

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 261.367 van 19 november 2024
in de zaak A. 242.753/X-18.808**

In zake:

1. F.D.
2. O.C.
3. S.W.
4. M.C.
5. K.K.
6. M.V.
7. J.G.
8. J.C.
9. G.J.
10. 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 BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Laurens De Brucker en Agnès Piessevaux
kantoor houdend te 1160 Brussel
Tedescolaan 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij:

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

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 14 augustus 2024, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van “het Besluit van de gemachtigde

ambtenaar van 12 juni 2024 waarbij het Besluit van de gemachtigde ambtenaar van 22 september 2023 wordt ingetrokken en opnieuw 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 en een administratief dossier ingediend.

Met een verzoekschrift van 18 september 2024 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 8 november 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 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

3.1. 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 het bouwen 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 [...].

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 Laneaustraat 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 steppen
- 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 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.

3.10. 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.

3.11. Met het arrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 schorst de Raad van State 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.

In dit arrest wordt het volgende overwogen:

“7.2. De aan de Droomboomschool gelegen Louis Wittouckstraat, Laneastraat 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. [...]

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]’ [...].

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’ [...]. 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’ [...].

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’ [...].

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.”

3.12. Op 12 juni 2024 trekt de gemachtigde ambtenaar de stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 in en verleent hij opnieuw een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een nieuw scholencomplex met een basisschool voor 384 kinderen, een middelbare school

(1ste en 2de secundair) voor 288 jongeren, een omnisportzaal en een kunstacademie.

Dit is het bestreden besluit, dat de volgende bijkomende motivering bevat:

“Overwegende dat de Stad Brussel voldoet aan het Gewestelijk Mobiliteitsplan ‘*Good Move*’, dat de belangrijkste beleidsrichtlijnen op het gebied van mobiliteit definieert; dat *Good Move* uitgaat van een transversale benadering van mobiliteit en de leefomgeving van de inwoners van het Gewest wil verbeteren, maar ook iedereen aanmoedigt om zijn verplaatsingsgewoonten te veranderen in functie van zijn behoeften en beperkingen;

Dat de Stad Brussel de aanwijzingen van dit plan volgt, niet alleen in het kader van het schoolproject, maar ook breder in de wijk door middel van aangepaste circulatieplannen:

Dat, specifiek voor de voorliggende school, de verkeerscongestie beperkt zal worden ondanks de toename van de gebruikers, meer precies door:

- De aanleg van een fietsenstalling (148 plaatsen);
- Het implementeren van een schoolreisplan (leerlingen voorlichten over mobiliteit, ouders betrekken bij mobiliteit, verkeersveiligheid verbeteren, verschillende zachte vervoerswijzen introduceren);
- De aanleg van een schoolbuszone;
- De invoering van ontmoetingsplaatsen;

Dat met name uit het effectenverslag volgt dat het gebruik van de fiets door leerlingen en leerkrachten zal worden gestimuleerd door de fietsinfrastructuur die op het terrein zal worden aangelegd. Dat dit verslag eveneens concludeert dat ook de andere maatregelen (groeperingszone voor leerlingen, schoolbuszone, bewustmaking van leerlingen/ouders inzake actieve vervoerswijzen) zullen bijdragen tot de beperking van het verkeer dat door schoolactiviteiten bij het in- en uitgaan van de school wordt gegenereerd. Dat tenslotte het organiseren van ontmoetingsplaatsen als aanbeveling werd opgenomen in het effectenverslag, hetgeen wordt opgevolgd door de Stad Brussel, en dus eveneens zal leiden tot het beperken van een verkeerscongestie.

Dat de Stad Brussel geen *kiss&ride* plant omdat deze een aanzuigende werking heeft voor meer auto’s enerzijds, en draaiende automotoren een negatieve impact genereren op de lokale luchtkwaliteit anderzijds;

Overwegende dat op de GSV-toegankelijkheidskaart, afhankelijk van de betrokken weggedeelten, de bereikbaarheid van de school met het openbaar vervoer varieert van gemiddeld tot goed;

Dat de Louis Wittouckstraat en de Laneastraat deels in zone B en deels in zone C liggen, d.w.z. gedeeltelijk in de zone ‘matig bediend met openbaar vervoer’ en gedeeltelijk in de zone ‘goed bediend met openbaar vervoer’;

Dat, in volgorde van nabijheid, de talrijke haltes die het gebied en zijn omgeving bedienen hieronder opgesomd zijn:

