

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 264.089 van 8 september 2025
in de zaak A. 240.188/X-18.481**

In zake : 1. de NV V.M.
 2. de NV G.A.
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Jan Opsommer
 kantoor houdend te 9700 Oudenaarde
 Gentstraat 152
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

het BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Dominique Vermer en Agnès Piessevaux
kantoor houdend te 1160 Brussel
Tedescolaan 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij:

de MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL
VERVOER TE BRUSSEL (MIVB)
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Maxime Chomé, Jasper De Fauw en
Delphine Van Den Eynde
kantoor houdend te 1050 Brussel
Eugène Flageyplein 18
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 2 oktober 2023, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van de gemachtigde ambtenaar van het
Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 26 juli 2023 houdende de toekenning van
een stedenbouwkundige vergunning aan Mobiliteit Brussel voor het
herstructureren van de R21-wegas, het omvormen van de autosnelweg A12 tot
stadsboulevard, het instellen van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan, het

verwijderen van de doorvoerroutes op de Vuurkruisenlaan, het versterken van de GEN-fietsinfrastructuur en het aanmaken van een perkweg met een fiets- en voetgangersstrook.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 259.011 van 4 maart 2024 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verzoekende partijen hebben een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

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

De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 13 juni 2025.

Kamervoorzitter Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Janna Bauters, die *loco* advocaat Jan Opsommer verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Marthe Vandenbossche, die *loco* advocaten Dominique Vermer en Agnès Piessevaux verschijnt voor de verwerende

partij en advocaten Jasper De Fauw en Delphine Van Den Eynde, die verschijnen 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 18 juli 2022 (datum van het ontvangstbewijs) dient Brussel Mobiliteit bij de gemachtigde ambtenaar van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een aanvraag in om een stedenbouwkundige vergunning te verkrijgen voor de aanpassing van verkeerswegen, met name de verkeersas A12/R21 en de Vuurkruisenlaan (hierna: het betrokken wegtraject).

3.2. Van 7 september 2020 tot 6 oktober 2020 wordt over de aanvraag een openbaar onderzoek gehouden.

3.3. Op 16 november 2022 verleent de overlegcommissie een voorwaardelijk gunstig advies.

3.4. Met een brief van 1 december 2022 deelt de aanvrager mee dat hij de intentie heeft om zijn aanvraag te wijzigen om tegemoet te komen aan de voorwaarden van de overlegcommissie.

3.5. Op 25 januari 2023 worden gewijzigde plannen ingediend, alsook een gewijzigde verklarende nota, een analyse van het vrachtverkeer op de A12 en in de havenzone (hierna: de Viapassstudie) en een rapport met een verkeerssimulatie Van Praet (hierna: de Tractebelstudie).

3.6. Er wordt opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd, van 7 april 2023 tot 6 mei 2023.

3.7. Op 20 juni 2023 verleent de overlegcommissie weer een voorwaardelijk gunstig advies.

3.8. Op 26 juli 2023 neemt de gemachtigde ambtenaar het bestreden besluit.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Het eerste, het tweede en het vierde middel

Uiteenzetting van de middelen

4.1. In het eerste, het tweede en het vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de artikelen 5.6 en 6.5 van het gewestelijk bestemmingsplan (hierna: het GBP), van de artikelen 2, 3 en 28 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (hierna: BWRO), van “de goede ruimtelijke ordening” en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ (hierna: de motiveringswet), evenals van het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

4.2. De verzoekende partijen wijzen erop dat het betrokken wegtraject gelegen is in de onmiddellijke omgeving van de bestemmingszones ‘Gebieden voor stedelijke industrie’ (art. 5.6 GBP) en ‘Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer’ (art. 6.5 GBP). Het project brengt aanzienlijke hinder met zich mee voor het verkeer en transport van en naar de betreffende haven- en industriegebieden. Volgens de verzoekende partijen heeft de bestreden beslissing immers tot gevolg dat de verkeerscapaciteit in de richting van deze gebieden aanzienlijk wordt verlaagd. Door de Van Praetlaan om te vormen tot een baan met

