



2026_CBS_05170 OMV_2025142638 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein - met openbaar onderzoek - Suzanne Tassierstraat, 9052 Gent - Vergunning

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 11 juni 2026

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckevelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Christophe Peeters

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 15.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen verleent de vergunning en legt bijzondere voorwaarden op.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Q-Park Belgium Holding NV met als contactadres Belgicastraat 3 bus 6, 1930 Zaventem heeft een aanvraag (OMV_2025142638) ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op 13 februari 2026.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen handelt over:

- Onderwerp: het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein
- Adres: Suzanne Tassierstraat, 9052 Gent
- Kadastrale gegevens: afdeling 24 sectie B nrs. 627N, 631S, 631R, 645_, 646S en 673B

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 4 maart 2026.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 27 mei 2026.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag omvat het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein

De inrichting van het bedrijventerrein kadert in een brownfieldconvenant waarbij een nieuwe bestemming wordt gegeven aan een gebied dat (gedeeltelijk) dienstdeed als slibdeponie. Het project Eiland Zwijnaarde/Tech Lane Ghent staat voor de ontwikkeling van een nieuw en duurzaam regionaal bedrijventerrein en zal ingevuld worden met kennisbedrijvigheid, logistiek en bij voorkeur watergebonden distributie met een totale uitgeefbare oppervlakte van ca. 35 hectare. Het terrein wordt op een duurzame manier ingericht met aandacht voor duurzame energie- en ruimtegebruik en voldoende groenvoorzieningen (een natuurlijke oeverstrook, groencorridors en aanleg van een zichtheuvel).

Omwille van de complexiteit van het project (o.m. milieutechnisch wegens historische vervuiling) werd er een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de Stad Gent (SOGent), Alinso en de Provincie Oost-Vlaanderen (POM) om gezamenlijk deze gronden te saneren, de infrastructuur (wegenis, riolering, ...) aan te leggen en zo de grond bouwrijp te kunnen ontwikkelen en te commercialiseren voor bedrijven. Onder meer resulterend uit deze samenwerking zijn SOGent, Alinso en POM grondeigenaar geworden.

De vennoten van nv Eiland Zwijnaarde zijn Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen (POM), Alinso NV, het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf en de Vlaamse investeringsmaatschappij PMV. Eiland Zwijnaarde nv is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de gronden ten zuiden van de E40. Het project wordt ondersteund door de Vlaamse Overheid (Agentschap Innoveren en Ondernemen). Ook de Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent zijn partners van het project.

Situering

Eiland Zwijnaarde situeert zich net ten oosten van de E17 en de verkeerswisselaar E17/E40 op het grondgebied van Zwijnaarde, Gent. Het terrein heeft een specifieke ligging als een eiland ingesloten tussen de Schelde en de Tij-arm tussen de Boven-Schelde en de Ringvaart. Het gebied wordt van west naar oost in twee gedeeld door de E40/A10. Daardoor is er binnen het projectgebied zelf sprake van een noordelijk en een zuidelijk deel, met de E40 als scheiding. De projectsite is gelegen in het zuidelijk deel van de E40.

Het volledige bedrijventerrein wordt voor het autoverkeer ontsloten via de R4. Ook de bedrijven ten zuiden van het terrein en de landschapsheuvel worden doorheen de nieuwe ontwikkeling langs de R4 ontsloten. De volwaardige ontsluiting van het zuidelijke deel is gerealiseerd aan de hand van een rondweg rond de E40 tussen het Scheldekanaal en de Tij-arm in. De verschillende bedrijvenstraten takken aan op de rondweg, die zowel aan het Scheldekanaal als aan de Tij-arm onder de E40 gaat. Via een centrale rotonde en een korte toegangslaan wordt de rondweg met de R4 verbonden.

Door de nieuwe invullingen en het groot aandeel aan nieuw beoogde gebruikers is een fijnmazig zacht verkeersnetwerk van/naar én op de site noodzakelijk. Dit is grotendeels uitgebouwd en met de realisatie van de nieuwe brug naar Merelbeke is dit fijnmazig netwerk echt verweven geworden met de omliggende stedelijke omgeving.

Parkeren op het bedrijventerrein wordt enkel toegestaan in twee nieuwe parkeergebouwen. Deze gebouwen worden gezien als mobility hubs bij uitstek voor het bedrijventerrein. Hier wordt de overstap naar verschillende vervoersmodi gefaciliteerd en wordt een multimodaal vervoersmodel getriggerd. Vandaag wordt de omgevingsvergunningsaanvraag gedaan voor het eerste parkeergebouw 'parking Campus' op de site.

Bedrijfskavel

Parking Campus ligt vlak naast het park en de natuur. Hier is het doel om een zo maximaal mogelijke verweving tussen gebouw en landschap te creëren. Er wordt een zo open mogelijke parking ontworpen met een specifieke gevelarchitectuur met terrasbalkons gericht op het parklandschap.

Het programma van de collectieve bovengrondse parkeerinfrastructuur bestaat uit een bovengrondse parkeergebouw met 875 parkeerplaatsen, bedoeld voor het parkeren van autovoertuigen ten behoeve van de personen die tewerkgesteld zijn op het bedrijventerrein en bezoekers van de aldaar gevestigde bedrijven, bestelwagens, moto's en een zone voor het plaatsen van 4 deelauto's.

Daarnaast wordt een fietsparking voorzien aan de voorzijde van het gebouw enerzijds voor bezoekers van Eiland Zwijnaarde waar fietsen (bakfietsen, cargo-fietsen, gewone, elektrische fietsen, speedpedelec,...) van bezoekers veilig gestald en opgeladen kunnen worden en anderzijds een zone waar deelfietsaanbieders ruimte zullen krijgen met een aanbod aan deelfietsen. Er worden uitsluitend gelijkvloerse fietsenrekken geplaatst, wat een uitbreidbaarheid met een dubbellaags systeem in de toekomst mogelijk maakt. De fietsparking is onmiddellijk toegankelijk vanaf de nieuwe route gecreëerd door de nieuwe fietsbrug over de Scheldearm. Het parkeergebouw wordt voorzien van integraal toegankelijk publiek sanitair. Het ontwerp voorziet in een open gelijkvloers (de vrije hoogte van 3m30 onder de balken) met ruimte voor deelauto's, moto's, ruime plaatsen voor bestelwagens en parkeerplaatsen. De voetgangers en fietsers hebben een volledig aparte route tot aan de ingang van het gebouw, zodat er geen conflicten ontstaan met autoverkeer.

De maximale hoogte van het nieuwe gebouw bedraagt 27.50m ten opzichte van het niveau van de straat en bestaat uit 7 nuttige parkeerlagen.

Er worden twee volwaardige stijfkernen voorzien, elk met een lift en traphal. Het parkeergebouw kent een éénrichtingsverkeer en schuinparkeren, in combinatie met kolomvrije overspanningen. Op het bovenste parkeerdek wordt een volledige overdekking voorzien met een luifelconstructie op het dak, welke volledig wordt voorzien van PV-panelen.

De parkeervloeren worden aan de randzones voorzien van afwatering voor slagregen. De luifelconstructie voorziet in een gescheiden afwateringssysteem van hemelwater middels standleidingen apart van het andere afvalwater van de parking.

Parking Campus wordt gekenmerkt door een groene kleur voor de architecturale elementen met name de borstwering en de architectuur van de traphallen. Bovendien wordt aan de oostzijde van het gebouw grote terrasbalkons voorzien.

De toegankelijkheid voor parking Campus gebeurt via een noordelijke toegangsweg. Het effectief binnenrijden in het gebouw gebeurt helemaal op het einde, waarmee meer dan voldoende opstelruimte voor in- en uitrijdende voertuigen wordt geboden, ver van de hoofdwegen. Voetgangers en fietsers worden volledig gescheiden van het autoverkeer. Zij

beschikken over een aparte en rechtstreekse toegang vanaf de straat. De brandweerweg is voorzien aan de langste zijde (noord) van het gebouw.

2. HISTORIEK

Volgende relevante vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:

Omgevingsvergunningen

- * Op 29/11/2018 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het exploiteren van een inrichting voor onderzoek naar grondstoffenrecyclage. (OMV_2018026422)
- * Op 20/05/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het uitvoeren van wegen-, riolerings- en omgevingswerken voor de aanleg van het landschapspark. (OMV_2021004298)

Stedenbouwkundige vergunningen

- * Op 16/07/1981 werd een vergunning afgeleverd voor het wijzigen van het bodemreliëf. (1981/670)
- * Op 24/06/1999 werd een vergunning afgeleverd voor het wijzigen van het reliëf voor de inrichting van een slibverwerkingscentrum en een monodeponie voor baggerspecie. (1998/70029)
- * Op 15/01/2004 werd een vergunning afgeleverd voor de wijziging van het reliëf van een slibverwerkingsinrichting. (2003/70117)
- * Op 27/03/2014 werd een vergunning afgeleverd voor de inrichting van de natuurlijke oeverstrook langs de getijdearm van de schelde (conform de bepaling in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakening grootstedelijk gebied gent - deelgebied 't Eilandje'). (2013/70171)
- * Op 31/08/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van het bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde - de werken betreffen grondwerken, de aanleg van wegenis, grachten en rioleringen. (2014/70212)
- * Op 09/01/2018 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde. (2017/04100)

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Volgende externe adviezen zijn gegeven:

3.1. BRANDWEER

Voorwaardelijk gunstig advies van Brandweerzone Centrum afgeleverd op 27 maart 2026 onder ref. 069010-006/MN/2026:

BESLUIT: GUNSTIG, mits te voldoen aan de vermelde maatregelen en reglementeringen.

