

Gents Milieu Front



Dampoortstraat 81
9000 Gent
09 430 03 90
info@gentsmilieufront.be

13/01/2025

Onderwerp: beroep OMV_2023165750

Geachte,

Gents MilieuFront wenst beroep aan te tekenen tegen de vergunning die Stad Gent verleende voor het project 2023165750, "Lindenlei 38" in Gent.
Hieronder vindt u een woordje uitleg.
Gents MilieuFront vraagt om gehoord te worden.

Met vriendelijke groeten,

Pieter Nuytinck (voorzitter GMF) en Amélie Rocquet (bestuurslid GMF)

Contact:

Bouke Billiet

Beleidsmedewerker Gents MilieuFront

bouke@gentsmilieufront.be

0498/574.596

Overzicht van dit beroepschrift:

[Belang van de indiener](#)

[Bespreking van bezwaren en antwoorden in de vergunning](#)

[Vergroening](#)

[Autoparkeren](#)

[Conclusie](#)

Belang van de indiener

Milieuvereniging Gents MilieuFront (hoofdzetel: Dampoortstraat 81, 9000 Gent; ondernemingsnummer: BE 0416 645 979) is om meerdere redenen betrokken en belanghebbend.

Gents MilieuFront (GMF) is een erkende regionale milieuvereniging die instaat voor de bescherming van het leefmilieu. De maatschappelijke doelstelling wordt als volgt omschreven in de statuten:

Artikel 4. Belangeloos doel, voorwerp en werkingsgebied van de vzw

1. Belangeloos doel

De vzw heeft tot doel het behoud, de bescherming en verbetering van het menselijk en natuurlijk leefmilieu kaderend in een duurzame ontwikkeling van de samenleving, waarbij voldaan wordt aan de behoeften van de huidige generatie, zonder dat daarbij de behoeften van de volgende generaties in het gedrang komen. De vereniging biedt concreet handelingsperspectief aan mensen die samen willen bouwen aan een ecologisch en sociaal rechtvaardige samenleving.

Deze doelstelling omvat:

- *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van de biodiversiteit, natuur en natuurwaarden*
- *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van open ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en stedenschoon*
- *een verantwoord en efficiënt gebruik van de natuurlijke rijkdommen, ruimte en energiebronnen. Dit impliceert productie- en consumptiepatronen die de beschikbare milieugebruiksruimte en de draagkracht van het ecosysteem respecteren*
- *het bereiken van een algemene basismilieukwaliteit voor de milieucompartimenten water, bodem en lucht en het bereiken van een bijzondere milieukwaliteit in specifieke omstandigheden of gebieden*

- *het behoud, het herstel, de duurzame ontwikkeling en het beheer van het stedelijk leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder,...*
- *het bereiken van een beleid gericht op de bescherming van de gezondheid van de mens*
- *het bereiken van een beleid dat berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt*
- *het bereiken van een beleid dat gestoeld is op een volwaardige participatie van burgers en milieuverenigingen en dat de toegang tot het gerecht voor dezen garandeert.*

Gents MilieuFront streeft aldus een nauwkeurig omschreven doelstelling na, in kader waarvan de werking georganiseerd wordt. De collectieve belangen waarvoor de organisatie opkomt, namelijk de bescherming van zowel het menselijk als het natuurlijk leefmilieu dienen te worden onderscheiden van het algemeen belang.

