

VERZOEKSCHRIFT TOT Vernietiging

Aan de heer Eerste Voorzitter,
Aan de dames en heren raadsleden,
Die de Raad voor Vergunningsbetwistingen samenstellen,
Koning Albert II-laan 35 bus 81,
1030 Brussel

I. Partijen en Bestreden Beslissing

Verzoeken met de meeste eerbied:

- 1) **GENTS MILIEUFRONT vzw (GMF)**, met maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Dampoortstraat 81 en met KBO-nummer 0416.645.979.
Eerste verzoekende partij
- 2) **De heer Stephan BERTELOOT**, geboren te Gent op 24 december 1958, wonende te 9000 Gent, Sint-Agnetestraat 1.
Tweede verzoekende partij
- 3) **De heer Iwein ROELENS**, geboren te Gent op 1 juni 1983, wonende te 9000 Gent, Pekelharing 54.
Derde verzoekende partij

Met als raadsman: **Mr. Johan Verstraeten**, advocaat te 3000 Leuven, Fonteinstraat 1A, bus 501. Die ten behoeve van huidige procedure keuze van woonplaats doen in het kantoor van hun raadsman, Mr. Johan Verstraeten, te 3000 Leuven, Fonteinstraat 1A bus 501.

Aangezien verzoekende partijen bij huidig verzoekschrift de vernietiging vorderen van:

“De Omgevingsvergunning onder voorwaarden van 2 oktober 2025 door de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen in laatste aanleg verleend aan de BV Lindenlei, voor het project gelegen aan de Lindenlei 38, 9000 Gent, Coupure 54 te 9000 Gent op het perceel, kadastraal bekend onder GENT 15 AFD, sectie F, nr. 0701/G, voor ingedeelde inrichtingen of activiteiten (OMV_2023165750_LA).” (Stuk 1)

Aangezien de vermoedelijke verwerende partij aldus is:

De Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen, met zetel te 9000 Gent, Charles de Kerchovelaan 189.

Onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenning. Verzoekende partijen behouden zich alle rechten voor om m.b.t. deze of andere argumenten of middelen andere procedures aan te wenden.

II. De feiten

1. De vergunningsaanvraag heeft betrekking op de herontwikkeling van de voormalige site van het Sint-Agneteklooster, later gebruikt als Nijverheidsschool, gelegen aan de Lindenlei en de Sint-Agnestestraat te Gent. Daarnaast paalt het perceel tevens aan de Wijngaardstraat. Onderstaande afbeelding duidt het projectgebied:



De huidige site is een beschermd monument (bij ministerieel besluit van 30 november 2017) en is vastgesteld bouwkundig erfgoed sinds 20 juni 2023. Hoewel de site een ruime historiek kent, zijn de gebouwen vandaag in verval geraakt.

Begin 2022 werd de site door VDD LL Besloten Vennootschap, een bouwpromotor, via een openbare verkoop gekocht met de bedoeling om onderhavig project te realiseren.

Het project omvat zowel ingedeelde inrichtingen of activiteiten als stedenbouwkundige handelingen. De aanvrager beoogt de realisatie en exploitatie van een gemengd stedelijk project bestaande uit 39 nieuwe wooneenheden, kantoorfuncties, twee horecavoorzieningen, een kunstgalerij en een ondergrondse parkeergarage.

De aanvraag voorziet dat deze ondergrondse parkeergarage in totaal plaats zal voorzien voor 83 voertuigen. In de omgeving van de projectsite bevindt er zich reeds een tijdelijke buurtparking, waarop in totaal 25 wagens kunnen parkeren.

Deze buurtparking verdwijnt. Ter compensatie zouden er 15 ondergrondse parkeerplaatsen komen, voorbehouden voor buurtbewoners, die mee verrekend zitten in de 83 voorziene plaatsen.

Daarnaast voorziet het project in de aanleg van het openbaar domein en de inrichting en overdracht van een groenzone aan de Stad Gent. Een deel van het bestaande monument wordt gerestaureerd en geïntegreerd in het geheel, terwijl bijkomende bouwvolumes worden opgetrokken rondom een binnenkoer.

2. De site bevindt zich in een autoluwe omgeving en in een ecologisch belangrijke ontwikkelingszone in de Gentse binnenstad.

Zo is de Lindenlei een intens gebruikte en belangrijke fietsstraat in de binnenstad. Op onderstaand plan dd. 22 juni 2023, komende van de Stad Gent, is de Lindenlei aangeduid als een bestaande fietsstraat:¹



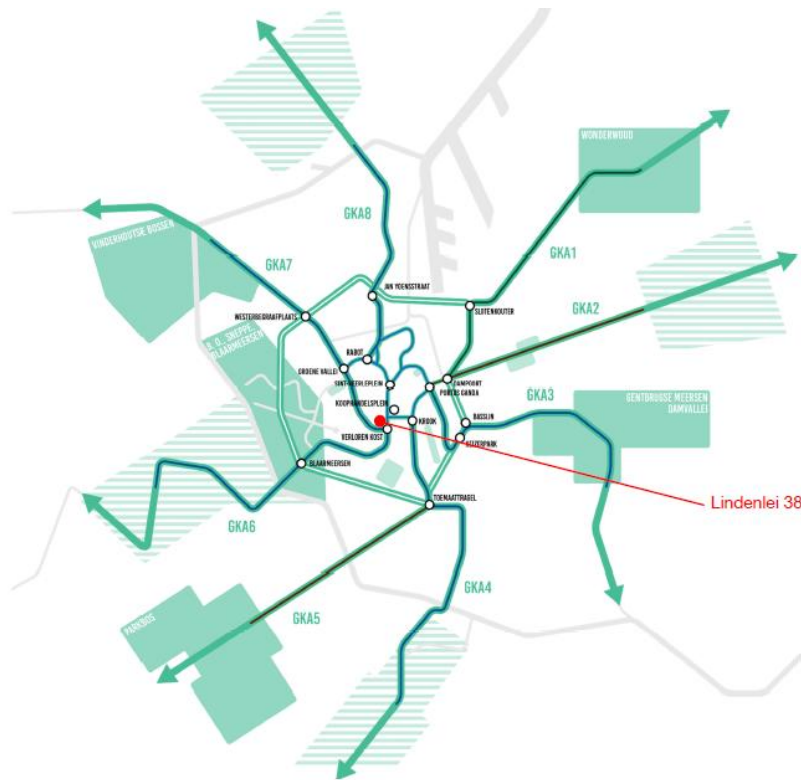
Voor gemotoriseerd verkeer geldt eenrichtingsverkeer, terwijl fietsers wel in beide richtingen de straat mogen kruisen. Er geldt aldus een maximale toegelaten snelheid van 30 km/u.

Daarnaast is het project gelegen op een kruispunt tussen twee 'groenklimateassen' (nr. 6 en nr. 7). Deze groenklimateassen zijn een Gents initiatief die samen een natuur- en waterrijk netwerk vormen dat de binnenstad verbindt voor fietsers, wandelaars en fauna en flora met de open ruimte en de vijf groenpolen aan de rand van Gent.²

Onderstaande afbeelding duidt de locatie van het projectgebied ten aanzien van de groenklimateassen:

¹ Stuk 2.

² Stad Gent, "Project groenklimateassen", consulteerbaar via: <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-groenklimateassen>



(bron: Verantwoordingsnota, p. 43)

Op haar website stelt de stad Gent hierover het volgende:

*“De assen verbinden versnipperde stukjes natuur en water in de stad beter met elkaar. We creëren er brede en grotendeels autovrije verbindingen waarlangs het heerlijk **joggen, wandelen en fietsen** is. Het leefgebied van veel **planten en dieren** vergroot erdoor, en we houden de natuurlijke migratieroutes van veel diersoorten in stand en daarmee hun populaties gezond. De groenklimaatassen zorgen ook voor de **aanvoer van koele lucht** tot diep in het centrum van Gent en **houden regenwater vast**.”*

3. De aanvraag werd **op 31 mei 2024** via het omgevingsloket ingediend.

In eerste administratieve aanleg vond er van 6 augustus 2024 tot en met 5 september 2024 een openbaar onderzoek plaats.

Gedurende dit openbaar onderzoek diende de eerste verzoekende partij een gemotiveerd bezwaarschrift in.³

Op 12 december 2024 verleende het College van burgemeester en schepenen te Gent de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg.

³ Stuk 18.

4. Op 13 januari 2025 diende de eerste verzoekende partij een gemotiveerd beroepsschrift in, waarbij ze de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen verzocht om de omgevingsvergunning in tweede administratieve aanleg te weigeren. Ook tweede en derde verzoekende partij dienden een beroepsschrift in. In totaal werden acht beroepsschriften ingediend.

Gedurende de administratieve beroepsfase werd de projectinhoud meerdere malen gewijzigd, onder meer naar aanleiding van een ongunstig advies van de Provinciale Omgevingsvergunningscommissie (hierna POVC).

Op **13 mei 2025** adviseerde de POVC op grond van projectinhoud PIV4 **ONGUNSTIG**, en gaf hiervoor de volgende redenen aan:

“- Volgende knelpunten stellen zich in het dossier:

- De mobiliteitstoets is negatief, voornamelijk omwille van het overschrijden van de parkeernormen in de rode zone, gebrekkige compensatie en transparantie rond de buurtparking, het toepassen van verouderde richtlijnen in plaats van het geldende beleid, en verkeersveiligheidsrisico's door bijkomende autobewegingen op de Lindenlei.*
- De gevraagde bebouwing langs de Sint-Agnetestraat is te grootschalig voor deze straat, aangezien in alle opzichten wordt gestreefd naar maximale afmetingen, waardoor de ruimtelijke draagkracht wordt overschreden.*
- Ondergeschikt werd opgemerkt dat het effect op de biodiversiteit van de lozing van bemalingswater niet werd onderzocht, en dat de rioleringsplannen niet overal overeenstemmen.”*

Op **30 juni 2025** werd door de aanvrager een wijzigingsverzoek (PIV5) ingediend. Naar aanleiding van de wijziging van de projectinhoud werd een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd van 15 juli 2025 tot en met 13 augustus 2025.

Gedurende dit openbaar onderzoek dienden de eerste en tweede verzoekende partij opnieuw een gemotiveerd bezwaarschrift in.⁴

Op **23 september 2025** adviseert de POVC **ONGUNSTIG** omwille van de volgende redenen:

“- Volgende knelpunten stellen zich:

- Ondanks de herberekening van de bruto-vloeroppervlakte en de aanpassing van de parkeernormen in PIV5, voorziet het project nog steeds een buitensporig aantal parkeerplaatsen (68 + 15 buurtplaatsen) in de rode zone, waar enkel de minima zouden moeten worden nagestreefd. Bovendien is de buurtparking van*

⁴ Stuk 4 en 5.

15 plaatsen enkel gesteund op intentieverklaringen van de stad en de aanvrager, zonder bindende overeenkomst of gegarandeerde bestemming. Het vergunnen van deze parkeerplaatsen zonder zekere toewijzing aan buurtbewoners is niet opportuun. Samen met het ontbreken van maatregelen zoals gemengd gebruik of autodelen, blijft de mobiliteitstoets ongunstig.

• Ondanks de beperkte wijzigingen in PIV5 – waaronder een verlaging van de kroonlijsthoogte met 23 cm en de nokhoogte met 28 cm, en de opsplitsing van de dakuitbouw – blijft het bouwvolume langs de Sint-Agnetestraat te grootschalig. Door in alle opzichten de maximale bouwdiepte en omvang na te streven, wordt de ruimtelijke draagkracht van de straat overschreden en wordt onvoldoende tegemoetgekomen aan de eerder geformuleerde bezwaren.

• De beroepsargumenten, die grotendeels overeenkomen met de tijdens de openbare onderzoeken geuite bezwaren, worden gegrond verklaard”.

Bijgevolg adviseerde de POVC andersluidend.

Op **2 oktober 2025** verleende de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de omgevingsvergunning in tweede administratieve aanleg.

Deze beslissing werd op 14 oktober 2025 geregistreerd op het Omgevingsloket.

Dit is de Bestreden Beslissing.

III. Ontvankelijkheid

1. Ontvankelijkheid ratione temporis:

1. Cfr. artikel 105, § 3, 1° Omgevingsvergunningsdecreet dient onderhavig verzoekschrift te worden ingesteld *binnen een vervaltermijn van vijfenveertig dagen die ingaat, de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt.*

De Bestreden Beslissing is gedateerd op 2 oktober 2025 en verscheen op 14 oktober 2025 op het omgevingsloket. De verzoekende partijen werden diezelfde dag in kennis gesteld van de Bestreden Beslissing.

Lindenlei 38 (2023165750)

TOESTAND: DE BEROEPSPERIODE LOOPT TOT EN MET 04.12.2025

[Terug naar Fase Laatste Aanleg](#) | Gebeurtenis detail

Gebeurtenis

Gebeurtenis	Datum	Verantwoordelijke actie
De beslissing werd geregistreerd	14.10.2025 07:33	Uitgevoerd door Provincie Oost-Vlaanderen in de hoedanigheid van Vergunningverlenende overheid in laatste aanleg

Datum van de beslissing: ?

02.10.2025



De termijn cfr. artikel 105, §3, 1° Omgevingsvergunningsdecreet verstrijkt aldus op 28 november 2025. Huidig verzoekschrift werd dan ook tijdig ingediend:

2. Ontvankelijkheid ratione personae:

2. Art. 105, §1 en §2, 2°, OVD stelt het volgende:

“§ 1. De uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een omgevingsvergunning, genomen in laatste administratieve aanleg, of de aktename of de niet-aktename van een melding, vermeld in artikel 111, kan bestreden worden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vermeld in titel IV, hoofdstuk VIII, van de VCRO.

§ 2. Het beroep kan worden ingesteld door:

(...)

2° het betrokken publiek;”

2.1. **Het belang van Gents Milieufront vzw:**

a) *Maatschappelijk doel van bijzondere aard:*

3. In haar artikel 4.1 statuten wordt haar belangeloos doel als volgt omschreven:⁵

"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." (eigen onderlijning)*

GMF vzw richt zich op het behoud, de bescherming en de verbetering van het menselijk en het natuurlijk leefmilieu. **Bijgevolg is zij een milieuvereniging.**

⁵ Stuk 6.

Haar statutair doel is dan ook van bijzondere aard, aangezien zij zich richt op specifieke en nauwkeurig omschreven maatschappelijke en ecologische belangen. Zij treedt niet op in het algemeen belang, maar wel ter verdediging van de hierboven beschreven collectieve belangen, die duidelijk te onderscheiden zijn van de individuele belangen van haar leden.

Gelet op bovenstaande doelstelling, onderscheidt het belangeloos doel van GMF vzw zich van het algemeen belang.

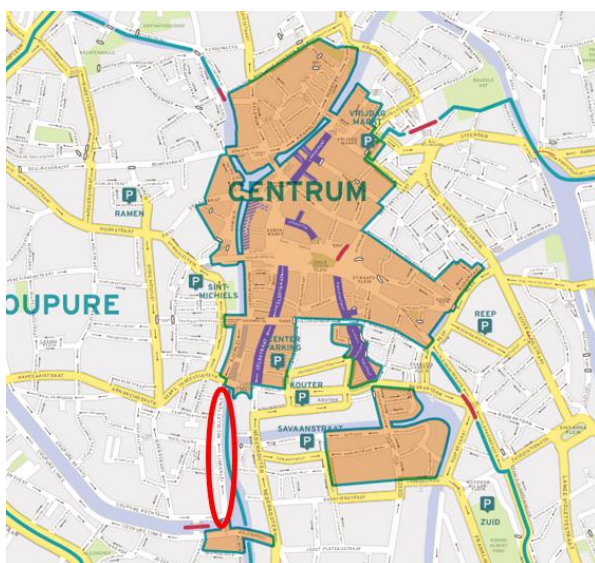
b) De Bestreden Beslissing raakt het maatschappelijk doel van GMF vzw:

4. Zoals hierboven beschreven, richt GMF vzw zich conform haar statuten op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van monumenten, cultureel erfgoed en stedenschoon. Zij beoogt hierbij een duurzame ontwikkeling, die een verbetering inhoudt van het stedelijk leefmilieu.

Onderhavig project is gericht op de renovatie van het Sint-Agneteklooster, een beschermd cultureel erfgoed. Sommige gedeeltes van de bestaande bebouwing worden gesloopt, anderen worden gerestaureerd, waarnaast er ook een nieuwbouwwleugel wordt opgetrokken. Het bouwvolume van het project is zeer hoog, waardoor het gebouw niet inpasbaar is in de omgeving en dan ook geen duurzame ruimtelijk ontwikkeling vormt van cultureel erfgoed.

5. Daarnaast omvat de statutaire doelstelling omtrent het herstel en de duurzame ontwikkeling van het stedelijk leefmilieu en een leefbare woonomgeving. Het project doet hier afbreuk aan. Zoals hierboven reeds meegedeeld, is het project gelegen in een autoluwe omgeving waarbij zwakke weggebruikers voorrang krijgen op de wagen.

De Lindenlei is een intensief gebruikte fietsstraat, die gelegen is tussen verschillende autoloze zones. Onderstaande afbeelding geeft de autoloze zones in het Gentse stadscentrum aan (oranje), terwijl de Lindenlei is rood is omcirkeld:⁶



⁶ Gent binnenstad, circulatie april 2025, consulteerbaar via:

https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/20250404_DO_Circulatieplan5.0_Algemene_kaart_ED_N_A3.pdf

Desalniettemin zal het project ertoe leiden dat er veel meer gemotoriseerd verkeer zal plaatsenvinden binnen deze autoluwe zone. Zoals gesteld voorziet het project in de aanleg van niet minder dan 83 ondergrondse parkeerplaatsen, waardoor horecamedewerkers en bewoners van het project worden uitgenodigd om met de wagen te komen.

Hieronder wordt uiteengezet dat dergelijke keuze geheel onverantwoord is en in strijd is met de beleidsdoelstellingen van de stad Gent (*infra*).

De verkeersintensiteit rondom het project, en bijgevolg in de Lindenlei, zal sterk stijgen. Zulks blijkt onverkort uit de mobiliteitsstudie, aangezien de verkeersintensiteit in de Lindenlei aanzienlijk zal stijgen, tot wel 79 pae's/u tijdens de spitsuren, terwijl men in Gent voor fietsstraten mikt op maximaal 500 pae/dag.

