

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 252.573 van 31 december 2021
in de zaken A. 235.242/X-18.050 (I)
235.244/X-18.051 (II)
235.276/X-18.055 (III)**

In zake: I. + II + III.
de NV WERELDHAVE BELGIUM
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ive Van Giel
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Cockerillkaai 18
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

I. + II. + III
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

Tussenkommende partij :

I. + II. + III
de NV ALBERT HEIJN BELGIË
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Stijn Vandamme
kantoor houdend te 9000 Gent
Kasteellaan 141
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vorderingen

1. De vordering in de zaak A. 235.242/X-18.050 (I), ingesteld op 19 december 2021, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid

van de tenuitvoerlegging van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 21 oktober 2021 houdende “Plan voor de tijdelijke inrichting van de Overpoortbuurt – Goedkeuring”.

De vordering in de zaak A. 235.244/X-18.051 (II), ingesteld op 19 december 2021, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 21 oktober 2021 houdende “Terrasinplantingsplan (TIP) Overpoortbuurt – Goedkeuring”.

De vordering in de zaak A. 235.276/X-18.055 (III), ingesteld op 22 december 2021, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 16 december 2021 houdende “Nieuw aanvullend reglement van de politie op het wegverkeer – gemeenteweg – Overpoortstraat – nieuwe verkeersmaatregelen – Goedkeuring”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota en een administratief dossier ingediend.

Met verzoekschriften van 23 en 24 december 2021 heeft de nv Albert Heijn België gevraagd om in de administratieve kort gedingen te mogen tussenkomen.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 28 december 2021, om 10.00 uur.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Ive Van Giel en Tjörven Masil, die verschijnen voor de verzoekende partij, advocaten Thomas Eyskens en Sebastiaan De Meue, die

verschijnen voor de verwerende partij en advocaat Stijn Vandamme, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet 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. Te Gent loopt de Overpoortstraat vooreerst van het kruispunt met de Kunstlaan naar het kruispunt met de straat Stalhof (hierna: het noordelijke gedeelte van de Overpoortstraat). Vervolgens loopt de Overpoortstraat van het laatstgenoemde kruispunt naar het kruispunt met de ringweg R40 (hierna: het zuidelijke gedeelte van de Overpoortstraat). Vanop de R40 is het voor gemotoriseerd verkeer verboden om de Overpoortstraat in te slaan, behalve voor vergunninghouders.

De verzoekende partij is eigenaar van het winkelcomplex “Overpoort Shopping” op een terrein aan de oostzijde van het zuidelijke gedeelte van de Overpoortstraat. Op dit terrein bevindt zich, haaks op de straat, een inrijstrook met daarachter een loskade. Tegenover de loskade bevinden zich aan de overzijde van de Overpoortstraat de panden op nummers 116 en 114, met daarvoor een bushalte die met wegmarkeringen op de rijbaan is aangeduid (hierna: de met wegmarkeringen aangeduide bushalte).

De verzoekende partij stelt dat haar huurders vergunninghouder zijn, zodat de vrachtwagens die de winkels bevoorraden vanop de R40 de Overpoortstraat kunnen inslaan en enkel het zuidelijke gedeelte van deze straat dienen te gebruiken.

4. Op 6 juli 2017 besluit het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent om een langetermijnvisie voor de Overpoortbuurt uit te werken.

5. Op 19 oktober 2017 wordt een overheidsopdracht van diensten gegund aan een studiebureau met als doel de opmaak van een langetermijnvisie voor de Overpoortbuurt en daaraan gekoppeld een aanzet tot actieplan.

6. Op 4 oktober 2018 neemt het college van burgemeester en schepenen akte van het afgeleverde eindrapport ‘Visie en aanzet tot actieplan Overpoortbuurt’ (hierna: de visienota).

7. Op 5 november 2020 keurt het college van burgemeester en schepenen de projectfiche na initiatiefase “POD Overpoortbuurt” goed.

De omschrijving in de projectfiche maakt onder meer melding van:

“Het uittesten van concepten voor de heraanleg via een tijdelijke inrichting van de Overpoortstraat”.

