

Mobiliteitsanalyse UGent - Campus Dunant i.h.k.v. vernieuwing omgevingsvergunning, m.i.v. GUSB, HILO, Sportonderzoekscentrum & Dunant 1

1. INLEIDING

De UGent voert sinds 2004 een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid met als doel campussen vlot bereikbaar te maken, de verkeersveiligheid te verhogen en de milieu-impact van verplaatsingen door personeel en studenten in te perken.

Het bedrijfsvervoerplan 2015-2020 legde ambitieuze modal shift-doelstellingen vast: meer duurzame vervoersmodi, fietsenstallingen dicht bij ingangen, clusteren en verminderen van autoparkeerplaatsen en een objectieve toekenning van parkeerrechten. In 2020 en 2025 werden deze doelstellingen aangescherpt in het Klimaatplan en het Beleidskader Duurzaamheid. Tegen 2030 streeft UGent naar 80% duurzame mobiliteit, toepassing van het STOP-principe op elke campus en een rationeel, autoremmend parkeerbeleid.

Het Gents Universitair Sportcentrum (GUSB), HILO (Vakgroep Sport- en Bewegingswetenschappen), het sportonderzoekscentrum *Sport Science Laboratory* en Dunant 1 liggen samen in de cluster Watersportbaan – Henri Dunantlaan, nabij Arteveldehogeschool (AH) en de Faculteit Psychologie en Pedagogische Wetenschappen (FPPW).

Het GUSB omvat een zwembad, sportzalen en een cafetaria en wordt gebruikt door studenten, scholen en individuele sporters. HILO richt zich vooral op onderwijs met kantoren en sportzalen voor UGent-studenten. Het sportonderzoekscentrum bevat testlaboratoria en kantoren voor onderzoek, terwijl Dunant 1 voornamelijk leslokalen huisvest voor FPPW-studenten.

Op de campus werd op maandag 24 en dinsdag 25 november en dinsdag 2 december 2025 een reeks fiets- en parkeerobservaties uitgevoerd. De hoogste wekelijkse aanwezigheden worden volgens de auditorium- en lokaalbezetting immers verwacht op dinsdagen. Deze registraties bevestigen de beperkte verkeersgeneratie en parkeerbezetting en het uitgesproken fietsgebruik. De resultaten worden verderop besproken.

De site wijzigt niet en er worden ook geen nieuwe gebouwen of functies toegevoegd.



Figuur 1: Situering Campus Dunant, met o.a. het GUSB (3), HILO (2), sportonderzoekscentrum (1A) en de FPPW (1, 2). Het grijze gebouw tussen de cijfers 1 en 3 is onderdeel van Artevelde Hogeschool en maakt geen deel uit van voorliggende analyse (bron: UGent).



Figuur 2: Situering Campus Dunant, GUSB, HILO, sportonderzoekscentrum en Artevelde Hogeschool, omgeven door de Watersportlaan in het zuiden, en de Henri Dunantlaan met de vernieuwde rotonde in het oosten (bron: Geopunt).

2. MOBILITEITSANALYSE

2.1 Historiek en situering

Er werd geen afzonderlijke mobiliteitsstudie opgemaakt specifiek voor de site. Wel werd in het najaar van 2025 een interne analyse uitgevoerd in overleg met siteverantwoordelijken, waarbij werden onderzocht:

- Verplaatsingen van medewerkers en shiftwerking
- Studenten- en bezoekersstromen (incl. scholen)
- Parkeerbezetting
- Fietsparkeren
- Logistieke stromen

Deze analyse vormt de basis voor het mobiliteitsluik van deze vergunningsaanvraag.