Bijzondere aandachtspunten:

- *De afstand van de rand van de brandweerweg tot het gebouw moet tussen de 4 en 10 meter bedragen.*
- *De ingediende plannen vermelden dat de stalen elementen van de zesde verdieping worden beschermd om R60 te bekomen.*
- *Er moet gegarandeerd worden dat de gevels voldoende open zijn om te voldoen aan de definitie van een open parkeergebouw.*

- Een advies van de ASTRID-veiligheidscommissie is vereist. Het beëindigen van de werken moet gemeld worden aan de brandweer via de website www.brandweerzonecentrum.be/preventie teneinde een controlebezoek te kunnen laten plaatsvinden.

3.2. ASTRID VEILIGHEIDSCOMMISSIE

Gunstig advies van Astrid Veiligheidscommissie afgeleverd op 12 mei 2026 onder ref. 11800. Noodzaak van een Astrid indoordekking; NEEN. Gezien het open karakter van het bovengrondse parkeergebouw, heeft de commissie beslist dat er geen verplichting is tot ASTRID indoordekking.

3.3. FARYS

Voorwaardelijk gunstig advies van Farys afgeleverd op 20 april 2026 onder ref. AD-26-284:

Drinkwater

Deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag omvat de realisatie van een bovengronds parkeergebouw met 875 parkeerplaatsen, een fietsenstalling (80st), plaatsen van een luifel op het dak met PV-panelen, omgevingsaanleg, aanpassing openbaar domein en publiciteitsvoorzieningen.

In het verslag van de brandweer staat dat er een hydrant moet voorzien worden op maximum 15m van de opstelplaats van de brandweer. Dit zal voorzien worden aan de straatzijde, in de onmiddellijke nabijheid van de hoofdleiding.

Op het plan 'BA_ID1ParkingCampus_PB_N_100_Plan Gelijkvloers - brandweer.pdf' staat 1 BK ingetekend op het privé-domein.

Op het openbaar domein is ons drinkwaterdistributienet aanwezig. Er is dan ook geen uitbreiding nodig van ons drinkwaternet op openbaar domein.

Indien er uitbreiding nodig is op het private domein is onderstaand van toepassing:

De aanvrager richt een schriftelijke aanvraag aan Farys voor de opmaak van een ontwerpplan van het waterdistributienetwerk op het private bedrijventerrein en anderzijds voor de opmaak van een bijhorende raming/offerte via het webformulier <http://www.farys.be/drinkwateraftakking-wooncomplex>.

Vooraleer Farys de leiding zal aanleggen, dient een kosteloze eeuwigdurende erfdiensbaarheid in het voordeel van Farys gevestigd te worden en dit voor de aanleg, het latere onderhoud, herstelling en/of vernieuwing van de leiding, zomede voor het verrichten van alle handelingen en werken nodig voor de controle en goede werking ervan, samen met een kosteloze eeuwigdurende erfdiensbaarheid van toegang en doorgang (permanent en onbelemmerd) voor personeel van Farys of haar rechtsopvolgers, alsook voor de door Farys of haar rechtsopvolgers aangestelde partijen met alle nuttige vervoersmiddelen, materialen en werktuigen.

Voormelde erfdiensbaarheden dienen te worden gevestigd bij notariële akte. Vooraleer deze akte kan worden verleden, dient de ligging van de strook grond te belasten met voormelde erfdiensbaarheden en de breedte ervan in onderling overleg tussen de aanvrager en Farys te worden vastgesteld en vervolgens te worden aangeduid op een erfdiensbaarheidsplan opgemaakt door een beëdigd landmeter, aangesteld door de aanvrager. **Dit plan dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan Farys** (mailadres netinfrastructuur.gent@farys.be).

Na goedkeuring van het plan door Farys, dient de aanvrager een notaris aan te stellen. De notaris dient vervolgens de juridische dienst van Farys (juridische.dienst@farys.be) te

contacteren om de op dat moment geldende voorwaarden verbonden aan de erfdienstbaarheid te bekomen.

In de akte dient onder andere te worden opgenomen dat:

- *de toegang en doorgang tot de strook permanent en zonder de minste hinder mogelijk moet zijn: 24 uur op 24, 7 dagen op 7, onmiddellijk en veilig;*
- *binnen voormelde zone van erfdienstbaarheden niet mag overgegaan worden tot:*
 - * *het oprichten van gebouwen of (overhangende) constructies.*
 - * *het wijzigen van het maaiveldniveau.*
 - * *het opstapelen van goederen of materiaal*
 - * *het heien van palen of piketten in de grond die de aanwezige infrastructuur kunnen beschadigen,*
 - * *het rijden over de aanwezige infrastructuur met rollend materieel met een aslast zwaarder dan 12 ton, inclusief mechanische graafstuigers,*
 - * *het planten van bomen of diepwortelende struiken (worteldiepte van meer dan 60 cm).*
 - * *het aanleggen van geleidingen, met uitzondering van leidingen welke deze strook zouden kruisen en mits akkoord van Farys.*
 - * *uitgravingen dewelke de stabiliteit van de grond of de ondergrond waarin de infrastructuur van Farys zich bevindt in het gedrang zouden kunnen brengen.*
- *de bedekking boven voormelde erfdienstbaarheidszone met normale mechanische handwerktuigen moet kunnen worden verwijderd en nadien teruggeplaatst. Monoliete verharding (bitumen, beton) is niet toegestaan.*
- *alle toestellen, brandkranen en/of merktekens steeds zichtbaar, bereikbaar en in stand dienen gehouden te worden.*

Het ontwerp van de akte dient steeds ter goedkeuring te worden voorgelegd aan Farys. Na het verlijden van de akte dient een afschrift te worden overgemaakt aan de juridische dienst van Farys op voormeld mailadres.

Alle kosten zoals onder andere (niet limitatief): de kosten van de eventuele onderhandse overeenkomst, de akte, de eventuele wijzigende notariële akte, de registratierechten, afschrift akte,... evenals de kosten van de opmeting door een beëdigd landmeter vallen ten laste van de aanvrager.

De aanvrager staat in voor de coördinatie en het overleg tussen de diverse nutsmaatschappijen voor het gebruik maken van de erfdienstbaarheidszone voor de aanleg van de nutsleidingen.

We verwijzen u hiervoor ook graag naar de "richtlijnen meterlokalen" via onze website www.farys.be, bouwen en verbouwen – individuele bemetering, dan onder de rubriek "Publicaties". Daar kan u de voorschriften voor gegroepede watermeteropstellingen terugvinden.

We hebben verder geen opmerkingen en/of bezwaren voor het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein.

Ons advies is gunstig.

Riolering

ZONERINGSPLAN

Op basis van het definitief zoneringsplan ligt de ontwikkeling in

- Collectief te optimaliseren buitengebied.

NOOT: het zoneringsplan is nog niet aangepast volgens de laatste rioleringswerken. Het volledige eiland Zwijnaarde is voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel, waarbij het DWA-stelsel via pompstations aangesloten is op de RWZI Merelbeke in de Kappetragel.

RIOOLAANSLUITING

De aanvrager dient te voorzien in de nodige rioolaansluitingen. De regels rond de rioolaansluiting zijn terug te vinden in het algemeen en het bijzonder waterverkoopreglement. Deze reglementen zijn terug te vinden op www.farys.be.

Volgende is van toepassing:

- aansluiting van DWA-stelsel op bestaande inspectieput thv terrein voorzien als wachtaansluiting voor aansluiting perceel. Voorzien tijdens de infrastructuurwerken Eiland Zwijnaarde
- aansluiting van private RWA-stelsel op private RWA-stelsel van de campuszone, voorzien tijdens de infrastructuurwerken campus zone, dat uiteindelijk afwatert in de poelen thv Tijarnpad

SEPTISCHE PUT

Verplicht te voorzien.

OP WWW.FARYS.BE/NL/RIOOLAANSLUITING VIND JE MEER INFO OVER

- De belangrijkste aspecten voor de aanleg van de privéwaterafvoer (onder "Mijn privéwaterafvoer")

KEURING

De keuring van de privéwaterafvoer is verplicht bij nieuwbouw, herbouw of bij de plaatsing van een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA). Meer informatie vind je op www.farys.be/keuring-privéwaterafvoer.

ALGEMENE AANDACHTSPUNTEN

Om lokale problemen van wateroverlast te vermijden adviseert Farys volgende richtlijnen na te leven:

- de kelders dienen waterdicht uitgevoerd te worden
- indien inritten onder het straatniveau worden toegelaten, dienen deze te worden voorzien van een drempel op privaat domein ter beveiliging tegen instromend hemelwater.

De gemeente/stad en Farys kunnen onder geen enkele voorwaarde aansprakelijk gesteld worden voor schade door wateroverlast die een gevolg is van een onoordeelkundige aanleg van de privéwaterafvoer.

Om geurhinder als gevolg van de eigen privéwaterafvoer te voorkomen werden er enkele richtlijnen opgesteld, die je kan terugvinden op www.farys.be/nl/rioolaansluiting (onder "Mijn privéwaterafvoer").

De openbare riolering kan onder druk komen te staan. Dit betekent dat het waterpeil in de buizen en aansluitingen kan stijgen tot het maaiveld niveau. Bescherming tegen terugslag en tijdelijke verhinderde afvoer dient voorzien te worden.

Per kavel/lot dient een hemelwaterput/infiltratievoorziening aanwezig te zijn.

PROJECTSPECIEKE AANDACHTSPUNTEN:

De aanvraag betreft een bovengrondse parkeerinfrastructuur op het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag omvat de realisatie van een bovengronds parkeergebouw met 875pp, een fietsenstalling (80st), plaatsen van een luifel op het dak met PV panelen, omgevingsaanleg, aanpassing openbaar domein en publiciteitsvoorzieningen.