8. Op 16 februari 2021 organiseert de verwerende partij een “digitale kick-off” over het actieplan Overpoortbuurt, waarvoor alle ondernemingen langs de Overpoortstraat en de buurtbewoners uitgenodigd zijn.

9. Op 10 juni 2021 keurt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent de projectfiche na onderzoek “POD Overpoortbuurt” goed.

10. Op 12 oktober 2021 vindt een overleg plaats tussen, enerzijds, de verwerende partij en, anderzijds, de verzoekende partij en de tussenkomende partij.

11.1. Op 21 oktober 2021 keurt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent het horecaterraseninplantingsplan voor de Overpoortbuurt goed. Dit is het bestreden besluit in de zaak *sub II*, dat hierna zal worden aangeduid als het terraszonesbesluit.

Op het bij het terraszonesbesluit horende plan wordt een terraszone ingetekend voor de panden Overpoortstraat nummers 116 en 114.

11.2. Eveneens op 21 oktober 2021 keurt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent het plan voor de tijdelijke inrichting van de Overpoortbuurt goed. Dit is het bestreden besluit in de zaak *sub I*, dat hierna zal worden aangeduid als het tijdelijke-inrichtingsbesluit.

Uit het bij het tijdelijke-inrichtingsbesluit horende plan blijkt dat voornamelijk in het noordelijke deel van de Overpoortstraat – bij wijze van proefopstelling – banken zullen worden geplaatst binnen de afgebakende terraszones. Tevens zijn op dit plan meerdere publieke zones voor laden en lossen met de lange zijde langs de straat ingetekend. Tot slot kan uit dit plan worden opgemaakt dat de met wegmarkeringen aangeduide bushalte op nagenoeg dezelfde plaats behouden wordt.

12.1. Op 22 oktober 2021 stuurt de verwerende partij volgend e-mailbericht aan de verzoekende partij en de tussenkomenende partij:

“Bedankt voor uw aanwezigheid op het overleg rond de Overpoortstraat vorige week.

De essentie van het overleg was dat de Overpoortstraat eenrichtingsstraat wordt en dat alle leververkeer in de toekomst zal moeten aanrijden via de Kunstlaan naar de Overpoortstraat.

Dit betekent dat de [...] loskade aan Wereldhave niet meer bereikbaar zal zijn vanuit de richting R40. De [...] loskade moet aangereden worden vanuit de richting Kunstlaan.

Ik wil nog eens de conclusies meegeven:

AH zal nakijken hoe dit mogelijk is, nl. lossen met kleinere wagens, gezien opleggers het manoeuvre om de loskade te bereiken niet kunnen maken komende van de richting Kunstlaan.

De stad Gent zal simulaties doorgeven van vrachtwagentypes die deze beweging wél kunnen maken. In bijlage vindt u een dergelijke simulatie met een vrachtwagen van 12m.

Er zal een overleg komen over welke afspraken er gemaakt worden over lossen in de straat, waarbij alle stakeholders zullen worden betrokken.

In afwachting van het instellen van definitief eenrichtingsverkeer, zal de stad binnenkort al eenrichtingsverkeer invoeren in het stuk Overpoortstraat tussen Voetweg en Stalhof, het deel tussen R40 en Stalhof blijft voorlopig nog even tweerichtingsverkeer.

Dit is een overgangsmaatregel die Wereldhave/Albert Heijn de mogelijkheid biedt om in afwachting van een definitieve oplossing (lossen met kleinere vrachtwagens), toch nog even zonder overtreding de loskade te kunnen bereiken vanaf de R40”.

12.2. Aan het e-mailbericht is in bijlage een simulatie toegevoegd van de draaicirkels van de vrachtwagens van de tussenkomende partij die gebruik zullen maken van de loskade van de verzoekende partij.

13.1. Op 6 december 2021 organiseert de stad Gent een “infosessie” over het actieplan Overpoortbuurt, waarvoor alle ondernemingen langs de Overpoortstraat en de buurtbewoners uitgenodigd zijn. De stad deelt mee dat de Overpoortstraat over de hele lengte een “erf” wordt met eenrichtingsverkeer in de richting van de R40.

