

PLAN MERCATORKNOOP TE SINT-NIKLAAS

Te duur,
niet duurzaam
genoeg en
reeds verouderd

Westelijke
Ontsluiting
Waslandhaven
WOW (gepland)

Huidige
verkeerswisselaar

Slurf N70-E34
(gepland/omstreden)

1)

Waar situeert zich de Mercatorknoop, die de N70 en de Ring van Sint-Niklaas (R42) aan elkaar koppelt?

De geplande verbinding tussen de E17 en de N70 naast spoorlijn 54 noemt men de **oostelijke tangent van Sint-Niklaas**.

Daar wordt weinig bezwaar tegen gemaakt.

Als ook de **Slurf (N70 - E34)** zou worden aangelegd, kan sluisverkeer ontstaan vanaf de E17 naar de E34 via de N70 (en omgekeerd). Dat moet absoluut vermeden worden.

zie hetgroenewaasland.be/slurf

Slurf N70-E34
(gepland/omstreden)

N70 Grote Baan

Spoorlijn L59

HAASDONK

SINT-NIKLAAS

MERCATOR
KNOOP

Passtraat
N70 Grote Baan

geplande
Oostelijke
Tangent
E17 - N70

2)

De aanpassing van de Mercatorknoop kan ook **kansen geven** aan de Passtraat, die dan kan worden omgevormd tot een „straat van de toekomst”.

spoorlijn
L54

E17

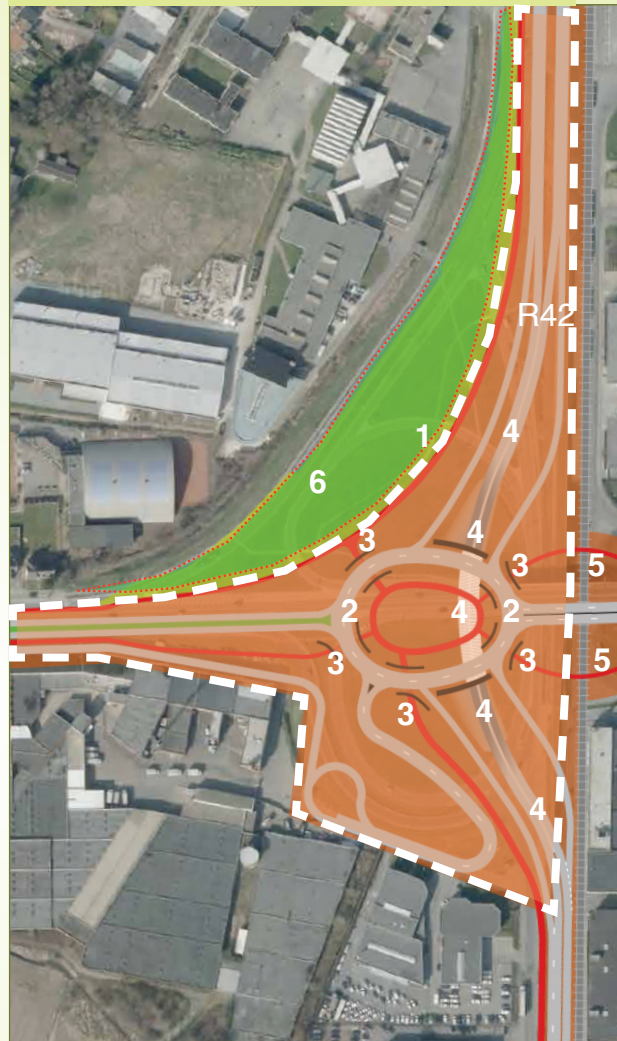
Temse



I huidige wisselaar: (een jaren-60-constructie)