ALGEMENE OPMERKINGEN PLANNEN

Rioleringsplan:

RWA-stelsel

Op de hemelwaterput ontbreekt de mogelijkheid tot herbruik van regenwater. Herbruik van regenwater voor spoeling van toiletten en kuisen parking zou moeten voorzien worden.

DWA-stelsel

Het is onduidelijk op basis van welke gegevens de septische put is voorzien. Standaard wordt een minimale put van 2000L voorzien voor alle gebouwen.

HYDRAULISCHE EVALUATIE

Sirioberekening

Farys ontvangt graag de sirio-berekening

Besluit advies riolering

Het dossier wordt als volgt geadviseerd "gunstig"

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Gewestelijk RUP

Volgens het gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Deelproject 't Eilandje (3E)' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005) is het bouwperceel bestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften. Het parkeergebouw wordt aanzien als een gemeenschappelijke en complementaire voorziening inherent aan het functioneren van een gemengd regionaal bedrijventerrein.

De betrokken bestemming kan evenwel volgens het RUP maar worden gerealiseerd voor zover ze ten laatste samen met onderstaande bestemmingen worden gerealiseerd:

- De voor de bedrijven noodzakelijke ontsluiting en minstens één doorsteek voor fietsers en voetgangers onder E40. (gerealiseerd)
- De ecologische infrastructuur in het bedrijventerrein bestaande uit structuurbepalend groen langs de wegen en een natuurlijke oeverstrook langs de Tijarm van de Schelde. (gerealiseerd)
- Sanering van de aanwezige blackpoint. (gerealiseerd)

Inrichtingsplan

Het inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde van juni 2007, is een verdere verfijning van de stedenbouwkundige voorschriften uit het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. In het inrichtingsplan is bepaald dat in het regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde vooral wordt gemikt op de vestiging van volgende types kennisbedrijvigheid:

- “een wetenschapspark, met spin-offbedrijven van de universiteit en/ of hogescholen en bedrijven die inzake onderzoek en ontwikkeling samenwerken met de universiteit en/ of hogescholen, als meest hoogwaardige type;
- hoogwaardige O&O (onderzoek en ontwikkeling)-vestigingen van bedrijven met regionale en nationale en internationale uitstraling;

Beeldkwaliteitsplan

Het bouwterrein waarop het parkeergebouw gevestigd wordt, maakt deel uit van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Tech Lane Ghent op Eiland Zwijnaarde, waarvoor in november 2015 een Beeldkwaliteitsplan is opgemaakt door het gespecialiseerd studiebureau Inbo uit Amsterdam. Dit Beeldkwaliteitsplan bevat de visie, ambitie en richtlijnen voor de beoogde ruimtelijke- en beeldkwaliteit voor de nieuwe werkmilieus, die worden gerealiseerd. Door het Beeldkwaliteitsplan bestuurlijk vast te stellen, krijgt het een formele werking, als aanvullend document op het Inrichtingsplan. Bij discussies tussen beiden primeert het Beeldkwaliteitsplan. De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften en richt zich naar het Beeldkwaliteitsplan.

Ruimtelijke studie parkeergebouwen

De Ruimtelijke studie parkeergebouwen is een ontwerpend onderzoek met als doel een gecoördineerde, ruimtelijke visie te ontwikkelen op de collectieve parkeergebouwen die gerealiseerd zullen worden op het Zuidelijke deel van Eiland Zwijnaarde, rekening houdend met de reeds bestaande plannen. Deze studie resulteert in het aantal parkeergebouwen, de optimale inplanting en de volumetrie en de verschijning van de parkeergebouwen. Deze studie van kennis is genomen door het college is de basis voor de bouw van voorliggend parkeergebouw. Het project past volledig in deze studie.

4.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

4.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023)

Zie waterparagraaf.

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening voetgangersverkeer

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening publiciteit

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening. (Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg.

4.5. Archeologienota

De aanvraag is gelegen in een gebied waarvan op basis van waarnemingen en wetenschappelijke argumenten onderbouwd kon worden dat het met hoge waarschijnlijkheid geen archeologische waarde heeft. Vaststellingsbesluit: 25-03-2022 ID: 15023

5. WATERPARAGRAAF

5.1. Ligging project

Het project situeert zich in het afstroomgebied van de Tijarm (beheer: de Vlaamse Waterweg). Het project ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Volgens de kaarten bij het Watertoetsbesluit is het project:

- niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor zeeoverstroming.
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen vanuit een waterloop (fluviaal).
- gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal). De overstromingskans is klein onder klimaatverandering.
- niet gelegen in een signaalgebied.

Het terrein is momenteel braakliggend.

5.2. Verenigbaarheid van het project met het watersysteem

Droogte

Het hemelwater dat neervalt moet op eigen terrein maximaal vastgehouden worden en niet afgevoerd. Om hier concreet uitvoering aan te geven werd het project aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) en het algemeen bouwreglement van de stad Gent (ABR) inzake hemelwater getoetst:

Er wordt een volledig gescheiden afvoerstelsel voorzien.

Het dak van de shuttlebushalte en de verharding in beton voor zwakke weggebruikers kunnen volgens het aanvraagdossier afwateren naar een voldoende groot onverhard terrein (natuurlijke

'infiltratie'). Naast de toegangsweg in asfalt wordt een grindgazon voorzien. Volgens de detailplannen kan het hemelwater hier 'infiltreren' (waterdoorlatende verharding). Bovenop het hoogste parkeerdek van het parkeergebouw, wordt over de volledige oppervlakte een dakconstructie voorzien dat volledig bedekt wordt met PV-panelen. Het hemelwater dat op deze luifel valt, wordt afgevoerd naar een hemelwaterput. Het water kan hergebruikt worden als water voor het sanitair (1 toilet) en heeft een overloop via het RWA-rioleringsstelsel naar een gemeenschappelijke infiltratievoorziening. Potentieel vervuild water van de parkeervloeren wordt via een aangepaste KWS gezuiverd en volgt daarna dezelfde weg als het niet vervuilde water. Ook het hemelwater dat op de toegangsweg in asfalt valt, wordt aangesloten op de RWA. Door de geringe hergebruikmogelijkheden wordt een hemelwaterput met een volume van slechts 5000l voorzien. Dit kan aanvaard worden. Er dienen echter nog een aantal dienstkranen aangesloten op de hemelwaterput, voorzien te worden voor onderhoud (gebouw, omgeving). De hemelwaterput moet voorzien worden van een pompinstallatie dat hergebruik mogelijk maakt. Dit is niet af te lezen op het rioleringsplan. Conform artikel 3.8 van het ABR dient geen groendak voorzien te worden. Infiltratie en buffering op eigen perceel is niet mogelijk door de opbouw van het bedrijventerrein bovenop een baggerslibdeponie. Het nodige buffervolume wordt collectief voorzien in de bestaande poelen in een oeverstrook die overlopen naar de Tijarm. In de poelen is nog genoeg restvolume aanwezig voor aansluiting van dit project. Er wordt voldaan aan de GSV en ABR inzake hemelwater mits toepassing bovenstaande voorwaarde.

Structuurkwaliteit en ruimte voor waterlopen

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact.

Overstromingen

Om impact op het overstromingsregime te vermijden dienen de voorwaarden uit de gewestelijke verordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater strikt toegepast te worden.

Ernstiger overstromingen dan in het verleden zijn niet uit te sluiten en er kan geen sluitende garantie gegeven worden dat er zich op het perceel in de toekomst niet meer wateroverlast zal voordoen.

Waterkwaliteit

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact.

5.3. Conclusie

Er kan besloten worden dat voorliggende aanvraag mits toepassing van bovenstaande maatregelen de watertoets doorstaat.

6. NATUURTOETS

Er wordt geen waardevolle groen verwijderd op dit terrein. Vanuit groenoogpunt zijn er geen bezwaren tegen het optrekken van dit parkeergebouw binnen het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde.

De aan- en afvoer van materiaal en grond en het uitvoeren van de werkzaamheden kan een extra belasting betekenen m.b.t. de luchtkwaliteit. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het niet alleen de uitlaatgassen van het werfverkeer en machines zijn die invloed op de luchtkwaliteit uitoefenen, maar dat inzake stof vooral het opwaaiend effect van groot belang is.

Dit effect neemt uiteraard toe bij droge en winderige weersomstandigheden (sterke turbulentie zal uiteraard een negatief effect hebben op het in de lucht brengen en verspreiden van deeltjes), en met de snelheid van het verkeer.

Niet-geleide emissies worden veroorzaakt door het verkeer. Het betreft hier de gekende componenten zoals CO₂, CO, NO_x, SO₂, fijn stof en VOS. Er is een tijdelijke verhoging van de vervoersbewegingen tijdens de werffase (aan- en afvoer van materialen, machines en arbeiders), alsook wordt bijkomend verkeer in exploitatiefase verwacht.

De realisatie van het parkeergebouw op het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde genereert in exploitatiefase geen bijkomende mobiliteit. Het parkeergebouw fungeert louter als geclusterde parkeerinfrastructuur voor de reeds vergunde en toekomstige geplande bedrijfsontwikkelingen op het bedrijventerrein. De parkeerbehoefte die in het parkeergebouw wordt afgewikkeld, en de daaraan gekoppelde verplaatsingen, maken integraal deel uit van de mobiliteitsvraag die voortvloeit uit de reeds vergunde en toekomstig geplande bedrijfsontwikkelingen binnen het bedrijventerrein.

