bevestigd worden dat de kans dat dit zich zal voordoen uitermate klein is. Verwerende partij heeft op basis van alle voorliggende gegevens, inclusief een grafisch onderzoek, kunnen vaststellen dat er zich geen problemen zullen voordoen met betrekking tot de toegankelijkheid van de bedrijven. Verwerende partij is dan ook zorgvuldig geweest en kon op basis van de hem voorliggende gegevens dan ook in redelijkheid tot de beslissing komen dat de bereikbaarheid van de bedrijven (o.a. verzoekende partij) niet in het gedrang wordt gebracht.*

*Ten overvloede moet nog worden opgemerkt dat de bestreden beslissing werd afgeleverd onder de voorwaarden die werden opgenomen in het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen d.d. 28 oktober 2014. In dit advies werd uitdrukkelijk als voorwaarde gesteld dat alle omliggende bedrijven ten alle tijden toegankelijk moeten zijn en blijven.*

*Verzoekende partij beschikt dus wel degelijk over een zekerheid en garantie dat haar terrein bereikbaar blijft.*

*7.*

*Vervolgens verwijt de verzoekende partij dat de bestreden beslissing onzorgvuldig tot stand zou zijn gekomen omdat er geen grondige mobiliteitsstudie aan vooraf ging.*

*Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning legt de verplichting op om in bepaalde gevallen een mobiliteitsstudie te voegen bij een vergunningsaanvraag.*

*Wanneer het gaat om een stedenbouwkundige vergunning voor technische werken moet een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd en worden toegevoegd aan het aanvraagdossier wanneer de aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt;*

*...*

*Wanneer het gaat om een stedenbouwkundige vergunning waarvoor een uitgebreide dossiersamenstelling vereist is, moet een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd en worden toegevoegd aan het aanvraagdossier wanneer de aanvraag betrekking heeft op ofwel het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden, ofwel het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7.500 m<sup>2</sup>, of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7.500 m<sup>2</sup> of een veelvoud ervan overschrijdt ofwel het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15.000 m<sup>2</sup>, of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15.000 m<sup>2</sup> of een veelvoud ervan overschrijdt.*

#### *Art. 16.*

*Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 15 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken:*

*[...]*

*13°. een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van de volgende projecten :*

- a) het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden;*
- b) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7 500 m<sup>2</sup>, of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m<sup>2</sup> of een veelvoud ervan overschrijdt;*
- c) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15 000 m<sup>2</sup>, of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15 000 m<sup>2</sup> of een veelvoud ervan overschrijdt.*

*De decreetgever heeft het aldus niet nodig gevonden om de werken die voorzien worden in deelproject 4 te onderwerpen aan een mobiliteitsstudie. Er moest dan ook geen mobiliteitsstudie worden opgemaakt.*

*Dit neemt uiteraard niet weg dat de verwerende partij, in het kader van de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, een beoordeling moest maken van de mobiliteitsimpact die werken zouden kunnen hebben.*

*Het kan niet worden betwist dat verwerende partij de mobiliteitsimpact van de werken die voorzien worden in deelproject 4 wel degelijk heeft onderzocht en heeft betrokken in zijn beoordeling. Verwerende partij verwijst ter zake naar de hogerstaand geciteerde*

*passages uit de bestreden beslissing, inclusief de weerlegging van het bezwaarschrift van verzoekende partij.*

*Deze beoordeling is zorgvuldig en redelijk.*

8.

*Samenvattend moet dan ook besloten worden dat de verwerende partij als vergunningverlenende overheid op zorgvuldige wijze kennis heeft genomen van alle feitelijke gegevens in dit dossier en op basis hiervan (na een afweging van de ruimtelijke belangen van de verschillende maatschappelijke actoren) in redelijkheid tot het oordeel is gekomen dat het aangevraagde verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, ook vanuit het oogpunt van de mobiliteitsimpact en de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand.*

*Verzoekende partij slaagt er niet in het tegendeel aan te tonen.*

9.

*Het eerste middel is in al zijn onderdelen ongegrond.*

*...*

3.

De tussenkomenende partijen antwoorden als volgt:

*“...*

*38. In wat volgt, zal in de eerste plaats worden aangetoond dat alle premissen van de verzoekende partij, waarop zij haar middel steunt, feitelijke grondslag missen, zoals blijkt uit de bestreden beslissing en het administratief dossier waarop die beslissing steunt. Daaruit volgt dat de bestreden beslissing geenszins een miskenning inhoudt van de bepalingen waarvan in dit middel de schending wordt ingeroepen.*

*(a) De grieven van de verzoekende partij missen allen feitelijke grondslag*

*(i.) Betreffende de beoordeling van de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand*

*39. De verzoekende partij kan niet worden gevolgd waar zij stelt dat de verwerende partij, bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de vergunningsaanvraag met de goede ruimtelijke ordening, geen rekening zou hebben gehouden met “de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand”, waar zij, blijkens het verzoekschrift, de KMO-zone die ter hoogte van de Mexicostraat gelegen is en waar (onder meer) haar onderneming gevestigd is, onder verstaat.*

*40. Deze grief van de verzoekende partij mist dan ook feitelijke grondslag.*

*41. Inderdaad, in de bestreden beslissing worden zowel de Mexicostraat als de bestemming van dit gebied als KMO-zone (“gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen”) uitdrukkelijk vermeld en in de beoordeling betrokken. In die zin mag uit de bestreden beslissing onder meer het volgende worden aangehaald:*

*...*

*Uit deze vermeldingen blijkt onmiskenbaar dat de verwerende partij de Mexicostraat en de daar gesitueerde KMO-zone bij haar beoordeling van de vergunningsaanvraag heeft betrokken.*

42. Ook in het project-MER voor « de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje » (STUK 8) wordt de KMO-zone ter hoogte van de Mexicostraat beschreven:

...

*De bestreden beslissing vermeldt uitdrukkelijk dat het project-MER “een onderdeel [is] van het onderhavig dossier” (STUK 10, p. 52). Overeenkomstig artikel 4.1.7 van het Decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (hierna “DABM” te noemen) was de verwerende partij inderdaad gehouden om bij haar beslissing over de vergunningsaanvraag, met dit project-MER rekening te houden.*

*Het staat bijgevolg vast dat de bevindingen en de onderzoeksresultaten van dit project-MER bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag werden betrokken. De stelling van de verzoekende partij dat er met de bedrijven die in de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat gelegen zijn door de verwerende partij “manifest geen rekening [werd] gehouden”, mist derhalve feitelijke grondslag.*

(ii.) *Betreffende de weerlegging van het bezwaar dat de verzoekende partij naar aanleiding van het openbaar onderzoek heeft ingediend*

43. *De verzoekende partij diende naar aanleiding van het openbaar onderzoek over de vergunningsaanvraag een bezwaar in. In dit bezwaar voerde zij in hoofdzaak aan dat de geplande heraanleg van de Mexicostraat (met o.m. een halvering van het aantal rijvakken en de aanleg van een verhoogde dubbele trambedding) de bestaande verkeerssituatie en de bereikbaarheid van de bedrijven zal verslechteren. Dit zou vooral het geval zijn voor de vrachtwagens met “grote draaicirkels” die haar bedrijf naar eigen zeggen bedienen.*

44. *De verwerende partij heeft dit bezwaar op p. 60-62 van de bestreden beslissing omstandig weerlegd. Ook deze grief mist derhalve feitelijke grondslag, zoals zal blijken uit wat volgt.*

*In tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert, zijn de motieven waarop deze weerlegging gesteund is, bovendien deugdelijk.*

45. *Vooreerst dient te worden benadrukt dat de vermeende problematiek van de bereikbaarheid van de bedrijven in de Mexicostraat, zich in werkelijkheid niet zal voordoen. Minstens zal de bereikbaarheid van de bedrijven in de Mexicostraat niet door de bestreden beslissing beïnvloed worden, zeker niet in de mate waarin de verzoekende partij dat in haar verzoekschrift laat uitschijnen.*

*De bestreden beslissing overweegt dienaangaande het volgende (STUK 10, p. 61):*

*“Het ontwerp houdt bovendien rekening met de bestaande toegangen en erfontsluitingen. Aan de oostzijde van de Mexicostraat – de zijde waar de nieuwe trambedding wordt voorzien – bevinden zich vandaag geen rechtstreekse erfontsluitingen op de Mexicostraat. De enige aansluiting aan deze zijde betreft de aansluiting van de Kambala- en Limbastraat, welke behouden blijft. Aan de westzijde bevinden zich enkel toegangen tot concessies op de kaaizone van het Kattendijkdok. De terreinen zijn afgesloten met een hekwerk met schuifpoorten. Alle toegangen blijven behouden.” (eigen onderlijning)*

46. De verzoekende partij is niettemin van oordeel dat de toegang van haar bedrijf aan (de westzijde van) de Mexicostraat, door “vrachtwagens met zeer grote draaicirkels” niet langer gebruikt zal kunnen worden. Zij heeft er naar eigen zeggen “het raden naar op welke basis het onderzoek naar de toegankelijkheid van de bestaande ingangen van de bedrijven voor vrachtverkeer” werd onderzocht.

Nochtans wordt het grafisch onderzoek dat, ten gevolge van het ongunstig advies van het GHA d.d. 31 juli 2014, specifiek met dat doel werd uitgevoerd en wel precies met betrekking tot de situatie van de verzoekende partij, op p. 61 van de bestreden beslissing op gedetailleerde wijze omschreven. Zowel de gehanteerde methodiek als de resultaten van dit onderzoek worden uitvoerig uiteengezet:

...

Voor dit onderzoek werden nauwkeurige simulaties uitgevoerd, waarbij verschillende manoeuvres werden getest (voorwaartse en achterwaartse inrijbeweging, keerbeweging) en er zowel met de bestaande als met de toekomstige verkeerssituatie in de Mexicostraat rekening werd gehouden (STUK 18). De resultaten ervan kunnen bijgevolg als betrouwbaar worden beschouwd.

De verwerende partij kon, in die omstandigheden, dan ook terecht tot de verwerping van het bezwaar van de verzoekende partij besluiten.

47. De verzoekende partij slaagt er niet in het tegendeel te bewijzen. Haar bewering dat het onderzoek “allesbehalve garanties in[houdt] voor de toegankelijkheid van de bedrijven in de dagdagelijkse praktijk”, wordt op geen enkele manier gestaafd. Evenmin verduidelijkt zij wat onder het begrip “vrachtwagens met zeer grote draaicirkels” moet worden verstaan. De verzoekende partij maakt in haar verzoekschrift dan ook geenszins aannemelijk dat het vrachtwagenmodel dat voor het grafisch onderzoek werd gebruikt (vrachtwagen met een oplegger van 14,40m), “voor de dagdagelijkse praktijk” niet representatief zou zijn.

48. Bijkomend wijst de tussenkomende partij er nog op dat privatieve lasten niet onbeperkt op het openbaar domein kunnen worden afgewenteld. De bestreden beslissing stelt hierover terecht het volgende (STUK 10, p. 61):

...

