

**RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK**

**Xe KAMER**

**A R R E S T**

**nr. 259.867 van 27 mei 2024  
in de zaak A. 236.922/X-18.207**

In zake : C.V.  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaat Eva De Witte  
kantoor houdend te 9000 Gent  
Kasteellaan 141  
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

1. het VLAAMSE GEWEST  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaat Jonas De Wit  
kantoor houdend te 2800 Mechelen  
Antwerpsesteenweg 16-18  
bij wie woonplaats wordt gekozen
2. de STAD GENT  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaat Filip Mertens  
kantoor houdend te 9030 Gent  
Marcus Van Vaernewijckstraat 23  
bij wie woonplaats wordt gekozen

---

*I. Voorwerp van het beroep*

1. Het beroep, ingesteld op 29 juli 2022, strekt tot de nietigverklaring van “het besluit van de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken van 13 juni 2022 waarbij het beroep van de verzoekende partij tegen de gemeenteraadsbeslissing van de stad Gent van 22 november 2021 houdende goedkeuring van het definitieve rooilijnplan tot wijziging van de rooilijn voor de Halewijnstraat te Drongen, werd verworpen”.

## *II. Verloop van de rechtspleging*

2. De verwerende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend en verzoekster heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft een verslag opgesteld.

Verzoekster heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partijen hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 23 februari 2024.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Eva De Witte, die verschijnt voor verzoekster, en advocaat Jory Brabants D’Hooghe, die *loco* advocaat Jonas De Wit verschijnt voor de eerste verwerende partij en advocaat Suzanne Buyens, die *loco* advocaat Filip Mertens verschijnt voor de tweede verwerende partij, zijn gehoord.

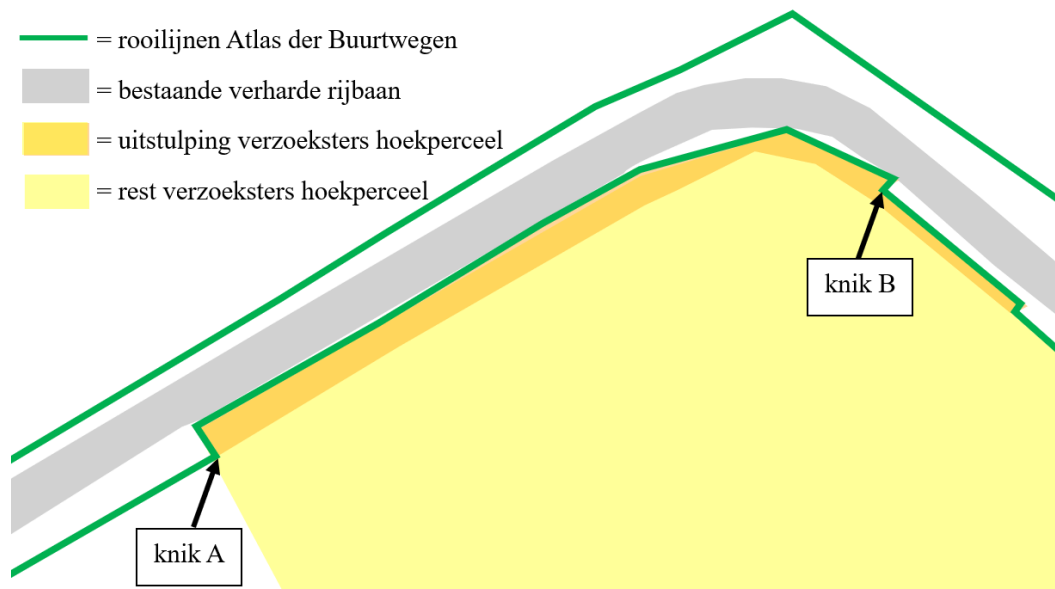
Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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. Verzoekster is eigenaar van drie terreinen langs de Halewijnstraat (buurtweg nr. 34) te Drongen, dit is een deelgemeente van de stad Gent. Een van deze terreinen bevindt zich langs de binnenzijde van een haakse bocht van deze straat (hierna: verzoeksters hoekperceel). Uit de in de Atlas der  
ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.259.867 X-18.207-2/13

Buurtwegen ingetekende rooilijnen blijkt dat verzoeksters hoekperceel – ten opzichte van de andere percelen in de straat – een hoekige uitstulping vertoont die zorgt voor meerdere insprongen of knikken in de rooilijn, waarvan er op de afbeelding hierna twee worden aangeduid (hierna: knik A en knik B).