II geplande wisselaar: (plan reeds 15 jaar oud)



oppervlakte huidige wisselaar:
6 ha of 2 maal opp Markt

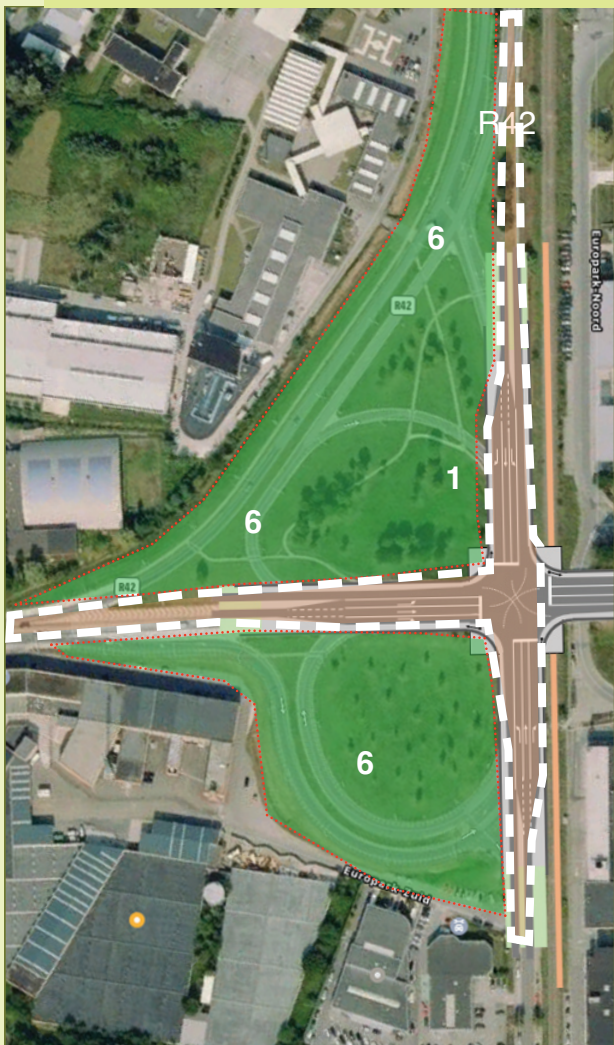
oppervlakte geplande wisselaar:
ongeveer 4,5 ha of 1,5 maal opp Markt

Enkele problemen bij het voorgestelde ontwerp (II):

- 1 Witte stippellijn = gebruikte oppervlakte. Ook de geplande wisselaar (II) verorbert veel ruimte.
- 2 Ruim één hectare voor een veel te grote rotonde
- 3 Vijf fietstunnels is teveel van het goede. Met een ander compact ontwerp kan dit vermeden worden.
- 4 Een overbodige en dure wegtunnel.
- 5 Twee fietsbruggen over spoorlijn 54 met een te grote helling. Die fiets bruggen kunnen worden vermeden door een eenvoudig ander ontwerp.
- 6 „Gewonnen” oppervlakte (in groen aangeduid)

III kruispunt als wisselaar: (compact voorstel ABLLO vzw)

De Markt van Sint-Niklaas als vergelijkingsbasis voor de oppervlakte



oppervlakte kruispunt: ongeveer 1 ha of ongeveer één derde van de opp Markt

vergelijk de oppervlakten met die van de grootste Markt van het land: 3 ha

groene zones (6) : „gewonnen” oppervlakte

KANSEN voor de Passtraat en omgeving(III)

De aanpassing van de Mercatorknoep kan ook **kansen geven** aan een vlakbij gelegen wijk, namelijk die van de Passtraat. Door het kruispunt van de Passtraat met de N70 op te heffen en te vervangen door een fietstunnel enerzijds en voor het autoverkeer een aparte (Hollandse) aansluiting anderzijds, kan de hele Passtraat omgevormd worden tot een verkeersluwe straat, een „straat van de toekomst”. Omdat er evenwijdig met de Passtraat een weg ligt die perfect het (doorgaande) autoverkeer kan opvangen! nl (Europark Noord en Europark Oost).

Wij willen de aanpassing van de huidige Mercatorknoep koppelen aan het verbeteren van de leefkwaliteit van de bewoners van de Passtraat.

PROBLEMEN ivm nieuwe fietsvademeccum

Het huidige plan van de Mercatorknoep maar ook van de **hele Oostelijke Tangent** voldoet niet meer aan de (nieuwe) normen van het fietsvademeccum uit 2023. (Oa de breedte van fietspaden, ...).