Het zal aldus aan de verzoekende partij toekomen om op haar eigen terreinen de nodige maatregelen te nemen, mocht zij – in weerwil van de resultaten van het grafisch onderzoek en de eventueel nog door te voeren beperkte aanpassingen (cf. supra, randnr. 49) – toch problemen op het vlak van toegankelijkheid ondervinden. Eén en ander wordt door de verzoekende partij in dit stadium van de procedure evenwel niet aannemelijk gemaakt.

49. Ook de bewering van de verzoekende partij dat zij met betrekking tot de eventueel door te voeren beperkte aanpassingen – te weten “een verbreding van de obstakelvrije zone (vb. verbreden toegangspoort, verplaatsen verlichtingspaal, ...) of het faciliteren van de indraaibeweging via de volledige wegbreedte” – over geen enkele zekerheid beschikt, nu deze aanpassingen niet als voorwaarde bij de verleende vergunning zouden zijn opgenomen, mist feitelijke grondslag.

De verleende vergunning werd aan de naleving van tal van voorwaarden onderworpen, o.a. “alle voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 24/10/2014 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen” alsook “[a]lle voorwaarden

*gestipuleerd in het advies dd 28 oktober 2014 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen”.*

*Wat het (aanvullende en gewijzigde) advies van het GHA d.d. 28 oktober 2014 betreft, wordt naar de randnrs. 70 t.e.m. 72 verwezen.*

*Eén van de voorwaarden die de tussenkomen partij, specifiek voor Deelproject 4, in haar advies d.d. 24 oktober 2014 heeft vooropgesteld, luidt als volgt (STUK 10, p. 77-78):*

*“Gelet op het specifieke DBFM-karakter van de aannemingsopdracht staat de Opdrachtnemer (aannemersconsortium Brabo 2) na het verkrijgen van de bouwtoelating nog in voor het verder uitwerken tot op uitvoeringsniveau van het referentieontwerp dat momenteel is opgenomen in de bouwaanvraag. De stad Antwerpen merkt op dat in dit kader nog verdere planoptimalisaties en detaillering dienen te gebeuren, onder meer (niet-limitatief) voor wat betreft de positie van straatmeubilair en verlichting, aansluitingen op bestaande omgeving of andere uitvoeringsdetails.” (eigen onderlijning)*

*De beperkte aanpassingen die in de bestreden beslissing als een eventuele oplossing voor het vermeende toegankelijkheidsprobleem naar voor worden geschoven, kunnen zonder enige twijfel onder de noemer “planoptimalisaties en detaillering [...] voor wat betreft [...] aansluitingen op bestaande omgeving of andere uitvoeringsdetails” worden gebracht.*

*De bewering van de verzoekende partij mist bijgevolg feitelijke grondslag.*

*(iii.) Betreffende het onderzoek naar de mobiliteitsgevolgen van de geplande traminfrastructuur in de Mexicostraat*

*50. Ook de grief van de verzoekende partij met betrekking tot de vermeende afwezigheid van een mobiliteitsstudie voor wat betreft de traminfrastructuur op de Mexicostraat, mist grondslag.*

*51. Weliswaar wordt niet betwist dat alleen voor de Park & Ride aan de Havana-site en voor de ondergrondse parkeergarage onder het toekomstige Operaplein een mobiliteitseffectenrapport (hierna: “MOBER” te noemen) werd opgesteld. De verzoekende partij leidt hieruit evenwel verkeerdelijk af dat de mobiliteitsgevolgen van de geplande traminfrastructuur ter hoogte van de Mexicostraat niet onderzocht zouden zijn geweest.*

*52. Krachtens artikel 16/1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning geldt de verplichting om een MOBER op te stellen niet “als voor het project een milieueffectrapport werd opgemaakt [...] waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van dat project al worden geanalyseerd en geëvalueerd”.*

*53. Welnu, in het project-MER voor « de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje » werden de mobiliteitseffecten van de geplande traminfrastructuur uitvoerig bestudeerd, meer bepaald bij het onderzoek naar de discipline « Mens – deeldomein sociaal-organisatorische aspecten: mobiliteit ».*

*...*

*Uit een eenvoudige lezing van deze punten blijkt overduidelijk dat de beoordeling van de mobiliteitseffecten van de geplande traminfrastructuur, tot op het niveau van de Mexicostraat, werd uitgevoerd:*



...

*Er kan derhalve geenszins worden voorgehouden, zoals de verzoekende partij dat doet, dat de specifieke mobiliteitsimpact van de geplande traminfrastructuur op de Mexicostraat niet zou zijn onderzocht. Uit het project-MER voor “de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje”, die overeenkomstig het DABM werd opgemaakt, en waarmee de verwerende partij bij haar beslissing over de vergunningsaanvraag rekening diende te houden (cf. supra, randnr. 42), blijkt integendeel dat de mobiliteitseffecten grondig en uitgebreid werden bestudeerd, en dat deze studie eveneens op de Mexicostraat betrekking had.*

*(b) De bestreden beslissing is in overeenstemming met de bepalingen waarvan in het middel de schending wordt ingeroepen*

*54. De bepalingen en beginselen waarvan de verzoekende partij de schending inroept, werden door de verwerende partij geenszins geschonden.*

*55. Artikel 1.1.4 VCRO bevat enkel een omschrijving van “de ruimtelijke ordening”, maar verleent aan de verwerende partij geen taak of opdracht. Volgens Uw Raad is dit artikel slechts een doelstellingartikel, dat geen verplichtingen bevat.*

*Het valt dan ook niet in te zien hoe de verwerende partij op dit artikel inbreuk zou hebben gemaakt.*

*56. Dit geldt des te meer nu de verwerende partij de toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening correct en in overeenstemming met de artikelen 4.3.1, §1, 1°, b) en 4.3.1, §2 VCRO heeft uitgevoerd.*

*Uw Raad kan en mag zijn beoordeling met betrekking tot de eisen van een goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de verwerende partij. Bij de legaliteitsbeoordeling van de bestreden beslissing kan Uw Raad slechts onderzoeken of de verwerende partij haar appreciatiebevoegdheid behoorlijk heeft uitgeoefend, meer bepaald of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij op basis daarvan in redelijkheid de bestreden beslissing heeft kunnen nemen.*

*Uit wat voorafgaat blijkt dat de verwerende partij, bij haar beoordeling van de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, ook de KMO-zone ter hoogte van de Mexicostraat in aanmerking heeft genomen. Zij heeft, anders dan de verzoekende partij beweert, wel degelijk met de daar gevestigde bedrijven – en de toegankelijkheid ervan – rekening gehouden. De ruimtelijke behoeften van deze “maatschappelijke activiteiten” werden, overeenkomstig het bepaalde in artikel 1.1.4 VCRO, gelijktijdig afgewogen tegen wat in het project-MER als “de geplande stedelijke ontwikkeling op het Mexico-eiland” wordt omschreven (STUK 8, p. 68).*

*Uit het project-MER blijkt inderdaad de intentie van de aanvrager om de stedelijkheid van de Mexicowijk verder te verhogen, onder meer door de ontwikkeling van bijkomende woongelegenheden, recreatieve voorzieningen en recreatief medegebruik. Het betreft een beleidskeuze, die tot de beoordelingsbevoegdheid van de betrokken overheden behoort. De verzoekende partij kan zich met die beleidskeuze kennelijk niet verzoenen. De kritiek die zij op dit punt formuleert, is echter opportunistiekritiek, waarover Uw Raad zich niet kan uitspreken.*

57. De verzoekende partij blijft alleszins in gebreke aan te tonen dat de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, zoals die in de bestreden beslissing is opgenomen, kennelijk onredelijk of onjuist zou zijn.

In tegenstelling tot wat zij in haar verzoekschrift voorhoudt, werd de mobiliteitsimpact (d.i. één van de aandachtspunten vermeld in artikel 4.3.1, §2, 1° VCRO) van de geplande traminfrastructuur op de Mexicostraat wel degelijk bestudeerd. De “in de omgeving bestaande toestand” werd derhalve in rekening gebracht.

Een schending van de artikelen 4.3.1, §1, 1°, b) en 4.3.1, §2 VCRO ligt dan ook niet voor.

58. Samenvattend kan dus worden gesteld dat (i) de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat en de daar gelegen KMO-zone, bij de beoordeling van de aanvraag werden betrokken, (ii) dat die beoordeling door de verwerende partij deugdelijk en op basis van een correcte feitenvinding werd uitgevoerd en (iii) dat dit alles duidelijk uit de bestreden beslissing en uit het project-MER dat een integraal onderdeel is van de bestreden beslissing, blijkt.

De vermeende schending van de artikelen 2 en 3 van de Formele Motiveringswet, noch die van het redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, kunnen derhalve worden aangenomen.

59. Het eerste middel is bijgevolg ongegrond.

...

4.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij nog:

“...

**a) Wat betreft het feit dat er onvoldoende is rekening gehouden met de onmiddellijke omgeving van de Mexicostraat die bestaat uit KMO's**

8.

De argumentatie van de verwerende en tussenkomende partijen raakt echter kant noch wal.

Verzoekster dient nogmaals de nadruk te vestigen dat de bestreden beslissing onterecht voorbij gaat aan de specifieke in de onmiddellijke omgeving bestaande goede ruimtelijke ordening zoals bepaald in de artikelen 4.3.1 § 2 en 4.4.11 VCRO.

...

Verzoeker verwijst hieromtrent naar de vaststaande rechtspraak van de Raad van State (zie o.m. RvS nr. 119.892 van 26 mei 2003, D'HAUWE e.a) en de rechtspraak van Uw Raad volgens de welke het vereiste vervat in artikel 4.3.1 § 2, 2° inhoudt dat de vergunningverlenende overheid bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening in de eerste plaats rekening houdt met de ordening in de onmiddellijke omgeving.

Bovendien erkent Uw Raad duidelijk dat de ordening in de ruime omgeving minder doorslaggevend is en dat zij er alleszins niet toe mag leiden dat de ordening in de onmiddellijke omgeving, die de ruimtelijke ordening het meest bepaalt, buiten beschouwing wordt gelaten (zie o.m. RvVb nr. S/2014/0041 van 18 maart 2014).