13.2. Eveneens op 6 december 2021 vraagt de tussenkomende partij aan de verwerende partij om voor “onze city trailer” (dit is een type vrachtwagens met oplegger voorzien van meesturende achterassen) simulaties te maken voor het nemen van de bocht Kunstlaan/Overpoortstraat en voor het in- en uitrijden van de loskade van het winkelcomplex.

14. Op 10 december 2021 stuurt de verzoekende partij aan de verwerende partij een ingebrekestelling “om onmiddellijk een besluit te nemen tot opschorting en intrekking [van de] beoogde [...] inrichting van de Overpoortstraat met éénrichtingsverkeer [...], teneinde onevenredige hinder en schade in [haren] hoofde [...] en in deze van haar huurders die gebruik maken van de [...] loskade van het Winkelcomplex, zoals de supermarkt Albert Heijn, te vermijden”.

15. Op 15 december 2021 antwoordt de verwerende partij als volgt op de ingebrekestelling:

“[...]”

De Overpoortstraat is verkeerstechnisch een erfzone maar de huidige publieke ruimte ondersteunt dit principe onvoldoende qua inrichting. Het bestuur zal de publieke ruimte zo laten inrichten dat het duidelijker wordt dat voetgangers en fietsers er voorrang hebben. In functie van veiligheid wil de Stad dat het gemotoriseerd verkeer zich hieraan aanpast. De keuze voor eenrichtingsverkeer is vanuit deze visie gemotiveerd.

In uw schrijven verwijst u naar de dagelijkse bediening door een 5-tal vrachtwagens van 14 meter, naar de vrees dat de veiligheid van zwakke weggebruiker niet gegarandeerd is ter hoogte van de [...] loskade, en naar een gebrekkig alternatievenonderzoek.

Het stadsbestuur is echter van oordeel dat er wel degelijk op zorgvuldige en voldoende gemotiveerde basis een correcte beslissing werd genomen en wenst derhalve in deze haar standpunt niet te wijzigen. Dit betekent dat de uitvoering van de geplande tijdelijke inrichting vanaf 10 januari 2022 zal aanvangen. Voor het laden en lossen betekent dit het volgende:

→ Komende van de stadsring zal aangereden moeten worden langs de Kunstlaan. Het is mogelijk om de bocht richting Overpoortstraat te nemen voor vrachtwagens tot 10 meter evenals voor vrachtwagens met oplegger voorzien van meesturende achterassen (van het type Citytrailer). Uit een simulatie met het door AH bezorgde vrachtwagentype (CityTrailer), is alvast gebleken dat deze bocht en het vervolgens inrijden van de loskade Wereldhave komende van de kant Kunstlaan mogelijk is. Gewone vrachtwagens groter dan 10 meter kunnen deze bocht niet nemen.

→ Interferentie met overstaande terrassen zal worden geëvalueerd en afgestemd op het in- en uitrijden van de [...] loskade.

→ De bushalte blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

Uw voorstel waarbij de Overpoortstraat tot en met de locatie van de [...] loskade tweerichtingsverkeer blijft, werd niet weerhouden. Het voorzien van een uitzondering op het basisprincipe leidt verkeerstechnisch tot verwarrende en gevaarlijke situaties. [...]”.

16. Op 16 december 2021 stelt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent het aanvullend verkeersreglement voor de Overpoortstraat vast, waardoor voor autoverkeer (met vergunning) in de gehele Overpoortstraat eenrichtingsverkeer in de richting van de R40 wordt ingesteld. Dit is het bestreden besluit in de zaak *sub* III, dat hierna zal worden aangeduid als het eenrichtingsbesluit.

IV. Samenvoeging

17. Er is reden om, voor wat betreft de vorderingen tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, de zaken A. 235.242/X-18.050, 235.244/X-18.051 en 235.276/X-18.055 samen te voegen en over die vorderingen in één arrest uitspraak te doen.

V. Tussenkost

18. De nv Albert Heijn België, die huurder is van een deel van “Overpoort Shopping” waarin zij een winkel exploiteert, verzoekt om in het geding te mogen tussenkomen ter ondersteuning van wat in het verzoekschrift is aangevoerd.