Wagens die zich van en naar de ondergrondse parking bewegen, dienen hiervoor de Lindenlei te gebruiken. De ingang van de parking is ingetekend in de Sint-Agnetestraat, doch kan deze enkel worden bereikt via de Lindenlei.

De veiligheid van zwakke weggebruikers en de leefbaarheid van de straat en de omgeving wordt hierdoor erg aangetast. Het project zal dan ook, via een bovenmatig begroot aantal parkeerplaatsen, gemotoriseerd verkeer aantrekken en de capaciteit van de fietsstraat overschrijven. De kwaliteit van het leefmilieu zal dalen en de verkeershinder toenemen, hetgeen het maatschappelijk doel van GMF vzw raakt.

Hieruit volgt dat GMF vzw rechtstreeks nadelen of hinder kan ondervinden van de Bestreden Beslissing.

c) Duurzame en effectieve werking:

6. GMF vzw streeft haar statutaire doelstellingen duurzaam en effectief na. Zij beschikt over een eigen website, waarom zij leden en geïnteresseerden bericht over haar acties en activiteiten.⁷

Op haar website is een agenda terug te vinden waaruit blijkt dat zij op regelmatige basis lezingen, workshops en activiteiten organiseert. In samenwerking met Sphinx Cinema te Gent organiseert GMF reeds 13 jaar lang de *Groene Loper*, een voorstelling op elke donderdag van de maand november en een bespreking van een film over de relatie tussen mens en natuur.

Daarnaast organiseert GMF op 12 december 2025 een workshop 'Stof tot nadenken', waarbij de impact van de *'fast fashion'*-industrie op mens en milieu wordt geduid. Op 13 maart 2026 organiseert GMF een ledenavond waarop leden en sympathisanten worden uitgenodigd. Bovenstaande zaken vormen slechts een kleine greep uit de activiteiten die GMF vzw op korte termijn heeft gepland.

⁷ Stuk 7 - Consulteerbaar via: <https://www.gentsmilieufrent.be/>

Via haar website formuleert GMF vzw tevens opinies en nieuwsberichten over maatschappelijk relevante ontwikkelingen in het Gentse, zo ook over onderhavig project. In dit opiniestuk stelt zij zich kritisch op tegen onderhavig project en bericht ze leden en sympathisanten omtrent de acties die ze ondernomen heeft.

GMF vzw diende eerder een beroepschrift in tegen de beslissing in eerste administratieve aanleg van het College van burgemeester en schepenen te Gent.⁸ Gedurende het openbare onderzoek in tweede administratieve aanleg diende GMF vzw tevens een bezwaarschrift in.⁹

Het aanvechten van eerdere beslissingen aangaande huidig project, alsook huidig verzoekschrift bij uw Raad tegen de Bestreden Beslissing vormen dan ook een effectieve uitoefening van haar maatschappelijke doelstellingen.

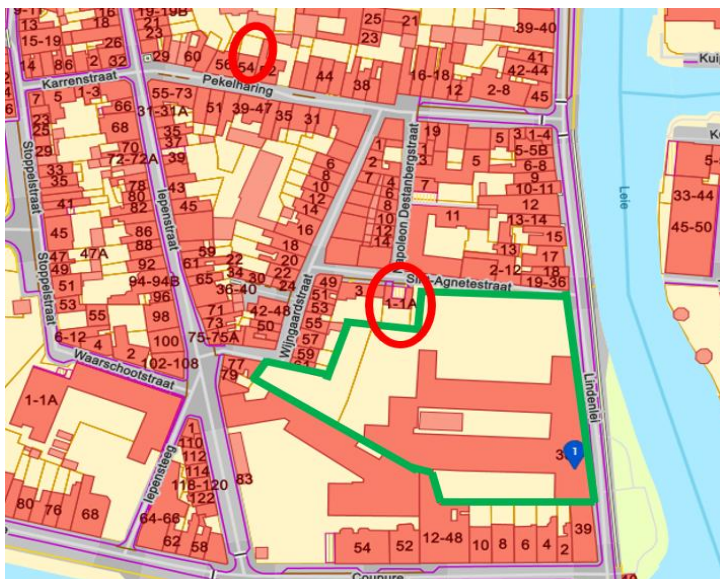
7. Reeds in het verleden trad GMF vzw voor uw Raad als verzoekende partij op. Zo onder andere in de zaken die gekend staan onder nummer RvVb/S/1718/0927, nummer RvVb-A-1819-1067, en nummer RvVb/A/1617/0724.

Het belang van GMF vzw werd telkens door uw Raad aanvaard. Geenszins werd door uw Raad geoordeeld dat de statutaire doelstellingen van GMF vzw geen collectieve belangen zouden betreffen die niet te onderscheiden zouden zijn van het algemeen belang, noch dat GMF vzw geen duurzame effectieve werking zou hebben.

GMF vzw heeft dan ook belang bij onderhavig verzoekschrift tot vernietiging.

2.2. Het belang van tweede en derde verzoekende partij:

8. Tweede en derde verzoekende partijen zijn onmiddellijke omwonenden van het projectgebied.¹⁰ Onderstaande afbeelding duidt de locatie van hun woningen:



⁸ Stuk 3.

⁹ Stuk 4.

¹⁰ Stuk 8 – attesten van woonst.

Tweede verzoeker diende eerder een met redenen omkleed beroep in bij de verwerende partij tegen de beslissing in eerste administratieve aanleg.¹² Gedurende het openbaar onderzoek in tweede administratieve aanleg, diende de tweede verzoeker een gemotiveerd bezwaarschrift in.¹³

Tweede verzoeker heeft onmiskenbaar belang bij onderhavig beroep.

10. Ten slotte heeft ook derde verzoeker een duidelijk belang bij onderhavig verzoek tot vernietiging bij uw Raad. Zoals bovenstaande afbeelding onder randnr. 8 blijkt, geeft de straat waarin dhr. Roelens woont, uit op de Lindenlei.

Zoals ondertussen reeds uitvoerig geduid, zal de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de Lindenlei drastisch verminderen, gelet op de verwachte stijging van de verkeersintensiteit door het project. Hieruit volgt dan ook dat de onmiddellijke leefomgeving van derde verzoeker aanzienlijk verslechtert.

Daar hij zich vaak als zwakke weggebruiker in de Lindenlei begeeft om zijn woning te bereiken, is het duidelijk dat deze negatieve mobiliteitseffecten ook zijn persoonlijke veiligheid in het gedrang brengen.

Daarnaast diende derde verzoeker een gemotiveerd beroep in bij de verwerende partij tegen de beslissing die in eerste administratieve aanleg werd genomen.¹⁴

Derde verzoeker heeft onmiskenbaar belang bij onderhavig beroep.

11. Verzoekers brengen tot slot een betalingsbewijs bij waaruit blijkt dat de rolrechten voldaan zijn.¹⁵

¹² Stuk 9 – Beroepschrift.

¹³ Stuk 5 - bezwaarschrift

¹⁴ Stuk 10 – Beroepschrift.

¹⁵ Stuk 11 – betalingsbewijs rolrechten.

IV. Gegrondheid van de opgeworpen middelen

Meer bepaald voeren verzoekende partijen de volgende middelen aan, alle andere te doen gelden na onderzoek van het administratief dossier of ambtshalve op te roepen. De Bestreden Beslissing is in rechte en feite onwettig gelet op de hiernavolgende middelen:

Middel I: De Bestreden Beslissing schendt:

- Art. 4.3.1. §1 d) en §2 *juncto* art. 1.1.4 VCRO;
- Artikel 2 en 3 van de Motiveringswet;
- Het motiveringsbeginsel als algemeen rechtsbeginsel van behoorlijk bestuur;
- Het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen rechtsbeginsel van behoorlijk bestuur;
- Het redelijkheidsbeginsel als algemeen rechtsbeginsel van behoorlijk bestuur;
- In samenhang gelezen met artikel 4.3.1. §2, 2°, a) VCRO en de Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei' zoals goedgekeurd door het College van burgemeester te schepenen te Gent van 8 juli 2021.

1. Wettelijk kader:

12. Art. 4.3.1 §1, 1° VCRO stelt het volgende:

"Artikel 4.3.1. (20/09/2021- ...)

§ 1. Een vergunning wordt geweigerd :

1° als het aangevraagde onverenigbaar is met:

- a) stedenbouwkundige voorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken;*
- b) verkavelingsvoorschriften inzake wegenis en openbaar groen;*
- c) andere verkavelingsvoorschriften dan deze die vermeld zijn onder b), voor zover de verkaveling niet ouder is dan vijftien jaar op het ogenblik van de indiening van de vergunningsaanvraag, en voor zover van die verkavelingsvoorschriften niet op geldige wijze is afgeweken;*
- d) een goede ruimtelijke ordening;"*

(..)

§ 2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :

1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;"

Daarnaast stelt **art. 1.1.4. VCRO**:

"Artikel 1.1.4. (01/09/2009- ...)

*De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van **de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar** afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit."*

Art. 4.3.1. §2, 2°, a) VCRO stelt:

"§ 2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° ;"

13. Artikel 2 en 3 van de Motiveringswet stelt:

"Artikel 2. De bestuurshandelingen van de besturen bedoeld in artikel 1 moeten uitdrukkelijk worden gemotiveerd."

"Artikel 3. De opgelegde motivering moet in de akte de juridische en feitelijke overwegingen vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen. Zij moet afdoende zijn."

Uw Raad oordeelde reeds eerder omtrent artikel 2 en 3 van de Motiveringswet en het materiële motiveringsbeginsel:

"Op grond van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, in samenhang met het materieel motiveringsbeginsel, rust er op de verwerende partij een materiële en formele motiveringsplicht. De materiële motiveringsplicht houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan, wat onder meer betekent dat die motieven moeten steunen op in rechte en in feite werkelijk bestaande, voldoende concrete en voor het dossier relevante feiten."¹⁶

In diezelfde zin oordeelde uw Raad reeds eerder over de verstrengde motiveringsplicht:

¹⁶ RvVb 4 augustus 2022, nr. RvVb-A-2122-1044.

*“Het **beginsel van de materiële motiveringsplicht** houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan. Dit betekent onder meer dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De formele motiveringsplicht voegt daaraan toe dat die motieven in de beslissing zelf moeten worden opgenomen.*

Wanneer er doorheen de administratieve procedure bezwaren en opmerkingen zijn geformuleerd over een relevant en te beoordelen aspect, moet de verwerende partij bijzondere aandacht hebben voor deze argumenten.” (RvVb 30 november 2023, nr. RvVb-A-2324-0253/Semper Ferraris)

Uw Raad oordeelde daarnaast eerder:

“Bij het nemen van haar beslissing moet de verwerende partij, als orgaan van actief bestuur, ook rekening houden met de verplichtingen die voor haar voortvloeien uit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de door de verzoekende partij aangevoerde motiveringsplicht en het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel.

Wanneer de verwerende partij in haar beoordeling een bezwaar of ter staving van het beroep voorgelegd argument niet bijtreedt dan wel afwijkt van het verslag van de provinciale omgevingsambtenaar, vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel dat zij in haar beslissing des te concreter en zorgvuldiger de redenen voor haar beslissing uiteenzet.

*Er kan verder slechts sprake zijn van een **schending van het redelijkheidsbeginsel** wanneer een beslissing berust op feitelijk juiste en rechtens relevante motieven, maar er een kennelijke wanverhouding bestaat tussen die motieven en de inhoud van de beslissing.*

De verwerende partij moet dus in de beslissing zelf de redenen vermelden die geleid hebben tot het nemen van haar beslissing, rekening houdend met de ontwikkelde bezwaren, adviezen en argumenten. De beslissing moet gedragen worden door motieven die niet alleen in feite en in rechte juist zijn, maar ook pertinent zijn.”¹⁷ (eigen onderlijning)

14. Daarnaast interpreteert uw Raad het zorgvuldigheidsbeginsel als volgt:

“Het zorgvuldigheidsbeginsel impliceert dat de verwerende partij haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en ervoor moet zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat ze met kennis van zaken kan beslissen”¹⁸

¹⁷ RvVb 25 augustus 2022, nr. 2122-RvVb-0572-A, 15.

¹⁸ *Ibid.*

15. Uw Raad oordeelde daarnaast omtrent het redelijkheidsbeginsel:

“Het redelijkheidsbeginsel impliceert dat de inhoud van de beslissing naar redelijkheid verantwoord moet zijn. De Raad kan alleen maar een beoordeling sanctioneren die de grenzen van de redelijkheid overschrijdt. De beleids- en beoordelingsruimte van de overheid bepalen de contouren van de redelijkheid. Er is alleen maar een kennelijk onredelijke beslissing wanneer de beslissing dermate afwijkt van het normale beslissingspatroon, dat het ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, dezelfde beslissing zou nemen.”¹⁹

2. Ten gronde:

Samenvatting - Uit de dossierstukken blijkt dat de mobiliteitstoets, als vereiste voor de goede ruimtelijke ordening, negatief is. Met betrekking tot de ondergrondse parking wordt in drie middelonderdelen een opsplitsing gemaakt tussen de 68 autoparkeerplaatsen voor horecamedewerkers en bewoners (middelonderdeel I) en de 15 parkeerplaatsen voorbehouden voor buurtbewoners (middelonderdeel II), alsook de motivering omtrent de bovenmatig diepe bouwdiepte van het nieuwbouwgebouw te Sint-Agentestraat (middelonderdeel III).

Voor het eerste en het tweede onderdeel geldt dat zij zowel tezamen als apart maken dat de mobiliteitstoets negatief is, en dat het project onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, doordat:

- De Bestreden Beslissing zonder redelijke verantwoording afwijkt van de ongunstige adviezen van de POVC en van de toepasselijke nota ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’ en het maximale toegestane aantal parkeerplaatsen vergunt, i.p.v. het vooropgestelde minimum – *infra middelonderdeel I*.
- De Bestreden Beslissing gesteund is op de onzekere aanname dat de Gemeenteraad de – nog niet uitgewerkte – samenwerkingsovereenkomst tussen de aanvrager en de stad Gent zal goedkeuren om 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners te voorzien, doch het CBS te Gent dit geenszins kan garanderen – *infra middelonderdeel II*.

Wat het derde middelonderdeel betreft, geldt dat in de beoordeling van de bouwdiepte van het nieuwbouwpand te Sint-Agnetestraat, de verwerende partij niet alle beginselen uit artikel 4.3.1., §§1-2 VCRO in acht nam. Daarnaast werden de bezwaren van de POVC en de tweede verzoekende partij niet beantwoord of weerlegd – *infra middelonderdeel III*.

¹⁹ RvVb 12 november 2020, nr. RvVb-A-2021-0245, Luyten

EERSTE ONDERDEEL: HET AANTAL VOORZIENE AUTOPARKEERPLAATSEN (68 plaatsen):

i) Verkeerstoename door de ondergrondse parking:

16. Zoals hierboven reeds geduid (supra randnr. 2 en 5), is het projectgebied gelegen in een autoluwe zone. De Lindenlei maakt deel uit van één van de drukste fietsassen van Gent, die het stadscentrum verbindt met onder meer de Coupure, de universiteitsbuurt en woonwijken aan de westzijde van de stad. Hierdoor fungeert ze als essentieel onderdeel van het dagelijkse fietsverkeer.

Dagelijks maken zeer veel fietsers gebruik van de Lindenlei, zowel woon-werkverkeer, schoolverkeer als recreatief verkeer. Dit maakt de straat een prioritair traject binnen het fietsbeleid van de stad.

17. De aanvraag voorziet in de aanleg van in totaal 83 ondergrondse parkeerplaatsen. De inrit van de parking is ingetekend in de Sint-Agnetestraat, die grenst aan de Lindenlei. Deze smalle straat zal worden verbreed om het autoverkeer aan te kunnen.

Wagens die deze parkeergarage willen bereiken, dienen hiervoor echter nog steeds de Lindenlei te gebruiken om de Sint-Agnetestraat in te rijden. De mobiliteitsstudie zegt hierover het volgende:²⁰

“In functie van de verkeersveiligheid is er in functie van het geplande project bewust gekozen om de inrit van de ondergrondse parking in de Sint-Agnetestraat in te richten en niet rechtstreeks aan te sluiten op de Lindenlei (waar er hoge fietsintensiteiten zijn). Op deze manier wordt er geen nieuw conflictpunt gecreëerd op de Lindenlei. De Sint-Agnetestraat zelf wordt verbreed om het zicht op de Lindenlei te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.”

Gezien de Lindenlei een eenrichtingsstraat is voor gemotoriseerd verkeer, zal in de toekomstige situatie het autoverkeer via onderstaande rode pijl aankomen, zich parkeren in de ondergrondse parking, om vervolgens de parking en de Lindenlei via de gele pijl te verlaten:

²⁰ Mobiliteitstoets, versie juni 2025, p. 40.



18. De ondergrondse parking zal ertoe leiden dat de verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Lindenlei toeneemt. De mobiliteitstoets verwacht de volgende inschatting:²¹

Wat worden de toekomstige verkeersintensiteiten in de Lindenlei en de verwachte verkeerstoename (zie Figuur 30 en Figuur 31):

- Lindenlei-zuid:
 - Intensiteit ochtendspits: 58 pae/u + verwachte toename 16 pae/u = 74 pae/u
 - Intensiteit avondspits: 67 pae/u + verwachte toename 6 pae/u = 73 pae/u
- Lindenlei-noord:
 - Intensiteit ochtendspits: 58 pae/u + verwachte toename 5 pae/u = 63 pae/u
 - Intensiteit avondspits: 67 pae/u + verwachte toename 12 pae/u = 79 pae/u

De verkeersintensiteiten in de Lindenlei in combinatie met het project bedragen maximaal 79 pae/u bedragen. De grenswaarde van zowel Fietsberaad, de tabel Verhaert als de aanbeveling van het Fietsvademecum wordt niet overschreden. Hieruit kunnen we concluderen dat de verkeersleefbaarheid van de Lindenlei bewaard blijft.

²¹ Mobiliteitstoets, versie juni 2025, p. 40.

Bovenstaande getallen geven weer dat er gedurende ochtendspits een aanzienlijke stijging is (27%) op Lindenlei-Zuid, terwijl deze stijging in de avondspits 18% bedraagt op Lindenlei-Zuid.

De verkeerstoename is te wijten aan het feit dat er een ondergrondse parking wordt aangelegd. Indien er geen ondergrondse parking wordt aangelegd, vonden deze verkeersbewegingen niet plaats aangezien er geen parkeergelegenheid is.

