

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 239.925 van 21 november 2017
in de zaak A. 221.775/X-16.889.**

In zake : 1. Marcel STORME
 2. Godelieve DE SCHRIJVER
 3. Matthias E. STORME
 bijgestaan en vertegenwoordigd
 door advocaat Sven Boullart
 kantoor houdend te 9000 Gent
 Voskenslaan 419
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de STAD GENT
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Thomas Eyskens en Sebastiaan De Meue
kantoor houdend te 1000 Brussel
Bischoffsheimlaan 33
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 22 maart 2017, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van:

“1. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Coupure’;

2. Het besluit van 9 maart 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het nieuw ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Coupure’;

3. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Verlorenkost’;

4. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Hospitaalstraat’;

5. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Apotheekstraat’;

6. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Albert Baertsoenkaai’;

7. Het besluit van 19 januari 2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent tot goedkeuring van het ‘aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Lindenlei’.”

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Auditeur Dries Van Eeckhoutte heeft een verslag opgesteld.

Met toepassing van artikel 90, § 1, vierde lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, is de zaak verwezen naar een kamer met drie leden.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 27 oktober 2017.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Sven Boullart en Jelle Snauwaert, die verschijnen voor de verzoekende partijen en advocaat Thomas Eyskens, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Dries Van Eeckhoutte 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. De eerste en de tweede verzoekende partij wonen aan de Coupure Links nr. 3 te Gent. Derde verzoeker is naakte eigenaar van die woning.

3.2. Overeenkomstig artikel 6, § 1, 2°, van het decreet van 20 maart 2009 ‘betreffende het mobiliteitsbeleid’ (hierna: het Mobiliteitsdecreet) kan een mobiliteitsplan worden opgemaakt “voor het geheel van het grondgebied van de gemeente”. Luidens artikel 5 van het Mobiliteitsdecreet is het mobiliteitsplan:

“een beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Het mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit, en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen.”

3.3. Op 23 februari 2015 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het ontwerp van het “Mobiliteitsplan Gent – Strategische Mobiliteitsvisie” (hierna: het Mobiliteitsplan) voorlopig vast en gelast hij het college van burgemeester en schepenen “met de verdere uitvoering, in het bijzonder het openbaar onderzoek”.

3.4. Met een brief van 1 april 2015 deelt eerste verzoeker in het kader van het openbaar onderzoek zijn opmerkingen en bezwaren aangaande het ontwerp van het Mobiliteitsplan mee.

3.5. Na het openbaar onderzoek wordt het aangepaste ontwerp van het Mobiliteitsplan, samen met het eindrapport van het openbaar onderzoek voorgelegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie en de regionale mobiliteitscommissie, wat resulteert in een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid.

3.6. Op 28 september 2015 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het Mobiliteitsplan definitief vast.

3.7. Bij brieven van 26 oktober 2015 dient eerste verzoeker een klacht in bij de leden van de Vlaamse regering en de gouverneur van Oost-Vlaanderen tegen het Mobiliteitsplan. Daarbij wordt de gouverneur verzocht om de klacht tevens te beschouwen als een willig administratief beroep in het kader van het algemeen bestuurlijk toezicht die de gouverneur over de stad Gent uitoefent. De bezwaren die eerste verzoeker hiertoe aanreikt zijn in essentie een overname van de opmerkingen en bezwaren die hij in het kader van het openbaar onderzoek heeft geformuleerd.

3.8. Op 7 januari 2016 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het ontwerp van het “Circulatieplan Binnenstad Gent” (hierna: het Circulatieplan) vast.

Het Circulatieplan houdt de uitwerking in van de concepten en principes inzake circulatie die vooropgesteld werden in het Mobiliteitsplan, waarbij het meer concreet inzoomt op de verkeerscirculatie in de binnenstad, en welke ingrepen er moeten plaatsvinden om tot die verkeerscirculatie te komen.