Artikel 4 van de statuten vervolgt immers met het volgende:

2. Voorwerp van de vzw

De vzw verwezenlijkt haar belangeloos doel door onder meer activiteiten te organiseren met haar leden, vrijwilligers of in samenwerking met diverse actoren in de samenleving op lokaal, bovenlokaal, Vlaams, federaal, Europees en internationaal niveau

De vzw kan haar doelstellingen verwezenlijken door met alle wettelijke middelen de nuttige initiatieven te nemen, steunen en coördineren onder meer door:

- *het vertegenwoordigen in rechte en in feite van zijn leden, overal waar het belang van het leefmilieu dit wenselijk en noodzakelijk maken*
- *de deelname aan de werking van advies- en overlegorganen*
- *rechtstreekse tussenkomsten bij officiële instanties en particulieren*
- *het uitwerken en realiseren van projecten en campagnes en hiervoor ev. de nodige subsidies aanvragen*
- *het uitvoeren van studies en het uitwerken van publicaties*
- *het voeren van perscampagnes*
- *het realiseren van dienstverlening aan derden*
- *het organiseren van of meewerken aan openbare manifestaties*
- *de vrijwaring van het doel langs gerechtelijke weg*
- *het informeren en sensibiliseren van het brede publiek of van specifieke doelgroepen*
- *het oprichten van of meewerken aan thematische netwerken, platformen en ad hoc samenwerkingsverbanden*

- *samenwerking met andere milieuverenigingen en koepels in het werkingsgebied*

3. Werkingsgebied

Het werkingsgebied van de vzw strekt zich uit over het grootstedelijk gebied Gent, met name Gent, Mariakerke, Drongen, Wondelgem, Sint-Amandsberg, Oostakker, Ledeberg, Gentbrugge, Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde, Mendonk, Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel, Afsnee, De Pinte, Destelbergen, Evergem, Melle, Sint-Martens-Latem en Merelbeke.

De werking kan betrekking hebben op lokaal, gemeentelijk, regionaal, provinciaal, federaal, Europees en/of internationaal vlak, als de activiteiten op deze niveaus een impact hebben op het realiseren van een transitie naar een ecologisch en sociaal rechtvaardige samenleving op niveau van het grootstedelijk gebied Gent of als ze een precedent of voorbeeld zijn voor de transitie naar een ecologisch en sociaal rechtvaardige samenleving op het niveau het grootstedelijk gebied Gent.

Het indienen van onderhavig beroep past aldus binnen het maatschappelijk doel van Gents MilieuFront. Gents MilieuFront toont aldus op voldoende wijze aan dat zijn collectief belang niet samenvalt met het algemeen belang.

Gents MilieuFront diende ook in eerste aanleg een bezwaarschrift in. Dat valt [hier](#) te raadplegen.

Bespreking van bezwaren en antwoorden in de vergunning

De bezwaren van GMF rond vergroening en autoparkeren worden weggezet met algemene formuleringen en verwijzingen. Er is weinig inhoudelijke argumentatie. Waarom stapt men af van de uitbouw van een groen- en klimaatas langs de Lindelei die van algemeen belang is voor alle stadsbewoners? Is de voorziene groenaanleg (aanplanten grote boomsoorten) voldoende om te voldoen aan de 3+30+300-regel, een regel die in Europese en Vlaamse beleidsnota's, maar ook in het bestuursakkoord van de Stad Gent is opgenomen? Waarom houdt men vast aan de parkeerrichtlijn uit de oranje zone, ook al is het overduidelijk dat het gebied zich bij de start van het ontwerp al in de rode zone bevond?

Het is voor GMF pijnlijk duidelijk dat men niets fundamenteels wenst te veranderen aan een project dat tussen de projectontwikkelaar, het projectteam en de stadsdiensten is besproken. Wij vragen echter dat er volwaardig rekening wordt gehouden met fundamentele opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek rond het project werden geformuleerd. Dit project zal de komende decennia de omgeving van de Lindelei en aanpalende buurt op vlak van klimaat, groen en mobiliteit bepalen. Om tot een toekomstige klimaatrobuuste en

verkeersveilige buurt te komen moet het project minstens voldoen aan de huidige beleidsdoelstellingen en normen, wat nu niet het geval is. Hieronder gaan we dieper in op (de weerlegging van) onze bezwaren.

