

**RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK**

**Xe KAMER**

**A R R E S T**

**nr. 264.177 van 16 september 2025  
in de zaak A. 241.793/X-18.664**

In zake :           1. F.W.  
                      2. de BV D.  
                      3. R.D.  
                      4. J.D.  
                      5. A.T.  
                      6. F.Y.  
                      7. R.D.  
                      8. de BV C.  
                      bijgestaan en vertegenwoordigd door  
                      advocaten Pieter Van Assche en Sander Kaïret  
                      kantoor houdend te 9000 Gent  
                      Koning Albertlaan 128  
                      bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de STAD DEINZE  
bijgestaan en vertegenwoordigd door  
advocaat Anne-Sophie Claus  
kantoor houdend te 9000 Gent  
Coupure 5  
bij wie woonplaats wordt gekozen

---

*I. Voorwerp van het beroep*

1.               Het beroep, ingesteld op 26 april 2024, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de gemeenteraad van de stad Deinze van 22 februari 2024 houdende het ‘aanvullend verkeersreglement houdende invoer van beperkt eenrichtingsverkeer in de Poelstraat voor het deel gelegen tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat’.

## *II. Verloop van de rechtspleging*

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

Adjunct-auditeur Daniël Plas heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 27 juni 2025.

Staatsraad David D’Hooghe heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Sander Kaïret, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaat Anne-Sophie Claus, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Adjunct-auditeur Daniël Plas heeft een met dit arrest andersluidend 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 Poelstraat te Deinze is een gemeenteweg in de zogenaamde ‘Negenstratenwijk’ te Deinze. De Poelstraat verbindt de Gaversesteenweg met de Krekelstraat. Op dit traject sluiten onder meer de Ten Rodelaan en de Kouterlosstraat aan.

3.2. Op 28 juni 2018 keurt de gemeenteraad van de verwerende partij een mobiliteitsplan goed.

Het informatief gedeelte van dat mobiliteitsplan bevat onder meer het volgende:

“Om het gebruik van de nieuwe stationsboulevard te ondersteunen, worden maatregelen genomen in de omgeving van het Stadsbos. Op de Parijsestraat zal een filter worden voorzien tussen Krekelstraat en Karrewegstraat. De weg blijft enkel nog toegankelijk voor plaatselijk verkeer, landbouwverkeer en fietsers. Door deze ingreep ontstaat meteen ook een rechtstreekse en veilige fietsroute tussen Astene en De Prikels. De Poelstraat wordt een straat met éénrichtingsverkeer, weg van de Gaversesteenweg.”

Het richtinggevend gedeelte van het mobiliteitsplan vermeldt ter zake:

“6.2.2.2 / Lokaal Fietsnetwerk

Het lokaal netwerk biedt een verfijning aan van het bovenlokaal netwerk. Hierbij wordt nog een technisch onderscheid gemaakt tussen

- Louter lokale fietsroutes: dit zijn de lokale routes waarvan de stad Deinze vindt dat ze een rol spelen als verfijning van het bovenlokale fietsroutenetwerk

- Lokale fietsroutes die door de provincie mee worden erkend en gesubsidieerd.

In Deinze vinden we volgende louter lokale fietsroutes terug:

- [...]

- Astene Dreef, Kouterlosstraat en Poelstraat zijn lokale fietsroutes tussen Astene en Petegem en het station van Deinze en Deinze centrum (momenteel geen fietspaden aanwezig). Op korte termijn zal Poelstraat enkelrichting worden gemaakt vanaf [de] Gaversesteenweg richting [de] Kouterlosstraat. Op die manier ontstaat er meer ruimte voor de fiets waardoor de fietsroute ook veiliger wordt.”

Onder het actieprogramma in het mobiliteitsplan wordt melding gemaakt van de geplande maatregel “B64 enkelrichting en heraanleg Poelstraat”.

3.3. Met een brief van 24 maart 2021 nodigt de verwerende partij de bewoners van de Negenstratenwijk uit om ideeën te formuleren over de toekomstige verkeerscirculatie in deze wijk.