In dat geval dienen werknemers en bewoners hun wagen elders te parkeren.

ii) Historiek: De situatie voor PIV5:

19. De aanvraag beoogt in totaal 83 ondergrondse parkeerplaatsen te creëren. In totaal worden 68 parkeerplaatsen aangelegd voor bewoners en horecamedewerkers. Daarnaast worden 15 parkeerplaatsen aangelegd ter compensatie van het verlies van de buurtparking (infra tweede onderdeel).

a) De toepasselijke parkeerrichtlijnen:

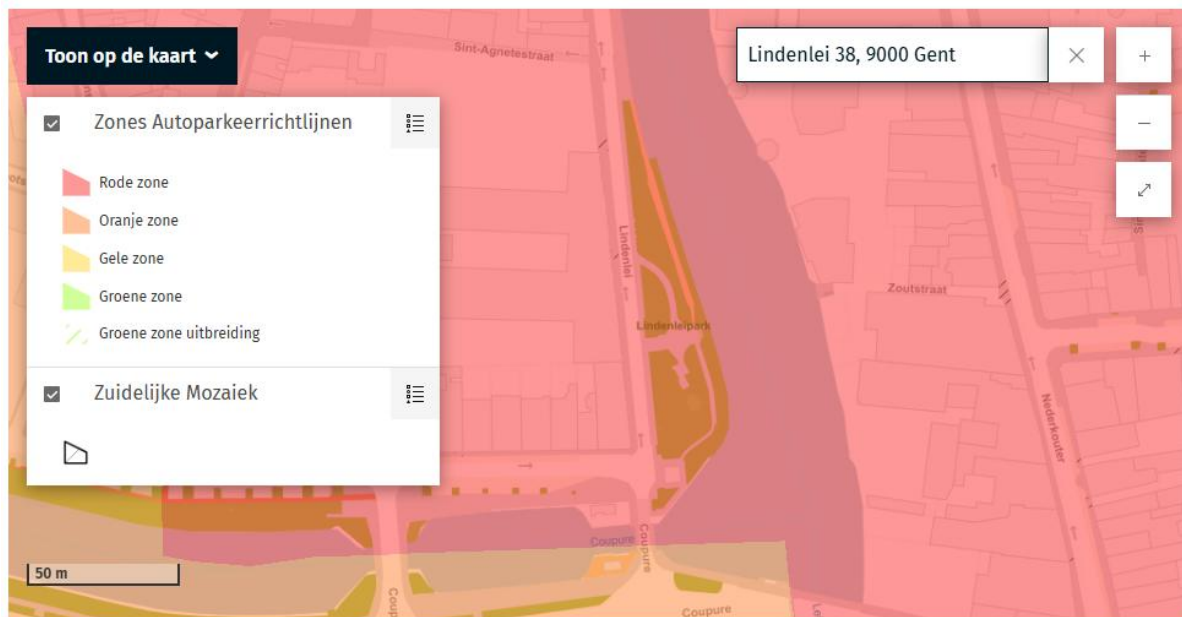
20. In het onderzoek naar hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn, dient te worden gesteund op de parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten van de Stad Gent. Deze parkeerrichtlijnen bepalen hoeveel fiets- en autoplaatsen de aanvraag moet voorzien en hoe deze gebruiksvriendelijk vormgegeven worden. Het is hiermee de bedoeling dat de leefbaarheid en de -kwaliteit van de stad wordt versterkt.²²

Deze parkeerrichtlijnen zijn niet verordenend, maar dienen wel te worden aanzien als een beleidsmatig gewenste ontwikkeling aangaande mobiliteit, conform aan artikel 4.3.1, §2, 2°, a) VCRO.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen een project nodig heeft, moet worden nagegaan in welke parkeerzone het project zich bevindt. In Gent is er sprake van een groene zone (uitbreiding), een gele zone, een oranje zone en een rode zone. Vanzelfsprekend gelden in de rode zone (hoogstedelijk gebied) de striktste richtlijnen.

²² Stuk 12 - Stad Gent, Parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten, consulteerbaar via: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/stadsvernieuwing/toekomstvisie-voor-stadsvernieuwing/parkeerrichtlijnen-voor-bouwprojecten>

Huidig project bevindt zich **sinds 3 oktober 2022** in de rode zone. Voordien bevond het project zich in een oranje zone. Onderstaande afbeelding toont de rode zonering aan:



De aanvraag werd op 31 mei 2024 bij het College van burgemeester en schepenen te Gent ingediend, zijnde maar liefst 15 maanden nadat de parkeerrichtlijnen van de rode zone van kracht waren op het project.

In de nota 'Parkeerrichtlijnen fiets en auto' bepaalt de stad Gent telkens per zone hoeveel parkeerplaatsen er per woning dan wel hoeveel er per 100m² bruto vloeroppervlakte (bvo) /netto handelsvloeroppervlakte (nho) moeten worden voorzien.²³

Op pagina 31-32 van deze nota worden deze tabellen duidelijk weergegeven. Belangrijk om te weten is dat deze tabellen werken met vorken die zowel minima als maxima aan parkeerplaatsen weergeven per zone.

Zoals hieronder weergegeven, dient er per eengezinswoning of appartement in de groene zone er 0,6 tot 1 parkeerplaats te zijn. Voor drie eengezinswoningen komt het minimaal aantal parkeerplaatsen dan ook neer op 1,8, terwijl het maximaal aantal 3 is.²⁴

²³ Stuk 12

²⁴ Stuk 12, p.31.

BEWONERS							BEZOEKERS		
	Eenheid	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	rode - oranje - gele zone	groene zone	witte zone
Sociaal wonen Bezoekers: Enkel indien parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar domein.	Per woning	max 0,4	0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	min. 0,4	0	min 0,1	0,2-0,5
Eensgezinswoningen en appartementen.	Per woning	max 0,6	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-1	0,8-2	0	min 0,1	0,2-0,5
Studio's, kamerwoningen en studentenhuising	Per kamer/unit	Geen autoparkeerplaatsen toegestaan							

Voor projecten die zich in de rode zone bevinden, geeft de nota enkel een maximum weer. **Dit wil dan ook telkens zeggen dat het minimumaantal parkeerplaatsen 0 bedraagt.**

Dit geldt ongeacht of het project gericht is op huisvesting, kantoorfuncties, detailhandel, of een combinatie van beiden, zoals onderhavig project.

21. De aanvraag baseerde zich initieel enkel op de parkeerrichtlijnen die van toepassing zijn op de oranje zone (minder streng), ondanks dat de projectzone zich reeds vanaf 22 oktober 2022 in een rode zone bevond.

De verantwoordingsnota geeft hier de volgende reden voor:

“Na de aankoop van het pand door VDD LL wijzigde stad Gent haar richtlijnen waardoor het project van oranje zone naar rode zone ging. In overleg met de stadsdiensten werd overeengekomen dat de parkeerplaatsen in het project beoordeeld worden op de richtlijnen van de oranje zone.”

De aanvraag werd dan ook ingediend onder het voorwendsel om verouderde parkeerrichtlijnen toe te passen, die al meer dan 15 maanden gedateerd waren...

b) Nota ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’:

22. Daarboven gaat de aanvraag enkel uit **van het maximum** aantal parkeerplaatsen dat toegestaan is in de oranje zone, niet van het minimum.

Nochtans keurde het CBS te Gent op 8 juli 2021 de 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei' goed.²⁵ Deze lijvige richtlijnen hebben specifiek betrekking op het projectgebied, met name de voormalige nijverheidsschool (Sint-Agneteklooster).

Onder "Voor wie is deze nota bedoeld en wat is het statuut ervan?" staat volgende informatie in deze richtlijnen te lezen:²⁶

"De Stad Gent wil initiatiefnemers begeleiden in de opmaak van een stedenbouwkundig inrichtingsplan voor een privaat project. Een eerste stap daarin is de opmaak van de ontwerprichtlijnen, een (ambtelijk) document voorafgaand aan de uitwerking van een stedenbouwkundig inrichtingsplan.

De ontwerprichtlijnen:

- formuleren de ruimtelijke uitgangspunten en stedelijke ambities op maat van het project*
- vanuit de krachtlijnen van Ruimte voor Gent*
- geven de contour van het stedenbouwkundig inrichtingsplan aan*
- beschrijven specifieke aandachtspunten in het procesverloop"*

Gelet op bovenstaande, is het duidelijk dat de Nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei', net zoals de parkeerrichtlijnen, een beleidsmatig gewenste ontwikkeling is conform aan artikel 4.3.1, §2, 2°, a) VCRO.

Deze BGO vormt aldus een nadere en geografisch specifieke invulling van de Gentse parkeerrichtlijnen.

23. Deze nota pleit ervoor om het aantal parkeerplaatsen voor een toekomstig project op de Lindenlei **zo laag mogelijk te houden**, zodat autoverkeer zoveel als mogelijk wordt geweerd op de Lindenlei.

In niet mis te verstane bewoordingen wordt dan ook gesteld dat er dient te worden gekozen voor het minimum aantal parkeerplaatsen, conform de parkeerrichtlijnen:

"3.5 De ligging aan een hoofdfietsroute: er dient maximaal ingezet te worden op bicycle urbanism

Bicycle urbanism is een cruciaal uitgangspunt. Fietzers en voetgangers kunnen vanaf de Lindenlei op een milieuvriendelijke, leesbare en conflictvrije manier tot aan de gebouwen en voorzieningen. Dit aspect bepaalt mee de mogelijke invulling. Fietsbereikbaarheid en fietsenstallingen richten zich naar de Lindenlei.

Autoverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd uit de groenklimaatas. Sinds de invoering van het circulatieplan in 2017 verwerkt de Lindenlei enkel nog bestemmingsverkeer voor de straat zelf. Het is niet nodig om de straat nog autoluwer te maken. Wel moet het laden en lossen op eigen terrein voorzien worden om storende interferentie met

²⁵ Stuk 13.

²⁶ Stuk 13, p.5.

zwakke weggebruikers te vermijden. Om dit ten volle te kunnen realiseren, is het wenselijk om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken op de Lindenlei. Echter, ook de omliggende woonstraten (bv. de smalle Wijngaardstraat) zijn niet geschikt voor veel gemotoriseerd verkeer. Voor de site Lindelei is het dus noodzakelijk om het aantal parkeerplaatsen zo laag mogelijk te houden zodat ontsluiting van de site via de Lindenlei mogelijk blijft. Er worden zo weinig mogelijk autoparkeerplaatsen voorzien, en als deze voorzien worden, dan moet dat op eigen terrein gebeuren.

Volgende aandachtspunten en afwegingen zijn belangrijk om deze doelstellingen te bereiken:

- De parkeerrichtlijnen uit het Parkeerplan worden gevolgd. Omwille van de binnenstedelijke ligging kunnen we hier 'sterk adviseren' om voor de autoparkeerplaatsen niet hoger te gaan dan de minima, en extra in te zetten op fietsenstallingen." (eigen onderlijning en nadruk)*

De aanvrager besteedde hier geen enkele aandacht aan, aangezien het maximale aantal parkeerplaatsen wordt aangevraagd, en dan nog eens op basis van de verouderde richtlijnen die van toepassing zijn in oranje zones...

c) Eerste administratieve aanleg:

24. In eerste administratieve aanleg heeft het College van burgemeester en schepenen de aanvraag getoetst aan de parkeerrichtlijnen die van toepassing zijn op projecten in oranje gebied.

Zij gaf hiervoor de volgende motivering:²⁷

"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."

²⁷ Stuk 1, p. 60.

Hoewel het project reeds sinds 3 oktober 2022 gelegen was in een rode zone, vond het eerste overleg in aanwezigheid van het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent pas plaats op 9 februari 2023. Nadien volgden er nog meetings op 11 mei 2023, op 5 juni 2023 en op 14 september 2023.

Bijgevolg waren er zeeën van tijd om rekening te houden met de gewijzigde parkeersituatie... De motivering van het CBS te Gent raakt dan ook kant noch wal.

De Stad besliste om zowel haar eigen parkeerrichtlijnen alsook om haar eigen richtlijnen die ze specifiek voor de site uitschreef, naast zich neer te leggen.

Omwille van evidente redenen formuleerden verzoekers hiertegen bezwaren gedurende het openbare onderzoek in eerste administratieve aanleg.²⁸

d) Tweede administratieve aanleg:

Gelet op de beslissing in eerste administratieve aanleg, formuleerden verzoekers uitgebreide bezwaren omtrent de het aantal voorziene parkeerplaatsen in de aanvraag.

Zo schreef **eerste verzoekende partij** op pagina 7 t.e.m. 10 van haar beroepschrift:

“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 teneur 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.

²⁸ Stuk 4 en 5.

- 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 fietsvadecum 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 Fietsvadecumnorm. 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:

(...)

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.”

25. Gedurende de beroepsfase bracht de POVC op 13 mei 2025 een eerste keer een **ONGUNSTIG** advies uit. Zij oordeelde uitdrukkelijk dat de **mobiliteitstoets negatief** was omwille van het aantal parkeerplaatsen waarin het project voorzag.

Het POVC maakte duidelijk dat de aanvraag getoetst moest worden aan de parkeerrichtlijnen in rode zones, alsook dat er slechts voor het minimumaantal aan parkeerplaatsen moest worden gekozen, gelet op de specifieke richtlijnen voor de site aan de Lindenlei.

Aangaande de autoparkeerplaatsen stelt het POVC in haar eerste advies dan ook:²⁹

“Autoparkeerplaatsen

In de ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’, die het CBS heeft goedgekeurd in zitting van 8 juli 2021, lezen we het volgende (eigen onderlijning):

“Autoverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd uit de groenklimaatas. Sinds de invoering van het circulatieplan in 2017 verwerkt de Lindenlei enkel nog bestemmingsverkeer voor de straat zelf. Het is niet nodig om de straat nog autoluwer te maken. Wel moet het laden en lossen op eigen terrein voorzien worden om storende interferentie met zwakke weggebruikers te vermijden.

Om dit ten volle te kunnen realiseren, is het wenselijk om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken op de Lindenlei. Echter, ook de omliggende woonstraten (bv. de smalle Wijngaardstraat) zijn niet geschikt voor veel gemotoriseerd verkeer. Voor de site Lindelei is het dus noodzakelijk om het aantal parkeerplaatsen zo laag mogelijk te houden zodat ontsluiting van de site via de Lindenlei mogelijk blijft. Er worden zo weinig mogelijk autoparkeerplaatsen voorzien, en als deze voorzien worden, dan moet dat op eigen terrein gebeuren. Volgende aandachtspunten en afwegingen zijn belangrijk om deze doelstellingen te bereiken:

• De parkeerrichtlijnen uit het Parkeerplan worden gevolgd. Omwille van de binnenstedelijke ligging kunnen we hier ‘sterk adviseren’ om voor de autoparkeerplaatsen niet hoger te gaan dan de minima, en extra in te zetten op fietsenstallingen.

• ...”

²⁹ Advies dd. 13 mei 2025 POVC, p. 33-36.

Op het moment dat deze ontwerprichtlijnen werden goedgekeurd lag het perceel in de 'oranje zone'. Inzake autoparkeerplaatsen gaat het CBS in voorliggend ontwerp daarom uit van een toetsing aan de oranje zone:

"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."

De projectzone is sinds 3 oktober 2022 in de rode zone opgenomen.

Het ontwerpproces is volgens de gegevens van de aanvrager zelf van start gegaan eind 2022. Er had viermaal een overleg plaats met de ontwerper waarop een vertegenwoordiging van het Mobiliteitsbedrijf aanwezig was: op 9 februari 2023, op 11 mei 2023, op 5 juni 2023 en op 14 september 2023, dus telkenmale nadat de projectzone reeds definitief in de rode zone gelegen was.

De aanvraag werd ingediend op 31 mei 2024, hetzij ca. 20 maanden nadat het perceel officieel in de rode zone lag.

In fase van beroep stelt het CBS het volgende in haar advies van 3 april 2025:

"De ontwerprichtlijnen voor het project werden goedgekeurd door het CBS op 8 juli 2021, toen het terrein zich nog in oranje zone bevond. Deze richtlijnen werden meegegeven aan potentiële kopers van de GO-scholensite, op basis waarvan een bod kon worden uitgebracht. Rekening houdende met de beginselen van behoorlijk bestuur, werd ook bij de beoordeling van de omgevingsaanvraag vastgehouden aan de tijdens het voortraject meegegeven richtlijnen."

In het dossier met OMV-ref. 2023107125 (betreffende het uitbreiden, na sloop, van hotel 'Cathedral' in de binnenstad naar 39 kamers), paste het CBS in haar weigeringsbeslissing dd. 21 maart 2024 haar beleidsvisie 'Visienota nieuw groot logies' toe, die slechts maximum 15 kamers toelaten in de binnenstad. De aanvrager merkte in zijn beroepsschrift terecht op dat de aanvraag werd ingediend op 1 september 2023, dus ruim vóór de goedkeuring van de visienota door de gemeenteraad op 27 november 2023, zodat met de visienota geen rekening kon gehouden worden.

Op 4 juli 2024 antwoordde het CBS als volgt op deze grief:

"De BGO werd effectief goedgekeurd na de indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag. Dit is echter niet relevant. Bij de beoordeling van een dossier mag rekening gehouden worden met een beleidsmatig gewenste ontwikkeling die bestaat op het moment van de beoordeling. Het gaat niet om een document met verordenende kracht, zodat de datum van indiening van de aanvraag geen rol speelt."

Het argument in huidig dossier dat 'omwille van behoorlijk bestuur' toch de richtlijnen van de oranje zone moeten behouden worden, wordt ongegrond bevonden. **Bovendien geven de 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei' aan dat er dient gestreefd naar het minimum vooropgestelde aantal parkeerplaatsen.** Mocht het project in de oranje zone liggen, was het minimum vereiste aantal parkeerplaatsen 41 (23 voor de bewoners, 16 voor de kantoormedewerkers, en 2 voor de horeca- en expositieruimte), terwijl er 68 parkeerplaatsen voor de eigen programmaonderdelen worden voorzien.