Op het dakoppervlak van de parkeertoren zullen PV-panelen geplaatst worden voor opwek van het eigen energieverbruik. Er zijn geen luchtmissies door stationaire bronnen.

Het huishoudelijk afvalwater wordt geloosd in oppervlaktewater. Het oppervlaktewater staat niet direct in verbindingen met speciale beschermingszones of VEN gebieden. De riolering zal op termijn aangesloten worden op een RWZI.

Het project zal geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones, noch onherstelbare en onvermijdbare schade berokkenen aan natuur in VEN.

Hieruit wordt besloten dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

7. PROJECT-M.E.R.-SCREENING

De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van het besluit van de Vlaamse Regering van (24 oktober 2025) tot uitvoering van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, wat betreft de milieueffectrapportage. De aanvraag heeft betrekking op een activiteit/handeling (10.b) en 13.) die voorkomt op de lijst van bijlage II bij dit besluit. Dit wil zeggen dat er voor voorliggend project een project-m.e.r.-screening moet opgemaakt worden.

De initiatiefnemer onderbouwt doorheen de m.e.r. screening voldoende waarom voorliggend project geen aanleiding geeft tot aanzienlijke nadelige milieueffecten. In deze motivering wordt rekening gehouden met relevante criteria (cfr. bijlage I m.e.r. decreet) en met geplande maatregelen om te vermijden of te voorkomen wat anders wellicht aanzienlijke nadelige milieueffecten zouden zijn geweest. Stad Gent volgt de motivatie van de aanvrager en beslist bij deze, als bevoegde overheid, dat het project niet aan een project-MER moet onderworpen worden.

8. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 11 maart 2026 tot en met 9 april 2026.

Gedurende dit openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

Uitstel ontwikkeling Eiland Zwijnaarde

Het bezwaar stelt dat de ontwikkeling van bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde moet worden uitgesteld vanwege ernstige mobiliteitsproblemen. De enige ontsluiting via de R4 (Jozef Schellstraat) is nu al zwaar overbelast, met dagelijkse files, vooral richting de E40. De geplande ontwikkeling zal de verkeersdruk verder verhogen, zeker tijdens de avondspits, waardoor bijkomende files op en rond het terrein verwacht worden.

De structurele files worden toegeschreven aan capaciteitsproblemen op de E40 (tussen Merelbeke en Wetteren). Daarom wordt voorgesteld om de vergunning te koppelen aan infrastructuurwerken zoals een vierde rijstrook en een herinrichting van het knooppunt R4-E40. Daarnaast wordt de mobiliteitsstudie (MOBER 2015) als onvoldoende beoordeeld: ze houdt geen rekening met bestaande en toekomstige verkeersproblemen (zoals wijzigingen aan de N60 en extra verkeersdruk op de R4) en overschat de effectiviteit van het openbaar vervoer, dat zelf ook in de file zou terechtkomen zonder bijkomende maatregelen.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

Uitstel ontwikkeling Eiland Zwijnaarde

Er wordt met de ontwikkeling van het parkeergebouw geen bijkomende verkeersgeneratie gegenereerd. Het parkeergebouw fungeert als geclusterde parkeerinfrastructuur voor de reeds vergunde en toekomstig geplande bedrijfsontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde Zuid. De parkeerbehoefte die in het parkeergebouw zal worden afgewikkeld, en dus ook de verplaatsingen die hiermee gepaard zullen gaan, zijn gekoppeld aan de reeds vergunde of geplande bedrijfsontwikkelingen binnen het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Dit is conform de Mober 2015 voor gans Eiland Zwijnaarde.

Bovendien worden de parkeerrechten die momenteel verbonden zijn aan de tijdelijk vergunde maaiveldparking overgeheveld naar de nieuwe parkeergebouwen. Bijgevolg wordt er geen netto toename van verkeersgeneratie verwacht door deze aanvraag in de exploitatiefase en zijn er hierdoor geen bijkomende effecten op het ontsluitend wegennet te verwachten.

Ter ondersteuning van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en het waarborgen van de mobiliteitsambities werd in 2024 door het departement MOW een mobiliteitsmanager voor Eiland Zwijnaarde aangesteld. Deze mobiliteitsmanager heeft als opdracht om, in nauwe samenwerking met bedrijven, ontwikkelaars, overheden en mobiliteitsaanbieders, te zorgen voor een efficiënte, duurzame en geïntegreerde mobiliteitswerking op het Eiland Zwijnaarde. Hierbij wordt o.a. ingezet op de uitrol en opvolging van verschillende mobiliteitsmaatregelen, maar ook op een continue monitoring van het mobiliteitsprofiel, het verplaatsingsgedrag en het potentieel voor alternatieve vervoerswijzen. Het is noodzakelijk dat blijvend ingezet wordt op flankerende maatregelen om de bereikbaarheid van Eiland Zwijnaarde op lange termijn te blijven garanderen.

Het zou een onverstandige keuze zijn om de ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde uit te stellen. Het project is zeer belangrijk voor de economische groei en extra jobs voor Gent en zijn regio. Eiland Zwijnaarde wordt uitgebouwd als een combinatie van een wetenschapspark en een modern logistiek terrein. Het project maakt deel uit van Tech Lane Ghent en richt zich op kennisbedrijven, biotech, ICT, onderzoek en innovatieve logistiek. Dankzij de link met Universiteit Gent kan Gent nieuwe bedrijven aantrekken en spin-offs laten groeien.

9. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

INPLANTING VOLUME

Er is stedenbouwkundig geen bezwaar tegen het optrekken van dit parkeergebouw. De locatie situeert zich op het Eiland Zwijnaarde waarvoor een Inrichtingsplan en een Beeldkwaliteitsplan werd opgemaakt en de positie van het gebouw is voorzien als bouwzone binnen de Campuszone. De aanvraag past ook binnen de ruimtelijke studie parkeergebouwen. Door de toepassing van éénrichtingsverkeer en schuinparkeren, in combinatie met kolomvrije overspanningen resulteert het ontwerp in een zeer efficiënte, comfortabele en gebruiksvriendelijke parking. De positie van deze balkons laat toe dat gebruikers van de parking het parklandschap kunnen overschouwen. De balkons kragen op een speelse manier uit ten opzichte van de betonstructuur van de parking. De verschillende verkeersstromen zijn van elkaar gescheiden en resulteren in een veilige verkeerscirculatie en een leesbare routing. De voorgestelde inplanting en volume is dan ook ruimtelijk inpasbaar binnen zijn omgeving.

TEAM STADSBOUWMEESTER

Voorliggende aanvraag, betreft het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein, door Q-Park Belgium Holding nv, gelegen te Suzanne Tassierstraat, 9052 Gent. Dit project is het gevolg van een wedstrijdprocedure, waarbij de Stadsbouwmeester werd betrokken in de jury. Nadien werd Team Stadsbouwmeester op de hoogte gehouden van de evolutie in het project.

Conclusie: Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. Team Stadsbouwmeester heeft geen verdere ruimtelijke, architecturale of esthetische opmerkingen meer op voorliggend voorstel, en adviseert daarom gunstig.

GROEN

Vanuit groenoogpunt zijn er geen bezwaren tegen het optrekken van dit parkeergebouw binnen het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Het project is voorbesproken met de groendienst en buitenaanleg voldoet aan het beeldkwaliteitsplan.

MOBILITEIT

Bereikbaarheidsprofiel

- Voor voetgangers zal er in de toekomst werk worden gemaakt van een voetgangersvisie/plan voor gans Eiland Zwijnaarde (Zuid). De toegang tot het project verloopt via aparte routes voor voetgangers en fietsers vanuit het zuidwesten en het zuidoosten, vrijliggend van de toegang voor gemotoriseerd verkeer.
- Fietsers kunnen gebruik maken van het dubbelrichtingsfietspad aan de Suzanne Tassierstraat en aparte toegangswegen gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
- Voor (openbaar en) collectief vervoer wordt er in het plan (in het zuidwesten net naast de fietstoegang) een overdekte shuttlebus halte voorzien van 1,5m breedte en 3 m lengte.
- Voor gemotoriseerd verkeer gebeurt de ontsluiting via de Suzanne Tassierstraat vanuit het noordwesten van het projectgebied.

Mobiliteitsprofiel

De parkeerbehoefte die in het parkeergebouw wordt afgewikkeld, en de daaraan gekoppelde verplaatsingen, maken integraal deel uit van de mobiliteitsvraag die voortvloeit uit de reeds vergunde en toekomstig geplande bedrijfsontwikkelingen binnen het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde.

Aangezien het project uitgaat van de realisatie van een parkeergebouw met 875 parkeerplaatsen wordt de ondergrens voor de opmaak van een MOBER overschreden. Om die reden wordt in functie van de globale mobiliteitseffecten integraal verwezen naar de MOBER 2015 die opgemaakt werd in functie van de globale ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde en die ook in de aanvraag is opgenomen.

Parkeren

Gezien de specificiteit van de aanvraag van een parkeergebouw voor een gans bedrijventerrein, maken we gebruik van maatwerk en de specifiek geldende kaders voor het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde om het aantal parkeerplaatsen te adviseren. De uitvoering van de fietsparkeerplaatsen toetsen we af aan de inrichtingsvoorschriften van de stedelijke parkeerrichtlijnen.

Aantal en uitvoering fietsparkeerplaatsen

Er wordt een afsluitbare fietsparking voor bezoekers van Eiland Zwijnaarde voorzien aan de westelijke voorzijde van het parkeergebouw. Deze is bereikbaar vanuit het zuidwesten via Suzanne Tassierstraat via een ruim (3,05 m breed) toegangspad met helling van 4%. De fietsparking is ook bereikbaar vanuit het zuidoosten (parkzijde) via toegangspad van 4% helling.

