

# Gents Milieu Front

Gents MilieuFront vzw  
(GMF)  
Dampoortstraat 81  
9000 Gent  
09 430 03 90  
info@gentsmilieufont.be  
BE0416 645 979  
RPR:  
ondernemingsrechtbank  
Gent afd. Gent  
www.gentsmilieufont.be



03/09/2024

Onderwerp: bezwaarschrift omgevingsvergunningsaanvraag  
OMV\_2023165750

Geachte,

Gents MilieuFront vzw wenst bezwaar in te dienen tegen de omgevingsvergunningsaanvraag van het project Lindenlei 38, OMV\_2023165750 waarvan het openbaar onderzoek loopt tot en met 4 september 2024.

Hieronder vindt u onze opmerkingen en bezwaren.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet  
beleidsmedewerker Gents MilieuFront  
bouke@gentsmilieufont.be

## Vergroening

In de aanvraag wordt veel gesproken over de groenklimaatas langs de Lindenlei en het nieuwe buurtpark. Van een project van deze omvang mag je verwachten dat het volwaardig bijdraagt aan de vergroening van de buurt.

Het is een goede zaak dat er een nieuw buurtpark komt, maar is dit minstens een halve hectare groot zoals voorzien in de 3+30+300-regel die ook door de Vlaamse overheid wordt gehanteerd? Het aantal buurtbewoners zal door dit project toenemen: vergroot ook het beschikbare groen per inwoner?

De vernieuwde Sint-Agnetestraat zou de groene link moeten zijn tussen de achterliggende woonstraten, het nieuwe buurtpark en de groenklimaatas. Deze smalle straat wordt verbreed en volgens de verklarende nota (p.17) is dat in functie van toegang voor de hulpdiensten en meer groen. Uit de bijgevoegde plannen en beelden blijkt dat dit groen zal bestaan uit drie bomen en een aantal plantvakken met vaste planten. Door het inplanten van een nieuw fors bouwblok langs deze straat is er dus duidelijk niet gekozen om een volwaardige groene link te creëren. Het is ook een gemiste kans om deze buurt meer in overeenstemming te brengen met de 3+30+300-regel.

Uit [onderzoek van Gents MilieuFront](#) blijkt dat in deze wijk 21 procent van de gebouwen zicht heeft op 3 bomen. Binnen een cirkel van 500 meter rondom het gemiddelde gebouw in deze wijk is er slechts 10 procent boomkruinbedekking. Een derde van de gebouwen heeft een groengebied van minstens een halve hectare op maximum 300 meter wandelafstand. Kortom: er is nog heel wat vergroenend werk aan de winkel voor deze omgeving. Die vergroening is ook zeer dringend: de klimaatcrisis zal zich de komende jaren almaar venijniger laten voelen.

Wij stellen dan ook voor om dit bouwblok te herzien en de Sint-Agnetestraat breder te maken met ruimte voor volwaardige grote bomen die ecologisch en landschappelijk daadwerkelijk een link vormen tussen het buurtpark en de Lindenlei, en die de buurt mee de - minimale - 3+30+300-doelstelling helpen halen.

Dat men de betekenis van 'groen' in dit project soms minimaliseert, blijkt uit het beeld op p.22 van de bijna volledig versteende binnenkoer: op p.16 van de verklarende nota wordt deze ruimte met één boom als groene ruimte ingekleurd.

In de verklarende nota stelt men dat de koer wordt hersteld naar het originele ontwerp.

Is het dan ook omwille van de erfgoedwaarde dat deze ruimte geen groener karakter krijgt? Zal deze binnenkoer geen hitte-eiland worden? Met dat gegeven hoefde men destijds bij de bouw van de school geen rekening te houden, maar vandaag leven we in een andere wereld. Wat met de 21ste-eeuwse woon- en leefkwaliteit?