In de op 3 mei 2025 gewijzigde projectinhoud PIV4 wordt thans op pagina 7 van de verklarende nota opgenomen dat het ontwerpproces 'begin 2022' is van start gegaan, i.p.v. 'eind 2022' zoals vermeld in PIV3. Dit neemt niet weg dat, zoals hoger vermeld, het eerste vooroverleg met het Mobiliteitsbedrijf Gent plaats had op 9 februari 2023, op een moment dat het perceel reeds meer dan 4 maanden officieel in de rode zone lag. De aanvraag dient aan de parkeernormen toelaatbaar in de 'rode zone' getoetst te worden, de zone die geldt in het 'hoogstedelijk gebied':

"De rode zone vormt het stadshart. Het kent een hoge concentratie aan wonen, tewerkstelling, handel en diensten, Het is een dynamisch gebied met een hoge belevingswaarde. Het vormt een verzamelpunt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook de verkeersdruk van gemotoriseerd

verkeer is er hoog en bereikt de grenzen van de draagkracht en leefbaarheid van het centrumgebied. Een stringent parkeerbeleid in deze zone is noodzakelijk in een streven naar een leefbaar en gezond stadshart.”

In deze zone bedraagt het minimum vereiste aantal parkeerplaatsen nul:

“Volgens het huidige ABR mogen binnen de (vroegere) P-route geen bijkomende private parkeerplaatsen worden aangelegd, behalve als het gaat om een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie. Deze visie wordt aangepast: het quasi onbeperkt creëren van parkeerplaatsen voor wonen kan niet langer. Anderzijds geldt het verbod op aanleggen van bijkomende parkeerplaatsen niet langer voor andere functies. Er wordt geen minimumwaarde bepaald. Er wordt wel een maximumwaarde vooropgesteld voor verschillende functies als richtlijn voor het bepalen van de parkeereis.”

Het maximum aantal parkeerplaatsen voor het project bedraagt:

- woonentiteiten: $39 \times 0,6 = 23,4$ of afgerond 24 parkeerplaatsen.
- kantoren, horeca en expositieruimte: 36 parkeerplaatsen.
- totaal: 60 parkeerplaatsen (ook in het advies van het Mobiliteitsbedrijf zoals vermeld in beroepschrift Gents Milieufrent komt men tot dit cijfer).

*Het project voorziet in 68 parkeerplaatsen voor het eigen programma, dat zijn er al 8 boven het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen. **Er is ons bovendien geen enkel grootschalig project bekend waarin Stad Gent het maximum aantal parkeerplaatsen toelaat. Doorgaans wordt als richtlijn meegegeven dat enkel (ongeveer) het minimum aantal parkeerplaatsen kan toegestaan worden, soms nog minder, waarbij bovendien gestreefd moet worden naar een gemengd gebruik van parkeerplaatsen als een project zowel een woon- als commerciële functie bevat.***

Alle verkeer van en naar de parking moet via de Lindenlei, ook al situeert de toegang zich langs de Sint-Agnetestraat. De Lindenlei is een intens gebruikte fietsstraat die op korte afstand van het project aansluit op de fietsas langs de Coupure. Het is een belangrijk sluitstuk in het stadsregionaal fietsnetwerk. De Lindenlei heeft ter hoogte van de projectsite een $\pm 4,25$ m brede rijweg in asfalt. Fietsers bewegen zich gemengd met het autoverkeer. Er is eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers rijden er wel in beide richtingen.

Naar verkeersveiligheid voor de fietsers op de Lindenlei toe is het belangrijk dat het project inzet op een duurzame en ambitieuze modal split, waarbij de kaart moet worden getrokken van de actieve weggebruiker en zo het autogebruik te gaan beperken.

Het Mobiliteitsbedrijf stelt in haar advies o.a. voor om de ondergrondse parking te beperken tot één bouwlaag, waardoor het aantal parkeerplaatsen wordt beperkt tot 38 (K1) à 45 (K2). Dergelijk voorstel is aanvaardbaar, rekening houdend met het bovenstaande.” (eigen nadruk)

De POVC oordeelde dan ook ongunstig omwille van het feit dat:

- De aanvraag gebaseerd is op de verouderde richtlijnen die van toepassing zijn in de oranje zone, terwijl de aanvraag al meer dan 20 maanden gelegen was in een rode parkeerzone, waardoor deze richtlijnen van toepassing zijn;
- De aanvraag het maximum aantal toegelaten parkeerplaatsen beoogt, terwijl er projectspecifieke richtlijnen zijn vanuit de stad Gent om op de Lindenlei slechts de minimaal toegelaten parkeerplaatsen toe te laten;

- Het hoogt ongebruikelijk is dat er überhaupt het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen zou worden vergund voor een grootschalig project in het Gentse, aangezien er steeds wordt meegegeven dat enkel het minimumaantal kan worden toegestaan.

iii) De situatie na PIV5:

26. Gelet op bovenstaand ongunstig advies zag de aanvrager de bui hangen en besepte hij dat het project niet zou worden vergund met 68 parkeerplaatsen (+ 15 buurtparkings). Bijgevolg werd op 30 juni 2025 een nieuwe projectversie opgelaten op het omgevingsloket – versie PIV5.

Hierin werd het aantal vereiste parkeerplaatsen wel begroot op basis van de parkeerrichtlijnen die van toepassing zijn in de rode zone. Daar de aanvrager eerst 68 plaatsen (+15 compensatieplaatsen voor de buurtparking) aanvraagt, zou men verwachten dat in PIV5 het aantal aangevraagde plaatsen een stuk lager zou liggen...

Niet is echter minder waar...

Er worden nog steeds niet minder dan 68 + 15 parkeerplaatsen aangevraagd, en er wordt gesteld dat dit conform de parkeerrichtlijnen van de rode zone is. De reden hiervoor zou zijn dat in de voorgaande projectversies de bruto vloeroppervlakte niet correct zou zijn berekend. De gemene delen van de kantoorruimtes zouden eerder niet zijn meegerekend...

Via een aantal aanpassingen en nieuwe berekeningen zou de aanvraag plots toch voldoen aan de geldende parkeerrichtlijnen, ondanks dat er inhoudelijk niets veranderd is.

27. Omwille van deze projectversie werd een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd. Gedurende dit openbare onderzoek diende de eerste verzoeker wederom een bezwaarschrift in.

Hierin schreef zij onder andere:

“De keuze voor het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen is in strijd met de parkeerrichtlijnen. De aanvrager is er duidelijk op gebrand om het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen te voorzien. Dit is in strijd met de [parkeerrichtlijnen van Stad Gent](#).

In zijn advies van 13 mei 2025 schrijft de POVC: ‘De Nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen is geen op zichzelf staand, verordenend instrument maar houdt wel rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vorm geven. In die zin is deze nota dan ook te beschouwen als ‘beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact’, in de zin van art. 4.3.1 §2 2° a) VCRO.’

De stedelijke parkeerrichtlijnen schrijven voor dat men bij het bepalen van de parkeereis steeds rekening moet houden met de specifieke omgeving van het project. Dit principe is één van de 8 principes op basis waarvan de parkeerrichtlijnen zijn opgesteld (p.8): ‘bij het bepalen van het exact aantal parkeerplaatsen, moet rekening gehouden worden met de omgeving (o.a. voorzieningenniveau en bereikbaarheid). Ook de mate waarin de omgeving bijkomend autoverkeer al dan niet aankan, speelt hierbij een belangrijke rol.’

Op p.14 van de parkeerrichtlijnen, in het hoofdstuk dat toelicht hoe de parkeereis berekend moet worden, staat opnieuw het volgende: ‘Bij het berekenen van de parkeereis voor auto’s wordt steeds een minimaal en maximaal aantal te voorziene parkeerplaatsen bepaald. Of het aantal te voorziene

autoparkeerplaatsen veeleer naar de ondergrens dan wel de bovengrens moet neigen, hangt in grote mate af van de **omgevingseigenschappen** van de aanvraag. Als een locatie goed bereikbaar is met duurzame vervoersmiddelen en er veel voorzieningen in de omgeving zijn, zal de parkeereis veeleer naar de ondergrens worden bijgesteld.'

Rekening houdend met het feit dat de projectlocatie uiterst goed bereikbaar is met duurzame vervoersmiddelen, is het volgens GMF onmogelijk om de keuze voor de maximale parkeervulling te verdedigen.

We citeren opnieuw uit het advies van de POVC (dat op zijn beurt het Gentse stadsbestuur aanhaalt): 'In de 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei', die het CBS heeft goedgekeurd in zitting van 8 juli 2021, lezen we het volgende (eigen onderlijning): "Autoverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd uit de groenklimateas. Sinds de invoering van het circulatieplan in 2017 verwerkt de Lindenlei enkel nog bestemmingsverkeer voor de straat zelf. Het is niet nodig om de straat nog autoluwer te maken. Wel moet het laden en lossen op eigen terrein voorzien worden om storende interferentie met zwakke weggebruikers te vermijden. Om dit ten volle te kunnen realiseren, is het wenselijk om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken op de Lindenlei. Echter, ook de omliggende woonstraten (bv. de smalle Wijngaardstraat) zijn niet geschikt voor veel gemotoriseerd verkeer. Voor de site Lindenlei is het dus noodzakelijk om het aantal parkeerplaatsen zo laag mogelijk te houden zodat ontsluiting van de site via de Lindenlei mogelijk blijft. Er worden zo weinig mogelijk autoparkeerplaatsen voorzien, en als deze voorzien worden, dan moet dat op eigen terrein gebeuren. Volgende aandachtspunten en afwegingen zijn belangrijk om deze doelstellingen te bereiken:

- De parkeerrichtlijnen uit het Parkeerplan worden gevolgd. Omwille van de binnenstedelijke ligging kunnen we hier 'sterk adviseren' om voor de autoparkeerplaatsen niet hoger te gaan dan de minima, en extra in te zetten op fietsenstallingen.

- ..."

Omwille van dit bezwaar vraagt GMF de weigering van de vergunning."

Eerste verzoeker wees dan ook uitdrukkelijk op het advies van de POVC en op de nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei – Kennisneming', waarin uitdrukkelijk staat dat het autoverkeer zoveel als mogelijk dient te worden geweerd in de Lindenlei, en bijgevolg, dat dient te worden uitgegaan van het minimumaantal parkeerplaatsen.

28. Uiteindelijk verleende de POVC een nieuw advies op 23 september 2025. Hierin oordeelde de POVC **wederom ONGUNSTIG**, aangezien ze oordeelde dat de mobiliteitstoets ongunstig blijft, ook in projectversie PIV5.

Specifiek voor het aantal autoparkeerplaatsen stelt de POVC aangaande de gewijzigde projectversie:

"Wijzigingen in PIV5

In haar advies van 24 juli 2025 neemt het CBS thans volgend standpunt in bij de berekening van het aantal autoparkeerplaatsen:

"In de oorspronkelijk aanvraag werd de BVO van de kantoorruimtes niet correct berekend, dit werd aangepast. Aan de hand van deze oppervlaktes wordt het aantal parkeerplaatsen opnieuw berekend en bijgesteld.

...

Daarnaast moeten ook -gerekend met de richtlijnen voor de oranje zone – 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.

...

De bouwheer voorziet 68 parkeerplaatsen voor de eigen programma-onderdelen en 15 voor buurtbewoners. Deze 68 parkeerplaatsen zijn in overeenstemming met parkeerrichtlijnen die gelden voor

de oranje zone. In de vorige versie van de aanvraag werd de BVO van de kantoorruimtes niet correct berekend (zonder de gemene delen). Doordat dit in de huidige versie werd gecorrigeerd, voldoet het aantal van 68 plaatsen ook aan de parkeerrichtlijnen voor de rode zone, met 23 plaatsen voor de woningen, 42 plaatsen voor de werknemers van de kantoren, 3 plaatsen voor de werknemers van de horeca en geen plaatsen voor bezoekers, die doorverwezen worden naar de publieke parkings in de binnenstad.”

In PIV5 heeft de mobiliteitsnota van de aanvrager een update gekregen t.o.v. in PIV4.

Hier gebeurt de raming van de parkeerbehoefte inzake parkeerplaatsen wél op basis van de ligging in rode zone (zie pag. 35-36), en komt men tot volgende cijfers:

- Wonen:

Bewoners: maximaal 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid - Met 39 wooneenheden bedraagt de parkeernorm 23 parkeerplaatsen.

- Kantoren (zonder baliefunctie):

Maximaal 1,5 parkeerplaatsen per 100 m²

Parkeereis: 42 parkeerplaatsen

- Horeca: op maat te bepalen

- Kunstgalerij (detailhandel): 0

Parkeerbehoefteraming

Onderstaande tabel geeft de totale parkeerbehoefteraming weer van het project op basis van de gehanteerde kencijfers en rekening houdend met de parkeerrichtlijnen van de stad. Zoals reeds vermeld worden er enkel parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners, de werknemers en de buurtparking. Bezoekers zullen elders moeten parkeren. Dit maakt dat er een totale parkeerbehoefte is van 83 parkeerplaatsen op de site, inclusief de buurtparking.

Parkeerbehoefte	maximaal aantal ppl
-----------------	---------------------

.../...

Wonen (rode zone)	
Bewoners	23
Kantoren (rode zone)	
Werknemers en Bezoekers	42
Koffie- en lunchbar (op maat)	
Werknemers	1
Restaurant op maat	
Werknemers	2
Kunstgalerij	
Werknemers	0
Buurtparking	15
Totaal	83

In de mobiliteitsstudie wordt de BVO kantoren gewijzigd van 2.332 m² in PIV4 naar 2.785 m² in PIV5. Een toename dus met 453 m² omdat in PIV4 de ‘gemene delen’ niet werden meegerekend.

T.o.v. PIV4 daalt het aantal parkeerplaatsen voor bewoners van 31 naar 23 door het verschil tussen de normen inzake oranje en rode zone (in oranje zone maximaal 0,8 pp. per appartement, in rode zone maximaal 0,6 pp. Per appartement).

De in PIV4 voorziene parkeerplaats voor een werknemer van de kunstgalerij verdwijnt in PIV5.

Het aantal parkeerplaatsen i.f.v. de kantoren daarentegen stijgt van 33 naar 42, ondanks de lagere parkeernorm in de rode zone (maximaal 1,5 pp. per 100 m² BVO) tegenover de oranje zone (maximaal 2 pp. per 100 m² BVO).

Waar de parkeerbehoefte in PIV4 geschat werd op 1,4 pp. per 100 m² BVO in oranje zone (33 pp. Voor 2.332 m² BVO), gaat men thans in PIV5 in de rode zone uit van een parkeerbehoefte van 1,5 pp. per 100 m² BVO (42 pp. Voor 2.785 m²).

Indien de correctie inzake BVO juist is (toename met 453 m² BVO in PIV5), dan is ook de berekening van het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen in de rode zone (68 pp., exclusief buurtparking) correct. Het minimum vereiste aantal parkeerplaatsen bedraagt 0 in de rode zone.

Dit neemt niet weg dat er nergens in het dossier een verklaring te vinden is waarom voor dit project – in tegenstelling tot andere stedelijke projecten – het maximaal aantal parkeerplaatsen zou moeten toegestaan worden, waarom er geen enkel gemeenqd gebruik van parkeerplaatsen gevraagd wordt, waarom er geen enkel initiatief inzake autodelen is waardoor het aantal parkeerplaatsen voor bewoners kan verminderd worden, ..., in dit in rode zone (binnenstad), in een parking die uitsluitend op een drukke fietsstraat uitgaat.

Het CBS verwijst enkel naar de ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’, die zij heeft goedgekeurd in zitting van 8 juli 2021 (toen de site nog in de oranje zone lag), maar in dit document (zie ook hoger) wordt gesteld dat autoverkeer zoveel mogelijk moet geweerd worden uit de groenklimaat, dat .

Voor de site Lindelei het noodzakelijk is om het aantal parkeerplaatsen zo laag mogelijk te houden, dat omwille van de binnenstedelijke ligging hier ‘sterk geadviseerd’ wordt om voor de autoparkeerplaatsen niet hoger te gaan dan de minima,

Het door het CBS toegestane aantal parkeerplaatsen overschrijdt zelfs ruimschoots de minimum normen in oranje zone (in de bestreden beslissing berekend op 41 parkeerplaatsen (23 voor de bewoners, 16 voor de kantoormedewerkers en 2 voor de horeca- en expositieruimte).

Het standpunt inzake het gevraagde aantal parkeerplaatsen blijft derhalve ongunstig.”

29. Ongeacht of het aangevraagde aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de maxima parkeerrichtlijnen die gelden in de rode parkeerzone, adviseerde de POVC nog steeds ongunstig.

Zij geeft hiervoor meerdere redenen:

- (1) De POVC wijst hiervoor – wederom – naar de ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’ die stellen dat het noodzakelijk is om het aantal parkeerplaatsen zo laag mogelijk te houden, en bijgevolg, om steeds te vertrekken vanuit de toegelaten minima. (*infra* randnr. 32)
- (2) De POVC stelt vast dat het dossier geen enkele verklaring bevat over waarom het noodzakelijk zou zijn om het maximaal aantal toegelaten plaatsen te vergunnen (*infra* randnr. 34)
- (3) Ze geeft aan dat het aangevraagde aantal parkeerplaatsen (68) ruimschoot het minimum overschrijdt dat van toepassing is in de oranje zone (41), waardoor er sprake is van een zeer grote afwijking (*infra* randnr. 34).

- (4) Tezelfdertijd stelt de POVC dat dat ze geen enkele reden ziet waarom onderhavig project anders moet worden beoordeeld ten aanzien van andere stedelijke projecten en waarom er hier sprake zou moeten zijn van een uitzondering. (*infra* randnr. 35)
- (5) Ook stelt de POVC vast dat er geen verklaring is over waarom er geen gemengd gebruik van parkeerplaatsen gevraagd wordt, noch waarom er geen initiatief is tot autodelen (*infra* randnr. 35).

De reden voor de ongunstige boordeling omtrent het aantal autoparkeerplaatsen is dan ook door middel van meerdere facetten onderbouwd.

30. In afwijking van het ongunstige advies van de POVC, besluit de verwerende partij om de mobiliteitstoets in het kader van de goede ruimtelijke ordening alsnog positief te beoordelen, en bijgevolg, om de vergunning te verlenen.

Zij aanvaardt dan ook de herwerkte projectversie PIV5, toetst aan de parkeerrichtlijnen die van toepassing zijn in de rode zone én stelt dat het maximaal aantal parkeerplaatsen, 68 in totaal, aanvaardbaar zijn.

Zij wijkt met andere woorden af van het andersluidende en ongunstige adviezen van de POVC dd. 13 mei 2025 en 23 september 2025, alsook van de nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei', die stelt dat enkel het minimumaantal vergunbaar is met betrekking tot de site.

De motivering die hiervoor in de Bestreden Beslissing terug te vinden is, blijkt grotendeels *copy paste* te zijn van het advies van de POVC, met uitzondering van dat gedeelte van de tekst dat betrekking heeft op de nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei'.

