



**WAAROM OOK DE
BOND BETER LEEFMILIEU
ZICH VERZET TEGEN EEN
MOGELIJKE VERHUIZING VAN HET
ALGEMEEN ZIEKENHUIS NIKOLAAS**

Een heel aantal organisaties en personen hebben bezwaren ingediend tegen het ontwerp RUP dat een verhuizing van AZN mogelijk maakt.

Zo zijn er ook de bezwaren van de Bond Beter Leefmilieu BBL.

Algemeen is BBL van mening dat een ziekenhuis thuishoort **in de stad en niet buiten de stad**, zoals met dit ontwerp RUP wordt voorgesteld. Een ziekenhuis verhuizen van de multimodale binnenstad naar een greenfield auto-locatie buiten de stad, gaat volledig in tegen een kernversterkend beleid en een duurzaam klimaatbeleid. (greenfield is een bedrijfskundige term voor het starten van een nieuwe bedrijfsvestiging op een **onbebouwd terrein**). Het zal zorgen voor meer autoverkeer en minder fietsers, voetgangers en openbaar vervoer gebruikers. Meer autoverkeer zal zorgen voor meer luchtvervuiling en uitstoot van CO2. Bovendien zal een verhuis van een dergelijk belangrijke functie uit het stedelijk weefsel, de stad verder verarmen.

De redenen om te verhuizen overtuigen niet

In de toelichtingsnota wordt meermaals verwezen naar de nood aan een toekomstgerichte vorm van zorgverlening, die niet mogelijk zou zijn op de huidige locatie. **Waarom dat niet mogelijk zou zijn op deze plaats, is niet zo duidelijk.** Er wordt in de toelichtingsnota verwezen naar "slecht geconnecteerde of volledig niet met elkaar geconnecteerde bestanddelen die slecht met elkaar samenwerken". Dat is een operationeel probleem dat niets te maken heeft met de locatie.

Er wordt in de toelichtingsnota ook meermaals verwezen naar de nood aan een 'modern ziekenhuis'. In het **Groenboek 'Hospital of the future'** van KU Leuven en Vlerick, opgemaakt in opdracht van de Vlaamse Overheid (2019), wordt gesteld dat medische centra de neiging hebben om een gelijkaar-

Hospital of the future

THE FUTURE OF HOSPITALS
LEUVENS INSTITUUT VOOR GEZONDHEIDSZORGBELEID
VLERICK BUSINESS SCHOOL
IN OPDRACHT VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Groenboek



dig patroon te volgen als winkelcentra of bioscoopcomplexen, en zich vestigen op greenfields buiten de stad. **Volgens dit Groenboek is dit geen duurzame evolutie. Toekomstgerichte zorg moet dicht bij de mensen staan, letterlijk en figuurlijk. Het nu voorliggende voorstel om te verhuizen naar greenfield buiten de stad, is geen concept van de toekomst. Dit is een achterhaald betonconcept uit de jaren zeventig.**

Meer fundamenteel stelt dit Groenboek dat het ziekenhuis van de toekomst juist minder ruimte in beslag zal nemen. In de toekomst zullen ziekenhuizen zich toespitsen op hun kerntaken, met name de operaties, hoogtechnologische onderzoeken, medische beeldvorming, spoedgevallen, intensieve zorgen, enz. Ziekenhuizen zullen in de toekomst gespecialiseerde centra worden, waarbij enkel patiënten die intensieve zorgen vergen opgenomen worden. Het nabije ziekenhuis is dan, afhankelijk van de functie, terug te vinden in de lokale centra. Dicht bij de mensen zelf. "Door het (gedeeltelijk) opsplitsen van het ziekenhuisprogramma in kleinere programma's (in combinatie met andere voorzieningen op wijk- en buurtniveau), wordt de ziekenzorg naar de mensen toe gebracht.", aldus dit Groenboek.

Dit alles spreekt in het voordeel van de huidige locatie, in het stedelijk weefsel. Een verhuis naar een greenfield en een centralisatie van verschillende diensten staan op termijn een verdere optimalisatie van de patiëntenzorg net in de weg.

Verder stelt dit Groenboek dat een goede relatie van een ziekenhuis met het stedelijke weefsel belangrijk is. Deze strategie bevordert ook mobiliteitsalternatieven voor de auto, waaronder fietsen en wandelen. Ook het Vlaams Instituut Gezond



alleen voor AZN, is een onverantwoorde verkwisting van steeds maar schaarser wordende ruimte. Vergelijk dit met het bijna opgeleverde ZNA Cadix in Antwerpen. Dit heeft een vloeroppervlakte van 115.200m², met een bruto terreinoppervlakte van ongeveer 3 ha. Hierin zit zelfs de trambedding met busbaan vervat.

In strijd met Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen RSV

In afwachting van de goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), is het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) het wettelijk bindende visiedocument voor ruimtelijke planning in Vlaanderen. Volgens de Codex ruimtelijke ordening (art. 2.2.5) worden ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt in uitvoering van het geldende beleids- of structuurplan.