Eén van de krachtlijnen die – met verwijzing naar het Mobiliteitsplan – wordt vooropgesteld, is: “[h]et historisch centrum weert het doorgaand verkeer en krijgt een groter voetgangersgebied”. Het Circulatieplan heeft aldus tot doel “dat de binnenstad beter bereikbaar wordt, voor alle vervoersmodi: door het doorgaand autoverkeer te weren, komt er immers meer ruimte vrij voor voetgangers, openbaar vervoer, fietsers en auto’s met een bestemming in het centrum. De binnenstad wordt daardoor niet alleen beter bereikbaar, maar ook veiliger, meer [economisch] leefbaar en met een positieve impact o[p] omgevingsaspecten zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluid. Het vormt een essentieel onderdeel op weg naar een duurzame stad”.

3.9. Met een brief van 1 februari 2016 brengt de gouverneur eerste verzoeker ervan op de hoogte dat hij het administratief onderzoek heeft afgerond. In zijn brief analyseert de gouverneur de bezwaren van eerste verzoeker, het administratief dossier en het standpunt van de stad Gent. Hij besluit: “[b]ovenstaande bevindingen komen neer op beleidsopties, die inhoudelijk buiten het kader van het bestuurlijk toezicht vallen. Er zijn voor mijn ambt daarnaast geen redenen om te stellen dat er in casu sprake zou zijn van onbehoorlijk bestuur of schending van het algemeen belang”.

3.10. Op 22 februari 2016 keurt de gemeenteraad van de stad Gent het Circulatieplan goed.

3.11. Het Circulatieplan voorziet voor de woning van de verzoekende partijen in een “nieuw autovrij gebied”. Meer bepaald wordt daarin het volgende over de circulatie in de omgeving van het perceel Coupure Links nr. 3 gesteld:

“Omgeving Coupures

De blauwe sector wordt van noord naar zuid doorsneden door de Coupure. Beide zijden van de Coupure zijn in de loop van de jaren uitgegroeid tot doorgaande assen, parallel aan de stadsring.

Het Circulatieplan grijpt in op deze doorgaande assen.

[...]

De omgeving van de Sint-Agnet[e]brug en de Verlorenkost wordt een nieuw autovrij gebied. De grenzen van het gebied zijn:

- de Verlorenkost ter hoogte van de Nederkouter
- de Coupure Links ter hoogte van de Hospitaalbrug
- de Baertsoenkaai ter hoogte van de Apotheekstraat
- de Sint-Agneteburg. Dit brugje wordt volledig autovrij, en dus een ideale schakel op de Leiepromenade voor voetgangers en fietsers.

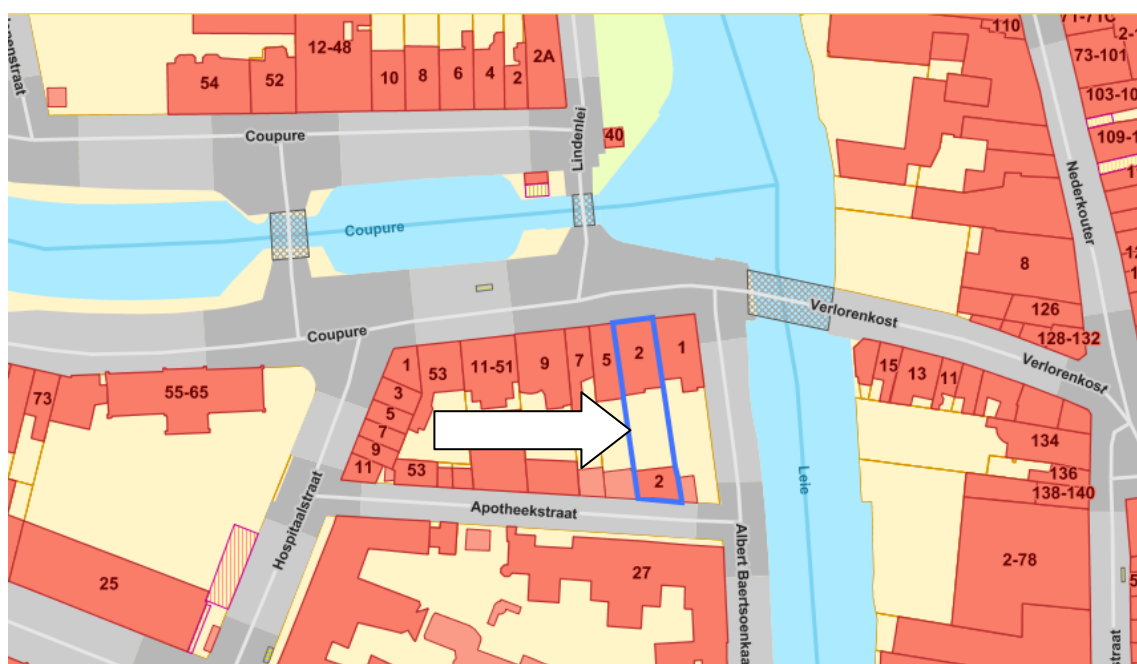
Dit gebied heeft een enorm potentieel voor een stedenbouwkundige ingreep langs het water en een veel fietsvriendelijker inrichting van deze zone. Wie er woont zal een vergunning kunnen krijgen om zijn woning of handelszaak te (laten) beleveren.”