tweerichtingsverkeer, wordt de capaciteit van de baan voor het verkeer in de richting van het haven- en industriegebied aanzienlijk verlaagd. Deze ingreep zal ongetwijfeld de aanrijtijd in de richting van dit gebied beduidend vermeerderen. Door het afsluiten van het zuidelijke eindpunt van de Araucarialaan zal het verkeer massaal naar de Van Praetlaan rijden, wat in het effectenrapport niet in rekening wordt gebracht. Ter hoogte van de Boxerweg zal een verkeerslicht worden geïnstalleerd om voetgangers en fietsers te laten oversteken, wat er op neer komt dat er voor het vrachtverkeer een bijkomend obstakel wordt gecreëerd. Dit alles is nefast voor de toegankelijkheid van de vele industrie- en havenbedrijven in de havenzone waarvan de bedrijfsvoering afhankelijk is van het transport van en naar hun vestiging, zoals de verzoekende partijen. Immers zal de aanrijtijd alsook de kans op hinderlijke incidenten op de Van Praetlaan toenemen.

De verzoekende partijen voegen eraan toe dat de verwerende partij tekort is geschoten in haar onderzoeksplicht door de opsplitsing van de effectenbeoordeling. Zo heeft de Tractebelstudie slechts betrekking op één derde van het totale projectgebied en is er in die studie met name geen rekening gehouden met het afsluiten van het zuidelijke eindpunt van de Araucarialaan.

Volgens de verzoekende partijen is het manifest onredelijk om een project te vergunnen dat de sinds lang aan de haven van Brussel gevestigde economische activiteit bedreigt. Het project doet op manifeste wijze afbreuk aan de doelstellingen van de als volgt luidende artikelen 2 en 3 van het BWRO:

“Art. 2. De ontwikkeling van het Gewest, samen met de ordening van zijn grondgebied, wordt nagestreefd om, op een duurzame manier, tegemoet te komen aan de sociale, economische, patrimoniale en milieu- en mobiliteitsbehoeften van de gemeenschap door het kwalitatief beheer van het levenskader, door het zuinig gebruik van de bodem en zijn rijkdommen en door de instandhouding en de ontwikkeling van het cultureel, natuurlijk en landschappelijk erfgoed en door een verbetering van de energieprestatie van de gebouwen en van de mobiliteit.

Art. 3. Bij de tenuitvoerlegging van dit Wetboek, stellen de administratieve instanties alles in het werk om de sociale en economische vooruitgang met de kwaliteit van het leven te verzoenen, en de inwoners van het Gewest ervan te verzekeren dat een harmonieuze ordening in acht wordt genomen.”

5. In hun memorie van wederantwoord voegen de verzoekende partijen toe dat volgens een door Agora uitgevoerd mobiliteitsonderzoek de nieuwe zigzag- of bajonetbeweging die het verkeer moet maken zal leiden tot vertragingen en opstoppen. “Ten overvloede” stellen de verzoekende partijen dat de beoordeling in het effectenrapport dat het voorzien van verkeerslichten “op afroep” ter hoogte van de Boxerweg beter zou zijn voor de doorstroming een loutere veronderstelling is, zonder afdoende onderzoek van de werkelijke impact. De aanpassingen om tegemoet te komen aan de vragen van de overlegcommissie van 16 november 2022 zijn slechts het *minimum minimorum* en betreffen geenszins een werkelijke optimalisatie van de doorstroming van en naar de haven- en industriezone.

6. In hun laatste memorie preciseren de verzoekende partijen dat zij het effectenrapport ten kwade duiden dat het aantal en het tijdstip van de te verwachten oproepen van voetgangers en fietsers aan het verkeerslicht ter hoogte van de Boxerweg niet concreet heeft begroot.

In hun laatste memorie benadrukken de verzoekende partijen voorts dat het tijdsverlies als gevolg van het decimeren van de toegang naar hun bedrijven ertoe zal leiden dat ze geen nieuwe klanten zullen kunnen aantrekken en dat hun concurrentiepositie ernstig wordt aangetast.

Beoordeling

7. Met de verwerende partij en de tussenkomende partij dient vastgesteld te worden dat zowel de Tractebelstudie als de Viapasstudie werden opgemaakt teneinde tegemoet te komen aan de vragen van de overlegcommissie van 16 november 2022. Anders dan de verzoekende partijen dit blijkbaar zien, moet de Tractebelstudie samen bekeken worden met de studies die deel uitmaken van het oorspronkelijke aanvraagdossier en met de Viapasstudie. Al deze studies zijn in de effectenbeoordeling geïntegreerd, die aldus wel degelijk betrekking heeft op het integrale projectgebied.

8. Uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat de oorspronkelijke plannen zijn aangepast om de toegankelijkheid van de haven- en industriezones voor zwaar vervoer te verbeteren, wat als volgt is toegelicht:

“[Wat betreft de voorwaarde van de overlegcommissie om] de structuur van de Van Praetlaan [te] herzien en 3 rijstroken [te] behouden door het profiel op de Van Praetlaan te herzien, rekening [houdend] met het statuut Auto-PLUS en Vrachtwagen-PLUS van de multimodale wegenspecialisatie van Good Move, ter garantie van de opvang van de bestaande verkeersstromen, met meer bepaald vrachtwagens en uitzonderlijke konvoeien[:]

De heraanleg van de Van Praetlaan werd aangepast met het oog op het behoud van 3 rijstroken voor vrachtwagens en druk autoverkeer. De heraanleg werd ook aangepast voor uitzonderlijke konvoeien.

De aan het project aangebrachte wijzigingen versterken de statussen Auto-Plus en Vrachtwagen-Plus van de Van Praetlaan, overeenkomstig de multimodale wegenspecialisatie van het plan Good Move.

Het dossier van vergunningsaanvraag, tot staving van de expertise van het bureau Tractebel Engineering en dynamische microsimulaties van het verkeer, demonstreert het behoud van de huidige capaciteit voor opvang van de bestaande verkeersstromen op alle bij het project betrokken wegen: A12; R21 (Van Praetlaan en Vuurkruisenlaan); Vilvoordsesteenweg; Koninklijk Parklaan; rotonde Dikke Linde; Mutsaardlaan; Madridlaan. Op te merken valt dat deze demonstratie is gebaseerd op de cijfers inzake verkeerspieken, voor alle rijrichtingen en alle bewegingen van uitwisseling, rekening gehouden met de verschuivingen van verkeer als gevolg van de sluiting van de Araucarialaan en tevens rekening gehouden met de verdeling van de verschillende types voertuigen (vrachtwagens en lichte voertuigen).

Specifiek voor vrachtwagens werden nieuwe dynamische microsimulaties van het verkeer uitgevoerd op het complex van kruispunten Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg op basis van nauwkeurige gegevens (Viapass GPS-tracking) met betrekking tot het vrachtwagenverkeer.

De wijziging van het project met het oog op het behoud van drie rijstroken op de Van Praetlaan zal toelaten twee rijstroken te bestemmen voor het uitgaand verkeer en aldus de nominale capaciteit te verhogen van de as stadsuitgang die het verkeer concentreert dat afkomstig is van enerzijds de Lambermontlaan (R21) en anderzijds de Vilvoordsesteenweg. Ter hoogte van de rotonde Dikke Linde is er een scheiding van beide rijstroken: de ene sluit aan op de A12, de andere op de rotonde Dikke Linde.

Het behoud van de drie rijstroken en de aanzienlijke huidige breedte van de weg (meer dan 10 meter) op de Van Praetlaan zullen ook toelaten een grotere flexibiliteit te handhaven voor de organisatie en het behoud van het verkeer in beide richtingen in geval van incident, autopech, wegwerkzaamheden of andere uitzonderlijke gebeurtenissen die de rijweg deels versperren. Deze wegbreedte is ook nuttig om de doorgang van de voertuigen van de hulpdiensten te vergemakkelijken.

Op te merken valt ook nog dat het project de mogelijkheid behoudt om de verdeling van de rijstroken in de twee rijrichtingen vlot aan te passen indien

er later wijzigingen zouden worden aangebracht aan de organisatie van het verkeer.

Het aangepaste project omvat ook een grote aanpassing op het kruispunt van de Van Praetlaan en Vilvoordsesteenweg: het kruispunt heeft een centrale rotonde (met zijwaartse omwegstroken) om de verbinding tussen de R21 'stadsingang' en de oostelijke tak van de Vilvoordsesteenweg mogelijk te maken."