Het RSV heeft als algemene doelstelling een **open en stedelijk Vlaanderen**. Door allerlei ontwikkelingen te concentreren in de stedelijke gebieden, kan de open ruimte gespaard blijven. Het RSV stelt onder meer dat "de stedelijke gebieden zo worden versterkt dat die een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde oplevert. Deze meerwaarden uiten zich o.m. in een zuiniger ruimtegebruik en dus in lagere maatschappelijke kosten, een verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (o.m. collectief vervoer), een breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen en het vrijwaren van het buitengebied." Door de verplaatsing van het ziekenhuis moet door de vervoerregio net geïnvesteerd worden in extra buslijnen (kost geraamd op 1 miljoen

Leven promoot kernversterking om een gezonde leefomgeving waar te maken, met minder auto-verplaatsingen en meer actieve bewegens (fietsers en wandelaars) . "Een gezonde publieke ruimte zet in op kernversterking, ondersteunt actieve verplaatsing en geeft ruimte aan bereikbare en functionele natuur in kernen en open ruimten." Met dit ontwerp van RUP doet de stad het omgekeerde.

En tenslotte: er wordt meermaals verwezen naar een vermeend ruimtegebrek. Maar 16 ha enkel en

schematische weergave van het RSV zie www.omgeving.vlaanderen.be/ruimtelijk-structuurplan-vlaanderen



the weergave
ruimtelijk visie
van



euro/jaar). Het is ook geen voorbeeld van zuinig ruimtegebruik en het buitengebied wordt juist niet gevrijwaard. Dit ontwerp RUP gaat volledig in tegen de doelstellingen van het RSV.

Delegatie zonder motivatie

De nieuwe site voor het ziekenhuis op Neerkouter ligt buiten het **afgebakende stedelijk gebied**, afgebakend in uitvoering van het RSV. De Vlaamse Regering keurde in 2007 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaal-stedelijk gebied Sint-Niklaas goed. Die afbakening kwam er net **om stedelijke functies in de steden te houden en zo een verdere suburbanisatie en verrommeling van de open ruimte tegen te gaan. Die afbakeningslijn 'handhaven' is de bevoegdheid van de Vlaamse Regering.**

Begin 2021 delegeert de Vlaamse overheid de bevoegdheid om die afbakeningslijn te wijzigen echter naar de Stad Sint-Niklaas. Hiermee wijkt men af van het RSV, want hiermee wordt een open ruimte gebied 16 ha herbevestigd agrarisch gebied ingelijfd in het stedelijk gebied. Zo'n delegering van bevoegdheid van de Vlaamse Overheid naar een stad is **hoogst ongewoon** en hier hoogst verwerpelijk. **Dit is een gevaarlijk precedent, niet alleen voor de ruimtelijke ordening in Sint-Niklaas, maar voor gans Vlaanderen.** Ook andere steden kunnen nu op het idee komen om via delegatie een afwijking van het stedelijk gebied te vragen, om zo nieuwe ontwikkelingen buiten het stedelijk gebied toch mogelijk te maken.

Bovendien is dit delegatiebesluit pover gemotiveerd. Dit terwijl er bij de afwijking van een hoger plan (RSV) een bijzondere motiveringsplicht geldt. Dit wil volgens de vaste rechtspraak van de Raad van State zeggen dat de afwijking de uitzondering is die restrictief te interpreteren is en dus bijzonder goed moet gemotiveerd zijn. Buiten een algemene en vage verwijzing naar 'operationele problemen' bij de huidige ziekenhuiscampus en een verwijzing naar de historie van het planningsproces, wordt de afwijking van het RSV niet duidelijk gemotiveerd door de regering in haar besluit....

In strijd met BRV (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

Met deze delegatie laat Vlaanderen haar eigen



doelstellingen voor een bouwshift los en laat een enorme 'greenfield' ontwikkeling toe, iets wat het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV, in opmaak) juist expliciet wil stoppen. De reeds goedgekeurde strategische visie van het BRV is duidelijk: **niet meer bouwen in open ruimte, maar wel verdichten in de bestaande dorpskernen en stadswijken.** Door nu toestemming te geven om de grens van het stedelijk gebied te verleggen, doet de Vlaamse regering net het omgekeerde. Opvallend is ook dat in de beslissing van de Vlaamse regering om de grens van het stedelijk gebied aan te passen, niet verwezen wordt naar het BRV. Dat is volgens het Vlaamse regeerakkoord nochtans het uitgangspunt van deze Vlaamse regering als het over ruimtelijke ordening gaat. Zoals hierboven gesteld, is deze delegatie niet naar behoren gemotiveerd.

Bovendien: een mogelijke wijziging van die stedelijke afbakening kan ook maar na een openbaar onderzoek, dat niet georganiseerd zou mogen worden door een bestuur dat zélf belang heeft bij zo'n wijziging. Dit is een 'rechter en partij' situatie.