Vergroening

OMV. punt 9.9 p. 41-42 Bezwaar Structuurvisie 2030 Ruimte voor Gent - groenklimaatas

In het project wordt voorbijgegaan aan het volwaardig uitbouwen van een groenas langs de Lindelei. Ook van het voorzien van een groene ruimte op de hoek van de Lindelei en de Sint-Agnetestraat als verbinding naar de achterliggende wijk is geen sprake.

In de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent wordt gesteld dat de volledige breedte tussen de Sint-Agnetestraat en het waardevol beschermd gebouw moet ingenomen worden als openbare groenzone om de achterliggende wijk bij de groenas te betrekken.

In het voorliggende project wordt de groenzone gereduceerd tot een verbreding van de Sint-Agnetestraat die dan nog volgens de toelichtingsnota (p.17) niet enkel in functie staat van meer groen maar ook in functie van de toegang voor de hulpdiensten. Uit de bijgevoegde plannen en beelden blijkt dat dit 'meer groen' zal bestaan uit drie bomen en een aantal plantvakken met vaste planten. Dit kan bezwaarlijk een volwaardige groen- en klimaatas worden genoemd.

De aanleg van een toegang voor de brandweer moet bovendien volgens de nota Ruimte voor Gent buiten de groenzone worden voorzien.

Op onze vraag welke bomensoorten er zullen worden geplant en hoeveel van eerste grootte staat in de bespreking van de bezwaren geen antwoord. Het belang van hoogstammige bomen van passende grootte is niet te onderschatten, staat nochtans te lezen in de nota Ruimte voor Gent.

In de bespreking van de bezwaren wordt gesteld dat: *'het voorplein zorgt voor een bijkomende private verbinding tussen de Lindenlei en het buurtpark, met een publiek karakter. De voorziene poorten zullen enkel 's nachts worden gesloten.'*

Uit de plannen blijkt duidelijk dat er langs de Lindelei geen voorplein is voorzien. 'Het voorplein' ligt ingesloten tussen de bouwblokken. Van een groene link tussen de parkzone en de Lindelei en 'het voorplein' is geen sprake. Ook hier de vraag welke boomsoorten worden voorzien en hoeveel van eerste grootte? En welke garanties worden er geboden dat het plein overdag altijd toegankelijk zal zijn? Tussen welke uren? Wat als de algemene vergadering van de bewoners beslist dat de toegang van dit private terrein voor niet-bewoners wordt afgesloten? Wie gaat dat opvolgen en controleren?

In ons bezwaarschrift vragen we rond de historische koer:

- 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?
- Waarom op deze plek (en andere) geen gevelgroen voorzien?
- 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.

In de bespreking wordt gesteld dat: *'aangezien het hier een beschermd monument betreft, wordt gevelgroen hier uitgesloten. Ook de definitieve keuze van de boom voor de historische binnenkoer, zal gebeuren in overleg met Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg'*.

Er wordt in de bespreking geen antwoord geformuleerd op de vraag of hier geen hitte-eiland wordt gecreëerd. En waarom zou er op een beschermd monument geen gevelgroen mogen groeien? Voor het zicht? Gevelgroen oogt ook mooi, zeker in combinatie met een mooie gevel. We verwijzen hierbij naar de doctoraatsstudie van Marie De Groeve van de UAntwerpen. De [positieve effecten](#) van gevelgroen op monumenten die in deze studie worden beschreven kunnen we onderschrijven.

Waarom men geen gevelgroen op andere gebouwen (nieuwbouw) voorziet wordt in de bespreking niet aangehaald.

Er wordt ook niet geargumenteed waarom een forse éénstammige linde (plantmaat 180-200, met aandacht voor voldoende ondergrondse ruimte en een duidelijk engagement voor de nazorg) op dit binnenplein niet kan.

OMV punt 9.10. Bezwaar Ontwerp buurtpark p. 42-43

Onder dit punt wordt de vraag van GMF aangehaald of het project voldoet aan de 3+30+300-regel.

