



18/09/2025

Onderwerp: bezwaarschrift Dok Zuid - OMV_2024114533

Geachte,

Gents MilieuFront heeft bedenkingen bij de uitwerking van de Campus Dok-Zuid van Arteveldehogeschool. Met name het plan om een enorm aantal ondergrondse parkeerplaatsen in te richten druist in tegen de principes van de school zelf en tegen de eigen parkeerbehoeftestudie, tegen de beleidsdoelstellingen van verschillende overheden, tegen het geldende RUP en tegen de stedelijke parkeerrichtlijnen.

Hieronder lichten we onze bezwaren toe.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufont.be

[Situering](#)

[Een groenarme buurt wordt groenarmer](#)

[Mobiliteit](#)

[Autoparkeren](#)

[Fietsparkeren](#)

[Stad Gent moet een coherent parkeerbeleid voeren](#)

[Conclusie](#)

Situering

Midden in Gent, aan de Dampoort, ligt een aanzienlijke lap groen. Het is geen park, het is natuur. Er groeien bomen en struiken. Er huizen tal van vogels en andere dieren. Joggers trekken olifantenpaadjes, regenwater trekt de grond in en de wind blaast de vervuilde lucht weg. De natuur kan er, met andere woorden, haar ecosysteemfuncties vervullen.



De site bevindt zich in de wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham. In 2024 voerde GMF een [onderzoek](#) naar de groensituatie van de Gentse wijken: we toetsten Gent aan de 3+30+300-regel (zicht op 3 bomen, minimaal 30% boomkruinpercentage, maximaal 300 meter wandelen tot een groengebied of park). Voor deze wijk bleek daaruit dat amper 10,77 procent van de panden zicht heeft op 3 bomen. Binnen een cirkel van 500 meter rond het gemiddelde gebouw in de wijk wordt slechts 6,82 procent beschaduwde door bomen. En 59,77 procent van de panden ligt er op maximum 300 meter wandelen van een groene plek.

Wat betreft de '3' en '30' van de 3+30+300-regel, is deze wijk op een na de meest groenarme van heel Gent. Het stadsbestuur is hiervan op de hoogte.

Het project "DOK Zuid" omvat een nieuwe campus van de Arteveldehogeschool samen met een gebouw voor collectieve studentenhuisvesting. De projectsite bevindt zich op vijf minuten wandelen van het station Gent-Dampoort. Op weekdays stappen hier dagelijks gemiddeld meer dan zesduizend mensen op een trein.

Het projectgebied is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer (treinstation en knooppunt van De Lijn vlakbij). Volgens de mobi-score, de tool van de Vlaamse overheid, scoort deze plek 9.4/10:



De onderwijsactiviteiten van Arteveldehogeschool zullen worden ondergebracht in twee van de drie nieuwe bovengrondse volumes: het Leercentrum en het Paviljoen. De studentenhuisvesting ligt in het derde volume. Ondergronds plant men een (auto- en fietsen)parking, verdeeld over twee ondergrondse verdiepingen. Het Leercentrum en het Paviljoen zijn ontworpen voor circa 2620 studenten. De studentenhuisvesting heeft 294 studentenkamers, samen met 2 conciërgeappartementen, bijhorende ondersteunende functies en drie commerciële functies, waarvan één jeugd ontmoetingsruimte.

Ook het (resterende) openbaar domein wordt in het kader van dit project aangelegd. De zone voor publiek groen wordt ingericht tot buurtparkje: deels door behoud van bestaande groenelementen, deels door heraanleg ervan. De zone voor kaaien wordt ingericht als kaaipromenade, naar analogie van andere projecten in de Oude Dokken.

De kerncijfers:

	BVO bovengronds (m ²)	BVO ondergronds (m ²)
Leercentrum	11 554	1 164
Paviljoen	3 041	-
Studentenhuisvesting (excl. Commerciële functies)	9 265	-
Studentenhuisvesting - Commerciële functies	441	-
Parking	-	6 270,5
Totaalgebouw	24 301	7 434,5

Het [RUP 135 Oude Dokken](#) is hier van toepassing.

Een groenarme buurt wordt groenarmer

Het is logisch om een voorziening waar veel mensen zich naartoe en vandaan verplaatsen, dicht bij een station en openbaarvervoerhub in te planten (het ruimtelijk rendement vergroten, zoals het in de aanvraag heet). Maar het is even logisch om, in een tijd waarin zomers in de stad in snel tempo dodelijker worden, het groen in een groenarme wijk op zijn minst te bewaren en bij voorkeur uit te breiden. Hier gebeurt het tegenovergestelde.