Ter hoogte van knik A versmalt de wegbreedte van bijna acht meter naar iets meer dan vijf meter. Ter hoogte van knik B versmalt de wegbreedte van bijna acht meter naar bijna zes meter.

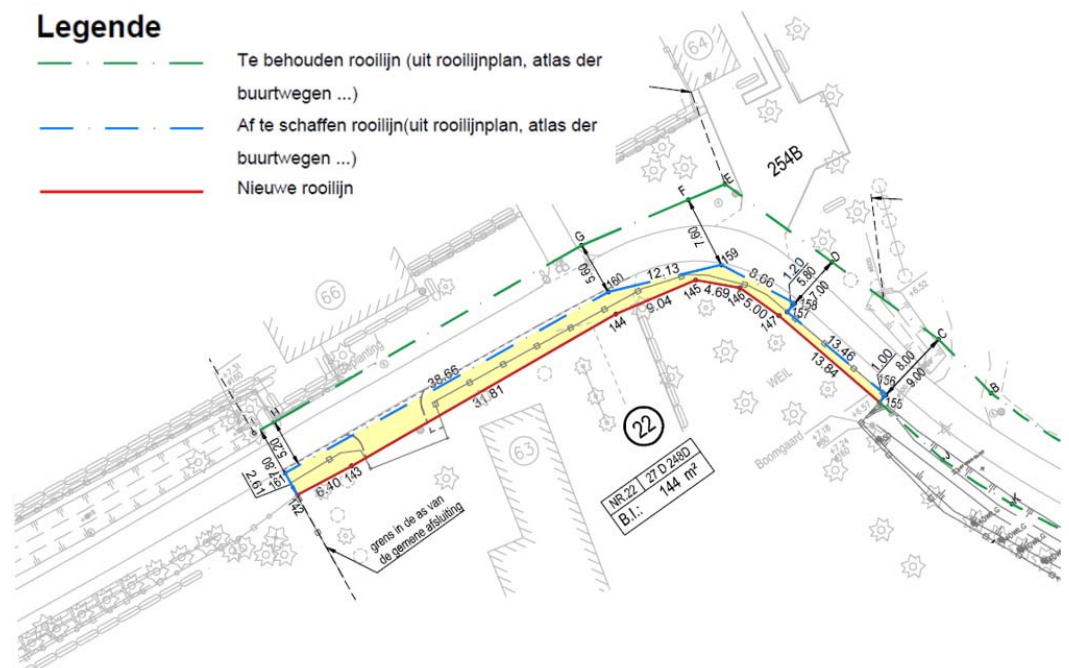
4. Op 22 juni 2021 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het plan tot wijziging van de rooilijnen van de Halewijnstraat te Drongen voorlopig vast en keurt hij de vaststelling van het voorlopig onteigeningsbesluit ter realisatie van deze rooilijnen goed. Er wordt geopteerd voor een wegbreedte van acht meter, waarbij de hoekige uitstulping van verzoeksters hoekperceel en de bijhorende knikken in de rooilijn van de binnenbocht verdwijnen.

De stad maakt twee motiveringsnota's op, een ter verantwoording van de rooilijn en een ter verantwoording van de innames van grondstroken op de aanliggende percelen (hierna: de motiveringsnota's). Daarnaast wordt er ook een projectnota opgesteld.

5. Tijdens het van 30 augustus 2021 tot 28 september 2021 gehouden openbaar onderzoek dient verzoekster een bezwaarschrift in.