2.2 Beschrijving van de gegenereerde mobiliteit

2.2.1 Algemeen beeld

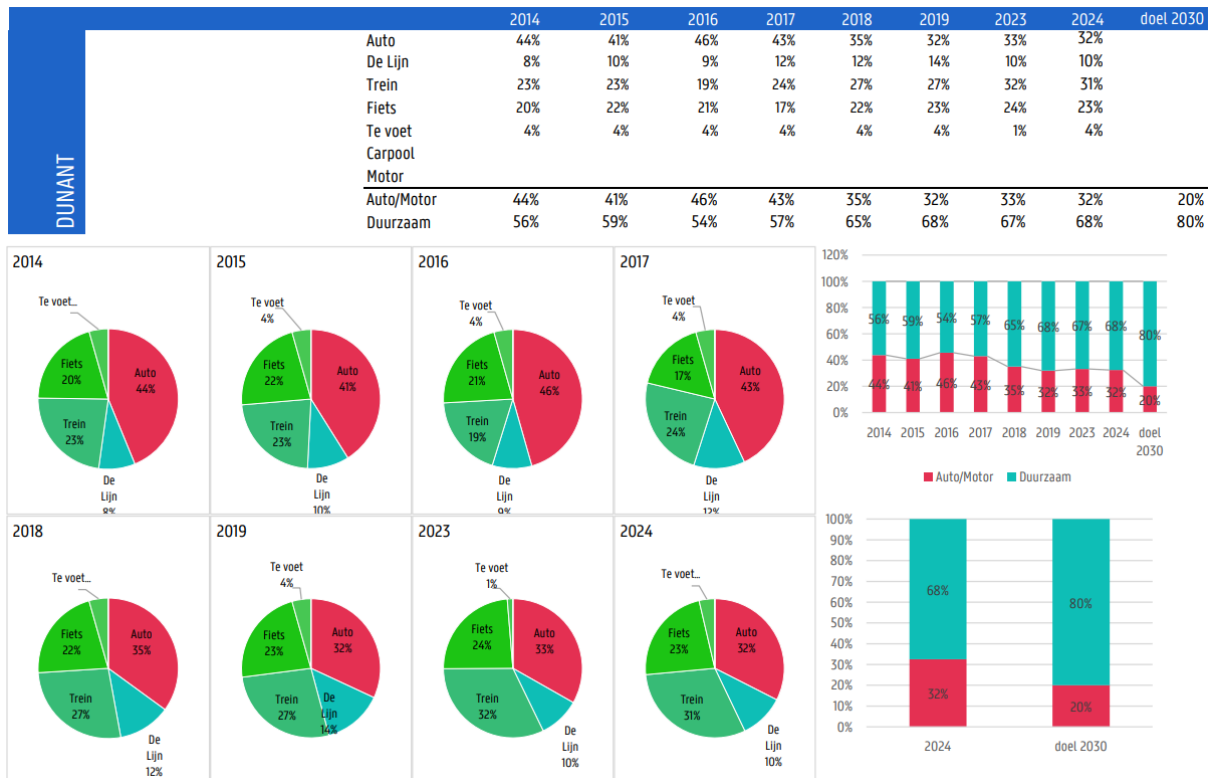
De site kent een intensief, tijdsgebonden gebruiksprofiel, met verschillende doelgroepen:

- UGent-studenten:
 - Opleiding kinesitherapie en sport- en bewegingswetenschappen
 - Opleiding FPPW
 - Opleidingen AH
- Personeel:
 - UGent-HILO
 - UGent-GUSB
 - Cafeteria GUSB
 - AH
 - FPPW
- Externe bezoekers GUSB:
 - Scholen: lager en secundair onderwijs
 - Individuele sporters en bezoekers GUSB/cafetaria

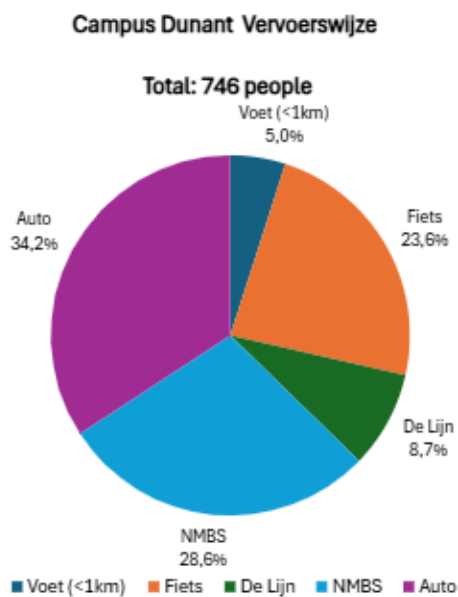
Specifiek voor het GUSB (medewerkers, bezoekers en studenten) is geen modale verdeling gekend, maar op niveau van de medewerkers op Campus Dunant is het aandeel autogebruik tussen 2014 en 2025 gedaald van 44% naar 34%.

Het fietsgebruik steeg in diezelfde periode van 20% naar 24%. De daling van het autoaandeel in de modal split is echter voornamelijk te verklaren door een toename van het aantal treingebruikers (van 23% naar 31%).

Het doel tegen 2030 bedraagt 20% niet-duurzame verplaatsingen (= gemotoriseerd verkeer), op niveau van de volledige UGent.



Figuur 3: Modale verdeling Campus Dunant (2014-2024) (bron: UGent)



Figuur 4: Modale verdeling Campus Dunant (oktober 2025) (bron: UGent)

Het **GUSB** kent een beperkte verkeersgeneratie vanwege medewerkers, maar een aanzienlijke verkeersvraag vanwege studenten:

Personeel

- 17 werknemers, verdeeld over ochtend-, middag- en avondshifts (6u00 - 22u00)
- Gemiddeld 5-7 personen gelijktijdig aanwezig
- Shiftwissels leiden tot kleine aanwezigheidspieken van 10-14 personen

Bezoekers en studenten

- Overdag: pieken tot 260 personen in sportzalen
- Zwembad: 10-60 personen, afhankelijk van activiteit
- Avondgebruik: 25-60 personen per zaal
- Jaarlijkse evenementen: tot 700 gelijktijdige aanwezigen
- Externe scholen: deels met bus, deels fiets/te voet

Spreiding

- Overdag: onderwijs
- Avond: sportclubs en recreatieve bezoekers
- Weekend: gesloten

Naast het GUSB speelt ook het **HILO** (Vakgroep Sport- en Bewegingswetenschappen) een belangrijke rol binnen de site.