3.12. De toegang door vergunninghouders wordt geregeld door het reglement van 20 december 2016 ‘voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen’ (hierna: het toegangs- en doorrijdreglement). Dit voorziet thans in zestien categorieën van vergunningshouders, in negen categorieën van vrijgestelde voertuigen en in een aantal uitzonderingsgevallen. Het reglement

voorziet onder meer dat een vergunning niet het recht geeft om in een autovrij gebied op de openbare weg te parkeren (artikel 5, § 4).

3.13. De bestreden besluiten worden op 9 maart 2017 (wat het tweede bestreden besluit betreft) en op 19 januari 2017 (wat de overige bestreden besluiten betreft) in het kader van de uitvoering van het Circulatieplan aangenomen. Het betreffen nieuwe aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer voor bepaalde (delen van) gemeentewegen in de onmiddellijke omgeving van de woning van de verzoekende partijen aan de Coupure Links nr. 3. Dit perceel is tevens toegankelijk via de Apotheekersstraat 2.

De situering van dit perceel ten opzichte van de betrokken gemeentewegen kan als volgt worden geschetst:



3.14. De bestreden besluiten voorzien onder meer in een gebied dat in beginsel niet toegankelijk is voor iedere bestuurder tussen het kruispunt van de Coupure met de Lindenlei (naar rechts; artikel 10 van het tweede bestreden besluit), het kruispunt van de Verlorenkost met de Nederkouter (in de richting Coupure; artikel 2 van het derde bestreden besluit), het kruispunt van de Albert Baertsoenkaai met de Apotheekstraat (in de richting van het kruispunt met de

Verlorenkost; artikel 2 van het zesde bestreden besluit) en het kruispunt van de Hospitaalstraat met de Coupure (naar rechts; artikel 2 van het vierde bestreden besluit).

Het gebied is wel toegankelijk voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A vanaf het kruispunt van de Coupure met de Lindenlei (naar rechts; artikel 10 van het tweede bestreden besluit).

Het gebied is ook toegankelijk voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A en voor bussen vanaf het kruispunt van de Albert Baertsoenkaai met de Apotheekstraat (in de richting van het kruispunt met de Verlorenkost; artikel 2 van het zesde bestreden besluit).

Het gebied is eveneens toegankelijk voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A en vergunninghouders vanaf het kruispunt van de Verlorenkost met de Nederkouter (in de richting Coupure; artikel 2 van het derde bestreden besluit), en voor fietsers en vergunninghouders vanaf het kruispunt van de Hospitaalstraat met de Coupure (naar rechts; artikel 2 van het vierde bestreden besluit).

De bestreden besluiten voorzien daarnaast onder meer nog in een gewijzigde rijrichting voor bestuurders in de Hospitaalstraat en op de Coupure Links (artikel 1 van het vierde bestreden besluit en artikel 8 van het tweede bestreden besluit) en in parking voor personen met een handicap in de Apotheekstraat (artikel 3 van het vijfde bestreden besluit).