Hierboven schetsten we de huidige natuurwaarde van het gebied. Deze gaat zowat in zijn geheel verloren. Of zoals het in de beschrijvende nota staat (p.65): ‘Dit ruige en informele karakter is een kwaliteit en is uniek binnen de stedelijke omgeving waar weinig tot geen ruige of wilde groenzones aanwezig zijn.’ Op diezelfde pagina: ‘De ecologisch waardevolle zones aan de zijde van het Handelsdok worden integraal bewaard.’ Maar het blijft natuurlijk een gevoelig verlies aan groen en niet-verharde ruimte in een groenarme en sterk verharde buurt.

Gents MilieuFront vindt deze alinea (in het verslag van het overleg met Departement Omgeving van 8 januari 2025) dan ook aanstootgevend: ‘Het hoeft geen betoog dat het compact bouwen op strategische plekken, zoals het projectterrein, de verhardingsgraad op bovenlokale schaal tegengaat, nu noodzakelijke ruimten voor vastgoed geïntegreerd worden voorzien op realisaties met een beperkte footprint.’

Het volstaat om de renders te bekijken om te zien dat de ruimtelijke impact heel groot is. We lezen in dit verslag ook: ‘Het Project wordt slechts langs één zijde begrensd door residentiële bebouwing (zijnde aan de overzijde van de straat). De andere zijde van het

Project is aan het water gelegen en heeft geen rechtstreekse of nabije buren (aan de overkant van het water ligt dan de stationsomgeving met de sporen).’

Men vergeet hier handig te vermelden dat er tussen (de overzijde van) het water en de sporen nog heel wat mensen wonen, namelijk langs de Kleindokkaai en Koopvaardijlaan.

Het deeltje van het gebied dat niet wordt verhard, zal ingericht worden als park. Dit is uiteraard geen compensatie. Omdat het niet om bos gaat, is er geen boscompensatie voorzien. Er zijn evenmin plannen om de grote bijkomende verharding in de onmiddellijke omgeving (of elders) te compenseren door ontharding en vergroening. Het verlies voor klimaat en biodiversiteit is dus absoluut. Elke bijkomende (en niet-gecompenseerde) verharding druist in tegen de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse regering (zie onder meer de bouwshift, Blue Deal en stand-stillprincipe van het Natuurdecreet).

Op vlak van groen, verharding en biodiversiteit is dit project dan ook een verlies voor de omwonenden en voor de Gentenaars in het algemeen. Gent is een extreem verharde stad (37,4% volgens het [Betonrapport 2024](#)) in het sterk verharde Vlaanderen (15,2%). Elke dag komt er gemiddeld 1251 vierkante meter verharding bij op Gents grondgebied.

In het document ‘DOKZ_BA_Inheemse beplanting’ lezen we welke beplanting men voorziet. Het is teleurstellend dat men niet van plan is om bomen van eerste grootteorde te planten. Nochtans zijn er genoeg inheemse soorten van formaat: gewone esdoorn, zomereik, beuk, zomerlinde, gewone es. Natuurlijk moet er voor elke soort wel aan bepaalde standplaatseisen worden voldaan. GMF zag in het dossier geen gedetailleerder beplantingsplan.

We herinneren aan de bepalingen uit het RUP over de parkzone (p.128 en verder):