Er worden 50 reguliere fietsparkeerplaatsen voorzien en 30 buitenmaatse plaatsen. Er worden in totaal dus 80 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Er wordt in de aanvraag aangegeven dat laadinfrastructuur voorzien is voor elektrische fietsen door middel van laadlockers. Het is belangrijk dat dit i.k.v. het stijgend elektrisch fietsgebruik voorzien wordt, maar het is vanuit de plannen niet onmiddellijk duidelijk waar dit precies zal voorzien worden.

Er wordt volgens de aanvrager ook een zone voorzien waar deelfietsaanbieders ruimte zullen krijgen voor een eventueel toekomstig aanbod aan deelfietsen.

Deze fietsenstalling is uitbreidbaar in de toekomst via een dubbellaags systeem. De vrije hoogte is 3,73 m en het gangpad is ter hoogte van de reguliere fietsplaatsen 2,97 m breed zodat dit mogelijk is.

De uitvoering is conform de stedelijke parkeerrichtlijnen, op voorwaarde dat gebruik gemaakt wordt van een hoog-laag-systeem en op voorwaarde dat de buitenmaatse fietsparkeerplaatsen via markering en belijning op de grond duidelijk worden gesignaleerd.

Autoparkeerplaatsen en collectief parkeersysteem

In het dossier wordt aangegeven dat het maximaal parkeeraanbod op Eiland Zwijnaarde 2.000 plaatsen bedraagt, verdeeld over 224 parkeerplaatsen op het noordelijke en 1.776 parkeerplaatsen op het zuidelijke deel. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor het noordelijke deel dit nog geen rekening houdt met de bijgestuurde maximum aantallen conform de omzetting van 2.826 parkeerplaatsen naar het maximale van 2.000 parkeerplaatsen uit de

Mober 2015 voor heel Eiland Zwijnaarde. In die zin is het maximum voor het noordelijk deel 158 en bevinden de overige parkeerplaatsen (het overgrote deel collectieve en een beperkt aantal voornamelijk mindervalide bij elke ontwikkeling/bedrijf apart) zich op het zuidelijk deel.

Op het zuidelijk deel zullen normaal gezien twee parkeertorens met telkens 875 parkeerplaatsen worden voorzien. In de voorliggende aanvraag wordt het eerste parkeergebouw van 875 plaatsen aangevraagd. Met de realisatie van de nieuwe parkeertoren wordt het maximaal toegestane parkeeraanbod voor het zuidelijk deel van het bedrijventerrein niet overschreden, en dit ook niet in de korte overgangsfase met de tijdelijke maaiveldparking (813 plaatsen) en het parkeergebouw (875 plaatsen).

Parkeerrechten/plaatsen per bedrijf en collectief parkeersysteem

De aanvrager geeft aan dat het gebruik van het parkeergebouw is onderworpen aan het parkeerbeleid voor het globale bedrijventerrein, waarbij parkeerrechten per bedrijf worden toegekend op basis van het mobiliteitsprofiel en de opgelegde maximale parkeernormen in functie van de vooropgestelde modal split-doelstellingen. Verder geeft de aanvrager aan dat er op Eiland Zwijnaarde gestreefd wordt naar een ambitieuze modal split, met als doel ten minste 50% duurzame verplaatsingen vanuit de MOBER uit 2015. Aangezien blijkt dat het aantal medewerkers in de realiteit afwijkt en wat groter is dan het aanvankelijk ingeschatte in de Mober 2015, dienen de rechten op parkeerplaatsen (pp) per bedrijf te worden toegekend o.b.v. oppervlakte en de bijhorende BIJGESTELDE (conform de 2000 pp en niet de initiële 2826 pp) afgeleide parkeernorm per zone uit de Mober 2015 en dus niet zonder meer obv het mobiliteitsprofiel en de modal split-doelstelling. Het risico om dit obv mobiliteitsprofiel en in de praktijk dus het aantal (aanwezige) medewerkers en een vooropgestelde modal split doelstelling te doen, bestaat erin dat het mobiliteitsprofiel en dus het aantal (aanwezige) medewerkers hoger ligt dan voorzien in de Mober 2015. Op die manier zouden er voor de laatst ontwikkelde percelen en bedrijven geen parkeerrechten meer beschikbaar zijn aangezien het maximum van de 2000 parkeerrechten/plaatsen al eerder bereikt zou zijn.

Om een fair systeem te behouden/creëren, is het daarom zeer belangrijk om vanuit de nv Eiland Zwijnaarde (EZ) de parkeerrechten(/plaatsen) uit te reiken volgens de oppervlakte en de BIJGESTELDE afgeleide parkeernorm per zone uit de Mober 2015. Als er meer medewerkers dan aanvankelijk voorzien in de Mober verwacht worden of aanwezig zijn (per bedrijf), bestaat de oplossing erin om een duurzamere modal split te behalen dan initieel in de Mober 2015 voorzien zodat Eiland Zwijnaarde volledig kan ontwikkelen en ook in de finale toestand vlot bereikbaar blijft via de verschillende modi. En dit dus ook voor het gemotoriseerd verkeer in kader van het blijven functioneren (op lange termijn) van de rotonde Jozef Schellstraat/aansluiting op de R4 via het maximum van de 2.000 pp voor gans Eiland Zwijnaarde.

Het is de verantwoordelijkheid van de nv EZ om de parkeerplaatsen toe te wijzen in het collectief parkeersysteem aan de verschillende bedrijven en ervoor te zorgen dat de totalen kloppen en dat de 2000 parkeerplaatsen dus niet worden overschreden. Gezien Eiland Zwijnaarde nog niet volledig ontwikkeld is (en er dus nog wat marge is vooraleer het aantal van de 2000 parkeerplaatsen bereikt is) kan eventueel door de nv EZ op korte termijn tijdelijk van de bijgestelde afgeleide parkeernorm per ontwikkeling/bedrijf afgeweken worden in kader van een slim en vooruitziend collectief parkeermanagement.

De aanvrager geeft aan dat met de realisatie van de eerste parkeertoren de parkeerrechten die reeds werden toegekend in functie van het gebruik van de tijdelijk vergunde maaiveldparking worden overgeheveld naar de nieuwe parkeertoren.

Er dient door de nv EZ (die de parkeerrechten uitreikt) en de uitbater van het nieuwe parkeergebouw heel duidelijk worden afgesproken hoe het collectieve parkeermanagementsysteem zal vormgegeven en opgevolgd worden zodat het maximaal aantal nooit zal worden overschreden. Het is hierbij ook aangewezen om de parkeerrechten te beperken tot de momenten (in de week) waarop de aanvragende bedrijven dit effectief nodig hebben. Dit bv. niet in het weekend als het aanvragende bedrijf dan niet werkzaam is zodat bv. in het weekend een overcapaciteit aan parkeerplaatsen eventueel op bepaalde momenten in het jaar voor andere stedelijke doeleinden zou kunnen ingezet worden (koopzondagen, Winterfeesten, Gentse Feesten, etc.).

Uitvoering

Er worden 7 parkeerplaatsen voorzien voor mindervaliden. Dit is minder dan de Vlaamse regelgeving hierrond oplegt aangezien normaal gezien voor 875 plaatsen 22 parkeerplaatsen voor mindervalide personen te voorzien zijn. Echter, er wordt in de aanvraag aangehaald dat er bij de bestaande bedrijven op het zuidelijk deel van Eiland Zwijnaarde al in totaal 15 mindervalide parkeerplaatsen aanwezig zijn, waardoor we in dit geval hier uitzonderlijk akkoord mee kunnen gaan. Deze aparte mindervalide-parkeerplaatsen bevinden zich telkens vlakbij het bestemmingsgebouw zelf.

Er worden bij opening van het parkeergebouw 70-tal laadpunten voor elektrische wagens voorzien. Dit is 8% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen. O.b.v. de vraag zullen deze volgens de aanvrager verder uitbreiden tot een maximum van 220 oplaadpunten (25%). Aan de Vlaamse regelgeving wordt voldaan door daarnaast infrastructuur voor leidingen (of op zijn minst goten voor elektrische kabels) voor minstens 1 op 4 parkeerplaatsen te voorzien, om de installatie van oplaadpunten in een later stadium mogelijk te maken.

Er worden 4 parkeerplaatsen (op het gelijkvloers) voorbehouden voor deelwagens met elk een laadpaal voor elektrische en hybride voertuigen.

Er worden 7 parkeerplaatsen voorbehouden voor logistieke activiteiten, op maat van hoge bestelbussen.

Mobiliteitseffecten

Aansluiting op openbaar domein en (interne) circulatie

Bereikbaarheid parkeergebouw

- De verschillende verkeersstromen zijn van elkaar gescheiden, behalve voor voetgangers en fietsers die gezamenlijke toegangswegen hebben. Zowel aan de oost- als westzijde van het gebouw, wordt er een aparte toegang voorzien voor zacht verkeer (met max 4% helling telkens) die beide rechtstreeks aansluiten op de bestaande en/of toekomstige interne paden binnen het bedrijventerrein.

- De in – en uitrit van gemotoriseerd verkeer van het parkeergebouw is voorzien aan de noordzijde van het gebouw en sluit rechtstreeks aan op de Suzanne Tassierstraat. Het effectief binnenrijden in het gebouw gebeurt helemaal op het einde van de toegangsweg.