De personeelsbezetting binnen HILO en het sportonderzoekscentrum kan als volgt worden ingeschat:

- Totaal personeelsbestand: ca. 137 personen, waarvan
 - 81 ZAP, ATP en AAP
 - 56 werkingspersoneelsleden
- Dit komt overeen met ca. 95,6 VTE (voltijdsequivalenten)

Deze personeelsleden zijn niet gelijktijdig aanwezig, gezien flexibele werkregimes, onderwijsactiviteiten en onderzoeksgebonden aanwezigheid.

De totale studentenaanwezigheid op de site (HILO en Dunant 1) kan indicatief worden geraamd op ca. 550 studenten, afhankelijk van het lesrooster en de bezetting van de onderwijslokalen. Deze aanwezigheid is sterk tijdsgebonden en varieert doorheen de dag en het academiejaar. Studenten verplaatsen zich ook grotendeels met de fiets en het openbaar vervoer.

Daarnaast wordt de sportzaal van het HILO ook gebruikt in het kader van het UGent-sportaanbod, waarbij studenten 's avonds toegang hebben tot de infrastructuur. De omvang van deze gebruikersgroep is niet exact gekend, maar draagt bij aan een bijkomende spreiding van de activiteiten buiten de reguliere lessen.

Voor het **sportonderzoekscentrum** geldt:

- 3 vaste medewerkers
- Aangevuld met ca. 10 onderzoekers en ca. 10 testpersonen (gelijktijdig)

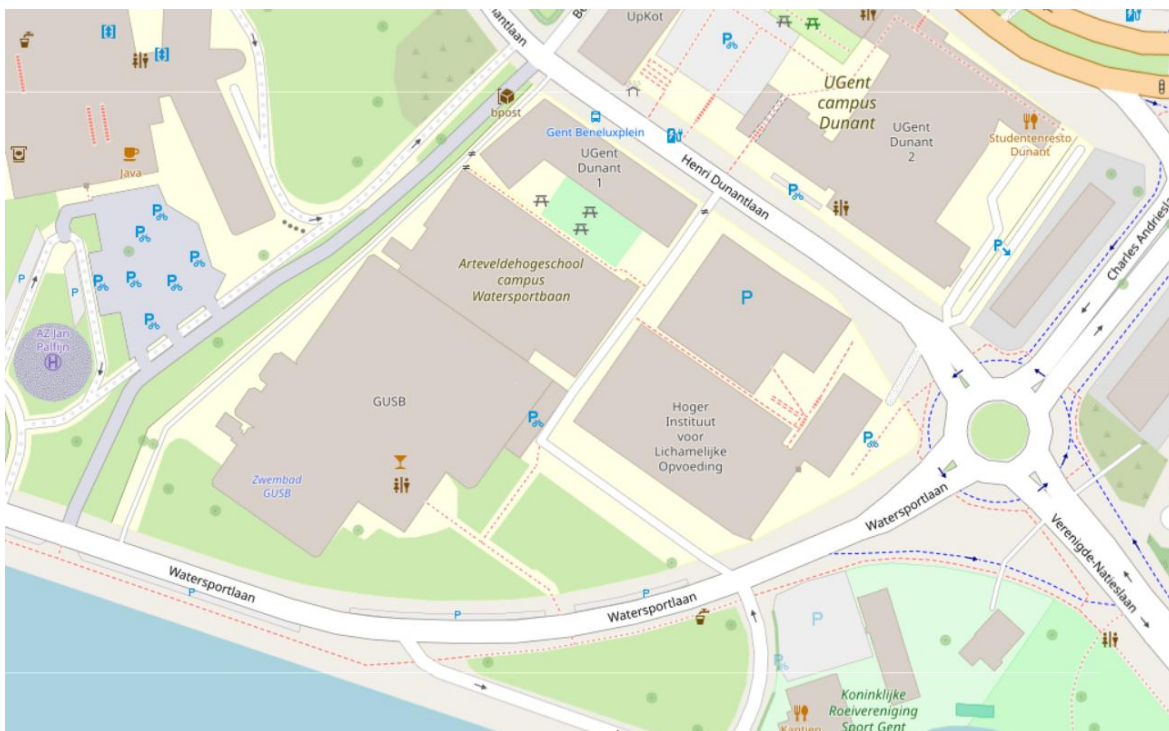
Studentenstromen:

- Practica: groepen tot ca. 30 studenten
- Aanwezigheid in studie- en verblijfsruimtes: ca. 40 studenten
- Piekmomenten bij onderwijsactiviteiten

De totale bezetting op de site is dus sterk tijdsafhankelijk en verspreid over de dag, met pieken tijdens lesmomenten en avondgebruik.