Z2	Zone voor publiek groen (valt onder de categorie "wonen 1a" volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	Niet verordenend	Verordenend
	Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Bestemming	<i>Het stadsontwerp heeft geopteerd voor een afwisseling van bouwzones en groenzones volgens de zogenaamde "strokenverkaveling". De aanleg als publieke groenzones in een stedelijk omgeving is het uitgangspunt.</i>	Deze zone is bedoeld voor de aanleg als een publieke ruimte met een groen karakter.
Inrichting	<i>Het milieueffectenrapport heeft aangetoond dat er zich binnen de geplande groenzones nog een aantal waardevolle groenelementen bevinden. Deze worden maximum behouden en geïntegreerd.</i> <i>Waar mogelijk worden de gronden ook zo weinig mogelijk vergraven zodat de zaadbank zo veel als mogelijk ongeschonden blijft.</i> <i>Deze publieke groenzones moeten ook echte groenzones worden: een minimumpercentage effectief groen wordt hiertoe opgelegd.</i> <i>Publiek groen in een stedelijke omgeving vraagt om beperkte mogelijkheden voor verhardingen en constructies in functie van het recreatief gebruik ervan.</i> <i>De continuïteit van het wandelcircuit aan de rand van het water over de publieke groenzones heen is bv. een uitgangspunt.</i> <i>Verhardingen voor wandel- en fietspaden zijn toegelaten. Ook beperkte voorzieningen voor recreatief gebruik (zoals kleine sport- of speelvelden) of constructies i.f.v. het recreatief gebruik of het beheer (speeltuigen cafetaria, kiosk, trapconstructie vanuit school, berging onderhoudsmateriaal groen) zijn</i>	Bestaande waardevolle bomenrijen en houtkanten in de zones voor publiek groen moeten behouden blijven. Het vergraven van terreinen is niet toegelaten, tenzij strikt noodzakelijk voor de aanleg van het publiek groen. Minstens 70% van de zone moet als effectief groen aangelegd worden (uitzondering: zie hieronder) De aanleg van beperkte verhardingen, voorzieningen, gebouwen of constructies i.f.v. het recreatief gebruik of het beheer zijn toegelaten. De aanleg van parkings, toegangs- en verkeerswegen en het inplanten van constructies of gebouwen andere dan hierboven vermeld, is niet toegestaan. Uitzondering hierop vormen de zones voor publiek groen op de kruising van Stapelplein, Doornzelestraat en Dok-Noord waar er een ondergrondse parking is toegelaten.

We lezen over verlijmde beglazing op aluminium kaders en over metaal en beton, allemaal niet de meest milieuvriendelijke materialen, maar we lezen helemaal niks over gevelgroen. Dit zou nochtans soelaas kunnen bieden, zowel visueel - het gaat om drie massieve en zeer 'aanwezige' bouwblokken waarover de omwonenden zich grote zorgen maken - als inzake hittebestrijding. Op p.53 van de beschrijvende nota wordt de ambitie geformuleerd om een 'inspirerende gamechanger' te zijn: 'Het project wenst geen landmark te zijn door middel van fysieke aanwezigheid, maar inspirerend te werken voor studenten en op grotere schaal de buurt, door exemplarisch te zijn in het gebruik van duurzame strategieën.' Kennelijk ziet men gevelgroen niet als duurzame strategie. Nochtans is hiervoor overtuigend en [veelvuldig wetenschappelijk bewijs](#).

Gents MilieuFront vindt het een grote gemiste kans om gevelgroen als deel van de oplossing in de kijker te zetten.

Conclusie: er gaat heel wat groene ruimte verloren die omwonenden weldegelijk als waardevol ervaren en er komt flink wat verharding bij. In de uitwerking van het bouwplan is de aandacht voor vergroening ondermaats, en aan compensatie doet men al helemaal niet. GMF vraagt aan de vergunningverlener om bij de bouwheer minstens aan te dringen op compensatie, op het aanplanten van grote bomen en op het opmaken van een aangepast bouwplan met hoog opgaand gevelgroen.

Mobiliteit

Autoparkeren

Op 7 januari 2025 lanceerde Arteveldehogeschool met veel bombarie een [Klimaatplan](#): 'Mobiliteit, energie en voeding zijn de 3 grote olifanten in de kamer die we prioritair moeten aanpakken als we de CO₂-uitstoot willen verminderen.'

De hogeschool gaf aan dat maar liefst 78% van de jaarlijkse CO₂-uitstoot mobiliteitgerelateerd is. En: 'Als we onze CO₂-uitstoot willen verminderen, moeten we onze mobiliteit, energie en voeding prioritair aanpakken (...) Taboes of heilige huisjes zijn er niet.'

Op 4 augustus '25 contacteerde GMF Arteveldehogeschool met de vraag om een woordje uitleg over het aantal parkeerplaatsen. Deze mail bleef onbeantwoord. Op 25/8/'25 stuurde GMF een nieuwe mail. Hierop kwam op 26/8/'25 antwoord, niet van Artevelde zelf, maar wel van Triple Living. Het zeer hoge aantal parkeerplaatsen wordt aldus verantwoord: 'Deze plaatsen zijn te verantwoorden door hun gebruik door stage-opvolgers die de sterk verspreide [sic] stageplaatsen dienen te bereiken en waar openbaar vervoer niet evident is. Bij de autostaanplaatsen dienen we nog te vermelden dat "géén staanplaatsen voorzien op het eigen terrein van de aanvraag" zou leiden tot zoekverkeer en parkeerdruk in de directe woonbuurt.'