6.1. Op 22 november 2021 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het rooilijnplan definitief vast (hierna: het rooilijnbesluit) en keurt hij het onteigeningsbesluit definitief goed. De gemeenteraad keurt tevens een document goed waarin de ingediende bezwaarschriften gemotiveerd worden weerlegd (hierna: de weerleggingsnota).

Hierna volgt een uittreksel uit het definitief vastgestelde rooilijnplan ter hoogte van verzoeksters hoekperceel.



6.2. Ter weerlegging van verzoeksters bezwaarschrift wordt er in de weerleggingsnota gewezen op het belang van vrije bermzones voor de zichtbaarheid van de weggebruikers en wordt uitgelegd dat het in de bestaande situatie gaat om een “scherpe en gevaarlijke bocht” met weinig of geen vrije bermzone.

7. Tegen het rooilijnbesluit stelt verzoekster bestuurlijk beroep in bij de Vlaamse regering. Volgens verzoeksters beroepsschrift is er geen deugdelijke reden van algemeen belang die de verplaatsing van de rooilijn op verzoeksters hoekperceel kan verantwoorden. Er kan niet worden ingezien waarom het voor de zichtbaarheid van de bocht nodig is om reeds vanaf knik A de straat te verbreden. In het beroepsschrift wordt aangevoerd dat verzoekster bijzonder

geviseerd en benadeeld wordt en wordt voorgesteld om ter hoogte van verzoeksters hoekperceel de rooilijnverbreding evenredig te verdelen tussen beide zijden van de straat en dus ongeveer anderhalve meter in te nemen van verzoeksters hoekperceel en ongeveer anderhalve meter van het perceel van de overbuur.

8.1. Bij besluit van 13 juni 2022 verwerpt de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzoeksters bestuurlijk beroep. Dit is het bestreden besluit.

8.2. Het bestreden ministerieel besluit spreekt zich – ter weerlegging van verzoeksters beroepsschrift – als volgt uit wat betreft de motieven van algemeen belang voor de rooilijnaanpassing ter hoogte van verzoeksters hoekperceel:

“De stad Gent heeft zich [...] uitvoerig uitgesproken in het kader van de verkeersveiligheid. Zij stelt op dit vlak dat: ‘Bij het ontwerp van nieuwe wegenis komen verschillende specialisten in dit vakgebied samen en tracht men op basis van louter technische argumenten een zo goed mogelijk en veilig ontwerp te creëren. Hierbij tracht men de impact op de private percelen zoveel mogelijk te beperken. (...) Compromissen sluiten ten nadele van de verkeersveiligheid zijn niet te verdedigen noch in toepassing van het behoorlijk bestuur noch in toepassing van de deontologie.

Bezwaarschrijver wordt dan ook niet geviseerd maar vandaag spreekt enkel de meest veilige, volledige en toekomstgerichte inrichting van de Halewijnstraat in haar nadeel.’ [...] ‘Iedere poging om de lasten te spreiden in dit segment resulteerde in een onveiligere inrichting van de wegenis waarbij de weggebruiker komende van [het westen] eerst luw naar links zou moeten draaien om daarna scherp naar rechts de bocht te nemen.’ [...] ‘Door enerzijds de bocht te beperken tot één actie en draairichting en anderzijds aan de binnenzijde van de bocht te verwerven bekomen we op dit punt de veiligste oplossing. Iedere andere oplossing had nadelen tov het gekozen scenario.’

Dienaangaande dient opgemerkt te worden dat de stad Gent een uitvoerige studie verricht heeft naar de verkeersveiligheid en het zorgvuldigheidsbeginsel gerespecteerd heeft door alle relevante elementen inzake verkeersveiligheid in acht te nemen. Daartoe heeft de gemeenteraad van Gent, als zorgvuldig handelend bestuur, tevens rekening gehouden met alternatieven maar deze uiteindelijk niet naar voren geschoven omdat deze leidden tot een verkeersonveiligere situatie.

De Raad van State heeft zich in het verleden reeds uitgesproken over de situatie van een eenzijdige grondinname, waarbij rekening gehouden werd met motieven gesteund op de verbetering van de verkeersveiligheid.

