

# Verhuizing **AZ Nikolaas**

# Top zorg in of uit

# het stadshart

## Problemen en kansen



Actiecomité tot beveiliging van het leefmilieu  
op de Linkeroever en in het Waasland



'T GROENE  
WAASLAND



**AZ NIKOLAAS (AZN)** is geboren uit de fusie van **Maria Middelaers** en **Stadskliniek** in Sint-Niklaas. Twee naast elkaar gelegen campussen genaamd Moerlandstraat en De Meesterstraat. Het is een regionaal ziekenhuis met nog campussen in Temse, Beveren, Sint-Gillis-Waas en Hamme en een samenwerkingsverband met het ziekenhuis in Lokeren. Door de fusie moeten de gebouwen van de ziekenhuizen in Sint-Niklaas met elkaar verbonden worden. Al eerder is de glazen loopbrug over de Hospitaalstraat gebouwd. Maar, men wil één geheel.



Enkele jaren geleden liet de ziekenhuisdirectie onderzoeken om beide stedelijke campussen dwars overheen de Hospitaalstraat te verbinden. Het gebouw rechts op de foto stond al jaren leeg en is nu afgebroken. Hier is een nieuw gebouw mogelijk.

In 2016 liet de ziekenhuisdirectie weten dat ze een nieuw AZN op een kil terrein tussen de N41 en Smisstraat wil bouwen. Geen top zorg meer in een warm stadshart.



# Problemen

## Geen top zorg meer in een warm stadshart

In dit nummer van het *Groene Waasland* wordt de **verhuizing en het nieuwbouwproject van AZN** rond drie thema's ter discussie gesteld.

- Past dit project in de stedelijke ruimte? Of krijgt de buurt waar de nieuwbouw komt een nieuwe, duurzame structuur?
- Past dit project in alle verkeersnetwerken? Of krijgen de netwerken in de buurt een herinrichting die gezonde en veilige mobiliteit ondersteunt?
- Wordt rekening gehouden met de vervoersbehoeften in het invloedsgedebied van dit regionale ziekenhuis? Of wordt aangestuurd op een meer duurzaam verplaatsingspatroon?

*Inpraak zonder inzicht leidt tot uitspraak zonder uitzicht.* Daarom trachten we inzicht te geven. Dit is niet fijn afgelijnd. Kwaliteiten zijn niet voor ieder gelijk. Sommige aspecten worden niet behandeld, zoals architectuur en de precieze behoeften in de zorgwereld.

### Leren uit andere ziekenhuisverhuizingen

Ziekenhuizen worden vooral buiten de centra gebouwd op autogerichte terreinen. Daar heerste rust en was de lucht gezond. Neem nu bijvoorbeeld Sint-Blasius in Dendermonde. Dit ziekenhuis is gebouwd op een terrein net buiten de stadswal. Het terrein is zo groot als de centrumwijk tussen Vlasmarkt en zwembad. Zie de luchtfoto. Rechts Sint-Blasius, links hetzelfde gebied in het centrum.



De grondinname voor parking is bijna zo groot als deze van het ziekenhuis. Sint-Blasius ligt op 800 m van het station maar de loopweg is 2 km via eenzame paadjes. Met de fiets is de site ook slecht bereikbaar. De buslijn paste niet in het netwerk en is weg. De nieuwbouwwijk ernaast moet de autodrukke (ver)dragen. Ambulances rijden zich vast in de files aan de Mechelse Poort. Zo zal AZN na de verhuizing ook uitblinken in knelpunten:

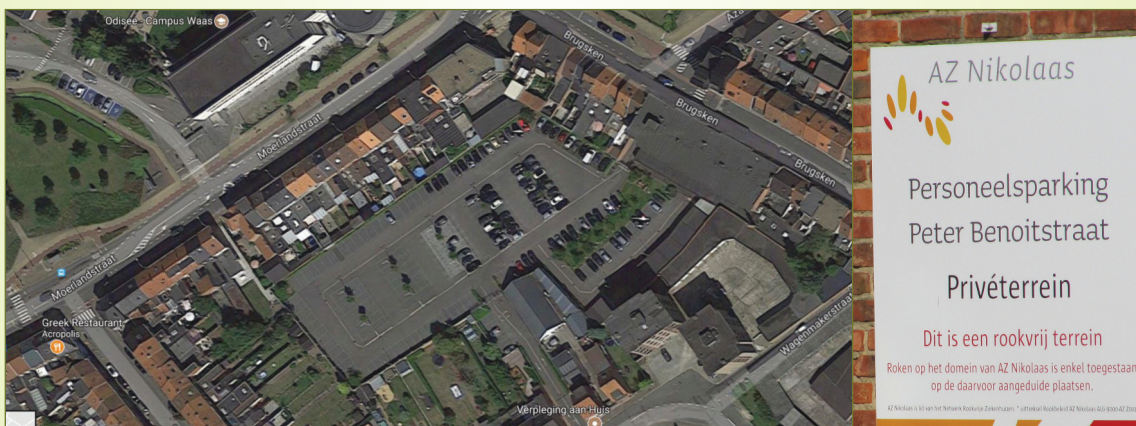
- **Ruimtelijk:** verspilling van schaarse ruimte, verarming van het stadshart;
- **Verkeer:** alle aandacht gaat naar de auto, andere vervoerswijzen worden bemoeilijkt, de rust en gezondheid worden er verstoord door verkeersdrukke en fijn stof;
- **Vervoer:** deze zeer belangrijke centrumfunctie voor pakweg 300.000 Waaslanders, vergt een voor ieder toegankelijk vervoerssysteem vanuit alle dorpen en steden in de regio.



## Ruimte blijkbaar geen schaars goed

Het huidige terreingebruik bedraagt ongeveer **7,5 ha**. Zie tekening.

In de buurt bevinden zich nog enkele personeelsparkings. Tussen Brugskens, Moerlandstraat en Peter Benoitstraat [zie luchtfoto] is een inpandig parkeerterrein met bijna 180 plaatsen. Er ligt ongeveer 4.000 m<sup>2</sup> asfalt. De aangrenzende bewoners in de bescheiden rijwoningen hebben aan hun voordeur druk verkeer en aan hun achtertuin een kankerplek. Onleefbaar. Weinig respectvol.



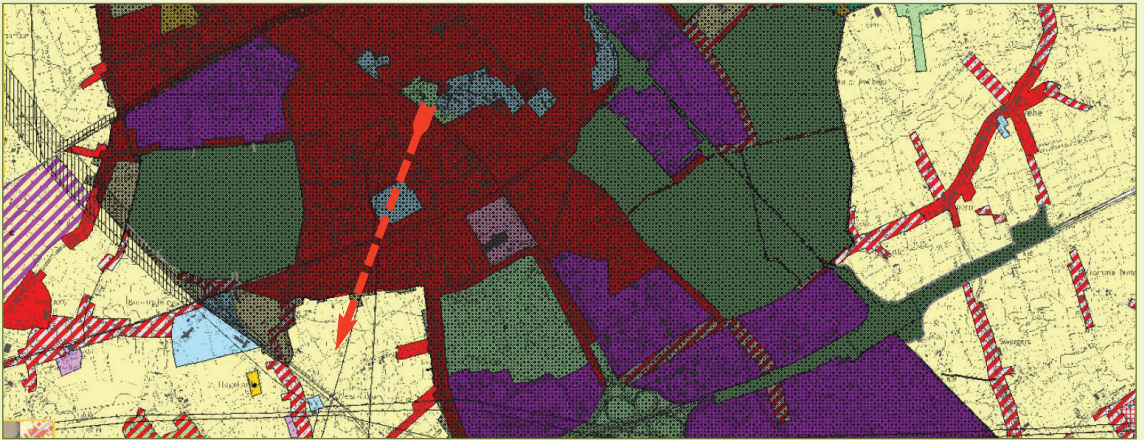
De huidige dubbele ziekenhuiscampus met in de buurt verspreide parkings is ruim **8 ha** groot. De nieuwe locatie eist meer dan het dubbele aan ruimte op (volgende afbeelding rechts). **Achttien ha** landbouwgrond wil men opofferen. Dat is zo veel ruimte als de hele buurt van Grote Markt tot halweg Hofstraat en Stationsstraat in Sint-Niklaas (hieronder links). Ruimte is blijkbaar geen schaars goed.



## Een kloppend hart, weg uit de stad. Wie voert duurzaam beleid?

Door de ruimte vrij willekeurig in te nemen voer je geen duurzaam beleid. Een van de vroegere burgemeesters van de stad verklaarde in de media: Duurzaamheid, groen en zachte mobiliteit zijn pijlers van projectontwikkeling. De verhuizing van AZN maakt afstanden groter. Dus volgt het beleid haar eigen woorden niet. Het is een project dat raakt aan vele belangen van buurt, stad en regio. Vele beleidsvoerders moeten een gezamenlijke, goed onderbouwde keuze maken over onder meer:

- Omgeving : regionaal- en stedenbeleid, ruimtelijke kwaliteit en verhoudingen, nabijheid en synergie, reconversie, verdringing en samenhang ...
- Mobiliteit : alle netwerken, samenhang inzake afwikkeling, veiligheid, leefbaarheid, multimodaliteit, verhoudingen tot de omgevingskwaliteit...
- Duurzaamheid : economie, ecologie, energie, zuinig ruimtegebruik ....
- Sociaal: regionale zorg(noden), preventie, gezondheid,...
- ...