Hier lijken heel wat heilige huisjes jammer genoeg nog stevig overeind te staan, alle ronkende verklaringen uit het Klimaatplan van de school ten spijt.

Ten eerste plant men veel te veel autoparkeerplaatsen. Ten tweede wijst niets erop dat men inspanningen levert om duurzame vervoerwijzen of slimme oplossingen aan te jagen onder het personeel. Ten derde is méér parkeergelegenheid creëren de veroorzaker van en geenszins de oplossing voor de parkeerdruk.

1 Men plant veel te veel autoparkeerplaatsen

Ten eerste: waar komt het cijfer 99 vandaan? In de beschrijvende nota vinden we hiervoor geen enkele verantwoording. En ook uit de Mobiliteitstoets blijkt geenszins dat er 99 parkeerplaatsen voor privéauto's nodig zijn. Op pagina's 29-30 staat de tabel van de parkeerbehoefte rekeninghoudend met ritdistributie. Hieruit komt een parkeerbehoefte van 48 parkeerplaatsen naar voren. En op p.30 lezen we: 'Wanneer er geen rekening wordt gehouden met de ritdistributie en zou worden aangenomen dat iedereen in de ochtend aankomt en dus een auto- of fietsparkeerplaats benodigd [sic] dan zijn er respectievelijk 83 autoparkeerplaatsen en 1 335 fietsparkeerplaatsen nodig voor de Arteveldecampus.'

De conclusie die daar meteen op volgt (p.31), namelijk om een parkeeraanbod van 99 autoparkeerplaatsen te voorzien, is dan ook ronduit bizar:

Tabel 4: Parkeerbalans

	Parkeeraanbod	Parkeerbehoefte (met / zonder ritdistributie)	Parkeerbalans (met / zonder ritdistributie)	Bezettingsgraad (%) (met / zonder ritdistributie)
Autoparkeerplaatsen	99	48 / 83	+52 / +16	48 / 84

Het [Parkeerplan Gent 2020 Strategisch Beleidsplan](#) begint aldus: ‘Het Gentse stadsbestuur voert al geruime tijd een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarin parkeren een belangrijke hefboom vormt om de beleidsdoelstellingen te bereiken. De stad heeft als doel een modal shift te creëren in de richting van duurzame vervoerswijzen.’

We lezen in het Parkeerplan ook: ‘Het basisuitgangspunt voor het autoparkeren blijft de keuze voor een sturend parkeerbeleid (“de autodruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren”). De parkeerbehoefte wordt zo opgevangen niet door het verhogen van het parkeeraanbod maar eerder door het optimaler inzetten van het beschikbare parkeeraanbod (bijvoorbeeld door meervoudig gebruik).’

Deze uitgangspunten worden, voor private parkeerplaatsen binnen nieuwe ontwikkelingen, verder uitgewerkt in [Parkeerrichtlijnen fiets en auto](#). Bij het berekenen van de parkeereis lezen we: ‘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.’

Ook het hier geldende RUP Oude Dokken spreekt zich duidelijk uit over de wenselijkheid om het aantal autoparkeerplaatsen op een dergelijke locatie te beperken. P.30: ‘De mogelijkheden die de Dampoort biedt als knooppunt OV maken het opnemen van strenge parkeernormen voor de zones die binnen de invloedssfeer van dit knooppunt OV vallen wel zinvol.’

Deze strenge parkeernormen vinden we concreet terug in deel 2.4 van het RUP: ‘Binnen een loopafstand van het openbaar vervoersknooppunt van de Dampoort, met name voor de zones z1i, z1j, z1k, z1l, z1r, z1s, z1t en z1u, gelden er in functie van het aanbod aan openbaar vervoer beperkingen op het aantal parkeerplaatsen welke mogen gerealiseerd worden. Deze parkeernorm is geformuleerd als een vork met een minimum en maximum:

- kantoren: 1 parkeerplaats per 150 m²- 200 m² (waarbij 1 parkeerplaats / 200 m² bvo geldt als minimum en 1 parkeerplaats / 150 m² bvo als maximum)’

Op p.47 van de beschrijvende nota zien we dat het BVO voor de kantoren 1090 vierkante meter bedraagt.