3.15. Het vierde, het vijfde en het zesde bestreden besluit worden opgeheven en vervangen door respectievelijk:

- het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 22 juni 2017 tot goedkeuring van het “nieuw aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Hospitaalstraat”;

- het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 6 juli 2017 tot goedkeuring van het “nieuw aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Apotheekstraat”;
- het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 6 juli 2017 tot goedkeuring van het “nieuw aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Albert Baertsoenkaai”.

IV. Ontvankelijkheid van de vordering

4. Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over de door de verwerende partij opgeworpen ontvankelijkheidsexcepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over die excepties zouden zich alleen opdringen indien de grondvoorwaarden voor het toewijzen van de vordering tot schorsing vervuld mochten zijn, wat, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

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 dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden.

VI. Spoedeisendheid

De aangevoerde spoedeisendheid

6. De verzoekende partijen zetten wat de spoedeisendheid van hun vordering betreft uiteen dat zij de volgende negatieve gevolgen zullen ondergaan:

- 1) Het voetpad zal als fietspad dienst doen, wat een gevaarlijke situatie oplevert wanneer zij hun woning verlaten; de markering voor het fietspad is uitgewist en de fietsers worden in de “waan” gebracht dat het voetpad het fietspad vervangt.
- 2) Zij zullen het autovrije gebied voor hun woning slechts onder bepaalde voorwaarden met de wagen kunnen bereiken. De woning kan slechts via twee “toegangspoorten” bewaakt met camera’s worden bereikt en verlaten.
- 3) Zij kunnen niet meer in de nabijheid van hun woning parkeren.
- 4) De kinesist die eerste verzoeker “1 à 2 keer per week” komt behandelen, zal hem niet meer ten huize kunnen bereiken, waardoor hij zich zelf naar zijn kinesist zal moeten verplaatsen.
- 5) De wagen van eerste verzoeker zal niet meer aan zijn voordeur kunnen worden gebracht, zodat hij door de achterliggende tuin zal moeten “stompelen” teneinde de garage, gelegen aan de achterkant van het pand en uitgevend op de Apotheekstraat, te bereiken.
- 6) Om de stad uit te geraken zullen de verzoekende partijen “nog veel langer in de stad rond [moeten] rijden en met name [...] zelfs in een hele lange fietsstraat [moeten] rijden met de wagen”.
- 7) De eerste en de tweede verzoekende partij zijn respectievelijk 87 en 86 jaar en hebben een verminderde mobiliteit; eerste verzoeker is houder van een parkeerkaart voor personen met een handicap, waardoor het autovrije gebied hem “eens zo zwaar” valt.
- 8) Spontane bezoeken van voornamelijk de kinderen en kleinkinderen van de eerste en de tweede verzoekende partij en het afleveren van boodschappen, zal in het gedrang komen aangezien de eerste en de tweede verzoekende partij op voorhand en *online* hun bezoekers dienen te registreren. Het aantal bezoekers die de eerste en de tweede verzoekende partij tegelijkertijd mogen ontvangen wordt beperkt “tot twee voertuigen per adres op hetzelfde moment”.
- 9) Vooral het aantal bezoeken van de oudste kleinzoon van de eerste en de tweede verzoekende partij, die een rolstoelgebruiker is, zou verminderen door de moeilijke bereikbaarheid van de woning.

10) Het autovrije gebied creëert een enclave die volledig omsloten wordt door “blijvend druk bereden” wegenassen, wat “onmiskenbaar een enorme teloorgang van de luchtkwaliteit met zich meebrengt in de leefomgeving van eerste en tweede verzoekende partij”. Zij zullen “permanent uitlaatgassen te verwerken krijgen langsheen elke windrichting” en zullen “te kampen krijgen met een aanzienlijke geluidsoverlast” nu de omgevende verkeersassen in de piekuren “grote filevorming zullen kennen”.