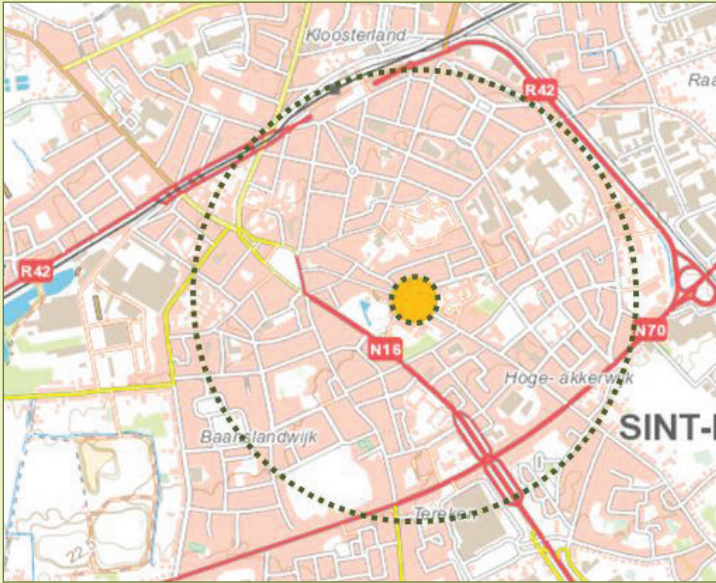
Verhuizing uit het stadshart naar landbouwgebied [geel], naar percelen net buiten het afgebakende stedelijk gebied (donkere overdruk), waar het stedelijke beleid moet worden gevoerd. Maar duurzaamheid, groen en zachte mobiliteit zijn nauwelijks aan zet.

## Synergie met de stad? Socio-economische verwevenheid?

Synergie betekent: verhoogde werking door combinatie van verschillende middelen. Of  $1 + 1 = 3$ . De afbraak van AZN in de binnenstad is een verstrekkende beslissing. Want de synergie wordt verminkt.

**Haal AZN weg en:**

- St-Carolus- en Odisee-studenten verpleegkunde zijn langer onderweg voor hun stage.
- Openbaarvervoergebruikers zijn ook de dupe. Langere reistijd met meestal een bijkomende overstap
- Contact met alle centrumfuncties verdwijnt. Horeca en kleinhandel zien nog minder volk langs komen.
- Een park als buur is niet meer. Het wordt een alles overheersende parking als buur. De vijand van de onbeperkte autovrijheid wordt de andere auto.
- Met de fiets naar tal van bestemmingen combineren wordt lastiger...



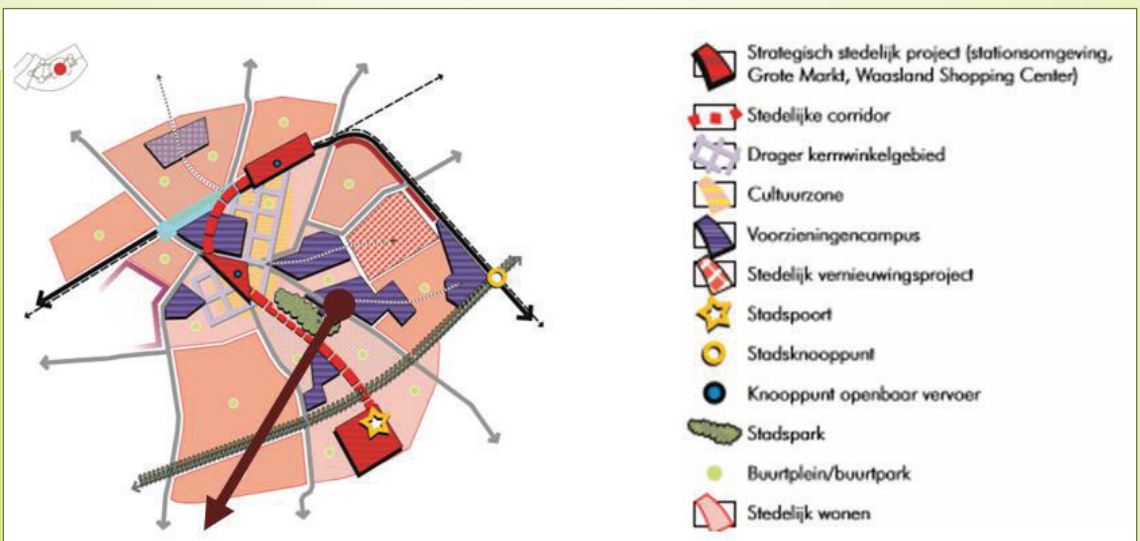
- Station
- Woonwijken
- Stedelijke corridor
- Kernwinkelgebied
- Horeca
- Handel en wandel
- Stads- en streekbus
- Stadspark
- Diensten
- Scholen
- Cultuur

### Gooien we de andere beleidsplannen overboord?

In het **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)** uit 2006 staan ambities die men niet volgt.

1. **Compacte stedelijke kern** als compacte verweven woonstad en stedelijke spil van het Waasland (p. 330).
2. **Stedelijke corridor** station – Grote Markt – Waasland Shopping Center als ruimtelijke drager van de gemengde woonstad (p. 336).
3. **Actieplan** voor de inpassing van de regionale voorzieningen in de gemengde woonstad, met de uitwerking van strategische projecten voor de voorzieningencampussen ... Hospitaalstraat, Parklaan (p. 336).
4. Stadsbestuur neemt **initiatieven** om de natuurlijk-landschappelijke waarde van de **Z-vormige bosstructuur** te versterken, rekening houdend met het aanwezige multifunctionele gebruik (p. 334).

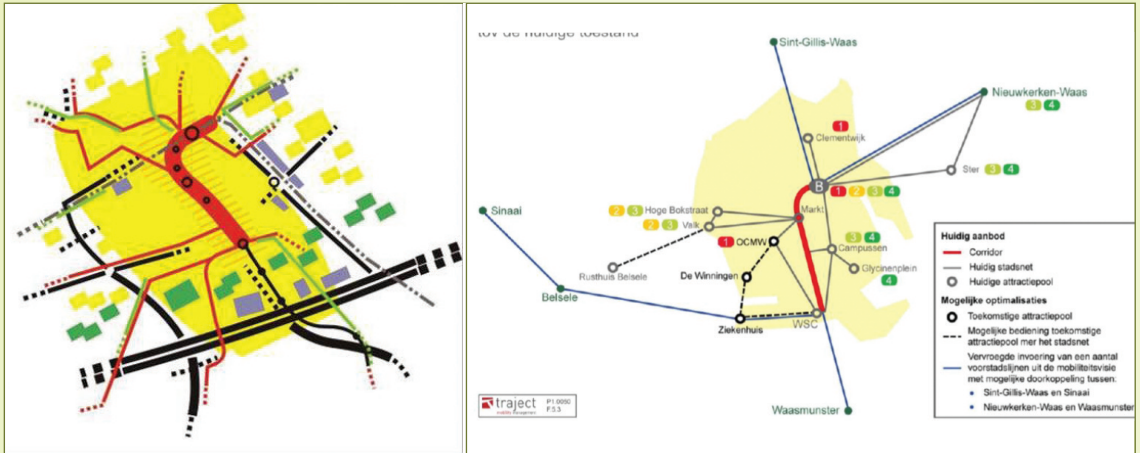
*Schets van de gewenste ruimtelijke structuur van de kernstad uit het GRS.*





In het eerste Mobiliteitsplan (2002) koos men voor een ruitvormige stedelijke structuur. Aan de rand van de kernstad moesten de westelijke en oostelijke tangent afgewerkt worden. Centraal is een stedelijke corridor gepland op maat van voetgangers, fietsers, bus en bestemmingsverkeer. Deze corridor verbindt centrumfuncties met stad en streek. **En die vrije busbaan is ook heel geschikt voor ambulances.**

Het tweede mobiliteitsplan fantaseert er een nieuwe stadsbuslijn bij tussen Waasland Shopping Center, het nieuwe ziekenhuis AZN aan de N41, De Winingen en het OCMW. Een aantal betrokken buurten en straten zal nooit geschikt zijn voor dit traject. Over de geringe efficiëntie en de hoge kosten voor De Lijn wordt met geen woord gerept.