- De MIVB-bushalte 'Emile Delva' bevindt zich in de Leopold I-sstraat op ongeveer 150 meter van de site. Twee buslijnen verbinden enerzijds het 'Militair Hospitaal' (Neder-Over-Heembeek) met 'Westland Shopping' (Anderlecht) en anderzijds het 'De Brouckère'-plein (Brussel-Centrum) met het 'UZ-VUB' (Jette). Beide lijnen rijden elke 5 tot 10 minuten;
 - De MIVB-bushalte 'Bockstaël' bevindt zich op 380 meter ten noordoosten van het terrein (via de Leopold I-sstraat) en is elke 10 tot 15 minuten verbonden met Machtens (Sint-Jans-Molenbeek);
 - De tramhalte 'Bockstaël' bevindt zich op 380 meter ten noordoosten van het terrein (aan de Leopold I-sstraat) en is elke 5 tot 10 minuten verbonden met enerzijds het 'Stadion' (Jette) en verbindt anderzijds het 'Kerkhof van Jette' (Jette) met 'Eurocontrol' (Haren);
 - De metrostations 'Pannenhuis' en 'Emile Bockstaël' worden beide bediend door lijn 6 en liggen beide op 450 meter respectievelijk naar het zuiden (via de Prudent Bolslaan, de Richard Neyberghlaan en de Charles Demeerstraat) en ten noordoosten van het terrein. Lijn 6 rijdt elke 2 tot 5 minuten en verbindt het station Koning Boudewijn (Laken) met het station Elisabeth (Koekelberg);
 - De bushaltes Bockstaël van De Lijn bevinden zich op 500 meter ten noordoosten en ten oosten van de Nederlandstalige school Droomboom en bieden een dozijn busverbindingen met Vlaanderen aan (Vilvoorde, Steenokkerzeel, Zaventem, Kortenberg, Grimbergen, Wemmel, Strombeek-Bever, Asse, Zellik, Dendermonde...);
 - Het NMBS-treinstation 'Tour et Taxis' bevindt zich op 640 meter naar het zuiden (via de Prudent Bolslaan, de Richard Neyberghlaan en de Charles Demeerstraat) en is een halte op de S10-lijn van het GEN, die o.a. Brussel Centraal verbindt met Dendermonde;
- Bovendien ligt het station 'Bockstaël' op 450 meter ten noordoosten van de site en is dit is een halte voor de IC-trein Dendermonde naar Kortrijk en van de spoorlijnen S3 (Dendermonde – Zottegem) en S4, Aalst - Mechelen);
- Overwegende dat 21,4% van de leerlingen in het secundair zitten en bijgevolg zelfstandig en met het openbaar vervoer naar school zullen komen; dat van de verwachte toename van 332 leerlingen door het project, er 144 in het secundair onderwijs zitten;
- Dat een deel van deze oudere leerlingen verder verantwoordelijk zijn voor het vervoer van de jongere leden van hun gezin met het openbaar vervoer;
- Dat dit aldus zal zorgen voor een beperking van de verkeersoverlast ingevolge het voorgenomen ontwerp;
- Overwegende dat het personeel van de Stad Brussel geniet van een 100% terugbetaald MIVB-abonnement en ook kan genieten van een 50% terugbetaald MTB-abonnement (De Lijn, TEC & NMBS binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest); dat de Stad tevens voor 40,43% (wettelijk vastgelegd) tussenkomt in de kosten voor een NMBS-abonnement van haar werknemers;
- Dat de Stad al sinds jaren de maximaal toegelaten fietsvergoeding betaalt aan werknemers die per fiets naar het werk komen; dat de Stad dit ook in de toekomst zal blijven doen;
- Dat de Stad Brussel al sinds enige tijd geen parkeerplaatsen voor het personeel voorziet op nieuw ontwikkelde sites en niet financieel bijdraagt in de aankoop van parkeerkaarten;

Dat het in voege zijnde parkeerplan in de wijk het voor het personeel bovendien onbetaalbaar maakt om hun auto te parkeren op de openbare weg tijdens de werkuren; dat de financiële tegemoetkomingen (abonnementskosten openbaar vervoer en fietsvergoeding) in combinatie met de goede bereikbaarheid van de school via het openbaar vervoer resulteert in een significante beperking van de verplaatsingen van het personeel met de auto naar het werk;

Overwegende dat de Stad Brussel met het project voor de nieuwe school deelneemt aan het scholenvervoersplan van het Brussels Gewest;

