

**RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK**

**Xe KAMER**

**A R R E S T**

**nr. 259.385 van 3 april 2024  
in de zaak A. 236.536/X-18.166**

In zake :

1. de BVBA G.G.
2. de BV J.
3. de NV D.R.
4. de NV A.
5. de BV A.E.
6. de BV B.
7. de NV E.D.
8. de NV L.S. (voorheen de nv C.P.)

bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaten Kris Wauters en Dominique Blommaert  
kantoor houdend te 1170 Brussel  
Terhulpesteenweg 187  
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

1. de STAD GENT  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaten Thomas Eyskens en Maartje Jongbloet  
kantoor houdend te 1000 Brussel  
Bischoffsheimlaan 33  
bij wie woonplaats wordt gekozen
2. het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de  
gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaat Tom De Sutter  
kantoor houdend te 9000 Gent  
Koning Albertlaan 128  
bij wie woonplaats wordt gekozen

---

*I. Voorwerp van het beroep*

1. Het beroep, ingesteld op 13 mei 2022, strekt tot de  
nietigverklaring van:

“1. Het besluit van de gemeenteraad van de Stad Gent van 22 november 2021 houdende vaststelling van het Wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge;[...]

En bij samenhang:

2. Het besluit van 9 maart 2022 van de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen in haar hoedanigheid als toezichhoudende overheid overeenkomstig de instructies van de Vlaamse Regering, zoals bedoeld in artikel 326, 3° Decreet Lokaal Bestuur, waarbij de klacht ingediend in het kader van het administratief toezicht zoals bedoeld in artikel 332 Decreet Lokaal Bestuur wordt afgewezen.”

## *II. Verloop van de rechtspleging*

2. De verwerende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partijen en de eerste verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 1 december 2023.

Staatsraad David D’Hooghe heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Kris Wauters, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Thomas Eyskens, die verschijnt voor de eerste verwerende partij, en advocaat Tom De Sutter, die verschijnt voor de tweede verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een 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. Verzoekende partijen zijn handelaars die bijna allen gevestigd zijn in de wijken Gent-Dampoort, Gentbrugge en Sint-Amandsberg te Gent.

4. De gemeenteraad heeft in zitting van 29 september 2015 het mobiliteitsplan Gent definitief vastgesteld:

“Voorliggend mobiliteitsplan heeft tot ambitie om het strategische kader uit te zetten voor alle latere verdere verfijningen op vlak van thema’s maar ook op het vlak van gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak. Daartoe zullen vanaf de 2de helft van 2016 gebiedsgebonden verkeerstructuurschetsen worden opgemaakt die zich op een operationeler niveau zullen bevinden.

Basis voor de afbakening van de gebieden zijn de 21 Gentse wijken waarrond reeds een gebiedsgerichte aanpak bestaat. Ook het bestuursakkoord maakt gewag van de opmaak van zogenaamde ‘wijkontwikkelingsplannen’ en de ‘wijk van de maand’ aanpak leent er zich ook toe om dit planningsniveau ook op het vlak van mobiliteit te gaan invullen.”

5. Op 10 oktober 2019 keurt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent de organisatie door de stad Gent goed van een informatie- en participatiemoment over het verkeersplan voor de wijk Oud-Gentbrugge (op 2 december) en over het verkeersplan voor de wijk Dampoort (op 9 december).

Deze beslissing wordt – wat de wijk Gentbrugge betreft – als volgt gemotiveerd:

“Het stadsbestuur besloot om in de deelgemeenten de leefkwaliteit te verbeteren door verkeersplannen uit te werken en in te voeren. Daarbij zetten we maximaal in op participatie.

Het eerste verkeersplan wordt gemaakt voor de wijken Oud-Gentbrugge en Dampoort.

Om inwoners, handelaars en andere *stakeholders* zo goed mogelijk te informeren over de verkeersplannen in de wijk Oud-Gentbrugge, organiseren het Mobiliteitsbedrijf en [de] dienst Beleidsparticipatie een ‘verkeersmarkt’. Doel van dit moment is om aan de betrokkenen zo goed mogelijk mee te geven wat de doelstellingen van een verkeersplan zijn en om hen input te laten geven die later gebruikt zal worden bij het uitwerken van de scenario’s van de verkeersplannen.