Aantal autoparkeerplaatsen:					Aantal autoparkeerplaatsen:	
De site is gelegen binnen de oranje zone (centraal stedelijk gebied)					De site is gelegen binnen de oranje zone (centraal stedelijk gebied)	
		Bewoners / werknemers	Bezoekers			Bezoekers
Studenten-huisvesting (295 st)	Per kamer / unit	0	0	0	Studenten-huisvesting	0
Appartement (2x1slk)		0,6-0,8	0	1,2-1,6	Appartement (1slk)	0
Kantoren AHS (ca. 1090 m ²)	Per 100 m ² BVO	0,7-2	5%	8-23	Kantoren - docenten en medewerkers AHS (incl. bezoekers)	99
Commerciële dienstverlening (441 m ²)	Per 100 m ² NHO	0,3-1	20%	1,6-5,3	Commerciële dienstverlening	0
					AHS	0

Betreft het hier een typfout? Zoja, voor hoeveel BVO berekent men dan wel de parkeerbehoefte? Voor de andere voorzieningen (studentenvoorzieningen, commerciële dienstverlening enz) plant men geen parkeerplaatsen, maar voor de kantoren dus 99.

GMF begrijpt niet waar het cijfer 1090 vandaan komt, of op welk BVO-cijfer men zich meent te baseren, en al helemaal niet hoe men vervolgens bij 99 parkeerplaatsen uitkomt.

Het probleem van de ontbrekende en onduidelijke cijfers wordt nog groter als je bedenkt dat een hogeschool geen kantoor is. Het bovengrondse BVO voor het Leercentrum en Paviljoen mag uiteraard niet zomaar als kantoorruimte gezien worden.

We lezen op p.26 van de Mobiliteitstoets: 'Op basis van het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER van de Vlaamse Overheid (2018) en enkele aannames werd de verkeersgeneratie voor de Arteveldecampus bepaald.'

Wat er bedoeld wordt met 'enkele aannames' wordt verder niet toegelicht en is dus volstrekt onduidelijk. Daarnaast: het gaat niet op om algemene richtlijnen of gemiddelden zomaar over te zetten naar de Gentse situatie (waar de modal split behoorlijk afwijkt van andere Vlaamse steden), in het bijzonder vlak bij zo'n belangrijk transferium.

GMF vindt het onaanvaardbaar om een mobiliteitsstudie te schoeien op basis van zulke veralgemenende en ronduit onduidelijke uitgangspunten.

De modal split lijkt ook helemaal niet goed onderbouwd. In de Mobiliteitstoets staat volgende tabel (p.25):

Vervoersmiddel	Werknemer	Student	Bezoeker
Auto	27%	0%	80%
Fiets	50%	75%	10%
Openbaar vervoer	23%	20%	10%
Te voet	0%	5%	0%
Totaal	100%	100%	100%

Het is onduidelijk waar deze cijfers vandaan komen. Gaat het hier ook over de eerder besproken onduidelijke 'aannames' en gemiddelden uit Vlaamse richtlijnenboeken? Opnieuw: de modal split in Gent wijkt sterk af van andere Vlaamse steden, en de locatiespecifieke context versterkt nog het vermoeden dat heel wat meer mensen een beroep zullen doen op het openbaar vervoer.

Een bevraging van het huidige personeel dat in het toekomstige gebouw zal werken, is een kleine moeite. GMF is van oordeel dat deze cijfers onvoldoende onderbouwd zijn en niet gebruikt mogen worden als rechtvaardiging voor de aantallen parkeerplaatsen voor auto's en fietsen.

Conclusie: omdat het aantal parkeerplaatsen ten eerste op ondoorzichtige wijze werd berekend en ten tweede in strijd is met het RUP en de stedelijke parkeerrichtlijnen vraagt GMF om de vergunning te weigeren.

2 Inspanningen voor een duurzame modal shift

Ten tweede: hoezo is het een argument dat stage-opvolgers soms naar verschillende plekken moeten? Hoeveel stage-opvolgers van Artevelde moeten dagelijks naar verschillende slecht bereikbare plekken? En moeten die allemaal eerst naar de campus aan Dok-Zuid voor ze op stageonderzoek gaan? Hoe zorgvuldig en gebundeld worden deze bezoeken gepland? Zijn er nog andere mogelijkheden dan fysieke bezoeken? En waarom zouden deze mensen, op de dagen waarop ze een auto nodig hebben, geen deelwagen kunnen gebruiken? Met [Way To Go](#) bestaat een handig overzicht van waar je een deelwagen vindt, waarom zouden medewerkers van de hogeschool hier geen gebruik van kunnen maken?

