

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

XIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 206.418 van 6 juli 2010
in de zaak A. 147.599/XII-4053**

In zake: Bert VANDEBORNE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Frank Judo
kantoor houdend te 1000 Brussel
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

de STAD LEUVEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bert Beelen
kantoor houdend te 3000 Leuven
Justus Lipsiusstraat 24
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 13 februari 2004, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van 15 december 2003 van de gemeenteraad van Leuven houdende “aanvullend reglement op het eenrichtingsverkeer op de Platte-Lostraat (deelgemeente Kessel-Lo)”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 131.553 van 18 mei 2004 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

Verzoeker heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

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

Auditeur Patricia De Somere heeft een verslag opgesteld.

Verzoeker en de verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 27 april 2010.

Staatsraad Johan Lust heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Dirk Lindemans, die loco advocaat Frank Judo verschijnt voor de verzoeker, en advocaat Johan Vanstipelen, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Patricia De Somere heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3. De gemeenteraad van de stad Leuven keurt op 22 april 2002 een mobiliteitsplan goed. Het plan voorziet erin dat een aantal sluiproutes dwars door de wijk tussen de Diestse- en de Tiensesteenweg worden onderbroken en dat in de Platte-Lostraat zal worden ingegrepen zowel ter hoogte van de Zavelstraat, waarin verzoeker zegt te wonen, als ter hoogte van de Verenigingsstraat.

Op 6 november 2003 beslist het college van burgemeester en schepenen beslist de Platte-Lostraat diagonaal af te sluiten ter hoogte van Wimmershof, nabij de Zavelstraat. Op 15 december 2003 neemt de gemeenteraad een aanvullend reglement op het eenrichtingsverkeer op de Platte-Lostraat aan. Besloten wordt onder meer:

- “Artikel 1: De Platte-Lostraat wordt ter hoogte van het T-vormig kruispunt Wimmershof diagonaal fysisch onderbroken voor het autoverkeer. De verbinding Platte-Lostraat-Wimmershof blijft behouden. Het bromfiets-fietsverkeer blijft mogelijk. Indien het openbaar vervoer langs daar komt wordt de verbinding door middel van een verzinkbare paal mogelijk gemaakt voor de bussen”;

- “Artikel 3: Overeenkomstig de voorschriften terzake zullen de volgende verkeersborden worden geplaatst, namelijk C3, M3, D1 en F 45”.

IV. Ontvankelijkheid

4. Verwerende partij betwist in de memorie van antwoord het belang van verzoeker omdat hij niet het schriftelijk bewijs bijbrengt van zijn bewering dat hij in de Zavelstraat 208 te Kessel-Lo woont.

In haar verslag noemt de auditeur, verzoeker achterna, de exceptie verbazend aangezien de verwerende partij zelf zonder moeite uit de bevolkingsregisters kan vaststellen of verzoeker al dan niet op het opgegeven adres woont. Haars inziens moet de exceptie worden verworpen.

In de laatste memorie valt verwerende partij het verslag van de auditeur “integraal” bij. Dat kan bezwaarlijk anders worden begrepen dan als een afstand van de exceptie.

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van verzoeker

5. Verzoeker ontleent een eerste middel aan de schending van artikel 2 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer (hierna: de wegverkeerswet).

Volgens een *eerste onderdeel* houdt de voornaamste doelstelling van de bestreden beslissing geenszins verband met de verkeersveiligheid, maar wel met “het verhogen van de leefbaarheid van de woonbuurten”, zoals uit het beknopt verslag van de gemeenteraadszitting van 15 december 2003 blijkt. Nochtans mag de in het artikel 2 van de wegverkeerswet bedoelde bevoegdheid van de gemeentebesturen uitsluitend worden aangewend om bij te dragen tot een verhoogde verkeersveiligheid en mocht de bestreden beslissing dan ook niet de vorm aannemen van een aanvullend verkeersreglement in de zin van meer genoemd artikel 2.

