

'T GROENE WAASLAND

wordt uitgegeven in samenwerking met
Ons Streven, De Raaklijn, vzw Durme, Pannen-
weel, Natuurpunt Waasland, VELT, Wase Imkers-
bond, JNM, Hofter Saksen, Uilenwerkgroep
Vogelbescherming, ABLLO vzw



COÖRDINATIE & BEHEER

Abll vzw

GEPLANDE MERCATORKNOOP IS NU AL ACHTERHAALD !

De omgeving van "den Unigro" gaat drastisch veranderen. Het aansluitingscomplex tussen N70 en R42, de ring van Sint-Niklaas, gaat een metamorfose ondergaan. Het huidige terrein, **twee keer zo groot als de Grote Markt** (!! zie onder), wil men vervangen door een zeer grote rotonde met een veel dieper gelegen, dure en nutteloze autotunnel alsook met vele fietstunneltjes. **Nu al is dit plan achterhaald door de regelgeving van Ruimtelijke Ordening en Basisbereikbaarheid.**

ABLLO en Fietsersbond ontwikkelden een **nieuwe visie op dit knooppunt en op de buurt**, bijvoor-

beeld het herinrichten van de Passtraat tot fietstraat...

Wij willen ook een degelijke infrastructuur, maar het ontwerp is 'duurzamer': er is ook ruimte voor veel andere stadsfuncties : groen, bebouwing, overstapmogelijkheid met trein, Geen 6 ha enkel voor verkeersinfrastructuur, wel het ontwikkelen van 'stadsweefsel'. De stad meer leefbaar maken!

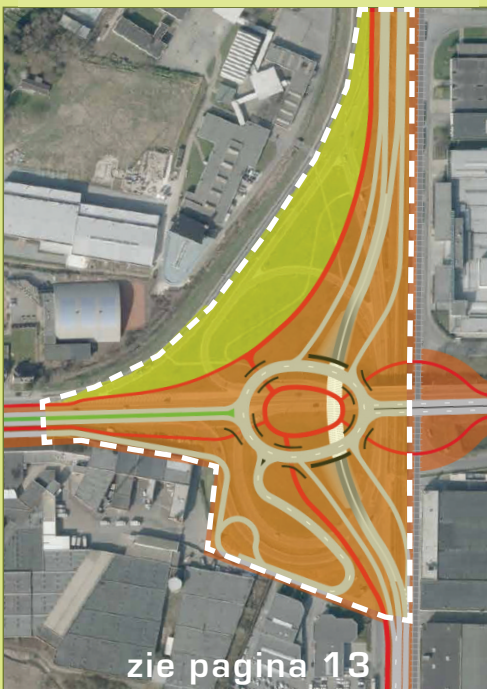
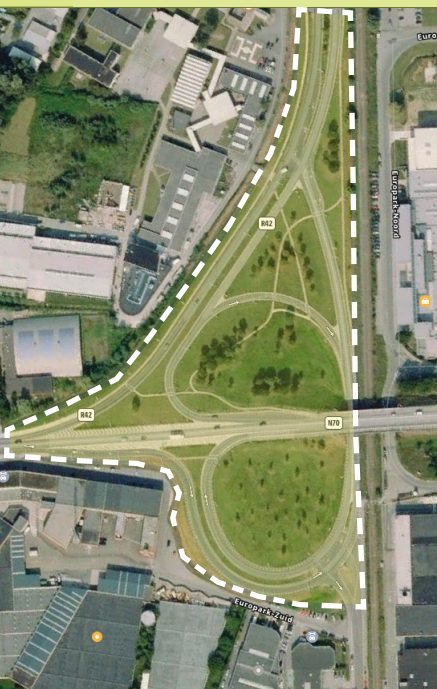
Van pagina 13 tot 20 in dit nummer proberen wij uit te leggen **waarom wij een beter plan hebben**. Zie ook op www.hetgroenewaasland.be of op www.abllo.be

Fietsersbond vzw Abll vzw

oppervlakte huidige wisselaar:
6 ha

oppervlakte geplande wisselaar:
6 ha

vergelijk met de opper-
vlakte van de Markt: 3 ha



zie pagina 13



D O S S I E R M E R C A T O R K N O O P 2 0 2 0



T I E N J A A R O U D E P L A N ' M E R C A T O R K N O O P ' I S A C H T E R H A A L D S I N T - N I K L A A S - O O S T V E R D I E N T V E E L B E T E R

Hier wil Vlaanderen de nieuwe Mercatorknoop aanleggen.