10) De verzoekende partijen zullen worden geconfronteerd met een aanzienlijke waardevermindering van hun woning, die niet meer vlot bereikbaar is.

Beoordeling

7.1. Het komt er voor een verzoeker die beweert dat de zaak te spoedeisend is om de uitkomst van het annulatieberoep te kunnen afwachten op aan om van die urgentie te overtuigen aan de hand van de concrete feiten die hij in zijn verzoekschrift aanvoert. Dit houdt in dat het aan de verzoeker toekomt aan de zaak eigen, specifieke gegevens bij te brengen die *in concreto* aantonen dat de zaak spoedeisend is, gelet op de nadelige gevolgen die een tenuitvoerlegging van het bestreden besluit voor hem persoonlijk veroorzaken.

In beginsel kan alleen rekening worden gehouden met hetgeen over de spoedeisendheid in het verzoekschrift of de daarbij gevoegde stukken werd uiteengezet en gestaafd.

7.2. De verzoekers maken niet aannemelijk dat de kwaliteit van hun leefomgeving met het instellen van een autovrije zone voor hun woning zal verminderen. Hetzelfde geldt voor hun bewering dat hun woning een waardevermindering zou ondergaan. De voormelde “nadelen” komen de Raad van State overigens niet als dermate prangend voor dat geen uitspraak over het annulatieberoep zou kunnen afgewacht worden.

7.3. Verzoekers' betoog dat hun vordering spoedeisend is om reden dat hun woning door de autovrije zone nog moeilijk met de wagen bereikbaar is, zij niet meer in die zone kunnen parkeren, een spontaan bezoek van hun familie – in het bijzonder hun kleinzoon die rolstoelgebruiker is – door de autovrije zone wordt verhinderd en de kinesist er geen huisbezoek meer kan door afleggen, stuit af op het feit dat hun woning ook via hun garage in de Apotheekstraat bereikbaar is. Deze straat bevindt zich niet in autovrij gebied en het blijkt niet dat de verzoekende partijen en bezoekers er niet zouden kunnen parkeren. Voor mindervaliden zijn in die straat twee afzonderlijke parkeerplaatsen voorbehouden.

7.4. Ook kunnen de verzoekende partijen en bezoekers nog steeds met hun wagen tot aan de voorzijde van de woning rijden. De omstandigheid dat daartoe voor bewoners een bewonersvergunning en voor bezoekers een voorafgaande registratie is vereist, is niet van aard om de onmiddellijke schorsing van de bestreden besluiten te verantwoorden.

7.5. Dat parkeren in de autovrije zone niet langer mogelijk is, verantwoordt evenmin een schorsing, gelet op het gestelde onder randnummer 7.3 en aangezien de verwerende partij er terecht lijkt op te wijzen dat er binnen een straal van 100 meter van verzoekers' woning 56 parkeerplaatsen aan de kant van de openbare weg beschikbaar zijn, en 283 binnen een straal van 200 meter van die woning. De verzoekers geven niet aan welke weg zij voorheen namen en hoeveel langer dan wel zij thans moeten rijden om de stad te verlaten.

7.6. Verzoekers' betoog dat zij om de stad uit te geraken “nog veel langer in de stad rond [moeten] rijden en met name [...] zelfs in een hele lange fietsstraat [moeten] rijden met de wagen”, is ten slotte niet voldoende concreet onderbouwd om een schorsing van de bestreden besluiten te verantwoorden. Evenmin maken zij aannemelijk dat het verhoogde voetpad met borduur als fietspad dienst zal doen, wat een gevaarlijke situatie zou opleveren wanneer zij hun woning verlaten.

7.7. Gelet op wat voorafgaat, tonen de verzoekende partijen de spoedeisendheid van hun vordering niet aan.

VII. Besluit

8. Uit het voorgaande volgt dat niet voldaan is aan ten minste één van de twee cumulatieve voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State om de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te bevelen. Die vaststelling volstaat om de schorsingsvordering af te wijzen.

BESLISSING

De Raad van State verwerpt de vordering.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van eenentwintig november 2017, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Johan Lust