Auto-locatie verarmt binnenstad

De nu voorgestelde autogerichte locatie van het regionale AZ Nikolaas aan de N41/E17 is voor bezoekers niet meer per trein bereikbaar. Maar ook voor de fietser, de voetganger en de busgebruiker wordt de situatie ronduit slecht. Nog veel meer autoverkeer is dan niet te vermijden en is helemaal niet te rijmen met de steeds dwingender (Europese) klimaatdoelstellingen.

Deze verhuizing is ook een nieuwe aanslag op de handel in de binnenstad. Een ziekenhuis wordt niet



alleen gebruikt door personeelsleden en patiënten. Het lokt ook elke dag een veelvoud van dat aantal aan bezoekers (toch in normale tijden zonder Corona). Zij komen door de binnenstad, kopen een boekje, drinken een koffie en kopen nog een cadeautje in de winkelstraat. Dit dreigt de binnenstad van Sint-Niklaas nog verder te ondergraven. En het is niet de eerste keer dat een belangrijke stedelijke functie de stad verlaat: eerder was er het Waasland Shopping Center nabij de E17. Sindsdien is er grote winkelleegstand in de stadskern.

Dergelijke onbegrijpelijke ruimtelijke keuzes jagen de mobiliteit op kosten, want om het nieuwe ziekenhuis vlotter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer, zullen extra buslijnen moeten ingelegd worden, wat meerkosten met zich brengt die geraamd worden op 1 miljoen euro per jaar. Met een ziekenhuis in de binnenstad, kunnen die kosten vermeden worden. Nu al is er te weinig geld voor de vervoersregio's, en het valt te vrezen dat deze nieuwe verbindingen dus noodgedwongen ten koste zullen gaan van andere busverbindingen in de vervoerregio Waasland.

Klimaat niet van tel?

In het ontwerp MER van meer dan 250 blz. krijgt klimaat amper 3 bladzijden aandacht. Nochtans is de klimaatverandering één van de meest urgente milieuproblemen in Vlaanderen, Europa en wereldwijd. In plaats van ten gronde op dit probleem in te gaan, lezen we in dit zeer beperkte hoofdstukje enkel algemene verwijzingen naar het Vlaams Energie- en klimaatplan. Verder gaat het vooral over adaptatie (waterbeheer, verharding en hittestress), niet over mitigatie.

Maar het echte klimaatprobleem met dit ontwerp RUP, nl. de extra CO₂-uitstoot door het extra autoverkeer dat onvermijdelijk is op deze autolatie, komt amper aan bod. "Binnen het modelgebied zorgt het planvoornemen logischerwijs voor een toename van de CO₂-emissies." Men probeert dit in het MER vervolgens in het belachelijke te trek-

ken, door te vergelijken met de totale verkeersemissies in gans Vlaanderen. "T.a.v. het wegverkeer geeft het klimaatbeleidsplan als doelstelling voor het jaar 2030 een maximale emissie door wegverkeer van 11,5 Mton CO₂-eq (-27% t.o.v. 2005). Het modelgebied in Sint-Niklaas vertegenwoordigt dus ongeveer 0,1% van de totale CO₂-emissie door wegverkeer in Vlaanderen. **"Dit is niet serieus. Het is zoals de opmerking dat een klein landje als België toch niets kan doen aan de wereldwijde klimaatverandering.** Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen om de klimaatverandering tegen te gaan.

Transport levert met een aandeel van 36% de grootste bijdrage aan de CO₂-uitstoot in Vlaanderen. Bovendien stijgt dit aandeel jaar na jaar, ook in absolute termen, terwijl het moet dalen om de doelstellingen van Parijs te kunnen voldoen. Hoe men erin zal slagen om de CO₂-uitstoot van verkeer te laten dalen met een nieuw ziekenhuis op een auto-locatie komt niet een bod in het MER. Dit is opnieuw niet correct. Bovendien wordt in het MER enkel in algemene termen verwezen naar het Vlaams klimaatbeleidsplan, maar vergeet men in het MER te verwijzen naar doelstellingen die er echt toe doen. Zo stelt het Vlaams Energie- en klimaatplan (punt 3.1.1.1.2): "We scheppen de ruimtelijke condities noodzakelijk voor een klimaatvriendelijke mobiliteit **en duurzame bereikbaarheid**". En verder: "**Voor een duurzame bereikbaarheid binnen de vervoerregio's is een ruimtelijke organisatie gericht op nabijheid nodig.** Deze ruimtelijke nabijheid zorgt, samen met de uitbouw van een vraaggerichte basisbereikbaarheid, voor de optimale condities voor een betere combi-mobiliteit", aldus het Vlaams klimaatplan. **Hoe de bouw van een nieuw ziekenhuis op een auto-locatie buiten de stad past in dit beleid, valt onmogelijk uit te leggen.**

Om al deze redenen vraagt Bond Beter Leefmilieu om dit ontwerp RUP niet goed te keuren. **BBL is voorstander van een modern en toekomstgericht ziekenhuis, maar dan wel in de binnenstad.**

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

<https://zorg-en-gezondheid.be/groenboek-hospital-of-the-future>

<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-ge-meente/gezonde-publieke-ruimte>