Hun vragen kunnen daar beantwoord worden.

Alle bewoners in het gebied waarvoor een verkeersplan wordt uitgewerkt, ontvangen een uitnodiging voor het informatiemoment. Ook wie niet in de buurt woont en geïnteresseerd is, is welkom.

Het informatiemoment vindt plaats op 2 december 2019 van 16 uur tot 20 uur in Bedrijvencentrum De Punt.”

Voor de wijk Dampoort is de motivering gelijkloidend.

6. Op 18 juni 2020 keurt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent de projectfiche na onderzoeksfase ‘Opmaak Wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge’ goed.

Die beslissing wordt als volgt geduid:

“Het wijkmobiliteitsplan doet uitspraken over hoe we ons verplaatsen in de wijk Dampoort / Oud-Gentbrugge. In het wijkmobiliteitsplan worden de algemene ambities uit het Mobiliteitsplan Gent vertaald naar het niveau van het deelgebied. Het wijkmobiliteitsplan doet voorstellen naar aanpassingen van dit netwerk/structuur en concrete acties om tot realisaties op het terrein te komen.

[...]

Het wijkmobiliteitsplan moet een bijdrage leveren aan het realiseren van enkele algemene doelstellingen voor de mobiliteit in Gent :

- 1) Het gebruik van duurzame vervoer *modi* verhogen.
- 2) Vlotte, veilige en aangename (selectieve) bereikbaarheid garanderen.
- 3) Leefkwaliteit verhogen.

Hoe deze doelstellingen gerealiseerd moeten worden zal afhangen van de specifieke context en/of aanleiding van de wijk. De specifieke doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan Dampoort / Oud-Gentbrugge kunnen dus verschillen van de specifieke doelstellingen van een andere wijk.

De goedkeuring van de projectfiche na onderzoeksfase impliceert een goedkeuring voor de verdere uitwerking van het project, nl. om tegen 31/12/2020 een projectfiche na ontwerpfasen op te maken en tegen 31/03/2021 een projectfiche na uitvoeringsfase.”

In de – goedgekeurde – projectfiche wordt de volgende gefaseerde aanpak vooropgesteld:

“In de 1e fase wordt de verkeerssituatie en de wensen in de wijk geïnventariseerd.

Er [worden] data verzameld: ongevallencijfers, verplaatsingsonderzoek, snelheidscijfers, ... En er worden signalen van wijkgebruikers verzameld, o.a. via een wijkmobiliteitsmarkt en een doelgroepentraject. Uit deze signalen worden de belangrijkste knelpunten voor de wijk gedistilleerd zodat hiervoor wijkspecifieke doelstellingen kunnen vastgelegd worden.

In een 2e fase worden één of meerdere scenario's uitgewerkt die een antwoord kunnen bieden op de wijkspecifieke doelstellingen. Het draagvlak voor deze scenario's wordt afgetoetst op een 2<sup>e</sup> wijkmobiliteitsmarkt.

In een 3e fase wordt een (bijgestuurd) scenario gekozen en onderbouwd door een kwalitatieve motivatie.

De 4e fase omvat de opmaak van een actielijst om tot een realisatie op het terrein te komen. Per actie wordt een initiatiefnemer aangeduid.

De laatste (5de) fase volgt nadat acties op het terrein uitgevoerd zijn. De effecten van de acties worden op een kwalitatieve en kwantitatieve manier geëvalueerd."

7. Na het doorlopen van de eerste fase wordt een inventarisatienota opgesteld, met een oplijsting van knelpunten, kansen en doelstellingen. Het document sluit af met 21 wijkspecifieke doelstellingen.