Wel wordt erop gewezen dat reeds enkele principebeslissingen vastliggen:

“- De Poelstraat wordt enkelrichting tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat/Ten Rodelaan.

De toegelaten rijrichting wordt richting Kouterlosstraat: u zal kunnen inslaan vanaf de Gaversesteenweg, maar de Gaversesteenweg inrijden vanuit de Poelstraat zal niet meer mogelijk zijn. Deze maatregel wordt genomen omdat uit onderzoek is gebleken dat er een grote sluipverkeersstroom in dit deel van de Poelstraat zit, die een kortere weg zoekt tussen de Gentersteenweg en de Gaversesteenweg. Bovendien is het wegprofiel in dit deel van de Poelstraat te smal om zowel wagens (in twee richtingen), fietsers en voetgangers veilig een plaats in het verkeer te geven.

- Om te vermijden dat deze sluipverkeersstroom zich verlegt naar de omgeving rond basisschool Driessprong, zal er ook enkelrichtingsverkeer worden ingevoerd in de Ten Rodelaan. Er zal nog mogen ingereden worden vanuit de Gaversesteenweg.
- Aangezien de Poelstraat een belangrijke fietsas is, onder andere voor schoolgaande kinderen en jongeren, zal de Poelstraat (vanaf het kruispunt met de Gaversesteenweg tot de Krekelstraat) een fietsstraat worden. In fietsstraten mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan innemen als deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde als de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Auto's zijn welkom in fietsstraten, maar spelen er tweede viool. De maximumsnelheid is er 30km/u, en het is strikt verboden om fietsers in te halen in fietsstraten.”

De voorgestelde verkeerscirculatie ziet er als volgt uit:



3.4. Naar aanleiding van dit schrijven dienen verschillende bewoners van de Negenstratenwijk op 29 april 2021 een “Open rapport circulatieplan Negenstratenwijk” in.

Volgens dit rapport is het voorgestelde circulatieplan niet afgestemd op de wijk en werd de impact ervan op de buurt niet grondig onderzocht.

3.5. Met een brief van 7 juni 2021 deelt de verwerende partij aan de verzoekende partijen mee dat ze kennis heeft genomen van het voormelde rapport:

“Uw opmerkingen vallen te categoriseren in twee grote onderdelen: de vraag om recentere cijfers om eventuele te nemen maatregelen te onderbouwen en uw vraag om het participatieproces hierrond anders in te vullen. In tussentijd vraagt u de opschorting van de invoering van de maatregelen die het bestuur voorstelde.

Er is beslist om een nieuw herkomst- bestemmingsonderzoek voor de Negenstratenwijk uit te voeren. Op die manier zullen we over recentere cijfers beschikken wat betreft het sluipverkeer dat door uw wijk rijdt én de interne wijkcirculatie. Om een realistisch zicht te krijgen op de verkeersstromen, zal er uiteraard gewacht worden tot de werken aan de Krekelstraat zijn afgerond en de verlofperiode achter de rug is.

Na afloop van de studie zullen we bekijken op welke manier we de bewoners kunnen betrekken bij de totstandkoming van eventuele beslissingen. De concrete uitwerking van dat traject zal de komende maanden uitgetekend worden, maar uw vraag om op een andere manier gehoord te worden werd door het bestuur duidelijk ontvangen en daar zal ook rekening mee worden gehouden. Het spreekt voor zich dat we de resultaten van de studie en verder overleg afwachten om maatregelen in te voeren.

Tot slot merken we op dat er, zowel in uw open brief als in het rapport, meermaals wordt verwezen naar de toekomstige ontwikkeling van de stadsboulevard. Hoewel deze uiteraard ook zijn impact zal hebben op de Negenstratenwijk, is de stadsboulevard niet gekoppeld aan de verkeersmaatregelen die we willen nemen om doorgaand sluipverkeer uit uw wijk te weren om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Ook in het mobiliteitsplan wordt duidelijk gesteld dat deze twee ambities niet aan elkaar gekoppeld zijn.”