In de verklarende nota op p.44 stelt men dat er een meerstammige linde zal worden geplant. Is dat ook naar het originele ontwerp? Vermoedelijk niet. Een meerstammige linde blijft kleiner dan een eenstammige soortgenoot en leent zich er niet echt toe om bij warm weer veel beschutting te bieden.

In de verklarende nota staat op p.44 ook de mooie zin:

Vandaag blijft de Linde voornamelijk enkel in naamgeving over langsheen de Lindenlei, door het aanplanten van een Linde willen we het belang van het gebruik van bomen als visuele leidraad doorheen de stad terug kracht bijzetten.

Als er in deze ruimte dan toch maar één boom mag staan, laat het dan een grote zijn (plantmaat 180-200, met aandacht voor voldoende ondergrondse ruimte en een duidelijk engagement voor de nazorg), een eenstammige linde die een historische link legt, beeldbepalend is en kan uitgroeien tot een volwaardige toekomstboom. Op het beeld op p.16 staat trouwens een eenstammige boom.

Overigens: waarom op deze plek (en andere) geen gevelgroen voorzien?

Dit brengt ons bij de vraag of het project minimaal voldoet aan de 3+30+300-regel. Wij betwijfelen het, en het zou goed zijn mocht de beoordelend ambtenaar dit nagaan; tenslotte is de regel volledig in lijn met Europees, Vlaams en Gents natuurbehoud- en -herstelbeleid. In het dossier worden maar bij uitzondering boomsoorten opgesomd, dikwijls meerstammige, of van tweede grootteorde. Op de bijgevoegde beelden valt inderdaad op dat de bomen binnen het project klein worden voorgesteld met op de achtergrond de grote bomen langs de Lindenlei. Zal door het voorzien van kleine bomen de minimale kruinbedekking van 30% worden gehaald? En kan iedereen vanuit zijn woning of kantoor duidelijk 3 bomen van enig formaat zien?

We vragen dan ook duidelijkheid over de bomen die zullen worden geplant. Hoeveel bomen van eerste grootte? Welke plantmaat? Zijn het er voldoende om - nogmaals: minimaal! - de 3- en 30-norm te halen? Worden het inheemse/streekeigen klimaatbestendige bomen of enkel uitheemse klimaatrobuste soorten zoals op p.44 van de verklarende nota voor het voorplein?

## Fietsparkeren

Het verdient aanbeveling om een opdeling te maken tussen parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen en voor gewone fietsen.

## Autoparkeren

De parking op maaiveldniveau (21 parkeerplaatsen voor privéauto's, opengesteld voor de buurt) verdwijnt. Het plan voorziet in een ondergrondse parking met maar liefst 83 parkeerplaatsen. 15 plaatsen worden voorbehouden voor buurtbewoners.

Voor zover GMF kon nagaan, wordt geen enkele van de 15 parkeerplaatsen en geen enkele van de 68 andere plaatsen voorbehouden voor deelauto's.

De mobiliteitsstudie vermeldt: 'De nieuwe ondergrondse parking ontsluit naar de vernieuwde en verbrede Sint-Agnetestraat.' Twintig bladzijden verder lezen we dat zowel de aan- als uitrijroute via de fietsstraat Lindenlei loopt.

De uitrijroute loopt langs de Papegaai- en Rozemarijnstraat, waar men vandaag al terecht klaagt over het teveel aan gemotoriseerd verkeer.

Maar vooral het geplande autogebruik van de Lindenlei, een intens gebruikte fietsstraat, stoot tegen de borst.

Uit de verkeerstelling van het studiebureau blijkt dat er - naar zijn interpretatie - 'weinig' gemotoriseerd verkeer door de Lindenlei rijdt (58 pae/u 's morgens en 67 's namiddags). Dit wordt vervolgens als argument gebruikt om er meer auto's door te jagen. Maar het beperkte autogebruik is het resultaat van doelbewust beleid en hoort ook beperkt te blijven.

Het geplande aantal parkeerplaatsen in dit project is dan ook véél te groot.

