

VERZOEKSCHRIFT TOT NIETIGVERKLARING

Aan de heer Eerste Voorzitter,
Aan de heer, mevrouw Voorzitter,
Aan de dames en heren raadsleden
Die de Raad voor Vergunningsbetwistingen samenstellen,

I. Partijen en bestreden besluit

Verzoekt met de meeste eerbied:

GENTS MILIEUFRONT vzw (GMF), met maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Dampoortstraat 81 en met KBO-nummer 0416.645.979.

Verzoekende partij.

Vertegenwoordigd door: Mrs. Johan Verstraeten en Sara Van Genechten, advocaten te 3000 Leuven, Fonteinstraat 1A, bus 501;

Die ten behoeve van huidige procedure **keuze van woonplaats** doen in het kantoor van hun raadsleden, **Mrs. Johan Verstraeten en Sara van Genechten**, advocaten, ingeschreven op het tableau van de Orde der Advocaten en kantoorhoudende te 3000 Leuven, Fonteinstraat 1A, bus 501;

Aangezien verzoekende partij bij verzoekschrift de nietigverklaring vordert van:

“Het ministerieel besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 2026 waarbij een omgevingsvergunning onder voorwaarden werd verleend aan de NV Triple Living, voor het oprichten van drie gebouwen met gemeenschapsvoorzieningen voor onderwijs en studentenhuysvesting inzake het project DOK ZUID te 9000, Gent, Dok Zuid, gekend met kenmerk OMV2024114533” (Stuk 1)

De vermoedelijke tegenpartij betreft:

Het VLAAMSE GEWEST bij monde van haar Vlaamse Regering en vertegenwoordigd door de minister van Omgeving en Landbouw en zijn departement Omgeving, met kantoren te Koning Albert II laan 7, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

Onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenenis. Verzoekende partij behoudt zich alle rechten voor om m.b.t. deze of andere argumenten of middelen andere procedures aan te wenden. Uit generlei stelling kan enige nadelige erkenenis worden afgeleid.

II. Feiten

Omschrijving van de projectomgeving

1.

De omgevingsvergunning heeft betrekking op het project Dok Zuid en is ook gelegen aan Dok-Zuid in Gent:



Het terrein kent geen kadastrale aanduiding als perceel omdat het gekend stond als openbaar domein.

Het project maakt deel uit van het grotere stadsvernieuwingsproject “Oude Dokken”, waarbij de omgeving waar voorheen de havenindustrie gelegen was omgevormd wordt tot wat grotendeels

woongebied zal worden. In totaal zouden 1000 nieuwe woningen gebouwd worden, hierbij worden ook buurtfuncties en andere functies voorzien.

Totstandkoming van de Bestreden Beslissing en Historiek

2.

De aanvraag werd ingediend op 11 maart 2025. De projectinhoud werd herhaaldelijk gewijzigd door de aanvrager.

Het openbaar onderzoek vond plaats tussen 22 augustus 2025 en 20 september 2025. Er werden 38 bezwaarschriften ingediend.

Ook verzoekende partij diende een bezwaarschrift in.

De Bestreden Beslissing werd vervolgens in eerste bestuurlijke aanleg verleend door het departement Omgeving als vergunningverlenende overheid.

Omschrijving van het vergunde project en de projectzone

3.

Het project betreft het project Dok Zuid. Er worden drie gebouwen opgericht. In deze gebouwen worden gemeenschapsvoorzieningen voorzien. Deze bestaan uit studentenhuisvesting en onderwijs.

Met dit project wordt een nieuwe campus van de Arteveldehogeschool gecreëerd op Dok Zuid.

III. Ontvankelijkheid

III.1. Ontvankelijkheid *ratione personae*

4. 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;”

Art. 2, 1° OVD bepaalt hoe de notie “betrokken publiek” dient te worden ingevuld:

“In dit decreet wordt verstaan onder:

1° betrokken publiek: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon alsook elke vereniging, organisatie of groep met rechtspersoonlijkheid die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden waarbij niet-gouvernementele organisaties die zich voor milieubescherming inzetten, geacht worden belanghebbende te zijn.”

a) *Maatschappelijk doel van bijzondere aard:*

5. In artikel 4.1 van de statuten van verzoekende partij wordt het belangeloos doel als volgt omschreven (Stuk 2):

“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)*

Volgens de statuten richt Gents Milieufrent vzw (hierna: “GMF vzw”) zich op het behoud, de bescherming en de verbetering van het menselijk en het natuurlijk leefmilieu. **Bijgevolg is zij een milieuvereniging.**

GMF vzw streeft onder meer naar het bereiken van een algemene basismilieukwaliteit voor de milieucompartimenten water, bodem en lucht, alsook het behoud, het herstel en de duurzame ontwikkeling van het stedelijk leefmilieu en een leefbare omgeving.

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.

Conform artikel 2,1° OVD wordt verzoekende partij **als milieuvereniging aldus geacht belanghebbende te zijn.**

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

6. In wat volgt zet verzoekende partij uiteen dat zij niet alleen belang heeft omdat zij een milieuvereniging is maar de Bestreden Beslissing bovendien ook haar belangeloos doel raakt.
7. De bestreden beslissing betreft een omgevingsvergunning verleend door de Vlaamse Overheid voor de ontwikkeling van de Campus Dok-Zuid van Arteveldehogeschool.

Uit de vergunning blijkt dat het project voorziet in de aanleg van een aanzienlijke hoeveelheid ondergrondse parkeerplaatsen (99 parkeerplaatsen).

In het project wordt een grotere parkingcapaciteit voorzien dan eigenlijk nodig is. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat het parkeeraanbod de parkeerbehoefte, met of zonder ritdistributie, overschrijdt (stuk 7, p. 31).

