

Sint-Niklaas, geplande aansluiting N70 / R42

Mercatorknoop, vragen bij het project

Nog geen betonstop
Nog geen stopprincipe

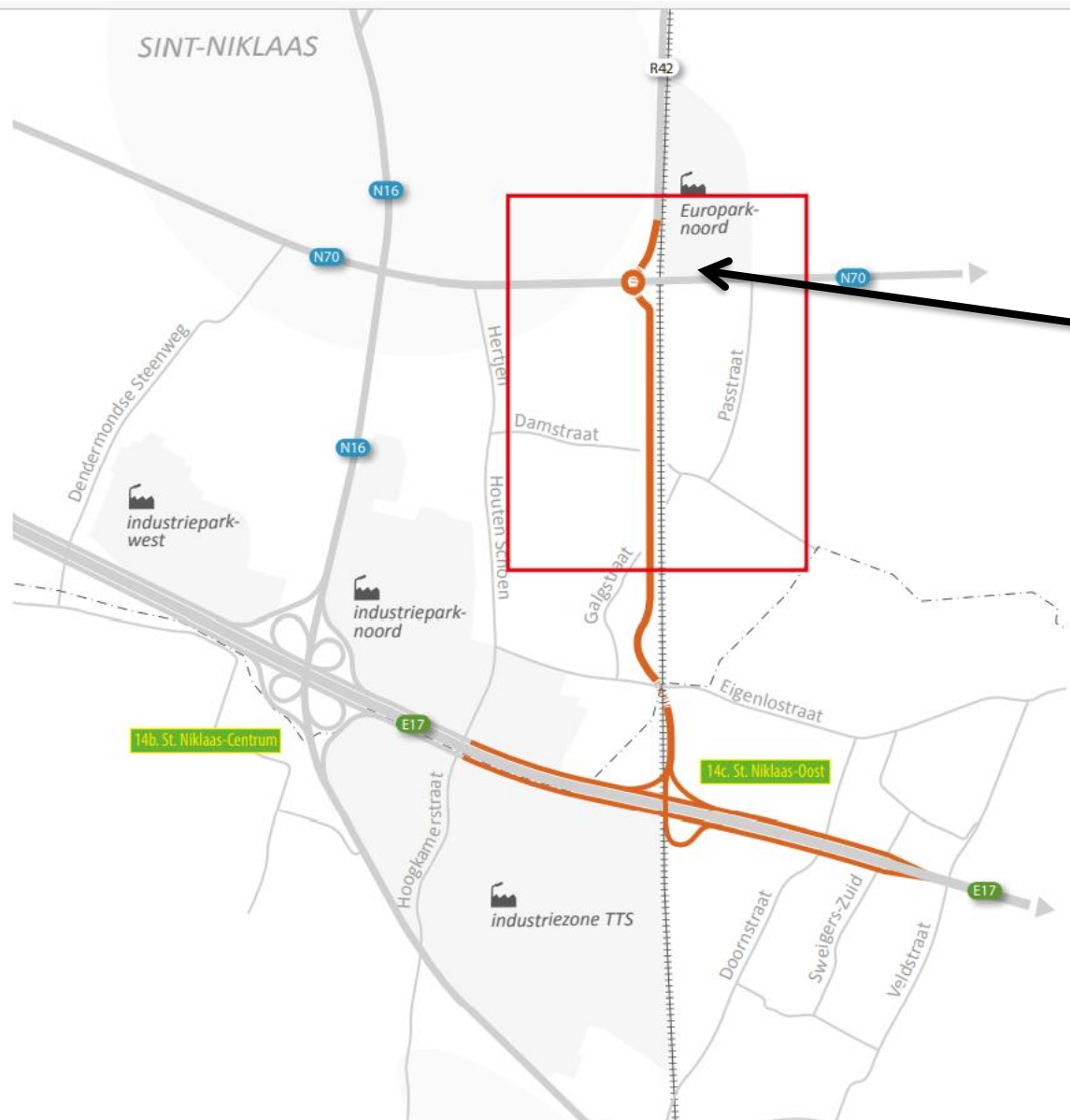


Versie 20201010
Aangevuld dd. 4 mei 2023

Fietsersbond

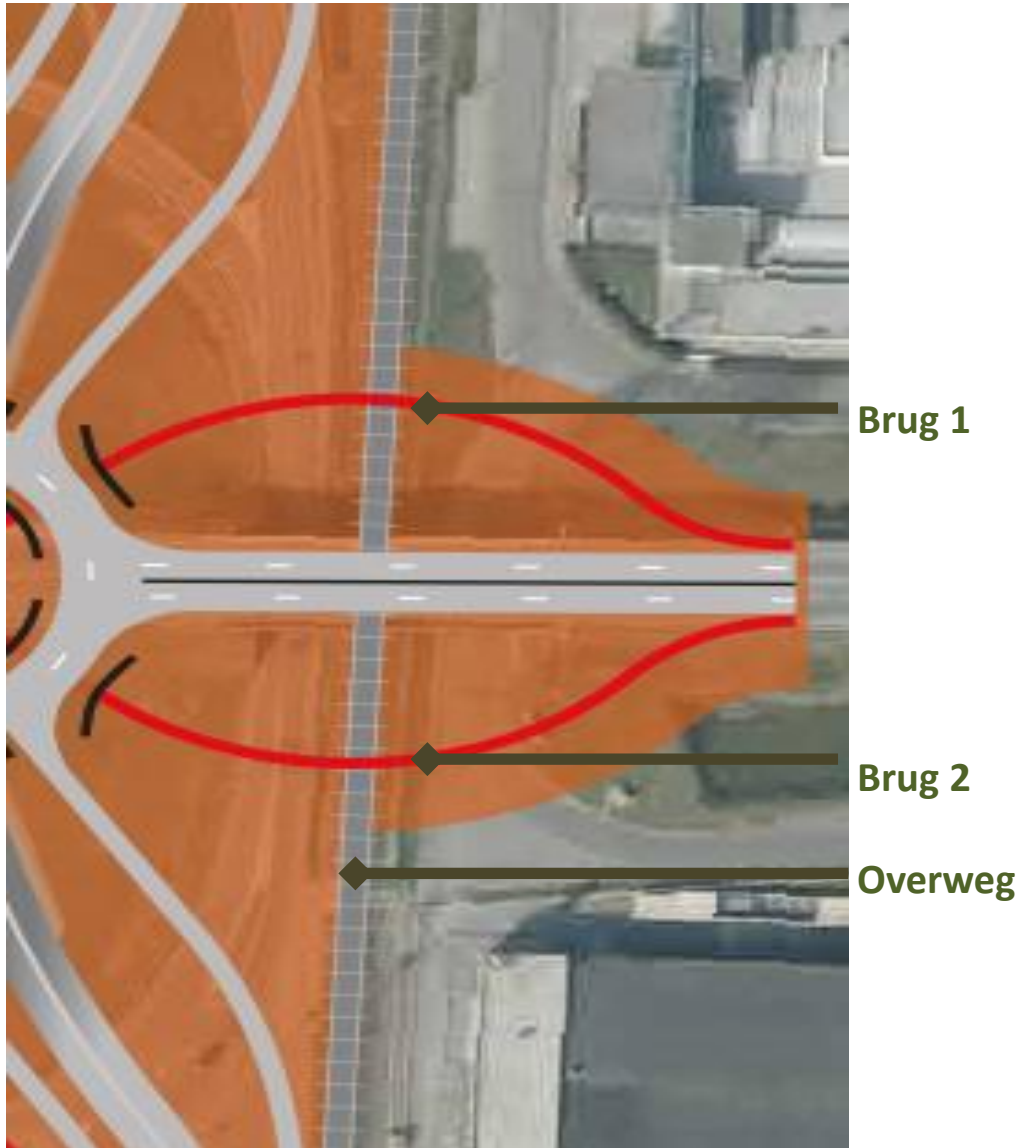
Ablo VZW

Situering



- Voor 2010 ontworpen R42 van N70 tot E17 naast spoorlijn naar Mechelen
- Enkel de **Mercatorknop** en omgeving, het knooppunt van N70 met R42, wordt in deze diareeks besproken
- Dit plan is achterhaald, het beantwoordt totaal niet aan het betonstop-principe, noch aan het stopprincipe

