

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 259.027 van 5 maart 2024
in de zaak A. 240.588/X-18.514**

In zake: 1. F.D.
2. O.C.
3. S.W.
4. M.C.
5. K.K.
6. M.V.
7. A.S.
8. M.M.
9. de VZW Q.U.
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat John Toury
kantoor houdend te 1800 Vilvoorde
Jean Baptiste Nowélei 13
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

het BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Dominique Vermer en Laurens De Brucker
kantoor houdend te 1160 Brussel
Tedescolaan 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partijen:

de STAD BRUSSEL
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Renaud van Melsen en Manuela von Kuegelgen
kantoor houdend te 1050 Brussel
Louizalaan 250 bus 10
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 27 november 2023, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van “het Besluit van de gemachtigde ambtenaar van 22 september 2023 waarbij een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd voor het bouwen van een nieuw scholencomplex met een basisschool voor 384 kinderen, een middelbare school voor 288 jongeren, een omnisportzaal en een kunstacademie op een terrein met als adres Laken, Laneastraat 85 en Louis Wittouckstraat 46”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Met een verzoekschrift van 20 december 2023 heeft de stad Brussel gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 1 maart 2024.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat John Toury, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Laurens De Brucker, die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Renaud Van Melsen, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een met dit arrest andersluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3.1. Op 7 juni 2022 (datum ontvangstbewijs) dient de stad Brussel bij de gemachtigde ambtenaar van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in voor de sloop en nieuwbouw van een scholencomplex – de Droomboomschool – met een basisschool voor 384 kinderen, een tienerschool voor 288 leerlingen, een omnisportzaal en een kunstacademie, gelegen aan de Laneastraat 85 en Louis Wittouckstraat 46 te Brussel.

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk bestemmingsplan van het Brusselse Gewest (hierna: GBP) is de bouwplaats gesitueerd in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en wordt zij omgeven door een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing.

3.2. Van 7 september tot en met 6 oktober 2022 wordt over de vergunningsaanvraag een openbaar onderzoek georganiseerd. Tijdens het openbaar onderzoek worden 60 bezwaarschriften ingediend. De nodige adviezen worden verstrekt.

3.3. Op 8 november 2022 verleent de overlegcommissie een voorwaardelijk gunstig advies, waarbij zij onder meer verzoekt om het effectenverslag aan te vullen en hierbij eenduidig cijfer- en planmateriaal te gebruiken, en dus:

- het aantal leerlingen (bestaand - voorzien) uit te klaren;
- hernieuwde tellingen te verrichten zodat de conclusies inzake mobiliteit het mogelijk maken verbeteringsvoorstellen te doen;
- een bijkomende nota op te stellen waarin de huidige en toekomstige behoeften van de desbetreffende schoolsite in perspectief wordt geplaatst, dit afgesteld op de omliggende wijk, gezien dit deel van Laken een

urbanistische ontwikkeling doormaakt met veranderingen van specifieke gebieden en het aantal inwoners op middellange termijn impliciet zal toenemen.”

3.4.1. In het effectenverslag wordt inzake de toekomstige gebruikersstromen onder meer het volgende gesteld:

“[...] Rekening houdend met alle gebruikers van de [site en] de openingsuren, zal het project een dagelijkse maximale stroom van ongeveer 759 personen genereren (Droomboomschool + kunstschool), wat een toename is van het aantal gebruikers met 364 personen betekent.

Het is belangrijk te vermelden dat de gebruikers van de school en de Academie/Sport niet tegelijkertijd ter plaatse zullen zijn. [...]

Ervan uitgaande dat in de huidige situatie ongeveer 34,2% van de leerlingen (en hun ouders) de auto gebruikt als vervoermiddel naar school en dat in een *worst-case* scenario dit deel van de gebruikers gelijk zal blijven, kan een toename van ongeveer 114 autogebruikers worden verwacht (116 gebruikers (op een totaal van 340) momenteel; 230 gebruikers (op een totaal van 672) in de verwachte situatie).

Ongeveer 40,7% van het personeel gebruikt de auto als vervoermiddel om naar school te gaan. In een *worst-case* scenario blijft dit deel van de gebruikers gelijk, er kan een toename van ongeveer 10 autogebruikers worden verwacht (21 gebruikers (op een totaal van 51) momenteel; 31 gebruikers (op een totaal van 80) in de geraamde situatie).

Het is echter aan te nemen dat in de toekomstige situatie, als gevolg van

- de aanleg van een nieuwe fietsenstalling (zie punt 6.5.4.2.2) en de daaruit voortvloeiende sterke toename van de beschikbaarheid van plaatsen (die, ter herinnering, momenteel bijna onbestaande is);

- de door de school geplande bewustmaking van leerlingen en ouders ten aanzien van fietsen/wandelen

- de nabijheid van de school met de woonplaats van de meeste leerlingen (ter herinnering: 95,03% van de leerlingen woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en daarvan woont 74,26% op minder dan één kilometer van de school);

het aantal leerlingen (al dan niet begeleid) en personeelsleden dat met de fiets naar school komt, zal groter zijn dan in de huidige situatie (ter herinnering: momenteel komt ongeveer 1% van de leerlingen en ouders met de fiets naar school). Bijgevolg zal de verwachte toename van het aantal autogebruikers hoogstwaarschijnlijk kleiner zijn dan de hierboven gemaakte ramingen.