Tabel 4: Parkeerbalans

	Parkeeraanbod	Parkeerbehoefte (met / zonder ritdistributie)	Parkeerbalans (met / zonder ritdistributie)	Bezettingsgraad (%) (met / zonder ritdistributie)
Autoparkeerplaatsen	99	48 / 83	+52 / +16	48 / 84
Fietsparkeerplaatsen Arteveldecampus	1335 ⁹	974 / 1335	+361 / 0	73 / 100
Fietsparkeerplaatsen studentenhuisvesting	299	299	niet toepassing	van -

Los van het feit dat het bouwen van een ondergrondse parking de infiltratie van regenwater bemoeilijkt, zorgt een ruim aanbod van nieuwe parkeerplaatsen die op één plek geconcentreerd zijn bovendien voor een aanzuigeffect van gemotoriseerd verkeer.

Dit aanzuigeffect is in deze situatie onvermijdelijk. Een ruime parkeercapaciteit stimuleert immers het gebruik van de wagen en zal bijkomende verkeersstromen ontwikkelen rond de projectsite. Medewerkers en bezoekers worden daardoor meer aangemoedigd om met de auto naar de omgeving van de projectsite te komen, waardoor minder gebruik wordt gemaakt van de fiets, openbaar vervoer of andere duurzame mogelijkheden.

De toename van verkeersdrukke brengt vanzelfsprekend bijkomende milieuhinder met zich mee, zoals geluidsoverlast en luchtverontreiniging, en leidt tot een aantasting van de leefkwaliteit voor omwonenden. Dergelijke effecten raken rechtstreeks aan de statutaire doelstellingen van GMF vzw.

Zoals hierboven beschreven, richt GMF vzw zich conform haar statuten op het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder geluidshinder en verkeersoverlast, evenals op het bevorderen van een beleid dat gericht is op de bescherming van de gezondheid van de mens.

Daarnaast staat een dergelijke capaciteit haaks op de verschillende beleidsdoelstellingen inzake duurzame mobiliteit (stuk 6, pagina 10 e.v.).

Daarnaast omvatten de statutaire doelstellingen van GMF vzw ook het behoud, het herstel, de duurzame ontwikkeling en het beheer van het stedelijk leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Een project dat leidt tot bijkomende verkeersstromen, verhoogde luchtverontreiniging en meer geluidshinder doet afbreuk aan deze doelstellingen en ondermijnt de kwaliteit van het stedelijk leefmilieu.

Bovendien staat het project haaks op de doelstellingen die Arteveldehogeschool zelf vooropstelt. In haar klimaatplan benadrukt de hogeschool immers dat mobiliteit één van de belangrijkste

bronnen van CO₂-uitstoot vormt en dat zij deze uitstoot prioritair wil terugdringen door in te zetten op duurzamere vervoerswijzen. De instelling stelt daarbij expliciet dat mobiliteit een van de drie belangrijkste domeinen is waarop actie nodig is om de uitstoot te verminderen en richting klimaatneutraliteit tegen 2050 te evolueren.¹ Verzoekende partij sluit zich aan bij deze visie en doelstelling om over te schakelen naar duurzamere vervoerswijzen, ondersteunt eveneens deze doelstelling conform haar statuten en merkt op dat onderhavig project deze niet ondergraaft.

Aangezien de statutaire doelstellingen van GMF vzw onder meer gericht zijn op het beperken van milieuhinder, het beschermen van de gezondheid van de mens en het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van het stedelijk leefmilieu, raakt de bestreden omgevingsvergunning reeds het belangeloos doel van verzoekende partij.

Daarnaast omvat de statutaire doelstelling het herstel en de duurzame ontwikkeling van het stedelijk leefmilieu en een leefbare woonomgeving. Het project doet hier afbreuk aan, zoals eerder beschreven.

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

c) Duurzame en effectieve werking:

GMF vzw streeft haar statutaire doelstellingen duurzaam en effectief na. Zij beschikt over een eigen website, waar zij leden en geïnteresseerden bericht over haar acties en activiteiten.²

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 publiceert GMF vzw op haar website regelmatig inhoudelijke bijdragen over mobiliteitsbeleid in Gent. In deze bijdragen analyseert zij concrete beleidsplannen, infrastructuurprojecten en mobiliteitsmaatregelen, en formuleert zij aanbevelingen vanuit een duurzaamheids- en leefbaarheidsperspectief. Zo heeft zij onder meer standpunten ingenomen over grote mobiliteitsprojecten in de stad, zoals het vertramingsproject “Gentspoort”, waarbij zij het project in principe ondersteunt maar tegelijk aandacht vraagt voor verschillende aandachtspunten en mogelijke verbeteringen.

GMF vzw neemt bovendien actief deel aan onderzoek en dataverzameling rond mobiliteit in Gent. Zo organiseerde zij bijvoorbeeld een simultane fietstelling waarbij tientallen vrijwilligers op verschillende locaties in de stad het aantal fietsers telden. Uit deze telling bleek dat dagelijks duizenden fietsers het centrum binnenrijden, wat volgens GMF het belang onderstreept van een degelijk fietsbeleid en voldoende fietsinfrastructuur.

¹ <https://www.arteveldehogeschool.be/nl/over-ons/arteveldehogeschool-dna/accenten/klimaatplan#waarom>

² Stuk 4, zie <https://www.gentsmilieufrent.be/kalender/>

Verder neemt GMF vzw deel aan maatschappelijke en beleidsmatige discussies rond openbaar vervoer en mobiliteitsinfrastructuur. Zo riep zij samen met andere organisaties de overheid op om een antwoord te vinden op de impasse rond de geplande stelplaats van De Lijn in Gent, waarbij ze het belang benadrukt van een goed en betrouwbaar openbaarvervoersnet voor een stad die duurzaam en leefbaar wil zijn.