Dit dossier is ontstaan uit de vier volgende vragen ...



1 Er zijn twee fietsbruggen voorzien over de spoorlijn, tot 7 m hoog boven de bovenleiding.

- Is de helling $\leq 4\%$ (zie vademecum)?
- Is het als trage weg niet veel aangenamer en beter om op maaiveld te blijven via de bestaande spooroverweg?
- Kan de ruimte om een trage-weg-tunnel te maken, eventueel worden voorzien, want minder hoogteverschil (3,5 m)?

Vervolg vraagstelling ...



2

Er is een 2x1-wegtunnel voorzien op de R42, om onderdoor de rotonde te kunnen rijden, inclusief hellingen ruim 300 m lang.

- Hoe verantwoordt men deze tunnel gelet op de beperkte afwikkelingscapaciteit op de R42 door beide lichtengeregelde kruispunten voor en na de tunnel?

- Maakt men niet dezelfde fout als bij de tunnel aan het kruispunt aan 't zwembad N70/N16/Parklaan?

- Is de kostprijs niet te hoog voor het beperkte nut?

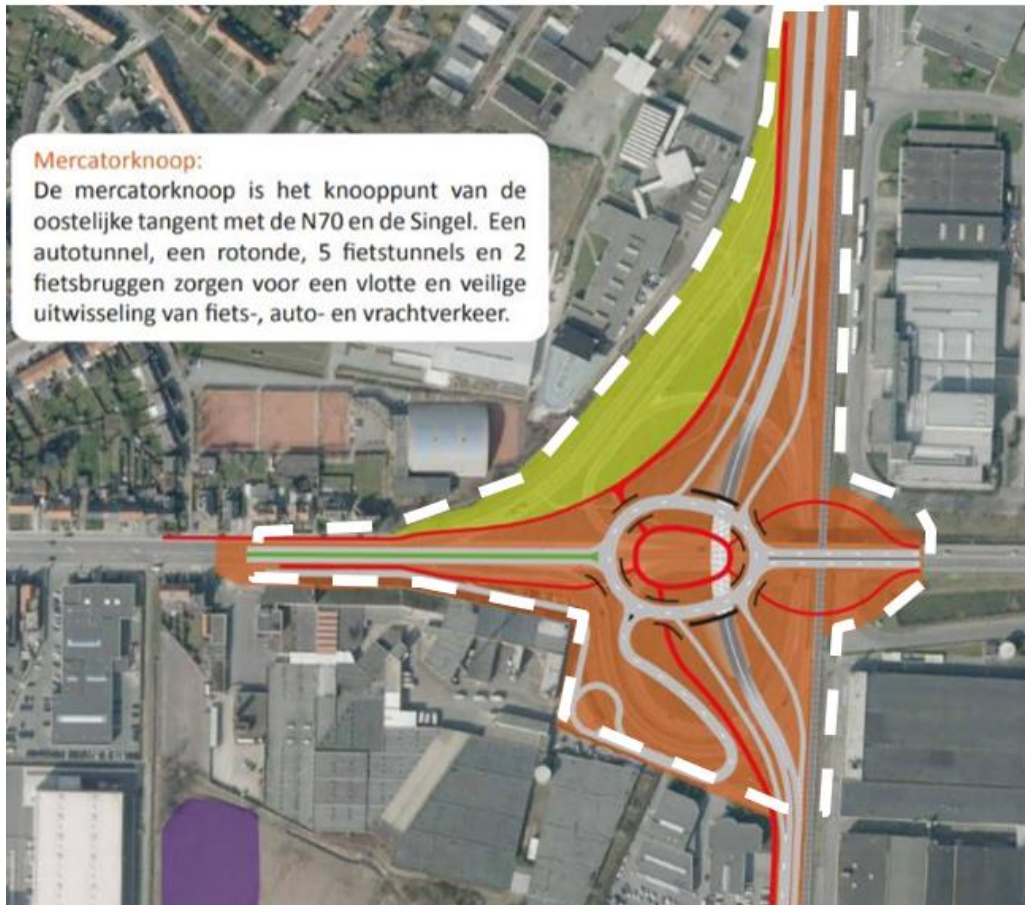
Vervolg vraagstelling ...



3 Er is een 'beeldbepalend' knooppunt voorzien, met een rotonde, deze neemt bruto circa 1,3 ha terrein in beslag.

- Kan dit niet met één compact kruispunt opp. circa 40x40 m of 0,16 ha?
- Of kan dit niet met een tweestrooks-rotonde, diameter 50 m (bruto < 0,3 ha) zoals op N41 aan de Tuinlaan?

Vervolg vraagstelling ...



4 Er wordt 6 ha ruimte monofunctioneel verkwest, of twee keer de Grote Markt.

- Is ruimte geen schaars goed, om een teveel voor verkeersinfrastructuur te gebruiken?
- En hoe zit het met de kwaliteit van de ruimte op vlak van, veiligheid, gezondheid, bevorderen van duurzame modi?
- Kortom, is heel het knooppunt niet achterhaald, gelet op recente regelgeving inzake ruimte en mobiliteit?

Leeswijzer en inhoud

Leeswijzer

Deze diareeks is opgemaakt ter ondersteuning van het artikel *Mercatorknoop, achterhaald* in 't Groene Waasland nummer 218 van september 2020. Deze diareeks bevat meer materiaal dan in het artikel kan opgenomen worden.

Deze reeks is bedoeld om :

- 'in zelfbediening' stil te staan bij het tien jaar oude plan voor de Mercatorknoop;
- of ABLLO vzw kan hiermee op verzoek dit onderwerp bij u verder toelichten en bespreken.

