

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 263.116 van 28 april 2025
in de zaak A. 239.350/X-18.416**

In zake : de NV V.
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Steve Ronse en Thomas Quintens
 kantoor houdend te 8500 Kortrijk
 Beneluxpark 27B
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

1. de STAD GENT
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Thomas Eyskens en Maartje Jongbloet
 kantoor houdend te 1000 Brussel
 Bischoffsheimlaan 33
 bij wie woonplaats wordt gekozen
2. het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Pieter-Jan Defoort en Bram Van Den Berghe
 kantoor houdend te 8020 Oostkamp
 Hertsbergsestraat 4
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 16 juni 2023, strekt tot de nietigverklaring van de “[b]eslissing van de gemeenteraad van de stad Gent van 24 oktober 2022 tot definitieve vaststelling van de rooilijn voor de nieuwe ontsluitingsweg binnen bedrijventerrein Gent Zuid I” en van “[h]et ministerieel besluit van 29 maart 2023 betreffende het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de stad Gent van 24 oktober 2022 houdende de definitieve vaststelling van de rooilijn voor de nieuwe ontsluitingsweg binnen bedrijventerrein Gent Zuid I”.

II. Verloop van de rechtspleging

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

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partijen hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 4 april 2025.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Thomas Quintens, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Thomas Eyskens, die verschijnt voor de eerste verwerende partij, en advocaat Bram Van Den Berghe, die verschijnt voor de tweede verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Tom De Waele 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 verzoekende partij is eigenaar van een perceel grond, gelegen aan de Ottergemsesteenweg-Zuid 816 te Gent, waarop de hoofdzetel en het “*Food Experience Center*” van de voedingsgroep V. gevestigd zijn.

3.2.1. Ter plaatse zijn de stedenbouwkundige voorschriften van kracht van het bij besluit van de deputatie van de provincieraad van de provincie Oost-Vlaanderen van 12 januari 2006 goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 60 ‘Akkerhagestraat-Ottergemsesteenweg’ van de stad Gent (hierna: het gemeentelijk RUP).

3.2.2. Meer bepaald vinden de stedenbouwkundige voorschriften van het als volgt luidende artikel 2.9 ‘bouwvrije strook’ van het gemeentelijk RUP toepassing:

“2.9 Bouwvrije strook

2.9.1 Bestemming

Langs de autosnelweg E17, de R4 en de Corneel Heymansstraat is een bouwvrije strook aangebracht.

Op kaart staat deze strook ingetekend als *overlay* bovenop onderliggende zones.

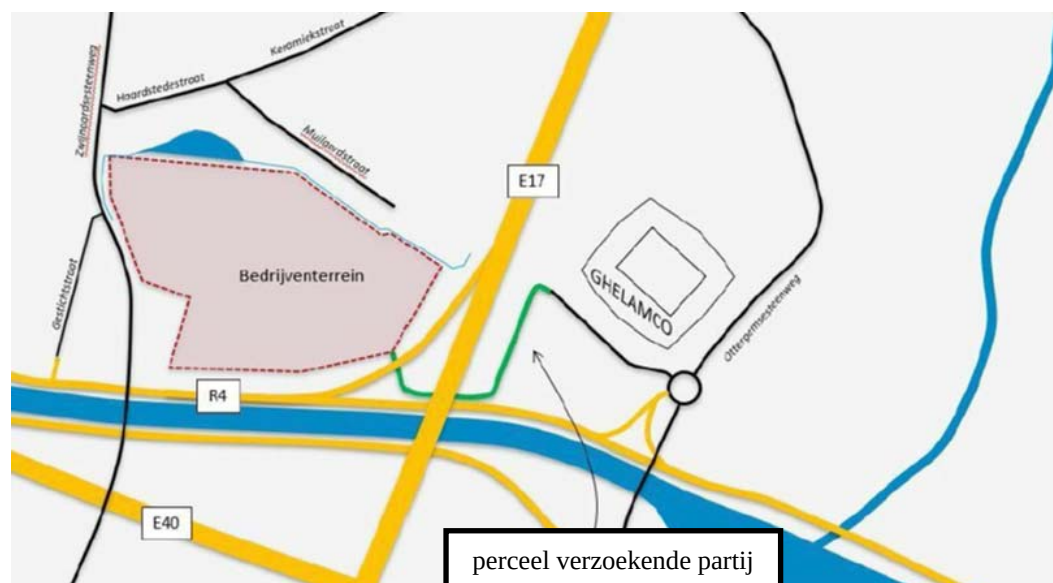
Deze zone is te beschouwen als een reserve- en veiligheidsstrook langs een belangrijke lijninfrastructuur. Enkel de diensten van het Vlaamse Gewest kunnen in deze zone infrastructuur, kunstwerken of gebouwen oprichten die noodzakelijk zijn voor het onderhoud en beheer van deze infrastructuur. In uitzonderlijke gevallen (indien geen andere oplossing mogelijk is) kan deze strook een gedeeltelijke bestemming ‘Zone voor wegenis’ krijgen. Onderliggende functionele zone verliest dan zijn geldigheid. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen aan de noordkant van het RUP bij de realisatie van een rond punt, conform de opties van de streefbeeldstudie R4 – West – zuidelijke deel en de mobier (Tritel, eindrapport, januari 2003 in opdracht van stad Gent).”