Dat de doelstelling van het schoolvervoersplan is om de scholen bij te staan in de overgang naar meer actieve en veilige verplaatsingen, voor leerlingen, hun ouders en het schoolpersoneel;

Dat in een schoolvervoersplan de verplaatsingswijze van leerlingen en leerkrachten alsook de knelpunten in de schoolomgeving en op de schoolroutes in kaart worden gebracht;

Dat daarna de school een actieplan met concrete acties opstelt;

Dat via een schoolvervoersplan (SVP) een school een beter zicht krijgt op haar huidige mobiliteitssituatie, en ze begeleid wordt in het onderzoeken, uitvoeren en evalueren van acties ter bevordering van meer actieve en veilige verplaatsingen;

Dat, afhankelijk van het onderwijsniveau, Brussel Mobiliteit verschillende globale doelen heeft gedefinieerd;

Dat voor de kleuterscholen de benadering als volgt is:

- Van jongs af aan actief verplaatsingen te voet, met de fiets en met de step uitproberen, binnen en buiten de school;
- Het thema mobiliteit integreren in de school;
- De mobiliteit, verkeersveiligheid en levenskwaliteit in de omgeving van de school verbeteren;
- Ouders betrekken bij de mobiliteit van (hun) kinderen en sensibiliseren op vlak van verkeersveiligheid;

Dat voor lagere scholen de benadering als volgt is:

- 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;

Dat voor de middelbare scholen de benadering als volgt is:

- Het aandeel woon-schoolverplaatsingen te voet en met de fiets verhogen;
- De jongeren uitrusten om hun eigen mobiliteit op een actieve en multimodale manier in te vullen;
- De infrastructuur in de school en in de omgeving van de school verbeteren voor actieve mobiliteit;
- De leerkrachten aansporen om een voorbeeldrol op te nemen

Dat deze algemene doelstellingen in het SVP vertaald werden naar de specifieke context van de school en progressief en proportioneel zullen worden ingevoerd:

Visie van de school:

‘We willen dat leerlingen, ouders en personeel de principes van actieve mobiliteit onder de knie hebben en zoveel mogelijk ondersteund worden in

het maken van duurzame keuzes. We willen dat de omgeving van onze school veilig en geborgen voelt, ook na uitbreiding.'

Doelstellingen voor dit schooljaar 2024-2025:

Nr 1: Duurzame en veilige keuzes van ouders en personeel worden zoveel mogelijk gestimuleerd;

Nr 2: De leerlingen behalen stap-, step- en fietsvaardigheidsdoelen aangepast aan hun ontwikkeling;

Doelstellingen op lange termijn:

Nr 3: De omgeving van de nieuwe Droomboomsite is volledig aangepast aan actieve weggebruikers;

Nr 4: Alle leerlingen van het zesde leerjaar zijn in staat veilig op straat te fietsen;

Sensibilisering: acties om leerlingen, ouders en schoolpersoneel bewust te maken van het belang en de voordelen van actieve mobiliteit en verkeersveiligheid

1. Gebruik van de woonplaatsenkaart bij de inschrijvingen: nieuwe leerlingen krijgen een sticker op de kaart om actieve verplaatsingen te stimuleren.

2. Leerlijn stappen en fietsen van klein tot groot. De Brusselse Leerlijn Fiets wordt ingevoerd in de sportlessen. Klasleerkrachten wordt gevraagd minimum één oefenmoment per klas in te plannen voor voetgangers en fietsers.

3. Lessen rond veilig stappen door de politie voor de tweede graad van het lager.

4. Fietsbrevet voor het vijfde leerjaar.

5. 6L animatie op stap te voet (door Goodplanet of Arcadia).

6. Leerlingen doen een scan van de schoolbuurt en leren over de indeling van de openbare ruimte.

7. Spreiding van de openingsuren van de verschillende niveaus bij de komst van de nieuwbouw.

8. Bezoek aan de fietsbieb met de ouders van Ligo:

9. Ouders bezoeken de Fietsbieb van Laken en maken kennis met hun aanbod (fietsen maar ook fietslessen voor iedereen bij GC Nekkersdal)

10. Vrijwillige ouders stappen en begeleiden daarna samen hun kinderen op de fiets in een eerste test voor toekomstige fietsrijen.