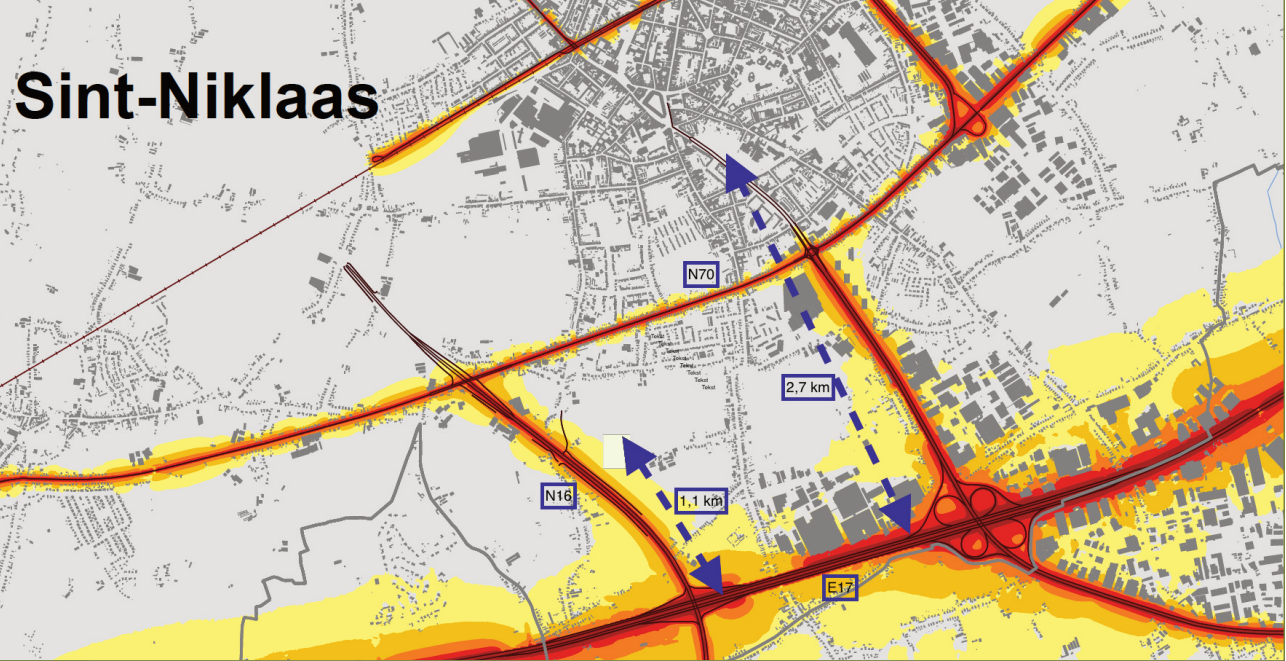


## Gezondheid?

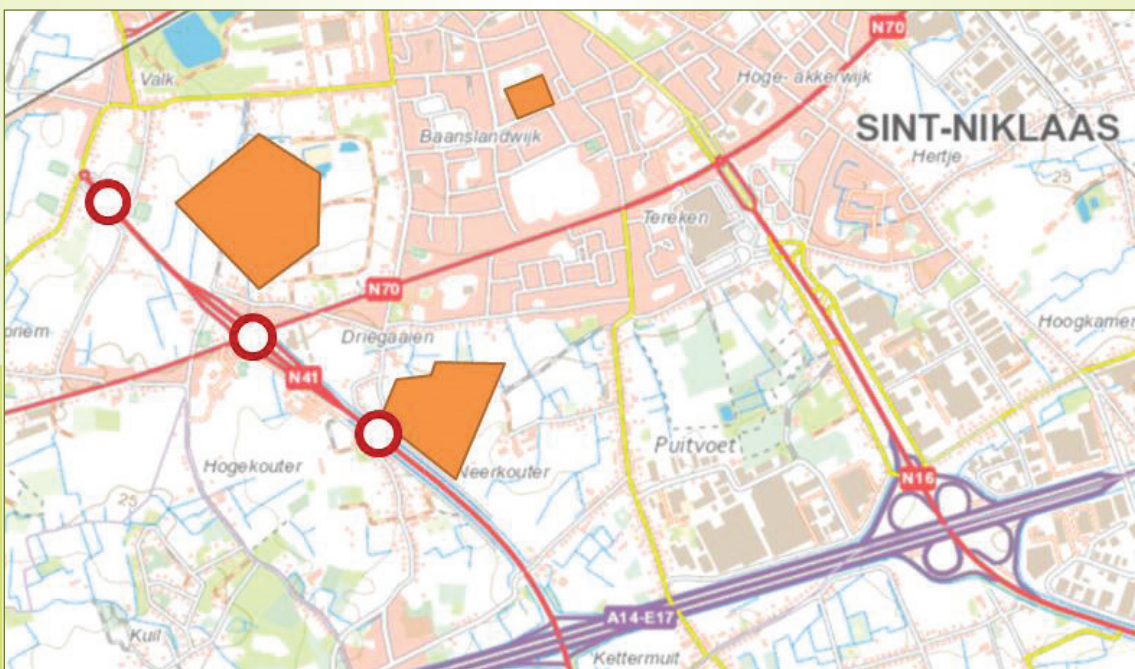
AZN wil verhuizen naar een fijnstofbuurt. De weilanden waar men de campus wil bouwen liggen op minder dan 500m van de drukker wordende ringweg N41. Een investering in schone lucht is dit niet. En dat terwijl gezondheidszorgers het heilzaam effect van uitzicht op groen en bomen op patiënten heel goed kennen.



# Sint-Niklaas



De E17 met een verkeersintensiteit van ongeveer **90 000** voertuigen per dag zorgt in het Waasland voor een breed lint met veel geluidslast (zie kaart hierboven) en veel emissies. De effecten van geluid en emissies zijn voor de nieuwe AZN locatie vermoedelijk veel erger dan voor de huidige locatie, gezien de afstanden tot de verschillende hoofdwegen. Nauwkeurig onderzoek van geluid en emissies moet uitwijzen, wat de effectieve gevolgen zijn voor beide locaties.



De nieuwe voorgestelde stek van AZN is hoofdzakelijk autogericht. De N41 wordt als drager gezien van de nieuwe locatie. De stad wenst ook nog een relatie te leggen met een herbestemming van de Winningen en met het sociaal Huis – OCMW. De stad vreet zo aan onze schaarse vrije ruimte. De sociale dimensie van de ruimte (pleinen, scholen, buurten) gaat op de schop..



## Bouwprogramma met grote impact?

Voor het ziekenhuis en het nevenprogramma zijn 134.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte gepland (zie volgende tabel). Het is een grootschalig bouwprogramma. De geplande 134.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte stemt overeen met 1.000 modale woningen met elk een bewoonbare vloeroppervlakte van 134 m<sup>2</sup>.

## Zijn er voldoende parkeerplaatsen?

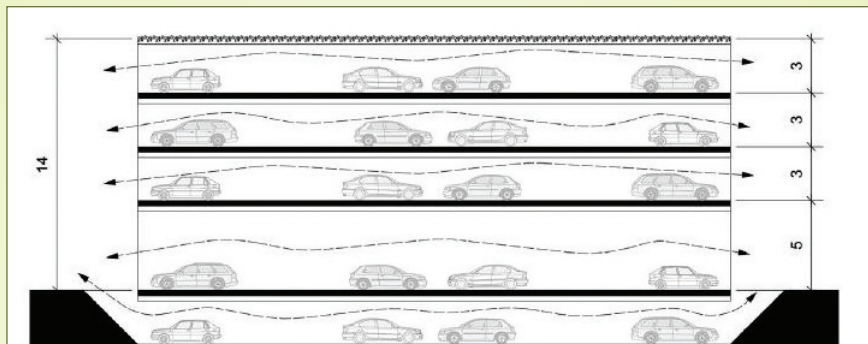
De parkeervoorzieningen hebben een ruimtelijke wanverhouding in het bouwproject. Voor parkeren is bijna 59.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte gereserveerd. Goed voor bijna 2.400 parkeerplaatsen, ruim berekend met bruto 25m<sup>2</sup> per plaats. De stad zegt bovendien: Het stadsbestuur voorziet op, of nabij de campus eveneens een randparking om de parkeerdruk op het centrum te beperken. Er zou nog een 'Randparking West' met 500 plaatsen aan toegevoegd worden. De stad gelooft in het Parkeer & Rijspreekje (P&R) door hieraan ook nog een buslijn met hoge frequente te fantaseren naar het dubbel verminkte stadshart. Het Waasland Shopping Center maakte eerder al veel kleinhandelszaken in het winkelhart kapot. Nu dreigt nog het ziekenhuis te volgen en straks wellicht ook nog de Odisee hogeschool, het stadshart loopt dus nog verder leeg ....Met op termijn verdere leegstand en verkommering in de binnenstad, alle centrummanagers ten spijt ...

<b>PROGRAMMA AZ NIKOLAAS</b>			
TOTALE VLOEROPPERVLAKTE ZIEKENHUIS	90.000 m <sup>2</sup>	PARKEREN ZIEKENHUIS	55.000 m <sup>2</sup>
+ Uitbreiding	18.000 m <sup>2</sup>	PARKEREN SCHOOL	4.500 m <sup>2</sup>
			59.500 m <sup>2</sup>
<b>NEVENPROGRAMMA</b>			
VRIJSTAANDE GEBOUWEN		bruto oppervlakte / parkeerplaats	25 m <sup>2</sup>
revalidatie, kinderopvang, palliatieve zorg...	12.000 m <sup>2</sup>	aantal parkeerplaatsen	2.380
HOGESCHOOL ODISEE	14.000 m <sup>2</sup>	randparking west (P&R)	500
	<u>134.000 m<sup>2</sup></u>		<u>2.880</u>





Er komt dus nog meer parking in deze buurt. De site wordt nog banaler. Tijdens de buurtbewonersvergadering van 3 oktober 2016 werd een impressie van dit parkeergebouw getoond, 14m hoog. Via deductie kan men lengte en breedte inschatten : ongeveer 33 x 300 m. Onderstaande schets suggereert een goede verluchting door het massieve parkeergebouw, dit om fijn stof naar de burens te laten ontsnappen.