9.1. De middelen zijn niet deugdelijk geadstrueerd doordat ze onvoldoende concreet ingaan op de effecten van de laatstgenoemde aanpassing en op de volgende motieven van het bestreden besluit:

Overwegende dat uit de conclusies van de studie van Tractebel blijkt dat het gemiddelde tijdverlies geen probleem zal vormen voor het verkeer en dat de avondspits [...] een minder groot probleem zal vormen dan de ochtendspits [...];

Overwegende dat in de wijziging van het verkeersregime wordt voorgesteld het autoverkeer op de Koninklijke parklaan en de Van Praetlaan volgens een lussensysteem te organiseren; dat dit verkeersregime tot doel heeft de auto's aan te moedigen de Koninklijke parklaan te gebruiken om de stad binnen te rijden en de Van Praetlaan om de stad te verlaten; dat de door het gewijzigde project gegenereerde wijzigingen het mogelijk maken de capaciteit van de vrachtwagens op de Van Praetlaan te verhogen (inkomende stroom) [...];

[...]

Overwegende dat het kruispunt van de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg ook wordt aangepast met een centrale rotonde en een invoegstrook om de verbinding tussen de R21 (stadsingang) en de oostelijke tak van de Vilvoordsesteenweg te versterken;

Overwegende dat de verkeerslichten zullen worden verwijderd ten gunste van een meer vloeiende inrichting die het verkeer in staat stelt zich aan te passen aan de daartoe voorziene rijstroken; dat deze wijziging ook inhoudt dat een deel van de beplante zijberm van de Van Praetlaan wordt verwijderd;

Overwegende dat de aanvrager voor al deze wijzigingen vermeldt dat er bijzondere aandacht is besteed aan de doorstroming en het manoeuvreren van grote voertuigen (met inbegrip van uitzonderlijke konvooien);

Overwegende dat in de gewijzigde toelichting wordt gesteld dat het ontwerp en de inrichting van de rotonde van Dikke Linde een goede werking van dit kruispunt en van de verkeersstromen die het zal moeten verwerken, zal waarborgen;

[...]

Overwegende dat uit de huidige bevindingen van de Viapasstudie blijkt dat de as A12/R21 momenteel overgedimensioneerd is in verhouding tot de verkeersstromen die hij verwerkt en dat de vastgestelde uitdaging erin bestaat de as te herstructureren om het gebruik van andere vervoermiddelen aan te moedigen;

Overwegende dat het gewijzigde project beantwoordt aan de opmerkingen en bezwaren van de eerste overlegcommissie, in die zin dat twee uitgaande routes en één inkomende route op de Van Praetlaan worden gehandhaafd en de doorstroming van het bestaande verkeer binnen het projectgebied wordt gewaarborgd;

Overwegende dat uit de bij de gewijzigde projectdocumenten gevoegde studies blijkt dat de impact van het project relatief gering is en dat de bestaande verkeersstroom kan worden opgevangen;

Overwegende dat uit de Tractebelstudie en de gegevens van de Viapassstudie blijkt dat de piekuren voor het vrachtverkeer en het autoverkeer niet samenvallen;

Overwegende dat het project tot doel heeft een verkeersregeling tot stand te brengen op basis van het lussysteem Van Praet/Koninklijke parklaan om de stadstoegang te verzekeren; dat de as Van Praet [...] daardoor een grotere capaciteit voor vrachtwagens zal hebben; dat deze ontwikkeling het mogelijk maakt zijn functie als 'Vrachtverkeer Plus' te versterken door een grotere capaciteit voor vrachtwagens te verzekeren;

Overwegende bovendien dat Goodmove de Tyraslaan ook beschouwt als een 'Vrachtverkeer Plus'- en 'Auto Comfort'-route; dat het Brusselse havengebied twee toegangspunten heeft vanaf de Ring, één via Van Praet en één via de Tyraslaan; dat vrachtwagens die het havengebied in het noorden willen bereiken, dus verder kunnen rijden op de RO om het te bereiken via de Tyraslaan;

Overwegende dat het tramproject [in Neder-over-Heembeek] het openbaar vervoernetwerk zal versterken en zo de '*modal shift*' zal bevorderen; dat de combinatie van beide projecten ook het gebruik van personenwagens zal doen afnemen;