Een aanzienlijke toename van het aantal gebruikers zal echter onvermijdelijk leiden tot een toename van het aantal gebruikers dat in de voorgestelde situatie met de auto komt.

Daarnaast werden tijdens de recente verkeerstellingen (december 2022) de volgende bevindingen gedaan:

- Het verkeer kwam verschillende keren volledig tot stilstand, waardoor een file van maximaal 5 voertuigen ontstond (met voor elke ontstane file een maximale stoptijd van 5 minuten voor de betrokken voertuigen). Deze

stops werden voornamelijk veroorzaakt doordat er auto's op de rijweg van de Louis Wittouckstraat stoppen om kinderen af te zetten, aangezien de enige beschikbare *Kiss&Ride* plaats bezet was;

- Het door het verkeer veroorzaakte lawaai was beperkt, met slechts enkele keren claxons (4-5) gedurende alle betrokken perioden.

Bovendien worden er momenteel verschillende verkeerspreventiemaatregelen bestudeerd:

- De invoering van 'groeperingspunten' buiten de school, waardoor kinderen op één plaats kunnen samenkomen onder toezicht van een begeleider, die hen vervolgens naar de school brengt. Deze groeperingspu[n]ten zullen ook een positief sociaal-educatief karakter hebben. Momenteel worden verschillende zones bestudeerd, zoals het Bockstaelplein, het metrostation Pannenhuis en de Leopold I-sstraat;

- De opmaak van een 'schoolbus'-zone waar kinderen kunnen uitstappen in de Laneastraat bij de dienstingang

- In samenwerking met Brussel Mobiliteit van het gewest wordt momenteel voor de school een schoolvervoersplan opgemaakt om te komen tot meer actieve en veilige verplaatsingen, voor leerlingen, hun ouders en het schoolpersoneel.

- ° Het thema mobiliteit integreren in de school

- ° Het aandeel verplaatsingen te voet, met de fiets en met de step verhogen

- ° Ouders betrekken bij de mobiliteit van (hun) kinderen en sensibiliseren op vlak van verkeersveiligheid

- ° De mobiliteit, verkeersveiligheid en levenskwaliteit in de omgeving van de school verbeteren

Anderzijds is het voorzien van extra '*Kiss&Ride*'-zones waarschijnlijk geen oplossing. Het door het Gewest gesteunde schoolreisplan raadt deze infrastructuur immers sterk af omdat:

- het vereist veel personeel om de beveiliging te organiseren;

- het creëert een aanzuigeffect voor meer auto's;

- de werking van de automotoren heeft [...] wellicht een negatief effect op de lokale luchtkwaliteit.

Er wordt een negatief effect op de verkeerscongestie verwacht als gevolg van de toegenomen gebruikersstroom. Om dit te beperken bevelen wij aan de verschillende bovengenoemde preventiemaatregelen uit te voeren die zouden bijdragen tot een aanzienlijke beperking van het verkeer in de voorgestelde situatie. De school heeft ook maatregelen genomen om ouders bewust te maken van het schoolverkeer."

3.4.2. De conclusies van het effectenverslag inzake het thema mobiliteit luiden:

“- Rekening houdend met alle gebruikers van de site zal het project een dagelijks verkeer van 759 personen genereren (hoewel niet gelijktijdig aanwezig, zie hierboven), een toename van het aantal gebruikers met 364 personen. Daarom zal de dagelijkse gebruikersstroom van de site in de ontworpen situatie aanzienlijk toenemen. Maatregelen (groeperingszone voor leerlingen, schoolbuszone, bewustmaking van leerlingen/ouders

inzake actieve vervoerswijzen) worden momenteel bestudeerd in het schoolvervoersplan en zullen bijdragen tot de beperking van het verkeer dat door schoolactiviteiten bij het in- en uitgaan van de school wordt gegenereerd;

- Wat de toegankelijkheid, het parkeren en het stimuleren van het gebruik van fietsen betreft, zal het verkregen aantal parkeerplaatsen, dat de eisen van Leefmilieu Brussel overtreft, [...] het gebruik van fietsen door leerlingen en leerkrachten van de school [mogelijk maken] (die in het laatste geval momenteel beperkt is). De geplande infrastructuur zal de leerlingen meer bewust maken van het gebruik van de fiets. Aangezien er ook langere fietsparkeerplaatsen komen, zal het mogelijk zijn om bakfietsen enz. te stallen. Er wordt dus uitgegaan van een positief effect.