ABLLO vzw en de Fietsersbond stellen een alternatief voor, waarbij heel de omgeving wint, en dit met minder kosten:

1. De Passtraat kan een verkeersluwe fietsstraat worden.
2. Alle drie de Europarken kunnen beter worden ontsloten.
3. Het kruispunt van N70 en R42 kan veel compacter.
4. Er komt vijf hectare vrij voor meer natuur in de buurt,
5. waar fietsers en voetgangers voorrang krijgen,
6. op pleinen met activiteiten en bebouwing,
7. waar een treinhalt zorgt voor een perfecte aansluiting.

Kortom, dit stadsdeel verdient veel meer toegevoegde waarden.

Het ruim tien jaar oude ontwerp moet in die zin hertekend worden.



Sint-Niklaas, geplande Mercatorknoep is achterhaald

De Oostelijke Tangent of R42 te Sint-Niklaas is ruim 10 jaar geleden ontworpen. Dit is de nieuwe weg tussen Singel en E17 naast de spoorlijn naar Mechelen. In dat ontwerp zit ook de Mercatorknoep, het kruispunt van N70 met R42 (zie GW 196, mei 2016). Dit geplande knooppunt beantwoordt niet meer aan de inmiddels gewijzigde visies en regels van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Eenvoudig gezegd, de Mercatorknoep is achterhaald door het betonstop- en het stopbeginsel. Het kan veel beter voor gans de buurt; van Passtraat tot Europark-Noord, -Oost en -Zuid en zeker voor het knooppunt zelf.

Men volgt het **betonstop-principe** niet. De Mercatorknoep bevat veel beton, overbodige bruggen en tunnels. Het ontwerp is een enorme ruimteverspilling. Het is een banaal, dom, technisch wegverhaal dat alles wegmaait. Omgevingskwaliteit voor de buurt komt er niet.

Zo stelde het Agentschap Wegen en Verkeer de Mercatorknoep ruim tien jaar geleden voor.

Men volgt het **stop-beginsel** niet: eerst ontwerpen voor stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en daarna privévervoer (auto). Hier gebeurt het omgekeerde. Men doet niets voor de voetganger, iets voor de fiets en niets voor openbaar vervoer en dus niets voor de zorg voor de overstap.

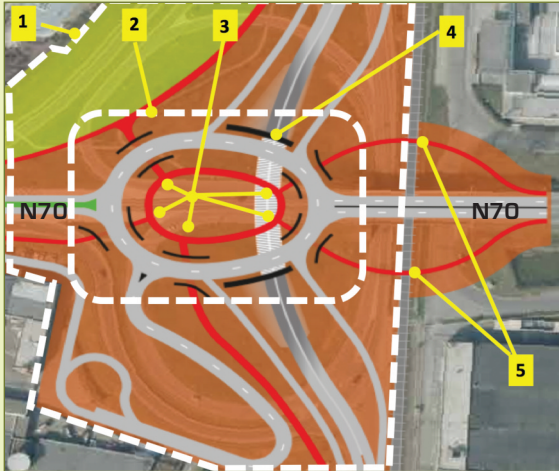
Nu willen we meer kwaliteit, liefst met minder kosten. Recentelijk ontwikkelde de overheid daarom nieuwe visies en regels voor omgeving en mobiliteit. Het ruim 10 jaar oude ontwerp van de Mercatorknoep beantwoordt daar niet meer aan. Het huiswerk moet opnieuw gemaakt worden. Hierna schetsen we eerst de problemen rond het ontwerp. Daarna tonen we een aanzet van opwaardering van voorliggend plan. Maar we tonen vooral de mogelijke omgevingskwaliteit voor de buurt. Hoe denk jij hierover? Vertel het aan ons en aan je buur.



De mercatorknoep



Tien jaar oude ontwerp voorbijgestreefd (☹️ ☹️ ☹️)



- 1 Zes hectare terrein verkwest (= 2 x Grote Markt)
- 2 Ruim één hectare voor veel te grote rotonde
- 3 Vijf nutteloze fietstunnels onder rotonde
- 4 Eén overbodige wegtunnel onder rotonde
- 5 Twee onveilige en overbodige fietsbruggen

Vijf opmerkelijke gebreken.



Streven naar duurzame mobiliteit:

- Verhogen verkeersveiligheid
- Verbeteren verkeersleefbaarheid
- Selectieve bereikbaarheid met auto, versterking alternatieven, multimodaal beleid
- Verkeersnetwerken als ruimtelijke bouwstenen
- Verbeterde globale ruimtelijke structuur
- Complementair, verknoping van vervoerswijzen in kwaliteitsvolle overstappunten...