11. Geïnteresseerde mama's nemen contact op met Molembike's Hironnelles voor beginnersfietslessen.

12. Bij elke uitstap staat het STOP-principe voorop. We blijven stappen naar bestemmingen in Laken en het openbaar vervoer nemen als het te ver is. In de derde graad nemen we de fiets in de plaats van het openbaar vervoer waar mogelijk.

13. Aandacht voor fietsers en steppers bij de verbouwingen

14. De nieuwbouw voorziet minimum plaats voor 120% van de fietsers op een zonnige dag

15. In de nieuwbouw moeten douches voor het personeel zijn

16. Er moet een laadplek komen voor elektrische fietsen en opslagplaats voor helmen en jassen

17. Onderhoudsmoment fietsvloot van de school door mekanieker.

18. Klein onderhoud door leerkrachten die cursus hebben gevolgd doorheen het jaar, moeilijkere herstellingen voor dit atelier.

19. Infomoment over mobiliteit aan alle ouders bij het begin van het schooljaar.

Overwegende dat de Stad Brussel reeds vanaf het schooljaar 2024-2025, dus met de bestaande school én tijdens de werffase van de toekomstige school, kan en zal starten met het implementeren van de eigen voorgestelde mobiliteitsmaatregelen in het effectenverslag horend bij de bouwaanvraag alsook met de uitvoering van de maatregelen voorzien in het scholenvervoersplan van het Gewest zodat tegen het einde van de werf de vooropgestelde hinder bij de opstart van de nieuwe en grotere school reeds beheerst wordt/is;

Dat de Stad Brussel vanaf het schooljaar 2024-2025 een schoolstraat zal invoeren aan de Droomboomschool, meer bepaald in de Wittouckstraat; dat door het invoeren van een schoolstraat de Stad Brussel het autoverkeer in de omliggende straten wil ontraden en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk beperken; dat de Stad zo niet enkel wil bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit, maar ook de verkeersveiligheid in de buurt van de school vergroten;

Dat de Stad Brussel ‘groeperingspunten’ buiten de school zal organiseren waar kinderen, begeleiders en leerkrachten op één plaats kunnen samenkomen en van waaruit ze onder begeleiding te voet, per fiets of per step vervolgens de weg naar school verderzetten;

Dat bovendien deze begeleiding vanaf de ‘groeperingspunten’ ook een positief sociaal-educatief karakter zullen hebben voor de betrokken scholieren, bvb. de oudste kinderen leren verantwoordelijkheid te nemen over de jongsten;

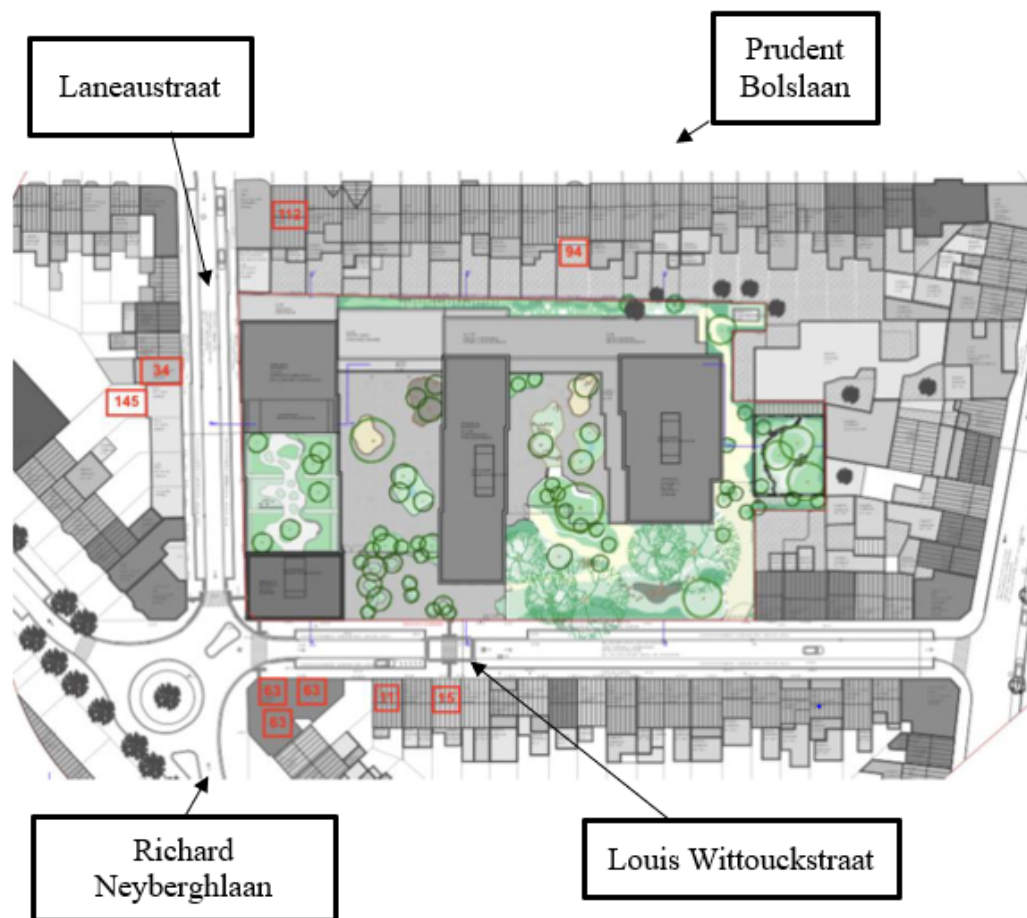
Dat de Stad Brussel op de bestaande site, overeenkomstig het aantal leerlingen, al een stelplaats voorziet voor gewone fietsen en zal voorzien voor alle soorten fietsen en steps voor kinderen, begeleiders en leerkrachten tijdens de eerste fase van de werf - alvorens te verhuizen naar de nieuwe school;