Daarbij werd beslist dat de verkeersveiligheid een motief van algemeen belang is dat een eenzijdige grondinname kan motiveren. (RvS 14 juni 2013, nr. 223.914)

[...]

[De] stad Gent [heeft] aangegeven dat zij de grond langs beroepsindiener eenzijdig [moet] belasten doordat zij de inspr[o]ngen uit de Atlas Der Buurtwegen wil wegwerken om een vloeiende lijn te verkrijgen. Daarbij gaf zij volgende motivering: ‘Ter hoogte van de inname voor het perceel van de bezwaarschrijver wordt er geopteerd om eenzijdig de rooilijn te verbreden zodat de knikken (sprong in breedte) die beschreven stonden in de Atlas der buurtwegen weggewerkt worden. Hierbij wordt de rooilijn in het verlengde van de buurtweg doorgetrokken waarbij de rechte lijn behouden wordt conform de intekening in de Atlas. Aan de overzijde kent de grens van de huidige buurtweg reeds een vloeiend verloop zonder knikken, deze wordt aangehouden. [...]’.”

#### *IV. Onderzoek van het enige middel*

##### *Uiteenzetting van het middel*

9.1. Het enige middel is afgeleid uit de schending van “de artikel[en] 4 en 10 van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019, het principe van de vereiste van het algemeen belang en de noodzaak, artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van de beginselen van behoorlijk bestuur, o.a. het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel, het gelijkheidsbeginsel[,] de materiële motiveringsplicht en het proportionaliteitsbeginsel”.

9.2. Verzoekster licht toe dat het bestreden ministerieel besluit – met name wat het algemeen belang en de belangenafweging betreft – genoegzaam met de vaststellingen die door de stad Gent zijn gedaan. Volgens haar is het aangevoerde argument van de verkeersveiligheid nietszeggend. Zij heeft zowel in het kader van het beroepsschrift bij de Vlaamse regering als in het kader van het openbaar onderzoek opmerkingen geformuleerd omtrent het algemeen belang en deze opmerkingen worden niet of minstens onvoldoende ontmoet in de bestreden beslissing. De minister beweert wel dat de stad Gent “een uitvoerige studie” zou verricht hebben over de verkeersveiligheid, doch het administratief dossier bevat

geen enkel mobiliteitsonderzoek of studie omtrent de verkeersveilige aanleg van de wegenis. Het bestreden ministerieel besluit gaat op geen enkele wijze in op de pertinente vaststellingen in verzoeksters beroepsschrift dat de door de stad Gent aangevoerde argumentatie omtrent de verkeersveiligheid geenszins volstaat voor het verbreden van de rooilijn ter hoogte van verzoeksters hoekperceel.

9.3. Verzoekster vervolgt met een herhaling van de argumenten die zij in haar beroepsschrift bij de Vlaamse regering heeft aangevoerd. In eerste instantie kan volgens het beroepsschrift niet worden ingezien waarom het voor de zichtbaarheid van de bocht nodig is om reeds vanaf knik A de straat te verbreden. Indien de bocht al overzichtelijker moet worden gemaakt, dan is het voldoende dat hiervoor een wijziging van de rooilijn gebeurt ter hoogte van de bocht zelf. Dat de zichtbaarheid in de bocht en de verkeersveiligheid op zich geenszins kunnen overtuigen blijkt ook uit het feit dat de vrije ruimte en het overzicht in de bocht in de huidige situatie reeds is gegarandeerd omdat zich aan de overzijde van de straat veel (open) ruimte bevindt. Het is dus perfect mogelijk om de bocht aan de buitenzijde te verruimen zodat deze bocht meer overzichtelijk wordt alsook minder scherp moet worden genomen. De verbreding van de weg langs verzoeksters hoekperceel dient geenszins het algemeen belang daar ze enkel tot gevolg zal hebben dat er vlotter (en dus sneller) kan gereden worden, hetgeen sluipverkeer zal aantrekken. Uit de beslissing van de stad Gent blijkt bovendien dat niet de binnenbocht zelf het probleem is voor de zichtbaarheid, doch wel de haag op verzoeksters hoekperceel vlak naast deze bocht. Dit is zonder meer onredelijk. Minstens blijkt hieruit ook dat het voldoende is om de verbreding van de rooilijnbreedte enkel ter hoogte van de bocht zelf te voorzien.