Overwegende dat de indeling van de rijbanen in het gewijzigde project het mogelijk maakt om de huidige stroom van alle soorten gemotoriseerde voertuigen (3 rijstroken) op te vangen; dat deze wijziging het ook mogelijk maakt om bij uitzonderlijke gebeurtenissen (ongevallen, hulpvoertuigen, werken, enz.) op de Van Praetlaan de doorstroming van het verkeer te garanderen en één van de 3 rijstroken daarvoor voor te behouden;

Overwegende dat volgens de ambities van het project de A12-R21 (Van Praet – Vilvoordsesteenweg) gebruikt moet worden voor vrachtverkeer dat de stad in- en uitrijdt; dat het kruispunt van de Van Praetlaan en de Koninklijke Parklaan bedoeld is voor autoverkeer in de richting van de stad en dat de Vuurkruisenlaan bedoeld is voor lokaalverkeer (vanuit de stad);

[...]

Overwegende dat deze wijzigingen leiden tot een vermindering van de waterdoorlatende ruimte en de verwijdering van bepaalde voetpaden in vergelijking met het oorspronkelijke project; dat deze wijzigingen worden doorgevoerd ten gunste van het gemotoriseerde verkeer en ten nadele van de actieve vervoerswijzen en de milieudoelstellingen; dat dit aanvaardbaar is in het kader van het Goodmove-plan en de GPDO [Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling] die tot doel hebben de bereikbaarheid van de economische zones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te behouden en te versterken;

Overwegende dat het project geen aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het havengebied, aangezien het verkeersregime slechts licht zal worden gewijzigd en dezelfde verkeersstroom mogelijk zal maken als in de huidige situatie;

Overwegende dat al deze wijzigingen de auto- en vrachtwagenplusstatus van de Van Praetlaan versterken in overeenstemming met het multimodale verkeersbeleid van de wegen die zijn opgenomen in het Goodmove-plan;

Overwegende dat al deze overwegingen in overeenstemming zijn met de Goodmove-aanbevelingen in die zin dat het nieuwe verkeersregime tot doel heeft de verkeersomstandigheden voor vrachtwagens te verbeteren voor de ontsluiting van de grote logistieke en industriële centra van Brussel die in de toekomst in het noorden zullen liggen (Schaarbeek-Vorming) [...] met bijzondere aandacht voor de bediening van de stedelijke industriezones;

Rekening houdend met de viapassstudie (Viapass GPS-tracking) die deel uitmaakt van de gewijzigde projectaanvraag, waarin de algemene beschouwingen van de studieperimeter zijn opgenomen en de verkeersmaatregelen worden vermeld die aangepast zijn aan de verschillende transportmiddelen om het verkeer in het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vlotter te laten verlopen en de toegankelijkheid van het havengebied voor vrachtwagens te verbeteren;

Overwegende dat uit de conclusies van de Tractebelstudie blijkt dat de wijziging van het verkeersregime van het gewijzigde project slechts een minimaal effect zal hebben in de ochtend en een negatief effect in de avond; dat deze nieuwe verkeersmaatregelen tot doel hebben een grotere capaciteit te bieden voor vrachtwagens op de as A12 en in het bijzonder op de Van Praetlaan;

Overwegende evenwel dat ervoor moet worden gezorgd dat de ingevoerde nieuwe verkeersregeling geen doorgaand verkeer op de wegen van de wijken van Neder-over-Heembeek genereert en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer niet vermindert;

Overwegende dat in de gewijzigde toelichting bij het project wordt verduidelijkt dat met Brupartners zal worden samengewerkt op het gebied van de bereikbaarheid voor vrachtwagens van de R21, alsook op het gebied van het goederenvervoer en de bereikbaarheid voor vrachtwagens van de industriële en logistieke zones van het Gewest;

Overwegende dat wordt verduidelijkt dat het gewijzigde project is voorgelegd voor overleg met de havengemeenschap in het kader van de aanpassing van het kruispunt Van Praet/Vilvoordsesteenweg.

9.2. Bovendien wordt er in de middelen aan voorbij gegaan dat het aanleggen van de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Boxerweg verantwoord wordt door het afschaffen van het bestaande verkeerslicht ter hoogte van de kruising met de Vilvoordsesteenweg en het verwijderen van de bestaande oversteekplaats ter hoogte van het Chinees paviljoen. Uit hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren blijkt niet dat dit geen toereikende verantwoording

zou zijn. Het wordt niet aannemelijk gemaakt dat het, in het licht van deze verantwoording, onontbeerlijk was om nader onderzoek te doen naar het aantal te verwachten oproepen van voetgangers en fietsers aan het verkeerslicht ter hoogte van de Boxerweg.