3.6. Op 26 april 2022 voert studiebureau V. een “herkomst bestemmingsonderzoek” uit in de Negenstratenwijk. In het onderzoeksrapport van 20 juni 2022 wordt dit onderzoek onder meer als volgt gekaderd:

“Om een zicht te krijgen op het doorgaand sluipverkeer en de routes van het intern bestemmingsverkeer in de Negenstratenwijk in Deinze liet de stad dit herkomst-bestemmingsonderzoek uitvoeren. De stad wil enerzijds inzicht verkrijgen in de sluipverkeersstromen tussen de N43 Gentsesteenweg en de N35 Gaversesteenweg. Daarnaast wil de stad ook inzicht krijgen in hoe de verkeersstromen van het intern wijkverkeer lopen: welke straten worden vooral als in- en uitgang door de wijkbewoners gebruikt.”

3.7. Het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij beslist op 22 juni 2023 om middels een tijdelijke politieverordening beperkt eenrichtingsverkeer in te voeren voor het deel van de Poelstraat gelegen tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat voor de periode van 10 juli 2023 tot 27 oktober 2023. Tegelijkertijd beslist het college om zogenaamde “telramen” te plaatsen “in [de] omliggende straten om de verkeersstromen te monitoren”.

Die beslissing wordt onder meer als volgt gemotiveerd:

“De Poelstraat is de centrale as voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker richting centrum. Vandaag merken we in de Poelstraat een dubbele problematiek: er rijdt momenteel te veel verkeer (+2600 wagens per dag, waarvan +500 wagens doorgaand verkeer volgens het HB-onderzoek uitgevoerd in april 2022) door een te smalle straat. De Poelstraat, vooral gedeelte tussen de Gaversesteenweg en Kouterlosstraat aangezien daar het meeste fiets- en autoverkeer is, is simpelweg niet breed genoeg om én parkeren én dubbelrichtingsverkeer in de hoeveelheden die gemeten zijn én fietsers én voetgangers op een veilige manier plaats te geven.

Het mobiliteitsplan schoof als oplossing hiervoor reeds de invoer van een enkelrichting in de Poelstraat (wijkenwaarts) naar voor, aangezien deze op beide onderdelen van de problematiek een oplossing biedt. Eventuele alternatieven om de sluipverkeersstroom tegen te gaan, bieden geen oplossing voor de dan nog ruim 2000 wagens die door de zeer smalle Poelstraat rijden en daar fietsers (en indirect dus ook voetgangers) letterlijk en figuurlijk wegduwen.

Er wordt dan ook voorgesteld om de enkelrichting in de Poelstraat (gedeelte tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat) in te voeren wijkenwaarts, zoals vastgelegd in het mobiliteitsplan. Er wordt voorgesteld om met een proefperiode te werken van 10 juli tot en met 27 oktober (begin herfstvakantie). Om de TUD de nodige tijd te geven om de nodige signalisatie zichtbaar te kunnen maken, wordt voorgesteld om de enkelrichting vanaf 7u te laten ingaan.

[...]

Na afloop van de proefperiode zal de maatregel geëvalueerd worden. Mocht tijdens de proefperiode blijken dat er bepaalde bijstellingen nodig zijn, zullen deze uiteraard kunnen gebeuren. Om hierop te kunnen inspelen, zullen verschillende Telramen aangekocht en geplaatst worden binnen de wijk (er wordt voorgesteld om indien mogelijk in de Kerselaarslaan, Krekelstraat en Ten Rodelaan een Telraam te plaatsen). Daarnaast zullen in de Kouterlosstraat ook de bestaande bloembakken weggenomen worden. Deze werden geplaatst om de gereden snelheid van (vooral) het sluipverkeer binnen de perken te houden. Aangezien dankzij de invoering van de enkelrichting in de Poelstraat het sluipverkeer onmogelijk wordt gemaakt, en er vanuit bewoners van de Kouterlosstraat enkele klachten over deze snelheidsremmers zijn binnengekomen wordt voorgesteld om deze te verwijderen.