## Is automobiliteit een eindig verhaal?

De grootschaligheid hier, de stedelijke verminking daar en de drive-in-inrichting bij woningen, bedrijven en diensten... tot in de verste uithoeken van het Waasland zijn de oorzaak van auto-afhankelijkheid en vervuiling, onrust, onveiligheid en congestie.

Investerings moeten een meerwaarde scheppen. Het rendement moet duurzaam zijn. Het voorgestelde parkeerverhaal toont bitter weinig toegevoegde waarde. Het ziekenhuis en de stad investeren niet toekomstgericht. Want autobezit is een eindig verhaal, straks wordt gedeelde mobiliteit in zelfrijdende auto's de norm.



Indien de parking bij AZN drie keer voor 85% bezet raakt (dit noemen we de parkeerrotatie) dan parkeren er 3 x 2.000 auto's per dag of 12.000 ritten heen en terug per dag. Dit is zonder de bijkomende stadsrandparking en zonder afhalen en brengen met de auto gerekend. Men mag dus aannemen, dat het kruispunt N41 / Heimolenstraat met minstens 1.200 ritten per spitsuur (of 10 % van het dagtootaal) belast wordt door dit ziekenhuisproject alleen. Hiervoor is een megarotonde of een op- en afritten-complex nodig en fietsers moeten onder de grond...

## Te voet of met de fiets, de vergeten dimensie

De voetganger lijkt vergeten. Bewegen is nochtans een elementair gezondheidsadvies. Stappen wordt beperkt tot de kortst mogelijke verbinding tussen parkeerplaats en lift. Hoe zal het publieke domein ogen? Hooguit een zebra-pad en een tegelpad? Geen harmonie van stappen met vertoeven, ontmoeten, terrasje doen, shoppen, wachten in de lentezon of beschutting zoekend. Niets lijkt te passen in het functionele ontwerp met toegangswegen en voorsorteerstroken. Terwijl Waasland klimaatland en de stad Sint-Niklaas zelf het STOP principe naar voorschuiwen. Wedden dat er olifantenpaadjes ontstaan?



In deze perifere ruimte wordt ook de fietser gestraft. Afstanden worden langer. Het fietsnetwerk moet nog worden ontwikkeld in deze op de autocultuur afgestemde buurt. Aan gewestwegen in de buurt zijn geen geslaagde fietsvoorzieningen terug te vinden:

- Langs de N41 over de E17 bij Sint-Niklaas-West heeft het Vlaams Gewest alvast de fietspaden opgedoekt op de verbinding met Hamme.
- De recentelijk aangepaste kruispunten aan De Ster en aan Sinbad zetten de toon: de fietser blijft er schandalig ondergeschikt aan Koning Auto.

Alsof onze Vlaamse volksvertegenwoordigers nooit fietsen.

Een visie op of een concept van fietsstallingen bij het nieuwe ziekenhuis ontbreekt.

### Een verdere verminking van het busnetwerk?

Aan de bushalte Park op de buscorridor in de Parklaan passeren vandaag 13 ritten per daluur en per richting. In de spits zijn er dat nog meer. Spijtig genoeg ligt de halte Park niet pal aan de voordeur van het ziekenhuis. De ziekenhuisdirectie koos voor een hoofdingang in de Moerlandstraat. Hier is de in- en uirit van de ondergrondse parking het visitekaartje, de onthaalruimte van AZN. Wel is er stadsbushalte waar om het half uur een bus passeert.

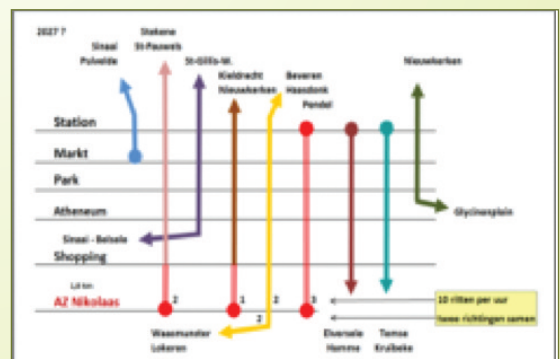
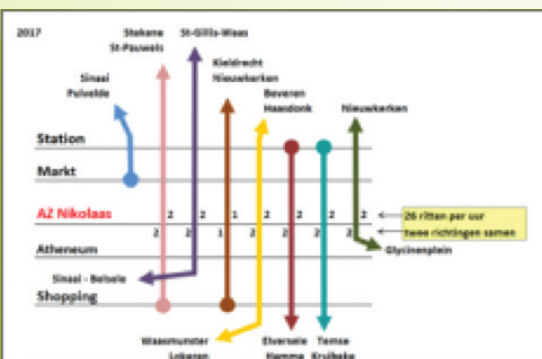


Bij de voorgestelde nieuwe ziekenhuislocatie aan de N41, komen alleen de buslijnen 81 en 82 in de buurt. De stad zegt: Door middel van een directe buslijn met een hoge frequentie wordt de verbinding tussen campus / randparking en het stadscentrum / station gegarandeerd.

Taal van politici die nooit het openbaar vervoer gebruiken. Hoe hoog is die hoge frequentie? Links onder een schema van de huidige lijnen in de corridor. Daarnaast hetzelfde schema met drie mogelijke aanpassingen gericht op het nieuwe AZN:

1. Verlenging van twee lijnen vanaf Waasland Shopping Center tot AZN over minstens 2 km of 5 minuten extra rittijd.
2. Omlegging van de bestaande lijnen 81 en 82 langs AZN.
3. Toevoeging van een buspendel van station naar AZN.

Er zouden dan acht bussen per uur/per richting van het station naar AZN rijden waarvan twee ritten naar/van Waasmunster. Deze aanpassing zou De Lijn opzadelen met ongeveer 300.000 euro extra exploitatiekosten per jaar. Voor bijna alle busgebruikers uit stad en streek wordt de reistijd met de bus vele minuten langer per enkele rit. En er moet vaker overstapt worden. Zo ban je het openbaar vervoer uit de markt. En P&R-klanten zullen het systeem niet redden. Het P&R-concept is in deze stad met nog veel hinderlijke factoren tot mislukken gedoemd.



Het bustraject krijgt men niet verkocht in de ooit zo landelijke Smisstraat. Een busbaan vanaf de Dendermondsesteenweg via de Dommeldreef dwars door de velden (bruin tracé op volgende schets) is dan nodig. Weer extra kosten.

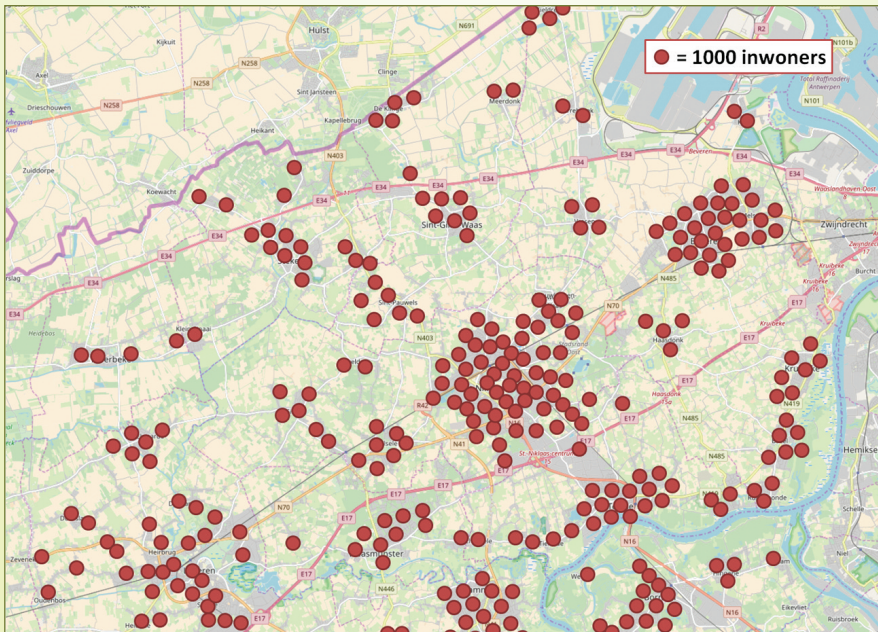


## Vervoerbehoefden van/naar nieuwe ziekenhuis

Het herkomstgebied voor dit regionale ziekenhuis is iets ruimer dan het Waasland. Onderstaand kaartje geeft een indruk van dat gebied en de spreiding van het aantal inwoners 'gebundeld' in stippen à 1.000 inwoners. Het invloedsgebied telt ongeveer 300.000 inwoners. Die leven verspreid met vrij uiteenlopende dichtheden. Dit noemt men 'gebundelde deconcentratie' met volgende kenmerken:

- Drie stedelijke gebieden: Sint-Niklaas, Beveren en Lokeren.
- Verstedelijkte kernen: Temse, Bornem, Hamme, Stekene en Sint-Gillis-Waas.
- Verstedelijkte linten als uitloper van voornoemde stedelijke gebieden zoals Sinaai – Belsele, Kruibekke
  - Temse – Waasmunster, Kemzeke – St-Pauwels
- Voorts veel verspreide bebouwing (niet in beeld gebracht).