GMF vzw diende eerder een bezwaarschrift in tijdens het openbaar onderzoek.

Het instellen van huidig verzoekschrift bij uw Raad tegen de Bestreden Beslissing vormt dan ook een effectieve uitoefening van haar belangeloos doel.

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, 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.

III.2. Ontvankelijkheid ratione temporis

8.

De Bestreden Beslissing werd op 09 februari 2026 gepubliceerd op het Omgevingsloket:

Gebeurtenis	Datum	Verantwoordelijke actie
De beslissing werd geregistreerd	09.02.2026 09:57	Uitgevoerd door Departement Omgeving in de hoedanigheid van Vergunningverlenende overheid in eerste aanleg

Huidig verzoekschrift werd dan ook binnen de termijn van 45 dagen en tijdig ingesteld.

IV. Gegrondheid

Meer bepaald voert verzoekende partij 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 feite en in rechte onwettig, om de hierna opgesomde redenen:

MIDDEL I: Schending van artikel 4.3.1, §1, 1°, d) en §2, alsook 1.1.4 VCRO, juncto het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht

A. Regelgeving

Artikel 1.1.4 VCRO stelt als volgt:

“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.”

Artikel 4.3.1, §2 VCRO stelt als volgt:

*“§ 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 **mobilitateitsimpact**, 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;”*

Samen vormen artikelen 4.3.1, §2 VCRO en artikel 1.1.4 VCRO de principes van de goede ruimtelijke ordening.

Conform artikel 4.3.1, §1, 1°, d) VCRO dient een aanvraag te worden afgewezen als het aangevraagde onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

Uw Raad oordeelde reeds eerder over de draagwijdte van de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel:

“Het beginsel van de materiële motiveringsplicht betekent dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan, hetgeen onder meer betekent

dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn, en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld.”³

En:⁴

“Hetzelfde kan vastgesteld worden met betrekking tot de door de verzoekende partij opgeworpen schending van de zorgvuldigheidsplicht die in hoofde van de vergunningverlenende overheid inhoudt dat zij haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en dus moet steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de vergunningverlenende overheid 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.”

B. Uiteenzetting in casu

9. Verzoekende partij haalde reeds in het bezwaarschrift op uitvoerige wijze aan dat het aanbod aan parkeerplaatsen te groot was:⁵

³ RvVb nr. A/1718/0382, 9 januari 2018.

⁴ RvVb nr. A/1718/0801, 8 mei 2018.

⁵ Stuk 3.

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: De site is gelegen binnen de oranje zone (centraal stedelijk gebied)					Aantal autoparkeerplaatsen: 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 (200 st)		0,6-0,8	0	1,2-1,6	Appartement (100 st)	0
Kantoren AHS (ca. 1090 m ²)	Per 100 m ² BVO	0,7-1	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.

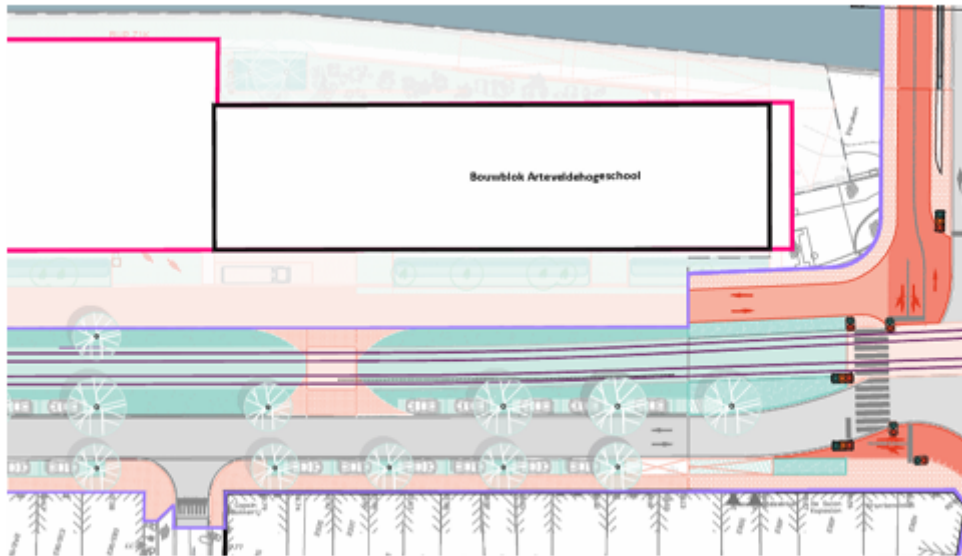
Meer auto-infrastructuur creëren betekent uiteindelijk ook meer verkeersonveiligheid creëren, en dat op een lokale weg. We lezen in het dossier: 'De gegevens hieronder hebben betrekking op de bestaande situatie t.h.v. het projectgebied.

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 transporen 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 tramsporen (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.

Zo lichte verzoekende partij duidelijk toe hoe een te hoog aanbod aan parkeerplaatsen ertoe leidt dat meer verkeer wordt aangetrokken en een shift naar andere vervoersmodi wordt uitgesteld of

vertraagd. Dit wordt in de vakliteratuur omschreven als “geïnduceerd verkeer” is reeds omstandig beschreven en aangetoond in de wetenschap.⁶

Bovendien stelde verzoekende partij in het bezwaarschrift in vraag waar de concrete cijfers vandaan kwamen (zowel wat betreft de modal split als wat betreft het aantal parkeerplaatsen). Verzoekende partij wees erop dat het aantal parkeerplaatsen niet gebaseerd was op de concrete parkeernood.