Een herziening van het hele plan is ook op dat vlak noodzakelijk !



Plan Mercatorknoop te Sint-Niklaas : Te duur, niet duurzaam genoeg en verouderd

De Mercatorknoop wil men opnieuw aanleggen als knooppunt van N70 en R42. Het wegverkeer zal in de toekomst in vier richtingen voorrang krijgen op alles: Prins Boudewijnlaan richting Beveren en naar het Zwembad (N70), de Singel naar het station (R42) en Europark-Zuid naar de E17 naast de spoorlijn 54 naar Mechelen (R42). Het eerste planidee voor dit knooppunt is ontstaan in het eerste mobiliteitsplan. Nu, 25 jaar later, beantwoordt het ontwerp van de Mercatorknoop niet meer aan de inmiddels gewijzigde beleidsvisies en beleidsregels van Ruimtelijke Ordening (nu Omgeving) en Mobiliteit zoals: verspilling van schaarse ruimte (het gaat om bijna 5 hectare terreininname) en bijna éénzijdig op de auto afgestemd (tegen de opvatting in van de perfecte overstapvoorzieningen met Hoppinpunten).... Het plan van de Mercatorknoop is te duur, niet duurzaam en verouderd.

>>> Te duur plan

Het hele project van de Oostelijke Tangent werd in maart 2017 op 72.000.000 € geraamd, zonder de onteigeningen. Nu zou dit ruim **100.000.000 €** kosten. HGW wil meer omgevingskwaliteit en betere mobiliteit met minder kosten. Laat ons beginnen met enkele fantasietjes van de Mercatorknoop in vraag te stellen:

Zo stelde het Vlaamse Gewest de Mercatorknoop ruim vijftien jaar geleden voor.

De mercatorknoop



Overzicht raming voorontwerp Oostelijke Tangent

exclusie onteigeningen, per 13 maart 2017

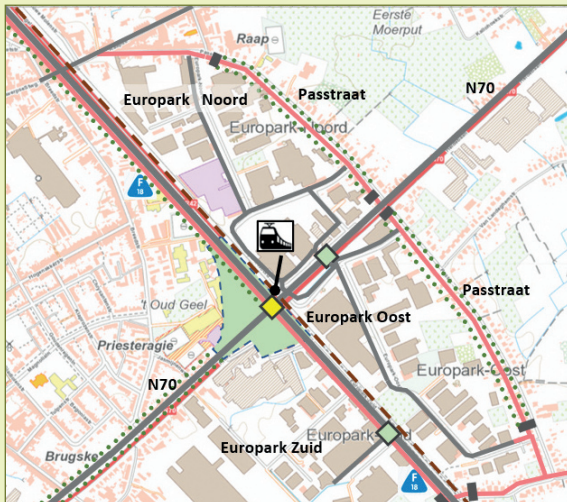
Omschrijving werken	kostprijs €
Werken ten ten laste van Vlaamse Gewest	
werfinsichting	250.000,00
algemene voorbereidende werken en grondwerken	7.673.639,34
wegeniswerken	15.343.130,00
rioleringswerken	6.973.350,00
kunstwerken	35.686.036,36
brug N70 over spoor	1.150.180,85
elektromechanica tunnels	595.000,00
verlichting	898.722,76
verkeerslichtenregeling Europark-Zuid	96.237,43
groenaanleg	276.494,70
Subtotaal	68.942.791,44
Werken ten ten laste van de stad Sint-Niklaas	
algemene voorbereidende werken en grondwerken	176.757,84
wegeniswerken	1.078.105,00
rioleringswerken	1.758.875,00
Subtotaal	3.013.737,84
Detail raming voorontwerp Mercatorknoop	
grondwerken (forfaitair)	682.997,76
autotunnel (een)	6.418.137,35
fietsbruggen (twee)	1.163.750,18
fiets tunnels (vijf)	981.107,13

Detail de raming voorontwerp de Oostelijke Tangent en daaronder, van de Mercator-knoop van 13 maart 2017. Vandaag zal deze raming minstens 30 % hoger uitkomen.