Dat de Stad Brussel tevens ook pedagogische projecten en bewustwording organiseert met kinderen en ouders m.b.t. schoolmobiliteit;

Dat de uitvoering van de bovengenoemde maatregelen zullen bijdragen tot een aanzienlijke beperking van het (auto)verkeer in de voorgestelde situatie;

Dat dit verder zal bijdragen tot de inperking van bijkomende verkeersoverlast;”

3.13. Verzoekers nemen in hun verzoekschrift een weergave op van het vergunde plan, met aanduiding van de locatie van hun woningen. Ter verduidelijking worden de relevante omringende straatnamen erop aangegeven:



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 eerste middel

Standpunt van de partijen

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

Zij zetten uiteen dat de gemachtigde ambtenaar met het bestreden besluit de stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 heeft ingetrokken en dat hij – zonder het organiseren van enig openbaar onderzoek en zonder het laten uitvoeren van bijkomende onderzoeken inzake de (gekende) mobiliteits- en parkeerproblematiek – diezelfde dag opnieuw een stedenbouwkundige vergunning voor hetzelfde schoolcomplex heeft verleend. Dit terwijl de problematische verkeerssituatie ter plaatse gekend is en door de Raad van State wordt erkend. In strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wordt aan deze gekende problematiek voorbijgegaan.

Verzoekers stellen dat het een utopie is dat de mobiliteits- en parkeerproblematiek kan worden opgevangen doordat de school “zal stimuleren” om met de fiets naar school te komen. Het gekende probleem wordt niet opgelost maar doorgeschoven naar de school, hetgeen onzorgvuldig is. De aanvullende motivering die de gemachtigde ambtenaar in het bestreden besluit aanvoert, biedt geen rechtszekere oplossing voor de gekende mobiliteits- en parkeerproblematiek. De gemachtigde ambtenaar heeft opnieuw een vergunning verleend zonder dat de gekende problematiek inzake mobiliteit en parkeren werd aangepakt of zelfs maar bestudeerd. De toename van het aantal bezoekers van de schoolsite zonder dat aan de mobiliteits- en parkeervereisten wordt voldaan, doet een grote problematiek ontstaan, temeer nu een zeer groot aantal leerlingen van buiten de wijk rondom de Droomboomschool zal komen. Er is geen zorgvuldig onderzoek gedaan naar de

actuele verkeerssituatie en naar hoe de belangrijke mobiliteitstoename binnen verzoekers' wijk zal opgevangen worden.