2.2.2 Bereikbaarheidsprofiel

Voetgangers en fietsers



Figuur 5: Bereikbaarheid en wegenis op en rond het GUSB (bron: Open Street Map)

Voor voetgangers en fietsers is het GUSB vlot en rechtstreeks bereikbaar via interne routes vanuit de Henri Dunantlaan en de Watersportlaan. Deze verbindingen zijn in goede staat.



Figuur 6: Toegang via Henri Dunantlaan en doorsteek langs AH en bijhorende fietsenstallingen (UGent)



Figuur 7: Toegang via Watersportlaan (2x) en via de maaiveldparking langs HILO (UGent)



Figuur 8: Toegang tot GUSB + fietsenstalling (UGent)

Er is een fysieke scheiding ten aanzien van het AZ Sint-Lucas. De toegangen zijn dus beperkt tot de Watersportlaan en Henri Dunantlaan.

De rotonde die beide straten verbindt (samen met de Verenigde Natieslaan en de Charles Andriesslaan), werd in 2024-2025 vernieuwd en maximaal conflictvrij gemaakt. Fietsers werden op de rotonde in de voorrang geplaatst en de voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen werden vernieuwd. De ruimte-inname voor gemotoriseerd verkeer is maximaal verkleind ten opzichte van de eerdere situatie, en ten bate van extra ruimte voor voetgangers en fietsers.



Figuur 9: Voetgangers- en fietsinfrastructuur aan de vernieuwde rotonde Watersportlaan x Henri Dunantlaan (UGent)

Wie vanuit de Zuiderlaan komt (Topsporthal Vlaanderen, Wielercentrum Eddy Merckx, Blaarmeersen, overige bestemmingen), kan via de nieuwe Annie Vande Wielebrug halverwege de Watersportbaan (als schakel in het Westerringspoorfietspad) het water over en verder wandelen of fietsen in de Noorderlaan richting GUSB.

De aanrijroutes met de fiets zijn gelijk aan die voor voetgangers. Het is ook voor fietsers mogelijk om de maaiveldparking langs het HILO over te rijden richting GUSB.

Er is op de site geen conflict mogelijk tussen voetgangers en fietsers enerzijds, en gemotoriseerd verkeer anderzijds (tenzij voor wie over de parking langs het HILO wandelt/fietst).

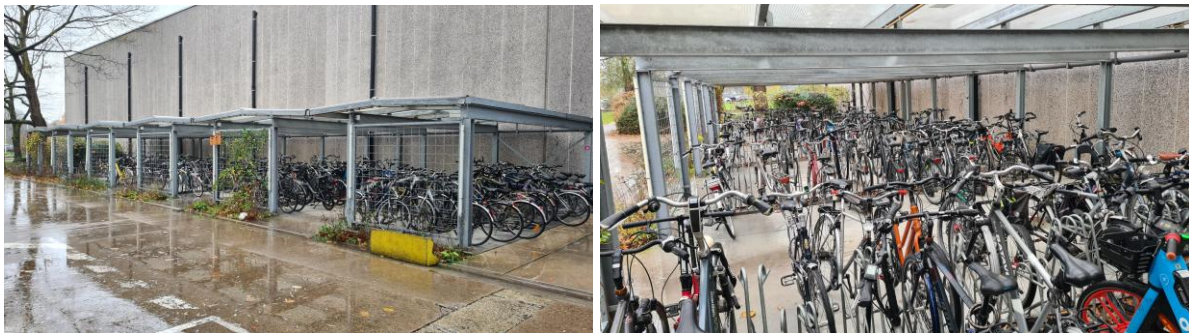
De overdekte fietsenstalling aan het GUSB is verouderd en beperkt kwalitatief. De stalling telt ca. 100 fietsparkeerplaatsen, maar is regelmatig ontoereikend, vooral op piekmomenten wanneer (sport)lessen plaatsvinden.



Figuur 10: Fietsenstalling aan het GUSB (UGent)

Personeel parkeert de fiets in pandig in een berging (max. 2-3 fietsen). Personeel van HILO beschikt over een niet-overdekte fietsenstalling tussen het gebouw zelf en de maaiveldparking. Het betreft ca. 40 plaatsen van matige kwaliteit.

In de doorsteek langs AH zijn nog ca. 200 fietsenstallingen. Deze zijn vrij toegankelijk en vormen dus een eventuele overloopcapaciteit voor bezoekers van het GUSB, alhoewel deze ook regelmatig volzet zijn.