Het is nu zeer de vraag wie, hoe en hoe vaak men zich vanuit dit rommelgem verplaatst naar en van AZN. Niemand lijkt dit te weten. Bovendien is duidelijk, dat dit veel meer een regionale aangelegenheid is dan enkel voor de stad Sint-Niklaas.





In het huidige Mobiliteitsplan van Sint-Niklaas staat op bladzijde 44: Op dit moment zijn er geen modal split gegevens over het personeel van AZ Nikolaas. Wel is geweten dat 23% van de medewerkers sporadisch tot dagelijks met de fiets naar het werk komt. Over directie, kaderpersoneel, bezoekers, patiënten van de dagkliniek en verblijfspatiënten zou niets geweten zijn over hun verplaatsingen. De ziekenhuisdirectie zou een mobiliteitsdeskundige moeten aanwerven die de feitelijke verplaatsingen opvolgt en aanstuurt.

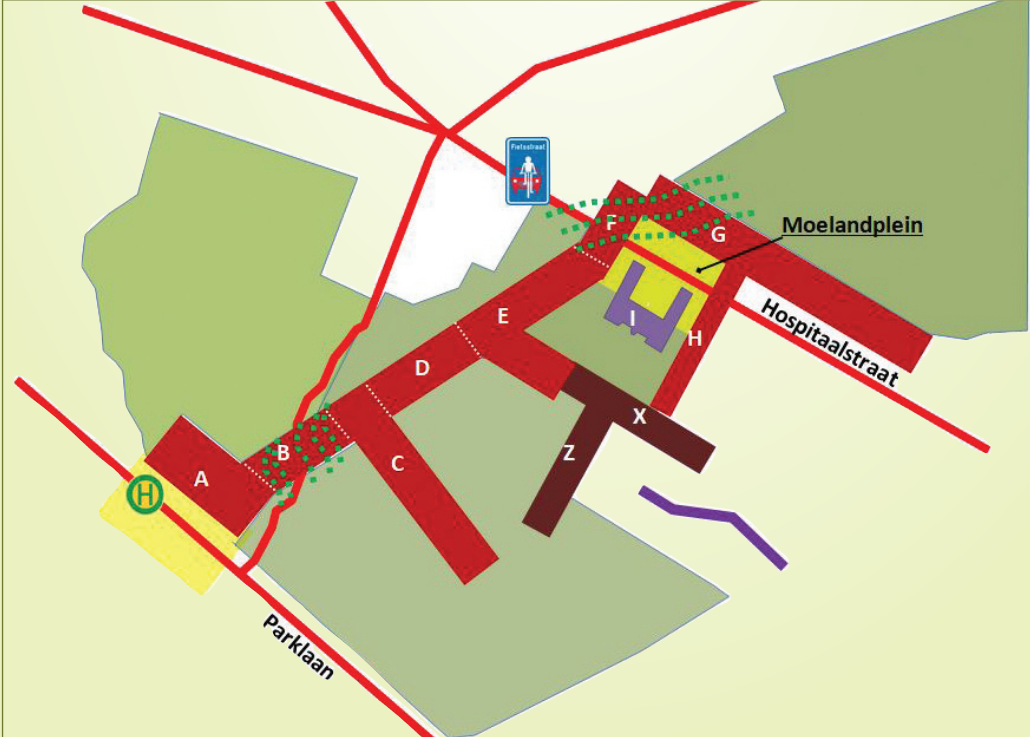
Erger nog is, dat dit mobiliteitsplan een uitwerking voorspiegelt waarin geen veranderingen nagestreefd worden. Dat begint al met de wereldvreemde stelling : Op de huidige locatie heeft het ziekenhuis een zeer goede OV-ontsluiting dankzij het stadsnet. Zie de vorige paragraaf over het busnet. In de inleiding schreven we dat het een regionaal ziekenhuis is. Dus moet het ook zeer goed verbonden zijn met de hele regio. De vervoersalternatieven krijgen met dit soort planning geen schijn van kans. . Alleen de auto zal winnen, het klimaat verliezen.

### Samenvatting problemen

- 1. Men leert niet van fouten bij andere ziekenhuisverhuizingen.*
- 2. Ruimte lijkt geen schaars goed te zijn.*
- 3. Een kloppend hart wordt weggesneden uit de stad.*
- 4. De synergie met de stad en de sociaal-economische verwevenheid worden verminkt.*
- 5. Bestaande beleidsplannen worden overboord gegooid.*
- 6. Het bouwprogramma heeft een grote impact.*
- 7. Is er niet veel te veel parking, met private fossiele automobilititeit als een eindig verhaal in zicht ?*
- 8. Te voet en met de fiets zijn een vergeten dimensie, met de trein naar het nieuwe AZ-Nikolaas wordt al helemaal onmogelijk.*
- 9. Het busnet wordt verder verminkt.*
- 10. Men kent de doelgroepen en hun vervoersbehoeften niet.*

# Kansen

## Top zorg en warm hart in het stadshart



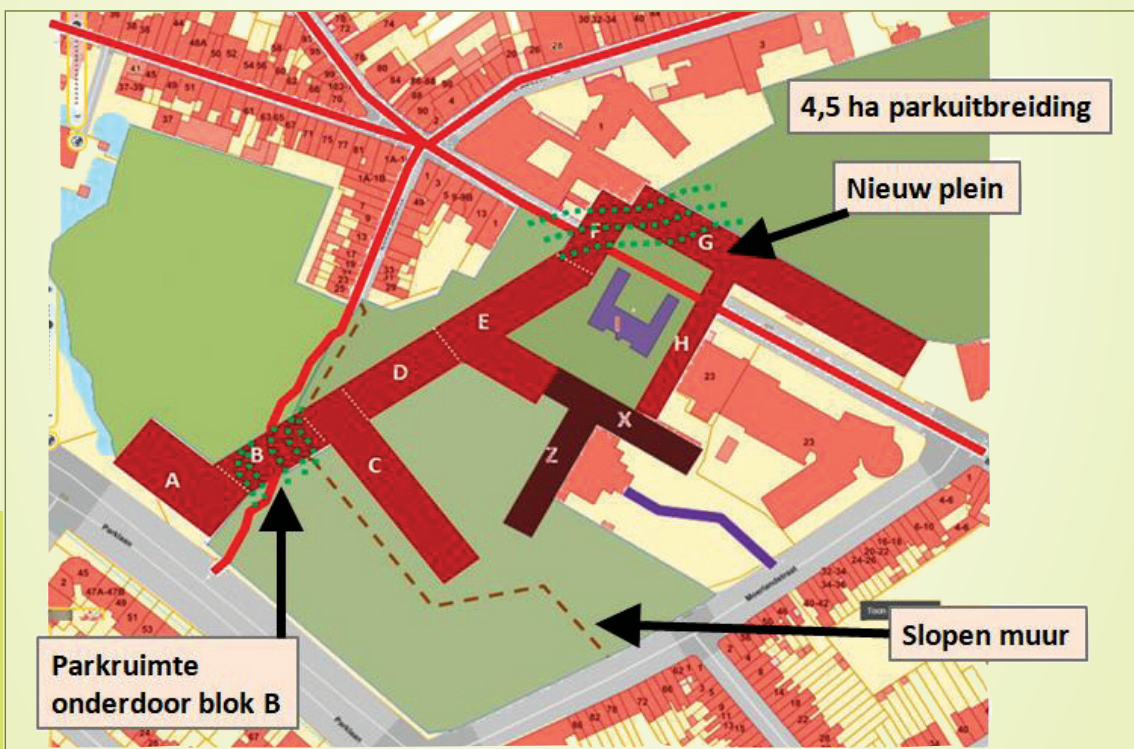


In het vorige hoofdstuk hebben we vragen gesteld bij de geplande verhuizing. Nu schuiven we een alternatief naar voor, bij wijze van voorbeeld. Dit heeft als doel, om de planning om te buigen naar meer toegevoegde waarde. Ontdek het **Parkziekenhuis AZN**.

**Is dit het enige alternatief? Neen.** Het is een voorbeeld van hoe men de puzzel van ruimte, verkeer en vervoer tot een samenhangend geheel kan leggen. Hoe ruimte, verkeer en vervoer in harmonie kunnen worden gebracht met rust, gezondheid en veiligheid. Aan de hand van dit kansrijke concept leggen we verbanden voor een meer duurzame ontwikkeling in stad en streek. Nogmaals, dit project overstijgt het stedelijke belang.