*Verwerende partij verwijst naar de beantwoording van de bezwaren om aan te duiden dat er wel degelijk rekening zou zijn gehouden met de onmiddellijke omgeving. Meer bepaald verwijst hij naar:*

*...*

*Deze beantwoording van de bezwaren doet echter geen afbreuk aan de vaststelling dat verwerende partij de bestreden vergunning bestaanbaar heeft geacht met de goede ruimtelijke ordening op basis van het gegeven dat wonen in de wijk waar het aangevraagde wordt ingeplant centraal zou staan.*

*Verzoekster heeft echter in haar inleidende verzoekschrift duidelijk aangegeven dat de onmiddellijke omgeving van het aangevraagde wordt gekenmerkt door een KMO-zone, en niet door woningen.*

*Ook de tussenkomenende partijen citeren een aantal (korte) passages uit de bestreden beslissing om de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening tevergeefs te doen standhouden. Uit deze passages blijkt echter niet dat verwerende partij rekening heeft gehouden met de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand. In één van die passages verwijzen tussenkomenende partijen naar de bestemmingsvoorschriften van het gebied. Dit doet evenwel geen afbreuk aan het feit dat verwerende partij geen rekening heeft gehouden met de specifieke bedrijven die zijn gelegen in de Mexicostraat.*

*In de bestreden beslissing wordt met geen woord gerept over die specifieke KMO's in de Mexicostraat, laat staan dat deze KMO's (die de bestaande toestand vormen) worden betrokken bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.*

*Gelet op het voorgaande en het belang van de functionele inpasbaarheid van een nieuw project in de lokale ordening, is het een vaststaand gegeven dat Uw Raad zich (terecht) streng opstelt bij de controle van de nauwkeurigheid en de juistheid waarmee de plaatselijke toestand in de vergunningsbeslissing is weergegeven (I. OPDEBEECK en A. COOLSAET, Formele motivering van bestuurshandelingen, Brugge, die Keure, 2013, 237, met verwijzing naar RvVb 10 april 2012, nr. A/2012/0132).*

*Het middelonderdeel is gegrond.*

#### **b) Wat betreft de beantwoording van de bezwaren**

*Het valt hierbij sterk op dat verwerende partij zich blijft beperken tot de zeer beknopte beantwoording van verzoeksters bezwaar. Ook in deze fase van de procedure worden geen stukken bijgebracht, hetgeen toch sterk te betreuren valt.*

*Verwerende partij meent daarenboven nog te moeten stellen dat er geen concrete aanwijzing bestaat dat de bereikbaarheid van de bedrijven in het gedrang zou komen.*

*Deze bewering kan evenwel simpelweg worden ontkracht door te verwijzen naar het negatieve advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ten aanzien van deelproject 4 waarin onder meer wordt gesteld dat:*

- De versmalling van de rijbaan van een 2 maal 2 rijbaan naar een 1 maal 1 rijbaan zorgt voor een bemoeilijking van de toegankelijkheid van de plaatselijke bedrijven;*
- Vrachtwagens zullen na de heraanleg niet meer kunnen keren, terwijl dit nu wel het geval is.*

*Gelet op dit advies diende verwerende partij des te zorgvuldiger na te gaan wat de impact is van het aangevraagde project op de bereikbaarheid van de lokale bedrijven. Zoals verzoekster reeds uiteen heeft gezet in het inleidende verzoekschrift, is dit niet gebeurd.*

*Zowel verwerende partij als tussenkomende partijen beweren nu dat het kwestieuze advies achterhaald zou zijn. Het volstaat om te verwijzen naar hetgeen verzoekster hierover heeft geschreven in de weerlegging van de kritiek van het tweede middel.*

*Tussenkomende partijen verwijzen nu naar allerlei simulaties m.b.t. voorwaartse en achterwaartse inrijbeweging en keer beweging waaruit zou moeten blijken dat het onderzoek naar het bezwaaronderdeel van verzoekster nauwkeurig is gebeurd.*

*Verzoekster merkt op dat deze simulaties niet worden vermeld in de bestreden beslissing, laat staan dat, er naar verwezen wordt.*

*Het middelenonderdeel is zonder meer gegrond.*

### **c) Ten aanzien van de impact van het aangevraagde op de mobiliteit**

*Verwerende partij verwijst naar het Besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, meer bepaald naar de artikelen 7 en 16, om te besluiten dat er een mobiliteitsstudie vereist was voorafgaand aan de vergunningsbeslissing.*

*Het loutere feit dat er bij de dossiersamenstelling van bepaalde vergunningsplichtige werken slechts een mobiliteitsstudie of een MOBER dient te worden opgesteld, ontslaat een normaal zorgvuldige vergunningverlenende overheid niet van de verplichting om de impact van het aangevraagde na te gaan op de mobiliteit.*

*Artikel 4.3.1. § 2 VCRO bepaalt het volgende:*

*...*

*Uit de bestreden beslissing blijkt duidelijk dat verwerende partij heeft verzaakt aan de zorgvuldigheidsplicht door geen uitgebreide mobiliteitsstudie op te stellen. Het staat bovendien buiten kijf dat er een mobiliteitsimpact te verwachten valt. Verzoekster kan hiervoor simpelweg verwijzen naar het negatieve advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen.*

*De tussenkomende partijen verwijzen daarnaast naar de project-MER "de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje".*

*Het staat buiten alle betwisting dat verwerende partij geen mobiliteitsonderzoek heeft gedaan. Zulke houding is manifest onzorgvuldig, nu het gemeentelijk havenbedrijf (toch een instantie die met kennis van zaken advies verleent) zélf aangeeft dat er een mobiliteitsproblematiek te verwachten valt. Dit geldt des te meer nu vaststaat dat verzoekster reeds in haar bezwaar heeft aangegeven dat het voorgestelde project voor enorme mobiliteitsproblemen zal zorgen.*

*Een normaal zorgvuldige vergunningverlenende overheid diende gelet op voorgaande omstandigheden een grondig mobiliteitsonderzoek te voeren.*

*Het eerste middel is in al zijn onderdelen ernstig en gegrond.*

... ”

5.

In hun laatste schriftelijke uiteenzetting antwoorden de tussenkomen partijen nog het volgende:

“ ...

**(i.) Betreffende de beoordeling van de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand**

...

40. Uit de wederantwoordnota blijkt dat de verzoekende partij zich blind blijft staren op één welbepaald motief van de bestreden beslissing, meer bepaald van het onderdeel “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening”, naar luid waarvan “in deze nieuwe stadswijk [lees: de wijk Eilandje] wonen centraal [staat]”.

Het kan echter niet worden ontkend dat het aangevraagde, meer bepaald de Deelprojecten 4 en 5, deels wel degelijk gesitueerd is in de wijk Eilandje, waarop een gemeentelijk RUP toepasselijk is.

Meer nog, ook het deel “Mexicostraat – keerlus”, zijnde het onderdeel van Deelproject 4 dat zich situeert langsheen de vestiging van de verzoekende partij, is, misschien niet geheel maar niettemin grotendeels, gelegen binnen de grenzen van dat gemeentelijk RUP, wat verklaart waarom in de bestreden beslissing terecht kon worden overwogen dat “wonen centraal” staat.

Het hoeft in die optiek dan ook niet te verbazen dat in de motivering van de bestreden beslissing naar die wijk wordt verwezen, en dat het aangevraagde mede “op basis van dat gegeven” werd vergund, nu die wijk wel degelijk de onmiddellijke omgeving vormt van (een deel van) het aangevraagde.

Daaruit kan echter niet, zoals de verzoekende partij dat blijkbaar doet, a contrario worden afgeleid dat met de onmiddellijke omgeving van andere onderdelen van de vergunde deelprojecten en/of met de situatie van de verzoekende partij, geen rekening zou zijn gehouden. Uit de hierboven reeds aangehaalde onderdelen van de bestreden beslissing, en tevens uit de weerlegging van het bezwaar van de verzoekende partij (cf. infra), blijkt daarentegen onmiskenbaar dat de verwerende partij, bij de beoordeling van het aangevraagde, wel degelijk rekening heeft gehouden met “de bedrijven” en “de bedrijventerreinen” ter hoogte van de Mexicostraat waaronder het bedrijf van de verzoekende partij. Meer in het bijzonder zelfs, werd uitdrukkelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid en toegankelijkheid daarvan, wat in essentie het enige is waarvoor de verzoekende partij, zowel blijkens haar bezwaar als haar beroep, voor vreest.

Het middelonderdeel mist derhalve feitelijke grondslag.

**(ii.) Betreffende de weerlegging van het bezwaar dat de verzoekende partij naar aanleiding van het openbaar onderzoek heeft ingediend**

De NV BAM en DE LIJN hebben het rapport van dit onderzoek als STUK 18 bij hun schriftelijke uiteenzetting d.d. 3 juni 2015 gevoegd. Het is dan ook geheel ten onrechte dat de verzoekende partij het op p. 15-16 van haar wederantwoordnota nog steeds voorstelt alsof het grafisch onderzoek “niet nader gekend” is en dat het “sterk te betreuren valt” dat “[o]ok in deze fase van de procedure [...] geen stukken [worden] bijgebracht”.

45. Voor het grafisch onderzoek werden nauwkeurige simulaties uitgevoerd, waarbij verschillende manoeuvres werden getest (voorwaartse en achterwaartse inrijbeweging, keerbeweging) en er zowel met de bestaande als met de toekomstige verkeerssituatie in de Mexicostraat rekening werd gehouden (STUK 18).

*De resultaten van het grafisch onderzoek kunnen bijgevolg als betrouwbaar worden beschouwd.*

*De verwerende partij kon, in die omstandigheden, dan ook terecht tot de verwerping van het bezwaar van de verzoekende partij besluiten.*

46. Anders dan wat de verzoekende partij op p. 16 van haar wederantwoordnota beweert, werden die simulaties ook wel degelijk in de bestreden beslissing vermeld, meer bepaald in de passage die hierboven, in randnr. 44, werd geciteerd.

47. Voorts valt het op dat de verzoekende partij het bijgebrachte onderzoek voor het overige onbesproken laat. De verzoekende partij slaagt er a fortiori niet in te bewijzen dat het grafisch onderzoek geen steun zou bieden voor de motivering van de bestreden beslissing.

...

**(iii.) Betreffende het onderzoek naar de mobiliteitsgevolgen van de geplande traminfrastructuur in de Mexicostraat**

...

*Er kan derhalve geenszins worden voorgehouden, zoals de verzoekende partij dat doet, dat de specifieke mobiliteitsimpact van de geplande traminfrastructuur op de Mexicostraat niet zou zijn onderzocht. Uit het project-MER voor “de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje”, die overeenkomstig het DABM werd opgemaakt, en waarmee de verwerende partij bij haar beslissing over de vergunningsaanvraag rekening diende te houden (cf. supra, randnr. 39), blijkt integendeel dat de mobiliteitseffecten grondig en uitgebreid werden bestudeerd, en dat deze studie eveneens op de Mexicostraat betrekking had.*

*Dit wordt in de wederantwoordnota van de verzoekende partij als zodanig niet tegengesproken. Zij beperkt zich op p. 17 van haar nota tot de loutere vermelding “De tussenkomende partijen verwijzen daarnaast naar de project-MER « de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje »”, zonder evenwel te argumenteren dat het onderzoek naar de mobiliteitseffecten, zoals dit in het project-MER wordt beschreven, ontoereikend zou zijn. De NV BAM en DE LIJN kunnen, in die omstandigheden, dan ook niet anders dan concluderen dat de verzoekende partij niet bij machte is hun verweer en dat van de verwerende partij te weerleggen. De ongegrondheid van haar grief wordt hierdoor alleen maar bevestigd.*

...”

**Beoordeling door de Raad**

**1.1.**

In haar eerste middel bekritiseert de verzoekende partij de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening en dit, in zoverre haar bedrijfsgebouwen in de betrokken projectzones moeten gesitueerd worden, in het bijzonder voor wat de deelprojecten 4 en 5 betreft.