8. Eind november 2020 verspreidt de stad Gent brochures voor het "wijkmobiliteitsplan Dampoortwijk [...]" en voor het "wijkmobiliteitsplan [...] Oud Gentbrugge", en dit onder de titel "ontdek de scenario's #alsgetmijvraagt ... zeg ik mijn gedacht",

Daarin wordt onder meer het volgende vermeld :

"Voor de Dampoortwijk en Oud-Gentbrugge selecteerden we 20 knelpunten uit. Dat zijn de plekken die jullie signaleerden én die een invloed hebben op de verkeerscirculatie in jullie wijk. Die plekken willen wij aanpakken. Er is meer dan één manier om dit te doen. Daarom volgen er drie mogelijke scenario's per wijk."

De brochure lijst vervolgens "20 plekken om aan te pakken" op, en bevat een beschrijving van de mogelijke scenario's.

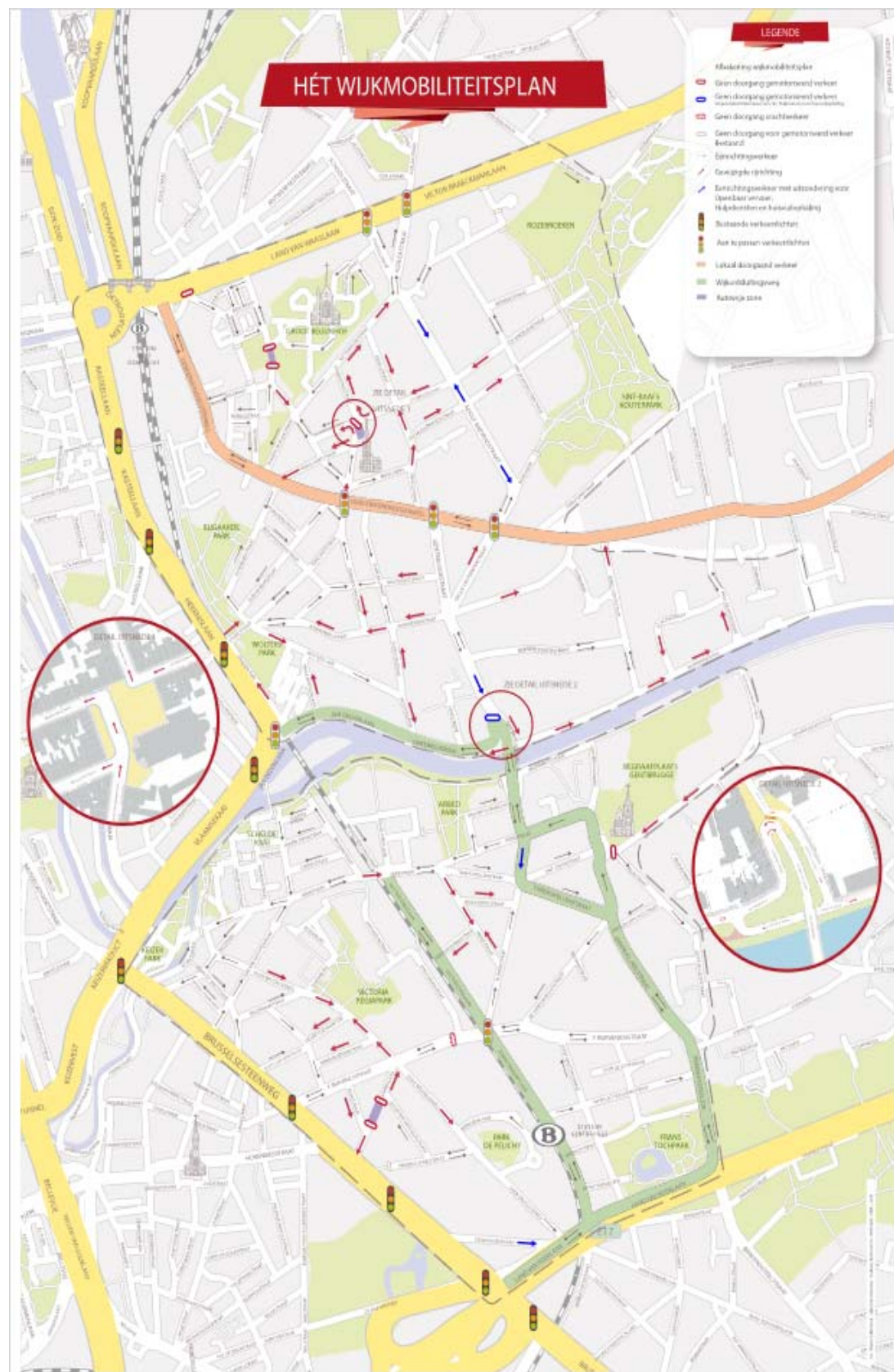
9. De brochure vermeldt dat het tot 6 december 2020 – de dag waarop een tweede mobiliteitsmarkt wordt georganiseerd – mogelijk is om te reageren. De termijn om te reageren wordt uiteindelijk verlengd tot 20 december 2020.