Inhoud

Hoofdstuk 1 tot 3 schetsen de problematiek: (dia 8 – 23)

1. Algemene probleempunten in huidig plan
2. Mercatorknoop in strijd met omgevings-regelgeving
3. Mercatorknoop in strijd met mobiliteits-regelgeving

Hoofdstuk 4 en 5 schetsen oplossingsconcepten voor de buurt en, meer in detail, voor het knooppunt: (dia 24 – 40)

4. Voor een beter plan voor heel de buurt
5. Voor een beter plan voor het stadsknooppunt

Bijlagen: met technische onderbouwingen m.b.t. hoofdstuk 4 en 5 (dia 41 – 49)

Besluit: Mercatorknoop moet op de schop (dia 50)

1. Algemene probleempunten in huidig plan*



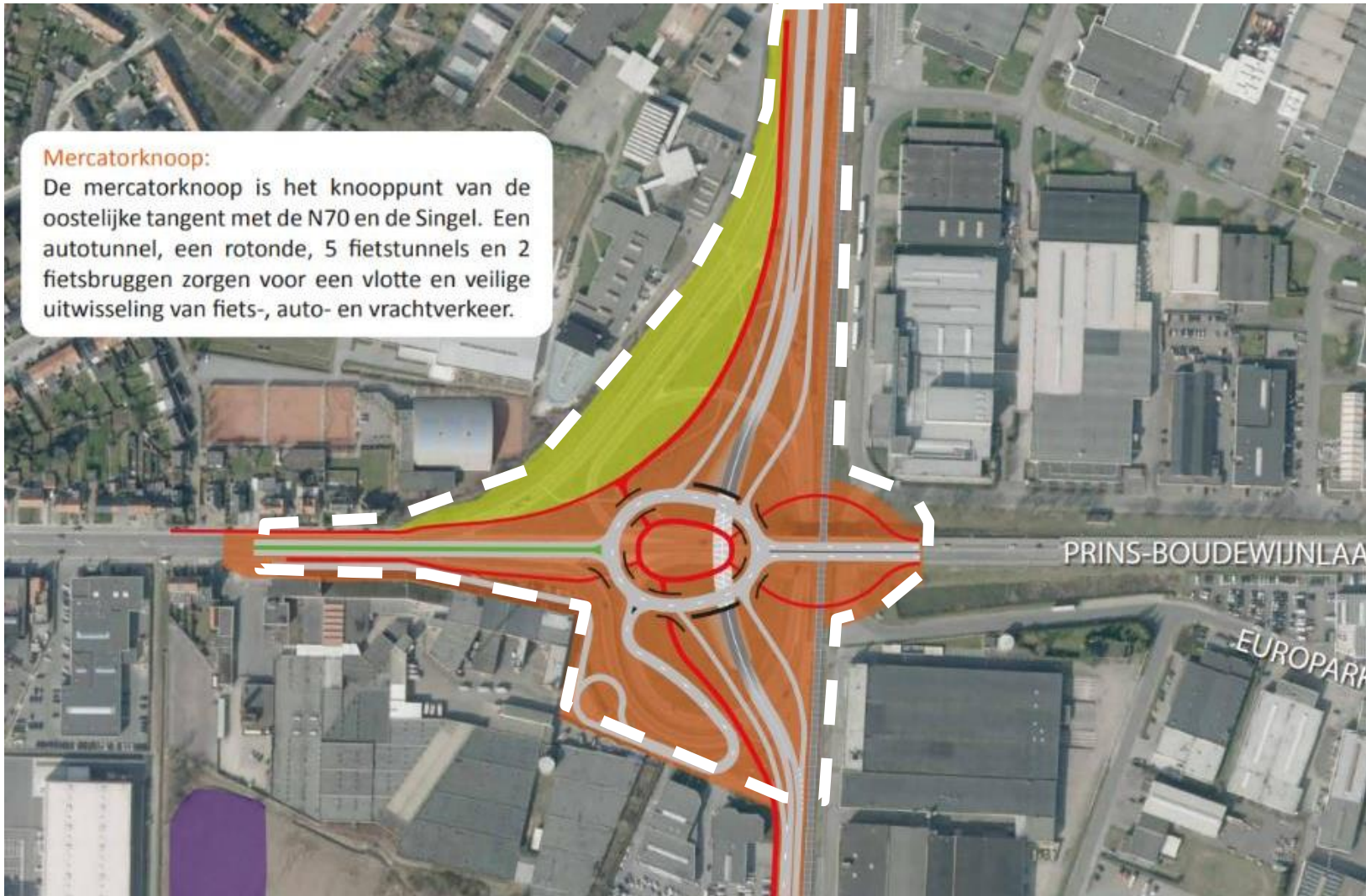
Door vlotter verkeer te creëren rond Sint-Niklaas verlichten we de verkeersdruk in het centrum van de stad. Dat is noodzakelijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de hele stad.*

* Bron: AWV, infopanelen bij openbaar onderzoek opmaak GRUP juni 2016

Fietsersbond

Abl vzw

1. Verkwisting van zes hectare schaarse ruimte



- Zes hectare = twee keer de Grote Markt
- Onvoldoende meerwaarde voor de buurt en de schoolomgeving
- Bovendien, veel geld gaat naar beton, niet naar mens en milieu.