**1.2.**

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b en §2, eerste lid VCRO, behoort het tot de taak van de verwerende partij om na te gaan of het aangevraagde verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. Of dit het geval is en op welke motieven de verwerende partij zich hiertoe beroept, moet blijken uit de motivering van de bestreden beslissing.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van het vergunningverlenend bestuursorgaan. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is de Raad wel bevoegd om na te gaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de haar toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening zal de verwerende partij bovendien moeten rekening houden met de voor het dossier relevante in de omgeving bestaande toestand, rekening houdend met de specifieke gegevens van het dossier en met de aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO die, voor zover noodzakelijk en relevant, voor het aangevraagde onderzocht moeten worden.

Gelet op de aard van de aanvraag zal het vergunningverlenend bestuursorgaan in de eerste plaats rekening houden met de inpasbaarheid van de aanvraag in de omgeving van het perceel waarop de aanvraag betrekking heeft. Dit betreft in de eerste plaats de functionele inpasbaarheid, de schaal, het ruimtegebruik, de visueel-vormelijke aspecten en de hinderaspecten. Op dit onderzoek oefent de Raad, gelet op de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de verwerende partij, slechts een marginale controle uit.

## 2.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat eenzijdige rechtshandelingen met individuele strekking die uitgaan van een bestuur en die beogen rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden of voor een ander bestuur, uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd, dat in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moeten worden vermeld die aan de beslissing ten grondslag liggen en dat deze afdoende moeten zijn. Uit deze bepalingen volgt dat enkel met de in de bestreden beslissing vermelde redengeving rekening kan worden gehouden.

De zorgvuldigheidsplicht noopt het vergunningverlenend bestuursorgaan om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden zodat het met kennis van zaken kan beslissen. Tot slot moet het vergunningverlenend bestuursorgaan de gegevens die in rechte en feite juist zijn, correct beoordelen en op grond van deze gegevens in redelijkheid tot een beslissing komen.

## 3.1.

In haar betoog benadrukt de verzoekende partij vooreerst dat de Mexicostraat, waar zij haar activiteiten uitoefent, momenteel enkel bestaat uit bedrijven en niet gelegen is binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje. Hierbij dient te worden vastgesteld dat de bestreden beslissing, onverminderd de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, de bestemmingsvoorschriften voor elk deelproject omschrijft, waaronder ook deze die van toepassing zijn op de percelen van de verzoekende partij. Het wordt hierbij door geen van de partijen betwist dat deze percelen vallen onder deelproject 4 en 5 van het Brabo 2 project, en dat daarnaast de bedrijven van de verzoekende partij zelf zich niet in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 't Eilandje bevinden, maar onder toepassing vallen van de



bestemmingsvoorschriften van het gewestplan Antwerpen, met name deze voor gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen.

Vervolgens formuleert de verzoekende partij verschillende bezwaren inzake de toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening. Gelet op de marginale toetsingsbevoegdheid van de Raad volstaat het niet dat de verzoekende partij een betoog voert waaruit blijkt dat zij gekant is tegen het vergunde project, of waarbij zij louter opportuniteitsbezwaren uit. De Raad kan zich niet in de plaats stellen van het vergunningverlenend bestuursorgaan en de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening van het aangevraagde overdoen. Het is aan de verzoekende partij die de goede ruimtelijke ordening van het project betwist om aan te tonen dat het verlenend bestuursorgaan hetzij foutief, hetzij op kennelijk onredelijk wijze tot de conclusie kwam dat het aangevraagde project verenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening.

Een verzoekende partij kan zich derhalve niet beperken tot vage kritiek en beweringen of tot het formuleren van een tegengesteld standpunt, maar moet integendeel op gefundeerde wijze aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de overeenstemming van het aangevraagde project met een goede ruimtelijke ordening niet heeft beoordeeld met inachtneming van de beginselen die zijn bepaald in artikel 4.3.1, § 2, eerste lid van het VCRO, hetzij deze beoordeling foutief of op kennelijk onredelijke, dan wel onzorgvuldige wijze heeft uitgevoerd.

### 3.2.

De verzoekende partij voert aan dat de bestreden beslissing in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening geen rekening zou houden met de bedrijven gelegen in de Mexicostraat, zodat zij de toets aan de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand niet correct heeft uitgevoerd. Het gelijkluidend bezwaar van verzoekende partij opgeworpen tijdens het openbaar onderzoek, zou hierbij in de bestreden beslissing niet afdoende zijn beantwoord.

In de bestreden beslissing worden deelprojecten 4 en 5 in het onderdeel van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening behandeld. Hierbij wordt de aanleg van een nieuwe tramlijn en van verdere traminfrastructuur in dit gebied omschreven, evenals de concrete draagwijdte van de hierbij uit te voeren werken. Anders dan de verzoekende partij lijkt aan te nemen, is de verwerende partij bij haar beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet gehouden dit onder een vast stramen in de bestreden beslissing weer te geven, en kan zij bijgevolg de beoordeling van de inpasbaarheid van de aanvraag, in het bijzonder de tramlijn- en infrastructuur, beoordelen in het kader van het antwoord op de betrokken ingediende bezwaren.

De Raad stelt vast dat de verwerende partij uitvoerig ingaat op het bezwaar van de verzoekende partij inzake de hinder voor de aanwezige bedrijven in het deelproject 4 en 5, zodat niet volgehouden kan worden dat zij met de aanwezigheid van deze bedrijven geen rekening heeft gehouden. Zo wordt in de bestreden beslissing verwezen naar de wegcategorisering van de Mexicostraat in het mobiliteitsplan als wijkweg met een lokale verzamelende en ontsluitende functie op wijkniveau, en wordt gesteld dat het aanmelden van vrachtwagens aan de receptie van de betrokken bedrijven de private organisatie van het bedrijf betreft. Er wordt ook uiteengezet hoe het ontwerp rekening houdt met de bestaande toegangen en erfontsluitingen in de Mexicostraat, op welke wijze deze toegangen kunnen genomen worden en hoe de keermogelijkheid voor vrachtwagens wordt voorzien.

De verzoekende partij toont in haar betoog niet aan dat de weerlegging van haar bezwaar in de bestreden beslissing zou steunen op foutieve gegevens, dan wel kennelijk onzorgvuldig of kennelijk onredelijk zou zijn. De verzoekende partij stelt louter dat de bestreden beslissing geen rekening zou gehouden hebben met de aanwezige bedrijven en uit daarbij de vrees dat deze

bedrijven ingevolge de aanvraag minder toegankelijk zullen zijn wat de inrijbeweging betreft en verkeershinder zullen ondervinden. Evenwel gaat zij hiervan uit van een hypothese en slaagt zij er, gelet op het omstandig antwoord op haar bezwaar, niet in concreet aan te tonen dat de toegang tot haar bedrijf onmogelijk of zwaar verhinderd zal worden, en waar de bestreden beslissing bijgevolg tekort komt of kennelijk onredelijk zou zijn. Daarnaast volstaat het niet dat de verzoekende partij zich vragen stelt bij het grafisch onderzoek inzake de toegankelijkheid voor vrachtverkeer in de bestaande ingangen en aldus op te werpen dat er hierover geen stukken worden bijgebracht, zodat er geen garantie zou bestaan over de toegankelijkheid. De verzoekende partij dient immers in haar uiteenzetting op concrete wijze aan te tonen op welke wijze de bestreden beslissing kennelijk onzorgvuldig of onredelijk zou zijn, met name dient zij bij het opwerpen van vermelde kritiek op concrete wijze aan te geven waarom de verwerende partij zich niet zou kunnen steunen op een grafisch onderzoek en waar deze tekort zou komen om in alle redelijkheid te kunnen besluiten dat de toegankelijkheid van de bedrijven wordt gegarandeerd.

De verzoekende partij legt evenmin stukken voor die de vaststellingen in het grafisch onderzoek zouden kunnen weerleggen. Daarnaast licht de verzoekende partij niet toe op welke wijze en waarom in de bestreden beslissing een voorwaarde zou moeten opgenomen worden inzake de mogelijke aanpassingen die de bestreden beslissing voorstelt ingeval de toegangen ondanks de bevindingen van het grafisch onderzoek en na realisatie ervan onvoldoende breed zouden zijn. De verwerende partij stelt immers dat de voorgestelde aanpassingen (verbreden toegangspoort, verplaatsen verlichtingspaal,...) beperkt zijn en zonder aanvraag tot nieuwe stedenbouwkundige vergunning kunnen worden gerealiseerd. Bovendien betreffen de aanpassingen een mogelijkheid ingeval de toegang tot de bedrijven alsnog problematisch blijkt te zijn, zodat het niet de bedoeling is dit als voorwaarde op te leggen. Daarnaast blijkt uit het betoog van de verzoekende partij niet dat de toegang tot haar terrein in die mate zal verhinderd worden dat zij de voorgestelde aanpassingen in alle geval zal dienen toe te passen en het opleggen van een voorwaarde in die zin zich opdringt.

### 3.3.

Tot slot werpt de verzoekende partij op dat een grondige mobiliteitsstudie ontbreekt, met name met betrekking tot de mobiliteitsgevolgen van de traminfrastructuur en op de Mexicostraat en waarom voor een tram in plaats van bus gekozen wordt, gezien de Mexicostraat reeds bediend wordt door de Lijn.

In dit verband merkt de Raad vooreerst op dat de verzoekende partij niet aannemelijk maakt dat een afzonderlijke mobiliteitsstudie voor de Mexicostraat vereist zou zijn, noch dat de verwerende partij bij gebrek aan een dergelijke studie niet in redelijkheid en met kennis van zaken over de aanvraag heeft kunnen oordelen. Daarnaast werd het mobiliteitsaspect in het project-MER opgenomen en beoordeeld, welke de verzoekende partij niet bekritiseert.

Nog los van de overweging dat de verwerende partij als vergunningverlenend bestuursorgaan de aanvraag op zich op haar merites dient te beoordelen en in die zin geenszins gehouden is tot een alternatievenonderzoek, wordt de keuze voor traminfrastructuur in de bestreden beslissing onder de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening bij deelproject 4 toegelicht. De verzoekende partij lijkt dit uit het oog te verliezen. Bovendien laat zij na aan te duiden op welk punt deze beoordeling ontoereikend dan wel onregelmatig zou zijn. Ook al meent de verzoekende partij dat het gebruik van bussen in de Mexicostraat minder hinder zou veroorzaken dan een (extra) tramlijn. De motiveringsplicht die op de verwerende partij rust, gaat evenwel niet zover dat de verwerende partij in de bestreden beslissing diende te motiveren waarom niet wordt gekozen voor een alternatief project.

Waar de verzoekende partij in haar wederantwoordnota haar stelling kracht tracht bij te zetten door te verwijzen naar het ongunstig advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 31 juli 2014, moet vastgesteld worden dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een later wijzigend en gunstig advies heeft uitgebracht zodat deze verwijzing niet dienstig is.

4.