19. De verwerende partij verwijst naar twee arresten van de Raad van State waarin een verzoek tot tussenkost werd afgewezen omdat het belang van de verzoekende partij in tussenkost niet voldoende gelijklopend was met dat van de verzoekende partij. Zij leidt daaruit af dat het verzoek tot tussenkost van de nv Albert Heijn België onontvankelijk is.

20. Voorshands kan de exceptie van de verwerende partij niet overtuigen, al was het maar omdat zij niet uiteenzet waarin het belang van de nv Albert Heijn België zou verschillen van het belang van de verzoekende partij.

Daar de verwerende partij – wat betreft het eenrichtingsbesluit – de tijdigheid van het verzoek tot tussenkost van de nv Albert Heijn België niet betwist is er grond om dit verzoek in te willigen.

VI. Herinnering aan de schorsingsvoorwaarden

21. Krachtens artikel 17, §§ 1 en 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende

noodzakelijkheid slechts worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden en dat een uiterst dringende noodzakelijkheid voorhanden is die onverenigbaar is met de behandelingstermijn van de gewone vordering tot schorsing.

VII. Voorwaarde van de dringende noodzakelijkheid in de zaak sub II

De aangevoerde dringende noodzakelijkheid

22. De verzoekende partij stelt dat de schorsing dringend noodzakelijk is daar zij vanaf 10 januari 2022 geconfronteerd zal worden met een tweeledige problematiek. Vooreerst zullen “de vrachtwagens van Albert Heijn” de Overpoortstraat niet meer kunnen inrijden vanuit de R40, zodat ze voor het aanrijden een “betekenisvolle omweg” zullen moeten maken, met bijkomende risico’s, ook voor de zwakke weggebruikers. Daarnaast zal de terraszone voor de panden op nummers 116 en 114 het in- en uitrijden van de loskade van het winkelcomplex onmogelijk maken.

Beoordeling

23. Het komt de verzoekende partij toe om aan de hand van concrete en verifieerbare gegevens het bestaan van een uiterste hoogdringendheid inzichtelijk en aannemelijk te maken.

24. Anders dan de verzoekende partij blijkbaar aanneemt, zou een schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Overpoortstraat niet beletten. Dit eenrichtingsverkeer is immers ingevoerd door het eenrichtingsbesluit.

25. Voorts blijkt uit de gegevens van de zaak (randnr. 13.2) dat de tussenkomende partij aan de verwerende partij gevraagd heeft om voor “onze city trailer” een simulatie te maken voor het in- en uitrijden van de loskade van het winkelcomplex. De verwerende partij legt deze simulatie neer als stuk 29. Op het

eerste gezicht blijkt uit deze simulatie dat de betrokken vrachtwagens de loskade van het winkelcomplex kunnen in- en uitrijden, zonder de terraszone voor de panden op nummers 116 en 114 te overschrijden. De verzoekende partij slaagt er dan ook niet in aannemelijk te maken dat deze terraszone het in- en uitrijden van haar loskade onmogelijk zou maken.

26. Wat het terraszonesbesluit betreft, is niet voldaan aan de voorwaarde van de uiterst dringende noodzakelijkheid.

VIII. Voorwaarde van de dringende noodzakelijkheid in de zaak sub I

De aangevoerde dringende noodzakelijkheid

27. De verzoekende partij stelt dat de schorsing van het tijdelijke-inrichtingsbesluit dringend noodzakelijk is om de redenen die hiervoor in randnummer 22 zijn vermeld. Zij voegt er aan toe dat haar vanaf 10 januari 2022 ook nadelen zullen worden berokkend door “[de] versmalling van de straat en de bepaling van de bushalte”.

Beoordeling

28. Wat de in randnummer 22 aangehaalde elementen betreft, wordt verwezen naar de beoordeling in de randnummers 24 en 25 hiervoor.

29. Voorts gaat de verzoekende partij er aan voorbij dat blijkens het bij het tijdelijke-inrichtingsbesluit horende plan noch aan de oostzijde van het zuidelijke gedeelte van de Overpoortstraat, noch voor de panden op nummers 116 en 114 banken zullen worden geplaatst, zodat zij niet aannemelijk maakt dat deze straat op het voor haar relevante gedeelte zal versmallen.