10. Wat betreft het vervolgtraject vermeldt de brochure dat een beslissing over het definitieve wijkmobiliteitsplan zal worden genomen in het

voorjaar van 2021. De uitvoering ervan (met plaatsing van verkeersborden, aanpassing van de rijrichtingen en bijstelling van de verkeerslichten) wordt vooropgesteld voor het voorjaar 2022.

11. Op 22 november 2021 keurt de gemeenteraad van de stad Gent het wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge met motivatienota goed.

Het plan zelf is als volgt:



Dit is het eerste bestreden besluit.

12. De verzoekende partijen dienen op 23 december 2021 in het kader van het algemeen bestuurlijk toezicht tegen dit besluit klacht in bij de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen,. Op 9 maart 2022 wordt deze klacht afgewezen. Dit is het tweede bestreden besluit.

13. Tijdens de periode van de totstandkoming van het eerste bestreden besluit worden namens meerdere verzoekende partijen opmerkingen geformuleerd, vragen gesteld en in het kader van openbaarheid van bestuur documenten opgevraagd. De stad Gent neemt regelmatig standpunt in en maakt de gevraagde documenten over.

Er vindt ook een overleg plaats tussen enkele vertegenwoordigers van de verzoekende partijen en vertegenwoordigers van de stad Gent.

#### *IV. Ontvankelijkheid van het beroep*

##### *A. Ten aanzien van de eerste bestreden beslissing*

###### *Standpunt van de partijen*

14. De eerste verwerende partij werpt op dat de eerste bestreden beslissing enkel een beleidsmatig document uitmaakt en niet kan worden beschouwd als een administratieve rechtshandeling. Meer bepaald gaat het om een document waarin het mobiliteitskader enkel beleidsmatig wordt uiteengezet, en dat nog zal moeten worden gevolgd door concrete acties ter uitvoering ervan. De eerste bestreden beslissing brengt op zich echter geen wijziging in de rechtstoestand van de verzoekende partijen aan.

De eerste verwerende partij beklemtoont in dit verband dat de eerste bestreden beslissing voor haar niet bindend is, en deze de stad Gent dus niet de mogelijkheid ontnemt om individuele beslissingen te nemen die niet overeenstemmen met het eerste bestreden besluit.

Volgens de eerste verwerende partij valt een wijkmobiliteitsplan niet onder het toepassingsgebied van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ (hierna: decreet basisbereikbaarheid):

“Het Decreet Basisbereikbaarheid voorziet niet in een decretaal kader voor mobiliteitsplannen op ‘wijkniveau’, die algemene ambities uit het lokaal mobiliteitsplan op nog kleinere schaal vertalen naar deelgebieden. Met andere woorden bestaat er voor ‘wijkmobiliteitsplannen’ – die zelf de doelstellingen uit lokale mobiliteitsplannen naar een kleiner niveau vertalen –, geen decretaal kader, zodat het Decreet Basisbereikbaarheid voor de aanneming van wijkmobiliteitsplannen niet van toepassing is, en dit decreet dan ook niet als grondslag voor het eerste bestreden besluit kán dienen.”

Maar zelfs indien wordt aangenomen dat het decreet basisbereikbaarheid wel van toepassing is, moet volgens de eerste verwerende partij worden aangenomen dat het gaat om een mobiliteitsplan dat geen verordenende kracht heeft en, zelfs wanneer het bindend is voor de gemeentelijke overheden, geen rechtsgevolgen heeft voor de verzoekende partijen, zodat het plan niet kwalificeert als een aanvechtbare administratieve rechtshandeling.