## Inbreiding in het park maakt uitbreiding van het park mogelijk

Door AZN in het park te (ver)bouwen moet een klein deel van het stadspark opgeofferd worden. In het voorgestelde concept gaat het om ruim een halve hectare park dat bebouwd zou worden. Maar, binnen dit stedenbouwkundig geheel kan het park aan de noordzijde met bijna 4,5 ha (!!) uitbreiden. De nieuwbouw in het park is een voorwaarde om het park te kunnen uitbreiden. Eerst moet de nieuwbouw aan de Parklaan starten, om op termijn de campus De Meesterstraat om te kunnen vormen tot een nieuw park van 4,5 ha. Het park wordt in twee gedeeld door de nieuwbouw. Daar tegenover staat dat de bestaande oude muur tussen AZN en park kan worden gesloopt. Door open ruimten vrij te houden onder delen van de nieuwbouw ontstaan 'ecoducten' (*groene stippen in volgende figuur*).



## Inbreiding versterkt de synergie met park, rust, gezondheid en met de burens

Door AZN op de bestaande locatie uit te breiden van Parklaan tot Hospitaalstraat in combinatie met een grote uitbreiding van het park, wordt de synergie met het park versterkt. Rust en gezondheid worden het belangrijkste bestanddeel van de ziekenhuisbuurt. Door op de huidige locatie te blijven, kan de band van AZN versterkt worden met de buurt en de burens.

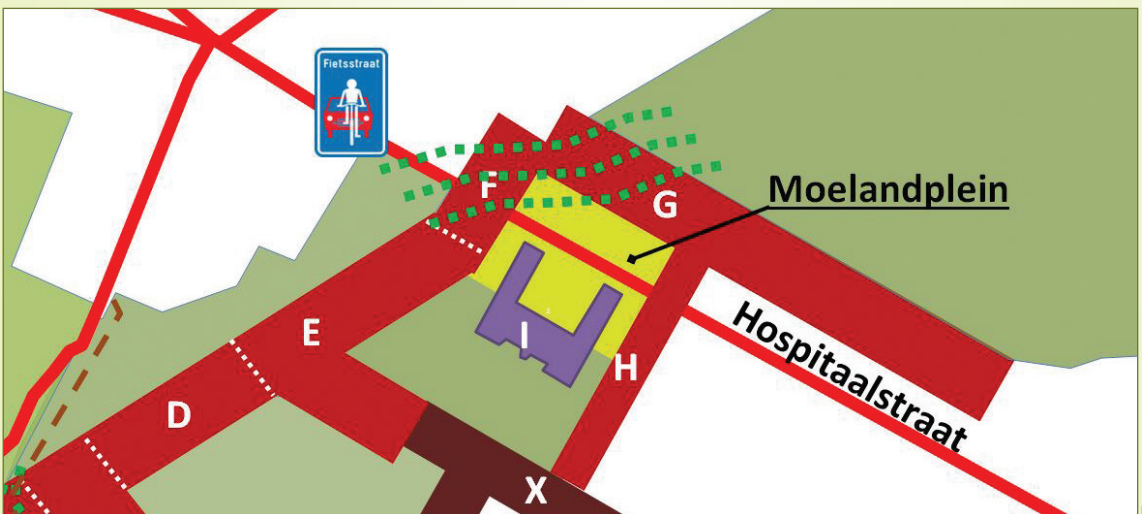


- In de eerste plaats met hogeschool Odisee en met Sint-Carolus. Studenten en docenten kunnen in geen tijd naar hun stageplaats wandelen, en artsen naar de school om les te geven.
- Maar ook met de kleinhandel, horeca en diensten in de buurt. Hun bestaanskansen worden versterkt door passanten en klanten in de buurt te houden.
- Wijkbewoners genieten van de vergroening door de substantiële toename aan parkruimte.
- En ze genieten van de doorgedreven verzachtende ingrepen in publiek domein en verkeer (zie verder).

## AZN moet sterke band hebben met publieke domein

Door een modulaire opbouw kan het project gefaseerd uitgevoerd worden. Eerst het hoofdgebouw A dat als baken in de stad kan fungeren. Dit hoofdgebouw huisvest de info-, onthaal- en inschrijffuncties. Tevens kan dit gebouw de eigen horeca huisvesten met zicht op de levendige Parklaan. Met gebouw A wordt een sterke band gelegd met het publieke domein. Daarop sluiten de andere gebouwen aan: C, D en E. In latere stappen kunnen C (helemaal) F, G en H toegevoegd worden. Z en X kunnen blijven.

Kasteel Moeland komt aan een centraal plein te liggen met bijvoorbeeld een fietsstraat. Het is mogelijk om de naburige scholen Odisee en Sint-Carolus uitbreidingsmogelijkheden te bieden in H en G. Volgende structuurschets en sfeerbeeld geven een idee van wat hier kan.

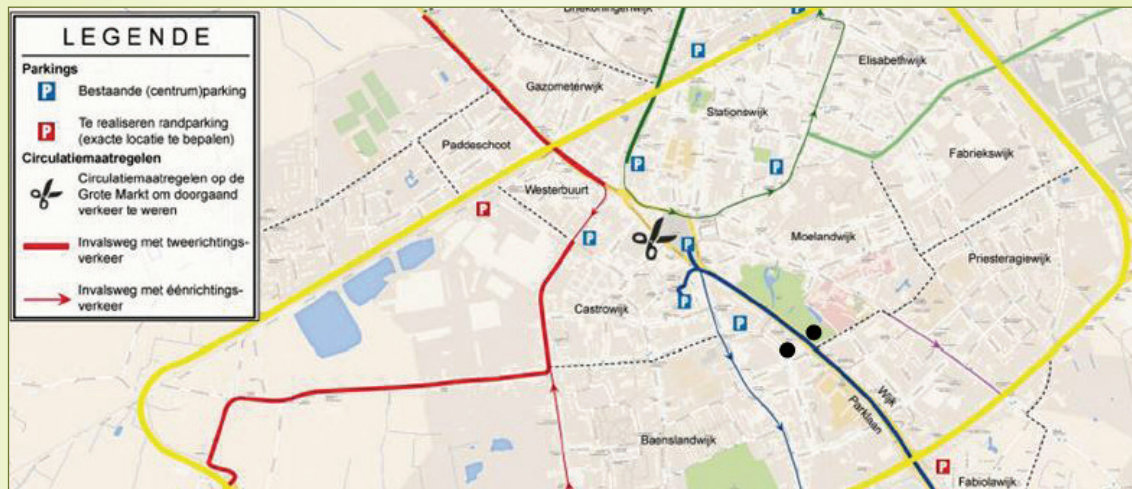




## Autoluwe Parklaan met ruimte voor stappers, fietsers en bus

Het zwaartepunt van de synergie van AZN met de (bus)corridor bevindt zich op en onder een nieuwe pleinruimte – als stedelijk etappepunt tussen Grote Markt en Fabiolaplein. Die pleinruimte sluit direct aan met het hoofdgebouw. Dit wordt hierna toegelicht.