In de beschrijvende nota staat: 'Binnen het projectgebied wordt er voorzien in een ondergrondse parkeergarage met 99 autoparkeerplaatsen, waarvan 10 voorbehouden voor mindervaliden.' Mogen we hieruit afleiden dat er niet één plaats voorbehouden wordt voor deelwagens? Of luidt het argument dat er aan station Gent-Dampoort al voldoende voorbehouden plekken zijn voor deelwagens? Zoja, dan onderstreept dit alleen maar nóg een keer de absurditeit van 99 plaatsen voor privéauto's.

3 Auto-infrastructuur is het probleem, niet de oplossing

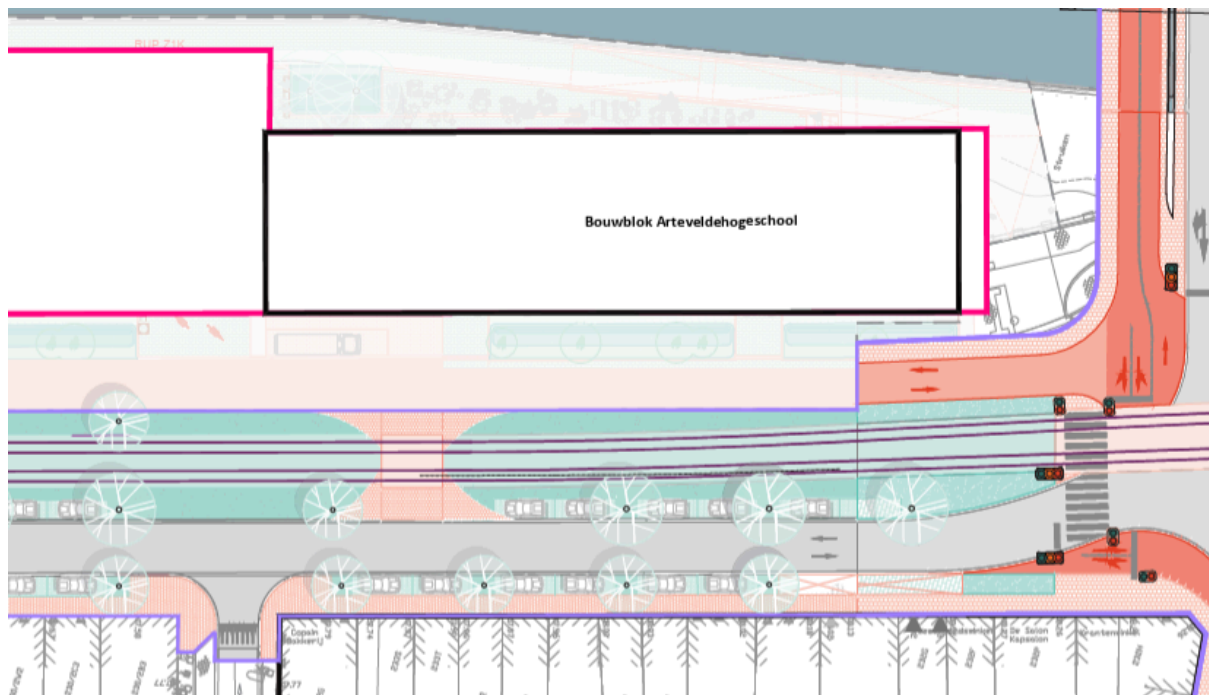
Ten derde: er zijn betere manieren om parkeerdruk in de buurt te voorkomen dan door ongebreideld meer parkeerplaatsen te voorzien. 'Build it and they'll come': de eerste mobiliteitswet herinnert er ons aan dat meer infrastructuur op termijn het probleem enkel verergert. Een voorbeeld van een betere oplossing: Stad Gent kan een groter aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners.

Meer auto-infrastructuur creëren betekent uiteindelijk ook meer verkeersonveiligheid creëren, en dat op een lokale weg. We lezen in het dossier: 'De gegevens hieronder hebben betrekking op de bestaande situatie t.h.v. het projectgebied.

Waar relevant worden aspecten van de doorkijkscenario's aangehaald: 1) verlegging R40 naar Afrikalaan en downsizing Dok-zuid en 2) de realisatie van het project Gentspoort' Gentspoort zit inderdaad nog in de ontwerpfase, maar de voorwaardelijke toon rond het verleggen van de R40 en het downsizen van Dok-zuid is onterecht. Met het ingebruiknemen van de Verapazbrug is de R40 verlegd.