10. Ondanks dit bezwaar van verzoekende partij heeft de Bestreden Beslissing als volgt overwogen met betrekking tot de parkeerplaatsen:⁷

*“Parkeerplaatsen Binnen het projectgebied wordt er voorzien in een ondergrondse parkeergarage met **99 autoparkeerplaatsen**, waarvan 10 voorbehouden voor mindervaliden Deze worden steeds voorzien in de dichte nabijheid van de liftkokers. De autoparkeerplaatsen kunnen volgens de elektrische installatie allemaal worden uitgerust met een elektrisch laadpunt Momenteel worden er 8 laadpunten voorzien. Naast de autoparkeerplaatsen wordt er ook voorzien in **1634 fietsparkeerplaatsen**. Hiervan zijn er 1260 voor Arteveldehogeschool-studenten, 72 voor het hogeschool personeel en 299 voor de studenten in de studentenhuisvesting Daarnaast worden ook nog 20 fietsparkeerplaatsen voorzien op het openbaar domein waar de woongroenzone komt. Deze fietsparkeerplaatsen kunnen ook gebruikt worden door de bezoekers van het jeugdontmoetingscentrum.*

*Deze keuze is ingegeven vanuit het streven naar de vooropgestelde duurzame modal split voor werknemers van de hogeschool van 23% openbaar vervoer en 50% Fiets. **Indien tijdens de exploitatie blijkt dat er een overaanbod is kunnen de autostaanplaatsen omgevormd worden naar fietsstalplaatsen. Hierdoor wordt ook het risico vermeden dat de parking te klem is en de parkeerbehoefte zich naar omliggende straten afwentelt.** Voor studenten worden met uitzondering van andersvaliden geen autoparkeerplaatsen voorzien Voor de studenten van de campus wordt gestreefd naar een modal split van 75% fiets.*

*Binnen het RUP Oude Dokken is een voorschrift opgenomen met betrekking tot parkeren binnen de zones die op loopafstand van het openbaar vervoerknooppunt van de Dampoort liggen Deze parkeernorm is geformuleerd als een vork met een minimum en maximum voor een aantal functies. **Er is geen norm geformuleerd rond onderwijsinstellingen, studentenkamers, en jeugthuizen. Voor kleinhandel is een norm in het RUP bepaald, deze vallen binnen de voorziene aantal parkeerplaatsen. Op basis van de berekeningen mag het aantal autoparkeerplaatsen dat wordt voorzien niet lager liggen dan 47 en niet***

⁶ Cervero, R. (2003). Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel: A Path Analysis. Journal of the American Planning Association, 69(2), 145–163. <https://doi.org/10.1080/01944360308976303> ; Hymel, Kent. "If you build it, they will drive: Measuring induced demand for vehicle travel in urban areas." Transport policy 76 (2019): 57-66; Næss, P., Andersen, J. A., Nicolaisen, M. S., & Strand, A. (2014). Transport modelling in the context of the 'predict and provide' paradigm; Nicolaisen, M. S., & Næss, P. (2015). Roads to nowhere: The accuracy of travel demand forecasts for do-nothing alternatives. Transport Policy, 37, 57-63. Zie ook:

<https://travelcalculator.ncst.ucdavis.edu/about.html>

⁷ Stuk 3.

hoger dan 99. Deze aantallen sluiten aan bij de verwachte parkeernood voor het project, waardoor geen parkeernoden afgewenteld worden op het omliggende openbaar domein Het aantal voorziene autoparkeerplaatsen is voldoende.

Bovendien is ook gekozen om geen bovengrondse plaatsen voor kortparkeerders te voorzien, omdat dit een aanzuigeffect zou creëren. Enkele plekken voorbehouden voor kortparkeerders zouden al snel ingenomen worden door studenten die een hele dag les hebben. Het is bovendien aan Arteveldhogeschool als beheerder van de site om ervoor te zorgen dat de gebruikers en bezoekers van de site allen gebruik maken van de ondergrondse faciliteiten zodat het openbaar domein hier niet mee belast wordt.

De parkeerbehoefte voor zowel auto's als fietsers wordt beantwoord. De aanvraag is op dit vlak ook niet strijdig met het RUP. Daarbij kan nog worden meegegeven dat de trappen en liften naar de ondergrondse parking allen autonoom bereikbaar zijn zonder de school of andere functies zelf te moeten betreden via een sas die afzonderlijk kan afgesloten worden. Dit maakt dat de parking toekomstgericht afzonderlijk kan worden ingezet, bijvoorbeeld als buurtparking. Hierdoor kan de buurt, indien voldoende parkeerplaatsen voorzien worden, op termijn ontlast worden van parkeerplaatsen op het maaiveld. Een goede ondergrondse parking vermijdt maaiveldparkeren in de buurt en overlast als gevolg hiervan. Nu inzetten op ondergronds parkeren maakt het project toekomstgericht en zorgt er dus voor dat maaiveldparkeren op termijn herbekeken kan worden."

11. Aldus blijkt uit de Bestreden Beslissing dat het RUP geen norm voor de parkeerplaatsen in casu oplegt, omdat er geen norm voorzien was voor parkeerplaatsen bij onderwijsinstellingen.

Desondanks hanteert de Bestreden Beslissing alsnog één van de parkeernormen uit het RUP, en kiest men ervoor om de parkeernorm voor kleinhandel te hanteren om de parkeernood te berekenen.⁸

Het spreekt voor zich dat hierbij reeds uitgegaan wordt van een foutief vertrekpunt. De parkeernood voor kleinhandel (waarbij er klanten en personeel met de wagen zullen aankomen) kan onmogelijk gelijkgesteld worden aan de parkeernood voor onderwijs waarbij een gedeelte van het personeel met het openbaar vervoer zal komen en ook van de leerlingen verwacht wordt dat zij niet met de wagen zullen komen maar met de fiets of het openbaar vervoer komen.