Schets uit: AWW, infopanelen bij openbaar onderzoek opmaak GRUP juni 2016

2. Overbodige en onveilige fietsinfrastructuur

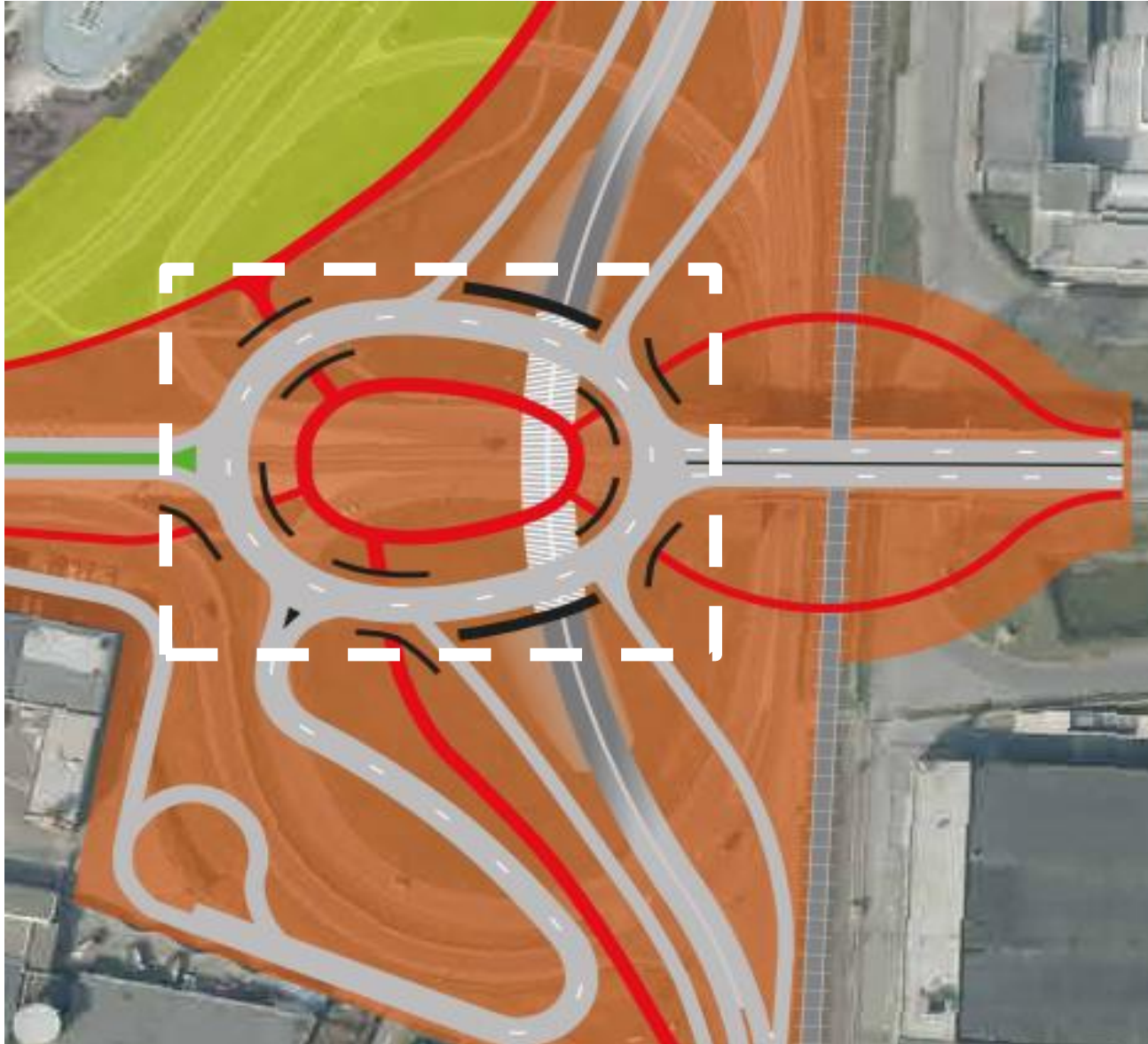


Twee fietsbruggen over spoorlijn met korte (40 m) en dus veel te steile helling (>10%) om af te dalen (4 m) tot onder de rotonde

- Deze bruggen zijn overbodig want er ligt een overweg. Deze kan opgewaardeerd worden. Er rijden amper vier treinen per spitsuur

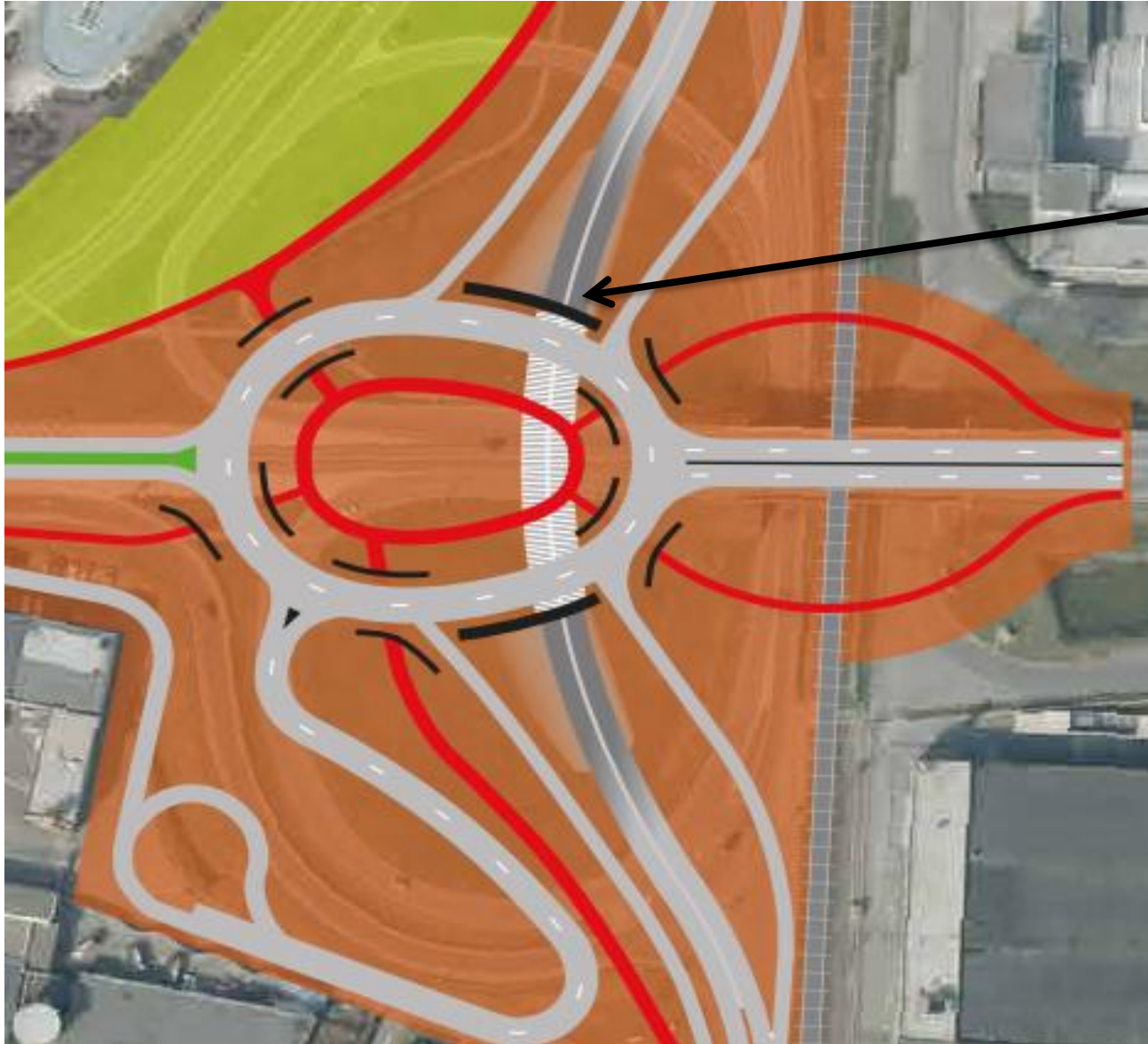
Vijf fietstunnels onder rotonde zijn overbodig en (sociaal) onveilig

3. Veel te grote rotonde



- De rotonde meet 100 x 130 m of 1,3 hectare, inclusief taluds
- Door de centrale ligging op het terrein is de impact op de omgeving bijzonder groot
- De rotonde heeft twee rijvakken
- Hogere snelheden en meer conflictpunten maken de rotonde onveilig