- Wat de toegankelijkheid voor voetgangers en het stimuleren van wandelen betreft, zullen de toegangen, paden en voetgangerscirculatie zodanig worden ontworpen/aangeboden dat zij zich gemakkelijk en efficiënt in het gebied kunnen verplaatsen. De infrastructuur voor voetgangers buiten de locatie (vlakke voetpaden in goede staat, aanwezigheid van voetgangersoversteekplaatsen in de directe omgeving) zal bijdragen tot de kwaliteit van de voetgangersverbindingen tussen de woningen van de leerlingen (en de ouders) die in de omgeving wonen. Er wordt een positief effect verwacht;

- Het project zal de toegankelijkheid van de PBM (paden, parkeerplaatsen en infrastructuur) in overeenstemming brengen [met de] van kracht zijnde wetgeving.

De verwachte effecten van het project op het thema mobiliteit kunnen als volgt worden samengevat:

Tabel 17 Overzichtstabel van de verwachte effecten van de uitvoering van het project op de mobiliteit

CRITERIUM		IMPACT	UITDRUKKING VAN HET EFFECT
Toekomstige gebruikersstromen en congestie van het terrein		-/0	I
Toegankelijkheid en bevordering van actieve vervoerswijzen	Voetgangers	+	D
	Fietsen	+	D
Toegankelijkheid van PBM's		0	D

»

3.4.3. Inzake mobiliteit worden de volgende aanbevelingen in het effectenverslag geformuleerd:

- Overweeg de installatie van ‘omgekeerde U’-fietsenstallingen/fietsnietjes. Dit is reeds bevestigd door de bouwheer.
- Organiseer verschillende verzamelpunten (Bockstaelplein, metrostation, bushaltes, Leopold-Ier gebied.....) waarna de kinderen onder begeleiding te voet naar de schoolsite kunnen wandelen
- Parkeer in de buurt van de ‘verzamelpunten’.
- Moedig leerlingen aan om waar mogelijk naar school te fietsen of te lopen
- Zorg voor parkeerplaatsen voor bakfietsen
- Zorg voor parkeergelegenheid voor stappen

- Voorzien in elektrische punten voor het opladen van elektrische fietsen/scooters
- Aanvullende sensibilisering vanuit de school:
 - Niet toeteren of roepen tijdens begin en einde van de schooltijd in de omliggende straten
 - Blokkeer zeker de openbare weg niet
 - Hou rekening met de voetgangers en fietsers
 - Parkeer zeker niet voor de opritten van de bewoners.
 - Hou rekening met de overstekende voetgangers
 - Blokkeer zeker de oversteekplaatsen niet en parkeer niet op of vlak voor /achter zebrapaden
 - Matig de snelheid in de omliggende straten”

3.5. Op 24 november 2022 beslist de gemachtigde ambtenaar om met toepassing van artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (hierna: BWRO) de vergunning aan voorwaarden te onderwerpen. De voorwaarden zijn dezelfde als degene die de overlegcommissie in haar advies heeft gesteld (randnummer 3.3).

3.6. Op 12 mei 2023 bezorgt de vergunningsaanvrager de gevraagde aanvullende informatie aan de gemachtigde ambtenaar.

3.7. Van 31 mei en tot en met 29 juni 2023 wordt een nieuw openbaar onderzoek over de vergunningsaanvraag georganiseerd. Tijdens het openbaar onderzoek worden 163 bezwaarschriften ingediend.

3.8. Op 19 juli 2023 verleent de overlegcommissie een gunstig advies.

3.9. Op 22 september 2023 verleent de gemachtigde ambtenaar de gevraagde vergunning aan de stad Brussel.

Dit het bestreden besluit, dat inzake mobiliteit overweegt:

“Mobiliteit

Overwegende dat een mobiliteitsstudie werd uitgevoerd die werd opgenomen in het effectenverslag van de vergunningsaanvraag; dat geen uitvoerige mobiliteitsstudie voor de wijk werd uitgevoerd; dat dit ook niet raadzaam wordt geacht;