In-en uitrijcapaciteit i.k.v. slagbomen, doorstroming en potentiële wachtrijvorming

Binnen het parkeergebouw wordt de parkeermanagementsysteem PaSS (Parking as Smart Service) geïmplementeerd. Dit systeem werkt op basis van een nummerplaatherkenning gekoppeld aan een interne databank. Hierdoor zal de slagboom automatisch geopend wordt wanneer de nummerplaat van de gebruiker herkend wordt. Dit heeft een positief effect op de doorstroming aan zowel in- als uitrit. Met de implementatie van deze tool wordt de verwerkingscapaciteit van zowel de in- als uitritten volgens de aanvrager opgetrokken tot minimaal 400 voertuigen per uur per in- of uitrit.

Het parkeergebouw wordt ontsloten via een centraal toegangs- en afrittencomplex met twee afzonderlijke opstelstroken voor in- en uitrijdend verkeer. Om er voor te zorgen dat het parkeergebouw enkel gebruikt wordt door gebruikers met de nodige rechten (in afstemming met de parkeerrechten per bedrijf) worden er zowel aan de in- als aan de uitrit slagbomen voorzien.

Voor elke rijrichting zijn twee slagbomen voorzien die onderling geschrinkt zijn opgesteld, met als doel het gelijktijdig aanrijden van meerdere voertuigen te beperken en de afwikkeling te spreiden.

Om een concreet beeld te vormen van de effectieve verkeersbewegingen van en naar de parking tijdens de piekmomenten (ochtend- en avondspits) wordt er gebruik gemaakt van de bestaande registratie van voertuigen op de maaiveldparking (situatie 2025) en de verwachte toekomstige dagverdeling zoals opgenomen in de nota “Mobiliteitsstrategieën Eiland Zwijnaarde” uit 2025 die een actuele aanvulling vormt op de Mober uit 2015. Uit deze gegevens (opgenomen in de project-MER-screening in het dossier) blijkt dat de piek inkomende bewegingen tussen 8u00 en 9u00 circa 440 inkomende bewegingen bedraagt en de piek uitgaande bewegingen tussen 17u00 en 18u00 met circa 472 uitgaande bewegingen bedraagt. Met een totale verwerkingscapaciteit van circa 800 pae per uur aan in- en uitrijdende voertuigen, stelt de aanvrager dat er voldoende in- en uitritten voorzien zijn om een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen. Op basis van deze verwachte capaciteiten en intensiteiten wordt een maximale wachtrij van 5 voertuigen verwacht in de ochtendspits inkomend en max 6 voertuigen in de avondspits uitgaand. De maximale wachtrij (99% percentiel) bedraagt voor inrijdend verkeer circa 30 meter, voor uitgaand verkeer circa 36 meter. Er wordt door de aanvrager gesteld dat er voldoende opstelruimte voorzien is om deze maximale wachtrijen op eigen terrein op te vangen.

Gezien de argumentatie en het ontwerp (o.a. inrit van ca 55 m tot aan 1ste slagboom), verwachten we geen problemen in kader van mogelijke wachtrijvorming en terugslag op het openbaar domein.

Verkeersgeneratie

- Er wordt met de ontwikkeling van het parkeergebouw geen bijkomende verkeersgeneratie gegenereerd. Het parkeergebouw fungeert als geclusterde parkeerinfrastructuur voor de reeds vergunde en toekomstig geplande bedrijfsontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde Zuid. De

parkeerbehoefte die in het parkeergebouw zal worden afgewikkeld, en dus ook de verplaatsingen die hiermee gepaard zullen gaan, zijn gekoppeld aan de reeds vergunde of geplande bedrijfsontwikkelingen binnen het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Dit is conform de Mober 2015 voor gans Eiland Zwijnaarde.

- Bovendien geeft de aanvrager aan dat de parkeerrechten die momenteel verbonden zijn aan de tijdelijk vergunde maaiveldparking zullen worden overgeheveld naar de nieuwe parkeertoren. Bijgevolg wordt er geen netto toename van verkeersgeneratie verwacht door deze aanvraag in de exploitatiefase en zijn er hierdoor geen bijkomende effecten op het ontsluitend wegennet te verwachten.

Flankerende maatregelen

Ter ondersteuning van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en het waarborgen van de mobiliteitsambities werd in 2024 door het departement MOW een mobiliteitsmanager voor Eiland Zwijnaarde aangesteld. Deze mobiliteitsmanager heeft als opdracht om, in nauwe samenwerking met bedrijven, ontwikkelaars, overheden en mobiliteitsaanbieders, te zorgen voor een efficiënte, duurzame en geïntegreerde mobiliteitswerking op het Eiland Zwijnaarde. Hierbij wordt o.a. ingezet op de uitrol en opvolging van verschillende mobiliteitsmaatregelen, maar ook op een continue monitoring van het mobiliteitsprofiel, het verplaatsingsgedrag en het potentieel voor alternatieve vervoerswijzen.

Er worden maatregelen voorzien op bedrijfsniveau, op niveau van Eiland Zwijnaarde en op niveau van de regio. Op bedrijfsniveau gaat het o.a. om de opmaak en opvolging van bedrijfsvervoersplannen, fietsvergoedingen, fietslease, deelname aan campagnes zoals de testkaravaan, etc. Op niveau van Eiland Zwijnaarde gaat het o.a. om de uitbouw van shuttlediensten tussen Eiland Zwijnaarde en OV-knooppunten, uitrol deelmobiliteit (deelfietsen, deelwagens), uitbreiding fietsstallingen (ook voor cargo en elektrische fietsen). Op niveau van de regio gaat het o.a. om het verbeteren en uitbreiden van de openbaar vervoer-verbindingen en versterken van de fietsinfrastructuur.

Het is noodzakelijk dat blijvend ingezet wordt op flankerende maatregelen om de bereikbaarheid van Eiland Zwijnaarde op lange termijn te blijven garanderen. In die zin is het in kader van deze aanvraag aangewezen om ook werk te maken van het effectief voorzien van de deelfietsen en deelwagens in het parkeergebouw (en dus niet enkel de voorbehouden parkeerplaatsen te voorzien hiervoor). Dit werd ook al meegegeven in het vooroverleg.

PUBLICITEIT

De voorgestelde uitgangsborden op de gevels zijn sober en in overeenstemming met de richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan. De totem met een hoogte van 4,55m is dit niet maar gezien de specifieke gemeenschapsfuncties van het parkeergebouw is het belangrijk dat de gebruikers gemakkelijk de weg naar de ingang vinden. Bijgevolg kan ook deze totem worden aanvaard.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig, mits voldaan wordt aan de bijzondere voorwaarden is de aanvraag in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg.

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet over de ingediende omgevingsvergunningsaanvraag een beslissing nemen.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Bijgevoegde bijlage(n):

- OMV_2025142638 Plannenset Bijlage.pdf (deel van de beslissing)

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen verleent onder voorwaarden de omgevingsvergunning voor het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein aan Q-Park Belgium Holding nv (O.N.:0479002826) gelegen te Suzanne Tassierstraat, 9052 Gent.

De door het college vergunde plannen zijn de plannen die op de overzichtslijst staan, die is toegevoegd als bijlage aan deze vergunning en er integraal deel van uitmaakt.

Plannen die niet op deze overzichtslijst staan, maken geen deel uit van de vergunning.

Controleer steeds of het om een goedgekeurd plan gaat.

Opgelet, er kunnen voorwaarden betrekking hebben op de plannen.

Artikel 2:

Legt volgende voorwaarden op:

Brandweer

De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze omgevingsvergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 27 maart 2026 met kenmerk 069010-006/MN/2026).

Astrid

Het advies van Astrid Veiligheidscommissie van 12 mei 2026 met kenmerk 11800 moet strikt worden gevolgd.

Farys

Het advies van Farys van 03 april 2026 met kenmerk AD26-284 moet strikt worden gevolgd.

Riolering

Volgens het zoneringsplan is het perceel gelegen binnen centraal gebied of collectief geoptimaliseerd buitengebied: er is riolering aanwezig en die is aangesloten op een waterzuivering. Het is verplicht om afvalwater aan te sluiten op de riolering.

Wettelijke bepaling rioolaansluiting

De regels rond de rioolaansluiting zijn terug te vinden in het Algemeen en het Bijzonder Waterverkoopreglement. Deze reglementen zijn terug te vinden op www.farys.be/wettelijke-bepalingen.

Op www.farys.be/nl/rioolaansluiting vindt u meer info over :

- de specificaties en prijzen van de rioolaansluiting
- de belangrijkste aspecten voor de aanleg van de privéwaterafvoer (onder "Mijn privéwaterafvoer").

De aanwezige wachtaansluitingen dienen gebruikt te worden. Je bent gebonden door de locatie, de diepteligging en het type aansluiting, namelijk afvalwater (=DWA) of regenwater (=RWA) ter hoogte van de rooilijn.

Je dient het ontwerp en de aanleg van de privéwaterafvoer -op privéterrein- hierop af te stemmen.

Hoe je nagaat of er al een rioolaansluiting aanwezig is, vind je terug op www.farys.be/nl/rioolaansluiting .

De aansluiting van afvalwater (DWA) op het rioleringsnet is verplicht als een riolering aanwezig is. De aansluiting van het regenwater (RWA) op het rioleringsnet is niet verplicht.

Privéwaterafvoer:

De keuring van de privéwaterafvoer is verplicht bij nieuwbouw en herbouw of het realiseren van een bijkomende huisaansluiting. Meer informatie vind je op www.farys.be/keuring-privéwaterafvoer .

Om geurhinder als gevolg van de eigen privéwaterafvoer te voorkomen werden er enkele richtlijnen opgesteld, die je kan terugvinden op www.farys.be/nl/rioolaansluiting (onder "Mijn privéwaterafvoer").