3.3. In de sfeerbeeldstudie R4-West wordt het volgende gesteld :

“In de omgeving van het klaverblad E40-E17 bevinden zich heel wat economische activiteiten. Het verkeer van en naar deze bedrijven betekent een belangrijke hinder voor de woonkernen. Om deze hinder te vermijden wordt voorgesteld het economisch verkeer te scheiden van dat voor de woonkernen. Om dit te realiseren krijgen de verschillende bedrijfsites aparte aansluitingen op de R4 en worden zij afgesloten van Heerweg-Noord en de as Adolphe Della Faillelaan - Zwijnaardsesteenweg. Deze laatste wegen worden voorbehouden voor het verkeer van en naar de woonkernen en voor openbaar vervoer.”

De sfeerbeeldstudie stelt voorts ook dat de “Zwijnaardsesteenweg [...] een stedelijke hoofdstraat [is] en [...] niet [wordt] aangesloten op R4”.

3.4. De stad Gent wenst – deels over het perceel van de verzoekende partij – een nieuwe weg aan te leggen om de C.C.-site, gelegen aan de overzijde van de autosnelweg E17, te ontsluiten. Deze site wordt thans ontsloten via de Zwijnaardsesteenweg, Heerweg-Noord en Gestichtstraat, waarbij het vrachtverkeer voor hinder zorgt voor de woonomgeving aldaar. De nieuw aan te leggen ontsluitingsweg zal vanaf de site aansluiten op het deel van de Ottergemsesteenweg-Zuid dat vanaf de verkeersrotonde langs het voetbalstadion loopt. Vanaf daar zal de ontsluitingsweg (hierna aangeduid in het groen) parallel met de autosnelweg E17 lopen en vervolgens onder de bestaande doorgang onder de autosnelweg E17 doorgaan, om zo de site (hierna aangeduid als ‘Bedrijventerrein’) te bereiken – het perceel van de verzoekende partij wordt hierna ter verduidelijking benaderend aangeduid met een pijl :



3.5. Om de nieuwe verkeersinfrastructuur te kunnen aanleggen, zijn een nieuw rooilijnplan en in uitvoering daarvan een aantal onteigeningen nodig, onder meer van een deel van het perceel van de verzoekende partij.

Met twee besluiten van 27 juni 2022 stelt de gemeenteraad van de stad Gent daartoe een rooilijnplan en een onteigeningsplan voorlopig vast – zie het plannetje hieronder, waarop de te onteigenen strook van de verzoekende partij in het rozerood wordt aangegeven :



3.6. Gedurende het openbaar onderzoek dat van 30 juli 2022 tot 28 augustus 2022 over het voorlopig vastgestelde rooilijn- en onteigeningsbesluit wordt gehouden, dient de verzoekende partij een bezwaarschrift in.

3.7. Met besluiten van 24 oktober 2022 stelt de gemeenteraad van de stad Gent het rooilijnplan, respectievelijk het onteigeningsplan, voor de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Gent Zuid I definitief vast.