Wat het doorknippen van de verbinding aan het zuidelijke eindpunt van de Araucarialaan betreft, wordt in het effectenrapport uitgelegd dat deze knip zal zorgen voor een vlottere doorstroming op de R21 en een grotere verkeersveiligheid en dat deze verbinding een lokale toegang betreft die hoofdzakelijk van tel is voor wie de wijk wil binnenrijden, niet zozeer voor wie de wijk wil verlaten, waarbij de alternatieve toegangsweg leidt tot zeer weinig omrijden. De verzoekende partijen overtuigen er niet van dat deze beoordeling tekort zou schieten. Anders dan de verzoekende partijen voorhouden, is er in de effectenbeoordeling wel degelijk rekening gehouden met deze knip.

Wat de in de memorie van wederantwoord ingeroepen kritiek betreft in verband met de gevolgen van de zigzag- of bajonetbeweging die het verkeer moet maken, dient te worden vastgesteld dat dit een tijdelijke omleiding betreft in het kader van de aanleg van tram nr. 10 in Heembeek die niet voortvloeit uit de bestreden vergunning.

10. De conclusie is dat de verzoekende partijen niet aannemelijk maken dat het bestreden besluit de grenzen van de redelijkheid te buiten zou gaan, onvoldoende gemotiveerd zou zijn of de aangevoerde rechtsregels anderszins zou schenden.

Bijgevolg worden de middelen verworpen.

B. Het derde middel

Uiteenzetting van het middel

11.1. In het derde middel voeren de verzoekende partijen de schending

aan van de artikelen 175/1, § 1, 175/16, en 190 evenals bijlage F, 5°, e), BWRO, van de artikelen 2 en 3 van richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 ‘betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten’ en van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet, alsook van de motiveringsplicht als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

11.2. Volgens de verzoekende partijen is in het effectenrapport onterecht enkel rekening gehouden met de effecten die dit project op zichzelf meebrengt en niet met andere samenhangende projecten in het noordwestelijke gedeelte van Brussel.

De verzoekende partijen voegen eraan toe dat in het kader van het tweede openbaar onderzoek “door het publiek” bezwaar is gemaakt tegen deze “saucissonering”. De vergunningverlenende overheid heeft in haar beslissing echter niet gemotiveerd waarom zij geen rekening heeft gehouden met dit bezwaar.

12. In hun memorie van wederantwoord preciseren de verzoekende partijen dat in het effectenrapport erkend wordt dat de bestreden vergunning “fundamenteel samenhangend” is met andere projecten uit de omgeving die alle een betere verkeersdoorstroming vooropstellen zoals de aanleg van tramlijn nr. 10 en de ontwikkeling van het fiets-GEN (Gewestelijk Express Net). Door louter de samenhang tussen de betreffende projecten te beschrijven voldoet de verwerende partij uiteraard niet aan haar motiveringsplicht met betrekking tot de effectenbeoordeling.

13. In hun laatste memorie benadrukken de verzoekende partijen dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de cumulatieve effecten voor de verkeersdoorstroming van alle samenhangende projecten.

Beoordeling

14. Uit de gegevens van de zaak blijkt dat de verwerende partij bij

de beoordeling van de effecten voor de verkeersdoorstroming wel degelijk rekening heeft gehouden met de aanleg van tramlijn nr. 10 en de ontwikkeling van het fiets-GEN. De verzoekende partijen kunnen er niet van overtuigen dat bij de effectenbeoordeling onvoldoende aandacht is besteed aan samenhangende projecten.

Zoals reeds is opgemerkt in het auditoraatsverslag, blijkt voorts niet dat het bezwaar inzake de “saucissonering” opgenomen was in de bezwaarschriften van de verzoekende partijen. Doordat het aldus kritiek uitoefent op het beweerdelijk niet beantwoorden door de verwerende partij van het bezwaar van een derde, is het middelonderdeel onontvankelijk. Een verzoekende partij mag zich immers niet in de plaats stellen van een derde-bezwaarindiener die als enige geplaatst is om te oordelen of het gegeven antwoord voor hem voldoet.