In een *tweede onderdeel* wordt betoogd dat het volkomen onduidelijk is waarom het noodzakelijk zou zijn een aanvullend reglement in de zin van het bestreden besluit uit te vaardigen, terwijl aanvullende reglementen alleen verantwoord zijn wanneer de voorschriften van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (hierna: de wegcode) ontoereikend zijn om te zorgen voor een veilig en vlot verkeer. Immers volgt uit het arrest van de Raad van State inzake Nocarcentre, nr. 43.819 van 13 juli 1993, dat het goedkeuren van een aanvullend verkeersreglement moet worden beschouwd als een *ultimum remedium* en dat dan ook moet worden aangetoond dat de regeling van de wegcode niet volstaat om de plaatselijke verkeersveiligheid te waarborgen. Te dezen ontbreekt ieder element dat kan aantonen dat de bestreden maatregelen inderdaad noodzakelijk zouden zijn. Het voorgestelde alternatief, namelijk “een regeling ‘uitgezonderd plaatselijk verkeer’ in de desbetreffende straten, [...] gecombineerd met effectieve controle” had tot eenzelfde resultaat inzake sluipverkeer kunnen leiden. Ook andere maatregelen, zoals het plaatsen van verkeersdrempels, bloembakken of verkeerslichten bij de Platte-Lostraat, hadden tot een beter resultaat kunnen leiden, zodat de noodzaak van het goedkeuren van de bestreden beslissing hoogst twijfelachtig is.

6. In de memorie van wederantwoord benadrukt verzoeker dat blijkens het beknopt verslag van 15 december 2003 door een gemeenteraadslid van de meerderheid woordelijk is verklaard dat het stadsbestuur met het afsluiten van de Platte-Lostraat één van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan realiseert, namelijk het verhogen van de leefbaarheid van de woonbuurten, dat het mobiliteitsplan dus moet worden beschouwd als ruimer dan de loutere problematiek van de verkeersveiligheid, hetgeen impliceert dat dit plan niet kan worden ingeroepen als garantie dat zijn betwistbare uitvoeringsbeslissingen enkel betrekking hebben op de problematiek van de verkeersveiligheid in de zin van de wegverkeerswet, wat nochtans een vereiste is voor het uitvaardigen van een aanvullend verkeersreglement.

Voorts is de wetgever zelf van mening dat slechts een aanvullend reglement kan worden uitgevaardigd wanneer de gewone voorschriften zoals vervat in de wegcode, ontoereikend blijken te zijn voor het waarborgen van een veilig en vlot verkeer. Het was aan verwerende partij om bij de voorbereiding van de bestreden beslissing na te gaan of er enige mogelijkheid bestond om minder belastende maatregelen te nemen, doch uit niets blijkt dat een dergelijk onderzoek

zou zijn gevoerd, en de vage verklaringen *post factum* kunnen deze vaststelling niet tegenspreken.

7. In de laatste memorie blijft verzoeker erbij dat het primaire doel van de bestreden beslissing betrekking had op de leefbaarheid van de woonwijken en dat er dus kennelijk sprake is van een afwending van het instrument van het aanvullend verkeersreglement van zijn eigenlijke doel, door er een leefbaarheidsinstrument van te maken.

Voorts benadrukt verzoeker dat uit het arrest van de Raad van State inzake Nocarcentre, evenals uit het arrest inzake De Launoit, nr. 87.889 van 7 juni 2000, is af te leiden dat aanvullende reglementen op basis van artikel 2 van de wegverkeerswet alleen verantwoord zijn wanneer de voorschriften van de wegcode ontoereikend zijn om te zorgen voor een veilig en vlot verkeer.

Beoordeling

8. In het eerste onderdeel van het middel gaat verzoeker er van uit dat de bestreden beslissing minder tot doel heeft de verkeersveiligheid te bevorderen, dan het wooncomfort van de betrokken wijk. Dit heet in strijd te zijn met de in het middel aangevoerde bepaling die immers het instrument van een aanvullend verkeersreglement zou voorbehouden “in functie van het verzekeren van een veilig en vlot verkeer”.