Aangezien o.a. de Gampelaeredreef waarschijnlijk meer gebruikt zal worden als uitgang van de wijk n.a.v. de invoering van enkelrichtingsverkeer in de Poelstraat, kan er een optimalisatie gebeuren van de zichtbaarheid bij het uitrijden van de Gampelaeredreef richting N43. Hiervoor zal een parkeerverbod ingevoerd worden langsheen de N43 aan weerszijden van de Gampelaeredreef. [...].”

3.8. In de periode van 27 juni 2023 tot 1 juli 2023 en in de periode van 1 september 2023 tot en met 1 oktober 2023 wordt de impact van het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Poelstraat gemeten. In de periode van 1 oktober 2023 tot 29 oktober 2023 en in de periode van 5 november 2023 tot 3 december 2023 worden opnieuw metingen uitgevoerd.

3.9. Op 16 januari 2024 beslist het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij om middels een tijdelijke politieverordening het beperkt eenrichtingsverkeer in de Poelstraat te verlengen tot en met 10 maart 2024.

3.10. Op 22 februari 2024 beslist de gemeenteraad om beperkt éénrichtingsverkeer in te voeren in het deel van de Poelstraat gelegen tussen Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat, waarbij de toegelaten rijrichting deze is van Gaversesteenweg naar de Kouterlosstraat. Fietzers, bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A en *speedpedelecs* mogen in de beide rijrichtingen rijden.

Die beslissing wordt onder meer als volgt gemotiveerd:

#### “Historiek

Naar aanleiding van de opmaak van het mobiliteitsplan voor de stad Deinze, werd op vraag van inwoners van diverse woonwijken een onderzoek uitgevoerd naar sluipverkeersstromen. Uit dit onderzoek kwam duidelijk naar voor dat er vooral sprake was van doorgaand sluipverkeer in de Negenstratenwijk, met als meest problematische as de route Gampelaeredreef – Poelstraat. Uit het herkomst- bestemmingsonderzoek van 2013 kwam ook duidelijk naar voor dat de voornaamste sluipverkeersstroom wijkuitwaarts was (m.a.w. komende van de N43 Gentessteenweg richting de Gaversesteenweg). Als oplossing voor de gestelde problematiek, schoof het mobiliteitsplan (definitief vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2018 na verschillende participatie- en infomomenten) de invoer van éénrichtingsverkeer in de Poelstraat (gedeelte tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat) naar voor, waarbij de toegelaten rijrichting wijkinwaarts is (actie 864 in het actieprogramma, p. 129).

Ook het herkomst-bestemmingsonderzoek (uitgevoerd door studie bureau Vectris) van april 2022 bevestigt dat er nog steeds sprake is van een aanzienlijke sluipverkeersstroom door de Poelstraat en dat deze nog steeds duidelijk wijkuitwaarts is en bevestigt bovendien dat de Poelstraat een grote hoeveelheid verkeer (zowel doorgaand als lokaal) te verwerken krijgt.

De invoering van éénrichtingsverkeer (wijkenwaarts) in dit gedeelte van de Poelstraat biedt niet enkel een oplossing voor de vastgestelde sluipverkeersstroom (aangezien vastgesteld werd dat de voornaamste sluipverkeersstroom wijkuitwaarts is) maar biedt tegelijkertijd ook een oplossing voor de andere problematiek in de Poelstraat: zij is de centrale as voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker richting centrum van de wijken die aansluiten op de Poelstraat. De Poelstraat, vooral het gedeelte tussen de Gaversesteenweg en Kouterlosstraat aangezien daar het meeste fiets- en autoverkeer is, is simpelweg niet breed genoeg om én parkeren én dubbelrichtingsverkeer in de hoeveelheden die gemeten zijn én fietsers én voetgangers op een veilige manier plaats te geven. De keuze om de veiligheid van de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietser in het bijzonder via éénrichtingsverkeer te beschermen, werd eveneens reeds gemaakt in het mobiliteitsplan, dat onder het hoofdstuk ‘lokaal fietsnetwerk’ bepaalt: ‘Op korte termijn zal [de] Poelstraat enkelrichting worden gemaakt vanaf Gaversesteenweg richting Kouterlosstraat. Op die manier ontstaat er meer ruimte voor de fiets waardoor de fietsroute ook veiliger wordt.’ (p. 88).