3.8.1. Tegen het gemeenteraadsbesluit van 24 oktober 2022 houdende de definitieve vaststelling van het rooilijnplan – dit is het eerste bestreden besluit in de huidige zaak – stelt de verzoekende partij een bestuurlijk beroep in bij de bevoegde Vlaamse minister. Dat beroep wordt afgewezen bij ministerieel besluit van 29 maart 2023 – dit is het tweede bestreden besluit in de huidige zaak.

3.8.2. In het tweede bestreden besluit wordt onder meer het volgende gesteld :

“Overwegende dat de beroepsindiener in een derde beroepskritiek van oordeel is dat het gemeenteraadsbesluit van 24 oktober 2022 in strijd is met het vigerende RUP ‘60 Akkerhage - Ottergemsesteenweg’ en de materiële motiveringsplicht en dat er bijgevolg sprake is van een schending van een substantiële vormvereiste. Er zou niet gemotiveerd [zijn] waarom er wordt afgeweken van de hoofdbestemming ‘reserve- en veiligheidsstrook langs een belangrijke lijninfrastructuur’ of waarom de strook de bestemming ‘zone voor wegenis’ zou verkrijgen.

Behandeling derde beroepsgrief

Bij het bepalen van een nieuw wegtracé dient de gemeenteraad rekening te houden met alle relevante elementen, ook de inpasbaarheid in de bestemmingsgebieden van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RvS 16 september 2022, nr. 254.522). Hieraan kan de inpasbaarheid via de toepassing van afwijkingsmogelijkheden worden toegevoegd. Het komt evenwel uitsluitend de vergunningverlenende overheid toe om de verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en/of afwijkingsmogelijkheden te toetsen. De Vlaamse regering heeft in het kader van een administratief beroep tegen een gemeenteraadsbeslissing over een rooilijn slechts een marginale toetsingsbevoegdheid als op dit punt een schending van de materiële motiveringsplicht wordt opgeworpen.

Het materiële motiveringsbeginsel houdt in dat een besluit van het bestuur moet gedragen worden door rechtens verantwoorde motieven die kunnen blijken, hetzij uit het besluit zelf, hetzij uit de stukken van het dossier (RvS 3 februari 2023, nr. 255.689).

Hieruit volgt dat de inpasbaarheid in het bestemmingsgebied van het RUP ‘60 Akkerhage - Ottergemsesteenweg’ ook kan blijken uit de stukken van het administratief dossier, wat *in casu* het geval is.

Uit artikel 2.9.1 van de voorschriften van het RUP blijkt dat de bouwvrije strook de gedeeltelijke bestemming ‘zone voor wegenis’ kan krijgen in uitzonderlijke gevallen (indien geen andere oplossing mogelijk is).

Uit het administratief dossier (in het bijzonder uit de uitgevoerde verkeersstudie van het adviesbureau Sweco en uit de motivatienota van de gemeenteraad bij het rooilijnbesluit en uit de behandeling van de bezwaarschriften door de gemeenteraad) blijkt dat de ontworpen rooilijn het beste alternatief is voor de ontsluiting van het bedrijventerrein ten gevolge van de sluiting van de op- en afrit van de R4 ter hoogte van de Gestichtstraat.

Voorts blijkt uit de stukken van het dossier dat de ontsluitingsweg noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en dat het gemeenteraadsbesluit kadert binnen verschillende eerder genomen beleidsbeslissingen van de stad Gent.

Uit de stukken van het dossier blijkt voldoende dat het niet kennelijk onredelijk is te besluiten dat de aanleg van de ontsluitingsweg in de bouwvrije zone uitzonderlijk is in de zin van artikel 2.9.1 van het vigerend RUP en dat de ontworpen rooilijn aldus in overeenstemming is met het

RUP. Het RUP vereist overigens geen formeel besluit om de strook in uitzonderlijke gevallen een gedeeltelijke bestemming als ‘zone voor wegenis’ te doen krijgen.
De derde beroepsgrief is ongegrond.”