Door een parkeernorm te hanteren dewelke overduidelijk niet in lijn ligt met de actuele parkeernood wordt dan ook het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden, omdat er geen sprake is van een zorgvuldig onderzoek en het aantal parkeerplaatsen gebaseerd wordt op een norm die niet van toepassing is in casu.

⁸ Pagina 38 van stuk 1: "Er is geen norm geformuleerd rond onderwijsinstellingen, studentenkamers, en jeugdhuisen. Voor kleinhandel is een norm in het RUP bepaald, deze vallen binnen de voorziene aantal parkeerplaatsen. Op basis van de berekeningen mag het aantal autoparkeerplaatsen dat wordt voorzien niet lager liggen dan 47 en niet hoger dan 99."

12. Vervolgens gaat de Bestreden Beslissing verder in op welke andere zaken maken dat het aantal parkeerplaatsen verantwoord is (reeds hierboven geciteerd, hier hernomen):

“Er is geen norm geformuleerd rond onderwijsinstellingen, studentenkamers, en jeugdhuizen. Voor kleinhandel is een norm in het RUP bepaald, deze vallen binnen de voorziene aantal parkeerplaatsen. Op basis van de berekeningen mag het aantal autoparkeerplaatsen dat wordt voorzien niet lager liggen dan 47 en niet hoger dan 99. Deze aantallen sluiten aan bij de verwachte parkeernood voor het project, waardoor geen parkeernoden afgewenteld worden op het omliggende openbaar domein Het aantal voorziene autoparkeerplaatsen is voldoende.”

Wanneer bovenstaande echter wordt afgewogen ten aanzien van de mobiliteitstoets blijkt dat dit niet weerhouden kan worden.

Zo begroot de mobiliteitstoets de parkeerbehoefte als volgt:⁹

2.5.2.3.2 Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte voor auto's en fietsers werd binnen deze mobiliteitstoets berekend door rekening te houden met de eerder vermelde ritdistributies. Concreet werden het aantal uitgaande bewegingen voor de Arteveldecampus van de ingaande bewegingen voor de Arteveldecampus afgetrokken en de parkeerbehoefte van het voorgaande uur er bij opgeteld.

Tabel 3: Parkeerbehoefte Arteveldecampus rekeninghoudend met ritdistributies

	Autoparkeerplaatsen	Fietsparkeerplaatsen
Studenten	0	918
Docenten	19	35
Medewerkers ondersteunende diensten	10	18

⁹ Stuk 7.

Technisch onderhoud	1	1
Conciërge	1	1
Bezoekers	7	1
Mindervaliden	10	-
Totaal	48	974

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 dan zijn er respectievelijk 83 autoparkeerplaatsen en 1 335 fietsparkeerplaatsen nodig voor de Arteveldecampus.

De parkeerbehoefte aan fietsparkeerplaatsen van de studentenhuysvesting is 1 fietsenstalling per kussen, namelijk 294. En voor de conciërgewoningen zijn er samen 5 fietsenstallingen voorzien.

De mobiliteitsstudie acht aldus dat er in het slechtste geval 83 parkeerplaatsen nodig zouden zijn en 1.335 fietsparkeerplaatsen.

Echter merkt de mobiliteitsstudie zelf ook op dat er in een realistisch scenario niet de volledige dag van elke parkeerplaats gebruik gemaakt wordt maar sommige bezoekers eerder zullen weggaan en andere later zullen toekomen.

Dit gebruik van ritdistributie sluit bovendien beter aan bij de functie van het project: waarbij de onderwijsinstelling (maar ook commerciële functie en de kantoren) er niet toe leiden dat iedereen op hetzelfde moment aanwezig is, maar personen zich slechts naar de campus begeven wanneer er op een concreet moment lesgegeven wordt.

Dit blijkt ook verder uit de parkeerbalans van de mobiliteitstoets die duidelijk stelt dat er met ritdistributie slechts 48 autoparkeerplaatsen benodigd zullen zijn:¹⁰

¹⁰ Stuk 7.

2.5.2.3.3 Parkeerbalans

Tabel 4 geeft de parkeerbalans weer. Zowel de parkeerbalans rekening houdend met de ritdistributies als *zonder* rekening te houden met de ritdistributies is opgenomen in de tabel.

Rekening houdend met de ritdistributies is er een overschot van 51 autoparkeerplaatsen wat resulteert in een bezettingsgraad van 48%. In het ander geval is er een overschot van 16 autoparkeerplaatsen en is er sprake van een bezettingsgraad van 84%.

Betreft fietsparkeerplaatsen is er respectievelijk een overschot van 361 of geen overschot afhankelijk van de wijze van berekening. Daarenboven zijn er nog 303 fietsparkeerplaatsen voor de 294 wooneenheden in de studentenhuisvesting.

Tabel 4: Parkeerbalans

	Parkeeraanbod	Parkeerbehoefte (met / zonder ritdistributie)	Parkeerbalans (met / zonder ritdistributie)	Bezettingsgraad (%) (met / zonder ritdistributie)
Autoparkeerplaatsen	99	48 / 83	+52 / +16	48 / 84
Fietsparkeerplaatsen Arteveldecampus	1335 ⁹	974 / 1335	+361 / 0	73 / 100
Fietsparkeerplaatsen studentenhuisvesting	299	299	niet van toepassing	-

De bouwheer onderzoekt nog of de autostaanplaatsen in het weekend of tijdens vakanties ter beschikking gesteld kan worden voor buurtbewoners, bv. voor het opladen van elektrische voertuigen. Dergelijke openstelling zal uiteraard gepaard moeten gaan met een adequaat beheerssysteem. Het mag bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat de voorziene autoparkeerplaatsen voor werknemers in gebruik zijn door buurtbewoners en dat werknemers daardoor gebruik zullen moeten maken van parkeerplaatsen op het openbaar domein.