Eventuele mogelijke alternatieven om de sluipverkeersstroom tegen te gaan en die door de stad ook onderzocht zijn (met name mogelijke invoering uitgezonderd plaatselijk verkeer, circulatiemaatregelen in de Gampelaeredreef – met name de mogelijke invoering van een enkelrichting richting N43), bieden, hoewel ze wel een (deel van de) oplossing kunnen zijn om het sluipverkeer uit de Poelstraat te halen, geen oplossing voor de dan nog ruim 2000 wagens die tot het lokaal verkeer (verkeer met een vertrek of bestemming binnen de wijk) behoren en op dagbasis door de zeer smalle Poelstraat rijden en daar fietsers (en indirect dus ook voetgangers)

letterlijk en figuurlijk wegduwen. Een mogelijke invoering van een regime ‘Uitgezonderd plaatselijk verkeer’ zou bijvoorbeeld geen impact hebben op het lokale verkeer uit de wijk dat de Poelstraat als ontsluiting gebruikt. Idem voor het invoeren van circulatiemaatregelen in de Gampelaeredreef.

Om al deze redenen besliste het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 22 juni 2023 om bij wijze van proefopstelling het éénrichtingsverkeer in te voeren in het gedeelte van de Poelstraat tussen Kouterlosstraat en Gaversesteenweg vanaf 10 juli 2023 t.e.m. 27 oktober 2023. Na de eerste evaluatie in oktober werd beslist om de proefopstelling te verlengen tot en met 31 januari 2024 en bijkomend te evalueren. Deze evaluatie werd in de loop van januari uitgevoerd, en het college besliste in de zitting van 16 januari 2024 om het dossier voor te bereiden voor de gemeenteraad en de proefopstelling tussentijds te verlengen tot de gemeenteraad er zich over heeft uitgesproken.

#### Evaluatie

##### Eerste evaluatie Telraam

Voor de evaluatie van de invoering van het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat werd samengewerkt met Telraam (een onderdeel van T&M Leuven). Hun bevindingen o.b.v. geplaatste telraamtoestellen in de Poelstraat, Krekelstraat, Ten Rodelaan en Kerselaarlaan werden samengevat in de presentaties in bijlage. Samengevat: door het invoeren van de enkelrichting is er een verwachte daling (halvering, tot 100 auto's per uur) van het autoverkeer in de Poelstraat waardoor de modal split (verhouding voetgangers/fietsers en autoverkeer) veel positiever is dan voor de invoering van het éénrichtingsverkeer (toename van het percentage fietsers en voetgangers van 29 % naar 41%) en bijgevolg, door de daling van het autoverkeer, ook de verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietsers in het bijzonder toeneemt. Uitermate positief is bovendien dat er een sterkere daling tijdens de piek is, wanneer er ook veel schoolgaande kinderen en jongeren gebruik maken van de Poelstraat om naar school te fietsen.

Verder werd ook de impact op andere straten van de woonwijk onderzocht, met name die straten waar er een risico bestond dat het sluipverkeer zich ernaar zou verplaatsen. In de Ten Rodelaan is er een toename van ongeveer 30 auto's per uur. Meer dan waarschijnlijk gaat het hier over lokaal verkeer dat vroeger ontsloot via de Poelstraat en blijft het doorgaand sluipverkeer op de gewestweg (gezien de verhouding afname Poelstraat en toename Ten Rodelaan) - al valt dit op basis van de Telraam-gegevens niet met 100% zekerheid te zeggen. Wat wel onweerlegbaar is, is dat de daling van de hoeveelheid verkeer in de Poelstraat zich absoluut niet 1-op-1 verlegt naar de Ten Rodelaan. Ook in de Krekelstraat is er geen sprake van een significante toename van het autoverkeer sinds de invoering van de enkelrichting. Ter hoogte van de Kerselaarslaan werden er geen veranderingen opgemerkt. M.a.w. +- 70 voertuigen/uur die vroeger door de wijk reden, doen dit nu niet meer, met alle positieve gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

##### Tweede evaluatie Telraam

Voor de tweede evaluatie werd door Telraam bekeken of de bevindingen uit de eerste analyse zich doorzetten (zie presentatie in bijlage). Uit de

evaluatie blijkt dat de resultaten van de eerste evaluatie bevestigd worden. Ten opzichte van de eerste analyse is er bovendien een daling waar te nemen van de V85 (snelheid die door 85% van de bestuurders niet overschreden wordt), zowel in de Poelstraat als in de Ten Rodelaan.