6.2. De verwerende partij stelt in haar nota dat verzoekers' mening dat de in de bestreden beslissing aangereikte oplossingen niet rechtszeker zijn, loutere opportuniteitskritiek betreft die niet tot de vernietiging kan leiden. Voorts bevat de bestreden beslissing wel degelijk concrete oplossingen om tegemoet te komen aan de kritiek die in 's Raads arrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 werd geuit. Meer bepaald worden als concrete oplossingen naar voor geschoven:

- “- Een leveringszone wordt voorzien om de keuken te bevoorraden;
- Aanleg van een fietsenstalling (148 plaatsen);
- De implementatie van een schoolvervoersplan: leerlingen, ouders en leerkrachten worden bewust gemaakt van hun impact en aangespoord om te kiezen voor actieve en multimodale vervoersmiddelen;
- De aanleg van een schoolbuszone;
- De invoering van ontmoetingsplaatsen/groeperingspunten: leerlingen komen op één plaats samen en worden verder door leerkrachten te voet, met de fiets of step begeleid tot de school;
- Het gebruik van de veelvuldige haltes van openbaar vervoer in de nabije omgeving;
- Invoering van een schoolstraat.”

Alle oplossingen zullen vanaf dit schooljaar (2024-2025) worden geïmplementeerd, zodat leerlingen, ouders en personeel nieuwe vervoersgewoontes zullen hebben aangeleerd wanneer de school wordt uitgebreid. In dit verband kan verwezen worden naar het verslag van 15 mei 2024 van de stad Brussel met betrekking tot de invoering van een schoolstraat, alsook naar de extra verkeerstellingen die in juli 2024 op vraag van de stad Brussel werden uitgevoerd, teneinde de haalbaarheid van de inrichting van een schoolstraat beter in kaart te brengen. In tegenstelling tot de geschorste vergunningsbeslissing van 22 september 2023, voorziet de bestreden beslissing wel degelijk in een resem heel concrete oplossingen die reeds vanaf dit schooljaar worden ingevoerd. De verwerende partij wijst erop dat het mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het regionale plan voor goede verplaatsingen, het *Good Move* plan. De focus die in de bestreden beslissing wordt gelegd op de fietsenstallingen en de wandelinfrastructuur ligt volledig in lijn met de doelstellingen van dit plan en getuigt dus van een coherent beleid. Dit geldt ook voor het niet voorzien in bijkomende parkeerplaatsen voor

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.261.367 X-18.808-17/24

wagens. Het zou van tegenstrijdig beleid getuigen indien de bestreden beslissing het gebruik van wagens zou aanmoedigen door bijvoorbeeld in parkeerinfrastructuur te voorzien.

6.3. De tussenkomende partij betwist in haar verzoekschrift tot tussenkomst in hoofdde de ontvankelijkheid van het middel. Verzoekers' betoog, dat gesteund is op weinig duidelijke en oeverloze stellingen, en dat niet met de schending van een welbepaalde rechtsregel wordt verbonden, betreft geen ontvankelijke wettigheidskritiek. Verzoekers dienen een daadwerkelijke schending van rechtsregels aan te voeren, hetgeen zij nalaten. Hun kritiek op de opportuniteit van de bestreden beslissing is niet ontvankelijk.

Ondergeschikt stelt de tussenkomende partij dat de bestreden beslissing, anders dan de ingetrokken vergunningsbeslissing van 22 september 2023, naar een reeks maatregelen en gegevens verwijst die een afname en beperking van de verkeersoverlast met zich meebrengen. Zo wordt voorzien in de invoering van een schoolstraat in de loop van het schooljaar 2024-2025. Daarbij zal de Louis Wittouckstraat gedurende een uur afgesloten worden bij de opening en de sluiting van de school. Het autoverkeer van ouders en leerkrachten zal alsdan geen toegang hebben tot de ingang van de onderwijsinstelling. Dit verhindert schoolverkeer en -hinder in die straat en beperkt de aantrekkelijkheid van autovervoer voor leerlingen en leerkrachten aanzienlijk. De aanleg van de schoolstraat wordt gepland na voorafgaand onderzoek en een testfase die zal lopen vanaf januari 2025 of vanaf september 2025. De administratieve voorbereiding en uitwerking is afgerond en de uiteindelijke beslissing inzake de aanvang en invoering zal worden voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van de tussenkomende partij na de komende verkiezingen (vanaf 1 december 2024). Het gaat derhalve niet om een hypothetische of vrijblijvende maatregel, doch wel om een concrete ingreep die een verlaging van de verkeersdruk met zich meebrengt. Uit het onderzoek betreffende de invoering van een schoolstraat is eveneens het belang van het schoolvervoerplan gebleken, hetgeen de bestreden beslissing eveneens in aanmerking neemt. Die beslissing gaat in op de inhoud van dit vervoerplan en de concrete werking ervan. Verzoekers voeren hiertegen geen inhoudelijke kritiek aan. De bestreden beslissing verwijst ook terecht naar de