Opmerkelijk is dat men deze vraag bij de bezwaren over het ontwerp van het buurtpark plaatst. Deze regel gaat evenwel niet over het ontwerp van het park, maar wel over het feit of alle (buurt)bewoners en werknemers zicht zullen hebben op drie forse bomen, of 30% van de oppervlakte van het project bedekt wordt met boomkruinen en of er een park van minstens 0.5ha op maximaal 300m wandelafstand is.

In de bespreking van de bezwaren gaat men helemaal niet in op onze vraag of de 3+30+300-regel binnen het project wordt gehaald en/of de voorziene groenaanleg de buurt dichter bij de 3+30+300-norm kan brengen.

OMV punt 10.1 Advies Team Bouwmeester p.54-56

Het verlenen van de omgevingsvergunning wordt mee verantwoord door het positieve advies van het Team van de Bouwmeester.

De argumentatie in het advies van het Team Bouwmeester rond het nieuwe gebouw op de hoek van de Lindelei en de Sint-Agnetestraat is echter opmerkelijk (en bedenkelijk): *'Door de ligging aan de groenklimaat-as, met veel ruimte, bomen, is de hoogte verantwoord.'*

De aanwezigheid van het parkje aan de Lindelei wordt als argument gebruikt om een hoog gebouw te verantwoorden op een plek waar volgens de nota Ruimte voor Gent een lokale verbreding van de groenklimaatas is voorzien.

De bomen in het parkje langs de Leie zullen door welke omstandigheid ook ooit degraderen en in een veteranenstatus komen of in volume en hoogte moeten teruggesnoeid worden of volledig moeten gerooid worden.

Het zou van goed bestuur getuigen mochten er binnen het voorliggende project nieuwe grote bomen van eerste orde worden voorzien. Deze nieuwe bomen kunnen op termijn de kwaliteiten (ruimtelijk en ecologisch) van eventuele uitvallende bomen tussen de Lindelei en de Leie vervangen. De ruimte op de hoek van de Lindelei en de Sint-Agnetestraat is de ideale plantplek. De nieuwe bomen kunnen een ruimtelijke en ecologische link vormen tussen het parkje aan de Leie en het nieuwe voorziene park aan de Wijngaardstraat.

Door het Team Bouwmeester wordt de hoogte van het nieuwe gebouw aan de Lindelei niet verantwoord door te refereren naar de bouwhoogte van de omliggende gebouwen, maar wel naar de ruimte en de bomen in het parkje aan de Leie. In het kader van het algemeen belang en het klimaatrobust maken van deze omgeving zou het nochtans logisch zijn dat het bouwproject zich zou integreren in een volwaardige groen- en klimaat-as met een volwaardige vertakking met forse bomen richting de achterliggende wijk en park. En niet omgekeerd.

In het advies van het Team van de Bouwmeester wordt wel verwezen naar de klimaat-as, maar wordt dit concept dus blijkbaar niet als basis beschouwd voor de ontwikkeling van het project. De zinsnede in de conclusie van het advies *'het publieke klimaatparkje draagt bij op*

grotere schaal aan de ecologie in deze stad' zegt voldoende over welke waarde men aan groenstructuren hecht: we moeten genoeg nemen met een toefje groen.

Autoparkeren

OMV punt 9.15 Bezwaar verkeersdruk p.47

We lezen in de bespreking van het bezwaar: *'Het project voorziet de nodige maatregelen voor het bewaren van de leefbaarheid en de kwaliteit van de wijk, zoals ondergronds parkeren'*.

Van struisvogelpolitiek gesproken. De Stad blijft maar denken dat ondergronds parkeren een soort magische oplossing is voor geluidshinder, veiligheidsproblemen, ruimtebeslag, luchtvervuiling en andere gevolgen van auto's in de stad. Ondergronds parkeren lost niets op, maar creëert net problemen.