Zoals vermeld (randnr. 11.2), voorziet het bij het tijdelijke-inrichtingsbesluit gevoegde plan dat de met wegmarkeringen aangeduide bushalte op nagenoeg dezelfde plaats behouden wordt.

30. In het licht van het voorgaande, maakt de verzoekende partij het bestaan van een uiterste hoogdringendheid niet inzichtelijk en aannemelijk.

31. Wat het tijdelijke-inrichtingsbesluit betreft, is niet voldaan aan de voorwaarde van de uiterst dringende noodzakelijkheid.

IX. Ernst van de aangevoerde middelen in de zaak sub III

A. Het tweede middel

Het aangevoerde middel

32.1. Het tweede middel is genomen uit de schending van “het zorgvuldigheidsbeginsel, in samenhang met het rechtszekerheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur en het vertrouwensbeginsel als algemeen rechtsbeginsel”.

32.2. De verzoekende partij stelt dat er “beloftes en toezeggingen” van de verwerende partij waren die niet zijn nagekomen.

Volgens de verzoekende partij vloeit uit het e-mailbericht van de verwerende partij van 22 oktober 2021 duidelijk voort dat zijzelf en de tussenkomende partij de gerechtvaardigde verwachting mochten koesteren dat de verwerende partij met hen nader zou overleggen. Uit het verdere verloop is evenwel gebleken dat de verwerende partij deze gegeven garantie op bilateraal overleg heeft geschonden. Op 29 november 2021 e-mailde de verwerende partij aan de verzoekende partij immers dat de invoering van eenrichtingsverkeer in de volledige Overpoortstraat reeds is vastgelegd op 10 januari 2022. Op een vraag van verzoekende partij tijdens de infosessie van 6 december 2021 antwoordt de verwerende partij dat alle opties bekeken zijn, dat de enige mogelijkheid de invoering van het eenrichtingsverkeer is en dat deze beleidskeuze bilateraal werd afgestemd met de verzoekende partij, wat manifest onjuist is. De verzoekende partij vervolgt dat zij eveneens op basis van de verleende stedenbouwkundige

vergunning voor haar eigendom erop mocht vertrouwen dat in geval van wijzigingen in de verkeerssituatie voor de Overpoortstraat er enkel een impact zou zijn op de “tijdsvensters” van het laden en lossen. In die vergunning wordt immers overwogen dat wanneer de Overpoortstraat verkeersvrij zou worden gemaakt het “laden en lossen [zal] moeten gebeuren binnen de tijdsvensters die door het college van burgemeester en schepenen zullen worden bepaald”.

De verzoekende partij benadrukt dat het bestreden besluit haar onevenredige nadelen berokkent. Uit de simulatie van de verwerende partij blijkt dat vrachtwagens met een lengte van twaalf meter een draaicirkel nodig hebben op de plaats waar de terraszone voor de huisnummers 116 en 114 voorzien is. Er zullen dus horecaterassen komen op de strook waar de vrachtwagens moeten kunnen draaien.

Tot slot stelt de verzoekende partij dat de motivering van de brief van 15 december 2021 de onzorgvuldigheid van de verwerende partij bevestigt. Er wordt immers niet gesteund op draagkrachtige studies of gegevens.

Beoordeling

33. Het uitgangspunt van het middel is dat de verwerende partij er zich in haar e-mailbericht van 22 oktober 2021 toe geëngageerd zou hebben om met de verzoekende partij nader te overleggen over de invoering van het eenrichtingsverkeer in het geheel van de Overpoortstraat.

Op het eerste gezicht berust dit uitgangspunt op een misvatting. Waar er in het e-mailbericht van de verwerende partij van 22 oktober 2021 overwogen wordt dat er “een overleg [zal] komen over welke afspraken er gemaakt worden over lossen in de straat” lijkt dit immers louter betrekking te hebben op de nadere modaliteiten voor het laden en lossen “in de straat”, dit zijn met name de publieke zones voor laden en lossen die ingetekend staan op het plan dat hoort bij het tijdelijke-inrichtingsbesluit. Deze in het middel ingeroepen overweging heeft *prima facie* geen betrekking op nader overleg over de invoering van het eenrichtingsverkeer in het geheel van de Overpoortstraat.