- Is de extra ruime rotonde, tot 120m diameter, nodig? Bijgevolg zijn daaronder vijf fietstunneltjes nodig? Deze tunneltjes zijn begroot op **1.000.000 €**.
- Is de eronder gelegen autotunnel nodig? Zoals de huidige, verkeerd liggende tunnel aan het zwembad, heeft die geplande tunnel weinig nut; want hij dient enkel om sneller tot stilstand te komen aan de verkeerslichten van de Raapstraat.

Deze tunnel werd in 2017 begroot op **6.400.000 €**.

- Zijn de twee fietsbruggen over de spoorlijn nodig? Misschien goedbedoeld, maar niet interessant voor de zwakste weggebruikers in deze school- woonomgeving: met lastige hellingen tot 7m boven het spoor? Zij werden geraamd op bijna **1.700.000 €**.



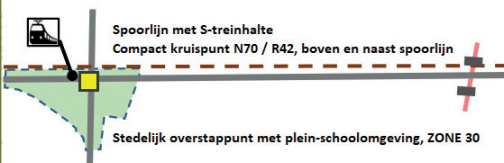
1. Passtraat, Singel en N70 kunnen groener

- Passtraat, enkel lokaal verkeer, fietsstraat, vergroening
- Singel en N70, als Boulevard
- Circulatiemaatregelen, enkel stappers en trappers

2. De drie Europarken kunnen beter ontsloten worden

- Stappen en trappen via Passtraat en via station Oost (zie detail)
- Fietssnelweg F18, Sint-Niklaas - Mechelen, langs R42 en via Damstraat
- Wegverkeer direct op N70 / R42 aangesloten

3. Mercatorknoop, biedt ruimte voor stad en overstap



>>> **Het kan duurzamer**

HGW stelde in het nummer 196, 218 en 219 al een alternatief voor door globaal te denken en ernaar te handelen op lokaal vlak. Het is nog niet te laat. Want er moet nog een omgevingsvergunning aangevraagd worden. Zo wint de omgeving én de mobiliteit:

1. **Passtraat, Singel en N70 kunnen groener.** De Passtraat kan een verkeersluwe fietsstraat worden, door het 'tegelwippen' van overbodige voet- en fietspaden. Dit in combinatie met doordachte circulatiemaatregelen (zie bovenstaande afbeelding). Goed voor bijna 1 ha winst voor vergroening en voor een veel rustiger en veiliger straat. De Singel kan met minder rijstroken. In de plaats daarvan komt er een stadsbos met er doorheen de fietssnelweg F18 Sint-Niklaas - Mechelen: bijna 1 ha winst. De N70 wordt als groene boulevard aangelegd (=beslist beleid).
2. **De drie Europarken kunnen beter worden ontsloten.** Met de realisatie van de fietssnelweg F18 en aansluitingen links en rechts (waaronder de Damstraat). Zo krijgen fietsers een heus netwerk, zonder risico's van het wegverkeer.
3. **De Mercatorknoop biedt ruimte voor stad en overstap.** Voor het wegverkeer kan het veel compacter met een conflictvrij met lichten geregeld kruispunt. Dit biedt voldoende afwikkelingscapaciteit, omdat er voor en na dit kruispunt in de vier richtingen nog met lichten geregelde kruispunten zijn. Door dit pal naast en boven de spoorlijn te bouwen komt er bijna 5 ha vrij op het

maaiveld voor meer natuur in de buurt. Op dit maaiveld krijgen fietsers, voetgangers en natuur voorrang op het autoverkeer binnen een aaneengesloten zone 30. Een S-treinhalte kan voor een perfecte ontsluiting instaan.