Men komt aan 83 volgens deze verdeelsleutel:

39 wooneenheden	Wonen: 31 parkeerplaatsen
2 332 m <sup>2</sup> BVO kantoren	Kantoren: 33 parkeerplaatsen
262 m <sup>2</sup> BVO horeca (koffiebar, inclusief kelder)	Horeca: 3 parkeerplaatsen
374 m <sup>2</sup> BVO horeca (restaurant)	
146 m <sup>2</sup> BVO kunstgalerij	Kunstgalerij: 1 parkeerplaats
	Buurtparking: 15 parkeerplaatsen

Men spreekt hier van een 'beperkt parkeeraanbod', wat geenszins juist is. Het geplande aanbod botst met de opgelegde cijfers van Stad Gent. Wat betreft het wonen bijvoorbeeld zien we een verhouding 39/31. Dat is net geen 0,8, met andere woorden, aanschurkend

tegen het maximum dat Stad Gent oplegt voor de oranje zone - terwijl Stad Gent aangaf dat voor dit project eerder de richtlijnen van de rode zone gevolgd horen te worden.

31 parkeerplaatsen voor 39 woningen is vooral ook een grove overschatting van de parkeerbehoefte. In de Gentse binnenstad heeft één op de twee bewoners geen eigen auto. Wetende dat Gent ook een grote woningnood kent, is er ongetwijfeld een grote groep mensen die maar wat graag een centrumwoning willen betrekken zónder bijhorende parkeerplaats.

De bedoelde gebruikers van de parking zijn (buurt)bewoners en werknemers, en niet de gebeurlijke bezoekers van deze bewoners en functies. Het is onduidelijk waarom de zogeheten 'vaste' gebruikers niet in staat zouden zijn een paar minuten te wandelen van hun deel- of privéauto naar hun woon- of werkplek. De mobiliteitsstudie vermeldt namelijk correct: 'Er zijn verschillende openbare parkings op wandelafstand.' Om precies te zijn: maar liefst vier parkings (Center Parking, Sint-Michiels, Savaanstraat en Kouter) liggen op tien minuten wandelen of minder.

De vraag dringt zich dan ook op: voor wie zijn die 83 parkeerplaatsen bestemd? Voor wie is het dagelijks nodig om *in situ* te parkeren en onmogelijk om gebruik te maken van de nabije grote publieke parkings? Men mikt op 'functies zoals een advocatenkantoor, notariaat, architectenbureau...': deze advocaten, notarissen en architecten zijn vast prima in staat om te parkeren in een publieksparking. Er is geen enkele goede reden om voor hen zo'n groot aantal private parkeerplaatsen aan te leggen in het autoluwe hart van de stad, met alle ruimtelijke, gezondheids- en veiligheidsnadelen vandien voor omwonenden en actieve weggebruikers op de in- en uitrijroute, in het bijzonder de drukgebruikte fietsas.

We citeren opnieuw de mobiliteitsstudie: 'De locatie heeft een mobiscore van 9,5. Alle categorieën van diensten zijn zeer goed bereikbaar te voet of met de fiets en er is een uitstekend aanbod aan openbaar vervoer.' Dus waarom dan per se het maximale aantal parkeerplaatsen voor privéauto's willen bouwen?

Gents MilieuFront kan leven met een beperkt aantal (deel)autoparkeerplaatsen en een beperkt aantal parkeerplaatsen voor mensen voor wie wandelen, fietsen en deelmobiliteit moeilijk zijn. Zo raken ook zij comfortabel ter plaatse (en weer weg). Maar 83 plaatsen lijkt ons volstrekt uit de tijd, en gaat lijnrecht in tegen het stedelijke beleid van de laatste jaren om het STOP-principe actief in de praktijk te brengen. We herinneren Stad Gent aan een ijzeren mobiliteitswet: 'Build it and they will come.' Het is daarom een heel slecht idee om zoveel nieuwe parkeerplaatsen te creëren midden in de stad.

Om die redenen vraagt Gents MilieuFront om dit project geen vergunning toe te kennen.