Voorts overtuigt de verzoekende partij er op het eerste gezicht niet van dat zij op grond van de vermelding in haar stedenbouwkundige vergunning van de mogelijkheid om “tijdvensters” in te voeren, er op mocht vertrouwen dat het tweerichtingsverkeer in de Overpoortstraat behouden zou worden.

34. De stukken van het administratief dossier lijken de stelling van de verzoekende partij tegen te spreken volgens dewelke de verwerende partij niet met kennis van zaken zou hebben beslist of onvoldoende aandacht zou hebben gehad voor het gebruik van haar loskade.

Revelerend in dit verband zijn het stuk 17, dit is de in randnummer 12.2 bedoelde bijlage, en het stuk 29, dit zijn de door de tussenkomende partij gevraagde simulaties (randnr. 13.2).

Beide stukken zijn door de technische dienst van de verwerende partij opgemaakt en bevatten simulaties van de draaicirkels die de vrachtwagens van de tussenkomende partij zullen moeten maken na de invoering van het eenrichtingsverkeer.

Zoals vermeld (randnr. 25), wordt voorshands aangenomen dat uit deze simulaties blijkt dat – anders dan de verzoekende partij beweert – de draaicirkels bij het in- en uitrijden van haar loskade de terraszone voor de panden op nummers 116 en 114 niet zullen overschrijden.

35. Tot slot overtuigt de verzoekende partij er op het eerste gezicht niet van dat de brief van 15 december 2021 zou getuigen van onzorgvuldigheid, al was het maar omdat het middel er aan voorbijgaat dat de keuze voor het eenrichtingsverkeer steunt op de visienota.

36. Het middel is niet ernstig.

B. Het eerste middel

Het aangevoerde middel

37.1. Het eerste middel is genomen uit de schending van “de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in samenhang met de Omzendbrief MOB/2009/01 van 3 april 2009 en van artikel 4 gemeentewegendecreet”.

37.2. De verzoekende partij stelt dat de materiële motieven voor het bestreden besluit niet terug te vinden zijn in het administratief dossier. In de visienota worden enkele mobiliteitsopties onderzocht op hun positieve en negatieve punten. Op het einde van de visienota wordt vermeld dat scenario 2 (tweerichtingsverkeer) en 3 (éénrichtingsverkeer) de meeste voordelen zouden hebben en als voorkeuropties worden beschouwd. Bij het nemen van de bestreden beslissing heeft de verwerende partij onvoldoende gemotiveerd waarom zij scenario 3 van de visienota heeft gekozen en niet scenario 2 van deze nota. Dit klemmt des te meer nu de visienota “laden en lossen” bestempelt als een pluspunt voor scenario 3, terwijl dit, gelet op de nadelige impact voor de loskade van de verzoekende partij, geenszins het geval is. “*Post factum*”, zo schrijft de verzoekende partij, heeft de verwerende partij “de dag voor de bestreden beslissing” haar een antwoord gegeven dat feitelijk onjuist is. Anders dan het antwoord van 15 december 2021 laat uitschijnen, is er immers onvoldoende samenspraak geweest met de verzoekende partij en is de bestreden beslissing nefast voor de veiligheid van de voetgangers en fietsers.

De verzoekende partij vervolgt dat het bestreden besluit er voor zorgt dat de vrachtwagens die Albert Heijn en andere huurders bedienen een grotere lus moeten maken in de binnenstad (Kunstlaan) en – anders dan in de huidige situatie – gebruik moeten maken van het noordelijk deel van de Overpoortstraat. Vele studenten en andere bewoners verzamelen zich in de buurt van het kruispunt Kunstlaan-Overpoortstraat, zodat omrijden via dit kruispunt toenemende veiligheidsrisico's veroorzaakt. Het wordt voor de betrokken vrachtwagens bijkomend bijzonder gevaarlijk wat betreft mogelijke schade aan de

naburige gebouwen op dit kruispunt. Door het langere aanvoertraject neemt ook de uitstoot van fossiele brandstof en dus de milieu-impact aanzienlijk toe. De verzoekende partij wijst er op dat zij steeds aan de verwerende partij heeft gemeld dat haar huurders beschikken over vrachtwagens van veertien meter. Aangezien de stad een limiet oplegt inzake de grootte van de vrachtwagens die mogen gebruik maken van de toekomstige eenrichtingsstraat (aanvankelijk twaalf meter en volgens het antwoord van de stad van 15 december 2021 zelfs slechts tien meter), zullen de toeleveranciers van huurders zoals Albert Heijn dubbele ritten moeten maken. De tegenstrijdigheid in de communicatie van de verwerende partij over de lengte van de vrachtwagens is nog maar eens een illustratie van de onzorgvuldigheid die zij aan de dag heeft gelegd bij het nemen van de bestreden beslissing.