3.9. Het definitieve vaststellingsbesluit van het onteigeningsplan van 24 oktober 2022 bestrijdt de verzoekende partij met een vernietigingsberoep voor de Raad voor Vergunningenbetwistingen (hierna: RvVb), die dit beroep verwerpt met zijn arrest nr. RvVb-A-2223-1067 van 13 juli 2023. Het cassatieberoep dat de verzoekende partij tegen dit arrest bij de Raad van State instelt, wordt met ’s Raads arrest nr. 260.977 van 10 oktober 2024 verworpen.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

4. De verzoekende partij voert in een eerste middel de schending aan van “de artikelen 25, §2 *io.* 3 en 4 en van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen; gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 60 Akkerhage – Ottergemsesteenweg; de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 inzake de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen [hierna: de motiveringswet]; de materiële motiveringsplicht en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur”.

Zij zet uiteen dat het bestreden rooilijnplan gelegen is binnen de contouren van het gemeentelijk RUP. Onder andere ter hoogte van haar eigendom ligt het wegtracé volgens het gemeentelijk RUP in een bouwvrije strook, waar volgens de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP enkel de diensten van het Vlaamse Gewest zaken kunnen oprichten die noodzakelijk zijn voor het onderhoud en het beheer van de E17 en de R4. De betreffende strook kan slechts “in uitzonderlijke situaties” een gedeeltelijke bestemming als wegenis krijgen. In het eerste bestreden besluit wordt op geen enkele wijze gemotiveerd hoe de

ontworpen rooilijn inpasbaar is in de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk RUP. De verzoekende partij heeft een en ander ook ingeroepen in haar bestuurlijk beroep bij de bevoegde Vlaamse minister, die op dat argument evenwel geen afdoende antwoord heeft gegeven. Dat het gekozen tracé het beste alternatief zou zijn, toont volgens de verzoekende partij nog geen uitzonderlijke omstandigheden aan. Integendeel blijkt eruit dat er nog andere alternatieven voorlagen, die kennelijk niet de voorkeur van de stad Gent wegdroegen.

Beoordeling

5.1. De bouwvrije strook van het gemeentelijk RUP, waar de kwestieuze ontsluitingsweg door het bestreden gemeenteraadsbesluit wordt voorzien, kan overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2.9.1 van het gemeentelijk RUP in uitzonderlijke gevallen (indien geen andere oplossing mogelijk is) een gedeeltelijke bestemming als ‘Zone voor wegenis’ krijgen (zie randnummer 3.2.2).

5.2. De motiveringswet vindt op het bestreden gemeenteraadsbesluit, dat een reglementaire akte is, geen toepassing, zodat de motieven van dit besluit ook uit de stukken van het dossier kunnen blijken.

5.3. Uit de stukken van het dossier blijkt dat de gemeenteraad bij de vraag naar de planologische verenigbaarheid van de kwestieuze ontsluitingsweg heeft stilgestaan. Ook wordt de nieuwe ontsluitingsweg in de motiveringsnota bij het bestreden gemeenteraadsbesluit van algemeen belang geacht :

“De nieuwe ontsluitingsweg kadert in het algemeen belang. De buurt vraagt reeds lang naar een oplossing voor de verkeersdrukte. Een rechtstreekste aansluiting van de bedrijventerreinen Gent Zuid I richting R4 betekent dat het economisch verkeer niet meer langs de woonwijken zal passeren wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid van deze woonwijken aanzienlijk verbetert. Niet alleen zal de geluids- en trillingsoverlast verminderen, maar ook dat de plaatselijke luchtkwaliteit zal verbeteren. De nieuwe ontsluitingsweg betekent voor het economisch verkeer ook een snellere en vlotte verbinding met het hogere wegennet. Door de afschaffing van de op- en afrit aan de Gestichtstraat zal de R4 eveneens

geoptimaliseerd worden, omdat er geen twee op- en afritmogelijkheden meer kort na elkaar zullen volgen. Dit ligt in lijn met de visie van AWW. Het gevolg hiervan zal zijn dat het doorstromen van het verkeer op de primaire weg II zal verbeteren.”