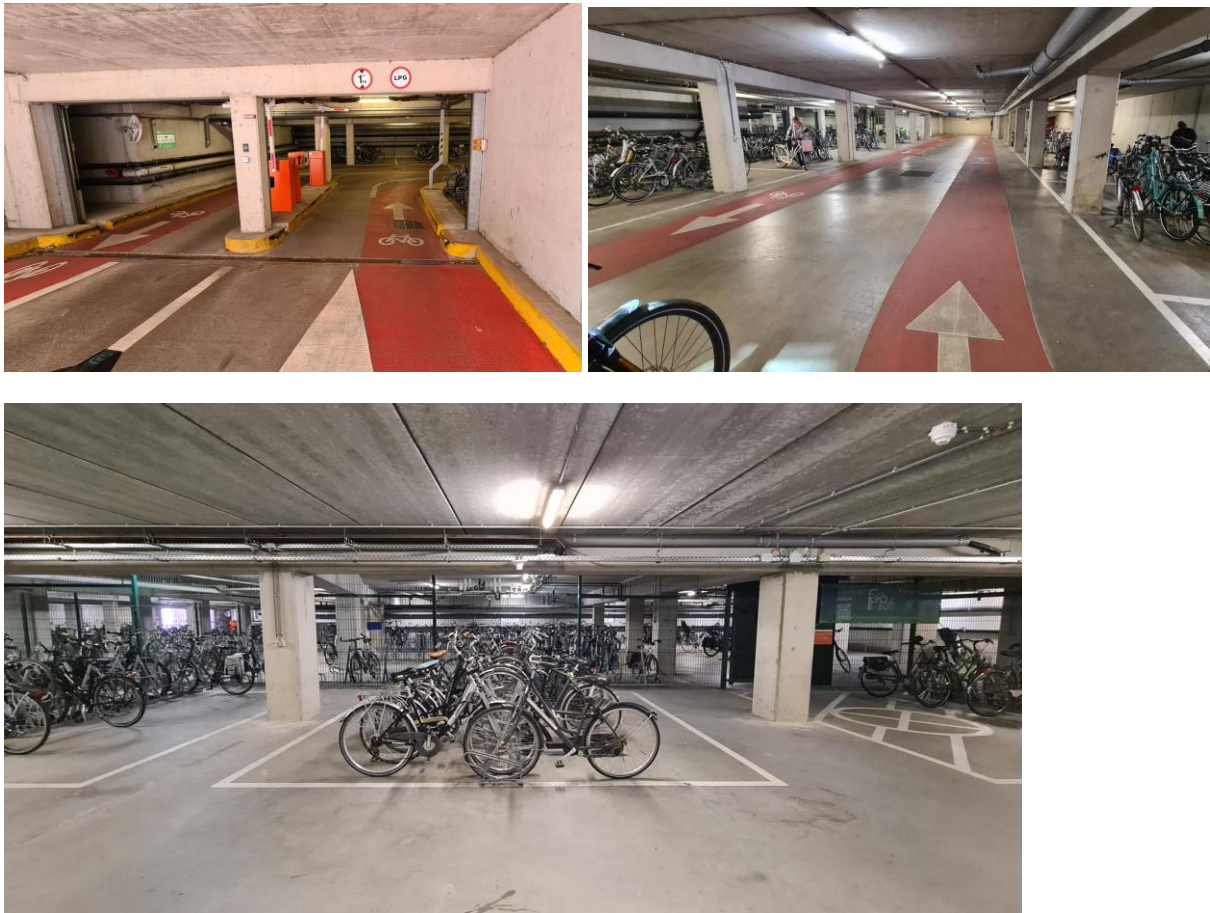
Figuur 11: Fietsenstalling langs Artevelde Hogeschool (UGent)

Ook het HILO beschikt tussen het gebouw zelf en de Watersportlaan nog over ca. 200 fietsstallplaatsen (iedereen) en over ca. 30 fietsparkeerplaatsen langs de maaiveldparking (personeel). Ook deze zijn onderhevig aan piekbelasting en af en toe ontoereikend.



Figuur 12: Fietsenstalling aan het HILO (UGent)

De FPPW beschikt over zowel boven- als ondergrondse fietsenstallingen. De ondergrondse werden gerealiseerd door autoparkeerplaatsen te substitueren naar fietsparkeerplaatsen. Personeelsleden stallen ook ondergronds, in een afzonderlijk en afgesloten gedeelte. Daar is ook aandacht voor buitenmaatse fietsen.



Figuur 13: Ondergrondse fietsenstalling Henri Dunantlaan 2 (FPPW), voor personeel en studenten (UGent)



Figuur 14: Bovengrondse fietsparkeerplaatsen t.h.v. Henri Dunantlaan 2 (FPPW), vnl. voor studenten (UGent)

De fiets is dominant in de modale verdeling voor personeel en studenten. De huidige vergunningsaanvraag wijzigt niets aan het bereikbaarheidsprofiel te voet of met de fiets.

Openbaar vervoer

De site wordt hoofdzakelijk bezocht door personeel en studenten met een duidelijk afgebakend activiteitenpatroon. Het aandeel openbaar vervoer is beperkter dan het aandeel fietsers. De site is wel vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. Er is een bushalte ter hoogte van de Henri Dunantlaan 1-2.