In haar beroepsschrift heeft verzoekster bovendien de opmerking gemaakt dat, daar waar de verbreding van de rooilijn voor de rest van de straat volledig evenredig verdeeld is over de beide straatzijden, er uitsluitend ter hoogte van verzoeksters hoekperceel geopteerd wordt om louter haar eigendom in te nemen en de overbuur te sparen. Nochtans is het voorste deel van de woning van de overbuur zonder vergunning gebouwd en is de voortuinstrook van deze overbuur maar liefst negen meter breed. Het is bijzonder wrang voor verzoekster dat meer rekening is gehouden met de situatie van deze (deels illegale) woning van de

overbuur en men hier dus geen inname doet van de voortuinstrook, terwijl verzoekster, die over een veel beperktere voortuinstrook beschikt, op dit punt op minder begrip kan rekenen. Zonder een gedegen verantwoording te voorzien, wordt genoeg genomen met de opmerking dat de hinder voor verzoekster beperkt zal zijn.

9.4. Volgens verzoekster is op de in het vorige randnummer weergegeven kritiek eenvoudigweg geen enkel antwoord geformuleerd in het bestreden ministerieel besluit. Dat het om reden van de zichtbaarheid in de bocht nodig zou zijn een inname te doen op verzoeksters hoekperceel is niet correct of minstens is dit niet consequent doorgevoerd in het vastgestelde rooilijnplan, nu er geen dergelijke innames zijn voorzien op de vergelijkbare percelen Halewijnstraat nummers 50, 52 en 32. Voor de bijkomende inname van 82 centimeter op verzoeksters woonperceel ligt eenvoudigweg geen enkele verantwoording voor. In het bestreden ministerieel besluit wordt de argumentatie van de stad Gent dat het nodig zou zijn om de knikken in de rooilijn van de Atlas der Buurtwegen weg te werken klakkeloos aangenomen. Het kan echter niet worden beweerd dat het rechte trekken van deze knikken het algemeen belang zou dienen, laat staan noodzakelijk zou zijn. De enige reden die immers gemakshalve door de stad Gent wordt aangegeven is dat het doortrekken van de weg aan de binnenzijde van de bocht op basis van de uitgevoerde studies de beste keuze was. In het bestreden ministerieel besluit wordt onterecht aangenomen dat de aanpassing van de rooilijn het algemeen belang zou dienen, als uitzonderingsmaatregel afdoende zou gemotiveerd zijn en de evenredigheidstoets zou doorstaan.

9.5. Tot slot betoogt verzoekster dat de motivering van het bestreden besluit dat de verbreding van de rooilijn ook nodig zou zijn voor de aan te leggen persleiding en de eventuele toekomstige nutsleidingen zonder meer foutief is. De persleiding wordt immers onder de rijbaan aangelegd en langs verzoeksters hoekperceel zullen ook in de toekomst geen ondergrondse nutsleidingen nodig zijn.