15. De verzoekende partijen wijzen erop dat de kwalificatie als administratieve rechtshandeling moet gebeuren op basis van een onderzoek van de inhoud en de mogelijke rechtsgevolgen van de betrokken beslissing zelf.

Zij beklemtonen dat het wijkmobiliteitsplan reeds de concretisering op het niveau van de wijk vormt van het mobiliteitsplan Gent, en als dusdanig dat mobiliteitsplan realiseert. Het circulatieplan heeft bovendien erg concrete gevolgen, zodat het wel degelijk een wijziging van de bestaande rechtsorde met zich meebrengt.

### *Beoordeling*

16. Het bestreden wijkmobiliteitsplan bevat een aantal zeer concrete maatregelen die elke beleidsvrijheid uitsluiten:

- “Daarom zal de Waterkluislaan onder Gentbruggebrug eenrichtingsverkeer krijgen van oost naar west en zal de Nijverheidslaan eenrichtingsverkeer krijgen van west naar oost. Doorgaand verkeer over Jan Delvinlaan en Waterkluislaan via Nijverheidslaan naar of van het oosten wordt op die manier onmogelijk. Alle adressen op Nijverheidslaan blijven voor auto (en vrachtwagens) toegankelijk via Gentbruggestraat. Wegrijden zal kunnen gebeuren via Paul De Ryckstraat – Galgenberglaan. Het meest zuidelijke gedeelte van Paul De Ryckstraat tussen Nijverheidslaan en Scaldisstraat zal eenrichtingsverkeer worden van Nijverheidslaan naar Galgenberglaan en garandeert daarmee dat ook grote voertuigen vanuit Nijverheidslaan kunnen wegrijden via Paul De Ryckstraat. [...] Om ook het meest oostelijke gedeelte van de Nijverheidslaan bereikbaar te houden vanaf Paul De Ryckstraat zal het éénrichtingsverkeer in Scaldisstraat omgedraaid worden tussen huisnummer 21 en huisnummer 29. Het meest noordelijke gedeelte van Emiel Lossystraat wordt vanaf Asterdreef éénrichtingsverkeer naar Dendermondsesteenweg.” (p. 14-15 motivatienota)

- “Door voor Forelstraat eenrichtingsverkeer in te stellen van de stadsring R40 naar Toekomststraat kan deze straat wel nog gebruikt worden om de straten rondom Toekomststraat te bereiken. Door het instellen van éénrichtingsverkeer in het oostelijk gedeelte van Bouwmeesterstraat en in Aannemersstraat vanaf Bouwmeesterstraat van oost naar west wordt er wel vermeden dat doorgaand autoverkeer via Forelstraat door deze straten zou rijden. Door bovendien ook in Emile Moysonlaan tussen Jan Delvinlaan en Alfred Vanderstegenlaan en in het stuk Scheldestraat tussen Wolterslaan en Aannemersstraat enkelrichtingsverkeer in te stellen richting noorden wordt doorgaand autoverkeer vanaf Dendermondsesteenweg naar R40 via Toekomststraat, Bouwmeesterstraat, Aannemersstraat, of Wolterslaan sterk ontmoedig[d]. Door het instellen van éénrichtingsverkeer in Wolterslaan in het gedeelte tussen Aannemersstraat en Emile Moysonlaan en in gedeelte tussen Scheldestraat en Waterkluislaan richting zuidoosten wordt ook autoverkeer afkomstig van het zuiden ontmoedig[d] om doorheen de buurt te rijden via bijvoorbeeld Wolterslaan, Emile Moysonlaan of Scheldestraat.” (p. 16 motivatienota)

- “De rijrichting in de Denderlaan wordt omgedraaid van richting zodat de straat vanuit meer dan 1 mogelijke route nog kan aangereden worden.” (p. 16 motivatienota)