#### Bijkomende metingen en observaties

Daarnaast werden er door de dienst nog een aantal bijkomende metingen en observaties uitgevoerd op andere plaatsen dan waar de Telramen geplaatst zijn. Zo bleek bijvoorbeeld dat de hoeveelheid verkeer in de Krekelstraat ter hoogte van de Gampelaeredreef gelijk is gebleven. Het sluipverkeer heeft zich m.a.w. niet verplaatst naar de route Astene – Krekelstraat. Daarnaast werd ook een meettoestel gehangen in de Krekelstraat tussen Ten Rodelaan en Gaversesteenweg (op vraag van de wijkambassadeurs). Vergelijking met gegevens van het Telraam iets verderop in de Krekelstraat toont aan dat de cijfers op beide locaties *grosso modo* gelijk zijn. Er werden wel iets meer auto's gemeten in het gedeelte tussen de Ten Rodelaan en de Gaversesteenweg, maar gezien de beperkte toename kan er ook hier vanuit gegaan worden dat dit vooral over lokale ontsluiting gaat.

Daarnaast werd ook een telling/observatie van fietsers uitgevoerd ter hoogte van het kruispunt Krekelstraat/Gaversesteenweg (zie bijlage). Over het algemeen werden geen gevaarlijke situaties tussen fietsers en auto's geobserveerd. Om de duidelijkheid voor alle weggebruikers daar te vergroten, zal er wel geopteerd worden om het fietspad ook als dusdanig te laten markeren.

#### Advies verkeerscommissie

Ter voorbereiding van de agendering van dit punt op de gemeenteraad, werd ook het advies gevraagd aan de verkeerscommissie dd. 05/02/2024 betreffende de evaluatie van het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat.

Onderstaand de weerslag in het verslag betreffende het punt:

- De VC formuleert een gunstig advies m.b.t. het definitief bestendigen van het beperkt éénrichtingsverkeer in de Poelstraat het deel gelegen tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat (bovenstaand plan). De VC stelt dat de verkeersleefbaarheid alsook de verkeersveiligheid is toegenomen. De VC neemt kennis van de *PowerPoint*presentatie (als bijlage) opgemaakt door het diensthoofd mobiliteit. Het diensthoofd gaf tijdens de VC bij aanvang be[s]preken van dit punt een toelichting bij deze *PowerPoint*.

De vertegenwoordiger van de fractie NV-A wenst enkele bemerkingen te formuleren die ze o.a. ontvangen hadden van enkele bewoners Poelstraat. Een eerste bemerking was de afweging tussen verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid. Een tweede voorstel van deze fractie was om fietsers meer te sturen naar de fietssnelweg en minder via de Poelstraat.

De vertegenwoordiger van de fractie Vooruit bracht ook de vraag aan van enkele buurtbewoners om voor hen een uitzondering te kunnen maken op het éénrichtingsverkeer, nl. dat bewoners wel in de beide richtingen zouden mogen rijden met hun wagen. Binnen de VC was het antwoord stellig dat dit zeker niet kan, aangezien de Wegcode deze uitzondering verkeersjuridisch niet toelaat.