15. Het middel wordt verworpen.

C. Het vijfde middel

Uiteenzetting van het middel

16.1. In het vijfde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 189/1 BWRO, alsook van “het Gewestelijk Mobiliteitsplan, in het bijzonder van het artikel 12, 1° van de (verordenende) bijzondere voorschriften”.

16.2. Volgens de verzoekende partijen volgt uit de aangevoerde bepalingen dat aanpassingen aan de zogenaamde “PLUS-wegen” – zoals de R21 er een is – de toegankelijkheid van het gebied voor het vrachtverkeer op zijn minst moeten behouden. Dit is *in casu* echter niet het geval, “zoals hoger al uitvoerig werd aangetoond”.

17. In hun memorie van wederantwoord voegen de verzoekende partijen toe dat de bestreden vergunning slechts voorziet in het *minimum minimorum* voor het vrachtverkeer en niet zorgt voor “een verbetering

van de verkeersomstandigheden [van zware voertuigen] naar het Havengebied”, zoals voorzien is in het gewestelijk mobiliteitsplan.

Beoordeling

18. Het uitgangspunt van het middel is dat het – gelet op wat in het eerste tot het vierde middel is aangevoerd – vaststaat dat de bestreden vergunning de toegankelijkheid van het gebied voor het vrachtverkeer zal verslechteren. Uit de verwerping van de laatstgenoemde middelen hiervoor volgt evenwel dat de juistheid van dit uitgangspunt niet wordt aangetoond.

19. Het op een dergelijk uitgangspunt steunend middel wordt verworpen.

D. Het zesde middel

Uiteenzetting van het middel

20.1. In het zesde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “artikel 18, eerste lid van de wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken [...] en artikel 4 *iuncto* 30 van de Grondwet, gekoppeld aan een schending van artikel 6 [BWRO] *iuncto* artikel 3 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 april 2019 betreffende de openbare onderzoeken op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en leefmilieu [...], alsook gekoppeld aan een schending van artikel 6 van het verdrag van Aarhus van 25 juni 1998 betreffende de toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden [...], eveneens gekoppeld aan een schending van de zorgvuldigheidsplicht als bijzondere toepassing van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur”.

20.2. De verzoekende partijen voeren aan dat cruciale stukken van het dossier ten onrechte niet in het Nederlands maar enkel in het Frans gesteld zijn, zodat bij het openbaar onderzoek “een nuttige inspraak van derden” niet gewaarborgd was. Zij konden immers niet in het Nederlands kennis nemen van alle

stukken van het dossier dat ter inzage werd gelegd.

21. In hun memorie van wederantwoord voegen de verzoekende partijen toe dat zelfs als de betrokken documenten naar nationaal recht enkel in het Frans opgesteld mochten worden, dit nationaal recht buiten beschouwing moet worden gelaten in het licht van het direct werkende artikel 6 van het verdrag van Aarhus.

22. In hun laatste memorie voeren de verzoekende partijen aan dat in het administratief dossier enkel de begeleidende e-mail bij hun bezwaarschriften is opgenomen en niet het als bijlage daarbij gevoegde document.

Beoordeling

23. Uit de gegevens van de zaak blijkt dat beide verzoekende partijen exclusief in het Frans hebben deelgenomen aan het openbaar onderzoek. Noch in hun in het Frans gestelde begeleidende e-mails, noch in de daarbij gevoegde in het Frans gestelde “*Note technique relative à la Demande de permis d’urbanisme [...] Restructurer l’axe routier R21 à Laeken / Neder-OverHeembeek*” – die wel degelijk in het administratief dossier is opgenomen – wordt enige opmerking gemaakt over het gebruik der talen.

24. De taal waarin de documenten tijdens het openbaar onderzoek ter inzage worden gelegd, is een organisatiemodaliteit van dit openbaar onderzoek. In beginsel kan de schending van de modaliteiten van het openbaar onderzoek alleen met goed gevolg worden aangevoerd door wie aantoont dat hij door de betreffende schending is benadeeld.

Gelet op hetgeen gesteld is in het vorige randnummer, slagen de verzoekende partijen er niet in aan te tonen dat zij benadeeld zouden zijn door de beweerd onwettige organisatiemodaliteit van het openbaar onderzoek, en dat hen met andere woorden een waarborg zou zijn ontnomen.