De openbare riolering kan onder druk komen te staan. Dit betekent dat het waterpeil in de buizen en aansluitingen kan stijgen tot het maaiveld niveau. Houd hier rekening mee bij de aanleg van de privéwaterafvoer.

Je bent verplicht om een septische put te plaatsen:

- * enkel voor zwart/fecaal afvalwater
- * van minimaal 2000 liter tot 5 IE (IE = inwonerequivalent)
- * +300 l/ IE tem 10 IE
- * +225 l/IE vanaf de 11e IE

Een hulpmiddel om het aantal IE van gebouwen te bepalen is terug te vinden op de technische toelichting van deel 4 van de code van goede praktijk

https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/publicaties/code-goede-praktijk-rioleringssystemen/Deel4_DWAsystemen_07_2014.pdf

De interne riolering moet zo ontworpen worden dat een aansluiting op het gescheiden rioleringsstelsel mogelijk is (afzonderlijke aansluitingen voor regenwater en afvalwater).

Het is toegestaan het regenwater in een gracht te laten lozen.

Er moet blijvend voorzien worden in een septische put. Alle en enkel de toiletten zijn hierop aan te sluiten.

Oprit

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 6 meter op het openbaar domein worden toegestaan (overbreedte brandweer in grassdallen).

Alle parkeerplaatsen op het private domein moeten via deze oprit bereikbaar zijn.

Bermen

De openbare, groene bermen mogen in geen geval verhard worden of voorzien van andere private materialen door de bouwheer. Ook halfverhardingen/steenslag - zowel nieuwe als bestaande - zijn niet toegelaten. In het geval van inbreuken kan de stad deze verhardingen/materialen opbreken op kosten van de bouwheer.

Niveau openbaar domein

Bij het vastleggen van de vloerpassen en dorpelpeilen van het gebouw moet de bouwheer rekening houden met het bestaande peil van de dichtst bijgelegen rand van de openbare verhardingen. Het openbaar domein (zowel verharde als onverharde stroken) wordt aangelegd met een dwarshelling van 2% richting de as van de straat. De peilen van de bestaande verhardingen worden niet aangepast in functie van aanpalende bouwwerken. Er worden ook geen trappen en/of hellingen toegestaan op het openbaar domein om de gebouwen toegankelijk te maken.

Mobiliteit

- Voor de reguliere fietsparkeerplaatsen dient gebruik gemaakt te worden van een hoog-laagsysteem gezien de as-op-as-afstand.
- De voorziene buitenmaatse fietsparkeerplaatsen dienen via markering en belijning op de grond duidelijk worden gesignaleerd.

Watertoets hemelwaterput

Er moeten nog een aantal dienstkranen voorzien worden die aangesloten worden op de hemelwaterput (onderhoud gebouw, omgeving). De hemelwaterput moet voorzien worden van een pompinstallatie dat hergebruik mogelijk maakt.

Artikel 3:

Wijst de aanvrager op volgende aandachtspunten:

Openbaar domein, plaatsbeschrijving, werfzone:

De bouwheer/vergunninghouder is steeds verantwoordelijk voor beschadigingen aan de inrichting van het openbaar domein, groenaanleg, bermen, trottoirs, boordstenen, (straat)kolken en de rijweg, die te wijten zijn aan de bouwactiviteit. De dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen herstelt deze beschadigingen op kosten van de bouwheer/vergunninghouder.

De bouwheer/vergunninghouder moet voor de aanvang van de werken een tegensprekelijke plaatsbeschrijving opmaken van de omliggende trottoirs en wegenis met bijzondere aandacht voor de (straat)kolken.

Deze dient bezorgd te worden aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, via afgifte op het Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, via e-mail: wegen@stad.gent of per post aan Stad Gent t.a.v. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Deze dient ten laatste twee weken voor aanvang van de werken verstuurd of afgegeven te worden, indien deze laattijdig ingediend wordt kan deze niet als tegensprekelijk beschouwd worden.

U kan dit door een architect of landmeter laten doen maar u mag dit ook zelf opnemen. (u maakt een aantal algemene foto's vergezeld van detailfoto's met reeds aanwezige schade aan het openbaar domein. Bij elke foto zet u een beschrijving en u voegt een plannetje toe met aanduiding van de positie van de foto's).

In functie van een werfzone op het openbaar domein is een vergunning Inname Publieke Ruimte noodzakelijk. U vraagt dit digitaal aan via de website www.stad.gent (typ tijdelijke werfzone in het zoekveld).

Oprit

Het is de bouwheer niet toegestaan om zelf een oprit op het openbaar domein aan te leggen. Na het beëindigen van de werken zal de oprit aangelegd worden door de Stad Gent op kosten van de bouwheer volgens het geldende retributiereglement. Opritten op openbaar domein, die niet aangelegd zijn door de stad kunnen worden opgebroken. De Stad bepaalt het materiaal van de oprit. Dit dient, na de werken, verplicht aangevraagd te worden, het aanvraagformulier kan u downloaden via de website www.stad.gent (typ trottoirs en opritten in het zoekveld).

Dit document dient bezorgd te worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266.79.00, via mail: wegen@stad.gent. Of met de post; Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Bij de aanleg van de oprit zal de boordsteen plaatselijk verlaagd worden. Bij het bepalen van het niveau van het dorpelpeil van de inrit dient de bouwheer rekening te houden met het peil van het bestaand trottoir t.h.v. de perceelsgrens. Ter hoogte van de eigendomsgrens wordt dit niveau in geen geval aangepast.

Mobiliteit

- Aangezien blijkt dat het aantal medewerkers in de realiteit afwijkt en wat groter is dan het aanvankelijk ingeschatte in de Mober 2015, dienen de rechten op parkeerplaatsen (pp) per bedrijf te worden toegekend o.b.v. oppervlakte en de bijhorende BIJGESTELDE (conform de 2000 pp en niet de initiële 2826 pp) afgeleide parkeernorm per zone uit de Mober 2015 en dus niet zonder meer obv het mobiliteitsprofiel en de modal split-doelstelling. Het risico om dit obv mobiliteitsprofiel en in de praktijk dus het aantal (aanwezige) medewerkers en een vooropgestelde modal split doelstelling te doen, bestaat erin dat het mobiliteitsprofiel en dus het aantal (aanwezige) medewerkers hoger ligt dan voorzien in de Mober 2015. Op die manier zouden er voor de laatst ontwikkelde percelen en bedrijven geen parkeerrechten meer beschikbaar zijn aangezien het maximum van de 2000 parkeerrechten/plaatsen al eerder bereikt zou zijn.

- Om een fair systeem te behouden/creëren, is het daarom zeer belangrijk om vanuit de nv Eiland Zwijnaarde (EZ) de parkeerrechten(/plaatsen) uit te reiken volgens de oppervlakte en de BIJGESTELDE afgeleide parkeernorm per zone uit de Mober 2015. Als er meer medewerkers dan aanvankelijk voorzien in de Mober verwacht worden of aanwezig zijn (per bedrijf), bestaat de oplossing erin om een duurzamere modal split te behalen dan initieel in de Mober 2015 voorzien zodat Eiland Zwijnaarde volledig kan ontwikkelen en ook in de finale toestand vlot bereikbaar blijft via de verschillende modi. En dit dus ook voor het gemotoriseerd verkeer in kader van het blijven functioneren (op lange termijn) van de rotonde Jozef Schellstraat/aansluiting op de R4 via het maximum van de 2.000 pp voor gans Eiland Zwijnaarde.
- Het is de verantwoordelijkheid van de nv EZ om de parkeerplaatsen toe te wijzen in het collectief parkeersysteem aan de verschillende bedrijven en ervoor te zorgen dat de totalen kloppen en dat de 2000 parkeerplaatsen dus niet worden overschreden. Gezien Eiland Zwijnaarde nog niet volledig ontwikkeld is (en er dus nog wat marge is vooraleer het aantal van de 2000 parkeerplaatsen bereikt is) kan eventueel door de nv EZ op korte termijn tijdelijk van de bijgestelde afgeleide parkeernorm per ontwikkeling/bedrijf afgeweken worden in kader van een slim en vooruitziend collectief parkeermanagement.
- Er dient door de nv EZ en de uitbater van het nieuwe parkeergebouw heel duidelijk worden afgesproken hoe het collectieve parkeermanagementsysteem zal vormgegeven en opgevolgd worden zodat het maximaal aantal nooit zal worden overschreden. Het is hierbij ook aangewezen om de parkeerrechten te beperken tot de momenten (in de week) waarop de aanvragende bedrijven dit effectief nodig hebben. Dit bv. niet in het weekend als het aanvragende bedrijf dan niet werkzaam is zodat bv. in het weekend een overcapaciteit aan parkeerplaatsen eventueel op bepaalde momenten in het jaar voor andere stedelijke doeleinden zou kunnen ingezet worden (koopzondagen, Winterfeesten, Gentse Feesten, etc.).
- Het is noodzakelijk dat blijvend ingezet wordt op flankerende maatregelen om de bereikbaarheid van Eiland Zwijnaarde op lange termijn te blijven garanderen. In die zin is het in kader van deze aanvraag aangewezen om ook werk te maken van het effectief voorzien van de deelfietsen en deelwagens in het parkeergebouw (en dus niet enkel de voorbehouden parkeerplaatsen te voorzien hiervoor).

Belangrijke bepalingen

Uitvoering

Van deze omgevingsvergunning mag worden gebruikgemaakt als de aanvrager niet binnen vijftig dagen, te rekenen vanaf de dag na de eerste dag van de aanplakking, op de hoogte is gebracht van de instelling van een schorsend administratief beroep.

Bekendmaking

De beslissing wordt bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het Omgevingsvergunningsbesluit.

Verval van de omgevingsvergunning – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning Artikel 99.