4. Overbodige wegtunnel onder rotonde



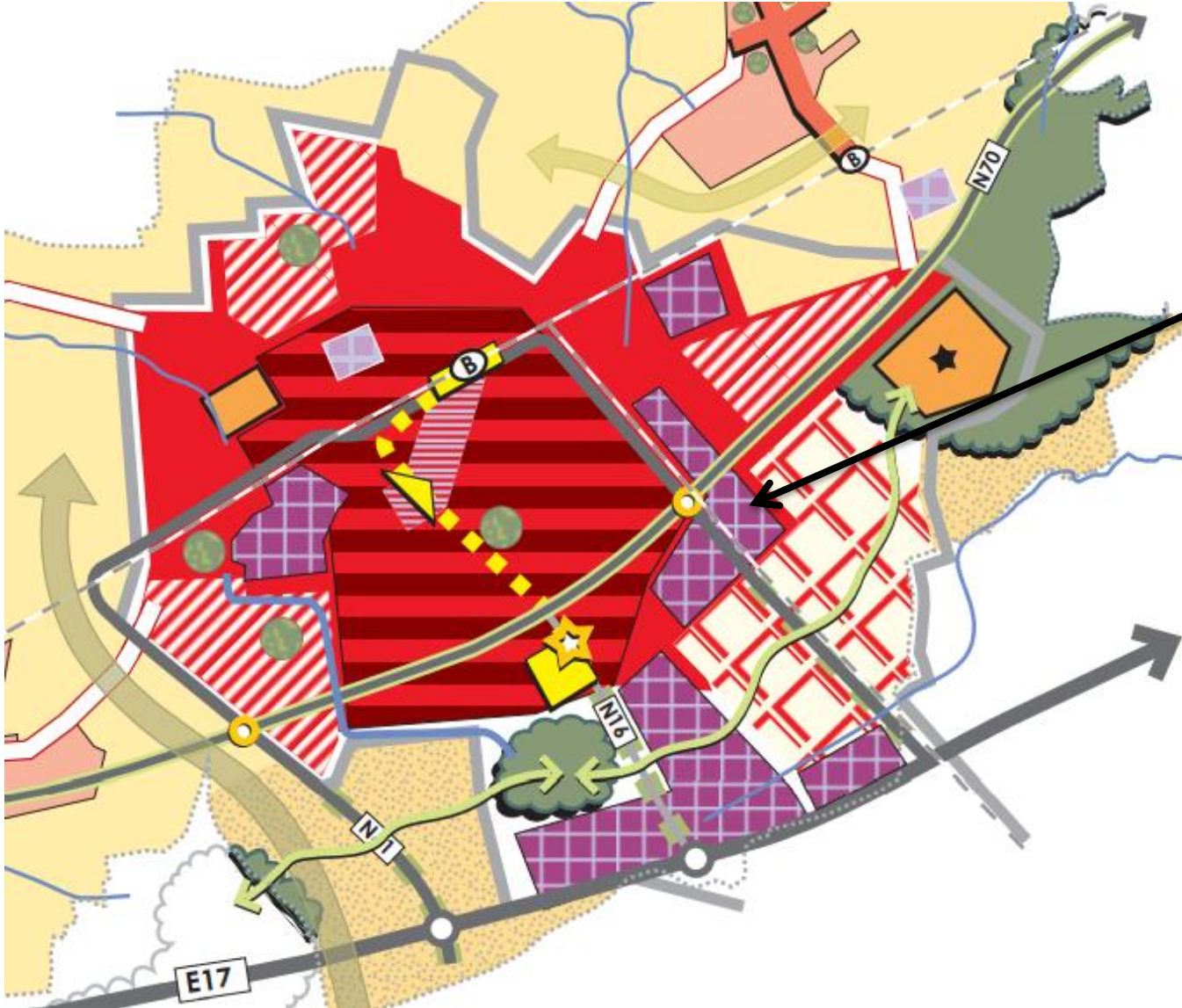
- Wegtunnel is overbodig
- Want drukte op R42 wordt begrensd door met verkeerslichten geregelde kruispunten voor en achter de tunnel
- De zes tunnels en grasbermen bieden te weinig gevoel van veiligheid en geborgenheid

2. Mercatorknoop in strijd met omgevings-regelgeving



Nog geen betonstop

1. Wijkt af van richtinggevende bepalingen in GRS*

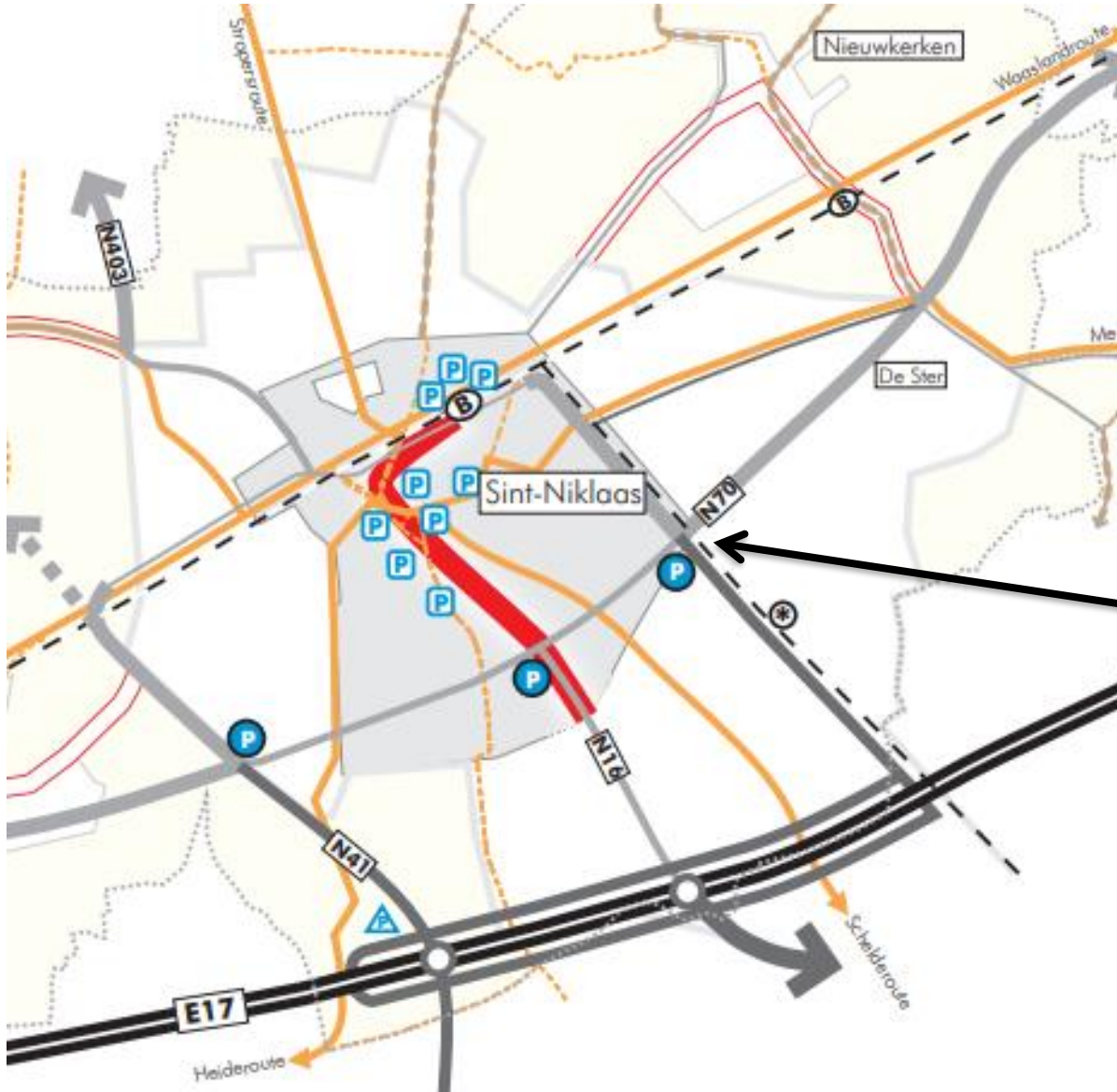


Oostelijk stadsknooppunt:

- *Door herinrichting van dit kruispunt kunnen regionale functies een beeldbepalende rol vervullen*
- *Sterke identiteit en kwalitatieve uitstraling*
- *Ruimtelijke baken, die de compacte stedelijkheid uitdrukt*

* GRS: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, blz. 211

Vervolg...