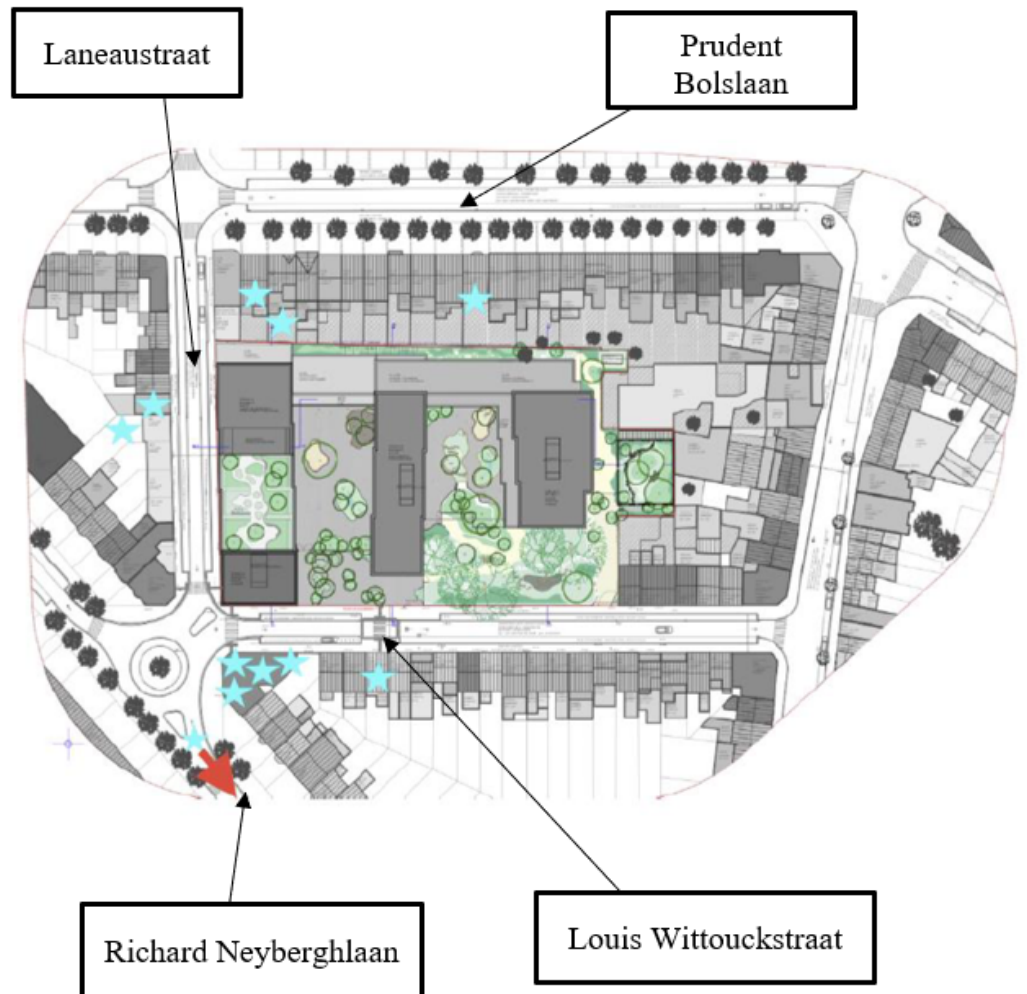
Overwegende dat het effectenrapport een verkeerstelling biedt, die op de desbetreffende wegen werd uitgevoerd (Louis Wittouck en Laneau); dat de Richard Neyberghstraat niet is opgenomen in deze tellingen, aangezien de school geen directe connectie heeft met deze straat, noch wordt er hier belangrijke hinder verwacht;

Overwegende dat een leveringszone wordt voorzien (1 maal per dag [om] de keuken te bevoorraden); dat dit dus niet op de rijbaan moet gebeuren;

Overwegende dat, zoals aangekaart in het advies van de overlegcommissie, de bijkomende mobiliteitshinder beperkt wordt geacht; dat tijdens deze overlegcommissie ook werd aangekaart dat de school de mensen zal aansporen om niet met de auto te komen en alsnog alle mogelijke mobiliteitshinder zal trachten te beperken

Overwegende dat in de niet-technische samenvatting van het effectenverslag geconcludeerd wordt dat ‘wat de toegankelijkheid, het parkeren en het stimuleren van het gebruik van de fiets betreft, zal het aantal parkeerplaatsen, dat de eisen van Leefmilieu Brussel overtreft, het mogelijk maken het gebruik van de fiets door de leerlingen en leerkrachten van de school te stimuleren. De geplande infrastructuur zal het mogelijk maken de leerlingen bewust te maken van de voordelen van het gebruik van de fiets. Bovendien zullen de toegangen en paden een vlotte circulatie binnen het terrein mogelijk maken. Er wordt derhalve van een positief effect uitgegaan’”

3.10. Verzoekers geven in hun verzoekschrift een weergave van het vergunde plan, met aanduiding (blauwe sterretjes) van de locatie van hun woningen. Ter verduidelijking worden de relevante omringende straatnamen erop aangegeven:



3.11. Op 16 februari 2023 verleent Brussel Leefmilieu aan de stad Brussel een milieuvergunning voor de uitbating van de school. Het door verzoekers tegen die vergunning ingesteld bestuurlijk beroep wordt op 21 november 2023 door het Milieucollege verworpen.

IV. Tussenkomst

4. De stad Brussel is houder van de bestreden vergunning en heeft er derhalve belang bij dat de vordering wordt afgewezen. Bijgevolg moet haar verzoek tot tussenkomst worden ingewilligd.