#### Conclusie

Op basis van de twee evaluaties uitgevoerd door Telraam en op basis van bijkomend onderzoek door de dienst mobiliteit wordt geconcludeerd dat het uitgeteste éénrichtingsverkeer globaal een positieve impact heeft op:

- De daling van doorgaand verkeer in de negenstratenwijk;
- De verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker in de Poelstraat;

Op basis van deze positieve impact kan worden geconcludeerd dat de proefopstelling volgende doelstellingen van algemeen belang dient:

- Veiliger verkeer in de Poelstraat, in het bijzonder voor de actieve weggebruiker;
- Een grotere verkeersleefbaarheid van de negenstratenwijk in het algemeen en de Poelstraat in het bijzonder;

En wordt het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat definitief ingevoerd.

[...]

Besluit

Artikel 1

In de Poelstraat het deel gelegen tussen Gaversesteenweg en Kouterlosstraat wordt beperkt éénrichtingsverkeer ingevoerd. De toegelaten rijrichting is deze van Gaversesteenweg naar de Kouterlosstraat.

Fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A en *speed* pedelecs mogen in de beide rijrichtingen rijden.

[...].”

Dit is de bestreden beslissing.

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

##### *Uiteenzetting van het enige middel*

4. De verzoekende partijen voeren een schending aan van het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

5.1. De verzoekende partijen voeren in een eerste onderdeel aan dat het bestreden besluit op kennelijk onzorgvuldige wijze en zonder kennis van zaken werd genomen, louter op basis van enkele ontoereikende en niet-representatieve metingen, zonder een gedegen mobiliteitsonderzoek, en zonder dat de impact op de aangrenzende (zeer drukke) straten en kruispunten wordt meegenomen.

5.2. Volgens een tweede onderdeel gaat de bestreden beslissing voorbij aan de concrete opmerkingen en bezwaren van de bewoners van de wijk, minstens blijkt niet waarom er geen rekening mee werd gehouden.

5.3. Het derde middelonderdeel houdt voor dat de bestreden beslissing is genomen op basis van onjuiste feiten, inzonderheid een beweerdelijk door V. vastgestelde “aanzienlijke sluipverkeersstroom door de Poelstraat”, en dit “onder verwijzing naar een studie die daarentegen vaststelt dat er sprake is van een zeer beperkt percentage sluipverkeer door de Poelstraat, namelijk slechts 20% van het totale verkeer in die straat, terwijl 80% lokaal verkeer betreft uit de wijk zelf, en zelfs veruit het laagste percentage van alle onderzochte straten in de wijk”.

### *Beoordeling*

6. De bestreden beslissing vormt een aanvullend reglement op het wegverkeer op een gemeenteweg in de zin van artikel 5 van het decreet van 16 mei 2008 ‘betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens’.

7. Voor zover de verzoekende partijen aanvoeren “dat in het bestreden besluit [moet worden] aangegeven op grond van welke elementen en argumenten de relevante bezwaren niet kunnen worden bijgetreden”, verwarren zij de materiële motiveringsplicht met de formele motiveringsplicht, die te dezen niet van toepassing is, vermits het gaat om een reglementair besluit.

8. Het verzoekschrift tot nietigverklaring bekritiseert in essentie dat de effecten van het eenrichtingsverkeer in het gedeelte van de Poelstraat tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat niet op een zorgvuldige wijze werden bepaald en beoordeeld.

De verzoekende partijen werken hun kritiek ter zake zeer gedetailleerd uit. Zij houden meer bepaald voor dat er geen deugdelijk onderzoek is gebeurd naar de omvang en de herkomst van het sluipverkeer, naar de impact

van het eenrichtingsverkeer op de mobiliteit, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in zowel de Poelstraat als de omgeving van de Poelstraat. De verzoekende partijen betwisten in dat verband niet alleen de validiteit en de relevantie van de ingezamelde gegevens, maar ook de conclusie die er door de verwerende partij wordt uit getrokken.

9. Aldus gaat het middel eraan voorbij dat uit het administratief dossier afdoende blijkt dat de beslissing om een gedeelte van de Poelstraat voor eenrichtingsverkeer voor te behouden, niet alleen is ingegeven door de bedoeling om het sluipverkeer in dit deel van de Poelstraat tegen te gaan, maar ook om redenen van verkeersveiligheid.