Gegeven het voorgaande stelt de Raad vast dat de verwerende partij de relevante aspecten van de aanvraag op concrete wijze getoetst heeft aan de goede ruimtelijke ordening, inclusief de inpasbaarheid in de omgeving en de implicaties ervan ten aanzien van de toegankelijkheid van de bedrijven, en deze toetsing afdoende heeft gemotiveerd, zodat zij in alle redelijkheid heeft kunnen beslissing dat de aanvraag voorwaardelijk voor vergunning in aanmerking komt.

Het middel wordt verworpen.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

In een tweede middel roept de verzoekende partij de schending in van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van de bestuurshandelingen, van de materiële motiveringsplicht, en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij zet het volgende uiteen:

“ ...

2.

*Vooreerst is het allesbehalve duidelijk waarom men opteert voor een traminfrastructuur, in de plaats van de bus in dit deel van de Mexicostraat.*

*Op 30 juni werd hierover advies ingewonnen van De Lijn. Op 4 juli 2014 werd een gunstig advies geformuleerd.*

*Het ‘advies’ van De Lijn kan echter bezwaarlijk als een echt advies bestempeld worden.*

*De Lijn beperkt zich tot volgende zin over het volledige project Brabo 2 (Noorderlijn), zonder in te gaan op de verschillende deelprojecten en zonder effectief een studie door te voeren naar de gewenste vormen van openbaar vervoer:*

*“Het in bijlage aan uw in referte vermeld schrijven gevoegde dossier geeft geen aanleiding tot opmerkingen van onzentwege.”*

*De vergunningverlenende overheid beperkt zich er vervolgens toe te stellen dat “de aanleg van de traminfrastructuur past in de lange termijnvisie voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk in de regio Antwerpen, zoals omschreven in het Masterplan 2020. De tram moet een vlot alternatief zijn voor het auto en busverkeer dat historische en culturele blikvangers bezoekt zoals het MAS, het Red Star Line museum, de Shop en voor de trekpleisters zoals de badboot en het toekomstige Cadixplein en het vernieuwde Havenhuis.”*

*Opnieuw blijkt dus op geen enkele wijze dat rekening werd gehouden met de bedrijven in de KMO-zone langs de Mexicostraat.*

*Momenteel wordt de Mexicostraat vooreerst reeds bediend door voldoende buslijnen (31, 35 en 37, bushalte Ferdinanduspolder). De Mexicostraat wordt dus hic et nunc reeds bediend door De Lijn. Dit is meer dan voldoende, gezien de ligging in KMO-zone. De*

*ervaring leert verzoekster dat slechts een zeer klein aantal werknemers het openbaar vervoer gebruikt. De tramlijn doortrekken tot het nieuwe Havenhuis heeft aldus weinig tot geen nut, zelf met het oog op de afwerking van het nieuwe Havenhuis. Dit zal immers slechts een 350-tal werknemers huisvesten, waarvan een minderheid met het openbaar vervoer zal komen en perfect gebruik kan maken van de bestaande buslijnen, die nu al onderbenut blijken te zijn.*

*Het inleggen van eventueel een extra buslijn is bovendien een goedkoper alternatief dan de aanpassing van de wegstructuur van de Mexicostraat.*

*Nergens in de tekst van de bestreden vergunning wordt de noodzaak gemotiveerd om de tramlijn helemaal door te trekken tot op het einde van de Mexicostraat. Het feit dat deze tramlijn weinig nuttig is blijkt tevens uit de aanleg van de keerlus. Indien er werkelijk een noodzaak zou zijn van de verbinding zou de immers geen einde nemen in de Mexicostraat.*

*Vlaams minister Hilde Crevits antwoordde inzake deze materie op een schriftelijke vraag van parlementslid Karin Brouwers als volgt:*

*“De Lijn geeft aan dat de afweging voor de keuze tussen tram en bus voor de exploitatie gebeurt op basis van verschillende parameters. Hierbij is de te realiseren vervoerscapaciteit een belangrijk gegeven. Ook de levensduur (mogelijke gebruiksduur) van de voertuigen speelt een rol in de evaluatie. Als derde bijkomende parameter is de milieu-impact van het vervoer. De inpasbaarheid van het vervoerssysteem (hetzij tram of bus) in de omgeving, alsook de grotere aantrekkingskracht ervan, zijn mee op te nemen in de evaluatie. De investeringskosten en gebruikskosten worden eveneens meegenomen in de afweging, maar los van de vervoerscontext zijn deze niet geschikt als vergelijkingsbasis. Bij de vervoerscontext zit ook de factor gebruiksfrequentie van de infrastructuur.*

*Er kan niet eenduidig gesteld worden vanaf wanneer het gebruik van trams efficiënter is. Dit dient geval per geval geëvalueerd te worden waarbij alle parameters, vermeld in antwoord één, in rekening genomen worden. Wel kan gesteld worden dat een tram meer geschikt is om grote reizigersstromen te vervoeren in en naar stedelijke omgevingen.” (Antwoord van Vlaams minister Hilde Crevits op vraag nr. 1017 van 2 september 2010 van Karin Brouwers)*

*(eigen onderlijning door verzoekster)*

*Hieruit blijkt duidelijk dat de tram niet altijd het beste vervoersmiddel is maar dat een complexe afweging moet gemaakt worden op basis van verschillende elementen, waaronder de aantrekkelijkheid, de gebruiksfrequentie en de inpasbaarheid in de onmiddellijke omgeving.*

*In casu dient te worden vastgesteld dat een verhoogde, dubbele trambedding niet past in een KMO-zone die non-stop bediend wordt door vrachtwagens en containers. Daarnaast dient te worden vastgesteld dat deze tramlijn quasi niet gebruikt zal worden. De schaalvoordelen die een tram biedt, zijn dus niet van tel gelet op het beperkt gebruik van openbaar vervoer in de KMO-zone.*

*De bus wint het in dit geval dan ook van de tram.*

*Uit geen enkel gegeven in de bestreden beslissing wordt het in casu voor verzoekster duidelijk dat men effectief een grondige afweging tussen bus en tram heeft gemaakt.*

*Er is derhalve sprake van een manifest gebrek in de motivering van de bestreden beslissing, alsook van een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel aangezien men duidelijk geen grondige afweging maakte naar alternatieven voor de vergunde traminfrastructuur.*

3.

*Daarnaast is het allesbehalve duidelijk waarom men geen rekening hield met de bezwaren die reeds geformuleerd werden door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in haar advies m.b.t. deelproject 4, en die herhaald werden in verschillende bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek, waaronder dat van verzoekster.*

*Het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is gunstig voor de deelprojecten 1, 2 en 3 en ongunstig voor het deelproject 4.*

*Het advies luidt als volgt:*

*...*

*De vergunningverlenende overheid laat na om hier nader op in te gaan in de tekst van de bestreden vergunning.*

*Er wordt niet gemotiveerd waarom de heraanleg van de Mexicostraat wel degelijk verenigbaar zou zijn – quod non – met de KMO-zone.*

*Nochtans, wanneer een besluit afwijkt van een ingewonnen advies dient een zorgvuldig handelende overheid op dit punt het besluit des te grondiger en uitgebreider te motiveren. Er is immers sprake van een schending van de verplichting tot afdoende motivering indien een advies niet wordt gevolgd zonder te motiveren waarom (I. OPDEBEEK en M. VAN DAMME (eds.), *Beginselen van behoorlijk bestuur*, Brugge, Die Keure, 2006, 155).*

*Louter blote beweringen zoals ‘het ontwerp houdt rekening met de bestaande toegangen en erfontsluitingen’, en ‘alle toegangen blijven behouden’ als antwoord op het bezwaar van verzoekster tijdens het openbaar onderzoek, volstaan derhalve niet.*

*Er wordt niet afdoende gemotiveerd op welke wijze men rekening hield met de bedrijven in de onmiddellijke omgeving van de vergunningsaanvraag voor deelproject 4, en op welke wijze het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen of de bezwaren van verzoekster dus niet bijgetreden zouden moeten worden.*

*Er is geen sprake van een afdoende, noch van een zorgvuldige motivering.*

*...”*

2.

De verwerende partij antwoordt als volgt:

*“ ...*

*Het moge dus duidelijk zijn dat de verzoekende partij kritiek heeft op de beleidskeuze die door de aanvrager werd gemaakt, met name om te voorzien in een nieuwe tramverbinding en niet om het bestaande busnet te behouden dan wel uit te breiden.*

2.

*Het moet worden opgemerkt dat het niet de taak is van de vergunningverlenende overheid om een afweging tussen bus en tram te maken. Het maken van een dergelijke afweging komt toe aan de aanvrager van de vergunning. De taak van de vergunningverlenende overheid bestaat erin om hetgeen wordt aangevraagd te onderzoeken op zijn verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening. Indien de aanvraag zoals deze werd opgemaakt door de aanvrager en werd voorgelegd aan de verwerende partij als vergunningverlenende overheid inderdaad verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening, dan kan de verwerende partij als vergunningverlenende overheid de aangevraagde stedenbouwkundige vergunning afleveren.*

*Ter zake kan nuttig worden verwezen naar de rechtspraak van de Raad van State. In een (oorspronkelijk Franstalig) arrest nr. 85.379 van 16 februari 2000 werd geoordeeld dat het alleen maar aan de vergunningverlenende overheid (in die specifieke casus de gemeente La Roche-en-Ardenne) toekomt om zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van het aan haar voorgelegde project en dat de vergunningverlenende overheid in die zin een taak van administratieve politie uitoefent die tot doel heeft te voorzien in een kader voor de initiatieven van particulieren. Het komt echter niet toe aan de vergunningverlenende overheid om zelf beleidsafwegingen te maken of om zich uit te spreken over mogelijke alternatieven:*

*...*

*In dit arrest wordt ook besloten dat het de vergunningverlenende overheid dan ook niet kan worden verweten geen redenen te hebben opgegeven waarom het specifieke project wordt gevestigd in een woongebied met landelijk karakter, veeleer dan in een gebied voor ambachtelijke bedrijven. De Raad van State weerhield geen schending van de motiveringsverplichtingen (die nochtans wel waren opgeworpen) nu een dergelijke beslissing of afweging niet aan de vergunningverlenende overheid toekomt. Hieruit kan worden afgeleid dat de Raad van State heeft geoordeeld dat de vergunningverlenende overheid moet niet motiveren waarom de aanvrager voor het ene dan wel voor het andere project heeft gekozen en dat de vergunningverlenende overheid hieromtrent dan ook geen motieven moet opnemen in de beslissing die zij ter zake neemt. De vergunningverlenende overheid dient zich enkel uit te spreken over het project zoals het haar wordt voorgelegd.*

3.

*Nogmaals, het is geenszins de taak van de verwerende partij als vergunningverlenende overheid om in de beslissing te motiveren waarom de aanvrager van de vergunning voor het ene dan wel voor het andere project heeft gekozen. Evenmin moet de verwerende partij als vergunningverlenende overheid op zoek gaan naar alternatieven:*

*Het is niet de taak van de vergunningverlenende overheid om bij de beoordeling van de aanvraag op zoek te gaan naar voorstellen en alternatieven om het project vergund te krijgen.*

4.