V. Schorsingsvoorwaarden

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

VI. Ernst van het tweede middel

Standpunt van de partijen

6.1. Verzoekers voeren in een tweede middel de schending aan van onder andere het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zij betogen dat inzake de mobiliteits- en parkeerproblematiek aan de werkelijke impact van het vergunde op de omgeving wordt voorbijgegaan. Zoals de door hen bijgebrachte foto's aantonen, wordt er op heden reeds "royaal" geparkeerd voor de garages van de omwonenden en op het ronde punt. Er bestaat *de facto* geen *drop off*- of *kiss & ride*-zone, zodat de wagens moeten geparkeerd worden op het voetpad of in het midden van de weg. Blijkens de tabel van het effectenverslag komen thans reeds 34,2 % van de 260 kinderen en 40,7 % van de 51 personeelsleden van de school met de auto naar school. Volgens diezelfde tabel zullen er ingevolge de gevraagde vergunning in de school 672 kinderen en 80 personeelsleden zijn. Er zijn momenteel reeds files met een stoptijd per wagen van vijf minuten en het vergunde project voorziet niet in een *drop off*- of *kiss & ride*-zone. De gevolgen van het toenemend verkeer zullen zijn: lawaai, wegblokkades door wagens die geen reglementaire parkeerplaats vinden, claxonerende voertuigen, parkerende wagens voor de opritten en garages van bewoners, gevaarlijke situaties voor overstekende voetgangers en fietsers, waaronder schoolgaande kinderen. Door de auto's is het nu reeds gevaarlijk fietsen in de te smalle straten aan het scholencomplex. Het wegennet aan het

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.259.027

scholencomplex is niet aangepast aan de toestroom van schoolkinderen die met het schoolproject wordt beoogd. Er zullen zich ernstige parkeerproblemen stellen nu er al onvoldoende parkeerplaatsen zijn, er niet in parkeerplaatsen voor het toegenomen aantal leerlingen wordt voorzien en er slechts twee parkeerplaatsen voor leerkrachten zijn. Bewoners dreigen tijdens de ochtend- en avondspits geblokkeerd te worden door parkerende ouders, het ongeoorloofd parkeren op voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen zal veiligheidsproblemen veroorzaken voor voetgangers, en met name voor kinderen, ouderen en mindervaliden.

Het effectenverslag komt zelf tot de vaststelling dat er “een negatief effect op de verkeerscongestie” te verwachten valt. Hoe dit probleem moet worden opgelost, wordt nergens besproken of onderzocht. De bestreden vergunning stelt louter dat “de bijkomende mobiliteitshinder als beperkt kan worden geacht” en dat de school de mensen zal aansporen om niet met de auto te komen. Parkeerplaatsen in het scholencomplex of een *kiss & ride*-zone worden niet voorzien. Het is evenwel een utopie dat de mobiliteits- en parkeerproblematiek zal worden opgevangen doordat de school “zal stimuleren” om met de fiets naar school te komen en doordat het gebruik van de wagen zal worden afgeraden. Een gekend probleem wordt niet opgelost en wordt doorgeschoven naar de school, die dan maar de mensen moet aansporen om niet met de wagen te komen. Van een zorgvuldige overheid mag worden verwacht dat zij aan een vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek in de vergunning zelf een rechtszekere oplossing geeft.

6.2. De verwerende partij stelt in haar nota dat in het effectenverslag uitgebreid wordt ingegaan op de mobiliteitskwestie. Vooreerst wordt de belangrijke vaststelling gedaan dat slechts 34,2 % van de huidige leerlingenpopulatie zich met de auto naar school begeeft, wat minder dan gemiddeld is in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. 36,5 % komt te voet terwijl 28,1 % het openbaar vervoer gebruikt. Opmerkelijk is dat slechts 1 % zich met de fiets verplaatst, wat voor een groot deel kan verklaard worden door het gebrek aan fietsenstallingen in en rond de school. De redelijke verwachting is dat de trend die zich in heel het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voordoet – een jaarlijkse toename van het aantal fietsers met 13 % – zal gevolgd worden wanneer er

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.259.027 X-18.514-11/19

voldoende fietsinfrastructuur wordt voorzien. Dit veronderstelt dat er zich in de toekomst een minder groot aantal van de studentenpopulatie met de auto naar school zal begeven. In het effectenverslag wordt geconcludeerd dat de mobiliteitshinder kan toenemen om reden van de capaciteitsuitbreiding, doch dat het toepassen van bepaalde aanbevelingen deze bijkomende hinder sterk kan beperken. Zo zal de plaatsing van een fietsenstalling van 148 plaatsen het aandeel automobilisten doen afnemen in het voordeel van het aandeel fietsers. Daarnaast wordt ook melding gemaakt van een aantal preventiemaatregelen (de invoering van “groeperingspunten”, de opmaak van een “schoolbuszone”, de opmaak van een “schoolvervoerplan” met Brussel Mobiliteit). Een ander pertinent element is dat een groot deel van de nieuwe gebruikers van de site middelbare scholieren betreft, die gemiddeld genomen meer op zelfstandige wijze naar school gaan door gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer.