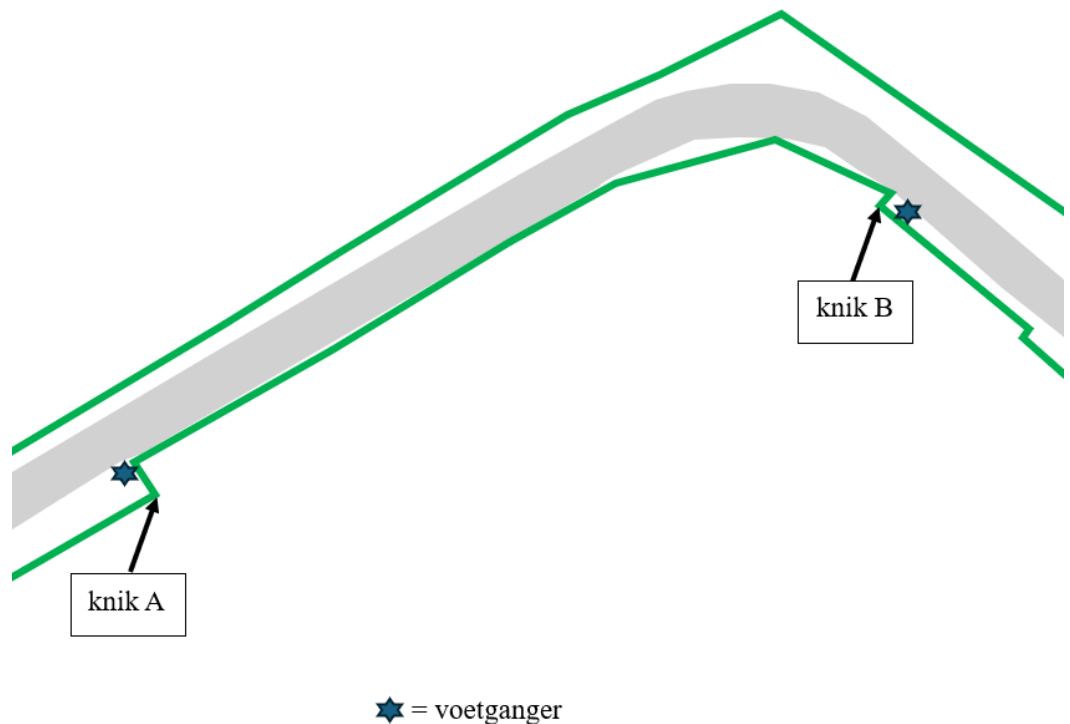
10. In haar memorie van wederantwoord stelt verzoekster dat de stad Gent in een mailbericht erkend heeft dat er geen document met een studie over

de verkeerveiligheid bestaat maar dat de voorgestelde rooilijn het resultaat is van ontwerpend onderzoek in overleg tussen verschillende diensten. Verzoekster stelt dat het niet opgaat om – zoals het bestreden ministerieel besluit doet – te verwijzen naar een onbestaande studie. Voorts meent verzoekster dat het argument van de verkeersveiligheid niet overtuigt daar niet blijkt dat er zich in het verleden op die locatie effectief reeds een probleem inzake verkeersveiligheid, zoals een ongeval, zou hebben voorgedaan.

11. In haar laatste memorie benadrukt verzoekster dat de beweerde verkeersonveiligheid van de bocht geenszins wordt gekoppeld aan een onvoldoende breedte van de weg, maar wel aan de bestaande haag op haar hoekperceel die men wenst te verwijderen. De enige reden voor het wegwerken van de vóór de bocht gelegen knik A is het creëren van één vloeiende rechte rooilijn, hetgeen niets te maken heeft met de verkeersveiligheid.

### *Beoordeling*

12.1. Het bestreden ministerieel besluit komt tot de conclusie dat het “duidelijk is uit de [motivering van het rooilijnbesluit] dat er [...] gekozen werd voor de meest verkeersveilige optie” en verwerpt de in verzoeksters beroepsschrift aangevoerde kritiek. De minister sluit zich aan bij de verantwoording van de stad Gent dat de hoekige uitstulping van verzoeksters hoekperceel en de bijhorende knikken in de rooilijn van de binnenbocht dienen te verdwijnen om de verkeersveiligheid te verzekeren daar ze de zichtbaarheid van weggebruikers in het gedrang brengen. Daarbij is rekening gehouden met het juridische gevolg van een rooilijn, te weten dat de aangelanden in beginsel tot tegen de rooilijn bouwwerken of ondoorzichtige afsluitingen mogen oprichten, evenals met het feitelijke gegeven dat er op verzoeksters hoekperceel net achter en op de bestaande rooilijn een haag is aangeplant. Dat de argumentatie in verband met de verkeersveiligheid – anders dan in het middel wordt voorgehouden – geenszins nietszeggend is, blijkt uit de navolgende afbeelding. Ze toont dat een voetganger die zich achter knik A bevindt niet of nauwelijks zichtbaar is voor verkeer dat uit het oosten komt en dat een voetganger die zich achter knik B bevindt niet of nauwelijks zichtbaar is voor verkeer dat uit het westen komt.