In beide richtingen halteren op weekdays buiten schoolvakanties¹ de volgende buslijnen:

- **9a en 9b** (Gentbrugge Groeningewijk – Sint-Pietersstation – Kolegem/Mariakerke Post – Wondelgem)
 - o Richting Wondelgem: 2 à 8x/u
 - Eerste bus: 5u37 (lijn 9b) en 5u57 (lijn 9a)
 - Laatste bus: 00u32 (lijn 9a; 1u32 op vrijdag) en 1u02 (lijn 9b)
 - o Richting Gentbrugge: 2 à 8x/u
 - Eerste bus: 5u47 (lijn 9a) en 6u02 (lijn 9b)
 - Laatste bus: 00u27 (lijn 9a; 1u25 op vrijdag) en 00u57 (lijn 9b)
- **11** (Gentbrugge Braemkasteel – Blaarmeersen)
 - o Richting Gentbrugge Braemkasteel: 4 à 7x/u
 - Eerste bus: 5u36
 - Laatste bus: 00u50 (1u30 op vrijdag)
 - o Richting Blaarmeersen: 3 à 6x/u
 - Eerste bus: 5u37
 - Laatste bus: 1u07 (1u47 op vrijdag)
- **60** (Gent-Sint-Pieters – Lovendegem – Zomergem)
 - o Richting Zomergem: 2x/u tussen 6u00 en 20u00, 1x/u daarbuiten
 - Eerste bus: 5u36
 - Laatste bus: 00u26 (1u26 op vrijdag)
 - o Richting Gent-Sint-Pieters: 2x/u tussen 6u00 en 20u00, 1x/u daarbuiten
 - Eerste bus: 5u47
 - Laatste bus: 21u49

Gent-Sint-Pieters bevindt zich op ca. 2 km afstand, wat overeenkomt met ca. 25 minuten wandelen of 8 minuten fietsen).

De site beschikt bijgevolg over een goed uitgebouwde en frequente openbaarvervoersontsluiting.

De huidige vergunningsaanvraag wijzigt niets aan het bereikbaarheidsprofiel met het openbaar vervoer.

Gemotoriseerd verkeer

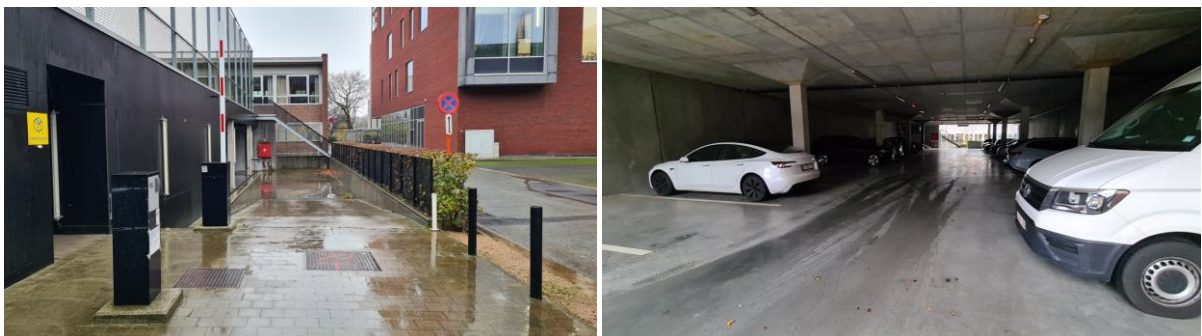
¹ Overige periodes worden hier niet in overweging genomen, gezien de specifieke onderwijscontext.

Er zijn op de site meerdere parkings beschikbaar, met variërende capaciteiten van kleine zones (5-14 plaatsen) tot grotere parkings zoals de ondergrondse parking onder FPPW (ca. 100 plaatsen).

Personeel van het GUSB parkeert achter het gebouw via een daartoe voorziene aanrijroute. Deze wordt ook gebruikt door technische diensten in functie van het beheer van de sportzalen en het zwembad en door medewerkers van AH, die verderop onder het AH-gebouw parkeren.



Figuur 15: Toegang tot wegenis achter het GUSB-gebouw, alsook richting parking AH-gebouw (boven); parkeren achter het GUSB (onder) (UGent)



Figuur 16: Parking onder HILO en toegang vanaf Henri Dunantlaan (UGent)



Figuur 17: Maaiveldparking HILO (op de achtergrond: sportzalen GUSB) + toegang vanaf Watersportlaan (UGent)

Uit de gemeten bezettingen (ma 24 november, di 25 november en di 2 december 2025) blijkt dat de parkeerruimte op geen enkel moment wordt overschreden: alle parkings blijven binnen hun capaciteit, zelfs tijdens de drukste periodes (Tabel 1). Hierdoor is er doorgaans voldoende parkeerruimte verspreid over de verschillende locaties.

Tabel 1: Parkeerplaatsen en bezetting

Parking	Capaciteit	Gemeten bezetting (min. en max. waarde)
Achter GUSB	5	2-3
HILO maaiveldparking	37 (incl. 2 pmb ²)	22-33
HILO ondergronds	28 (incl. 1 pmb)	9-15
Artevelde Hogeschool	14	6-7
Dunant ondergronds	100	47-69

² Parkeerplaats voor personen met een beperking

Er zijn geen aanwijzingen van structurele parkeerdruk door UGent-activiteiten.