Wat de beoordeling van de aanvraag en projectversie PIV5 betreft, stelt de Bestreden Beslissing:

"Wijzigingen in PIV5"

In haar advies van 24 juli 2025 neemt het CBS thans volgend standpunt in bij de berekening van het aantal autoparkeerplaatsen:

"In de oorspronkelijk aanvraag werd de BVO van de kantoorruimtes niet correct berekend, dit werd aangepast. Aan de hand van deze oppervlaktes wordt het aantal parkeerplaatsen opnieuw berekend en bijgesteld.

...

Daarnaast moeten ook -gerekend met de richtlijnen voor de oranje zone – 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.

...

De bouwheer voorziet 68 parkeerplaatsen voor de eigen programma-onderdelen en 15 voor buurtbewoners. Deze 68 parkeerplaatsen zijn in overeenstemming met parkeerrichtlijnen die gelden voor de oranje zone. In de vorige versie van de aanvraag werd de BVO van de kantoorruimtes niet

correct berekend (zonder de gemene delen). Doordat dit in de huidige versie werd gecorrigeerd, voldoet het aantal van 68 plaatsen ook aan de parkeerrichtlijnen voor de rode zone, met 23 plaatsen voor de woningen, 42 plaatsen voor de werknemers van de kantoren, 3 plaatsen voor de werknemers van de horeca en geen plaatsen voor bezoekers, die doorverwezen worden naar de publieke parkings in de binnenstad.”

In PIV5 heeft de mobiliteitsnota van de aanvrager een update gekregen t.o.v. in PIV4. Hier gebeurt de raming van de parkeerbehoefte inzake parkeerplaatsen wél op basis van de ligging in rode zone (zie pag. 35-36), en komt men tot volgende cijfers:

- Wonen:

Bewoners: maximaal 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid - Met 39 wooneenheden bedraagt de parkeernorm 23 parkeerplaatsen.

- Kantoren (zonder baliefunctie):

Maximaal 1,5 parkeerplaatsen per 100 m²

Parkeereis: 42 parkeerplaatsen

- Horeca: op maat te bepalen

- Kunstgalerij (detailhandel): 0

Parkeerbehoefteraming

Onderstaande tabel geeft de totale parkeerbehoefteraming weer van het project op basis van de gehanteerde kencijfers en rekening houdend met de parkeerrichtlijnen van de stad. Zoals reeds vermeld worden er enkel parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners, de werknemers en de buurtparking. Bezoekers zullen elders moeten parkeren. Dit maakt dat er een totale parkeerbehoefte is van 83 parkeerplaatsen op de site, inclusief de buurtparking.

Parkeerbehoefte	maximaal aantal ppl
Wonen (rode zone)	
Bewoners	23
Kantoren (rode zone)	
Werknemers en Bezoekers	42
Koffie- en lunchbar (op maat)	
Werknemers	1
Restaurant op maat	
Werknemers	2
Kunstgalerij	
Werknemers	0
Buurtparking	15
Totaal	83

In de mobiliteitsstudie wordt de BVO kantoren gewijzigd van 2.332 m² in PIV4 naar 2.785 m² in PIV5. Een toename dus met 453 m² omdat in PIV4 de 'gemene delen' niet werden meegerekend.

T.o.v. PIV4 daalt het aantal parkeerplaatsen voor bewoners van 31 naar 23 door het verschil tussen de normen inzake oranje en rode zone (in oranje zone maximaal 0,8 pp. per appartement, in rode zone maximaal 0,6 pp. per appartement).

De in PIV4 voorziene parkeerplaats voor een werknemer van de kunstgalerie verdwijnt in PIV5.

Het aantal parkeerplaatsen i.f.v. de kantoren daarentegen stijgt van 33 naar 42, ondanks de lagere parkeernorm in de rode zone (maximaal 1,5 pp. per 100 m² BVO) tegenover de oranje zone (maximaal 2 pp. per 100 m² BVO).

Waar de parkeerbehoefte in PIV4 geschat werd op 1,4 pp. per 100 m² BVO in oranje zone (33 pp. voor 2.332 m² BVO), gaat men thans in PIV5 in de rode zone uit van een parkeerbehoefte van 1,5 pp. per 100 m² BVO (42 pp. voor 2.785 m²). Hieruit kan worden geconcludeerd dat het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen in de rode zone (68 pp., exclusief buurtparking) correct is.

Het minimum vereiste aantal parkeerplaatsen bedraagt 0 in de rode zone.

De Gentse autoparkeerrichtlijnen zijn niet verordenend, wel richtinggevend. Bij het opmaken van de parkeerrichtlijnen voor de rode zone werd reeds rekening gehouden met de context. 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 richtlijnen voor de rode zone houden dus intrinsiek rekening met een stedelijke omgeving zoals bijvoorbeeld Lindenlei, waardoor het voorzien van het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen kan worden gerechtvaardigd. Door de inpassing van het parkeeraanbod binnen de maximumnormen van de rode zone wordt het aandeel autoparkeerplaatsen in het project ingeperkt en aangepast aan de ligging in het stadscentrum.

Voor het project in kwestie werd bovendien een afweging uitgevoerd van de verschillende stadsdiensten, waaronder het Mobiliteitsbedrijf, van het aantal parkeerplaatsen. Het geplande aantal parkeerplaatsen werd op deze locatie aanvaardbaar geacht en in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving. (eigen onderlijning)

iv) Bespreking:

31. Uit bovenstaand citaat volgt dat de verwerende partij voornamelijk enkel de wijzigingen van de projectversie beschrijft. Enkel in de twee laatste alinea's volgt een uiterst summiere beoordeling en motivering die betrekking heeft op de aanvaardbaarheid van het aantal parkeerplaatsen.

In essentie komt de inhoudelijke beoordeling en motivering enkel neer op volgende twee zinnen: "De richtlijnen voor de rode zone houden dus intrinsiek rekening met een stedelijke omgeving zoals bijvoorbeeld Lindenlei, waardoor het voorzien van het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen kan worden gerechtvaardigd. Door de inpassing van het parkeeraanbod binnen de maximumnormen van de rode zone wordt het aandeel autoparkeerplaatsen in het project ingeperkt en aangepast aan de ligging in het stadscentrum."

Bovenstaande motivering is een loutere **stijlformule** die enerzijds foutief en anderzijds manifest onvoldoende is om af te wijken van de nota ‘ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei’ en de andersluidende adviezen van de POVC.

Uw Raad oordeelde nochtans eerder:³⁰

“Om te voldoen aan de artikelen 2 en 3 Motiveringswet, moet het vergunningverlenend bestuur afdoende de redenen van goede ruimtelijke ordening vermelden die hem tot zijn beslissing gebracht hebben. Er kan alleen rekening worden gehouden met de redengeving die expliciet in de vergunningsbeslissing opgenomen is. Beslist de deputatie andersluidend met het verslag van de provinciale omgevingsambtenaar, neemt ze een niet-evidente beslissing, waardoor strengere eisen kunnen worden gesteld aan de verplichting tot formele motivering en zorgvuldigheid. Ze moet aangeven of voldoende laten blijken waarom zij de argumentatie in het advies niet volgt. Het louter tegenspreken van die argumentatie volstaat dus niet. Het zorgvuldigheidsbeginsel impliceert dat de verwerende partij haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en ervoor moet zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat ze met kennis van zaken kan beslissen.”

Hieronder wordt uitvoering uiteengezet waarom de verwerende partij hierbij artikel 2 en 3 van de Motiveringswet, alsook het motiveringsbeginsel, haar verstrengde motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel schendt.

32. Hoewel het klopt dat de parkeerrichtlijnen voor de rode zone rekening houden met hoogstedelijke gebieden, zijn er verstrengde richtlijnen van toepassing in de Lindenlei. Dit net omwille van het feit dat de Lindenlei een zeer belangrijke fietsas is. De Lindenlei is dan ook niet zomaar te vergelijken met andere hoogstedelijke gebieden in de stad, aangezien voor de projectsite afwijkende richtlijnen van toepassing zijn.

Indien dat wel zou zijn, was er uiteraard geen nota ‘Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite voor de Lindenlei’. In haar motivering verwijst de verwerende partij zelfs niet naar deze nota, ondanks de geuite bezwaren en adviezen hieromtrent.

De loutere verwijzing naar de *ratio legis* van de parkeerrichtlijnen is dan ook niet pertinent, en hoogst onzorgvuldig. De parkeerrichtlijnen voor rode zone houden immers vanzelfsprekend geen rekening met de gebiedsspecifieke en strengere richtlijnen voor de schoolsite Lindenlei.

Hieruit volgt dan ook geen deugdelijke motivering waaruit blijkt dat de verwerende partij de mening was toegedaan dat deze toepasselijke en verstrengde en sitespecifieke richtlijnen, die een beleidsmatig gewenste ontwikkeling is in de zin van 4.3.1. §2, 2°, a) VCRO, niet moesten worden gevolgd. De Bestreden Beslissing ontbeert hier iedere verklaring voor.

33. Nochtans is het karakter van de site en de Lindenlei als belangrijke fietsstraat volgens de POVC dermate belangrijk dat deze plaatselijke verkeerssituatie mee in de beoordeling dient te worden getrokken. In haar advies van 13 mei 2025 stelt de POVC dan ook:

³⁰ RvVb 27 mei 2021, nr. RvVb-A-2021-1027

“Alle verkeer van en naar de parking moet via de Lindenlei, ook al situeert de toegang zich langs de Sint-Agnetestraat. De Lindenlei is een intens gebruikte fietsstraat die op korte afstand van het project aansluit op de fietsas langs de Coupure. Het is een belangrijk sluitstuk in het stadsregionaal fietsnetwerk.

De Lindenlei heeft ter hoogte van de projectsite een $\pm 4,25$ m brede rijweg in asfalt. Fietzers bewegen zich gemengd met het autoverkeer. Er is eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers rijden er wel in beide richtingen.

Naar verkeersveiligheid voor de fietsers op de Lindenlei toe is het belangrijk dat het project inzet op een duurzame en ambitieuze modal split, waarbij de kaart moet worden getrokken van de actieve weggebruiker en zo het autogebruik te gaan beperken.”

Uiteraard is deze situatie niet veranderd wanneer de POVC een tweede maal ongunstig adviseert omwille van dezelfde redenen. Door in de Bestreden Beslissing enkel – uiterst algemeen – te verwijzen naar ‘de stedelijke omgeving’ en ‘het stadscentrum’ laat zij volledig na om de plaatselijke verkeerssituatie de Lindenlei in haar beoordeling te betrekken, hetgeen uiterst onzorgvuldig is en een duidelijke schending vormt van artikel 2 en 3 motiveringswet, het motiveringsbeginsel én de verstrengde motiveringsplicht.

34. Bovendien ontbreekt ieder spoor over waarom net het maximaal aantal parkeerplaatsen – en niet een lager aantal – überhaupt nodig zou zijn voor dit project. Nochtans had de POVC in haar adviezen reeds uitdrukkelijk gewezen op het feit dat de aanvraag geen enkele verantwoording bevat over waarom juist het maximumaantal vereist zou zijn.

De verwerende partij verwijst enkel naar de parkeerrichtlijnen die intrinsiek rekening houden met de stedelijke omgeving, en bijgevolg, dat het maximum aanvaardbaar, maar dit is geen reden om het maximumaantal te vergunnen. De vork voor het aantal plaatsen uit de parkeerrichtlijnen voor de rode zone bepalen immers voor dit project dat het minimum 0 is en het maximum 68. Ook het minimumaantal van 0 houdt volgens de richtlijnen rekening met de stedelijke omgeving.

De motivering uit de Bestreden Beslissing zou evenzeer kunnen worden gebruikt wanneer de verwerende partij enkel het minimumaantal aanvaardbaar acht, hetgeen aantoont dat er sprake is van een stijlformule die geenszins verduidelijkt waarom het standpunt van de POVC niet wordt gedeeld.

35. Daarnaast blijkt uit de motivering van de Bestreden Beslissing evenzeer niet waarom er voor deze aanvraag, **in afwijking van andere projecten in het Gentse binnenstad**, wél het maximumaantal plaatsen vergunbaar zou zijn. Noch blijkt hieruit waarom er voor dit project niet dient te worden gestreefd naar een gemengd gebruik.

De POVC stelde in haar ongunstig advies van 13 mei 2025 immers duidelijk: ³¹

“Er is ons bovendien geen enkel grootschalig project bekend waarin Stad Gent het maximum aantal parkeerplaatsen toelaat. Doorgaans wordt als richtlijn meegegeven dat enkel (ongeveer) het minimum aantal parkeerplaatsen kan toegestaan worden, soms nog minder, waarbij bovendien gestreefd moet worden naar een gemengd gebruik van parkeerplaatsen als een project zowel een woon- als commerciële functie bevat.”

In haar advies van 23 september 2025 herhaalde de POVC deze kritiek wederom: ³²

*“Dit neemt niet weg dat er nergens in het dossier een verklaring te vinden is waarom voor dit project – **in tegenstelling tot andere stedelijke projecten** – het maximaal aantal parkeerplaatsen zou moeten toegestaan worden, waarom er geen enkel gemengd gebruik van parkeerplaatsen gevraagd wordt, waarom er geen enkel initiatief inzake autodelen is waardoor het aantal parkeerplaatsen voor bewoners kan verminderd worden, ..., in dit in rode zone (binnenstad), in een parking die uitsluitend op een drukke fietsstraat uitgaat.”*

De POVC zag geen redelijke verklaring waarom dit project verschillend zou zijn ten aanzien van aan andere projecten, waarvoor wél de minima (en zelfs minder) worden opgelegd, alsook waarbij het gemengd gebruik wordt opgelegd.

De verwerende partij besteedt hier geen bijzondere aandacht. In de Bestreden Beslissing laat de verwerende partij volledig na om dit bezwaar te beantwoorden en om de sterke afwijking van haar normale beslissingspatroon te verklaren. De motivering bevat hier dan ook geen enkele verklaring voor.

36. Uit bovenstaande bespreking (*supra* randnr. 31 t.e.m. 35) blijkt dat de verwerende partij de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening op gebied van mobiliteit manifest onvoldoende met redenen omkleedde. Zij gaf onvoldoende aan waarom onderhavig project met het maximumaantal parkeerplaatsen kon worden vergund, in weerwil de geuite bezwaren van eerste verzoeker en van de andersluidende adviezen van de POVC. Nochtans was zij hierdoor onderworpen aan een verstrengde motiveringsplicht.

Dienvolgens schendt zij artikel 2 en 3 van de Motiveringswet, het motiveringsbeginsel en haar verstrengde motiveringsplicht. Gezien de gebrekkig uitgevoerde en gemotiveerde mobiliteitstoets, is de Bestreden Beslissing inherent onzorgvuldig voorbereid.

Aangezien de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening onvoldoende is onderbouwd, schendt de Bestreden Beslissing tevens artikel 4.3.1. §1 d) en §2 *juncto* art. 1.1.4 VCRO.

37. Zoals de POVC terecht opmerkte in haar eerste advies van 13 mei 2025, zijn haar geen stadsprojecten bekend waarvoor het maximumaantal parkeerplaatsen worden toegestaan. Zij

³¹ Stuk 14, p. 35.

³² Stuk 15.

stelt uitdrukkelijk dat er voor andere projecten steeds wordt meegegeven om enkel het minimumaantal toegestane parkeerplaatsen te vergunnen, en vaak zelfs nog minder dan dat. Hetgeen de POVC beschrijft, vormt dan ook het normale beslissingspatroon van de verwerende partij.

Dat nu het maximum wordt toegestaan, het volstrekte uiterste van het minimum, maakt dat er sprake is van een bovenmatig grote afwijking. De verwerende partij kon zelfs niet meer afwijken dan ze deed. Bijgevolg is er evenzeer sprake van een bovenmatig grote afwijking van haar normale beslissingspatroon.

Zoals hierboven aangetoond (*supra* randnr. 32 e.v.), is er in de Bestreden Beslissing geen verklaring te vinden die redengevend is voor deze afwijking. De noodzaak van het maximumaantal wordt niet geduid. Het is dan ook ondenkbaar dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, dezelfde beslissing zou nemen en het maximale aantal parkeerplaatsen te vergunnen, zonder grondige reden en redelijke verantwoording.

Bijgevolg is er sprake van een kennelijk onredelijke beslissing, en is dienvolgens het redelijkheidsbeginsel geschonden.

Middelonderdeel I is gegrond.

TWEEDE MIDDELONDERDEEL: DE BUURTPARKING

38. Momenteel is er in het projectgebied een buurtparking terug te vinden, met een capaciteit van 25 wagens. Op onderstaande foto wordt de bestaande parking geduid in geel:



(bron – Google Maps)

Om dit verlies aan parkeerplaatsen – gedeeltelijk – te compenseren, voorziet de aanvrager dat er 15/83 parkeerplaatsen zouden worden voorbehouden aan buurtbewoners.

Om deze 15 parkeerplaatsen effectief voor te behouden aan de buurtbewoners, is vereist dat er een overeenkomst wordt gesloten tussen de stad Gent enerzijds, en de aanvrager anderzijds. Dergelijke overeenkomst ligt tot op heden niet voor.

v) Historiek: De situatie voor PIV5:

39. De POVC adviseerde op 13 mei 2025 een eerste keer **ONGUNSTIG** omtrent de buurtparking. Zij brengt hiervoor de volgende redenen aan:

Buurtparking

Het private perceel van de aanvrager paalt aan de stedelijke basisschool 'De Stadspoort' (kadastraal perceel nr. 682S), welke haar hoofdingang heeft aan de Coupure. De schoolgebouwen geven achteraan uit op een parking van 854 m² groot, omvattende 23 à 25 parkeerplaatsen (in het dossier is sprake van 23 pp., maar op basis van de luchtfoto's kunnen er 25 auto's parkeren).

Deze parking, toegankelijk vanuit de Wijngaardstraat, behoort tot het domein van de school (deel van kadastraal perceel 682S), maar is ook opengesteld als gratis parking voor de buurtbewoners. Deze parking maakt deel uit van voorliggende aanvraag: alle parkeerplaatsen worden verwijderd, de grond wordt gevoegd bij het nieuw te realiseren buurtpark dat deels (854 m²) op eigendom van de Stad komt te liggen en deels (± 1.256 m²) op het eigendom van de projectontwikkelaar.