12.2. Voorts wordt er in het middel aan voorbijgegaan dat de motiveringsnota's, de projectnota en de weerleggingsnota door hun omvang en gedetailleerd karakter de stelling in het bestreden ministerieel besluit ondersteunen dat de rooilijnaanpassing het resultaat is van "een uitvoerige studie".

Anders dan er in het middel wordt voorgehouden, is er wel degelijk afdoende ingegaan op verzoeksters grieven en bezwaren. Meer bepaald is nagegaan wat de merites zijn van het door verzoekster voorgestelde alternatief om een strook van (minstens) anderhalve meter van de buitenbocht in te nemen, zodat ook langs de binnenbocht de inname tot anderhalve meter beperkt zou kunnen worden. In het bestreden ministerieel besluit wordt de navolgende motivering van de weerleggingsnota om dit alternatief te verwerpen, bijgevalen:

"Iedere poging om de lasten te spreiden in dit segment resulteerde in een onveiligere inrichting van de wegenis waarbij de weggebruiker komende van [het westen] eerst luw naar links zou moeten draaien om daarna scherp naar rechts de bocht te nemen.

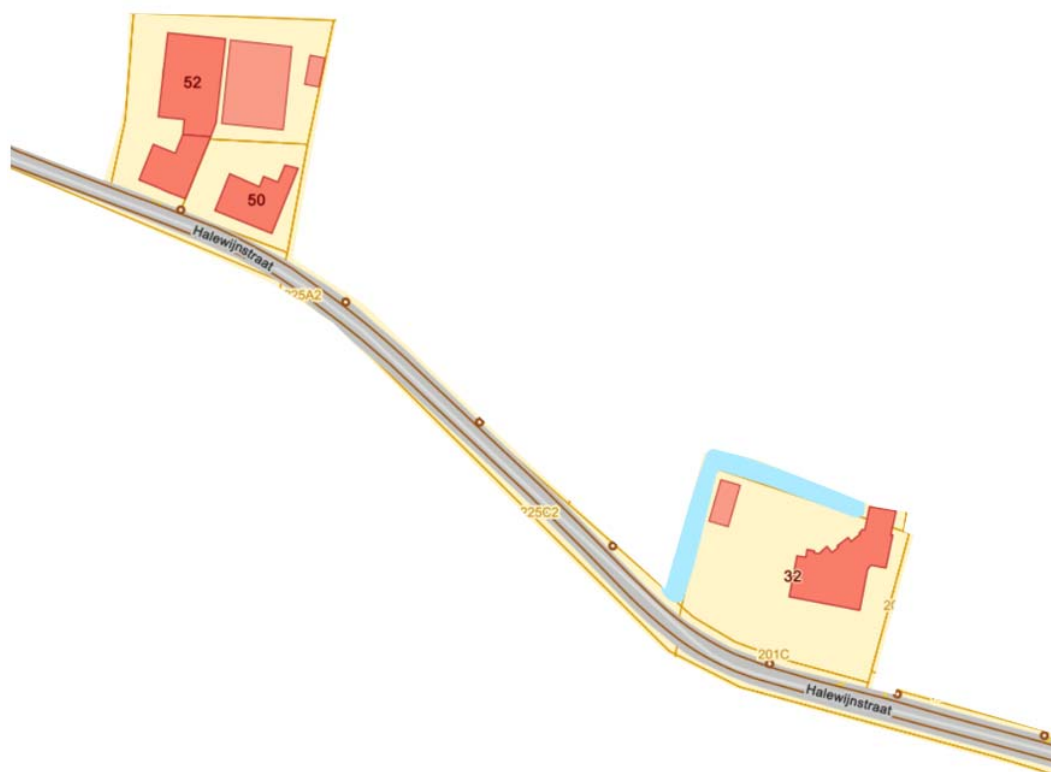
Iedere bocht in een rijweg vraagt een inschatting en een actie van de bestuurder. Bij iedere actie zijn risico's verbonden door bvb foute inschatting van de bestuurder. Dit risico wordt nog verhoogd wanneer bochten elkaar (kort) opvolgen, in het bijzonder in tegenovergestelde draairichting. Deze combinatie vergt twee acties die vlug na elkaar genomen moeten worden en die extra aandacht vragen bij de bestuurder zeker wanneer het