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.261.367

aanleg van een fietsenstalling (148 plaatsen), die het gebruik van de fiets door leerlingen en leerkrachten zal stimuleren, met een verlaging van de verkeers- en parkeerdruk tot gevolg. De bestreden beslissing betreft hierbij tevens de toegankelijkheid en de goede bereikbaarheid van de vergunde voorziening met het openbaar vervoer. De overwegingen ter zake worden geenszins betwist door verzoekers. De toename van het aantal bezoekers betreft voor een aanzienlijk deel leerlingen uit het middelbaar onderwijs die met het openbaar vervoer naar school komen, en die dan ook geen bijkomende mobiliteits- of parkeerhinder zullen veroorzaken. Voorts mocht de vergunningverlenende overheid rekening houden met de gevolgen van de ruimere mobiliteitsplannen en het gevoerde beleid, die leiden tot een globale vermindering van het autogebruik.

Uit het voorgaande blijkt dat de bestreden beslissing tot de heroverweging van de mobiliteitstoestand is overgegaan en hierbij concrete en effectieve maatregelen voor de beperking van de verkeers- en parkeeroverlast in aanmerking heeft genomen, om aldus “tot voldoende zekerheid op dat gebied te komen”.

Beoordeling

7.1. Verzoekers voeren op voldoende duidelijke wijze de schending aan van het materiële motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel met betrekking tot het gebrek aan een afdoende onderzoek naar en oplossing voor de te verwachten mobiliteits- en parkeerproblematiek. Anders dan de verwerende en tussenkommende partij dit blijkbaar zien, houdt dit een ontvankelijke wettigheidskritiek in. De desbetreffende ontvankelijkheidsexcepties worden verworpen.

7.2. 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

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.261.367 X-18.808-19/24

juridische en feitelijke aspecten van het dossier deugdelijk worden geïnventariseerd en gecontroleerd, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen.

7.3. De Raad van State heeft in zijn schorsingsarrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 de motivering inzake de in het effectenverslag vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek in de stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 onvoldoende geacht (zie randnummer 3.11). Met het bestreden besluit wordt deze vergunning ingetrokken en wordt voor hetzelfde project, op grond van hetzelfde effectenverslag, opnieuw een stedenbouwkundige vergunning verleend. De vraag rijst of het bestreden besluit thans wel een *prima facie* rechtszekere oplossing biedt voor de in het effectenverslag vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek. Bij de beoordeling daarvan kan enkel rekening gehouden worden met motieven die ten opzichte van de stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 bijkomend worden verstrekt.

7.4. In de bestreden beslissing worden vooreerst de mogelijkheden opgesomd om de school met het openbaar vervoer te bereiken en worden de ambities van het *Good Move* plan hernomen. Deze elementen kwamen evenwel ook reeds in de ingetrokken stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 aan bod. De aanwezigheid van openbaar vervoer en het gevoerde mobiliteitsbeleid laten derhalve niet toe te besluiten dat er ter hoogte van de kwestieuze school niet langer sprake zal zijn van de in het effectenverslag geschetste mobiliteits- en parkeerproblematiek.

In zoverre de aanbevelingen uit het effectenverslag opnieuw worden hernomen, weze vastgesteld dat reeds in 's Raads arrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 werd geoordeeld dat deze *prima facie* niet als een rechtszekere oplossing voor de vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek kunnen gelden. Het voorzien in enkel fiets- en wandelinfrastructuur waarvan “een positief effect” wordt verwacht, werd met voormeld arrest eveneens reeds als een *prima facie* onvoldoende oplossing beschouwd.

7.5. Voorts wordt in het bestreden besluit uitgebreid gewezen op het schoolvervoerplan. Het plan, dat blijktens het bestreden besluit tot doel heeft “om de scholen bij te staan in de overgang naar meer actieve en veilige verplaatsingen, voor leerlingen, hun ouders en het schoolpersoneel”, overtuigt voorshands, zonder concreet en verkeersdeskundig onderzoek, niet van een *prima facie* rechtszekere oplossing voor de in het effectenverslag vastgestelde parkeer- en verkeersproblematiek ter hoogte van de Droomboomschool. Hetzelfde geldt voor de hernomen visie van de school op mobiliteit, daargelaten nog de vraag of het aan de school toekomt om de ter zake vastgestelde problematiek op te lossen.