25. Daar niet blijkt dat de verzoekende partijen er belang bij hebben, is het middel onontvankelijk en wordt het verworpen.

E. Het zevende middel

Uiteenzetting van het middel

26.1. In het zevende middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 188 BWRO en van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet, evenals van het zorgvuldigheids- en het rechtszekerheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

26.2. De verzoekende partijen stellen dat de bestreden beslissing “onduidelijke, vage en onzekere” voorwaarden oplegt, terwijl een vergunning “geen toekomstige, onzekere gebeurtenissen of onnauwkeurigheden” mag bevatten.

Meer bepaald is het niet duidelijk wat er bedoeld wordt met het aanpassen van het voetpad langs de Van Praetlaan om te voldoen aan artikel 4 van titel VII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (hierna: GSV) en wordt er onduidelijkheid gecreëerd door de voorwaarde dat de voorsorteerstrook aan de rotonde Van Praetlaan-Vilvoordsesteenweg moet worden verlengd voor zover de werkzaamheden niet gepaard gaan met het kappen van bomen, door de voorwaarde dat er verkeerssignalisatie moet worden voorzien die een noodstop toelaat op gemarkeerde vluchtstroken in de berm van de Van Praetlaan langs de paleismuur en door de voorwaarde dat de kinderspeeltuin ingericht moet worden zonder het wortelgestel van de bestaande bomen te schaden.

27. In hun memorie van wederantwoord komen de verzoekende partijen terug op de voorwaarde inzake de verlenging van de voorsorteerstrook en de voorwaarde inzake de kinderspeeltuin.

Volgens hen zal wanneer – zoals door de verwerende partij is

toegelicht – de voorsorteerstrook aan de westzijde verlengd wordt er een nieuwe problematiek ontstaan inzake de vraag of de draaicirkel op de rotonde afdoende groot is om vlot te kunnen draaien. Voorts is er ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de wijze waarop het wortelgestel van de bestaande bomen gevrijwaard kan worden bij de inplanting van de kinderspeeltuin.

28. In hun laatste memorie benadrukken de verzoekende partijen dat het onduidelijk blijft of de voorsorteerstrook aan de westzijde of aan de oostzijde verlengd moet worden.

Beoordeling

29. Artikel 4 van titel VII van de GSV bepaalt de breedte van de voetpaden. Zoals uit de bij de bestreden beslissing horende grafische plannen blijkt legt de geviseerde voorwaarde van de bestreden vergunning op dat het voetpad langs de Van Praetlaan, overeenkomstig dit artikel 4, verbreed wordt tot 1,5 meter.

Uit de gegevens van de zaak blijkt voorts dat de bomen zich aan de oostzijde en de zuidzijde van de voorsorteerstrook bevinden. Terecht wijst de verwerende partij erop dat er geen onduidelijkheid over bestaat dat de (zeer beperkte) verlenging van die strook aan de westzijde ervan dient te gebeuren. Dat, zoals de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord beweren, hierdoor een nieuwe problematiek zou worden gecreëerd, wordt niet aannemelijk gemaakt en toont geen schending van de aangevoerde rechtsregels aan.

Voorts duiden, zoals reeds in het auditoraatsverslag is vastgesteld, de door het bestreden besluit goedgekeurde plannen sectie 9/12 en 10/12, duidelijk aan op welke plaatsen langs de paleismuur de berm van de Van Praetlaan de inrichting van vluchtstroken toelaat.

Tot slot volgt uit de gegevens van de zaak dat er ten zuidwesten van de bestaande bomen voldoende ruimte is om een kinderspeeltuin in te planten die het wortelgestel van deze bomen niet schaadt.

30. De verzoekende partijen slagen er niet in aannemelijk te maken dat de bestreden vergunning voorwaarden zou opleggen die de ingeroepen rechtsregels schenden.

31. Het middel wordt verworpen.

VI. Conclusie

32. Gelet op de verwerping van de aangevoerde middelen hiervoor, moet het beroep hoe dan ook worden verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partijen worden, elk voor de helft, verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 800 euro, een bijdrage van 48 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 924 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

De tussenkommende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op acht september tweeduizend vijftientig,
door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Jan Clement,	kamervoorzitter,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
David D’Hooghe,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Jan Clement