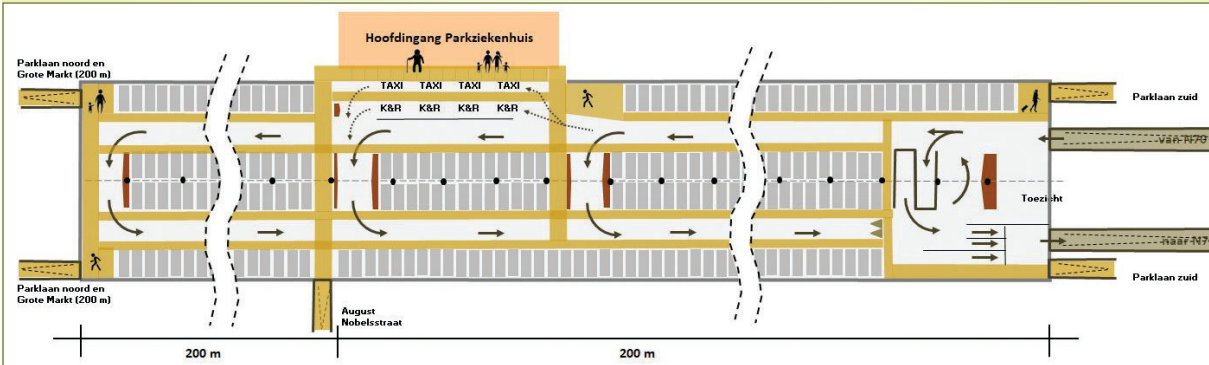
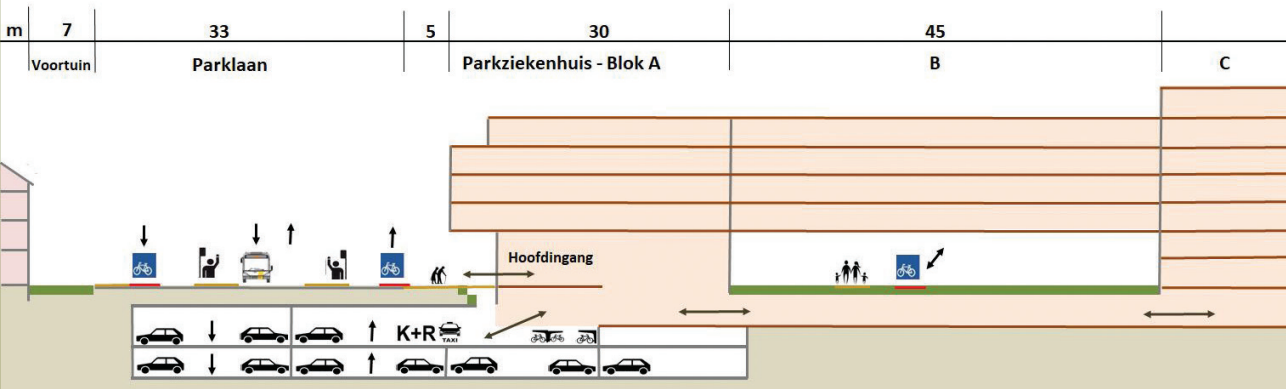
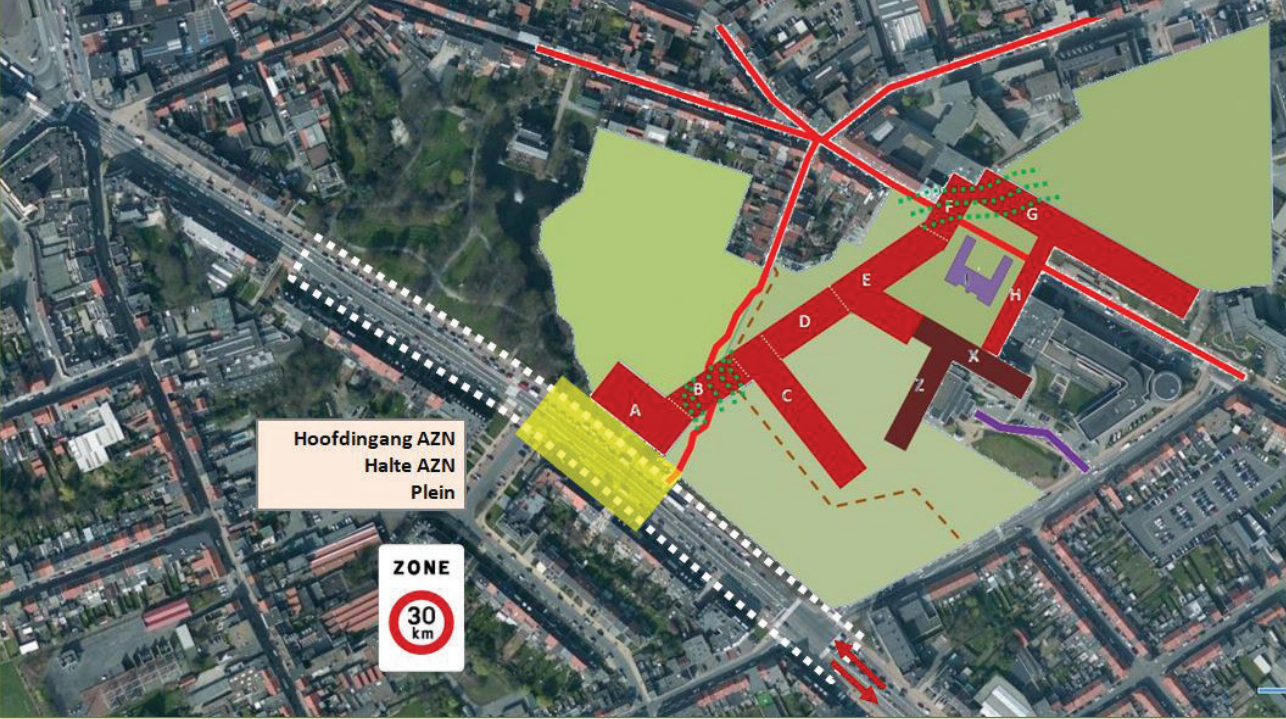
De buscorridor op de brede Parklaan is een waardevol onderdeel van de ruimtelijke structuur van de kernstad en in de centrumrol voor de stad en voor het Waasland. In het huidige mobiliteitsplan wil men doorgaand autoverkeer weren op de Grote Markt. Het plan stelt een knip voor op de Grote Markt (zie volgende afbeelding). Dit betekent in feite, dat de statige Parklaan ook verkeersluw wordt. Dit vormt een hefboom voor vernieuwing.



Het park grenst over circa 400 m aan de Parklaan. De laan is circa 35m breed, de voortuinstroken niet meegerekend. **Dit publieke domein heeft een kansrijke structuur om een nieuwe ruimtelijke kwaliteit te realiseren:**

- Halfweg die 400 m een plein tussen de woningen en het nieuwe hoofdgebouw van AZN.
- Dit plein fungeert als esplanade van AZN, als verblijfsvriendelijke ruimte, als scharnierpunt in de overstap van fiets, bus of auto naar AZN en buurt.
- De bushalte Park wordt architectonisch ingepast in het plein. De volgende foto toont een voorbeeld van vormgeving (halte Flageyplein in Elsene).
- Onder de Parklaan kan een parking ingepast worden. Ze meet maximaal 400 x 35 m. In het midden van deze ruimte hebben voetgangers direct toegang tot het hoofdgebouw van AZN en met de buurt. Per laag à 400 x 35 m kunnen ongeveer 500 auto's parkeren.
- In deze ondergrondse passen ook de voorzieningen voor taxi's en Kus & Rij.
- Auto's komend van de N70 rijden net voor de Moerlandstraat in / uit de parking, De Moerlandstraat wordt hierdoor ook een luw gebied.
- Onder blok A kan voorts nog een parking en een ruime fietsenstalling ingericht worden.
- Bij blok X en Z kan de bestaande ondergrondse parking (350 plaatsen) in gebruik blijven. Bijvoorbeeld enkel voor personeel, in plaats van de inpandige personeelsparkings in de omliggende straten.







## Buurt met fietsstraten in acht richtingen

Het buurtweefsel heeft vooral autoluwe straten met zone 30. In acht richtingen kunnen fietsstraten ontwikkeld worden. Deze vertakken verder in de stad en sluiten verderop ook aan op regionale hoogwaardige (provinciale) fietsverbindingen.

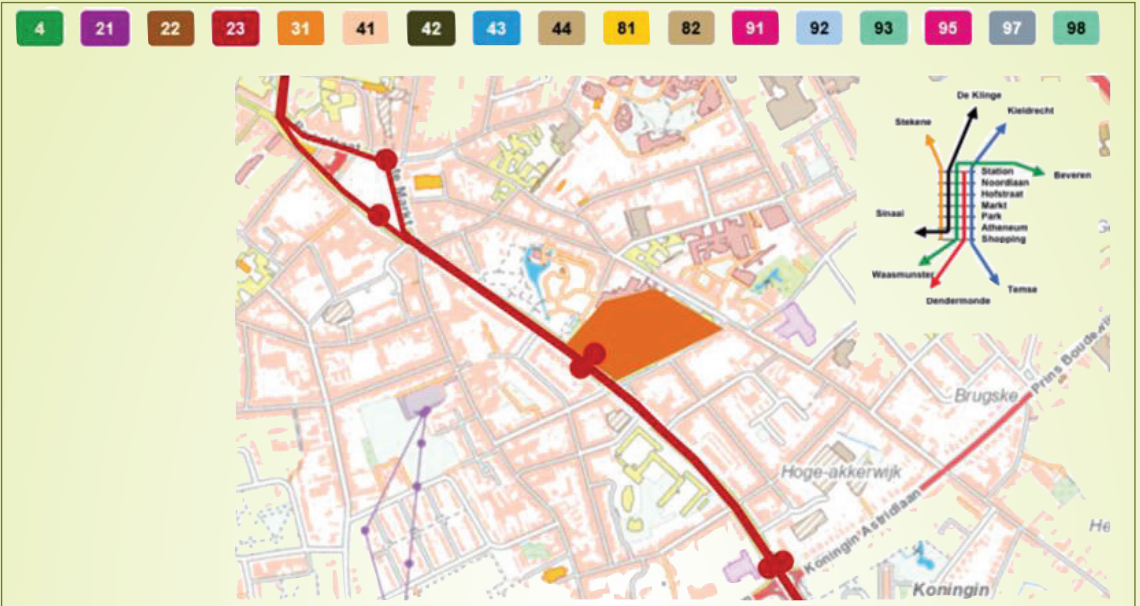


Door het autoluwe karakter van Parklaan komt ruimte vrij. Met het opheffen van de parkeerstrook naast het park kan elk fietspad met ruim een meter verbreed worden. Dit is een investering in rust en gezondheid. **Fietsen is gezond.**