- “In verschillende aanliggende straten van Adolf Baeyenstraat wordt de rijrichting aangepast zodat deze straten geen alternatieve route gaan vormen voor doorgaand autoverkeer, zonder dat daardoor een straat onbereikbaar wordt met de auto. Eenrichtingsverkeer in Wittemolenstraat tussen Verbindingsstraat en Henri Van Cleemputtenplein dat tegengesteld is aan het eenrichtingsverkeer in Wittemolenstraat tussen Brunastraat en Verbindingsstraat verhindert dat Wittemolenstraat gebruikt wordt als doorgaande route voor autoverkeer. Eenrichtingsverkeer in Engelstraat tussen Wittemolenstraat en Jos Verdegemstraat dat tegengesteld is aan eenrichtingsverkeer in Engelstraat tussen Jos Verdegemstraat en Krekelberg verhindert dat Engelstraat gebruikt wordt als doorgaande route voor autoverkeer. Eenrichtingsverkeer in Jos Verdegemstraat van oost naar

west en eenrichtingsverkeer in Oscar Colbrandtstraat van west naar oost zal samen met eenrichtingsverkeer in Adolf Baeyensstraat autoverkeer ontmoedigen om via evenwijdige straten Engelstraat en Sint-Baafskouterstraat een alternatief te zoeken om een doorgaande beweging te maken tussen N70 en N445 of omgekeerd.” (p. 17-18 motivatienota)

- “Op Heilig hartplein ontstaat door de onderbreking sowieso een autoluwere context die de verblijfskwaliteit zal verhogen.” (p. 18 motivatienota)

- “In alle scenario’s werd voorgesteld om Engelbert Van Arenbergstraat te onderbreken voor gemotoriseerd verkeer.” (p. 19 motivatienota)

- “Het inricht[en] van eenrichtingsverkeer in Destelbergenstraat, Cecile Cautermanstraat en Heilig Hartstraat naar Dendermondsesteenweg toe zorgt ervoor dat (links)afslagbewegingen van Dendermondsesteenweg naar deze straten minder frequent (Destelbergenstraat) of zelf onmogelijk (Cecile Cautermanstraat, Heilig Hartstraat) worden. Dit zal een (beperkt) positief effect hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer op Dendermondsesteenweg. Het voorzien van eenrichtingsverkeer in Louis Schuermansstraat weg van het kruispunt zorgt er dan weer voor dat zich geen autoverkeer kan aanbieden vanuit deze straat naar Dendermondsesteenweg.” (p. 21 motivatienota)

- “Door een bijkomende circulatie ingreep in Odilon Vanderlindenstraat, namelijk het instellen van eenrichtingsverkeer van noord naar zuid wordt ook het gebruik van Kliniekstraat verder ontmoedigd voor autoverkeer.” (p. 22 motivatienota)

- “Jan Dhondstraat, Vredestraat en Verbroederingsstraat krijgen eenrichtingsverkeer.” (p. 22 motivatienota)

- “Het inrijden van de Sas- en Bassijnwijk met de auto zal niet meer mogelijk zijn vanuit Leo Tertzweillaan” (p. 23 motivatienota)

- “Tussen Louis van Houttestraat en Désiré Toeffaertstraat wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost voorzien. Tussen Désiré Toeffaertstraat en Frederik Burvenichstraat wordt dan opnieuw eenrichtingsverkeer van oost naar west voorzien en vanaf Frederik Burvenichstraat tot aan Land van Rodelaan eenrichtingsverkeer van west naar oost.” (p. 26-27 motivatienota)

17. Het bij de eerste bestreden beslissing gevoegd en goedgekeurd overzichtsplan (zie randnr. 11) bevestigt het concreet en gedetailleerd karakter ervan.

18. Uit het voorgaande blijkt dat de stad Gent, door de vaststelling van het wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge, zeer concrete beslissingen heeft genomen aangaande de rijrichting van nader bepaalde

(gedeelten) van de in de betrokken wijk gelegen wegen, evenals aangaande een aantal infrastructurele ingrepen zoals een wegonderbreking.