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)

2. Volgt strategische visie van BRV* niet



Strategische doelstellingen:

1. *Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag*
2. *Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken*
3. *Palet van leefomgevingen*
4. *Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen*
5. *Robuuste open ruimte*
6. *Netwerk van groenblauwe aders*

* BRV: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Strategische Visie, Vl. Reg. 20 juli 2018, geïllustreerde versie, blz. 26 – 30

... *vervolg*

VLAANDEREN IN 2050

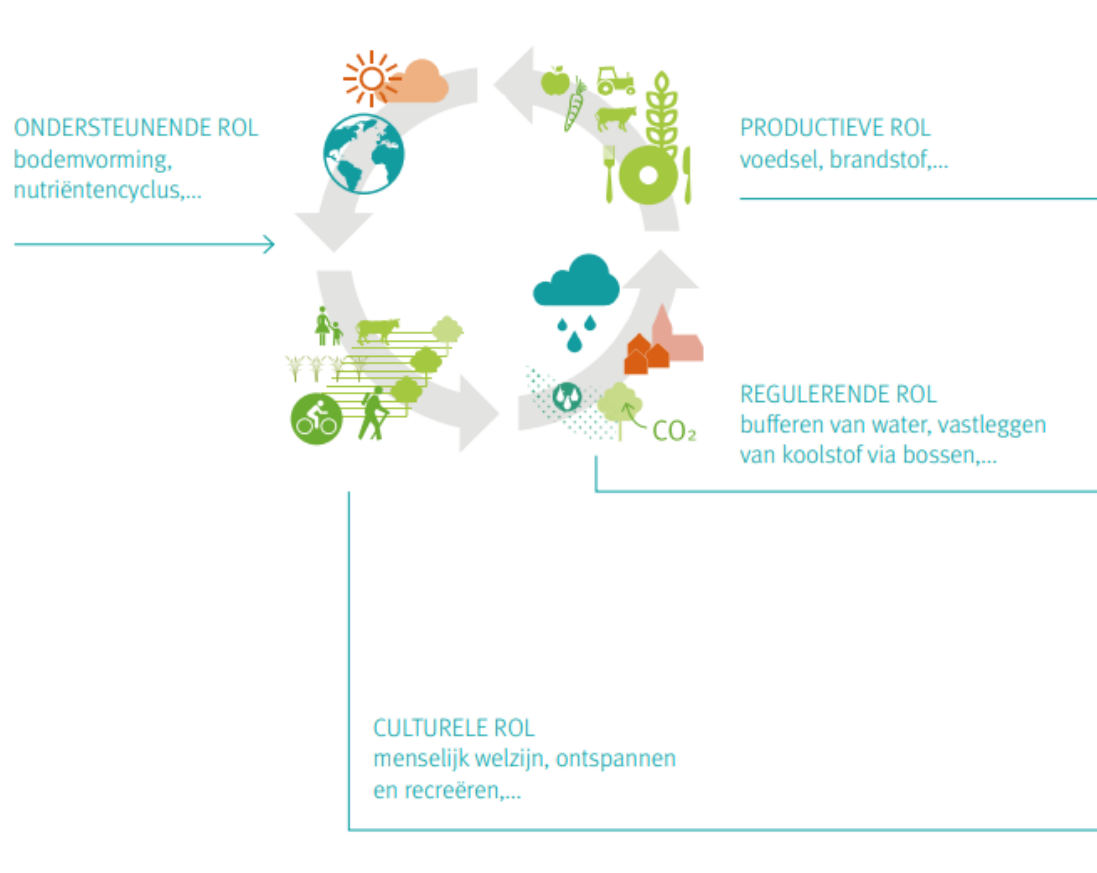


Ruimtelijke ontwikkelings-principes:

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, Vl. Reg. 20 juli 2018, geïllustreerde versie, blz. 33 - 60

3. Volgt strategische visie van provincie* niet



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



3. Mercatorknoop in strijd mobiliteits-regelgeving



Nog geen stopprincipe

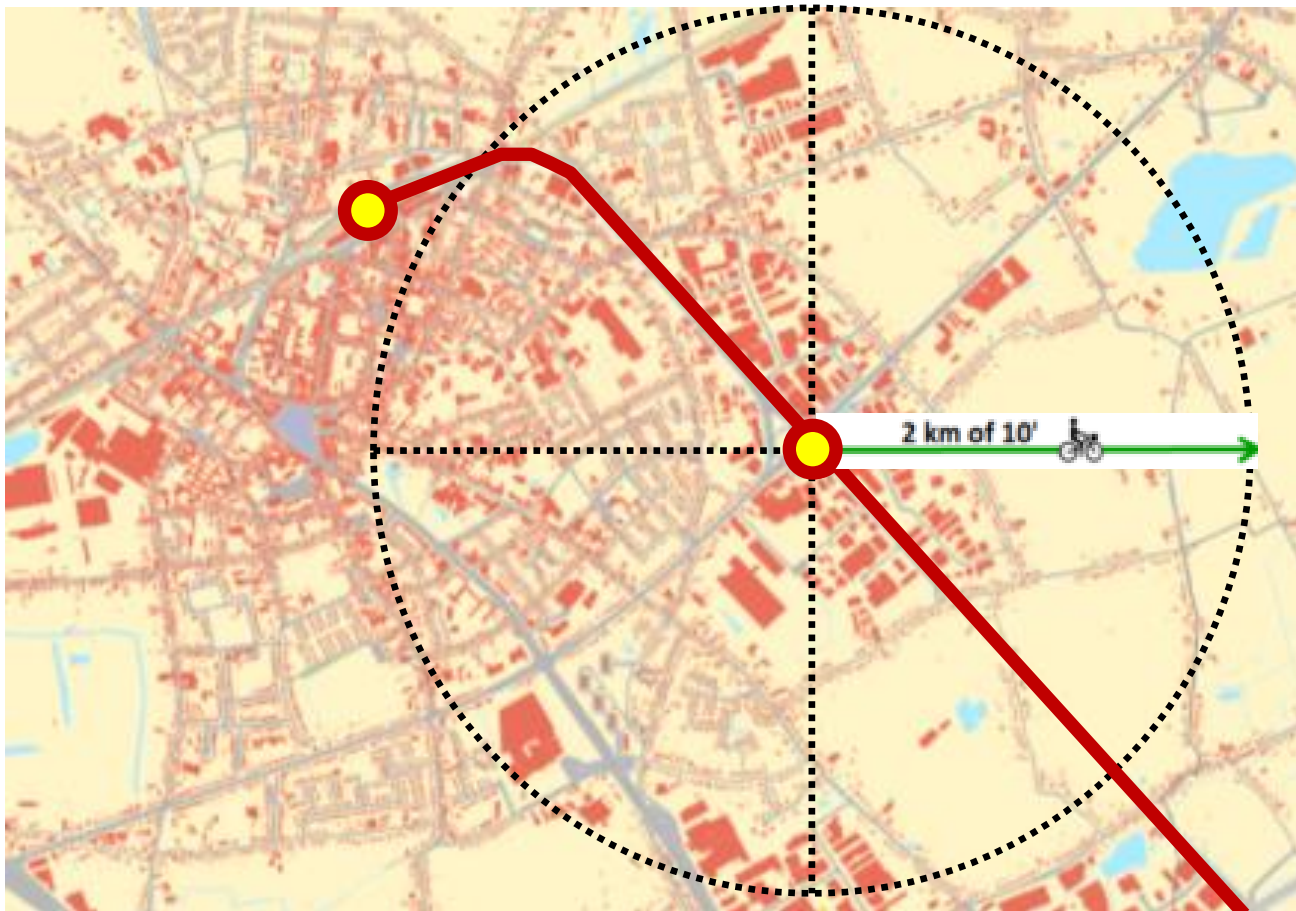
1. Nog geen stop-principe en combimobiliteit

Doelstellingen mobiliteitsbeleid volgens art. 4, van het decreet Basisbereikbaarheid van 3 april 2019, worden niet gevolgd:

- *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.