*In zoverre verzoekende partij een schending inroept van de formele en materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel omdat de verwerende partij in de bestreden beslissing niet motiveert waarom er voor een nieuwe tramverbinding werd geselecteerd en niet voor het behoud of de uitbreiding van het bestaande busnet, moet besloten worden dat er van een schending van deze beginselen en bepalingen geen*

sprake kan zijn. Het kwam immers niet toe aan de verwerende partij als vergunningverlenende overheid om zich hierover uit te spreken. De verwerende partij moest dan ook ter zake geen motivering opnemen in de bestreden beslissing.

5.

Verder in de uiteenzetting met betrekking tot het tweede middel stelt de verzoekende partij nog dat het geenszins duidelijk is waarom de verwerende partij als vergunningverlenende overheid geen rekening heeft gehouden met de bezwaren die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in haar advies met betrekking tot deelproject 4 werden geformuleerd en die herhaald werden in de bezwaarschriften die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Verzoekende partij stelt dat wanneer afgeweken wordt van een ingewonnen advies, men als overheid zorgvuldig dient te handelen en op dit punt voldoende uitgebreid moet motiveren.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseerde op 31 juli 2014 het deelproject 4 negatief als volgt:

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert ongunstig voor deelproject 4, Tramlijn Eilandje.

...

Uit dit advies kan dan ook worden afgeleid dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de mening toegedaan was dat de toegankelijkheid van de bedrijven in het gedrang gebracht zou worden, dat dit alles mogelijks verkeersonveilige situaties met zich meebracht, dat in de toekomst toe vrachtwagens niet meer zouden kunnen keren in de Mexicostraat en dat daarmee de bedrijfsactiviteiten gehypothekeerd zouden worden, dat de fietspaden aangepast zouden moeten worden en dat de aansluiting van de Mexicostraat op de bruggen onvoldoende opstelzone voorziet bij sperring van de brug.

Echter, vastgesteld moet worden dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op 28 oktober 2014 een aanvullend een gewijzigd advies uitgebracht. Het dit advies luidde als volgt:

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen adviseert gunstig op de vergunningsaanvraag, mits naleving van de in bijlage opgelegde voorwaarden, welke van toepassing zijn op de deelgebieden welke nog in beheer zijn van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ( zie bijlage voor aanduiding beheersgebied GHA )

In dit advies wordt gesteld dat het alle voorgaande adviezen vervangt:

Dit advies vervangt het voorgaande.

Er moet dan ook besloten worden dat er sprake is van een gunstig advies onder voorwaarden vanwege het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De stelling van verzoekende partij als zou er sprake zijn van een negatief advies waarvan wordt afgeweken, is dan ook niet correct.

In die zin kan er dan ook geen sprake zijn van een schending van formele of materiële motiveringsverplichting of het zorgvuldigheidsbeginsel omwille van het feit dat de verwerende partij niet zou hebben gemotiveerd waarom van het negatieve advies d.d. 31 juli 2014 kon worden afgeweken. Dit advies werd namelijk door het Gemeentelijk



*Havenbedrijf Antwerpen vervangen door een voorwaardelijk gunstig. Verwerende partij moest dan ook geen rekening meer houden met het advies van 31 juli 2014.*

6.

*Zuiver ten overvloede moet nog worden opgemerkt dat zelfs indien het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen haar aanvankelijk advies van 31 juli 2014 niet had ingetrokken en had vervangen/gewijzigd met het advies van 28 oktober 2014, de verwerende partij in het kader van haar motiveringsverplichting geenszins verplicht was om dit advies punt per punt te weerleggen.*

*Ter zake kan verwezen worden naar de rechtspraak van de Raad van State:*

*Om te voldoen aan de op hem rustende motiveringsverplichting volstaat het dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar als orgaan van het actief bestuur in zijn besluit over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermeldt die de afgifte van de gevraagde vergunning verantwoorden. Hij dient daarbij niet uitdrukkelijk te antwoorden op alle elementen die zijn aangebracht in voorafgaande adviezen, in casu het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen.*

*Er kan geen enkele twijfel bestaan over het feit dat de bestreden beslissing wel degelijk de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen bevat die de afgifte van gevraagde vergunning verantwoorden.*

*De verwerende partij is nagegaan of de aanvraag verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening, heeft dit afdoende gemotiveerd in de bestreden beslissing en heeft waar nodig voorwaarden opgelegd.*

*Bovendien moet de aandacht gevestigd worden op het feit dat verwerende partij zeer uitgebreid heeft geantwoord op het bezwaarschrift dat verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek heeft ingediend en waarvan de teneur identiek was als deze van het eerste advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen d.d. 31 juli 2014. Ook in dit bezwaarschrift werd gesteld dat er vrees was voor de verkeersveiligheid, dat de vrachtwagens niet konden keren in de nieuwe Mexicostraat en dat men vreesde dat de bestaande bedrijven moeilijker bereikbaar zouden zijn.*

*Hierop werd in de bestreden beslissing uitgebreid geantwoord:*

*...*

*Ook deze uitgebreide beantwoording van het bezwaarschrift dient als met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen te worden aanzien die de afgifte van gevraagde vergunning mee verantwoorden en schragen.*

7.

*In zoverre de verzoekende partij aldus een schending opwerpt van de formele en materiële motiveringsverplichting, alsook van het zorgvuldigheidsbeginsel en dit omdat het aanvankelijk negatief advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen niet punt per punt werd weerlegd, zal besloten moeten worden dat deze beginselen en bepalingen niet zijn geschonden. Op het ogenblik dat de bestreden beslissing werd genomen lag er immers geen negatief advies meer voor van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Het was dan ook niet noodzakelijk dat de verwerende partij een advies zou gaan weerleggen dat door de adviesverlener zelf gewijzigd werd.*

*De verwerende partij was ook geenszins verplicht geweest om alle negatieve punten uit het advies van 31 juli 2014 te weerleggen zo het toch nog zou voorgelegen hebben op het moment dat de bestreden beslissing werd genomen. Het had voldoende geweest dat de bestreden beslissing de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen bevatte die de afgifte van gevraagde vergunning verantwoorden. Dit is in casu het geval en nogmaals moet de aandacht gevestigd worden op de zeer uitgebreide en correcte beantwoording van het bezwaarschrift van verzoekende partij. Deze beantwoording moet eveneens aanzien worden als een motivering met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening die de bestreden beslissing mee schraagt.*

...

3.

In hun schriftelijke uiteenzetting antwoorden de tussenkomende partijen het volgende:

“ ...

62. *In wat volgt, zal in de eerste plaats worden aangetoond dat ook alle premissen van de verzoekende partij, waarop zij haar tweede middel steunt, feitelijke grondslag missen, zoals blijkt uit de bestreden beslissing en het administratief dossier waarop die beslissing steunt. Daaruit volgt dat de bestreden beslissing geenszins een miskennis inhoudt van de bepalingen waarvan in dit middel de schending wordt ingeroepen.*

(a) *De grieven van de verzoekende partij missen allen feitelijke grondslag*

(i.) *Betreffende de keuze voor de tram in plaats van de bus*

63. *Bij de opmaak van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en de daaropvolgende actualisatie die tot het Masterplan 2020 aanleiding gaf, werd de aanleg van traminfrastructuur, waar mogelijk, boven de aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande businfrastructuur verkozen. Het betreft een beredeneerde keuze, waaraan deugdelijke motieven ten grondslag liggen. In tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert, blijken die motieven uit het administratief dossier, zodat ook deze grief grondslag mist.*

64. *De principiële keuze voor de tram in plaats van de bus, wordt in het plan-MER voor het Masterplan Antwerpen als volgt gemotiveerd (STUK 20, p. 112):*

*“Bij niet-uitvoering van de tramprojecten kan men verwachten dat de reistijden en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verder zullen afnemen door toenemende doorstromingsproblemen.*

*Mogelijke alternatieve maatregelen zoals het aanleggen van busstroken zullen, hoewel zij zeer efficiënt kunnen zijn, naar verwachting veel minder effect genereren op de specifieke stamlijnen dan een uitbreiding van het tramnet. Het vrijhouden van deze busbanen is immers moeilijker, de betrouwbaarheid en snelheid van het dienstenaanbod beperkter.”*

*Ook in het project-MER voor « de heraanleg van de Leien, de tramlijn Ekeren en de tramlijn Eilandje » worden de vlotte doorstroming en de hoge frequentie van de tram als belangrijke pluspunten aangestipt (STUK 8, p. 326):*

*“Doordat de trambedding volledig gescheiden van het autoverkeer voorzien wordt en het aantal kruispunten beperkt is, kunnen we ervan uitgaan dat de*

*doorstroming voor het tramverkeer vlot zal zijn. Door de afzonderlijke trambaan wordt voorkomen dat de tram vertraging zou oplopen door de hoge intensiteiten van het busverkeer.”*

*Bijkomende voordelen zijn de verhoogde leesbaarheid en het wervend en structurerend karakter van de tram (STUK 8, p. 329):*

*“Bovendien heeft een tram een meer wervend en structurerend karakter dan een bus, zodat het openbaar vervoer in het algemeen duidelijker aanwezig en meer leesbaar zal worden.”*

*De redenen waarom voor de aanleg van nieuwe traminfrastructuur werd geopteerd, eerder dan voor businfrastructuur, zijn op basis van het administratief dossier dus overduidelijk. Het gaat bovendien opnieuw om een beleidskeuze, die tot de beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid behoort. De opportunitetskritiek die de verzoekende partij dienaangaande formuleert, kan geenszins tot de vernietiging van de bestreden beslissing aanleiding geven.*

65. *De verzoekende partij voert in haar verzoekschrift echter nog aan dat slechts een zeer klein aantal werknemers dat in de KMO-zone is tewerkgesteld, het openbaar vervoer gebruikt en dat de aanleg van nieuwe traminfrastructuur bijgevolg weinig tot geen nut heeft. Zij betoogt dat de bestaande buslijnen nu reeds onderbenut zijn en dus volstaan.*

*Het is niet duidelijk op welke gegevens de verzoekende partij zich voor deze beweringen baseert.*

*De verzoekende partij gaat in dit verband ook voorbij aan het feit dat de toekomstige ingebruikname van het zgn. “Nieuw Havenhuis” □ d.i. de nieuwe hoofdzetel van het GHA op het einde van de Mexicostraat, die momenteel nog in aanbouw is □ tot een toename van het aantal werknemers in de KMO-zone zal leiden, waardoor ook een stijging van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer kan worden verwacht.*

*Zelfs indien de vermeende onderbenutting van de bestaande buslijnen zou worden aangenomen, kan echter niet tot de overbodigheid van de geplande traminfrastructuur worden besloten.*

*Uit wat hiervoor werd uiteengezet, blijkt immers dat net de aanleg van de geplande traminfrastructuur tot een stijging van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer zal leiden. De voordelen van de tram t.o.v. de bus zijn namelijk legio (cf. supra, randnr. 64). Dat er slechts in beperkte mate van de bestaande busdiensten van en naar de Mexicowijk gebruik wordt gemaakt, is, zo dit al het geval zou zijn, dus een reden te meer om precies in deze buurt een tramverbinding te voorzien. Alleszins kan niet worden ingezien hoe zelfs de vermeende onderbenutting van het huidige openbaar vervoersaanbod met de bus, een absoluut beletsel zou kunnen vormen om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren voor de aanleg van traminfrastructuur.*

*Het argument dat de verzoekende partij aan de beweerde onderbenutting ontleent, kan derhalve niet slagen.*

(ii.) *Betreffende de noodzaak om de tramlijn tot op het einde van de Mexicostraat door te trekken*

66. Ook de stelling van de verzoekende partij dat de noodzaak om de tramlijn tot op het einde van de Mexicostraat door te trekken, niet wordt gemotiveerd, mist grondslag.