De grond waarop de buurtparking ligt blijft eigendom van de Stad, die na de aanleg van het park ook het eigendomsrecht op het overige deel van het park verwerft door gratis grondafstand.

Het ontwerp (althans de mobiliteitsnota en de verklarende nota) voorziet in de ondergrondse parking, naast de 68 parkeerplaatsen voor het eigen project, ook nog eens 15 parkeerplaatsen ter compensatie van het verdwijnen van de bestaande buurtparking, in totaal zal de ondergrondse parking dus $68 + 15 = 83$ parkeerplaatsen bevatten.

Uit de grondplannen kan niet afgeleid worden waar deze 15 parkeerplaatsen gesitueerd zijn, zelfs niet als zij op niveau -1 of -2 gelegen zijn.

Ook de mobiliteitsnota en de verklarende nota zijn zeer vaag over deze 15 parkeerplaatsen, er wordt enkel vermeld dat zij het verdwijnen van de buurtparking moeten compenseren.

In de bestreden beslissing wordt het volgende vermeld:

“Het wegvallen van de buurtparking van de buurtparking wordt grotendeels gecompenseerd in de ondergrondse parking. Hier worden 15 parkeerplaatsen voorzien die zullen worden aangeboden aan de buurt. Na realisatie van de parking, zal de initiatiefnemer in overleg gaan met de stad, om te bespreken op welke wijze de parkeerplaatsen door de buurt gebruikt kunnen worden. Er wordt hierbij aan de aanvrager gesuggereerd om de parkeerplaatsen op te nemen in het reglement van de mede-eigendom, en formeel op te nemen dat deze parkeerplaatsen niet privaat verkocht mogen worden en steeds actief moeten worden aangeboden aan de buurtbewoners. (...).”

Uiteindelijk werd volgende voorwaarde opgelegd door het CBS:

“Om te vermijden dat de 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners op termijn andere gebruikers krijgen, moet bepaald worden welke 15 parkeerplaatsen van 83 voor de buurtbewoners worden gereserveerd. 2 van de 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners moeten de ingericht worden als PPMV's (zowel naar afmetingen als naar signalisatie).”

Op heden staat dus nog steeds niet vast om welke 15 plaatsen het gaat en hoe (en tegen welke prijs) zij aan de buurtbewoners zullen aangeboden worden. In de beroepschriften wordt terecht gesteld dat er geen enkele garantie is dat de parkeerplaatsen voor 'de buurt' zullen voorbehouden worden. Ook menen zij dat het om gratis parkeerplaatsen moet gaan, zoals thans bij de bestaande buurtparking het geval is.

Het CBS antwoordt thans als volgt op deze bezwaren in haar advies van 3 april 2025:

“Parkeerplaatsen op openbaar domein zijn geen absoluut recht, er geldt dus geen verplichting om het verdwijnen van parkeerplaatsen 1 op 1 te compenseren. Het buurtpark dat ervoor in de plaats komt, is ook een meerwaarde voor de buurt. Het feit dat er in het project meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden, zodat die ook aan de buurtbewoners kunnen ter beschikking gesteld worden, is positief. De manier waarop dit zal gebeuren, is nog voorwerp van verder overleg tussen de initiatiefnemer en Stad Gent.”

Dit antwoord komt in geen enkel opzicht tegemoet aan bovenvermelde bezwaren en bekommernissen van de buurtbewoners.

Het ware beter geweest eerst te onderhandelen en dan te vergunnen, en niet omgekeerd zoals Stad Gent hier blijkbaar doet.

In de huidige situatie gaat het om een bovengrondse parking, toegankelijk vanuit de Wijngaardstraat en toebehorend aan een school.

Er mag dus redelijkerwijze verondersteld worden dat de parking in eerste instantie gebruikt wordt door personeel van de school, en dat gedoogd wordt dat buurtbewoners hier ook gratis mogen parkeren.

Indien Stad Gent deze parking supprimeert ligt dus ogenschijnlijk geen enkele verplichting voor om te voorzien in een nieuwe buurtparking.

In de nieuwe situatie gaat het om een ondergrondse parking onder een grootschalig nieuwbouwproject met kantoren en appartementen, enkel toegankelijk via de Lindenlei, waar de verkeersstroom niet enkel

door voorliggend project ernstig toeneemt, maar ook door het verplaatsen van de 'buurtparking'. Parkeerplaatsen in deze ondergrondse parking zullen niet het karakter van 'buurtparking' hebben. Het kan zeker niet de bedoeling zijn dat iedereen zomaar deze parking inrijdt om te kijken of er nog een plaats vrij is, en terug vertrekt uit de parking als dit niet het geval is. Dit zou het aantal verkeersbewegingen op de Lindenlei nogmaals ernstig doen toenemen.

Zoals thans voorliggend in het dossier kunnen er geen parkeerplaatsen vergund worden als 'buurtparking'.

Besluit

De mobiliteitstoets is negatief voor wat het gevraagde aantal parkeerplaatsen betreft."

De POVC wees bij gevolg op het feit dat er geen enkel inhoudelijke en bindende overeenkomst is tussen de aanvrager en de stad Gent omtrent de parkeerplaatsen. Zo was niet bepaald welke parkeerplaatsen als buurtparking worden toegewezen, dan wel op welke manier en tegen welke prijs. Zij kaartte dan ook aan dat er geen enkele zekerheid is over de komst van buurtparking, aangezien een juridisch verbindende overeenkomst ontbreekt.

Zij stelt duidelijk dat dergelijke parkeerplaatsen pas kunnen worden vergund wanneer het duidelijk is dat dergelijke overeenkomst is gesloten.

vi) De situatie na PIV5:

40. Naar aanleiding van bovenstaand advies, bevatte de nieuwe projectversie PIV5 een aantal bijkomende zaken die de komst van de buurtparking zouden moeten versterken, *quod non*. Hiermee hoopt de aanvrager de onzekerheid omtrent de buurtparking te maskeren.

Ten eerste stelde de aanvrager een document op getiteld 'eenzijdige verbintenis omtrent buurtparking', waarin zij specificeert welke parkeerplaatsen als buurtparking worden voorgehouden en hoe de toegankelijkheid zal worden gewaarborgd.³³

Zij stelt zich hierin bereid een samenwerking met de stad Gent en het Mobiliteitsbedrijf aan te gaan om de buurtparkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Zij stelt hierin uitdrukkelijk dat er pas later een overeenkomst zal worden gesloten, waarin wordt bepaald of de plaatsen worden verhuurd, dan wel via een zakelijk recht ter beschikking worden gesteld.

De wijze van de exploitatie is dus nog niet bepaald.

Daarnaast wordt aan het dossier tevens **een engagementsverklaring** gevoegd namens de heer Joris Vandenbroucke, schepen van Mobiliteit, Ruimte Stadsontwikkeling en Plezier. Hierin verklaart de schepen:³⁴

"Ik bevestig hierbij de bereidheid om, onder voorbehoud van goedkeuring door de Gemeenteraad, de nodige stappen te ondernemen om een overeenkomst aan te gaan met BV Lindenlei met betrekking tot de exploitatie van 15 parkeerplaatsen, bestemd voor gebruik door buurtbewoners.

Deze engagementsverklaring strekt ertoe de zekerheid te bieden die door de Provinciale Omgevingsvergunningscommissie (n.a.v. advies d.d. 13 mei 2025) wordt verwacht in

³³ Stuk 16.

³⁴ Stuk 17.

het kader van de toekenning van de omgevingsvergunning (OMV_2023165750) zonder hierbij vooruit te lopen op de formele besluitvorming.

Ik bevestig hierbij het volgende:

- *Bereidheid om de overeenkomst met BV Lindenlei betreffende de exploitatie op lange termijn van de 15 parkeerplaatsen aan de Gemeenteraad voor te leggen ter goedkeuring;*
- *Bij goedkeuring door de Gemeenteraad, het opnemen van de exploitatie van de parkeerplaatsen binnen de werking van het Mobiliteitsbedrijf, waarbij de praktische modaliteiten en de wijze van exploitatie nog nader zullen worden bepaald;*
- *Bij goedkeuring door de Gemeenteraad, het opnemen van een abonnementstarief voor bewoners in het retributiereglement, waarbij de praktische modaliteiten en het concrete tarief nog nader zullen worden bepaald.*

Dit engagement houdt de verwachting in dat bij overdracht van de zakelijke rechten op de parkeerplaatsen (bv. verkoop) het recht van exploitatie vanwege het Mobiliteitsbedrijf zal worden gevrijwaard.

Deze verklaring houdt bovendien geen voorafname in op de formele besluitvorming door de bevoegde organen, maar bevestigt wel onze intentie om dit dossier verder te begeleiden.”

Het is duidelijk dat de bevoegde schepen steeds met twee woorden spreekt. Hij uit louter de intentie om mee te werken, maar benadrukt tot wel zes keer toe dat hij geen enkele beslissingsmacht heeft, en dat enkel de Gemeenteraad kan besluiten om de overeenkomst ook echt aan te gaan.

Uit bovenstaande inhoudelijke wijzigingen van de projectversie blijkt dat het kernpunt van de kritiek van de POVC, de afwezigheid van een rechtszekere bindende overeenkomst, geenszins werd geremedieerd.

41. Ondanks dat beiden zaken werden toegevoegd, adviseerde de POVC ook na PIV5 in haar advies van 23 september 2025 **ONGUNSTIG** wat betreft de buurtparking. Zo stelde zij:

*“Inzake de **buurtparking** vermeldt het advies van 24 juli 2025 van het CBS het volgende:*

“Compensatie buurtparking

De vroegere buurtparking wordt gecompenseerd door 15 plaatsen in de ondergrondse parking:

- 13 gewone parkeerplaatsen: plaatsen 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 82 en 83 op niveau -2
- 2 PPMV: plaatsen 38 en 39 op niveau -1.

De toegankelijkheid van deze parkeerplaatsen wordt gegarandeerd via een circulatiekern met een aparte trap en personenlift, die samen met de toegewezen parkeerplaatsen duidelijk op de plannen wordt aangeduid. Aan het dossier wordt enerzijds een eenzijdige verbintenis omtrent de buurtparking toegevoegd, waaruit blijkt dat de aanvrager een samenwerking zal aangaan met het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent teneinde de buurtparkeerplaatsen actief ter beschikking te kunnen stellen van de omwonenden, middels een lange termijn huur of vestiging van een zakelijk recht (inclusief verkoop) ten

gunste van de Stad. De parkeerplaatsen zullen door het Mobiliteitsbedrijf ter beschikking worden gesteld aan de omwonenden via een door haar goedgekeurd toewijzingsreglement.

Ook werd een schriftelijk engagement toegevoegd namens schepen Vandenbroucke, ter bevestiging van de bereidheid om de exploitatie op lange termijn van de 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners ter goedkeuring aan de Gemeenteraad voor te leggen, en de exploitatie van de parkeerplaatsen binnen de werking van het Mobiliteitsbedrijf op te nemen. Dit document bevestigt de intentie van stad Gent om dit dossier verder positief te begeleiden."

Door BV Lindenlei werd in PIV5 een 'eenzijdige verbintenis omtrent buurtparking' dd. 27 juni 2025 toegevoegd. Deze stelt o.a.:

"De Aanvrager is bereid de Buurtparkeerplaatsen ter beschikking te stellen aan de stad Gent en/of het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent middels een lange termijn huur of vestiging van een zakelijk recht (inclusief verkoop). De vergoeding voor de Aanvrager wordt daarbij bepaald op basis van het door de gemeenteraad van de stad Gent goedgekeurde retributiereglement voor het parkeren in parkeergarages in de nabijheid, zoals bijvoorbeeld parking Sint-Michiels (...)."

Beide partijen (het CBS, dat wel nog goedkeuring van de gemeenteraad nodig heeft, en de aanvrager) hebben dus de intentie om 15 inmiddels afgebakende parkeerplaatsen te verhuren aan omwonenden, maar er is geen enkele bindende overeenkomst.

De aanleg van het aantal parkeerplaatsen werd door het CBS wél reeds toegestaan in de bestreden beslissing op 12 december 2024, en thans wordt van de deputatie verlangd dat zij deze parkeerplaatsen vergunt. Zij kunnen niet afgesplitst worden uit de vergunning mocht er geen overeenkomst bereikt worden.

./...

Het is niet opportuun dergelijk aantal parkeerplaatsen te vergunnen zonder dat de bestemming ervan onbetwistbaar vastligt.

Besluit:

De mobiliteitstoets blijft ongunstig." (eigen onderlijning)

De POVC maakte dan ook duidelijk dat de aanvraag nog steeds geen enkele zekerheid bevatte over de komst van deze buurtparkeerplaatsen, aangezien er heden nog geen overeenkomst is met de stad Gent, alsook er heden geen duidelijkheid is of de Gemeenteraad dit wel zal goedkeuren.

De POVC stelt dan ook dat ingeval de omgevingsvergunning wordt verleend, er het risico is dat deze plaatsen worden vergund zonder dat er de zekerheid is dat ze ook effectief als buutparking zullen dienen. Zonder goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst, kunnen deze parkeerplaatsen immers worden ingevuld door de aanvrager, bovenop de 68 autoparkeerplaatsen die voorzien zijn.

42. Ondanks dat de POVC tot tweemaal toe ongunstig adviseerde wegens het ontbreken van een bindende samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Gent en de aanvrager, besloot de verwerende partij de buurtparking alsnog te vergunnen.

Zij herneemt hierbij grotendeels de beschrijving van de POVC, maar motiveert *in fine* (in vet – eigen markering) afwijkend:

"Buurtparking

Het private perceel van de aanvrager paalt aan de stedelijke basisschool 'De Stadspoort' (kadastraal perceel nr. 682S), welke haar hoofdingang heeft aan de Coupure. De schoolgebouwen geven achteraan uit op een parking van 854 m² groot, omvattende 23 à 25 parkeerplaatsen (in het dossier is sprake van 23 pp., maar op basis van de luchtfoto's kunnen er 25 auto's parkeren).

Deze parking, toegankelijk vanuit de Wijngaardstraat, behoort tot het domein van de school (deel van kadastraal perceel 682S), maar is ook opengesteld als gratis parking voor de buurtbewoners.

Deze parking maakt deel uit van voorliggende aanvraag: alle parkeerplaatsen worden verwijderd, de grond wordt gevoegd bij het nieuw te realiseren buurtpark dat deels (854 m²) op eigendom van de Stad komt te liggen en deels (± 1.256 m²) op het eigendom van de projectontwikkelaar.

De grond waarop de buurtparking ligt blijft eigendom van de Stad, die na de aanleg van het park ook het eigendomsrecht op het overige deel van het park verwerft door gratis grondafstand.

Het ontwerp (althans de mobiliteitsnota en de verklarende nota) voorziet in de ondergrondse parking, naast de 68 parkeerplaatsen voor het eigen project, ook nog eens 15 parkeerplaatsen ter compensatie van het verdwijnen van de bestaande buurtparking, in totaal zal de ondergrondse parking dus $68 + 15 = 83$ parkeerplaatsen bevatten.

*Inzake de **buurtparking** vermeldt het advies van 24 juli 2025 van het CBS het volgende:*

"Compensatie buurtparking

De vroegere buurtparking wordt gecompenseerd door 15 plaatsen in de ondergrondse parking:

- 13 gewone parkeerplaatsen: plaatsen 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 82 en 83 op niveau -2*
- 2 PPMV: plaatsen 38 en 39 op niveau -1.*

De toegankelijkheid van deze parkeerplaatsen wordt gegarandeerd via een circulatiekern met een aparte trap en personenlift, die samen met de toegewezen parkeerplaatsen duidelijk op de plannen wordt aangeduid.

Aan het dossier wordt enerzijds een eenzijdige verbintenis omtrent de buurtparking toegevoegd, waaruit blijkt dat de aanvrager een samenwerking zal aangaan met het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent teneinde de buurtparkeerplaatsen actief ter beschikking te kunnen stellen van de omwonenden, middels een lange termijn huur of vestiging van een zakelijk recht (inclusief verkoop) ten gunste van de Stad. De parkeerplaatsen zullen door het Mobiliteitsbedrijf ter beschikking worden gesteld aan de omwonenden via een door haar goedgekeurd toewijzingsreglement.

Ook werd een schriftelijk engagement toegevoegd namens schepenen Vandenbroucke, ter bevestiging van de bereidheid om de exploitatie op lange termijn van de 15 parkeerplaatsen voor buurtbewoners ter goedkeuring aan de Gemeenteraad voor te leggen, en de exploitatie van de parkeerplaatsen binnen de werking van het Mobiliteitsbedrijf op te nemen. Dit document bevestigt de intentie van stad Gent om dit dossier verder positief te begeleiden."

Door BV Lindenlei werd in PIV5 een 'eenzijdige verbintenis omtrent buurtparking' dd. 27 juni 2025 toegevoegd. Deze stelt o.a.: "De Aanvrager is bereid de Buurtparkeerplaatsen ter beschikking te stellen aan de stad Gent en/of het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent middels een lange termijn huur of vestiging van een zakelijk recht (inclusief verkoop). De vergoeding voor de Aanvrager wordt daarbij bepaald op basis van het door de gemeenteraad van de stad Gent goedgekeurde retributiereglement voor het parkeren in parkeergarages in de nabijheid, zoals bijvoorbeeld parking Sint-Michiels (...)."

Beide partijen (het CBS, dat wel nog goedkeuring van de gemeenteraad nodig heeft, en de aanvrager) hebben dus de intentie om 15 inmiddels afgebakende parkeerplaatsen te verhuren aan omwonenden.

Uit het engagement van de schepenen samen met de eenzijdige verbintenis van de aanvrager voor de realisatie en de ter beschikking stelling van de buurtparkeerplaatsen (toegevoegd in PIV 5), blijkt duidelijk de bereidheid om deze parkeerplaatsen effectief als buurtparkeerplaatsen te realiseren. De eigenlijke overeenkomst hiervoor kan pas verder worden uitgewerkt en bestendigd na de realisatie van de ondergrondse parkeergarage. Na overdracht zullen de parkeerplaatsen beheerd worden door het Mobiliteitsbedrijf, en aan buurtbewoners worden aangeboden op basis van het door de

gemeenteraad goedgekeurde retributiereglement voor het parkeren in parkeergarages in de nabijheid (zoals bijvoorbeeld ook gebeurt in de Sint-Michielsparking). Er is dus wel degelijk duidelijkheid over hoe deze plaatsen zullen worden toegewezen.