De verzoekende partij benadrukt dat er op geen enkel moment rekening is gehouden met haar belangen, daar zij steeds heeft aangegeven dat de terraszone voor de nummers 116 en 114 het voor vrachtwagens onmogelijk maakt haar loskade in te rijden. Uit de simulatie van de verwerende partij blijkt dat vrachtwagens met een lengte van twaalf meter een draaicirkel nodig hebben op de plaats waar deze terraszone voorzien is.

Volgens de verzoekende partij is tot slot op geen enkele manier rekening gehouden met de aandachtspunten die zijn vooropgesteld in de omzendbrief van 3 april 2009. Meer bepaald had de verwerende partij minstens advies bij het Vlaamse Gewest moeten inwinnen, nu het bestreden besluit een impact heeft op de R40, die een gewestweg is, zeker gelet op het feit dat verkeersborden aan deze weg gewijzigd worden.

Beoordeling

38. Vooreerst lijkt de verzoekende partij er ten onrechte aan voorbij te gaan dat in de visienota het scenario 3 (eenrichtingsverkeer) de beste puntenscore heeft gekregen en dus beter scoorde dan enig ander scenario. Het lijkt niet onterecht dat de verwerende partij in dat verband opmerkt dat er voor haar geen verscherpte motiveringsplicht gold nu zij niet heeft afgeweken van de

visienota, maar het best scorende scenario heeft gevolgd.

Daarbij komt dat het er alle schijn van heeft dat de goede score voor “laden en lossen” van scenario 3 betrekking heeft op de publieke zones voor laden en lossen op de Overpoortstraat zelf. Met haar kritiek toont de verzoekende partij *prima facie* niet aan dat het onterecht zou zijn dat het voorzien van deze publieke zones positief werd geëvalueerd.

39.1. Voorts dient het gestelde in randnummer 34 hier als herhaald te worden beschouwd.

Zoals hiervoor is gebleken, lijkt de verwende partij de gevolgen van het eenrichtingsbesluit voor de loskade van de verzoekende partij wel degelijk in ogenschouw te hebben genomen.

39.2. Het komt er op neer dat de verwerende partij geoordeeld heeft dat de nadelen van scenario 3 van de visienota, zoals het feit dat de vrachtwagens naar de loskade van het winkelcomplex zullen moeten omrijden langs het kruispunt met de Kunstlaan, niet opwegen tegen het voordeel dat eenrichtingsverkeer in het geheel van de Overpoortstraat meebrengt voor de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker. Wat het door de verzoekende partij voorgestelde alternatief betreft om enkel tussen haar loskade en de R40 tweerichtingsverkeer toe te laten, heeft de verwerende partij geoordeeld dat dit “verkeerstechnisch tot verwarrende en gevaarlijke situaties [zou leiden]”.

39.3. Het komt de Raad van State, die een wettigheidsrechter is, niet toe om in de plaats van de bestuurlijke overheid een eigen beoordeling te maken van wat de meest verkeersveilige weginrichting is.

Op het eerste gezicht volgt uit wat de verzoekende partij aanvoert niet dat de in het vorige randnummer bedoelde beoordelingen van de verwerende partij de grenzen van de wettelijkheid te buiten gaan.

40. De verwerende partij lijkt voorts een pertinente verklaring te geven voor het feit dat zij in haar communicatie met de verzoekende partij verschillende vrachtwagenlengtes heeft vermeld: dit is het gevolg van het bestaan van een onderscheid tussen verschillende types van vrachtwagens naargelang ze al dan niet uitgerust zijn met meesturende achterassen. Anders dan de verzoekende partij beweert, lijkt uit de laatstgenoemde communicatie dan ook geen tegenstrijdigheid te kunnen worden afgeleid.