67. In de bestreden beslissing en het project-MER wordt immers verduidelijkt dat het vooropgestelde tracé noodzakelijk is om de bereikbaarheid van het vernieuwde – nog in aanbouw zijnde – Havenhuis, op het einde van de Mexicostraat, te garanderen.

68. Het Nieuw Havenhuis wordt de nieuwe hoofdzetel van het GHA, waar zo'n 500 medewerkers zullen worden tewerkgesteld. Het gebouw zal tevens als ontmoetingsplaats fungeren voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap.

69. De keuze om het Nieuw Havenhuis door middel van de doortrekking van de tramlijn te bedienen, wordt zowel in de bestreden beslissing als in het project-MER tot uitdrukking gebracht:

...

Uit die laatste passage blijkt voorts de intentie om, door middel van de geplande tramverbinding, de bereikbaarheid en de stedelijkheid van de Mexicowijk verder te verhogen (cf. supra, randnr. 56). Ook om die reden is een doortrekking van de verbinding tot op het einde van de Mexicostraat dus wenselijk en deugdelijk verantwoord.

Deze motieven zijn deugdelijk en afdoende, en worden in de bestreden beslissing en het project-MER (dat een integraal onderdeel van de bestreden beslissing is) vermeld. De formele en materiële motiveringsplicht noch het zorgvuldigheidsbeginsel werden bijgevolg miskend.

(iii.) Betreffende het advies van het GHA met betrekking tot Deelproject 4

70. Wat haar laatste grief betreft, gaat de verzoekende partij voorbij aan het feit dat het GHA, volgend op haar advies d.d. 31 juli 2014 – dat gunstig was voor de Deelprojecten 1, 2 en 3, maar ongunstig voor het Deelproject 4 – een nieuw advies heeft uitgebracht.

71. Dit tweede advies d.d. 28 oktober 2014 was voor alle deelprojecten, m.i.v. Deelproject 4, gunstig. Daarenboven bevatte het betrokken geschrift de uitdrukkelijke vermelding “[d]it advies vervangt alle voorgaande”.

72. Het tweede advies van het GHA d.d. 28 oktober 2014 werd weliswaar onder voorwaarden verleend. Te dezen zijn de voorwaarden 4 t.e.m. 7 relevant:

“4. Alle omliggende bedrijven moeten ten alle tijden toegankelijk zijn en blijven.

5. Ten gevolge van het veranderen van een 2 maal 2 rijbaan naar een 1 maal 1 rijbaan met aparte trambedding aan de Mexicostraat zal de toegankelijkheid tot de bedrijven mogelijks bemoeilijkt worden wat potentieel gevaarlijke situaties met zich meebrengt. De aanvrager dient maatregelen te treffen om dit te voorkomen.

6. Momenteel is de Mexicostraat zo ontworpen dat vrachtwagens kunnen keren. De aanvrager dient te voorzien in een terugkeermogelijkheid (eventueel via

*het omliggend wegennet) om te voorkomen dat vrachtwagens bij een sperring van de Mexicobrug niet meer weg geraken.”*

*7. Bij aanpassingen aan het voetpad ter hoogte van de toegangen tot de bedrijven moeten de fietspaden aangepast zijn voor zware lasten (klinkers i.p.v. betondals).*

*73. Naar luid van de bestreden beslissing werden alle voorwaarden van het tweede advies van het GHA d.d. 28 oktober 2014 “integraal aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning gehecht” (STUK 10, p. 42 en 79).*

*In de bestreden beslissing wordt van het tweede (en enige rechtsgeldige) advies van het GHA d.d. 28 oktober 2014 dus niet afgeweken. De grief van de verzoekende partij berust opnieuw op deze verkeerde premisse. Vermits de grief feitelijke grondslag mist, kan deze dus niet worden aangenomen.*

*(b) De bestreden beslissing is in overeenstemming met de bepalingen waarvan in het middel de schending wordt ingeroepen*

*74. Hiervoor werd aangetoond dat zowel de keuze voor de tram in plaats van de bus, als de keuze om de tramverbinding tot op het einde van de Mexicostraat door te trekken, in de bestreden beslissing en het project-MER op afdoende wijze zijn gemotiveerd.*

*75. Het advies van het GHA d.d. 31 juli 2014, dat met betrekking tot Deelproject 4 ongunstig was, werd naderhand vervangen door een voorwaardelijk gunstig advies d.d. 28 oktober 2014, waarvan alle voorwaarden integraal aan de verleende vergunning werden gehecht. Van een niet-gemotiveerde of onzorgvuldige afwijking van het advies van het GHA kan dan ook geen sprake zijn.*

*76. De artikelen 2 en 3 van de Formele Motiveringswet, de materiële motiveringsplicht of het zorgvuldigheidsbeginsel werden, bij het nemen van de bestreden beslissing, door de verwerende partij dan ook niet miskend.*

*...”*

4.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij nog het volgende:

*“ ...*

*1) Ten aanzien van de noodzaak van een nieuwe tramlijn en het doortrekken ervan tot aan het nieuwe Havenhuis*

*4.*

*Verwerende partij meent te kunnen poneren in zijn antwoordnota dat het niet tot de taak behoort van de vergunningverlenende overheid om te motiveren waarom de aanvrager van de vergunning voor het ene (= tramlijn) dan wel voor het andere project (= behouden van de buslijn) heeft gekozen.*

*Dit is volstrekt onjuist.*

*De keuze tussen een nieuwe traminfrastructuur of het behouden van de bestaande buslijn is een loutere beleidskeuze, die onder de bevoegdheid valt van de vergunningverlenende*

overheid. Dit wordt overigens bevestigd door de tussenkomende partijen op pagina 24 onderaan van hun schriftelijke uiteenzetting.

*Bij het maken van zulke beleidskeuzes is de vergunningverlenende overheid wel gebonden door de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.*

...

*Het staat immers dat:*

- De Mexicostraat bediend wordt door de buslijnen (31, 35 en 37);*
- De aanleg van het nieuwe havenhuis niet zal zorgen voor een verhoging van de gebruiksfrequentie;*
- Het openbaar vervoer in de KMO-zone nu 'reeds sterk beperkt is.*

*Het behoort tot de taak van de vergunningverlenende overheid om in het kader van het zorgvuldigheids-en redelijkheidsbeginsel een grondige afweging te maken tussen de reeds bestaande buslijnen en de aanleg van een nieuwe tramlijn. Dit is in casu duidelijk niet gebeurd, laat staan dat er een motivering terug te vinden is in de bestreden beslissing waaruit zou blijken dat bovenstaande afweging is gemaakt.*

*De tussenkomende partijen verwijzen in eerste instantie naar het plan-MER van het Masterplan Antwerpen om de principiële keuze voor de tram i.p.v. de bus te verantwoorden. Deze passage is echter slechts een algemene opsomming van de voordelen van een tramlijn t.o.v. de bus, doch dit kan, gelet op de specifieke omstandigheden waarvan sprake in het verzoekschrift, niet dienen als motivering voor de keuze voor de tram in de Mexicostraat.*

22

*Verder verwijzen de tussenkomende partijen naar het project-MER waaruit de voordelen zouden moeten blijken van een nieuwe tramlijn. Ook hier merkt verzoekster op dat de voordelen algemeen worden beschreven, en geenszins een verantwoording kunnen zijn voor de specifieke nieuwe tramlijn in de Mexicostraat. Het is en blijft bovendien zeer opvallend te moeten vaststellen dat de bestreden beslissing hierover niets vermeldt.*

*Ten aanzien van de noodzaak om de tramlijn door te trekken tot het einde van de Mexicostraat verwijzen de tussenkomende partijen naar het feit dat het nieuwe Havenhuis wordt opgericht waarin zo'n 500 personeelsleden te werk zullen worden gesteld.*

*Het optrekken van een nieuw Havenhuis verantwoordt de inplanting van een nieuwe tramlijn evenwel geenszins. Het is een vaststaand gegeven dat de toekomstige werknemers steeds gebruik zullen kunnen maken van de reeds bestaande buslijnen.*

*Uit het voorgaande blijkt duidelijk dat de bestreden beslissing nalaat om een afweging te maken tussen de reeds bestaande buslijnen en de nieuwe tramlijn enerzijds, en anderzijds om de noodzaak van het doortrekken van de tramlijn tot het nieuwe Havenhuis te onderzoeken.*

2) Ten aanzien van het negatieve advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen dd. 31 juli 2014

5.

*Zowel de tussenkomende partijen als de verwerende partij verwijzen naar een nieuw advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf dd. 28 oktober 2014. In dit advies wordt het volgende gesteld:*

*...*

*Dit advies heeft evenwel enkel betrekking op de gewijzigde afstromingshoeveelheid, nu in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een studie werd uitgevoerd naar de toepassing van de gewestelijke hemelwaterverordening in het Antwerpse havengebied op de rechteroever, waarin werd onderzocht of buffering en vertraging van hemelwater een meerwaarde betekent voor het watersysteem. Als resultaat van die studie, blijken de dokken op rechteroever voldoende capaciteit te hebben om te worden beschouwd als collectieve buffervoorziening.*

*23*

*Het Gemeentelijk havenbedrijf besluit dan als volgt: " Met betrekking tot de gewijzigde afstromingshoeveelheid is het wateradvies van het Gemeentelijk Havenbedrijf daarom gunstig".*

*In dit advies wordt met andere woorden met geen woord gerept over de eerdere zorgen van het Havenbedrijf over de toegankelijkheid van de bestaande bedrijven langsheen de Mexicostraat.*

*Een normaal zorgvuldige vergunningverlenende overheid mocht er dus vanuit gaan dat de zorgen van het Havenbedrijf die werden geuit in het eerdere advies, nog steeds gelden. Dit alles toont aan dat de kritiek van verzoekster niet zomaar uit de lucht is gegrepen.*

*Het tweede middel is derhalve ernstig en gegrond.*

*..."*

5.