Besluit:

De mobiliteitstoets is gunstig.” (eigen onderlijning en nadruk)

Andersluidend met de adviezen van de POVC, stelt de verwerende partij dat uit de eenzijdige verklaring van de aanvrager en de engagementsverklaring van de bevoegde schepen, blijkt dat beide partijen **de intentie en bereidheid** hebben op de buurtparkeerplaatsen te realiseren.

Dat de overeenkomst hiervoor nog niet onderhandeld, uitgewerkt, goedgekeurd is, noch dat de wijze van exploitatie bepaald is, vormt voor haar geen beletsel.

vii) Bespreking:

43. Samen met de POVC, stellen verzoekers vast dat de stelling dat de parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd in samenwerking met de stad, geenszins gegrond is in werkelijk bestaande feiten en motieven die boven elke redelijke twijfel vaststaan.

Hoewel de aanvrager een eenzijdige verklaring opstelde conform aan artikel 5.6, lid 2 nieuw Burgerlijk Wetboek, is uitwerking hiervan geenszins zeker. Zoals de titel van het document bepaalt, is deze verklaring louter eenzijdig. Hieruit volgt *ipso facto* dat ze geen verbintenissen voor anderen, met name de stad Gent, doet ontstaan.

Artikel 5.6, lid 2 BW stelt duidelijk: *“Een contract is eenzijdig wanneer een partij verbonden is jegens een andere, zonder enige verbintenis voor laatstgenoemde.”*

Er is dan ook geen sprake van een wederkerige overeenkomst, zoals thans uitdrukkelijk bevestigd in de eenzijdige verklaring namens de aanvrager zelf.

Ook de bevoegde schepen voor Mobiliteit, Ruimte Stadsontwikkeling en Plezier kan deze verbintenissen in hoofde van de stad Gent niet vastleggen. Of de stad zal ingaan op deze eenzijdige verbintenissen, ligt immers niet in handen van de bevoegde schepen, maar wel in handen van de Gemeenteraad.

Een intentieverklaring uit hoofde van het College van burgemeester en schepenen van de stad Gent is dan ook geenszins een voldoende zekerheid, aangezien zij hierover niet kan beslissen. Er is immers de goedkeuring van een andere derde partij vereist, de Gemeenteraad, die niet betrokken is.

Zoals de schepen voor Mobiliteit, Ruimte Stadsontwikkeling en Plezier meermaals uitdrukkelijk bevestigt, kan hij enkel **een inspanningsverbintenis** leveren om de goedkeuring van een samenwerkingsovereenkomst voor te leggen aan de Gemeenteraad, die hierover vervolgens dient te beslissen. Hij kan geenszins garanderen dat het gewenste **resultaat**, de komst van de 15 buurtparkeerplaatsen, ook effectief wordt gerealiseerd.

Er zijn dan ook verschillende redenen denkbaar waarom de Gemeenteraad niet akkoord zou kunnen gaan met deze buurtparkeerplaatsen. De voor de hand liggende reden is immers het feit dat de Lindenlei een belangrijke fietsas is waarbij de stad het voornemen heeft geuit om autoverkeer zoveel als mogelijk te mijden. Deze doelstelling valt niet te rijmen met 15 bijkomende parkeerplaatsen die via de Lindenlei moeten worden bereikt.

Ook de problematiek van in- en uitrijdend zoekverkeer van buurtbewoners, nog bovenop de te verwachten in- en uitrijbewegingen, kan een argument vormen voor de Gemeenteraad om zich uit te spreken tegen de ondergrondse buurtparking.

In het eerste middelonderdeel wordt uitvoerig beschreven dat de Bestreden Beslissing, in afwijking met de nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei' niet het vooropgestelde minima, maar wel het maximumaantal parkeerplaatsen vergunt, zonder redelijke verantwoording. Deze 15 buurtparkeerplaatsen komen uiteraard bovenop het reeds toegekende maximumaantal, hetgeen maakt dat Lindenlei bijkomend wordt belast, tot zelfs ver boven de geldende parkeerrichtlijnen.

Het is dan ook niet ondenkbaar dat de Gemeenteraad in dit dossier, dat reeds voor verdeeldheid zorgde, niet zal instemmen met de negatieve mobiliteitseffecten die hieruit ontstaan, hetgeen maakt dat er sprake is van een onzekere rechtsgrond.

Dit geldt des te meer nu er helemaal nog geen uitgewerkte samenwerkingsovereenkomst is opgesteld. Het is zelfs onzeker of de parkeerplaatsen zullen worden verhuurd aan de buurtbewoners, dan wel of dit via zakelijke rechten zal verlopen. Vooralsnog is het dan ook onduidelijkheid troef, waardoor de verwerende partij dan ook niet kan worden gevolgd daar ze in haar motivering stelt: *"Er is dus wel degelijk duidelijkheid over hoe deze plaatsen zullen worden toegewezen."*, daar dit strijdig is met de feiten.

44. Uw Raad oordeelde eerder reeds aangaande de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel:

*"Het **beginsel van de materiële motiveringsplicht** houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan, wat onder meer betekent dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. Het **zorgvuldigheidsbeginsel** impliceert dat een vergunningverlenend bestuursorgaan, zoals de verwerende partij, haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en derhalve dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen." (eigen onderlijning en nadruk)*

Wat het aspect van de 15 buurtparkeerplaatsen betreft, is het duidelijk dat de beoordeling en de motieven van de verwerende partij niet gesteund zijn in werkelijk bestaande, concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid zijn vastgesteld, maar **wel gebaseerd is op de**

aanname dat de Gemeenteraad hierover een positieve beslissing zal nemen, hetgeen geenszins gegarandeerd is. Bijgevolg is de Bestreden Beslissing niet gebaseerd op rechtens aanvaardbare motieven, waardoor het materiële motiveringsbeginsel geschonden is, alsook artikel 2 en 3 van de Motiveringswet.

De verwerende partij liet dan ook na om op gebied van mobiliteit, specifiek aangaande de buurtparking, de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1., §§1-2 VCRO) te onderbouwen met deugdelijke en aanvaardbare motieven. Hierdoor schendt de Bestreden Beslissing artikel 4.3.1. §1 d) en §2 *juncto* art. 1.1.4 VCRO.

Bijgevolg is de Bestreden Beslissing op een kennelijk onzorgvuldige wijze voorbereid, aangezien de verwerende partij niet met kennis van zaken kon beslissen.

Ze weet immers niet of de Gemeenteraad de buurtparkeerplaatsen en de samenwerkingsovereenkomst zal goedkeuren. Wanneer dit niet zou gebeuren, zijn er wel 83 parkeerplaatsen vergund die de aanvrager kan invullen...

Dit zou betekenen dat zelfs het maximumaantal parkeerplaatsen, hetgeen reeds een toegekende een zware afwijking vormt, volgens de parkeerrichtlijnen van toepassing in de rode zone met 22% wordt overschreden (zijnde 15 plaatsen bovenop 68 plaatsen).

De verwerende partij vergunt bijgevolg een omgevingsvergunning met een ernstig risico op ernstige mobiliteitseffecten in de toekomstige situatie, hetgeen de begane onzorgvuldigheid vergroot.

Het tweede middelonderdeel is gegrond.

DERDE ONDERDEEL: DE BOUWDIEPTE VAN DE NIEUWBOUW TE SINT-AGNETESTRAAT

45. De verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening wordt conform artikel 4.3.1. §§1-2 VCRO ook beoordeeld aan de hand van de schaal, het ruimtegebruik, visueel-vormelijke elementen.

Aangaande deze relevante beoordelingscriteria adviseerde de POVC tot twee keer toe ongunstig voor wat de betreft de bouwdiepte van de op te richten nieuwbouw gelegen aan de Sint-Agnetestraat, zijnde het gebouw dat zich naast de woning van tweede verzoeker zal bevinden.

In casu bevat het gebouw een bouwdiepte van 16,9 m, terwijl het de gangbare vuistregel is dat er slechts tot 12m diep kan worden gebouwd.

viii) Historiek: de situatie voor PIV5:

46. Aangaande deze bouwdiepte adviseerde de POVC een eerste keer **ONGUNSTIG** in haar advies van 13 mei 2025. Zij brengt hiervoor volgende argumenten aan:

“Normalerweise wordt in de binnenstad (zoals vastgelegd in talrijke BPA’s) een maximum bouwdiepte van 12 m toegestaan voor bovenverdiepingen, soms (langs belangrijke invalswegen, brede straten, pleinen, ...) oplopend tot maximum 15 m.

In voorliggend ontwerp hebben de bovenverdiepingen van de nieuwe meergezinswoningen volgende bouwdieptes:

- *gebouw op de hoek van de Lindenlei en de Sint-Agnetestraat:*
- *t.o.v. de Lindenlei: 16,90 m (op diepste punt, aansluitend bij monument)*
- *t.o.v. de Sint-Agnetestraat: 19,08 m*
- *gebouw langs de Sint-Agnetestraat: 16,90 m.*

Het CBS heeft hieromtrent volgende afweging gemaakt:

“Het volume aan de Lindenlei heeft ter hoogte van de aansluiting op het historisch gebouw een bouwdiepte van 16,9 m ten opzichte van de Lindenlei. Het volume langs de Sint-Agnetestraat heeft een bouwdiepte van 16,9 m ten opzichte van de Sint-Agnetestraat. Op de verdieping springt de gevel 2,6 m terug voor de realisatie van inpandige terrassen aan de zuidgevel.

De afstand tussen het nieuwe bouwvolume en de gevel van het beschermd gebouw bedraagt 21,2 m. Dit is in stedelijke context een comfortabele afstand, zonder dat het gevoel van binnenplein verloren gaat.

De in de nieuwbouw voorziene appartementen zijn allemaal doorzon-appartementen, met in de kern circulatie, bergingen en badkamers, zodat ook de natuurlijke verlichting van de leefruimtes door de voorziene bouwdiepte niet in het gedrang komt. Bijgevolg kan worden gesteld dat de bouwdiepte van de nieuwbouw aanvaardbaar is.”

Dit standpunt kan niet bijgetreden worden. Een bouwdiepte van 16,90 m (en deels 19,08 m bij het hoekgebouw) is te groot voor de Sint-Agnetestraat, die zelfs mits een verbreding naar 8 à 9,6 m een smalle zijstraat van de Lindenlei blijft, en waar het toestaan van dergelijke bouwdiepte een gevaarlijk precedent vormt naar andere gebouwen langs deze straat of gelijkaardige straten toe.

Een bouwdiepte van maximaal 12 m t.o.v. de Sint-Agnetestraat dient het uitgangspunt te zijn, waarbij elke grotere bouwdiepte grondig dient gemotiveerd te worden. Dat er ‘doorzon-appartementen’ worden voorzien is geen reden om een grotere bouwdiepte toe te staan.

Het feit dat “de afstand tussen het nieuwe bouwvolume en de gevel van het beschermd gebouw 21,2 m bedraagt” is niet dermate uitzonderlijk dat hiervoor bijna 5 m extra bouwdiepte kan toegestaan worden, deze afstand is ook niet gelijk te stellen met pakweg een achtertuin van 21,2 m diep (een achtertuin paalt normalerwijze aan nog eens een achter- of zijtuinstrook van een ander perceel, en niet direct aan de hoofdbouw op een ander perceel).

Er wordt uitgegaan van het maximum aantal toegelaten bouwlagen (4) en van een dakverdieping met de maximum toegelaten dakhelling (50°) t.h.v. de enig woonlaag in de dakverdieping. Daarenboven wordt een veel grotere bouwdiepte gevraagd dan gangbaar is langs dergelijke straten, én wordt aan de achterzijde een dakuitbouw voorzien over quasi gans de gevelbreedte en tot in het verlengde van het achtergevelvlak, waardoor achteraan in feite een volwaardige kroonlijsthoogte van 5 bouwlagen bekomen wordt.

De gevraagde bebouwing langs de Sint-Agnetestraat is te grootschalig voor deze straat door in alle opzichten de maximalisatie van afmetingen na te streven, de ruimtelijke draagkracht ervan wordt overschreden.

Vanuit de structuurvisie ‘Ruimte voor Gent’ is dergelijke maximalisatie geen doelstelling in de binnenstad (pag.197):

“De densiteit voor wonen zit in de deelruimte Binnenstad wel al aan zijn limieten. We verdichten niet verder met bijkomende woongelegenheden, maar zetten in op het optimaliseren van bestaande gebouwen en ruimtes om deze beter te benutten en te verweven met economische activiteiten en voorzieningen met respect voor de eigenheid, de beeldkwaliteit en het erfgoed die bijdragen tot de beleving van de historische kern.

Wonen kan dus zeker, maar eerder via een herconfiguratie van het bestaande wonen. (...).”

De bindende voorschriften van het RUP dienen gerespecteerd, ook al leidt dit tot grote verschillen inzake bouwhoogte t.o.v. het merendeel van de panden gelegen langs de Sint-Agnetestraat.

De zaken die niet vastgelegd zijn in de voorschriften (bouwdiepte, dak-uitbouwen, ...) dienen evenwel de gangbare normen in stedelijk gebied te respecteren.” (eigen onderlijning)

De POVC stelt in haar beoordeling duidelijk dat het gebouw te volumineus is, aangezien een bouwdiepte van 16,90m bedraagt, hetgeen sterk afwijkt van de gangbare 12m voor dergelijke straten. Zij verwijst hierbij uitdrukkelijk naar:

- Het feit dat de Sint-Agnetestraat – zelfs na de verbreding – een zeer smalle zijstraat is van de Lindenlei;
- Dat er in de straat geen enkel gebouw is met een diepere bouwdiepte, waardoor dit een gevaarlijke precedent zou zijn;

De POVC nam de plaatselijke omgeving en omliggende percelen mee in rekening teneinde de inpasbaarheid van het gebouw te beoordelen. Daarnaast geeft de POVC mee dat verschillende zaken geen deugdelijke motivering vormen voor dergelijke grote afwijking:

- Het feit dat het om ‘doorzon’-appartementen gaat is niet relevant;
- Het feit dat de afstand van de nieuwbouw tot de het beschermd gebouw 21,2 m is niet dermate uitzonderlijk is om de afwijking van 5m te rechtvaardigen;

ix) De situatie na PIV5:

47. Nadat de aanvrager projectversie PIV5 indiende, adviseerde de POVC wederom **ONGUNSTIG** in haar advies van 23 september 2025. Zij draagt hierbij de volgende elementen aan:

“Wijzigingen ingevolge PIV5

Inzake het bouwvolume worden volgende wijzigingen aangebracht in PIV5:

- De kroonlijsthoogte en de nokhoogte van het lineair gebouw langs de Sint-Agnetestraat worden respectievelijk 23 cm en 28 cm verlaagd t.o.v. de oorspronkelijke aanvraag. Ook de hoogtes en breedtes van de schoorstenen van beide gebouwen worden verlaagd of geschrapt. De kroonlijsthoogte bedraagt daarmee 15,00 m voor het volume aan de Lindenlei, en 14,71 m voor het volume aan de Sint-Agnetestraat.*
- De dakuitbouw wordt aangepast t.o.v. de oorspronkelijke plannen: de lange dakuitbouw wordt opgesplitst in 2 delen, die bovendien ook 60 cm verder van de zijgevels worden geplaatst. In PIV4 is de dakuitbouw 28,80 m breed. In PIV5 bestaat de dakuitbouw uit 2 gedeelten van elk 12,6 m breed (= samen 25,2 m breed), met een tussenafstand van 2,4 m.*

De wijzigingen aan de achterste dakuitbouw worden positief beoordeeld, het bezwaar dat deze uitbouw aan de achterzijde het uitzicht van een volwaardige bouwlaag heeft komt te vervallen. Het verlagen van het gebouw met 23 à 28 cm is positief, maar zal visueel niet of nauwelijks merkbaar zijn.

Verder worden geen wijzigingen gedaan aan het bouwvolume, dus ook niet aan de bouwdiepte.

In haar advies van 24 juli 2025 vermeldt het CBS o.a. het volgende m.b.t. het volume van de nieuwbouw:

“Het RUP heeft geen voorschriften betreffende de bouwdiepte. De bouwdiepte moet dus gemotiveerd worden vanuit de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw zelf en de omgeving. De bouwdieptes blijven ongewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp. Het betreft een complexe bouwsite. De strenge voorwaarden opgelegd door Agentschap Onroerend Erfgoed en brandweer zorgen er voor dat de ontwikkelingsmogelijkheden voor de beschermde voormalige schoolgebouwen beperkt zijn.

Het project vertrekt vanuit de te behouden waardevolle gebouwen. Het nieuwe bouwvolume vervolledigt de gevel aan de Lindenlei en ten opzichte van de Sint-Agnetestraat wordt de bouwlijn teruggetrokken, waardoor een bredere en leesbare verbinding kan worden gerealiseerd.

De ontwerpers kiezen bewust voor een zeer compact bouwvolume gelegen aan de Sint-Agnetestraat, waardoor er plaats vrijkomt voor het verbreden van de Sint-Agnetestraat, een ruime binnentuin met respect voor de beschermde volumes, en een nieuw openbaar park met een ruime doorsteek vanuit de Sint-Agnetestraat. De bouwdiepte van het gebouw vloeit voort uit de ruimtelijke ontwerpkeuzes als antwoord op de complexe bouwsite, en wordt daarom gunstig beoordeeld.”

Het verbreden van de Sint-Agnetestraat is noodzakelijk vanuit de eisen inzake brandveiligheid om hier een meer lucratief appartementsgebouw te mogen oprichten dan dat de ontwikkelaar eengezinswoningen zou oprichten.

Deze keuze verantwoordt op zich niet het toestaan van een grotere bouwdiepte dan gangbaar is.

Dat de ‘ontwikkelingsmogelijkheden voor de beschermde voormalige schoolgebouwen beperkt zijn’ is logisch bij beschermde monumenten en kon vooraf ingeschat worden. Hiervoor kan evenmin een groter bouwvolume toegestaan worden langs de Sint-Agnetestraat dan gangbaar.

Er werd inderdaad gekozen voor een ‘compact volume’ (gelijkvloers en bovenverdiepingen dezelfde bouwdiepte), maar dan voornamelijk door de bovenverdiepingen grondig uit te breiden inzake bouwdiepte, en niet door de op deze locatie toelaatbare gelijkvloerse bouwdiepte van 16 à 18 m grondig te beperken.