Bijgevolg blijkt uit de berekende parkeernood dat 99 autoparkeerplaatsen ver boven de benodigde nood ligt, zelfs in het slechtste geval.

Bovendien is er sprake van een bezettingsgraad **onder de 50%** wanneer rekening gehouden wordt met het meer realistische scenario (ritdistributie).

Dit wil zeggen dat de parking vaak voor de helft leeg zal zijn: hetgeen uiteraard niet aanmoedigt dat mensen een ander vervoersmiddel zullen gaan gebruiken. Meer zelfs, mensen die twijfelen zullen vaker voor de auto kiezen aangezien er toch overschot aan parking is.

Ook merkt verzoekende partij op dat het overaanbod dat wordt gecreëerd een overaanbod is bovenop een reeds ingebouwd overaanbod. Zonder rekening te houden met de ritdistributie is er immers maar nood aan 83 parkeerplaatsen. Deze 83 parkeerplaatsen op zich zouden reeds een overaanbod zijn op de daadwerkelijk benodigde 48. Aldus vermijdt het voorzien van 83 parkeerplaatsen op zich reeds dat er zoekverkeer zou optreden.

Dat daar nog eens wordt boven gegaan moedigt dan ook net aan dat men sowieso zich met de wagen naar de site zou verplaatsen.

Aldus schendt de Bestreden Beslissing hierin niet alleen de goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheidsbeginsel maar ook de materiële motiveringsplicht. De Bestreden Beslissing stelt immers dat dit aantal (van 99 parkeerplaatsen) zou aansluiten bij de verwachte parkeernood, terwijl uit de mobiliteitstoets en specifiek de parkeerbalans net blijkt dat dit aantal geheel niet aansluit bij de verwachte parkeernood. De Bestreden Beslissing baseert zich bijgevolg niet op “*werkelijk bestaande en concrete feiten*”, aangezien de conclusies van de mobiliteitstoets over de parkeerbehoefte genegeerd worden en foutief worden voorgesteld.

13. Bovendien wordt dit ook niet geredieerd in het antwoord op de bezwaren omtrent mobiliteit in de Bestreden Beslissing.

Zo stelt de Bestreden Beslissing daaromtrent als volgt:¹¹

“Parkeerbeleid en mobiliteit, motivering berekening autoparkeerplaatsen, verkeersdruk en verkeersveiligheid; mobiliteit en fietsvoorzieningen, cumulatieve impact en leefbaarheid en gebrek aan stimulering van duurzame mobiliteit

*Het parkeerbeleid en de mobiliteit van het project zijn besproken onder de titel ‘Mobiliteit’ Hierboven. De mobiliteitsimpact, het aantal parkeerplaatsen, de impact en leefbaarheid, de bereikbaarheid en de algemene mobiliteit zijn aanvaardbaar. **De parkeerbehoefte is in de eerste plaats berekend door rekening te houden met de riddistributies waarbij een inschatting wordt gemaakt van de verkeersgeneratie van het project. Ook de modal split speelt daarbij een doorslaggevende rol. Dit wordt verder gemonitord en indien nodig is voorzien in de mogelijkheid om een eventueel overschot aan autoparkeerplaatsen om te vormen naar fietsparkeerplaatsen. Wanneer er geen overschot aan autoparkeerplaatsen aanwezig is, zal dit aandeel ook niet gereduceerd worden ten bate van het aantal fietsparkeerplaatsen. Het project zet maximaal in op duurzame mobiliteit. Verplaatsingen van en naar de campus zullen maximaal te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer plaatsvinden door de hoge knooppuntwaarde van de locatie waar de campus wordt gebouwd, maar ook door de inrichting van de site met comfortabele en uiterst comfortabele wandel- en fiets infrastructuur.***

Het project zal niet leiden tot een toename van verkeersveiligheidsproblemen, ook niet in de drukke zone rond Dampoort. Er is effectief een parkeerbuffer aanwezig. Net voor de inrit / toegang tot de parking kan een personenwagen zich nog opstellen buiten het gebouw alvorens de parking binnen te rijden. Onderaan de helling wordt ook een slagboom voorzien, zodat een bijkomende parkeerbuffer ook in pandig voorzien wordt. Tenslotte zijn de parkeerplaatsen uitsluitend voorzien voor medewerkers van de Arteveldehogeschool, en zij kennen de site en de parking.

Deze bezwaren zijn ongegrond.”

Opnieuw blijkt dat dezelfde zaken wordt aangehaald als in de uiteenzetting over de parkeerplaatsen. Verzoekende partij komt in wat volgt terug op het omvormen tot

¹¹ Pagina 52-53 van de Bestreden Beslissing, stuk 1.

fietsparkeerplaatsen en de modal split maar zal in dit randnummer verder ingaan op het aantal parkeerplaatsen zelf.

Opnieuw baseert de Bestreden Beslissing zich kennelijk op de cijfers uit de mobiliteitstoets, zo stelt zij immers:

“De parkeerbehoefte is in de eerste plaats berekend door rekening te houden met de ritdistributies waarbij een inschatting wordt gemaakt van de verkeersgeneratie van het project.”

Dit terwijl uit de parkeerbalans in de mobiliteitstoets net blijkt dat géén rekening wordt gehouden met de ritdistributies. Wanneer er wordt rekening gehouden met de ritdistributies wordt immers minder dan de helft van de parking bezet.

Andermaal blijkt dus dat de Bestreden Beslissing zich niet baseert op werkelijk bestaande en concrete feiten en ook haar onderzoeksverplichting niet vervult aangezien uit een louter nazicht van de mobiliteitstoets blijkt dat het omgekeerde waar is.

14. Verzoekende partij dient bovendien hetzelfde op te merken wat betreft de Modal split. Ook de modal split wordt nergens grondig onderbouwd.