Alle voormelde elementen in beschouwing genomen, vermocht de gemachtigde ambtenaar, gelet op de uitgebreide onderzoekshandelingen die zijn verricht, te oordelen dat de bijkomende verkeers- en parkeerhinder beperkt en bijgevolg aanvaardbaar zal zijn. Voortbouwend op deze bevindingen werd de mobiliteitskwestie uitvoerig in de bestreden beslissing besproken.

6.3. De tussenkomende partij stelt in haar verzoekschrift tot tussenkomst dat het effectenverslag zorgvuldig werd uitgewerkt en aantoont dat een daling van het autogebruik kan worden verwacht. Ook is het van belang dat het project gelegen is in een stedelijke omgeving die bestemd is om te evolueren in overeenstemming met de behoeften van de wijk en het omliggende gebied, rekening houdend met het feit dat de bewoners niet kunnen verwachten dat hun huidige situatie onveranderd blijft. Specifiek met betrekking tot de Droomboomschool stelt het effectenverslag dat de school wordt bezocht door veel kinderen uit de buurt en dat veel leerlingen op minder dan een kilometer van de locatie wonen, en dus naar school komen met gebruik van actieve mobiliteitsmodi. Gezien de behoeften wordt niet verwacht dat de situatie in de toekomst fundamenteel zal veranderen. Uit het effectenverslag blijkt dat 364 bijkomende gebruikers verwacht kunnen worden, die bovendien niet allemaal tegelijkertijd de locatie zullen bezoeken. Het middel gaat voorbij aan het feit dat slechts een beperkt

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.259.027 X-18.514-12/19

aantal leerlingen en personeelsleden met de auto naar school komt. Wat dit punt betreft, wordt in het effectenverslag opgemerkt dat het gebied goed wordt bediend door het openbaar vervoer. Bovendien wordt er actief ingezet op het stimuleren van actieve mobiliteitsmodi die het meest geschikt zijn voor het gros van de leerlingen die woonachtig zijn in de buurt. Zo zijn er al 103 fietsenstallingen, die nog verder kunnen worden aangepast om de capaciteit tot 136 te verhogen. Er zijn ook acht fietsstallingen gepland voor de sportinfrastructuur en vier fietsstallingen voor de academie. In dit opzicht is aan de eisen voor fietsen van Leefmilieu Brussel meer dan voldaan. Bovendien zijn er *Villo!*-stations in de buurt van de site (400 tot 500 m van de site). De bereikbaarheid met de fiets is gemakkelijk gezien de configuratie van de straten. Hetzelfde geldt voor de toegang voor voetgangers. Het effectenverslag benadrukt ook dat het plaatsen van *Kiss & Ride*-zones geen passende oplossing zou zijn geweest.

De verkeerstellingen in het effectenverslag laten de verwerende partij toe een objectief beeld te krijgen van de mobiliteitsproblematiek. Volgens het effectenverslag is er geen reden om te vrezen voor een aanzienlijke verslechtering in de verwachte situatie, ook al is er een invloed op het verkeer te verwachten zoals bij elke uitbreiding van een voorziening van collectief belang. Dit wordt geenszins serieus in vraag gesteld door de paar foto's die verzoekers voorleggen, die geen deel uitmaken van een methodologische, verantwoorde analyse van het verkeer. De tussenkommende partij betoogt dat het niet aan verzoekers staat om de mobiliteitskeuzes van de verwerende partij in vraag te stellen. *In casu* heeft de overlegcommissie, waarin de verwerende partij zetelt, de beleidsbeslissing genomen om niet de voorkeur te geven aan het afzetten van kinderen met de wagen, op basis van de duidelijke informatie uit onder andere het effectenverslag. Deze beleidskeuze wordt gekoppeld aan een actieve denkoefening van de school om leerlingen en ouders bewust te maken van actieve vervoerswijzen en om maatregelen te implementeren teneinde het verkeer te beperken, bijvoorbeeld door te voorzien in een groepeeringszone voor kinderen en een schoolbuszone.

Beoordeling

7.1. Het materiële motiveringsbeginsel houdt in dat een besluit van het bestuur moet gedragen worden door rechtens verantwoorde motieven die kunnen blijken, hetzij uit het besluit zelf, hetzij uit de stukken van het dossier.

Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht de overheid zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van een beslissing en ervoor te zorgen dat de juridische en feitelijke aspecten van het dossier deugdelijk worden geïnventariseerd en gecontroleerd, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen.