Zo vermeldt het richtinggevend gedeelte van het mobiliteitsplan:

“Op korte termijn zal [de] Poelstraat enkelrichting worden gemaakt vanaf [de] Gaversesteenweg richting [de] Kouterlosstraat. Op die manier ontstaat er meer ruimte voor de fiets waardoor de fietsroute ook veiliger wordt.”

Ook in de brief van de verwerende partij van 24 maart 2021 aan de bewoners van de Negenstratenwijk wordt de “principebeslissing” inzake het enkelrichting maken van een gedeelte van de Poelstraat mede verantwoord op grond dat “het wegprofiel in dit deel van de Poelstraat te smal [is] om zowel wagens (in twee richtingen), fietsers en voetgangers veilig een plaats in het verkeer te geven”.

De beslissing van de het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij van 22 juni 2023 bevestigt dit motief:

“De Poelstraat is de centrale as voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker richting centrum. Vandaag merken we in de Poelstraat een dubbele problematiek: er rijdt momenteel te veel verkeer (+2600 wagens per dag, waarvan +500 wagens doorgaand verkeer volgens het HB-onderzoek uitgevoerd in april 2022) door een te smalle straat. De Poelstraat, vooral gedeelte tussen de Gaversesteenweg en Kouterlosstraat aangezien daar het meeste fiets- en autoverkeer is, is simpelweg niet breed genoeg om én parkeren én dubbelrichtingsverkeer in de hoeveelheden die gemeten zijn én fietsers én voetgangers op een veilige manier plaats te geven.”

Het bestreden gemeenteraadsbesluit van 22 februari 2024 ligt in dezelfde lijn:

“De invoering van éénrichtingsverkeer (wijkinwaarts) in dit gedeelte van de Poelstraat biedt niet enkel een oplossing voor de vastgestelde sluipverkeersstroom (aangezien vastgesteld werd dat de voornaamste sluipverkeersstroom wijkuitwaarts is) maar biedt tegelijkertijd ook een oplossing voor de andere problematiek in de Poelstraat: zij is de centrale as voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker richting centrum van de wijken die aansluiten op de Poelstraat. De Poelstraat, vooral het gedeelte tussen de Gaversesteenweg en Kouterlosstraat aangezien daar het meeste fiets- en autoverkeer is, is simpelweg niet breed genoeg om én parkeren én dubbelrichtingsverkeer in de hoeveelheden die gemeten zijn én fietsers én voetgangers op een veilige manier plaats te geven. De keuze om de veiligheid van de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietser in het bijzonder via éénrichtingsverkeer te beschermen, werd eveneens reeds gemaakt in het mobiliteitsplan [...]”

10. Het motief inzake het niet breed genoeg zijn van de Poelstraat, voor wat betreft het gedeelte tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat, wordt in het verzoekschrift tot nietigverklaring niet bekritiseerd. Het is pas in de memorie van wederantwoord dat de verzoekende partijen ook opkomen tegen dit motief. Vermits het echter gaat om kritiek die ook reeds in het verzoekschrift tot nietigverklaring had kunnen worden geformuleerd, is deze onontvankelijk.

11. De verzoekende partijen overtuigen er evenmin van dat het motief inzake de te geringe breedte van het betrokken gedeelte van de Poelweg voor dubbelrichtingsverkeer op zich de bestreden beslissing niet kan verantwoorden.

12. Het besluit is dat het middel, dat niet op ontvankelijke wijze opkomt tegen “[d]e keuze om de veiligheid van de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietser in het bijzonder via éénrichtingsverkeer te beschermen”, de vernietiging van de bestreden beslissing niet kan verantwoorden.

13. Het middel wordt verworpen.

## **BESLISSING**

**1. De Raad van State verwerpt het beroep.**

**2. De verzoekende partijen worden, elk voor een achtste, verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 1.600 euro, een bijdrage van 24 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.**

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

Jan Clement,

kamervoorzitter,

Stephan De Taeye,

staatsraad,

David D'Hooghe,

staatsraad,

bijgestaan door

Silvan De Clercq,

griffier.

**De griffier**

**De voorzitter**

**Silvan De Clercq**

**Jan Clement**