5.4. De verzoekende partij overtuigt er niet van dat de gemeenteraad ten onrechte zou hebben geoordeeld dat het rooilijnplan voor de kwestieuze ontsluitingsweg, die voor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid noodzakelijk wordt geacht, verenigbaar is met het gemeentelijk RUP inzonderheid met de in artikel 2.9.1 van het gemeentelijk RUP gestelde vereiste dat de reserve- en veiligheidsstrook “[i]n uitzonderlijke gevallen (indien geen andere oplossing mogelijk is)” een gedeeltelijke bestemming ‘Zone voor wegenis’ kan krijgen (randnummer 3.2.2). In dit verband weze nog opgemerkt dat de toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2.9.1 van het gemeentelijk RUP de realisatie van een rond punt “conform de opties van de streefbeeldstudie R4 - West” als voorbeeld van een toegelaten bestemming tot ‘zone voor wegenis’ geven (randnummer 3.2.2), en de aanleg van de kwestieuze ontsluitingsweg evenzeer het gevolg is van een optie in diezelfde sfeerbeeldstudie (zie randnummer 3.3).

5.5. Gelet op wat voorafgaat, toont de verzoekende partij evenmin aan dat het bestreden ministerieel besluit ten onrechte heeft geoordeeld dat de desbetreffende beroepsgrief van de verzoekende partij ongegrond is (zie randnummer 3.8.2).

5.6. Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

6. De verzoekende partij voert in een tweede middel de schending aan van “de artikelen 25, §2 *io.* 3 en 4 van het gemeentewegendecreet; de artikelen 2 en 3 van de [motiveringswet]; de materiële motiveringsplicht en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur”.

Zij zet uiteen dat door de bestreden beslissingen al het vrachtverkeer van de site naar de rotonde ter hoogte van het voetbalstadion (hierna: de rotonde) zal worden geleid. Wat de verkeersimpact daarvan betreft, wordt van loutere aannames uitgegaan, zonder dat de concrete situatie op betrouwbare wijze werd onderzocht. De verzoekende partij heeft er in haar bezwaarschrift op gewezen dat de rotonde te klein is om bijkomend, hoogfrequent vrachtverkeer (met grotere vrachtwagens) te verwerken, zeker gezien de scherpe hoek van de bocht die dient genomen te worden door vrachtwagens die uit westelijke richting komen en die de R4 willen oprijden. De verzoekende partij heeft dit met een eigen vrachtwagen uitgetest, en heeft vastgesteld dat een en ander zeer problematisch is. Het komt ook vandaag al geregeld voor dat vrachtwagens eerst een volledige toer rond de rotonde moeten maken om zich naar de R4 te kunnen begeven, wat zeer nefast is voor de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Het bijkomende vrachtverkeer van en naar de site zal dan ook verkeerscongestie in de hand werken. De verzoekende partij heeft daar in haar bezwaarschrift op gewezen, alsook op de grote problemen die er zullen rijzen op wedstrijddagen en op dagen dat er andere evenementen in het stadion doorgaan. De verkeerssituatie rond het stadion en in de ruimere omgeving ervan dreigt ernstig geïmpacteerd te worden, waarbij de problemen van de ene kant van de E17 naar de andere kant ervan verplaatst zullen worden. Op deze bezwaren wordt niet geantwoord. Daarenboven werd bij het verlenen van de omgevingsvergunning aan de verzoekende partij erkend dat de Ottergemsesteenweg-Zuid met verzadiging kampt.

Beoordeling

7.1. Zoals uit de beoordeling van het eerste middel is gebleken (randnummer 5.2.2), vindt de motiveringswet op het bestreden gemeenteraads-besluit geen toepassing.

7.2. Het feit dat de verzoekende partij het met de bestreden besluiten niet eens is, toont voorts de onwettigheid van deze besluiten nog niet aan.

7.3. In het verslag openbaar onderzoek, dat als bijlage bij het eerste bestreden besluit is gevoegd, wordt aangegeven dat de verkeersstudie van het studiebureau Sweco (hierna: de verkeersstudie) van “worst case”-scenario’s uitgaat, en dat het gebruik van de rotonde werd goedgekeurd voor “lange en zwaardere vrachtwagencombinaties”. Ook gaat de verkeersstudie ervan uit dat dit type vrachtwagen, dat vanuit westelijke richting de rotonde oprijdt om zich naar de R4 te begeven, de rotonde soms eerst een keer volledig rondrijdt, maar wordt in de verkeersstudie besloten dat dit niet voor verkeersafwikkelingsproblemen zal zorgen op de rotonde, ook niet tijdens de drukste spitsuren.