7.2. De aan de Droomboomschool gelegen Louis Wittouckstraat, Laneauststraat en Prudent Bolslaan zijn straten met eenrichtingsverkeer en parkeerplaatsen aan beide zijden. Op de schoolsite is er thans slechts plaats voor “twee parkeerplaatsen voor motorvoertuigen”, die “uitsluitend bestemd [zijn] voor de directie en het secretariaat van de instelling”. De overige gebruikers van het gebouw die met de auto naar het terrein komen – “ouders, leerkrachten en andere medewerkers” – parkeren op de weg. “Behalve het straatparkeren is er verder geen openbaar parkeeraanbod in de buurt”. Nog volgens het effectenverslag is “[d]e beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de weg [...] beperkt omdat de beschikbare plaatsen tijdens de teluren [maandag van 7.30 u tot 9.00 u; woensdag van 12 u tot 13 u; vrijdag van 15.15 u tot 16.15 u] voor 70-90% bezet zijn”. De tellingen leveren de bevinding op dat “[h]et verkeer [...] meermaals volledig tot stilstand [werd] gebracht, waardoor een file van maximaal 5 voertuigen ontstond (met voor elke veroorzaakte file een maximale stoptijd van 5 minuten voor de betrokken voertuigen)”. Deze “stops” worden voornamelijk veroorzaakt doordat de enige in de Louis Wittouckstraat beschikbare *Kiss & Ride*-plaats bezet was. De door verzoekers bijgebrachte foto’s blijken deze thans bestaande mobiliteits- en parkeerproblematiek *prima facie* alleen maar te bevestigen.

Vastgesteld zij evenwel dat het bestreden besluit het “niet raadzaam” acht om een uitvoerige mobiliteitsstudie voor de kwestieuze wijk uit te voeren (zie randnummer 3.9).

7.3. Volgens het effectenverslag zal het totale project “een dagelijkse maximale stroom van ongeveer 759 personen genereren”, “wat een toename is van het aantal gebruikers met 364 personen”. Wat de school betreft, worden luidens het effectenverslag ingevolge het bestreden besluit “672 leerlingen op de locatie verwacht, wat een toename van 332 leerlingen betekent”. Daarnaast zal de school 80 personeelsleden hebben (directie, secretariaat, onderhoudspersoneel, schoonmaakpersoneel en receptieteam), 29 meer dan nu.

7.4. Wat de leerlingen (en hun ouders) aangaat, kan volgens het effectenverslag in een *worst case*-scenario “een toename van ongeveer 114 autogebruikers worden verwacht”. Wat het personeel van de school betreft, kan in een dergelijk scenario “een toename van ongeveer 10 autogebruikers worden verwacht”. Het effectenverslag wijst evenwel op de aanleg van een nieuwe fietsenstalling, op de door de school geplande bewustmaking van leerlingen en ouders “ten aanzien van fietsen/wandelen” en op de ligging van de woonplaats van de meeste leerlingen nabij de school, wat zal maken dat het aantal leerlingen en personeelsleden dat met de fiets naar school komt groter zal zijn dan in de huidige situatie (1 %), zodat de toename van het aantal autogebruikers “hoogstwaarschijnlijk” kleiner zal zijn dan de in het *worst case-scenario* verwachte 124 personen. Tegelijk wijst het effectenverslag erop dat “[e]en aanzienlijke toename van het aantal gebruikers [...] onvermijdelijk [zal] leiden tot een toename van het aantal gebruikers dat in de voorgestelde situatie met de auto komt”, waarbij nogmaals wordt gewezen op de bevinding van de recente verkeerstellingen (december 2022) dat het verkeer verschillende keren volledig tot stilstand kwam, waardoor een file van maximaal 5 voertuigen ontstond. Gesteld wordt dat “een negatief effect op de verkeerscongestie [wordt] verwacht als gevolg van de toegenomen gebruikersstroom” en dat “het voorzien van extra ‘Kiss&Ride’-zones waarschijnlijk geen oplossing [biedt]”, nu “[h]et door het Gewest gesteunde schoolreisplan [...] deze infrastructuur immers sterk af[raadt]” (zie randnummer 3.4.1).

7.5. Het effectenverslag beveelt een aantal “preventiemaatregelen” aan, meer bepaald het invoeren van “groeperingspunten” buiten de school, de

opmaak van een “schoolbuszone” in de Laneastraat en de opmaak in samenwerking met Brussel Mobiliteit van een “schoolvervoersplan”. Deze maatregelen “zouden” bijdragen tot een aanzienlijke beperking van het verkeer, maar worden “momenteel” blijkbaar nog “bestudeerd” (zie randnummer 3.4.1). In de conclusies van het effectenverslag inzake mobiliteit luidt het in dezelfde zin dat de “[m]aatregelen (groeperingszone voor leerlingen, schoolbuszone, bewustmaking van leerlingen/ouders inzake actieve vervoerswijzen) [...] momenteel [worden] bestudeerd in het schoolvervoersplan” (randnummer 3.4.2).