7.6. Bijkomend lijkt er opnieuw, zonder enige concrete en verkeersdeskundige onderbouwing, te worden van uitgegaan dat de leerlingen uit het secundair onderwijs te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school zullen komen, en samen met hen een deel van de jongere leerlingen, alsook dat de leerkrachten de fiets of het openbaar vervoer zullen gebruiken. Dit klemmt des te meer, nu in het effectenverslag onder meer wordt gesteld dat ongeveer 40,7 % van het personeel met de wagen komt.

7.7. Concreet wordt heil gezien in het invoeren van een schoolstraat in de Louis Wittouckstraat, waarbij het inrijden van die straat bij het begin en op het einde van de schooldag gedurende een uur wordt verhinderd. Ter zake lijkt evenwel geen beslissing voor te liggen. Het administratief dossier bevat weliswaar een – niet in de bestreden beslissing vermeld – verslag van 15 mei 2024 in het kader van een aanvraag voor het invoeren van een schoolstraat in de Louis Wittouckstraat, maar bevat dienaangaande geen beslissing. Enkel wordt verwezen naar het college van burgemeester en schepenen van de stad Brussel voor een principiële beslissing, die evenwel niet wordt voorgelegd.

Eens te meer blijkt niet op basis van een concreet en verkeersdeskundig onderzoek dat de invoering van een schoolstraat een afdoende oplossing kan bieden voor de verkeers- en parkeersituatie ter plaatse van de kwestieuze school en in het bijzonder in de omliggende straten. Waar de kinderen die met de auto worden gebracht, afgezet kunnen worden, wordt niet verduidelijkt.

In het bestreden besluit wordt wel gesteld dat er “groeperingspunten” buiten de

school zullen worden georganiseerd en dat er een schoolbuszone zal worden aangelegd, maar hoe dit alles concreet zal functioneren wordt niet toegelicht, laat staan dat het verkeerseffect nader werd onderzocht.

7.8. Gelet op wat voorafgaat, wordt voorshands aangenomen dat met het bestreden besluit nog steeds geen *prima facie* rechtszekere oplossing voor de in het effectenverslag vastgestelde mobiliteits- en parkeerproblematiek wordt geboden. Het houdt een schending in van het zorgvuldigheids- en materiëlemotiveringsbeginsel.

7.9. 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 hun leefomgeving, met een hoofdzakelijk residentieel karakter en een op heden reeds gekende parkeerproblematiek, door de bestreden beslissing op onherstelbare wijze zal worden aangetast. Gezien de verdrievoudiging van het aantal personen dat in de nieuwe gebouwen aanwezig zal zijn, behoeft het weinig verduidelijking dat de bestreden beslissing de onleefbaarheid van hun buurt tot gevolg zal hebben. Hun woonklimaat zal dermate negatief beïnvloed worden op het vlak van mobiliteit en parkeren, dat een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verantwoord is. Indien de zaak enkel in een beroep tot nietigverklaring wordt behandeld, zal het kwaad reeds geschied zijn.

8.2. De verwerende partij verwijt verzoekers niet met de nodige diligentie te zijn 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
ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.261.367 X-18.808-22/24

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 in 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.

Beoordeling

9.1. Met 's Raads arrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 wordt met betrekking tot de voorheen voor het kwestieuze project verleende stedenbouwkundige vergunning van 22 september 2023 aangenomen dat het 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 hen een nadeel van een zekere ernst zal berokkenen. Eveneens wordt in voormeld arrest aangenomen dat een uitspraak over het annulatieberoep dreigt te laat te komen om dit nadeel af te wenden, en dat het gegeven 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, de spoedeisendheid van hun – gewone – vordering tot schorsing niet overtuigend vermag tegen te spreken.

9.2. Het onder randnummer 8.2 weergegeven verweer van de verwerende partij is identiek aan het verweer in de zaak die tot het schorsingsarrest nr. 259.027 van 5 maart 2024 heeft geleid. De tussenkomende partij voert in haar verzoek tot tussenkomst inzake de spoedeisendheid van de huidige vordering geen verweer. De Raad van State ziet mede in het licht hiervan geen reden om zijn onder randnummer 9.1 vermelde beoordeling te verlaten en om te dezen tot een andere beoordeling te komen.

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 in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

2. De Raad van State schorst de tenuitvoerlegging van het besluit van de gemachtigde ambtenaar van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 12 juni 2024 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, Laneaustraart 85 en Louis Wittouckstraat 46.

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

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Karin Meerschaut,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Karin Meerschaut

Johan Lust