Hoewel de omliggende wegen (R40, Watersportlaan, Verenigde Natieslaan, Henri Dunantlaan) soms een aanzienlijke verkeersintensiteit kennen, betreft het merendeel hiervan doorgaand verkeer (van en naar Gent-centrum) en geen bestemmingsverkeer van de projectsite.

De bijdrage van de campus aan de totale verkeersstroom in de omgeving is bijgevolg beperkt.

Logistiek en vrachtverkeer

De logistieke stromen op de campus zijn eerder kleinschalig, verspreid in de tijd en beperkt in intensiteit. Er is geen sprake van structureel zwaar vrachtverkeer.

GUSB (sportinfrastructuur en cafetaria)

De logistieke activiteiten situeren zich voornamelijk rond de exploitatie van de sportfaciliteiten en de cafetaria:

- Technische en onderhoudsleveringen
 - 1 à 2 leveringen per week (bestelwagens)
 - O.a. onderhoud zwembadinstallaties en sportzalen
- Sportmateriaal
 - Ca. 1 levering per week
- Cafetaria
 - Regelmatige leveringen van voeding en drank
 - Toegang via gecontroleerde route (paaltje) tot aan de ingang
- Onderhoudsproducten
 - Ca. 1 levering per maand

Deze leveringen gebeuren hoofdzakelijk met lichte bestelwagens en occasioneel met middelgrote vrachtwagens.

HILO (onderwijs en kantoren)

De logistieke stromen binnen HILO zijn beperkt en typisch voor een onderwijs- en onderzoeksomgeving:

- Pakketleveringen
 - 20 à 30 leveringen per week
 - Betreft kleine zendingen (labomateriaal, IT, bureaumateriaal)
- Periodieke leveringen
 - Papier: max. 2 palletten/jaar
 - Meubilair: ca. 3 leveringen/jaar
 - Koffievoorziening: ca. 8 leveringen/jaar
 - CO₂-flessen (labo): ca. 2 leveringen/jaar
- Onderhoud en technische interventies
 - Sporadisch (installaties, printers, infrastructuur)

Alle leveringen gebeuren met bestelwagens of lichte vrachtwagens.

Sportonderzoekscentrum

De logistiek is hier gelijkaardig aan die van HILO, maar nog beperkter in omvang:

- Onderzoeksgelateerde leveringen
 - Kleine en middelgrote pakketten (meetapparatuur, verbruiksgoederen)
 - Frequentie: enkele leveringen per week
- Specifieke materialen
 - Occasionele levering van gespecialiseerde apparatuur

Geen structurele zware transportstromen.

Dunant 1 (FPPW – onderwijsgebouw)

De logistieke stromen zijn beperkt en gelinkt aan onderwijsactiviteiten:

- Pakket- en kantoorleveringen
 - Regelmatige kleine leveringen
- Onderhoud en facilitaire ondersteuning
 - Periodieke interventies (schoonmaak, technische diensten)
- Afvalstromen
 - Reguliere ophaling (restafval, papier, PMD)

Beperkte impact, voornamelijk via lichte voertuigen.

Afvalstromen (sitebreed)

Voor de volledige site:

- Restafval en recyclage
 - Periodieke ophaling
- Specifiek afval (labo's)
 - Medisch en chemisch afval
 - Ophaling door gespecialiseerde ophalers (gesloten transport)

Occasioneel gebruik van gespecialiseerde vrachtwagens.

Samenvattend profiel voor logistiek en vrachtverkeer

Globaal kan het logistieke verkeer sitebreed als volgt worden gekarakteriseerd:

- Frequentie
 - Gemiddeld 5 à 10 logistieke bewegingen per dag
- Type voertuigen
 - Overwegend lichte bestelwagens
 - Uitzonderlijk middelzware of gespecialiseerde vrachtwagens

- Impact
 - Sterk ondergeschikt aan personenverkeer
 - Geen piekbelasting of structurele hinder

De logistieke stromen zijn typisch voor een stedelijke onderwijs- en onderzoeksomgeving en hebben geen significante impact op de mobiliteit.

2.2.3 Mobiliteitsprofiel

A. Dagelijkse bewegingen (indicatief)

De mobiliteitsimpact wordt bepaald door personeel, studenten en bezoekers, met een sterk gespreid gebruik over verschillende bestemmingen op de projectsite. Op basis van observaties en bezettingsgegevens kan het aantal personenbewegingen (niet voertuigbewegingen) als volgt worden ingeschat:

- Gelijktijdige aanwezigheid: 500 à 800 personen (piekmomenten)
- Dagelijkse rotatie: ca. 1.500 à 2.500 personenbewegingen per dag (in + uit)

B. Voertuigbewegingen (daggemiddelde)

Op basis van een autoaandeel: ca. 34% en een sterke aanwezigheid van fiets en openbaar vervoer (66%) kan het gemotoriseerd verkeer als volgt worden geraamd:

- Personenwagens: 100 à 200 bewegingen per dag
- Logistiek verkeer: minder dan 20 bewegingen per dag

Totaal: 120 à 220 voertuigbewegingen per dag

Deze waarden liggen in lijn met de beperkte parkeerbezetting en observaties op het terrein.