7.6. Het effectenverslag lijkt van een toename van het autogebruik bovenop een reeds problematische verkeersstroom uit te gaan. In (bijkomende) *Kiss & Ride*-zones wordt voor de oplossing daarvan evenwel geen heil gezien, nu deze infrastructuur in het “schoolreisplan” sterk wordt afgeraden. Van autoparkeerplaatsen op de site – de voormalige school voorzag er twee – lijkt geen sprake te zijn. Het effectenverslag stelt uitdrukkelijk dat er “geen parkeerplaatsen voor motorvoertuigen op het voorgestelde terrein [zijn]”. In de huidige stand van de rechtspleging is de Raad van State er niet van overtuigd dat in een afdoende oplossing voor de mobiliteits- en parkeerproblematiek wordt voorzien door louter het “bestuderen” van een aantal preventiemaatregelen, het voorzien van enkel fiets- en wandelinfrastructuur waarvan “een positief effect” wordt verwacht, en door het formuleren van een aantal bijkomende aanbevelingen zoals “[n]iet toeteren of roepen tijdens begin en einde van de schooltijd in de omliggende straten”, “[b]lokkeer zeker de openbare weg niet”, “[p]arkeer zeker niet voor de opritten van de bewoners” of “[b]lokkeer zeker de oversteekplaatsen niet en parkeer niet op of vlak voor/achter zebrapaden” (randnummer 3.4.3).

7.7. Terecht stellen verzoekers dat van een zorgvuldige overheid mag worden verwacht dat zij aan een vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek in de vergunning zelf een rechtszekere oplossing geeft. *Prima facie* blijkt dit te dezen niet het geval te zijn.

7.8. Het middel is in de aangegeven mate ernstig.

VII. Spoedeisendheid

Standpunt van de partijen

8.1. Wat de spoedeisendheid van hun vordering betreft, betogen verzoekers dat het aantal schoolbezoekers door de bestreden vergunning zeer sterk zal toenemen, wat voor hen een ernstig ongemak dreigt te veroorzaken. Op het vlak van mobiliteit is het kwestieuze project voor hun woon- en leefomgeving rampzalig.

8.2. De verwerende partij verwijt verzoekers niet met de nodige diligentie te hebben opgetreden, nu zij twee maanden hebben gewacht om hun vordering in te stellen. Verzoekers hebben evenmin inlichtingen ingewonnen over de uitvoering van de bestreden beslissing of de aanvang van de werken en hebben “de beweerde spoedeisendheid zelf gecreëerd door zo lang stil te zitten”. In elk geval is er geen sprake van “schade die een bepaalde vorm van ernst vertoont”. De mobiliteit rondom de school werd in het kader van een mobiliteitsstudie en verkeerstelling in kaart gebracht en er werd vastgesteld dat de bijkomende mobiliteitshinder beperkt is. Ook overtreft het aantal voorziene parkeerplaatsen de eisen van Leefmilieu Brussel en zal er in ieder geval een leveringszone worden voorzien zodat er geen leveringen op de rijbaan dienen te gebeuren. De school zal de mensen bovendien aansporen om niet met de auto te komen om mogelijke hinder te voorkomen.

8.3. De tussenkomen partij verwijt verzoekers evenzeer dat zij twee maanden hebben gewacht om hun vordering in te stellen en dat zij zich niet hebben geïnformeerd over de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning. Specifiek wat de aangevoerde mobiliteitshinder betreft, betoogt zij dat de school in een met het openbaar vervoer goed bereikbaar, dichtbebouwd deel van de (hoofd)stad is gelegen, dat 74 % van de leerlingen op minder dan een kilometer afstand van de school wonen en dat de vergunde school een buurtschool zal blijven.

Beoordeling

9.1. Aangenomen moet worden dat het door het bestreden besluit voorziene scholencomplex een bijkomende verkeersstroom en een toegenomen mobiliteits- en parkeerproblematiek zal genereren in de omringende straten van de school waar verzoekers wonen, en dat dit verzoekers een nadeel van een zekere ernst zal berokkenen. Verder dreigt een uitspraak over het annulatieberoep te laat te komen om dit nadeel af te wenden.

9.2. Dat verzoekers de beroepstermijn van zestig dagen voor het instellen van hun vordering hebben benut en zich niet over de uitvoering van de bestreden vergunning zouden hebben geïnformeerd, vermag de spoedeisendheid van hun – gewone – vordering tot schorsing niet overtuigend tegen te spreken.

9.3. De conclusie is dat de spoedeisendheid van de vordering voldoende is aangetoond.

VIII. Besluit

10. Er is voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State om de vordering tot schorsing toe te wijzen.

BESLISSING

1. Het verzoek van de stad Brussel tot tussenkomst wordt ingewilligd.

2. De Raad van State schorst de tenuitvoerlegging van het besluit van de gemachtigde ambtenaar van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 22 september 2023 houdende de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een nieuw scholencomplex met een basisschool voor 384 kinderen, een middelbare school voor 288 jongeren, een omnisportzaal en een kunstacademie op een terrein met als adres Laken, Laneastraat 85 en Louis Wittouckstraat 46.

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

Stephan De Taeye,
bijgestaan door

Frank Bontinck,

De griffier

Frank Bontinck

staatsraad, waarnemend voorzitter,

griffier.

De voorzitter

Stephan De Taeye