In hun laatste schriftelijke uiteenzetting antwoorden de tussenkomende partijen nog als volgt:

*"...*

*(i.) Betreffende de keuze voor de tram in plaats van de bus*

*De redenen waarom voor de aanleg van nieuwe traminfrastructuur werd geopteerd, eerder dan voor businfrastructuur, zijn op basis van het administratief dossier dus overduidelijk. De loutere omstandigheid dat de voordelen van een tramlijn t.o.v. de bus in de desbetreffende documenten "algemeen worden beschreven" en dat er in dit verband niet naar "de specifieke nieuwe tramlijn in de Mexicostraat" wordt verwezen, doet – in tegenstelling tot wat de verzoekende partij op p. 21-22 van haar wederantwoordnota beweert – geen afbreuk aan de wettigheid van de bestreden beslissing. De motieven die in de "algemene beschrijving" worden aangehaald, en die door de verzoekende partij ook geenszins worden tegengesproken of ontkracht, gaan immers ook voor de nieuwe tramlijn in de Mexicostraat onverkort op.*

*De motiveringsplicht reikt volgens de NV BAM en DE LIJN niet zover dat de verwerende partij elk op zich staand motief, wanneer het voldoende concreet en begrijpelijk is, nog verder moet motiveren met een verwijzing naar gegevens die de gemaakte conclusie voor elk individueel punt op het tracé van de nieuwe tramlijn kunnen schragen. De formele motiveringsplicht houdt niet de verplichting in om de motieven van de motieven aan te*

geven. Er anders over oordelen zou een ellenlange motivering tot gevolg hebben en zou eenvoudigweg niet werkbaar zijn, gelet op aanzienlijke lengte van de nieuwe tramlijn.

65. De beslissing om, waar mogelijk, de aanleg van traminfrastructuur te vergunnen, betreft bovendien opnieuw een beleidskeuze, die tot de beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid behoort. De opportuniteitskritiek die de verzoekende partij dienaangaande formuleert, kan geenszins tot de vernietiging van de bestreden beslissing aanleiding geven.

...

(iii.) Betreffende het advies van het GHA met betrekking tot Deelproject 4

...

In haar wederantwoordnota poogt de verzoekende partij Uw Raad te misleiden door aan te voeren dat dit tweede advies enkel op de toepassing van de gewestelijke hemelwaterverordening, en meer bepaald op de gewijzigde afstromingshoeveelheid, betrekking zou hebben.

Dit is manifest onjuist.

Uw Raad zal immers op basis van een eenvoudige lezing van STUK 5 kunnen vaststellen dat dit advies uit twee delen is opgebouwd. Het tweede deel (alinea's 4 t.e.m. 6 na de aanspreking) betreft inderdaad het (gunstige) "wateradvies" van het GHA. Het eerste deel (alinea's 1 t.e.m. 3 na de aanspreking) heeft daarentegen een algemene draagwijdte, en is klaarblijkelijk ook toepasselijk op de Deelprojecten 4 en 5, als zodanig en in hun geheel. Dit blijkt uit:

- de eerste alinea na de aanspreking, waarin de context waarin het advies werd verleend, als volgt wordt verduidelijkt: "De NV BAM vraagt de toelating van het project Brabo 2 (Noorderlijn)". Uit de manier waarop deze zin geformuleerd is, blijkt geenszins dat de gevraagde toelating alleen op het aspect "water" betrekking zou hebben, maar integendeel dat de toelating op het geheel der werkzaamheden ter realisatie van het project betrekking heeft;
- de tweede alinea na de aanspreking, waarin onder meer wordt aangegeven dat de werken inderdaad "de realisatie van het project Brabo 2 (Noorderlijn) [omvatten]" (cf. het eerste streepje), waaronder "de heraanleg van publiek domein met aanleg tram- en businfrastructuur op [...] het Eilandje", waaruit blijkt dat het GHA het ganse project in overweging heeft genomen, met inbegrip van de betrokken deelprojecten;
- de derde alinea na de aanspreking, waarin in algemene zin naar "de vergunningsaanvraag" wordt verwezen: "Het Gemeentelijk Havenbedrijf adviseert gunstig op de vergunningsaanvraag [...]", waaruit blijkt dat het GHA een advies heeft gegeven over het integrale project, waardoor meteen gezegd is dat het advies gunstig is met betrekking tot alle aspecten waarover het GHA dat advies kon uitbrengen;
- de voorwaarden die als bijlage bij het advies zijn gevoegd: deze voorwaarden hebben betrekking op andere aangelegenheden dan de impact van het aangevraagde op het watersysteem.

Het advies d.d. 28 oktober 2014 was dus in geen geval beperkt tot een louter "wateradvies". Het betrof wel degelijk een advies met een algemene strekking, dat het eerdere advies d.d. 31 juli 2014 kon vervangen, wat – gelet op de vermelding "[d]it advies vervangt alle voorgaande" – ook gebeurde. In zoverre de verzoekende partij in haar



*wederantwoordnota het tegendeel beweert, kan haar argumentatie dus niet slagen. Eens te meer druisen de opmerkingen van de verzoekende partij in tegen de stukken van het administratief dossier, zodat haar argumentatie ook op dit punt, feitelijke grondslag mist.*

*...*

*Met de NV BAM en DE LIJN moet dus worden vastgesteld dat de verzoekende partij de waarheid opnieuw geweld aandoet wanneer zij op p. 23 van haar wederantwoordnota betoogt dat in “dit advies [van het GHA d.d. 28 oktober 2014, nvdr.] met andere woorden met geen woord [wordt] gerept over de eerdere zorgen van het Havenbedrijf over de toegankelijkheid van de bestaande bedrijven langsheen de Mexicostraat”. Wel integendeel: het zijn precies die “eerdere zorgen” die in de hiervoor geciteerde voorwaarden tot uitdrukking worden gebracht! Daarbij mag worden opgemerkt dat die “zorgen”, vertaald in de voorwaarden van het advies van het GHA, ook gelden als voorwaarden van de verleende vergunning (cf. infra).*

*...”*

#### *Beoordeling door de Raad*

##### 1.

De verzoekende partij voert in dit tweede middel aan dat uit de bestreden beslissing niet duidelijk blijkt waarom voor een (nieuwe) tramverbinding (inclusief die hiertoe noodzakelijke infrastructuur) wordt gekozen in plaats van de bestaande buslijnen. In de beoordeling van het eerste middel werd reeds gesteld dat de motiveringsplicht niet zover reikt dat de verwerende partij een onderzoek naar mogelijke alternatieven dient te voeren en dus evenmin dient te motiveren waarom niet voor een alternatief project werd gekozen.

Het voorgaande verhindert evenwel niet dat de bestreden beslissing bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van deelproject 4 duidelijk vermeldt dat deze traminfrastructuur past in de lange termijnvisie voor de uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk in de regio Antwerpen, zoals omschreven in het Masterplan 2020, en de doelstellingen ervan vervolgens worden uiteengezet. Een met dit middel(onderdeel) gelijkkluidend bezwaar van de verzoekende partij wordt overigens uitdrukkelijk ontmoet in de bestreden beslissing door erop te wijzen dat de voorgestelde alternatieven geen onderdeel van de voorliggende aanvraag uitmaken en dat de afweging van eventuele alternatieven gebeurt in het milieudeskundig onderzoek waarna een beleidskeuze wordt gemaakt.

##### 2.

In zoverre de verzoekende partij nog aanvoert dat niet wordt gemotiveerd waarom de tramlijn dient te worden doorgetrokken tot op het einde van de Mexicostraat, merkt de Raad op dat uit de bestreden beslissing blijkt dat dit wordt ingegeven om historische en culturele blikvangers te bedienen, en dit inclusief het vernieuwde Havenhuis, dat zich op het einde van de Mexicostraat bevindt. Bijgevolg wordt de doortrekking van de tramlijn wel degelijk in de bestreden beslissing toegelicht.

In haar wederantwoordnota oppert de verzoekende partij nog dat de bereikbaarheid van het nieuwe Havenhuis deze doortrekking geenszins verantwoordt aangezien vaststaat dat werknemers steeds zullen gebruik maken van de bestaande buslijnen. De verzoekende partij staaft deze bewering evenwel op geen enkele wijze zodat deze als louter hypothetisch moet worden verworpen. De verzoekende partij is het kennelijk niet eens met de doortrekking van de tramlijn in de Mexicostraat en staat veeleer het bestendigen van de busverbinding(en) voor doch slaagt er niet in aan te tonen dat de beoordeling van de verwerende partij op dit punt niet afdoende zou zijn. Minstens lijkt de verzoekende partij met haar kritiek vooral aan te sturen op

een uitspraak van de Raad over de opportuniteit van het afleveren van de bestreden beslissing in het algemeen en de keuze van een tramverbinding in plaats van een buslijn in het bijzonder.

Gelet op artikel 4.8.2 VCRO en artikel 35 DBRC-decreet komt het de Raad evenwel niet toe om een opportuniteitsoordeel te vellen. Vermits de verwerende partij op dit punt over een discretionaire bevoegdheid beschikt, mag de Raad zijn beoordeling omtrent de eisen van een goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van het vergunningverlenend bestuursorgaan. In de hem opgedragen legaliteitsbeoordeling kan de Raad enkel rekening houden met de motieven die opgenomen zijn in de bestreden beslissing, en nagaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan haar appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid heeft kunnen oordelen dat de te vergunnen handelingen de eisen van een goede plaatselijke ordening niet in het gedrang brengen.

3.

De verzoekende partij werpt vervolgens op dat de bestreden beslissing geen rekening houdt met de bezwaren in het ongunstig advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 31 juli 2014 voor deelproject 4, terwijl de verwerende partij wanneer zij afwijkt van een ingewonnen advies dit des te grondiger en uitgebreider dient te motiveren. De Raad stelt met de verwerende partij en de tussenkomen partij echter vast dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op 28 oktober 2014 een aanvullend gunstig advies heeft uitgebracht, waarbij voorwaarden inzake de toegankelijkheid van de omliggende bedrijven en de keermogelijkheid voor vrachtwagens worden opgenomen (voorwaarden 4 tot en met 7 van het advies).

De bestreden beslissing neemt alle voorwaarden gestipuleerd in dit advies van 28 oktober 2014 over zodat het betoog van de verzoekende partij feitelijke grondslag lijkt te missen. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat in het antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij tevens tegemoet gekomen wordt aan de opmerkingen van het eerder ongunstig advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 31 juli 2014. Zoals hiervoor is gebleken, slaagt de verzoekende partij er niet in aan te tonen dat de hierin opgenomen overwegingen zouden steunen op foutieve gegevens, dan wel kennelijk onzorgvuldig of kennelijk onredelijk zouden zijn.

Rekening houdend met de marginale toetsingsbevoegdheid waarover de Raad in dit verband beschikt, brengt de verzoekende partij geen overtuigende argumenten bij dat de verwerende partij de grenzen van de haar wettelijk toegekende appreciatiebevoegdheid heeft overschreden en de aanvraag kennelijk onredelijk heeft beoordeeld.

Het middel wordt verworpen.

## BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van de nv van publiek recht BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM) is ontvankelijk.
3. Het verzoek tot tussenkomst van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn is ontvankelijk.
4. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van de verzoekende partij.
6. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 300 euro, ten laste van de tussenkomende partijen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 21 maart 2017 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Jorine LENDERS

Filip VAN ACKER