Stadsknooppunt = multimodaal:

- Overstapmogelijkheden tussen verschillende modi, trein...

(Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan blz. 315 en 321)

Het ontwerp is in strijd met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan uit 2006

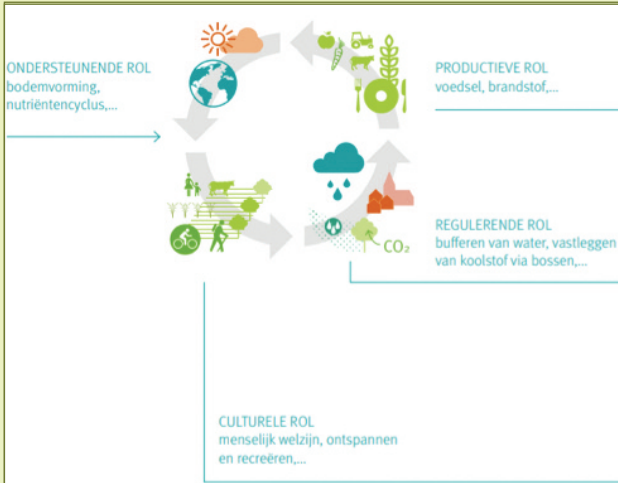


Ruimtelijke ontwikkelings-principes:

1. Meer doen met minder ruimte. Ruimtelijk rendement verhogen
2. Multifunctioneel ruimtegebruik en verweving
3. Ontwikkelen vanuit samenhang. Samenhangende steden en dorpen
4. Samenhang vanuit energie
5. Samenhangende veerkrachtige (open) ruimte
6. Leefkwaliteit bevorderen: welzijn, woonkwaliteit, gezondheid

* BRV: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Strategische Visie, VI. Reg. 20 juli 2018, geïllustreerde versie, blz. 33 - 60

Het ontwerp staat haaks op de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte uit 2018.



Vier ruimtelijke principes:

1. Nabijheid en bereikbaarheid
2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik
3. Ecosysteemdiensten versterken
4. Maatschappelijke betaalbaarheid

* Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050. Conceptnota, mei 2019

Het ontwerp past niet meer in de ruimtelijke principes van de provincie uit 2019

Doelstellingen mobiliteitsbeleid volgens art. 4, decreet Basisbereikbaarheid van 3 april 2019:

Vraaggericht investeren

Netwerken klaarmaken voor de toekomst

Multimodaal en uitgaan van het STOP-principe

Slachtoffervrij

Verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering

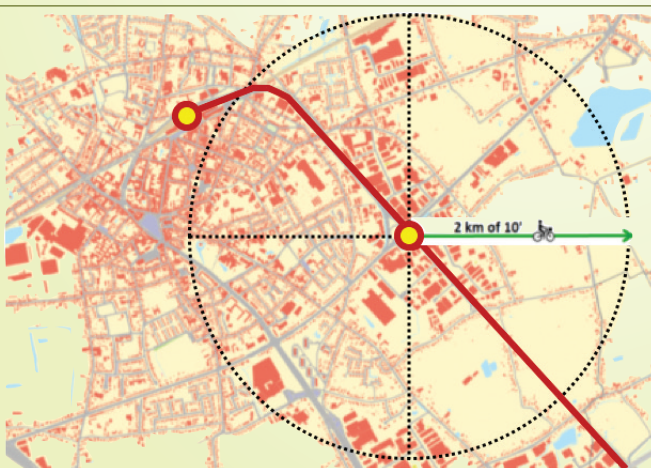
Vlaanderen gangmaker in innovatie

Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken

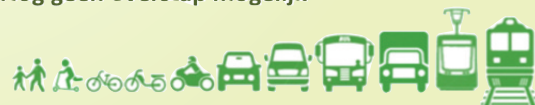
Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021 – 2030, zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014 uit.