OMV punt 10.2. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening p.60

Op 9/1/2025 ontving Gents MilieuFront het volledige advies van de mobiliteitsambtenaar van de Dienst Stedenbouw, nadat wij dit opgevraagd hadden via openbaarheid van bestuur. De tenuer van het volledige advies van het Mobiliteitsbedrijf stemt niet overeen met de conclusies die men trekt in de omgevingsvergunning. Gents MilieuFront stelt zich daar vragen bij.

In het advies van het Mobiliteitsbedrijf lezen we:

"Een bezorgdheid bij het project is echter wel het bijkomende autoverkeer op de Lindenlei, een intens gebruikte fietsstraat en belangrijk sluitstuk in het stadsregionaal fietsnetwerk. Het is niet eenvoudig of eenduidig te bepalen hoeveel extra autocirculatie op deze as aanvaardbaar is zonder de kwaliteit van deze belangrijke fietsas te ondermijnen. Er zijn geen beschikbare richtlijnen die bepalen wat het maximale aantal motorvoertuigen (mvt) op primaire fietsassen mogen zijn zonder de ambities voor deze fietsassen te ondermijnen. Voor fietsstraten bestaat dit wel en legt het Vlaamse fietsvademecum een maximum op van 1000 mvt per dag. Rekening houdend met de Gentse context (= zeer hoog fietsaandeel in de modal split) en de doelstellingen van een primaire stedelijke fietsroute, houden we voor dit soort fietsassen binnen het Mobiliteitsbedrijf eerder een maximum van 500 mvt/dag voor ogen. Door de nieuwe ondergrondse parking zitten we wellicht nog flink onder de Vlaamse Fietsvademecumnorm, maar wel een beetje boven ons eigen streefbeeld.

Hoewel zeker niet onoverkomelijk, zal de ondergrondse parking m.a.w. wel een -waarschijnlijk vrij beperkte- impact hebben op de kwaliteit van de fietsas. We betreuren dan ook dat de ontwikkelaar op deze uiterst goed bereikbare locatie niet ondubbelzinnig de kaart

trekt van de actieve weggebruiker door het aantal autoparkeerplaatsen te beperken. Een lager aantal parkeerplaatsen is perfect verenigbaar met de stedelijke parkeerrichtlijnen.

Indien het stadsbestuur ervoor zou kiezen om de impact van de autoparking te reduceren, zou ervoor gekozen kunnen worden om minder autoparkeerplaatsen te vergunnen. Er zijn 3 scenario's:

- Binnen de vorkwaarde van de oranje zone kan gekozen worden het voor het minimum i.p.v. het maximum. Dat betekent dat er in totaal 41 parkeerplaatsen vergund mogen worden (en één ondergrondse bouwlaag niet uitgevoerd moet worden), al dan niet vermeerderd met 15 buurtparkeerplaatsen.

- Er zou voor gekozen kunnen worden om de parkeerrichtlijnen voor de rode zone toe te passen, de zone waarin het project zich al sinds 3 oktober 2022 bevindt. Volgens de rode zone moeten er geen autoparkeerplaatsen worden voorzien en mogen er maximaal 60 wagens worden voorzien (exclusief parkeerplaatsen voor buurtbewoners). Dat wil zeggen dat er minimum 8 van 68 parkeerplaatsen voor de woon- en commerciële functies uit de vergunning moeten worden gesloten.

- Er zou ook kunnen gekozen worden om de ondergrondse parking te beperken tot één bouwlaag, waardoor het aantal parkeerplaatsen wordt beperkt tot 38 (K1) of 45 (K2). Dit zou nog steeds in overeenstemming zijn met de parkeerrichtlijnen voor de rode zone."