>>> **Verouderd ontwerp**

Het voorliggende plan van de Mercatorknoop moet hertekend worden in het kader van de nog te verlenen omgevingsvergunning (bouwvergunning). Enkel zo is het mobiliteits- en omgevingsbeleid ernstig te noemen met betrekking tot:

1. **Omgevings-kwaliteiten.** Het verouderde plan van de Mercatorknoop volgt het betonstop-principe niet. De knoop bevat te veel beton, overbodige bruggen en tunnels. Het ontwerp is een enorme verspilling van ruimte en geld. Het is een eerder banaal, technisch wegeverhaal. Omgevingskwaliteit voor de buurt komt er niet: noch in de naburige straten (Passtraat), noch op de Singel R42 en de N70 noch op het knooppunt zelf.
2. **Betere mobiliteit.** Vlaanderen volgt het **stop**-beginsel niet. Dit houdt in: 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 van de overstap. Het is net die nieuwe overstapcultuur die met Hop-pin verkocht wordt.



In een uitgebreide diareeks vind je een voorstel van een meer duurzame verkeersstructuur en de opwaardering van de omgevingskwaliteiten. hetgroenewaasland.be/mercatorknoop

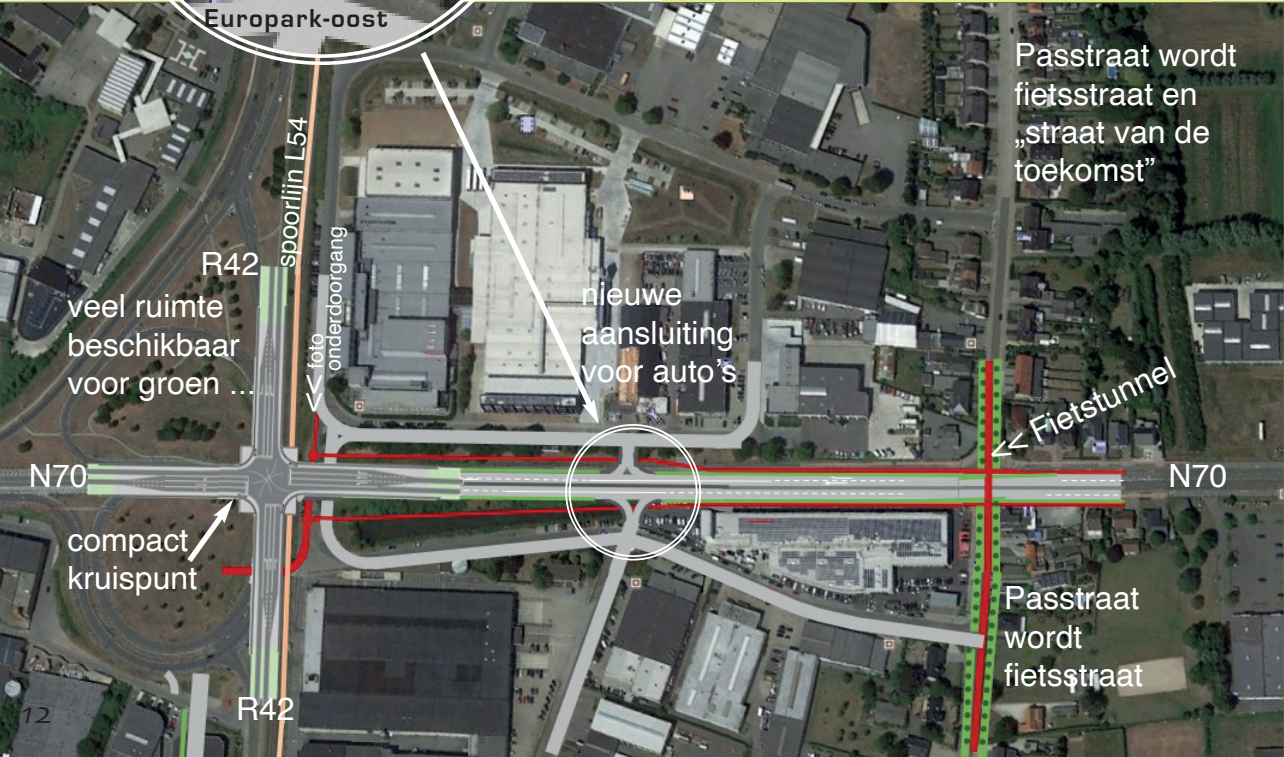
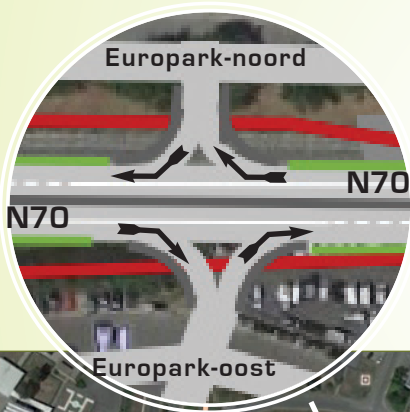