§ 1. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° als de verwezenlijking van de vergunde stedenbouwkundige handelingen niet wordt gestart binnen de twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 2° als het uitvoeren van de vergunde stedenbouwkundige handelingen meer dan drie opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 3° als de vergunde gebouwen niet winddicht zijn binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

De termijn, vermeld in het eerste lid, 1°, kan evenwel, op verzoek van de vergunninghouder, voor een periode van twee jaar verlengd worden als hij aantoont dat de niet-verwezenlijking het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. De vergunninghouder dient de aanvraag van de verlenging, op straffe van verval, met een beveiligde zending en

minstens drie maanden vóór het verstrijken van de oorspronkelijke vervaltermijn van twee jaar in bij de overheid die de vergunning heeft verleend. Die overheid weigert de aanvraag van de verlenging alleen als:

- 1° er geen sprake is van een vreemde oorzaak die niet aan de vergunninghouder kan worden toegerekend;
- 2° de aangevraagde en vergunde handelingen strijdig zijn met inmiddels gewijzigde stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

De overheid bezorgt haar beslissing uiterlijk de dag van het verstrijken van de oorspronkelijke vervaltermijn van twee jaar. Bij ontstentenis van een beslissing wordt de verlenging geacht te zijn goedgekeurd. Als de verlenging wordt goedgekeurd, worden de termijnen, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, ook met twee jaar verlengd.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

§ 2. De omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting meer dan vijf opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 2° als de ingedeelde inrichting vernield is wegens brand of ontploffing veroorzaakt ten gevolge van de exploitatie;
- 3° als de exploitatie op vrijwillige basis volledig en definitief wordt stopgezet overeenkomstig de voorwaarden en de regels, vermeld in het decreet van 9 maart 2001 tot regeling van de vrijwillige, volledige en definitieve stopzetting van de productie van alle dierlijke mest, afkomstig van een of meerdere diersoorten, en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de in kennisstelling van de stopzetting.

§ 3. Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1, betrekking hebben op een gedeelte van het bouwproject, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt als het, in voorkomend geval na de sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Artikel 100.

De omgevingsvergunning blijft onverkort geldig als de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 naar klasse 2 overgaat of omgekeerd.

In geval de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 of 2 naar klasse 3 overgaat, geldt de vergunning als aktenaam en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

Artikel 101.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1 worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9 behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de bekrachtigde archeologienota overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013 en in de bekrachtigde nota overeenkomstig artikel 5.4.16 van het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI van de VCRO, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Beroepsmogelijkheden – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 52. De Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg.

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

Artikel 53. Het beroep kan worden ingesteld door:

- 1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;
- 2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;
4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;
5° de leidend ambtenaar van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde;
6° de leidend ambtenaar van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde.

Artikel 54. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 55. Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:

1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;
2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;
3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

Artikel 56. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;
2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;
3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

Artikel 57. De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindieners per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindieners nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

Beroepsmogelijkheden – regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindieners;
2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;
3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:
a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;
b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;
4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;
2° de overtuigingsstukken die de beroepsindieners nodig acht;
3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindiener, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindiener geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij gehoord wil worden.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindiener is.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

2026_CBS_05170 - OMV_2025142638 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van een parkeergebouw met fietsenstalling, het plaatsen van een luifel, publiciteitsvoorzieningen, omgevingsaanleg en aanpassing openbaar domein - met openbaar onderzoek - Suzanne Tassierstraat, 9052 Gent - Vergunning

Overzichtslijst vergunde plannen OMV 2025142638

In deze overzichtslijst staan de plannen die het college vergunt en integraal deel uitmaken van de vergunning. Naast de titel van de plannen staat telkens een unieke "hash"-code van het document. Hiermee controleer je de authenticiteit van de plannen. Controleer steeds of het om een goedgekeurd plan gaat.

Opgelet, er kunnen voorwaarden vermeld staan op de goedgekeurde plannen.

Plannen	Hash code (base64)
BA_ID1ParkingCampus_D_N_04_Toegangsweg 4.pdf	YmdZzsa2OVgPvpCG02HROA==
BA_ID2ParkingCampus_D_N_02_Gevel publiciteit.pdf	MWZiEFilBF68aE4/CJ9oPg==
BA_ID1ParkingCampus_D_N_01_Toegangsweg 1.pdf	WGS3t/ADaH/DFvrc78EQxg==
BA_ID1ParkingCampus_D_N_02_Toegangsweg 2.pdf	VEo8B9bL7hzxVp7kJ/QoQA==
BA_ID1ParkingCampus_D_N_03_Toegangsweg 3.pdf	ZdxlrK2yejoMKpguN2h5kg==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_04_Gevel publiciteit West.pdf	vKheVomorwte5c+ryXWVWA==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_10_Gevel bushalte West.pdf	H0/nKwg5m+jz9oXxFzSslg==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_06_Gevel Totem Oost.pdf	5hrtjaPjltfaocqzBnXSpQ==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_01_Gevel publiciteit Noord.pdf	lwf+YkCddGn88KbNyxmPTw==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_06_Gevel portiek West.pdf	YC2ZO0LaR6B/k91xVZfhWg==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_05_Gevel Totem Noord.pdf	Nt4kHI8asfFguKmme/zd0g==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_09_Gevel bushalte Zuid.pdf	i6AAN0sjX7XALjfyvylhGA==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_02_Gevel Oost.pdf	Ql3AJ+hF1EAptojVP9pibw==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_07_Gevel bushalte Noord.pdf	PWr5uJV++gy/OA4xzNzflQ==

BA_ID1ParkingCampus_G_N_01_Gevel Noord.pdf	+mQXE0i/7JOprc6UfvEqEA==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_02_Gevel publiciteit Oost.pdf	LZWmHMMhp2ZFngYNEwrbyw==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_07_Gevel Totem Zuid.pdf	0ZNZou6YdeW3GBXaZhir0Q==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_05_Gevel portiek Oost.pdf	UFKHR+nUQ7BOY7i8Xs9XKg==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_03_Gevel Zuid.pdf	19VgjA5xtqkNQsRU00qvRw==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_03_Gevel publiciteit Zuid.pdf	9rZrbfa9SqvultcBwm63ow==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_08_Gevel bushalte Oost.pdf	ta3f15KTczDJ3MAgkfOrVA==
BA_ID1ParkingCampus_G_N_04_Gevel West.pdf	DbxkKgDd/Bt4WcoBS5upEw==
BA_ID2ParkingCampus_G_N_08_Gevel Totem West.pdf	95zIgbCuWoYc58iNH22IUA==
BA_ID2ParkingCampus_I_N_01_Inplantingsplan publiciteit NT.pdf	+aKLWu7fAhBVIXpbT8x5NA==
BA_ID1ParkingCampus_I_B_01_Inplantingsplan BT.pdf	vwZ50ySQqBL19YhwpwqB5A==
BA_ID1ParkingCampus_I_N_02_Inplantingsplan NT.pdf	kxy/oMFoY1v2hI0ZBlv7MQ==
BA_ID1ParkingCampus_L_N_02_Legende.pdf	z/aFd0XPZ29OdnGt0TSzig==
BA_ID1ParkingCampus_L_B_01_Legende.pdf	FXFao2tIZmN6qLMnN+1HYA==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_150_Plan Verdieping +5.pdf	bXRFu98mcbefEfgmWAvTGw==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_090_Funderingen en riolering.pdf	MIQEoOtuopmil8gCKF702A==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_100_Plan Gelijkvloers.pdf	+zfmyD2ODgrKBEwMDj8tPQ==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_120_Plan Verdieping +2.pdf	Fn2xk+MLBn2phv2abdYc6Q==

BA_ID1ParkingCampus_P_N_03_Plan Dak bushalte.pdf	9uVvPuKXEXJzB7a4ij6j4Q==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_170_Plan Dak.pdf	uxTtHyBGrvAONJvS9GfxgQ==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_130_Plan Verdieping +3.pdf	n3FMA+/khpMn4bXRJ2wyRw==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_01_Plan Fundering bushalte.pdf	+YJsKOYcwrsp98+V4m4oFg==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_160_Plan Verdieping +6.pdf	kHPQY3BhiZf5WOUMUKfnA==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_140_Plan Verdieping +4.pdf	gyeVFPQRQa+xmapMwZ9e8A==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_110_Plan Verdieping +1.pdf	AEQNrWg8wcv4mIDaWipcuA==
BA_ID1ParkingCampus_P_N_02_Plan bushalte.pdf	FyimnhHv8q0QGo1phFxiwIQ==
BA_ID1ParkingCampus_S_N_02_Snede B.pdf	p3sRs2+ac8q9CBUHfAfUAQ==
BA_ID1ParkingCampus_S_N_01_Snede A.pdf	ovD+QOj7jdvflUteWT4eDg==
BA_ID1ParkingCampus_S_N_04_Snede D.pdf	4ZUla3c+1zGfJsT10en6lw==
BA_ID1ParkingCampus_S_N_03_Snede C.pdf	HdFNNV169wKuDcu5yW3oiQ==
BA_ID1ParkingCampus_T_N_02_Terreinprofiel T2 NT.pdf	eMDMU/X4Wq+YvsFOqZ1oIA==
BA_ID1ParkingCampus_T_B_01_Terreinprofiel T1 BT.pdf	RRcTw4CiDtmc6ULWFhd9gA==
BA_ID1ParkingCampus_T_N_01_Terreinprofiel T1 NT.pdf	dh8W7rBtb98dJMFJ/pjNow==
BA_ID1ParkingCampus_T_B_02_Terreinprofiel T2 BT.pdf	XQUj0jNcjg//UUImdMB/lg==