In de vergunning wordt dat:

"Een bezorgdheid bij het project is het bijkomende autoverkeer op de Lindenlei, een intens gebruikte fietsstraat en belangrijk sluitstuk in het stadsregionaal fietsnetwerk. Het is niet eenvoudig of eenduidig te bepalen hoeveel extra autocirculatie op deze as aanvaardbaar is zonder de kwaliteit van deze belangrijke fietsas te ondermijnen. Er zijn immers geen beschikbare richtlijnen die bepalen wat het maximale aantal motorvoertuigen (mvt) op primaire fietsassen mogen zijn, zonder de ambities voor deze fietsassen te ondermijnen. Voor fietsstraten bestaat dit wel en legt het Vlaamse fietsvademecum een maximum op van 1000 mvt per dag. Rekening houdend met de Gentse context (= zeer hoog fietsaandeel in de modal split) en de doelstellingen van een primaire stedelijke fietsroute, moet worden getracht om hier mooi onder te blijven.

Door de nieuwe ondergrondse parking zit het project mooi onder de Vlaamse Fietsvademecumnorm.

Hoewel niet onoverkomelijk, zal de ondergrondse parking wel een -waarschijnlijk vrij beperkte impact hebben op de kwaliteit van de fietsas. Het is belangrijk dat het project ook in de toekomst blijft inzetten op een duurzame en ambitieuze modal split, waarbij de kaart moet

worden getrokken van de actieve weggebruiker en zo het autogebruik te gaan beperken.

Parkeren

Het parkeerluik wordt afgetoetst aan de parkeerrichtlijnen van de stad. Deze stedelijke richtlijnen werden opgesteld om de leefbaarheid en kwaliteit van het stedelijk gebied te bewaren door onnodig autogebruik te vermijden, fietsgebruik te stimuleren, en parkeeroverlast op openbaar domein te vermijden. De fiets- en autoparkeereis worden volgens deze parkeerrichtlijnen aan de hand van drie objectieve criteria berekend: 1) de functies, 2) de ligging, 3) de grootte.

De grens van de parkeertariefzones in deze omgeving werden recent aangepast waardoor deze site vandaag binnen de rode zone gelegen is. Tijdens het voortraject was dit oranje zone zodat de ontwerper rekening heeft gehouden richtlijnen voor die zone en dit op advies van de stadsdiensten. De aanpassing van de grens tussen rode en oranje zone laten we niet doorwerken in de beoordeling van voorliggend project. We houden vast aan de eerder meegegeven richtlijnen vanuit behoorlijk bestuur en toetsen dus aan de criteria voor de oranje zone. Rekening houdend met deze criteria moeten er bij voorliggende project minsten 188 fietsparkeerplaatsen worden voorzien (119 fietsparkeerplaatsen voor woonfunctie + 50 voor commerciële functies + 19 voor de bezoekers).

Daarnaast moeten ook minimaal 41 parkeerplaatsen (23 voor de bewoners, 16 voor de kantoormedewerkers, en 2 voor de horeca- en expositieruimte) en maximaal 80 (31 voor de bewoners, 47 voor de kantoormedewerkers, en 2 voor de horeca-, en expositieruimte) worden voorzien. Daarbovenop kunnen ook 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners worden voorzien.”

Gents MilieuFront verzet zich tegen deze lezing. Op pagina 7 van de beschrijvende nota van de projectontwikkelaar zien we immers dit overzicht van timing:

Het ontwerpproces is van start gegaan eind 2022. Sinds de start is een lang traject gelopen met de verschillende stadsdiensten om tot een gedragen plan te komen. Onderstaande geeft een overzicht van de verschillende vergadermomenten;