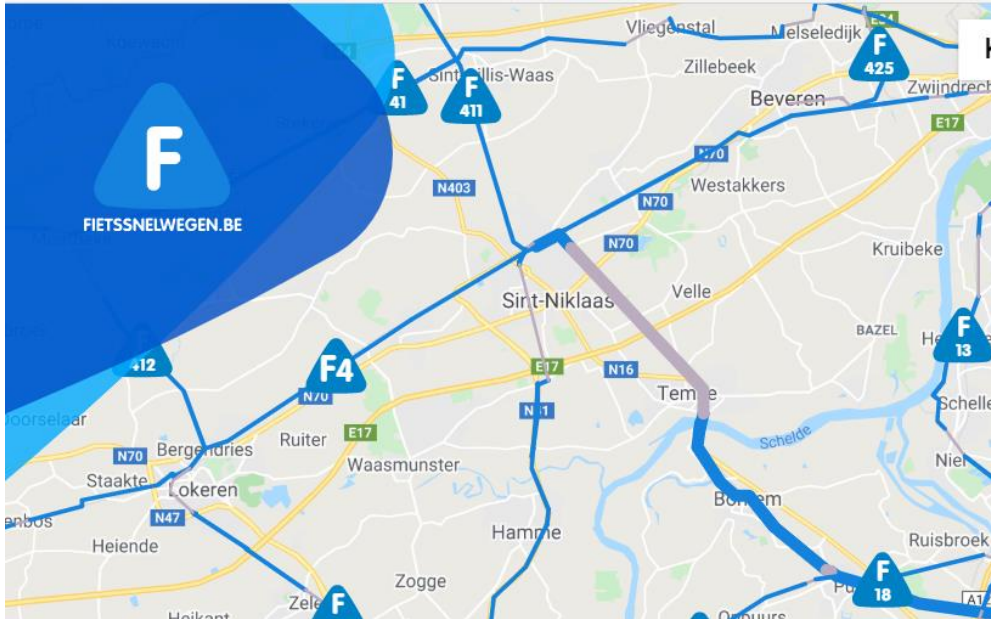
2. Nog geen overstap mogelijk



Nog geen overstap mogelijk



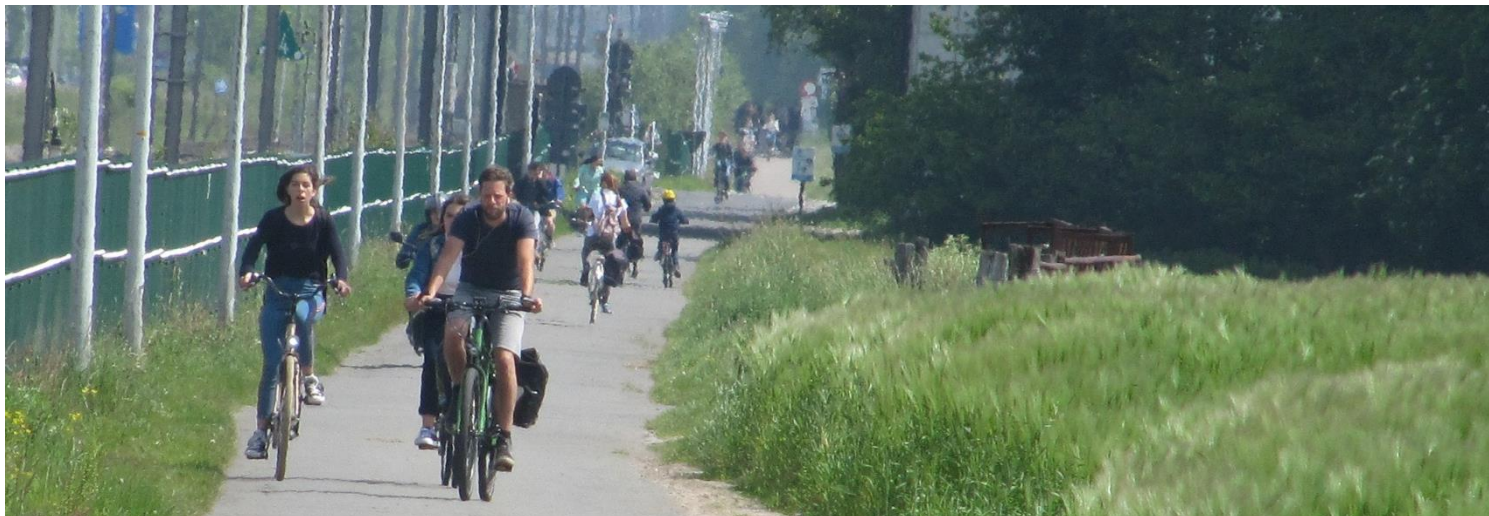
3. Nog geen Fietssnelweg Sint-Niklaas – Mechelen



Hoe zit het met het samenwerkingsverband tussen

- Vlaamse overheid
- Provincies en
- Gemeenten

bij de aanleg van de Fietssnelweg F18?



Bij de Mercatorknoop ontbreekt de belangrijkste schakel van Sint-Niklaas tot Temse nog steeds

4. Niet volgens Gemeentewegendecreet (GWD) van 24 april 2019

Mercatorknoop is een gewestweg. Dit neemt niet weg, dat het ontwerp afgestemd moet zijn op het GWD. Het ontwerp van Mercatorknoop voldoet niet aan dit decreet.