Een dergelijke beslissing gaat verder dan het louter formuleren van beleid, maar houdt reeds de concretisering ervan in op een wijze dat de overheid erdoor gebonden is. In het licht van het beginsel “*patere legem quam ipse fecisti*” kan bij de verdere implementatie van het goedgekeurde wijkmobiliteitsplan en behoudens voorafgaande wijziging ervan in principe immers niet worden teruggekomen op de concrete beslissingen die erin zijn vervat.

Ook indien het decreet basisbereikbaarheid op het bestreden wijkmobiliteitsplan van toepassing zou zijn, is een afwijking sowieso enkel toelaatbaar in geval van “onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag” of “dringende sociale, economische of budgettaire redenen” (artikel 13, § 2, decreet basisbereikbaarheid).

19. De omstandigheid dat de realisatie van het circulatieplan dat in het mobiliteitsplan zit vervat, “vereist dat de nodige aanvullende verkeersreglementen worden vastgesteld” doet niet anders besluiten. Gelet op het zeer gedetailleerd karakter van het door de gemeenteraad goedgekeurde wijkmobiliteitsplan en het daarin vervatte circulatieplan, staat de inhoud van de nog te nemen beslissingen immers reeds vast. De eerste verwerende partij heeft zich met de bestreden beslissing willen vastleggen en heeft zich ook effectief vastgelegd.

20. In zoverre het wijkmobiliteitsplan ten aanzien van een beperkt aantal voorstellen aangeeft dat nog aanvullend onderzoek vereist is, wordt vastgesteld dat deze voorstellen zich niet wezenlijk laten afsplitsen van de (meerderheid aan) beslissingen waarvoor geen aanvullend onderzoek meer vereist is.

21. De verwijzing door de eerste verwerende partij naar ‘s Raads arrest nr. 241.285 van 24 april 2018 is verder niet dienend, vermits de Raad van State in die zaak tot het besluit is gekomen dat de betrokken nota

“Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto” nog verder diende te worden gepreciseerd en niet mocht worden aangewend als “instrument met rechtsgevolgen”.

22. Besloten wordt dat de eerste bestreden beslissing in haar geheel als een aanvechtbare administratieve rechtshandeling is te beschouwen.

#### *B. Ten aanzien van de tweede bestreden beslissing*

##### *Standpunt van de partijen*

23. Ten aanzien van de door de tweede verwerende partij opgeworpen exceptie dat het tweede bestreden besluit louter kadert in het (facultatief) bestuurlijk toezicht, beklemtonen de verzoekende partijen dat de provinciegouverneur het betrokken gemeenteraadsbesluit wel degelijk heeft onderzocht in het licht van de ter zake geformuleerde wettigheidskritiek en tot een “besluit” in de zin van artikel 333, eerste lid, 3° van het decreet van 22 december 2017 ‘over het lokaal bestuur’ is gekomen.

##### *Beoordeling*

24. Overeenkomstig vaste rechtspraak van de Raad van State brengt het niet-uitoefenen van de schorsings- en vernietigingsbevoegdheid in het kader van het algemeen administratief toezicht geen wijzigingen in de rechtsorde met zich mee.

De omstandigheid dat de toezichthoudende overheid haar onthouding om op te treden geformaliseerd heeft in een zogenaamd besluit, doet niet anders beslissen.

25. Het beroep is niet ontvankelijk in de mate dat het gericht is tegen het tweede bestreden besluit.

#### *V. Besluit*

26. Er is reden tot aanvullend onderzoek door het auditoraat.

### **BESLISSING**

**1. De Raad van State verwierpt het beroep in de mate dat het gericht is tegen de tweede bestreden beslissing.**

**2. De Raad van State heropent het debat voor het overige.**

**3. Het door de auditeur-generaal aangewezen lid wordt met een aanvullend onderzoek belast.**

**4. De verzoekende partijen zijn gezamenlijk een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro verschuldigd aan de tweede verwerende partij.**

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

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| Johan Lust,     | kamervoorzitter, |
| Jan Clement,    | staatsraad,      |
| David D’Hooghe, | staatsraad,      |
| bijgestaan door |                  |
| Frank Bontinck, | griffier.        |

**De griffier**

**De voorzitter**

**Frank Bontinck**

**Johan Lust**