In het bestreden ministerieel besluit wordt opgemerkt dat de verkeersstudie met de argumenten van de verzoekende partij rekening houdt, en dat eruit blijkt dat de rotonde op geen enkel moment verzadigd zal geraken in het geval grotere en langere vrachtwagens de rotonde eerst één keer volledig rondrijden alvorens vanuit westelijke richting de R4 op te rijden, en dat er geen verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. De bevoegde Vlaamse minister merkt op dat de verzoekende partij zich op dat punt beperkt “tot het beweren van het tegendeel”, en dat de gegrondheid van de beroepsgrief op geen enkele wijze aannemelijk wordt gemaakt.

In het bestreden ministerieel besluit wordt voorts nog het volgende vermeld :

“Er kan bezwaarlijk ontkend worden dat voetbalwedstrijden doorgaans plaatsvinden in het weekend of buiten de spitsuren. Tijdens deze momenten heeft het vrachtverkeer van CCEP een lage frequentie. Uit de verkeersstudie is gebleken dat de intensiteit van het uitgaande vrachtverkeer van CCEP het hoogst is tussen 7 uur en 13 uur. Op het ogenblik dat er wedstrijden worden gespeeld (doorgaans in het weekend en buiten de spitsuren), zal het uitgaande vrachtverkeer van CCEP steeds minder dan 10 vrachtwagens bedragen. De gemeenteraad kon terecht oordelen dat het verwerken van het bijkomend (beperkt) vrachtverkeer op deze momenten niet zal leiden tot bijkomende verkeershinder. Dat bij de bezwarenbehandeling wordt gesproken over een 15-tal wedstrijden, terwijl het in werkelijkheid eerder een 25-tal wedstrijden zijn doet niets af aan de essentie van de redenering. Voor zover het niet zou gaan om een materiële vergissing (een tikfout ‘15’ i.p.v. ‘25’) blijft 25 wedstrijddagen op 365 kalenderdagen per jaar heel beperkt. Bovendien

blijft het argument overeind dat dit beperkt aantal wedstrijddagen plaatsvindt op momenten dat er minder vrachtverkeer is (tijdens de weekends, buiten de gangbare werktijden).

Voorts oordeelde de gemeenteraad niet kennelijk onredelijk dat andere evenementen in de Ghelamco Arena niet van eenzelfde grootteorde zijn als een voetbalmatch en dat deze evenementen doorgaans ook zullen plaatsvinden op het ogenblik waarop de frequentie van het vrachtverkeer van CCEP laag is.

Tijdens de uitgevoerde meting van Sweco in 2017 was de Ghelamco Arena overigens al operationeel sinds 2013. De studie zag geen problemen in het verwerken van het bijkomend vrachtverkeer tijdens de hoogste frequentie van het vrachtverkeer van CCEP en er bleek dat er zelfs nog ruimte was in de verzadigingsgraden. De studie toonde aan dat bij de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg de verzadigingsgraad steeds onder de 80% blijft, ook op de drukste spitsuren.

De beroepsindiener toont bijgevolg niet aan dat de vaststelling van de nieuwe rooilijn door de gemeenteraad kennelijk onredelijk is of in strijd zou zijn met de doelstellingen en principes uit artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

Bij de behandeling van de bezwaren overwoog de gemeenteraad nog – ten overvloede – dat er op zeer drukke momenten uitzonderlijk gebruik kan gemaakt worden van de alternatieve route via de Heerweg-Noord. In uitzonderlijke (drukke) omstandigheden kan de stad Gent de ontsluitingsweg (in samenspraak met de ordediensten en betrokk[en] partners) alsnog afsluiten en zal CCEP de uitweg Heerweg-Noord moeten gebruiken.”