C. Jaarlijkse voertuigbewegingen (lichte en zware voertuigen)

Voor de inschatting van het totaal aantal voertuigbewegingen per jaar wordt uitgegaan van de volledige Campus Dunant, gezien het exact gekende aantal VTE voor de volledige site (dus incl. Dunant 2, dat expliciet geen deel uitmaakt van deze analyse). Dit is een worstcasescenario en genereert bijgevolg een maximaal druktebeeld.

Aannames³:

- Totaal: 545 VTE (reëel)
- Autoaandeel: 34% (reëel)
- Aanwezigheidsgraad: 70% (hoog)

³ Bron: HR-afdeling UGent

- Corrigerend voor verlof, ziekte, secundaire werkplek, dienstverplaatsing, thuiswerk,...)
- Werkdagen: ca. 45 weken/jaar x 5 dagen = 225 dagen

Berekening:

Aantal aanwezige werknemers per dag:

- $545 \times 70\% = 382$ personen

Aantal autogebruikers:

- $382 \times 34\% = 130$ personen

Aantal voertuigbewegingen per dag:

- 130×2 (heen + terug) = 260 bewegingen/dag

Aantal per jaar:

- $260 \times 225 = 58.500$ voertuigbewegingen/jaar

Aanvulling logistiek verkeer

Gemiddeld:

- 10 logistieke bewegingen per dag

Op jaarbasis:

- $10 \times 225 = 2.250$ bewegingen/jaar

Totaal

- Licht verkeer (personenwagens): ca. 58.500 bewegingen/jaar
- Zwaar / logistiek verkeer: ca. 2.250 bewegingen/jaar

→ **TOTAAL: ca. 60.000 voertuigbewegingen per jaar**

Een belangrijke nuancering hierbij is dat deze cijfers gebaseerd zijn op de volledige campus Dunant. Ze vormen dus een overschatting voor de projectsite alleen (zonder Dunant 2).

Daarnaast geldt dat een groot deel van de verkeersstromen in de omliggende hoofdassen (R40, Watersportlaan, Verenigde Natieslaan) niet gerelateerd is aan de campus, maar doorgaand stedelijk verkeer betreft.

De reële bijdrage van de projectsite aan de verkeersintensiteit is dus beperkt.

2.3 Motivering of de mobiliteitseffecten aanzienlijk zijn

De hernieuwing van de omgevingsvergunning gaat uit van een ongewijzigde exploitatiesituatie:

- Geen nieuwbouw door UGent
- Geen functiewijziging
- Geen structurele uitbreiding van personeel
- Geen uitbreiding van studentenactiviteiten
- Geen wijziging van parkeerplaatsen
- Geen wijziging van de interne circulatie

De analyse toont aan dat:

- De fiets is dominant in de modale verdeling voor personeel en studenten.
- Er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- De logistieke stromen kleinschalig zijn.
- De ontsluiting en circulatiemogelijkheden voldoende robuust zijn voor de aanwezige verkeersbewegingen en de voertuigen zelf.

De totale studentenaanwezigheid heeft voornamelijk een impact op de personenstromen en het fietsgebruik, maar leidt, gezien het beperkte autogebruik binnen deze groep, niet tot een significante toename van het gemotoriseerd verkeer.

Bijgevolg is er geen sprake van een significante wijziging van de mobiliteitsimpact ten opzichte van de huidige situatie.

De berekende jaarlijkse voertuigbewegingen in het vorige hoofdstuk bevestigen dat de mobiliteitsimpact in verhouding tot de schaal van de omliggende infrastructuur beperkt blijft.

Conclusie: de mobiliteitseffecten van de aanvraag zijn niet aanzienlijk.

3. CONCLUSIE

Campus Dunant (GUSB, HILO, sportonderzoekscentrum en Dunant 1) vormt een goed ontsloten en multimodale site binnen de stedelijke context van Gent.

De site is vlot bereikbaar te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en met de wagen, waarbij fiets en openbaar vervoer dominant zijn in de modale verdeling voor personeel en studenten.

De hernieuwing van de omgevingsvergunning omvat geen bijkomende verkeersstromen en geen relevante impact op de mobiliteit.

De berekende voertuigbewegingen tonen aan dat de bijdrage van de campus aan het omliggende verkeersnetwerk beperkt is en bovendien grotendeels ondergeschikt blijft aan het doorgaand verkeer op de hoofdassen.

Het huidige mobiliteitsprofiel is verenigbaar met de duurzaamheidsdoelstellingen van de UGent en laat een verdere exploitatie van de site toe binnen de bestaande mobiliteitscontext.