De gewijzigde projectinhoud PIV5 houdt inzake bouwvolume een zeer geringe verbetering in t.o.v. PIV4, maar geenszins voldoende om tegemoet te komen aan hogervermelde bezwaren m.b.t. het bouwvolume van de nieuwbouw:

“De gevraagde bebouwing langs de Sint-Agnetestraat is te grootschalig voor deze straat door in alle opzichten de maximalisatie van afmetingen na te streven, de ruimtelijke draagkracht ervan wordt overschreden.” (eigen onderlijning)

48. In de Bestreden Beslissing volgt de verwerende partij het oordeel van de POVC niet en besluit zij het project toch te vergunnen met een bouwdiepte van 16,90m. Zij geeft hiervoor de volgende motivering:

“In de voorschriften van het RUP wordt geen maximum toegelaten bouwdiepte vastgelegd, noch van het gelijkvloers, noch van de bovenverdiepingen. De inrichtingsvoorschriften van het RUP zijn bewust beperkt gehouden zodat de wenselijke goede ruimtelijke ordening site per site nog verder kan worden ingevuld. In voorliggend project werd met een inrichtingsstudie gewerkt om een degelijke inpassing van het project in de omgeving te kunnen analyseren. In een project dat wordt ingepast in een gesloten bebouwingsverband is het van groot belang voor de inpassing van het bouwvolume om de bouwdiepte op de verdiepingen in te perken en af te stemmen op de omliggende bouwdieptes. Voor dergelijke projecten in een gesloten bebouwingsverband wordt een maximale bouwdiepte van 12 m met uitzonderlijk een bouwdiepte van 15 m als vuistregel aangenomen. In tegenstelling tot een volume dat wordt ingepast in een gesloten bebouwingsverband worden de geplande nieuwbouwvolumes in voorliggend project niet aangebouwd, maar betreffen dit losstaande volumes ten opzichte van het omliggende stedelijke weefsel. Zo wordt er een afstand van 10,06 m gehouden tussen de nieuwbouw langs de Sint-Agnetestraat en de meer noordelijk gelegen bestaande bebouwing langs deze zelfde straat. Met een dergelijke afstand kan niet gesproken worden van een gesloten bebouwing en vervalt het gebruik van een dergelijke vuistregel. In dergelijke projecten is een afweging vereist tussen de afstand tot bestaande bebouwing en het geplande bouwvolume. Een afstand van 10,06 m staat in verhouding tot het geplande bouwvolume, inclusief de bouwdiepte van 16,9 m. Een dergelijke bouwdiepte is niet atypisch is een project met volumes die los staan van het omringende bebouwde stadsweefsel.

De geplande bouwdiepte heeft bovendien geen impact op de Sint-Agnetestraat zelf en de bebouwingen aan de overzijde van deze straat. De zichtbaarheid van de voorziene bouwdiepte bevindt zich immers aan de westelijke en noordelijke zijde van de nieuwbouw. De afstand tussen het nieuwe bouwvolume en de gevel van het beschermd gebouw bedraagt 21,2 m. Ook ten opzichte van het beschermd gebouw valt deze bouwdiepte te verantwoorden. Dit is in stedelijke context een comfortabele afstand, zonder dat het gevoel van binnenplein verloren gaat. Deze afstand tussen beide volumes volstaat om de inblik tussen beide gebouwen voldoende in te perken.

Daarnaast heeft de voorziene bouwdiepte geen negatieve impact op de woonkwaliteit in het nieuwbouwvolume zelf. De in de nieuwbouw voorziene appartementen zijn allemaal doorzon-appartementen, met in de kern circulatie, bergingen en badkamers, zodat ook de natuurlijke verlichting van de leefruimtes door de voorziene bouwdiepte niet in het gedrang komt. De terrassen bij elk appartement zitten bovendien vervat in deze bouwdiepte van 16,9 m, zodat de bouwdiepte van de eigenlijke binnenruimtes nog beperkter is.

Omwille van bovenstaande motivatie kunnen de geplande bouwvolumes vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening worden aanvaard.”

x) Bespreking:

49. De verwerende partij erkent het vaste gegeven dat doorgaans slechts een bouwdiepte tot 12,00m wordt aanvaard in stedelijke gebieden, doch stelt zij dat deze vuistregel enkel van toepassing zou zijn op gesloten bebouwingen. Doordat er hier geen sprake is van een gesloten bebouwing en er 10,06m afstand is tot de noordelijk gelegen bebouwing, zou deze regel niet gelden.

Zij stelt dan ook: *“In een project dat wordt ingepast in een gesloten bebouwingsverband is het van groot belang voor de inpassing van het bouwvolume om de bouwdiepte op de verdiepingen in te perken en af te stemmen op de omliggende bouwdieptes.”* In essentie stelt de verwerende partij dat ze de bouwdiepte van dit project **niet zou moeten afstemmen op de omliggende bebouwing**, waardoor ze met deze ‘open’ bebouwing aanzienlijk dieper kan gaan dan de omliggende gebouwen.

Deze bewering raakt vanzelfsprekend kant noch wal.

Vooreerst stellen de adviezen van de POVC geenszins dat de 12,00m bouwdiepte enkel zou gelden in aaneengesloten bebouwingen. Integendeel, de POVC vertrekt net vanuit de ruimtelijke context van de binnenstad. Zij stelt dat deze 12,00m steeds het uitgangspunt is.

De verwerende partij tracht de beoordeling te verenigen tot een puur technisch onderscheid “gesloten vs. losstaande” bebouwing. Dit aspect duikt enkel plotsklaps op in de beoordeling van de verwerende partij, zodat ze de beoordeling van de POVC eenvoudigweg terzijde kan schuiven zonder deze zaken inhoudelijk te moeten weerleggen.

Daarnaast is het **geheel foutief** om te stellen dat het bouwvolume van het nieuwbouwgedeelte niet zou moeten worden afgestemd op de omliggende bouwdieptes. Artikel 4.3.1., §2, 2° VCRO bepaalt immers uitdrukkelijk dat de vergunningverlenende overheid minstens rekening dient te houden met **de omgeving in de bestaande toestand**.

Zulks wordt overigens bevestigd door de rechtspraak van uw Raad:³⁵

“Een vergunning moet worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO).

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening beschikt de verwerende partij over een ruime beoordelingsbevoegdheid, waarbij ze rekening moet houden met de relevante in de omgeving bestaande toestand en met de aandachtspunten en criteria die relevant zijn voor het aangevraagde project (artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO).

Ze moet daarbij de in de omgeving bestaande toestand in haar beoordeling betrekken en kan, maar is niet verplicht, rekening houden met beleidsmatig gewenste

³⁵ RvVb 15 april 2021, nr. RvVb-A-2021-0875.

ontwikkelingen en de bijdrage van het aangevraagde aan het ruimtelijk rendement. Ze moet ook rekening houden met de ingediende bezwaren, grieven en adviezen. De 'in de omgeving bestaande toestand' is de voor het dossier 'relevante' in de omgeving bestaande toestand, rekening houdende met de specifieke gegevens van het dossier en met de reeds vermelde aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO." (eigen onderlijning en nadruk)

Het is dan ook steeds noodzakelijk om de bouwdiepte af te stemmen op de onmiddellijke omgeving en de omliggende bouwdieptes, zowel bij een aaneengesloten als bij een alleenstaande bebouwing. Dit is evenwel nergens terug te vinden in de beoordeling.

50. Het is dan ook zeer opvallend dat de verwerende partij, in tegenstelling tot de POVC, nergens de onmiddellijke omgeving en omliggende bebouwing in haar beoordeling betreft, hetgeen nochtans onontbeerlijk is en zelfs wettelijk vereist.

De POVC verwijst immers uitdrukkelijk naar de smalle straat, naar het feit dat de andere gebouwen veel minder diep gebouwd zijn, met andere woorden: dat het gebouw niet inpasbaar is in de onmiddellijke omgeving. Geen van deze elementen komt terug in de motivering van de verwerende partij.

Bovendien is in de motivering geenszins terug te vinden op welke manier de verwerende partij rekening hield met de bezwaren van de POVC in de geuite adviezen, dan wel waarom deze vaststellingen omtrent de smalle straat en de precedentwaarde van een diepere bebouwing niet relevant zouden zijn. Er wordt geen afweging gemaakt tussen het project en het belang van het **bewaren van de schaal en ruimtelijke draagkracht** van de straat. Elke concrete weerlegging hiervan ontbreekt.

De verwerende partij gaat daarentegen niet uit van de omgeving, omdat dat volgens haar niet hoeft (*supra*), maar kijkt enkel en alleen naar het nieuwbouwgebouw zelf. Zij stelt dat de afstand tot de andere bebouwing 10,06m is, maar laat na deze omliggende bebouwing in haar beoordeling te betrekken. Zij gaat geenszins na wat het effect van deze bebouwing op de omgeving is, maar stelt enkel zéér summier dat er geen negatieve impact is op de woonkwaliteit van de nieuwbouw zelf: "*Daarnaast heeft de voorziene bouwdiepte geen negatieve impact op de woonkwaliteit in het nieuwbouwvolume zelf.*"

Dit terwijl ze net de inpasbaarheid in de onmiddellijke omgeving, en dus het negatief effect op de omgeving en de omliggende percelen dient te onderzoeken.

Daarnaast heeft de tweede verzoekende partij in diens aanvullend bezwaar in tweede administratieve aanleg uitvoerig beschreven dat er de bouwdiepte wel degelijk en negatieve impact heeft op woonkwaliteit van de nieuwbouw zelf, aangezien er te weinig daglichttoetreding zal zijn.³⁶

³⁶ Stuk 5, p.1-2.

“Er is geen daglichtanalyse gemaakt voor kantoren op de begane grond aangezien er géén minimumeisen worden opgelegd?? Deze kantoren met slechts enkele ramen en een bouwdiepte van bijna 17m zullen weinig daglicht ontvangen temeer dat er ook nog voor en achter de kantoren bomen voorzien worden... Nochtans staat in hetzelfde rapport : “ Het gebruik van daglicht wordt in de norm aangemoedigd; De variatie in hoeveelheid licht, de richting en de kleur zorgen voor afwisseling wat voordelig is voor mensen die binnen werken. Bovendien hebben de medewerkers zo visueel contact met de buitenwereld. Toch legt EN12464 geen minimum eisen op.” Begrijpe wie begrijpen kan...de toekomstige werknemers in de kantoren kunnen zich ermee troosten dat alles ontworpen werd volgens de ontbrekende comforteisen...

Conclusie en verzoek:

Voor een nieuwbouw woongebouw is de daglichttoetreding ondermaats, temeer dat dit in de toekomst op geen enkele manier nog bouwkundig kan geredimeerd worden door de bewoners. Wij verzoeken u dan ook om deze kwestie mee te laten wegen in uw beoordeling en te eisen van de aanvrager dat veel meer rekening gehouden wordt met het welzijn van de toekomstige bewoners...

In de tekening hieronder gemaakt op basis van de plannen uit het dossier en de bovengenoemde daglichtanalyse is duidelijk te zien dat het centrale deel van de woningen onvoldoende daglicht ontvangt en dat het duidelijk géén doorzonwoning betreft (geen open ruimte tussen N&Z-gevel). De massieve constructies (kolommen en borstweringen) van de overdekte terrassen schermen ook onnodig veel daglicht af.” (eigen onderlijning)

De loutere stellingname dat “de voorziene bouwdiepte geen negatieve impact op de woonkwaliteit in het nieuwbouwwolume zelf” heeft, is vanzelfsprekend geen afdoende motivering om dit bezwaar af te wijzen als ongegrond. Er wordt immers op geen enkele wijze geduid waarom dit niet het geval is. De kritiek wordt op geen enkele manier weerlegd, maar wel enkel ontkend.

De verwerende partij schendt dan ook wederom haar verstrengde motiveringsplicht.

51. Voorts merken verzoekers op dat de verwerende partij een abstractie maakt van de bezwaren van de POVC en van verzoekers door de problematiek van de bouwdiepte enkel terug te brengen tot ‘zichtbaarheid’. Zij stelt immers:

“De geplande bouwdiepte heeft bovendien geen impact op de Sint-Agnetestraat zelf en de bebouwingen aan de overzijde van deze straat. De zichtbaarheid van de voorziene bouwdiepte bevindt zich immers aan de westelijke en noordelijke zijde van de nieuwbouw.”

Vanzelfsprekend is de impact van de bouwdiepte véél meer dan enkel de zichtbaarheid vanop straat. De POVC wijst uitdrukkelijk op de **te grote schaal van de bebouwing langs de Sint-Agnetestraat** en het overschrijden van de **ruimtelijke draagkracht** door in alle opzichten te maximaliseren (hoogte, bouwdiepte, dakuitbouw).

De impact is dus niet louter visueel, maar heeft te maken met **volumewerking, massiviteit, bezonning, lucht en open ruimte** in de binnenstad. Bovenstaande motivering is dan ook geenszins afdoende om de geuite kritiek van de POVC te weerleggen.

Zo formuleerde de tweede verzoekende partij, de heer Berteloot, uitdrukkelijk bezwaren tegen de bouwdiepte wegens het feit dat het nieuwe gebouw de omliggende gebouwen en percelen (waaronder dat van hem) zal overschaduwen:³⁷

“Het nieuwe appartementsgebouw domineert de volledige straat en overschaduwde alle belendende gebouwen! Om die discrepantie te verdoezelen worden de betreffende woningen simpelweg weggelaten uit het vergunningsdossier...(de gedetailleerde geveltekening geeft de achterliggende bebouwing nauwkeurig weer maar laat de woning nr1 volledig weg). Aan de zijde van de Lindelei worden de bestaande woningen wel meegenomen in de geveltekening!”

Bovenstaand bezwaar wordt door de verwerende partij dan ook niet behandeld in de Bestreden Beslissing. Daar ze hier geen bijzondere aandacht aan besteedt, schendt zij de bijzondere motiveringplicht die op haar rust.

52. Daarnaast is in de Bestreden Beslissing geenszins gemotiveerd waarom er voor dit project een grote afwijking van 5m ten aanzien van de gangbare 12m bouwdiepte noodzakelijk is. Er wordt geen enkele bijzondere reden aangebracht die maakt dat er niet tot 12m kan of zou meten worden gebouwd, wel integendeel.

Dit terwijl de POVC in haar advies uitdrukkelijk stelde: *“Een bouwdiepte van maximaal 12 m t.o.v. de Sint-Agnetestraat dient het uitgangspunt te zijn, waarbij elke grotere bouwdiepte grondig dient gemotiveerd te worden.”* Het betreft bijgevolg een kernpunt in de argumentatie van de POVC.

Met andere woorden: Er wordt niet aangetoond dat een bouwdiepte van 12 m (of zelfs 15 m) **onvoldoende of onmogelijk** zou zijn om een kwalitatief project te realiseren. De motivering uit de Bestreden Beslissing beantwoordt de bezwaren van de POVC dan ook geenszins afdoende.

53. De verwerende partij verwijst in de Bestreden Beslissing tevens naar de 21,2m afstand tot de achtergelegen gevel van het beschermd gebouw, alsook naar het gegeven dat het om doorzon-woningen zou gaan. Zij haalt deze elementen uitdrukkelijk aan ter verantwoording van de grote bouwdiepte.

Dit terwijl de POVC net uitdrukkelijk stelde dat de noch 21,2m afstand tot de gevel en het gegeven dat het om doorzon-woningen zou gaan, geen enkele verantwoording bieden voor de grote bouwdiepte...

³⁷ Stuk x, p. 5.

De verwerende partij laat in de Bestreden Beslissing na te duiden waarom deze zaken alsnog, in weerwil van het andersluidend advies van de POVC, wél relevante gronden zouden zijn.

Zij steunt haar beoordeling enkel op deze zaken, zonder verdere duiding omtrent de andersluidende punten. Nochtans was zij hiertoe gehouden volgens de verstrengde motiveringsplicht die op haar rust.

54. De verenigbaarheid van de bouwdiepte met de goede ruimtelijke ordening werd dan ook niet beoordeeld met inachtneming van de beginselen bepaald in artikel 4.3.1., §2 VCRO, aangezien de verwerende partij niet alle relevante aandachtspunten in aanmerking heeft genomen.

Bijgevolg schendt de Bestreden Beslissing artikel 4.3.1., §§1-2 VCRO, alsook artikel 2 en 3 van de Motiveringswet, het motiveringsbeginsel alsook het zorgvuldigheidsbeginsel.

Middelonderdeel III is gegrond.

Het eerste en enig middel is gegrond.

**OM DEZE REDENEN,
ZIJ DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN VERZOEKEN**

Het bovenstaand verzoek ontvankelijk en gegrond te verklaren;

Dienvolgens:

De Omgevingsvergunning onder voorwaarden van 2 oktober 2025 door de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen in laatste aanleg verleend aan de BV Lindenlei, voor het project gelegen aan de Lindenlei 38, 9000 Gent, Coupure 54 te 9000 Gent op het perceel, kadastraal bekend onder GENT 15 AFD, sectie F, nr. 0701/G, voor ingedeelde inrichtingen of activiteiten (OMV_2023165750_LA).

Te vernietigen.

Verwerende partij te veroordelen tot de kosten.

Leuven,

Op 28 november 2025,

Met eerbied,
Voor verzoekende partijen,
Hun raadsman,

Mr. Johan VERSTRAETEN

ORIGINEEL / VOOR EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT

Inventaris

1. De Bestreden Beslissing van 2 oktober 2025;
2. Plan fietsstraten te Gent;
3. Beroepschrift GMF vzw;
4. Gemotiveerd bezwaarschrift GMF vzw – 2^e administratieve aanleg;
5. Gemotiveerd bezwaarschrift dhr. Berteloot – 2^e administratieve aanleg;
6. Statuten GMF vzw;
7. Stukken ter duiding duurzame effectieve werking GMF vzw;
8. Attesten van woonst – dhr. Berteloot en dhr. Roelens;
9. Beroepschrift – dhr. Berteloot;
10. Beroepschrift – dhr. Roelens;
11. Betalingsbewijs rolrechten;
12. Parkeerrichtlijnen fiets en auto – Gent;
13. Nota 'Ontwerprichtlijnen voor de schoolsite Lindenlei';
14. Ongunstig advies POVC - 13 mei 2025;
15. Ongunstig advies POVC - 23 september 2025
16. Eenzijdige verbintenis omtrent buurtparking;
17. Engagementsverklaring Schepen voor Mobiliteit, Ruimte, Stadsontwikkeling en Plezier;
18. Gemotiveerd bezwaarschrift GMF vzw – 1^e administratieve aanleg.