In het verslag openbaar onderzoek wordt nog het volgende gesteld :

“Bezwaarschrijver stelt dat de toekomstige ontwikkelingen maken dat niet enkel CCEP via de rotonde zou aantakken op de R4, maar tevens de bedrijventerreinen Zwijnaarde I, II en III. Deze immense toename van (vracht)verkeer zou vanzelfsprekend grote gevolgen hebben voor de afwikkeling van de verkeersstromen op de rotonde. Hier wordt geen rekening gehouden bij de inrichting van deze nieuwe ontsluitingsweg. Vandaag heeft de Stad Gent in kaart gebracht wat de mogelijke verkeer[s]effecten zijn van de nieuwe ontsluitingsweg op de rotonde.

Het afsluiten van de R4 oprit in Gestichtstraat zal tot gevolg zal hebben dat een deel van het vrachtverkeer vanuit Zwijnaarde II en III niet meer op de R4 zal kunnen aantakken. Daarom voorziet de Stad Gent in de aanleg van een andere ontsluitingsweg ‘Ontsluitingsweg Bedrijventerrein Zwijnaarde II en III’ (de omgevingsvergunning is in aanvraag) die zal aantakken op de rotonde van de Ghelamco. Naar verkeersimpact moet wel worden opgemerkt dat dit enkel het vrachtverkeer zal omvatten dat de R4 in westelijke richting nodig heeft. Dit brengt natuurlijk ook de strategische ligging van Gent in de kijker als verkeersknooppunt van Vlaanderen. Al de

bedrijven op de voornoemde bedrijventerreinen liggen voornamelijk zeer strategisch nabij de hoofdsnelwegen E40 en E17. Het voornaamste vrachtverkeer zal dan ook deze snelwegen gaan gebruiken om hoofdsteden als Antwerpen/Kortrijk/Brussel/Oostende/Brugge aan te leveren. Hierbij zullen de bedrijven van Zwijnaarde II en III ook niet naar de Ghelamcorarena rijden maar via de Grote Steenweg Noord aantakken op de E40. Omgekeerd zal hun bereikbaarheid verlopen via dezelfde snelwegen en de buitenring R4.

Deze visie geldt natuurlijk ook voor CCEP. Elke levering naar een van de bovenvermelde hoofdsteden zal telkens via de E40/E17 verlopen doch met dit grote verschil dat zij vandaag verplicht is om via de [binnenring] R4 te rijden. Zij zullen dan via de afrit aan Mediamarkt aantakken op de E40.

Algemeen mag ook worden opgemerkt dat [de] Stad Gent bij elke transitie of verandering oog heeft voor de mogelijk[e] impact hiervan op al de betrokken actoren.

Bovendien profileert de Stad Gent zich als vooruitstrevend en progressief en onderzoekt zij nieuwe tendensen. Zo heeft de stad Gent binnen de visie 'Water in de stad' een tweetal jaren geleden besloten op Gent Zuid I een 'multimodaal watergebonden transferium' in te richten: dit is een distributiepunt dat er op gericht is om zo veel mogelijk vrachtvervoer van bedrijven in de buurt via het water te laten verlopen. In het kader van dit project is op dit ogenblik een haalbaarheidsstudie bezig. Dit zou ook een positief effect kunnen hebben op de verkeersdruk van de wegen.

Concluderend mag worden gesteld dat de impact van toekomstige ontwikkelingen wel degelijk worden onderzocht en elke evolutie zal worden gemonitord en geëvalueerd.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.”

7.4. De verzoekende partij betreft de voormelde motieven niet of onvoldoende bij haar kritiek, en beperkt er zich in essentie toe haar standpunt tegenover de bevindingen van de verkeersstudie te stellen. Zij toont aldus geen schending van de aangevoerde rechtsregels aan. Dat in een aan verzoekster op 20 april 2018 verleende omgevingsvergunning wordt vermeld dat de Ottergemsesteenweg-Zuid met verzaadiging kampt, volstaat tenslotte niet om de onderbouwde bevindingen van de verkeersstudie te weerleggen.

7.5. Het middel moet hoe dan ook als ongegrond worden verworpen.

8. De middelen zijn ongegrond gebleken. Het beroep moet hoe dan ook als ongegrond worden verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 24 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan elk van de verwerende partijen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op achtentwintig april 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