Het decreet Basisbereikbaarheid uit 2019 mikt op een totaal andere aanpak

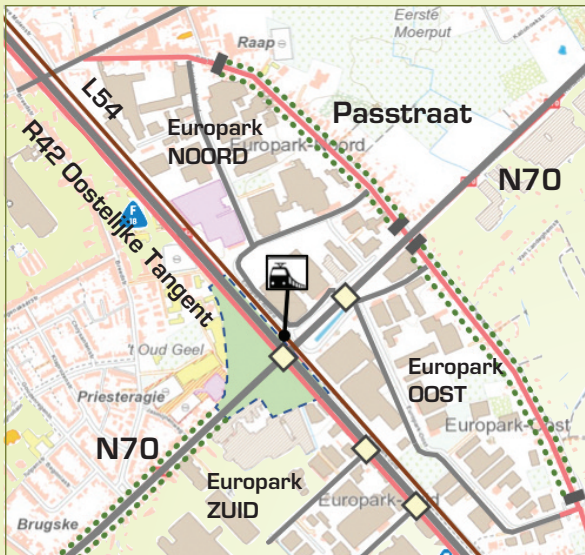


Nog geen overstap mogelijk



Nu is er nog geen overstap mogelijk, zoals in veel beleidsdocumenten aangekondigd

Mogelijke en haalbare pluspunten (😊 😊 😊)



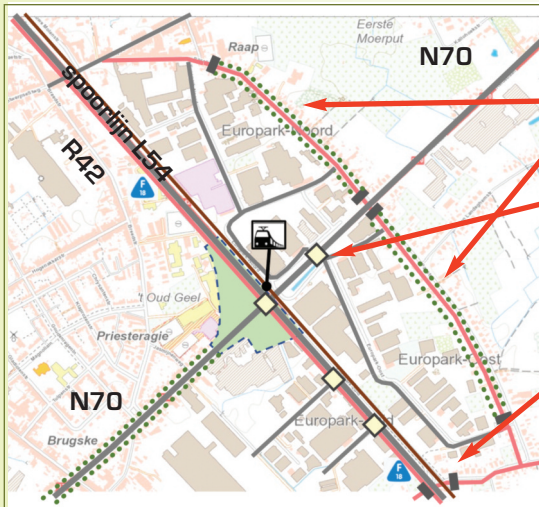
Passtraat wordt een laan

Europark-Noord en -Oost beter ontsloten

Mercatorknop, ruimte voor stad en voor een overstap

Europark-Zuid beter ontsloten

Heel de buurt kan erbij winnen: de Passtraat kan een zeer rustige laan worden...



Fietsstraat **Laan met wadi**

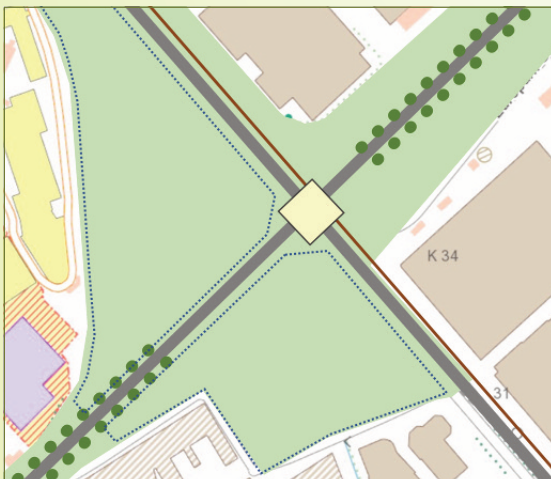
Enkel stappers en trappers

Passtraat wordt een laan met wadi's:

- Als fietsstraat / erf met lokaal verkeer
- Auto en vrachtauto afgeleid via Europark-Noord enerzijds en Europark-Oost anderzijds
- Aansluiting met en over N70 enkel voor stappers en trappers

Damstraat als fietsstraat met tunnel onder F18, R42 en L54. Fietsnelweg F18 Sint-Niklaas - Mechelen volledig realiseren.

Mercatorknop kan een voorbeeldproject worden voor heel de buurt.



Pas het betonstopprincipe toe:

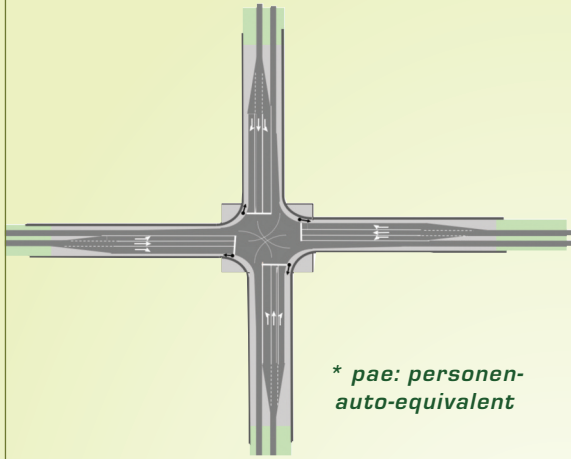
Compact knooppunt R42/N70 door bundeling naast en boven spoorlijn

Er komt vijf hectare vrij voor kwaliteitsvolle herbestemming

Zo maak je ruimte vrij voor bijvoorbeeld groen, water, ruimte, vastgoed: bouw een compact knooppunt naast en boven de spoorlijn. Of steek dat alles onder de grond.