In de mobiliteitstoets komt deze als volgt aan bod:¹²

2.5.2.1 Modal split

De modal split waarnaar gestreefd wordt voor de Ateveldecampus, wordt weergegeven d.m.v. Tabel 1 en is ingegeven vanuit het feit dat het projectgebied goed bereikbaar is en in de invloedssfeer van het treinstation van Gent-Dampoort ligt. De bereikbaarheid via het openbaar vervoer zal met de komst van het project Gentspoort in de toekomst enkel verder verbeteren.

Tabel 1: Modal split

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%

Er wordt louter gesteld dat naar deze verdeling gestreefd zal worden; echter worden deze cijfers nergens onderbouwd, het enige dat wordt meegegeven is dat het projectgebied goed bereikbaar is en in de buurt van een treinstation ligt. Dit is echter onvoldoende om de tabel die daarop volgt, te verklaren.

¹² Stuk 7.

Verzoekende partij stelde in haar bezwaar als volgt:¹³

“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.”

Ook in de Bestreden Beslissing werd hier echter niet op geantwoord en nog steeds blijven dezelfde vragen bestaan. Zo stelt de Bestreden Beslissing hierover als volgt:

Deze keuze is ingegeven vanuit het streven naar de vooropgestelde duurzame modal split voor werknemers van de hogeschool van 23% openbaar vervoer en 50% fiets. Indien tijdens de exploitatie blijkt dat er een overaanbod is kunnen de autostaanplaatsen omgevormd worden naar fietsstalplaatsen. Hierdoor wordt ook het risico vermeden dat de parking te klein is en de parkeerbehoefte zich naar omliggende straten afwentelt. Voor studenten worden met uitzondering van andersvaliden geen autoparkeerplaatsen voorzien. Voor de studenten van de campus wordt gestreefd naar een modal split van 75% fiets.

Opnieuw wordt enkel ingegaan op de keuze om deze modal split op te leggen maar blijkt nergens uit waarop deze gebaseerd zou zijn. Bovendien wordt de keuze voor de inzet op de fiets en het openbaar vervoer ondermijnd door het overaanbod aan parkeerplaatsen.

Het blijft dan ook geheel onduidelijk op welke gegevens de modal split zich baseert. Uit de Bestreden Beslissing blijkt echter dat de modal split zou gebaseerd zijn op wensen en hoop van de aanvrager.

Desondanks baseert de Bestreden Beslissing zich minstens gedeeltelijk ook op deze modal split om te stellen dat het aantal parkeerplaatsen onderzocht en onderbouwd is en vervolgens ook benodigd is. Bijgevolg doet zich wat dit betreft eveneens een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht voor.

15. Verzoekende partij merkt op dat het daarenboven niet nuttig kan zijn eventuele openstaande parkeerplaatsen om te vormen tot fietsparkeerplaatsen.

Ten eerste moet opgemerkt worden dat dit idee ervan uitgaat dat deze parkeerplaatsen op lange termijn leeg zullen blijven, dit terwijl een overaanbod aan parkeerplaatsen net een aanzuigeffect creëert waarbij meer gebruikers van fietsen en openbaar vervoer overschakelen op autogebruik.

Dit wordt ook verder ondersteund door het antwoord op het bezwaar van verzoekende partij in de Bestreden Beslissing¹⁴, hierin merkt de Bestreden Beslissing immers op als volgt:

¹³ Stuk 3.

¹⁴ Stuk 1, pagina 52.

“Wanneer er geen overschot aan autoparkeerplaatsen aanwezig is, zal dit aandeel ook niet gereduceerd worden ten bate van het aantal fietsparkeerplaatsen.”

Andermaal negeert de Bestreden Beslissing dat het aanbod de vraag mee vormt. Een overaanbod aan parkeerplaatsen zorgt voor een aanzuigeffect en leidt ertoe dat meer bezoekers met de auto zullen komen aangezien er toch plaats genoeg is. De Bestreden Beslissing negeert dat het project zelf de keuze van de bezoeker scheidt, hetgeen ook de modale split herleidt tot een louter droombeeld.

Daarnaast moet opgemerkt worden dat er geen verdere nood is aan fietsparkeerplaatsen, in de aanvraag worden immers in totaal 1634 fietsparkeerplaatsen (zowel voor de campus als de studentenhuisvesting) voorzien.

Dit terwijl uit de parkeerbalans (eerder geciteerd en rekening houdende met ritdistributie) blijkt dat er een overschot is van 361 fietsparkeerplaatsen; aldus is er nog een toenemende vraag van 27 procent mogelijk (en nodig) vooraleer er een verdere nood aan fietsparkeerplaatsen zou zijn.

Bijgevolg is het voorzien van fietsparkeerplaatsen op deze parkeerplaatsen geen verdere oplossing voor het overaanbod aan autoparkeerplaatsen.

16. Hetzelfde geldt voor het gebruik van de parking voor omwonenden. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de aanvrager deze eventueel in het weekend zou willen openstellen voor bewoners aangezien vermeden moet worden dat werknemers geen gebruik zouden kunnen maken van de parking.¹⁵

Aldus negeert de Bestreden Beslissing andermaal de mobiliteitstoets waar de Bestreden Beslissing stelt dat het overaanbod op termijn ingezet kan worden voor omwonenden en zo straatparkeren kan verminderen.

Eenzijds negeert dit het aanzuigeffect, zoals eerder besproken.