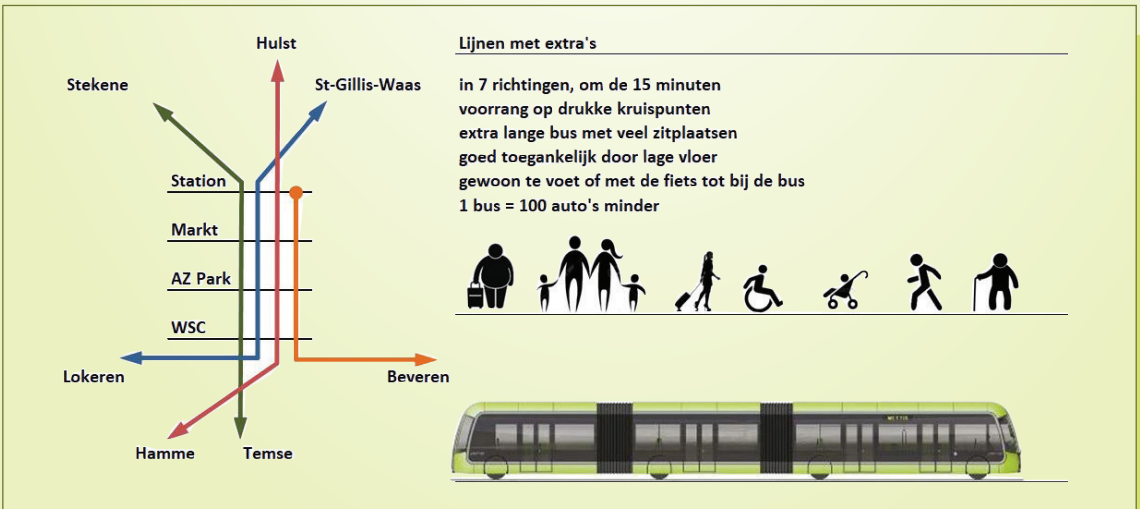


## Buscorridor met nieuw elan

Met de bushalte pal voor de hoofdingang komt bijna heel het Waasland vlot binnen bereik. De bediening van AZN kan met de bestaande middelen en dus zonder extra kosten voor De Lijn.



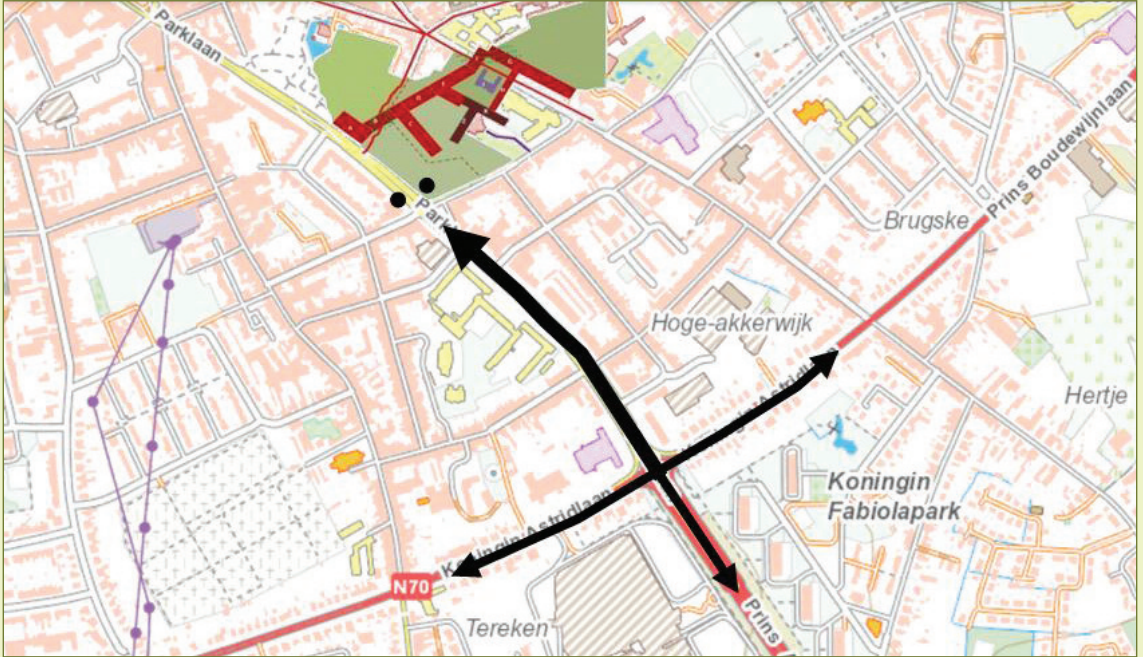
Met een sturend beleid, gericht op duurzaamheid, gezondheid en veiligheid kan de bus nog extra vervoer vlot aan. Dit is mogelijk door naar de zwaarst verstedelijkte kernen de bus een nieuw elan te geven. Volgend schema toont de zeven belangrijkste richtingen waarop (een gefaseerde) invoering van de bus met nieuw elan mogelijk is. Die zeven lijnen hebben samen een honderdtal haltes die de verstedelijkte gebieden en wijken bedienen. De auto wordt overbodig om tot bij een P&R-overstappunt te rijden. En met zeven keer vier ritten per uur/per richting kunnen vlot ruim 2.500 mensen naar de stad rijden, elk uur. Hoe meer mensen de bus [kunnen] nemen, des te minder peperdure parkeerplaatsen nodig zijn bij AZN.





## Vlot bereikbaar met auto

Met de auto blijft AZN goed bereikbaar vanaf de N70 en N16 via Parklaan. Sluipverkeer wordt geweerd in bijvoorbeeld Brugsken en Lamstraat. De wijken rondom AZN verdienen dit. **Ambulances, brandweer, politie en taxi's kunnen via de busbanen ook nog tot in het centrum rijden.** Hoe dan ook, we moeten naar een trendbreuk in de keuze van vervoermiddelen gaan. Waasland, klimaatland weet U nog ?



## Trendbreuk bij keuze vervoermiddel

In volgende tabel vindt u een theoretische oefening van de vervoermiddelkeuze in een trendbreukscenario. Uitgangspunt: ongeveer 3.000 mensen per dag gaan naar AZN (en terug). Zo kan een begin gemaakt worden van een kwalitatieve onderbouwing van de vervoersvoorzieningen bij AZN. Het begin van een duurzaam en gezond verhaal.

AZ Nikolaas Parkziekenhuis										
Modale verdeling personenvervoer, streefwaarden in %										
	Bezoekers		Patiënten Dagkliniek		Patiënten Verblijf		Personeel		TOTAAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Stappen	100	5%	10	2%	0	0%	16	4%	126	4%
Trappen	600	30%	125	25%	0	0%	140	35%	865	29%
Bus	600	30%	115	23%	2	2%	92	23%	809	27%
Auto (1)	700	35%	250	50%	98	98%	152	38%	1200	40%
<b>TOTAAL</b>	<b>2000</b>	<b>100%</b>	<b>500</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>400</b>	<b>100%</b>	<b>3000</b>	<b>100%</b>

(1) Als bestuurder en als passagier

## Besluit

*Met het concept Parkziekenhuis hebben we geschetst hoe ruimte, verkeer en vervoer in het stadshart van Sint-Niklaas mogelijk is. Nabijheid en synergie zijn belangrijke voorwaarden voor het te vernieuwen AZN. Een park als buur is gezonder dan een parking en verkeersdrukte.*

*Met een modulaire opbouw lijkt bouwen haalbaar in het park, zonder de werking van het ziekenhuis te verstoren. Net door die inbreiding in het park is een grote uitbreiding van dat park naderhand mogelijk op de af te breken site De Meesterstraat.*

*Vanuit de kansen die deze formidabele ruimtelijke structuur biedt, kunnen vorm en gebruik van de hele buurt herschikt worden. De brede Parklaan en het nieuwe Moelandplein kunnen als werende ansichtkaart tot de nieuwe referentie van stad en streek gaan behoren.*

**Top zorg, in het hart van de stad.**

**Gezondheid.**



**Tweemaandelijks natuur- en milieutijdschrift,**  
38ste jaargang - nr 2; maart 2018 - **nr 206 AZN**  
verantwoordelijke uitgever : Willy Van Overloop,  
Eikenlaan 13, 9111 Belsele

**Werk mee aan een  
groener Waasland !**

Abonneren kan door  
**8 Euro** over te schrijven  
op BE39 7310 4317 9119



**ABLLOvzw** heeft Fred Van Remoortel als **stedenbouwkundige en ruimtelijk planner, tevens mobiliteitsplanner**, gevraagd om te kijken of er op stedenbouwkundig en ruimtelijk vlak en inzake mobiliteit geen **beter alternatieven** zijn voor de ingrijpende verhuizing van het AZ Nikolaas.

Tekst: **Fred Van Remoortel**  
tekstcorrectie  
**Herman Welter** en **Erik Rombaut**  
Vormgeving en drukklaar maken:  
**Gilbert Cant**  
ABLLOvzw,  
26 maart 2018

Bekijk het **volledige dossier**  
en de **stand van zaken**  
op [www.abllo.be/AZN](http://www.abllo.be/AZN)

Hoe lid worden?

zie [www.abllo.be/lid](http://www.abllo.be/lid)

Heb je vragen?

Wil jij of je organisatie meewerken?

mail naar [abllovzw@gmail.com](mailto:abllovzw@gmail.com)

of 03 296 32 83



Actiecomité tot **beveiliging** van het leefmilieu  
op de **Linkeroever** en in het Waasland



**'T GROENE  
WAASLAND**