Wat er van dit laatste ook zij, alleszins kan de Raad van State niet verzoekers uitgangspunt volgen.

De bestreden beslissing is genomen in het kader van de uitvoering van een mobiliteitsplan. Er is geen betwisting over dat ze welbepaald het sluipverkeer in de betrokken wijk wil tegengaan. Het gaat te dezen om het doorgaande verkeer dat de files en drukte op de hoofdassen door het gebied -op de Diestsesteenweg en de Tiensesteenweg- wil omzeilen en daarvoor gebruik maakt van de Platte-Lostraat.

De intensivering van het verkeer in die lokale woonstraat, gaat noodzakelijk gepaard met een toename van de verkeersonveiligheid, inzonderheid voor de voetgangers en fietsers. Aan de beslissing waarmee tegen dat sluipverkeer

wordt opgetreden, kan bezwaarlijk het oogmerk worden ontzegd om bij te dragen tot een zo veilig en geordend mogelijke afwikkeling van het verkeer, in overeenstemming met de specifieke omgeving.

9. Dat wordt niet beslissend tegengesproken doordat een raadslid tijdens de gemeenteraadszitting van 15 december 2003 liet optekenen:

“dat het afsluiten van de Platte Lostraat ter hoogte van het Wimmershofpad, het sluijverkeer uit de Platte Lostraat zal houden. Als dat lukt, is dat een goede zaak voor de leefbaarheid van de Platte Lostraat en voor de woonwijken daar rond. Daarmee realiseert het stadsbestuur één van de belangrijke doelstellingen van het mobiliteitsplan, namelijk het verhogen van de leefbaarheid van de woonbuurten”.

Nog daargelaten of die verklaring meteen ook aan de verwerende partij zelf mag worden toegeschreven, is er alleszins niet in te lezen dat “de voornaamste doelstelling van de bestreden beslissing geenszins de verkeersveiligheid betreft, maar wel ‘het verhogen van de leefbaarheid van de woonbuurten’”.

Doel en gevolg mogen niet met mekaar worden verward. Dat het weren van het sluijverkeer, als het lukt, positieve gevolgen voor de leefbaarheid zal hebben, zegt als zodanig niets over het nagestreefde doel. Voorts wordt in de verklaring hoegenaamd niet beweerd dat het verhogen van de leefbaarheid de voornaamste doelstelling van het mobiliteitsplan is, maar alleen “één van de belangrijke doelstellingen”, waarmee juist uitdrukkelijk wordt aangegeven dat er ook nog andere belangrijke doelstellingen waren.

10 Het eerste onderdeel berust op een onjuist uitgangspunt en is derhalve ongegrond.

11. Wat het tweede onderdeel betreft, stelt de Raad van State vast dat noch de realiteit van het sluijverkeer wordt betwist, noch het feit dat er wel degelijk reden was om in aanvulling op de voorschriften van de wegcode bijkomende maatregelen te nemen teneinde dit sluijverkeer tegen te gaan. De buurtwerkgroep waarin verzoeker actief was, stelde aldus zelf voor te voorzien in “een regeling ‘uitgezonderd plaatselijk verkeer’ in de desbetreffende straten”.

Wat er, blijkens de arresten die verzoeker ter ondersteuning van het middel aanvoert, dan nog meer vereist is, is dat de aangenomen maatregel niet het resultaat blijkt van een kennelijk onredelijke beoordeling van de situatie (arrest nr. 43.819) of niet manifest onevenredig is met betrekking tot de feiten die haar verantwoorden, rekening houdend met de aard van het risico in kwestie, de middelen waarover de overheid beschikt en ieders rechten en vrijheden (arrest nr. 87.889).