scherpe/ongelijke bochten betreft. Op een racecircuit vormt zo'n 'chicane' een bewust gekozen uitdaging, op de openbare weg zijn deze uiteraard zoveel mogelijk te vermijden. Enkel wanneer er een heel goed overzicht is op het aankomende verkeer van uit de andere rijrichting en bij luwe bochten is dergelijke beweging te motiveren om bv de snelheid te remmen. Net op dit laatste punt (voldoende zichtbaarheid) scoort de bocht in de Halewijnstraat vandaag reeds heel slecht door de aanwezigheid van een haag en afsluiting vlak naast de rijweg in de binnenbocht. Deze belemmert het zicht op de bocht. Door aan deze zijde te verwerven en deze zone als vrije groene berm in te richten verbetert de zichtbaarheid op de bocht. Het is vanuit veiligheid in deze scherpe en gevaarlijke bocht bijgevolg de enige goede keuze om in de binnenbocht te verwerven i.p.v. de verwervingen aan de buitenkant van de bocht uit te voeren.

Door enerzijds de bocht te beperken tot één actie en draairichting en anderzijds aan de binnenzijde van de bocht te verwerven bekomen we op dit punt de veiligste oplossing. Iedere andere oplossing had nadelen tov het gekozen scenario.”

Verzoekster toont niet aan dat de hiervoor geciteerde weerlegging de grenzen van de redelijkheid te buiten zou gaan of anderszins onwettig zou zijn. Zij slaagt er niet in de onjuistheid aan te tonen van de conclusie dat de inname langs de binnenbocht de “veiligste oplossing” is voor het zichtbaarheidsprobleem. Daar dit probleem ook rijst ter hoogte van knik A, volgt er geen onwettigheid uit het feit dat de nieuwe rooilijn ook deze knik wegwerkt en de uitstulping van verzoeksters hoekperceel in haar geheel laat verdwijnen.

12.3. Zoals de verwerende partijen opmerken, maakt verzoekster niet aannemelijk dat haar hoekperceel vergelijkbaar zou zijn met de percelen Halewijnstraat 32, 50 en 52, al was het maar omdat – zoals door de hiernavolgende afbeelding bevestigd wordt – geen van deze drie percelen gelegen is langs een haakse bocht.



12.4. Uit het voorgaande volgt dat – met het bestreden ministerieel besluit – moet worden vastgesteld dat het verkeersveiligheidsmotief in verband met de zichtbaarheid een deugdelijk motief van algemeen belang is dat de rooilijnaanpassing wettig kan verantwoorden. Aan die vaststelling wordt geen afbreuk gedaan door de omstandigheid dat er zich ter plaatse nog geen verkeersongeval zou hebben voorgedaan.

Tot slot kan de in randnummer 9.5 weergegeven argumentatie niet tot de nietigverklaring leiden, daar ze betrekking heeft op een motief dat ten opzichte van het verkeersveiligheidsmotief in verband met de zichtbaarheid als overtoollig moet worden beschouwd.

12.5. Bijgevolg dient het enige middel in zijn geheel te worden verworpen.

## **BESLISSING**

### **1. De Raad van State verworpt het beroep.**

**2. Verzoekster wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 22 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan elk van de verwerende partijen.**

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

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Johan Lust,       | kamervoorzitter, |
| Jan Clement,      | staatsraad,      |
| David D’Hooghe,   | staatsraad,      |
| bijgestaan door   |                  |
| Silvan De Clercq, | griffier.        |

**De griffier**

**De voorzitter**

**Silvan De Clercq**

**Johan Lust**