Anderzijds blijkt uit de parkeerbalans van de mobiliteitstoets dat het openstellen van de parkeerplaatsen voorzien kan worden in het weekend: het volledig openstellen van de parking zou het immers mogelijk maken dat werknemers zelf geen parkeerplaats meer vinden. Dit zorgt ervoor dat de parking enkel opengesteld kan worden in het weekend of tijdens vakanties wanneer de werknemers geen gebruik maken van de parking:¹⁶

De bouwheer onderzoekt nog of de autostaanplaatsen in het weekend of tijdens vakanties ter beschikking gesteld kan worden voor buurtbewoners, bv. voor het opladen van elektrische voertuigen. Dergelijke openstelling zal uiteraard gepaard moeten gaan met een adequaat beheerssysteem. Het mag bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat de voorziene autoparkeerplaatsen voor werknemers in gebruik zijn door buurtbewoners en dat werknemers daardoor gebruik zullen moeten maken van parkeerplaatsen op het openbaar domein.

¹⁵ Zie stuk 7 parkeerbalans uit mobiliteitstoets.

¹⁶ Stuk 7.

Dit lost dan ook op geen enkele wijze het overaanbod op.

Ten eerste betreft het een mogelijkheid en geen zekerheid en merkt verzoekende partij op dat hierover in het dossier geen enkele afspraak met de stad Gent of enige wens van de stad kan worden teruggevonden. Ten tweede stelt het overaanbod van de parkeerplaatsen zich bij uitstek wanneer de parking net wel gebruikt wordt door werknemers: volgens de parkeerbalans is er dan (en dus niet in de vakanties en weekends) een bezettingsgraad van 48%. Het spreekt voor zich dat de bezettingsgraad tijdens werkdagen niet kan omhoog gaan door in het weekend omwonenden toe te laten.

Andermaal houdt de Bestreden Beslissing dan ook onvoldoende rekening met de conclusies van de mobiliteitstoets hetgeen getuigt van bijzonder gebrekkig onderzoek en een schending van de materiële motiveringsplicht betreft.

17. Aldus haalt de Bestreden Beslissing verschillende onwerkbaar oplossingen aan, hetgeen aantoon dat er geen duidelijke, concrete en zorgvuldig onderzochte onderbouwing is voor het overaanbod.

Dit blijkt enerzijds al uit het feit dat er twee geheel verschillende “oplossingen” voor het overaanbod worden opgevoerd die bovendien niet compatibel met elkaar zijn en anderzijds uit louter nazicht blijkt dat geen van beide oplossingen strookt met de bevindingen uit de mobiliteitstoets.

18. Gelet op het voorgaande blijkt dat de Bestreden Beslissing onvoldoende rekening houdt met de inzichten uit de mobiliteitstoets. Het gebrek aan respect voor de conclusies uit de mobiliteitstoets die de aanvrager liet opstellen is frappant en zorgt ervoor dat de mobiliteitsimpact foutief voorgesteld wordt in de Bestreden Beslissing.

Aldus blijkt dat de Bestreden Beslissing zich niet steunt op zorgvuldig vastgestelde en werkelijk bestaande feiten, hetgeen een schending inhoudt van de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De Bestreden Beslissing oordeelt dan ook onterecht en op basis van gebrekkig onderzoek dat het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd wordt past binnen de goede ruimtelijke ordening en schendt bijgevolg artikel 4.3.1, §2 VCRO. Zoals aangetoond werd in het voorgaande baseert de Bestreden Beslissing zich op cijfers die niet ondersteund worden door de mobiliteitstoets, blijkt uit niets dat de modal split op enige wijze realistisch zou zijn en worden er hypothetische oplossingen aangereikt die de leegstand op geen enkele wijze kunnen verhelpen.

Het aangevraagde schendt dan ook de goede ruimtelijke ordening, minstens blijkt uit de Bestreden Beslissing niet dat het aangevraagde verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. Bijgevolg kon de aanvraag niet verleend worden en schendt de Bestreden Beslissing artikel 4.3.1, §1, 1°, d) VCRO.

Daarnaast leidt dit ertoe dat de behoeften van de verschillende generaties niet grondig en correct tegen elkaar worden afgewogen. Er wordt een overaanbod aan parkeerplaatsen gecreëerd dat er op zichzelf toe leidt dat het overschakelen op alternatieve vervoersmiddelen vertraagd wordt. Dit

terwijl het inzetten op openbaar vervoer en het verlagen van de impact van auto's op het leefmilieu (zowel wat betreft de terreininname als het verlagen van onder andere de CO2-uitstoot) net één van de doelstellingen is naar de toekomst toe en dit ook blijkt als doelstelling uit het project zelf en de Bestreden Beslissing. Bijgevolg wordt eveneens artikel 1.1.4 VCRO geschonden.

Uit al het voorgaande volgt dat de Bestreden Beslissing artikel 4.3.1,§1, 1°, d) en §2, alsook 1.1.4 VCRO schendt en blijkt eveneens een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht.

19. Het eerste en enig middel is gegrond.

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

Het bovenstaand verzoek ontvankelijk en gegrond te verklaren;

Dienvolgens:

Het ministerieel besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 2026 waarbij een omgevingsvergunning onder voorwaarden werd verleend aan de NV Triple Living, voor het oprichten van drie gebouwen met gemeenschapsvoorzieningen voor onderwijs en studentenhuisvesting inzake het project DOK ZUID te 9000, Gent, Dok Zuid, gekend met kenmerk OMV2024114533

Te vernietigen;

Verwerende partij te veroordelen tot de kosten van het geding, waaronder een rechtsplegingsvergoeding ten belope van het basisbedrag van 840 euro.

Gedaan te Leuven op 20 maart 2026,

Met eerbied,

Voor verzoekende partij,

hun raadslieden,

Mr. Johan VERSTRAETEN
Mr. Sara VAN GENECHTEN

ORIGINEEL/VOOR EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT

Inventaris der stukken

1. Bestreden Beslissing
2. Statuten verzoekende partij
3. Bezwaarschrift verzoekende partij
4. GMF vzw website afschrift

5. Verantwoordingsnota aanvrager
6. Mobiliteitsplan Gent – strategische mobiliteitsvisie
7. Mobiliteitstoets