2 februari 2021	Voorbespreking	Brandweer
17 februari 2022	Overleg	Brandweer
14 november 2022	Overleg	Brandweer
22 november 2022	Plaatsbezoek	Onroerend Erfgoed, Monumentenzorg
21 december 2022	Overleg	Brandweer
9 februari 2023	Coördinatie-overleg	Kwaliteitskamer, Groendienst, Mobiliteit, Wegen & Verkeer, Wijkregisseur, Brandweer, Farys, Milieudienst, dienst Economie, dienst Wonen
9 februari 2023	Kwaliteitskamer	Kwaliteitskamer, Monumentenzorg, Stedenbouw
13 maart 2023	Overleg	Brandweer
24 maart 2023	Overleg	Brandweer
28 april 2023	Erfgoedoverleg	Onroerend Erfgoed, Monumentenzorg, Stedenbouw
9 mei 2023	Overleg	Brandweer
11 mei 2023	Kwaliteitskamer	Kwaliteitskamer, Stedenbouw
11 mei 2023	Coördinatie-overleg	Kwaliteitskamer, Groendienst, Mobiliteit, Wegen & Verkeer, Wijkregisseur, Brandweer, Farys, Milieudienst, dienst Economie, dienst Wonen
15 mei 2023	Overleg	IVAGO
5 juni 2023	Overleg mobiliteit	Stedenbouw, Mobiliteit
20 juni 2023	Overleg groen & water	Stedenbouw, Groendienst, Farys
23 juni 2023	Erfgoedoverleg	Monumentenzorg, Onroerend Erfgoed, Stedenbouw
29 juni 2023	Kwaliteitskamer	Kwaliteitskamer, Stedenbouw, Monumentenzorg, Onroerend Erfgoed
25 augustus 2023	Overleg	Fluvius
1 september 2023	Erfgoedoverleg	Monumentenzorg, Onroerend Erfgoed, Stedenbouw
14 september 2023	Coördinatie-overleg	Kwaliteitskamer, Groendienst, Mobiliteit, Wegen & Verkeer, Wijkregisseur, Brandweer, Farys, Milieudienst, dienst Economie, dienst Wonen
29 september 2023	Erfgoedoverleg	Monumentenzorg, Onroerend Erfgoed
26 oktober 2023	Erfgoedoverleg	Monumentenzorg, Onroerend Erfgoed, Stedenbouw

Er staat dus letterlijk: ‘Het ontwerpproces is van start gegaan eind 2022.’

Welnu, het terrein bevindt zich sinds 3 oktober 2022 in de rode parkeerzone, en de beslissing om de parkeerzones te wijzigen werd lang daarvoor genomen: zie bijvoorbeeld deze [communicatie van Stad Gent](#) van 13 juni 2022:

Aangepaste parkeertarieven en parkeerzones vanaf 3 oktober 2022

13 juni 2022

De Stad Gent voert enkele wijzigingen door op het vlak van parkeren.

Niettemin zijn hier de parkeerrichtlijnen van de oranje zone toegepast. In het dossier wordt dit verantwoord door te beweren dat de parkeerzone waarin het terrein zich bevindt tijdens het ontwerpproces is veranderd van oranje naar rood, en dat er daarom is gekozen om de oranje parkeerrichtlijnen aan te houden. Dat klopt dus niet: het terrein bevond zich bij de start van het ontwerpproces al in de rode zone. Het argument om omwille van behoorlijk bestuur toch de richtlijnen van de oranje zone te behouden, is dan ook ongegrond. Sterker nog, het getuigt net niet van behoorlijk bestuur dat de Stad zich niet aan de eigen - duidelijk gecommuniceerde - regels houdt. Alleen al daarom kan deze vergunning niet standhouden.

Conclusie

We dienen bezwaar in omdat onze argumenten niet op een volwaardige manier werden behandeld. Dit getuigt niet van behoorlijk bestuur.

We vragen dat het project zich integreert in een volwaardig uitgebouwde groenklimaat en dat men op projectniveau minstens de 3+30+300-regel respecteert.

We vragen dat de Stad een fatsoenlijk antwoord formuleert op onze bezorgdheden rond ondergronds parkeren, en bovenal dat men de eigen regels toepast, namelijk de parkeerrichtlijnen van de rode zone.

Om die redenen vragen we de deputatie om de vergunning te schrappen.

Gents MilieuFront vraagt nadrukkelijk om gehoord te worden.

Hoogachtend,

Pieter Nuytinck (voorzitter GMF) en Amélie Rocquet (bestuurslid GMF)

Contact:

Bouke Billiet (beleidsmedewerker Gents MilieuFront)

bouke@gentsmilieufont.be

0498/574.596