Dok-Zuid is voortaan dus een lokale weg bestemd voor plaatselijk verkeer. In het [regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent](#) vinden we op p.106 de omschrijving van wat dat betekent, een lokale weg: 'De kwaliteit van de leefomgeving staat voorop. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer en het herinrichten op maat van zachte weggebruikers.'

Het [plan van Gentspoort](#) ziet er als volgt uit:



Automobilisten die de ondergrondse parking willen in- of uitrijden, moeten daarvoor het dubbelrichtingsfietspad en de twee tramsporen dwarsen. Daar komt ook nog eens het laad- en losverkeer bij, zoals toegelicht in de mobiliteitstoets (figuren p.22).

Op p.32 lezen we de mogelijke knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid (enkel in situ, toegenomen autoverkeer creëert uiteraard ook toegenomen risico's op de rest van het traject) en de voorgestelde oplossingen:

'Naar verkeersveiligheid toe zijn er enkele zeer belangrijke aandachtspunten

- Het kruisen van het fietspad door gemotoriseerd verkeer en het potentieel conflict met zachte weggebruikers in bijzonder ter hoogte van de laad- en loszones;
- De mogelijke filevorming op Dok-Zuid aan het projectgebied

In het doorkijkscenario's waarbij Dok-Zuid gedownsized wordt en de realisatie van het project Gentspoort zijn bijkomende onderstaande aandachtspunten:

- De oversteek van de trambedding door gemotoriseerd verkeer (project Gentspoort);
- Het kruisen van de promenade door gemotoriseerd verkeer en het potentieel conflict met zachte weggebruikers;
- Het laden en lossen ter hoogte van de promenade;
- De mogelijke filevorming op Dok-Zuid aan het projectgebied en uitrijdende auto's vanaf het projectgebied.

o Voor uitrijdend gemotoriseerd verkeer bestaat het risico dat a die niet meteen kunnen invoegen in de file (vanaf de ondergrondse parking/ uitrit vrachtverkeer) en zo de promenade en/of de tramssporen (project Gentspoort) blokkeren.

Deze aandachtspunten dienen beantwoord te worden door een verkeersveilig ontwerp van de mogelijke conflictpunten. De uitrit van de parking wordt zo ingericht dat er kan gewacht worden indien er veel verkeer zou uitrijden en dat verkeer moet wachten om te kunnen kruisen. Bijkomend kunnen in functie van de verkeersveiligheid kruisingsvlakken door middel van markeringen en bijkomende signalisatie geaccentueerd worden.'

Gents MilieuFront vindt de voorgestelde oplossingen geenszins afdoende. Door een buitensporig aantal parkeerplaatsen te plannen, creëert Arteveldehogeschool een gevaar voor fietsers en voetgangers. Het aanzuigeffect ('geïnduceerd verkeer', dat uitvoerig wetenschappelijk onderbouwd is) betekent ook slecht nieuws voor de lokale weg en voor de verbinding tussen de buurt en het bouwproject - dit laatste wordt niet expliciet als knelpunt benoemd, hoewel men met het jeugdcentrum en de winkels toch op een verbondenheid met de omgeving lijkt te willen mikken, zoals ook te lezen staat in het verslag van 8 januari 2025: 'De ambitie is om een open campus te creëren, verweven met de buurt.'

Verder lezen we in de nota: 'De parking is in aantal parkeerplaatsen beperkt (enkel bedoeld voor Arteveldehogeschool) en er zal verspreid in de tijd gebruik van worden gemaakt. Het bestemmingsverkeer zal beperkt zijn en de impact op de omliggende infrastructuur dus ook.' Het is opmerkelijk dat men enerzijds helemaal geen rekening wenst te houden met ritdistributie (en voor het uiteindelijk gekozen parkeeraanbod zelfs de parkeerbehoefte zonder ritdistributie nog ver overstijgt), maar anderzijds wel stelt dat de parking 'verspreid in de tijd' gebruikt zal worden.

In Nederland bouwt men volledig [nieuwe wijken](#) zonder autoparkeerplaatsen, maar hier zou een school vlak bij een openbaarvervoersknooppunt 99 parkeerplaatsen nodig hebben? GMF is van oordeel dat het aantal parkeerplaatsen voor auto's beperkt moet blijven tot die voor mindervaliden en voor deelwagens (een beperkt aantal, gezien er ook aan het station deelwagens staan). De werknemers en bezoekers die toch met de auto komen, kunnen parkeren op de bestaande parking aan het station Gent-Dampoort en te voet de site bereiken.