Naar het oordeel van de Raad van State is te dezen de verwerende partij met de bestreden afsluiting niet de grenzen van de redelijkheid te buiten gegaan en bestaat er een redelijk verband van evenredigheid tussen het te beteugelen sluipverkeer in de Platte-Lostraat en de remedie waarvoor de aangevochten beslissing kiest om dat sluipverkeer tegen te gaan. De omstandigheid dat verwerende partij met haar beslissing geen gevolg heeft gegeven aan het alternatief dat door de buurtwerkgroep van verzoeker was voorgesteld doet daar niets aan af, des te minder waar niet duidelijk is hoe de betrokken regeling “uitgezonderd plaatselijk verkeer” méér dan de bestreden beslissing tegemoet zou komen aan de wensen van de niet-inwoners van de Platte-Lostraat, zoals verzoeker, die klaarblijkelijk langs die straat richting Leuven willen rijden.

Ook het tweede middelonderdeel is ongegrond.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

12. Verzoeker put een tweede middel uit de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, doordat in de bestreden beslissing geen draagkrachtige en afdoende motieven worden aangehaald, evenals -subsidiair- uit het materieel-motiveringsbeginsel, doordat de bestreden beslissing niet zal bijdragen tot een toename van de verkeersveiligheid. Toegelicht wordt onder meer dat verzoeker niet de mogelijkheid werd geboden zich een geïnformeerde opinie erover te vormen of de bestreden beslissing gedragen wordt door motieven die rechtens en feitelijk aanvaardbaar zijn; zoals uit het eerste en derde middel mag blijken, zijn er ernstige vragen wat het verantwoord karakter van de bestreden beslissing betreft in het licht van het feitelijke, wettelijke en reglementaire kader ervan.

13. In de memorie van wederantwoord verduidelijkt verzoeker dat het middel uitsluitend op de formele-motiveringsplicht is gestoeld. In de laatste memorie benadrukt hij dat de formele-motiveringsverplichting tenminste van toepassing is op het artikel 1 van de bestreden beslissing, welk artikel kennelijk een individuele draagwijdte heeft.

Beoordeling

14. Of de formele-motiveringswet van toepassing is op het bestreden aanvullend reglement, mag buiten beschouwing blijven.

Zoals hiervoor reeds ter sprake kwam, wordt de bestreden beslissing verantwoord door het mobiliteitsplan Leuven waarin het kadert en meer bepaald door het oogmerk het sluipverkeer tegen te gaan. Ook al zou een en ander in de bestreden beslissing niet afdoende geëxpliciteerd zijn, het belet niet dat verzoeker die motieven kende, er zich in het verzoekschrift tegen kón verweren en er zich ook tegen hééft verweerd.

In het derde middel wordt de schending van het mobiliteitsplan aangevoerd “[t]erwijl de bestreden beslissing wel wordt verantwoord met een beroep op dit plan en wordt voorgesteld als een uitvoeringsmaatregel ervan”. Het middel wordt toegelicht met een citaat uit p. 61 van het mobiliteitsplan en een verwijzing naar p. 64 ervan. In het eerste middel, tweede onderdeel, doet verzoeker gelden dat er andere en betere middelen bestonden om “tot eenzelfde resultaat inzake sluipverkeer” te komen.

15. In zoverre de formele-motiveringswet te dezen dus al van toepassing zou zijn én miskend werd, blijkt hoe dan ook verzoeker door die miskenning van een vormvereiste niet geschaad. Hij heeft geen belang bij een nietigverklaring op die grond. Het middel is als onontvankelijk te verwerpen.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

16. Verzoeker ontleent een derde middel aan de schending van het zorgvuldigheids-, het vertrouwens- en het consistentiebeginsel, doordat de bestreden

beslissing haaks staat op de bepalingen van het mobiliteitsplan van de stad Leuven, niettegenstaande ze wel wordt verantwoord met een beroep op dit plan en wordt voorgesteld als een uitvoeringsmaatregel ervan en doordat de bestreden beslissing een element uit genoemd plan isoleert, terwijl de tekst van dit plan zich uitdrukkelijk verzet tegen een dergelijke puntsgewijze uitvoering, maar de nadruk legt op de samenhang van de onderscheiden voorgestelde maatregelen.