Compact kruispunt R42/N70



* pae: personen-
auto-equivalent

Belangrijkste kenmerken:

- Boven en naast spoorlijn
- Ontwerpsnelheid 50 km/h
- Eén opstelstrook per richting
- Lichtenregeling
- Tot 1.500 pae* aanvoer / tak / uur
- Geen voetgangers en fietsers
- Akoestisch afgeschermd
- Te onderzoeken: ondergrondse variante

Compact: 40 x 40 m = 1.600 m² of 0,16 ha
(vergelijk met AWW-ontwerp met 1,3 ha)

Een compact kruispunt heeft achtmaal minder ruimte nodig dan de megarotonde in het oorspronkelijke ontwerp. Het kan tot 6.000 voertuigen per uur verwerken...



* stop-principe: voorrang voor, stappers, trappers, openbaar vervoer op privé vervoer

Voetgangers, fietsers altijd op maaiveld
Te voet zonder drempels
Ruimte voor aansluiting en beleving

Fietsstraat, -snelweg, -pad

Straat, gemengd verkeer, zone 30

- Ruimtelijke inrichting op maaiveld voor voetgangers en fietsers:
- Gemengde netwerken op pleinen, erven, fietsstraten, zone 30

... terwijl duizenden voetgangers en fietsers gewoon op de begane grond kunnen 'verkeren' op paden, fietsstraten, de fietssnelweg, pleinen en langs nieuw te ontwikkelen activiteiten.



Treinhalte, perron, enkelspoor
en opwaardering spooroverweg
voor aansluiting met de buurt

- Nieuwe treinhalte met één perron aan enkelspoor
- Minstens elk halfuur een S-trein
- Aansluitingen te voet, fiets, deelfiets, bus, deelauto, kus-en-rij...



Een vlot toegankelijke treinhalte met optimale aansluitingen voor nog een duizendtal 'passanten' per dag. Dat alles is een wereld van verschil.



De bestaande overweg (foto links) moet opgewaarderd worden als vitale schakel in het netwerk van trage wegen en in de overstap tussen trein en drukke omgeving. Foto rechts: overweg als trage weg bij Zeveneken op de zeer drukke spoorlijn Antwerpen – Gent.



Pas het betonstop-principe toe:

- **Natuurbouw, stedelijke ecologie**
- **Vergroening**
- **Waterplan* en dakenplan**

* Zie ook: Vlaamse Hydrografische Atlas, brongebied Waterloop van de Hoge Landen

Maak ruimte voor een dakenplan en een groenblauw netwerk.



Pas het betonstop- en het stop-principe toe:

- **Er is nog ruim vijf hectare vrij voor herbesteding**
- **Verdichting met blauw-groene ruimte**
- **Sociale, gezonde, veilige buurt met respectvolle verhoudingen**



Vanaf het Mercatorplein tot op de Grote Markt, een leven lang, voor een groene, sociale, veilige en gezonde buurt.



Besluit: Mercatorknoop moet op de schop

De Mercatorknoop en de R42 zijn een project van de Vlaamse Overheid.

Het ruim tien jaar oude plan is achterhaald. Het beantwoordt niet meer aan het **betonstop-principe** en het **stop-beginsel**. Maar er is meer.

Het ontwerp van Mercatorknoop is niet afgestemd op het decreet Gemeentewegen (24 april 2019). Zie de bedoeling van dit decreet in volgend uittreksel van art. 3.

Art. 3. Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen. Om die doelstelling ... te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op: 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau; 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als functioneel vlak.

Het ontwerp van de Mercatorknoop past evenmin in het decreet Basisbereikbaarheid (3 april 2019). In artikel vijf staat:

Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerd aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen...

Bovendien stelt het Beleidsprogramma 2019 - 2024 van het huidige stadsbestuur voor:

- Vergroenen en Lobbenstadmodel
- Meer groen en ontmoetingsruimte
- Kwaliteitsvol wonen
- Fietsvriendelijk maken...

Wij besluiten, dat het ruim tien jaar oude ontwerp van Mercatorknoop achterhaald is. Het knooppunt moet dringend hertekend worden. Het Mercatorknooppunt zoals het nu voorligt, moet op de schop.

Meer weten? Zie: www.abllo.be of www.hetgroenewaasland.be.