Een kleiner aantal autoparkeerplaatsen biedt niet alleen bovengronds uiteenlopende vormen van winst (verwevenheid met de buurt, veiligheid, luchtkwaliteit, aanjagen modal shift etc.), het zorgt er ook voor dat de ondergrondse ruimte-inname kleiner wordt, wat een positieve impact heeft op de bemaling en infiltratiecapaciteit van de bodem, en ook op de comfortabele aanleg van de fietsparking.

Fietsparkeren

In de mobiliteitstoets staat: 'Binnen de ontwerpplannen wordt rekening gehouden met de parkeerrichtlijnen voor de fiets en auto van de stad Gent zodoende deze aan alle (comfort)eisen voldoen.'

Dat klopt niet.

Alle fietsparkeerplaatsen, ook die voor kortparkeerders, worden ondergronds gepland. Het hoge aantal autoparkeerplaatsen verhindert om het ontwerp van de fietsparkeerplaatsen in overeenstemming te brengen met de stedelijke richtlijnen:

- de as-op-asafstand is 0,40 m in plaats van minimaal 0,50 m;
- alle fietsparkeerplaatsen zijn dubbellaags in plaats van maximaal 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen;
- de helling naar de ondergrondse fietsenberging is maar liefst 8% in plaats van maximaal 4%.

Deze afwijkingen van de richtlijnen hebben een grote impact op de kwaliteit van de fietsparkeerplaatsen.

Dit zijn de vier belangrijke punten uit de stedelijke richtlijnen voor fietsstallingen:

Samenvatting richtlijnen:

Een fietsenberging is vlot, intuïtief, en veilig bereikbaar vanuit het openbaar domein

Een fietsenberging bevindt zich zo dicht mogelijk bij de eindbestemming

Een fietsenberging is vlotter te bereiken dan een auto-staanplaats

Een fietsenberging bevindt zich bij voorkeur op maaiveld-niveau

Dit onderbouwt de vraag van GMF om het aantal parkeerplaatsen voor auto's zeer drastisch te verminderen zodat de ondergrondse fietsenparking kwalitatief (en in overeenstemming met de richtlijnen) kan worden ingericht. GMF vraagt daarnaast om ook bovengronds enkele fietsparkeerplaatsen te voorzien.

Conclusie: omdat de geplande fietsenstallingen niet voldoen aan de parkeerrichtlijnen, vraagt GMF om de vergunning te weigeren.

Stad Gent moet een coherent parkeerbeleid voeren

Uit het RUP: 'Een parkeerbeleid wordt dus veel beter niet op het niveau van een project gevoerd maar minstens op het niveau van de stad en via een veelheid van maatregelen en instrumenten.'

We haalden hierboven al aan dat de Stad onder meer met voorbehouden bewonersparkeerplaatsen zoekverkeer en parkeerdruk kan voorkomen. Gent heeft beleid nodig, geen extra parkeerplaatsen.

Gents MilieuFront ging in het recente verleden in het verweer tegen nog een ander project aan de Dampoort met een sterk overdreven aantal parkeerplaatsen. Daarnaast droomt Stad Gent van een ondergrondse parking met 500 parkeerplaatsen bij het nieuwe station Dampoort.

De gecumuleerde impact van al die bijkomende parkeergelegenheid is ronduit problematisch voor de omgeving Dampoort (en de aanrijroutes). Gents MilieuFront vraagt lokale en bovenlokale overheden om bij het beoordelen van een project voorbij de perceelsgrenzen te kijken. Waarom investeert Vlaanderen honderden miljoenen euro in een tramlijn als we iedereen (dus ook de velen voor wie dat niet echt noodzakelijk is) maar blijven aanmoedigen om met de auto naar het stadscentrum te komen?

Conclusie

In zijn huidige staat kan dit plan niet door de beugel. De groenvoorzieningen zijn ondermaats, hoewel bomen van eerste grootteorde en hoog opgaand gevelgroen een compensatie kunnen bieden voor de sterke visuele impact van de bouwplannen. De bijkomende verharding wordt op geen enkele manier gecompenseerd.

Daarnaast is het aantal geplande autoparkeerplaatsen in strijd met de bepalingen uit het RUP en, net als de geplande fietsparking, met de parkeerrichtlijnen van Stad Gent - en ook met alle lokale en bovenlokale doelstellingen (en beleidsdocumenten) in verband met een duurzame modal shift. Om die reden moet de vergunning volgens Gents MilieuFront worden geweigerd.

Namens Gents MilieuFront,
Bouke Billiet, beleidsmedewerker