Volgens verzoeker leidt het isoleren van de bestreden beslissing uit het volledige mobiliteitsplan tot effecten die diametraal tegengesteld zijn aan wat met bedoeld plan werd beoogd, namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonbuurten rond de Diestsesteenweg, het vermijden van sluipverkeer door deze wijken en het beperken van de zijdelingse instroom van verkeer van en naar de Diestsesteenweg. Het bestuur gaat door middel van de bestreden beslissing over tot de punctuele uitvoering van een geïsoleerd element van dit plan, wat volgens de tekst zelf van het plan niet de bedoeling is. Sterker nog: het stadsbestuur zou zelfs uitdrukkelijk laten kennen dat het zelf geen verder werk zal maken van de uitvoering van andere elementen met betrekking tot de verkeerssituatie in de wijk, hoogstens zal het “aandringen” dan wel “aansturen” op een verbetering van de situatie.

17. In de memorie van wederantwoord en de laatste memorie herhaalt en benadrukt verzoeker dat er geen sprake is van een systematische en volledige uitvoering van het mobiliteitsplan, spijs het afsluiten van het kruispunt Platte-Lostraat/Verenigingsstraat, ettelijke kilometers verwijderd van verzoekers woonplaats, en de invoering van de zone 30.

Beoordeling

18. Wat Kessel-Lo betreft, stelt het mobiliteitsplan Leuven vast (p. 61) dat het gebied “een moeilijke ontsluitingsstructuur” kent, waarbij komt dat “de wijken getroffen [worden] door een grote hoeveelheid sluipverkeer uit verderliggende gemeenten”. Uiteengezet wordt onder meer:

“De Diestsesteenweg en de Tiensesteenweg zijn de hoofdassen door het gebied. Het doorgaande verkeer dient zich hier te concentreren. Het noordelijk deel van Kessel-Lo wordt opgehangen via het Vuntcomplex, waarbij bovenlokaal verkeer doorheen de wijken dient afgebouwd te worden. Voor de wijken zou kunnen geopteerd worden voor een gesloten lussensysteem, waarbij geen autoverkeer van de ene lus naar de andere kan rijden, maar dit zou de bereikbaarheid van de wijk zeer sterk beperken.

Er wordt daarom geopteerd voor een systeem waarbij het doorgaand verkeer sterk bemoeilijkt of plaatselijk onmogelijk gemaakt wordt, maar waarbij de bereikbaarheid van de wijk in de mate van het mogelijke behouden wordt. De verschillende maatregelen kunnen niet los van elkaar gezien worden, maar vullen elkaar aan.

In eerste instantie zullen maatregelen getroffen worden tegen het sluipverkeer in de naburige gemeenten. In overleg met deze gemeenten zullen de sluiproutes reeds daar aangepakt worden. In tweede instantie wordt in de randzone van Kessel-Lo ingegrepen. Tenslotte wordt het doorgaand verkeer extra bemoeilijkt door maatregelen centraler in de wijk, of dichterbij naar Leuven toe. Hierbij zullen de wijken stapsgewijs naar een zone 30 omgebouwd worden”.

Teneinde de rechtlijnige verbindingen door de wijk tussen de Diestse- en de Tiensesteenweg te onderbreken “om het sluipverkeer drastisch te ontmoedigen”, voorziet het mobiliteitsplan erin (p. 64) dat in de Platte-Lostraat wordt ingegrepen zowel ter hoogte van de Zavelstraat als ter hoogte van de Verenigingsstraat, en dat het woongebied grotendeels zone 30 wordt. Nadat eerder de ingreep aan de Verenigingsstraat gebeurde, wordt nu door de bestreden beslissing de toegankelijkheid van de wijk bemoeilijkt voor het sluipverkeer dat naar Leuven wil.

Op zich beschouwd, past de bestreden beslissing derhalve helemaal binnen de opzet van het mobiliteitsplan om het sluipverkeer in de Platte-Lostraat terug te dringen. Ze staat allesbehalve haaks op de bepalingen van dit plan.