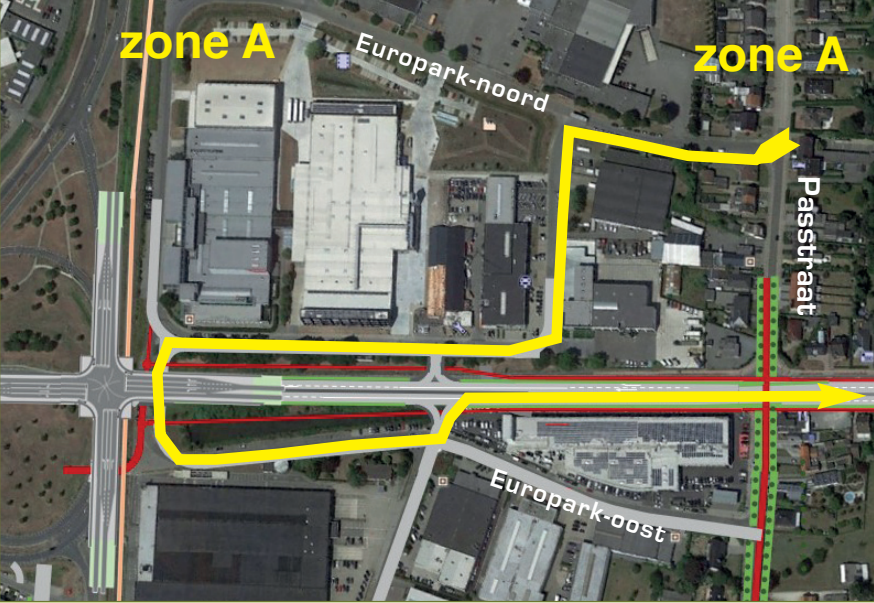
Besluit. Het 15 jaar oude ontwerp van Mercatorknoop is achterhaald. Heeft men nog steeds niet begrepen, dat de vijand van de auto iedere andere auto is?

Meer weten?

>> hetgroenewaasland.be/mercatorknoop

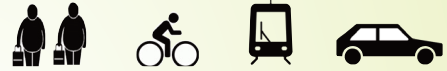
Hieronder en op p13 staat een voorstel om het bestaande kruispunt Passtraat/N70 te vervangen door een Hollandse aansluiting. Daardoor kan er een kruispunt met lichten verdwijnen op de N70.





Geen (gelijkgronds) dwarsend verkeer meer.
 Alle bewegingen blijven mogelijk vanaf de omgeving Passtraat naar de N70 en omgekeerd.

Voorbeeld :
Van zone A naar 'De Ster':
 via de onderdoorgang onder de N70.
Naar zone A vanaf het zwembad gaat ook via de onderdoorgang.



Stop-beginsel
 Eerst ontwerpen voor **s**tappers,
 dan **t**rappers, dan **o**penbaar vervoer
 en daarna **p**rivévervoer (auto).

foto onder: hoeveel verschillende verkeersmodi zijn hier te zien?
 voetganger (stilstaande fietser die het spoor gaat kruisen), fietser, trein, auto, luchtballon,
 Misschien zit er ook nog een vliegtuig in de lucht ?

Ideeën kunnen veranderen
 ... door de tijdsgeest,
 ... door een beter inzicht, ... ;
 men noemt dit **voortschrijdend inzicht**.
 Sint-Niklaas gaat de bestaande infrastructuur van de Markt na 20 jaar dienst helemaal heraanleggen omwille van ...
voortschrijdend inzicht.

De Mercatorknoop bestaat enkel nog maar als een plan en is nu al verouderd.
 Waar wacht men dan op om ook dit plan aan te passen?....