41. Niet ten onrechte, zo lijkt het, wijst de verwerende partij er voorts op dat het verkeersregime van de Overpoortstraat, bekeken vanuit de R40, niet ingrijpend wordt gewijzigd. Nu reeds is het voor gemotoriseerd verkeer verboden om vanop de R40 de Overpoortstraat in te slaan, met een uitzondering voor vergunninghouders. Het eenrichtingsbesluit zorgt ervoor dat deze uitzondering vervalt.

Althans in de huidige stand van de procedure, overtuigt de verzoekende partij er niet van dat over het ontwerp van het eenrichtingsbesluit het advies van de wegbeheerder van de R40 had moeten worden ingewonnen.

42. Op het eerste gezicht slaagt de verzoekende partij er niet in aannemelijk te maken dat het bestreden besluit niet zou steunen op adequate motieven of de aangevoerde rechtsregels anderszins zou schenden.

43. Het middel is niet ernstig.

C. Het derde middel

Het aangevoerde middel

44.1. Het derde middel is genomen uit de schending van “artikel 159 Grondwet, artikel 40 en artikel 41 Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, artikel 1 Gemeenteraadsbesluit van 14 december 2015 houdende de delegatie van de vaststellingsbevoegdheid inzake gemeentelijke aanvullende reglementen op het wegverkeer, het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht als

beginselen van behoorlijk bestuur”.

44.2. Het middel voert de onwettigheid aan van het besluit van de gemeenteraad van de stad Gent van 14 december 2015 dat de vaststellingsbevoegdheid voor gemeentelijke aanvullende reglementen op het wegverkeer toevertrouwt aan het college van burgemeester en schepenen. Volgens de verzoekende partij blijkt immers uit het decreet van 22 december 2017 ‘over het lokaal bestuur’ dat de gemeenteraad deze aangelegenheid niet mag delegeren aan het college.

Beoordeling

45. Ten onrechte gaat het middel voorbij aan artikel 5, § 1, tweede lid, van het decreet van 16 mei 2008 ‘betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens’. Deze decretrale bepaling stelt dat, in afwijking van de organieke regels voor de gemeente, de vaststellingsbevoegdheid voor gemeentelijke aanvullende reglementen op het wegverkeer door de gemeenteraad kan worden toevertrouwd aan het college van burgemeester en schepenen. Gelet op deze bepaling, blijkt voorshands uit niets dat het besluit van de gemeenteraad van de stad Gent van 14 december 2015 onwettig zou zijn.

46. Het middel is niet ernstig.

D. Het vierde middel

Het aangevoerde middel

47.1. Het vierde middel wordt genomen uit de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

47.2. De verzoekende partij stelt dat het eenrichtingsbesluit zijn bestaansreden verliest indien het tijdelijke-inrichtingsbesluit en het

terraszonesbesluit door de Raad van State “wegens onwettigheid worden geschorst resp. vernietigd op grond van de ingestelde verzoekschriften”.

Beoordeling

48. Gelet op wat in de randnummers 22 tot 31 is gesteld, doet de hypothese waarop het middel steunt zich niet voor.

49. Het laatste middel kan evenmin de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit verantwoorden.

X. Conclusie

50. Uit wat voorafgaat volgt dat in de drie zaken niet is voldaan aan alvast één van de voorwaarden opdat een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid zou kunnen worden ingewilligd.

BESLISSING

1. De zaken A. 235.242/X-18.050, 235.244/X-18.051 en 235.276/X-18.055 worden samengevoegd voor wat betreft de vorderingen tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

2. De tussenkomst van de nv Albert Heijn België wordt toegelaten.

3. De Raad van State verworpt de vorderingen.

4. In de zaak A. 235.276/X-18.055 wordt de verzoekende partij verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 22 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

De tussenkomende partij wordt in de zaak A. 235.276/X-18.055 verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

De uitspraak over de kosten in de zaken A. 235.242/X-18.050 en 235.244/X-18.051 wordt uitgesteld.

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

Jan Clement,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Jan Clement