19. Hoe dan ook heeft ze volgens verzoeker “ongewenste en contraproductieve gevolgen” doordat de beslissing te bestempelen is als “de punctuele uitvoering van een geïsoleerd element” van het mobiliteitsplan. Verwerende partij zou ter gemeenteraadszitting van 15 december 2003 zelfs expliciet hebben toegegeven dat een geïntegreerde uitvoering van het plan “momenteel geen aandachtspunt is”.

Dit getuigt van een onjuiste, zelfs karikaturale voorstelling van zaken.

In antwoord op de vragen van raadsleden antwoordde de burgemeester tijdens de genoemde raadszitting:

“Het afsluiten van de Platte Lostraat, ter hoogte van het Wimmershof, is een aanvulling op de maatregelen die reeds zijn getroffen aan de kant van de Tiensesteenweg. Het volledige effect op het weren van sluipverkeer in de Platte Lostraat en het gebruik van de Platte Lostraat als een alternatief voor

Martelarenlaan en Diestsesteenweg, komt pas tot zijn recht als men het gebruik van de Platte Lostraat als sluiptegeweg aan beide kanten bemoeilijkt. Dat zal trouwens ook gevolgen hebben voor de Koning Albertlaan. Dan wordt het gebruik van deze laan om de Diestsesteenweg te bereiken veel minder interessant voor wie van de Tienessesteenweg komt. Het doorknippen van de Platte Lostraat aan de andere zijde -kant Heidebergstraat- heeft wel degelijk zin en behoort tot een geheel van maatregelen”.

Niet alleen zijn vóór de aangevochten beslissing al maatregelen genomen tegen het sluiptegeweg in de Platte-Lostraat, aan de kant van de Tienessesteenweg. Tevens besliste het college van burgemeester en schepenen op 4 december 2003 om de zone 30 in te voeren in grote gedeelten van het woongebied Platte-Lostraat.

Ook inzake maatregelen waaromtrent de eigenlijke beslissing niet aan de stad zelf toekomt -zoals inzake “de verbetering van de situatie inzake openbaar vervoer”-, laat de verwerende partij zich blijkbaar niet onbetuigd, zoals kan worden opgemaakt uit stuk 8 van het administratief dossier.

Voorts strookt het geenszins met de realiteit dat verwerende partij er ter gemeenteraadszitting van 15 december 2003 expliciet van deed blijken geen aandacht te hebben voor een geïntegreerde uitvoering van het mobiliteitsplan en meer bepaald niet voor het aanbrengen van verkeerslichten op het kruispunt Platte-Lostraat/Diestsesteenweg en het leiden van een lijnbus door de Zavelstraat. Integendeel verklaarde de burgemeester uitdrukkelijk:

“Het zal niet aan het stadsbestuur liggen als er niet snel verkeerslichten staan op het kruispunt Platte Lostraat-Diestsesteenweg. Het schepencollege zal daar meteen op aandringen bij de bevoegde dienst. Het resultaat is echter moeilijk te voorspellen.

Hetzelfde geldt voor de lijnbus. Als dat voor de bewoners van de Zavelstraat een deel van de oplossing kan bieden, dan zal het schepencollege vragen dat de lijnbus tot aan de Zavelstraat rijdt. De beslissing daarover ligt niet bij het stadsbestuur, maar het college zal er wel met alle mogelijke middelen op aansturen”.

Noch wijst verzoeker aan waar hij in het mobiliteitsplan leest dat daar ook het aanbrengen van de voormelde verkeerslichten en het passeren van de lijnbus in de Zavelstraat toe behoren, noch doet hij inzien en aannemen dat het feit dat een en ander niet tezamen met de bestreden beslissing gerealiseerd wordt effecten heeft “die diametraal tegengesteld zijn aan wat werd beoogd met bedoeld [mobiliteits]plan”.

20. Samenvattend kan niet worden bijgevalen dat de bestreden beslissing ingaat tegen het mobiliteitsplan en alzo de in het middel aangevoerde beginselen schendt.

Het middel is ongegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. Verzoeker wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 6 juli 2010, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Dierk Verbiest,	kamervoorzitter,
Johan Lust,	staatsraad,
Geert van Haegendoren,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silja Doms,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silja Doms

Dierk Verbiest