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

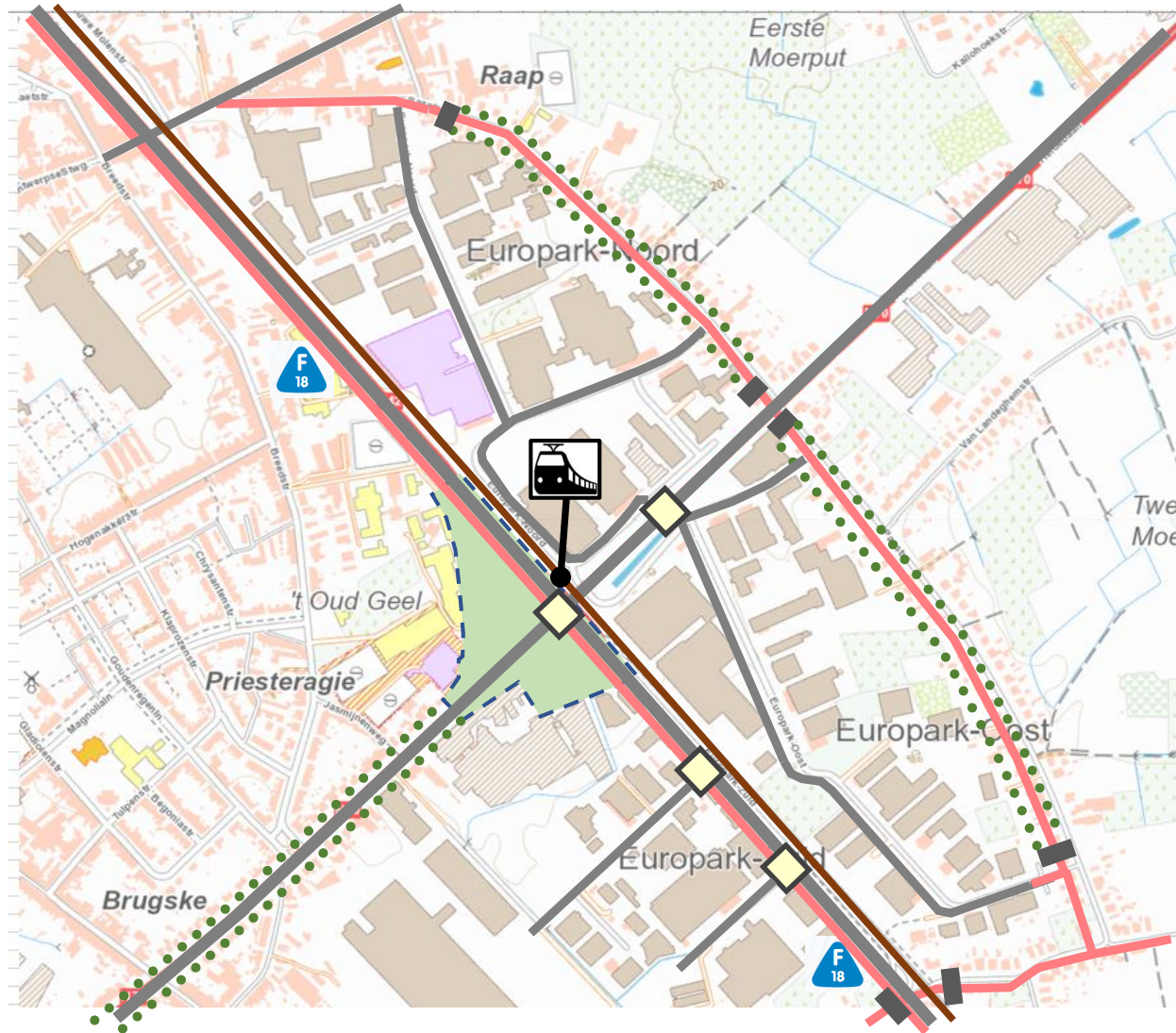
een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

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.

4. Voor een beter plan voor heel de buurt



Passtraat wordt laan

Europark-Noord en -Oost beter ontsloten

Mercatorknoop, ruimte voor stad en overstap

Europark-Zuid beter ontsloten

1. Passtraat wordt laan

— Fietsstraat ●●●●●●● Laan met wadi

■ Enkel stappers en trappers

Passtraat wordt laan met wadi's:

- Als fietsstraat of 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 ook onderdoor R42/L54 als fietsstraat



... vervolg, impressie van haalbare opwaardering Passtraat



Vandaag,
beton, tot 13 m breed...

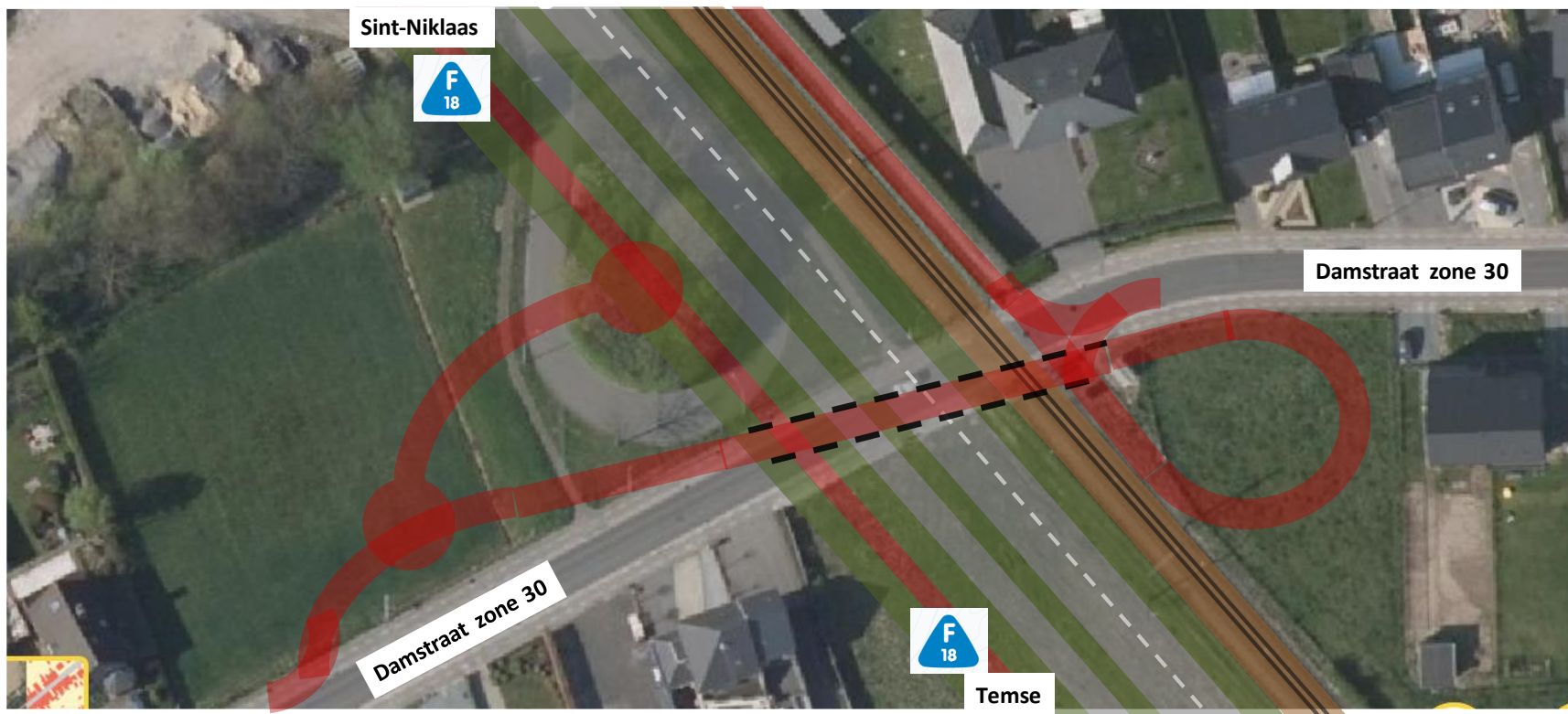


Morgen, tot 1 hectare
ontharding en
vergroening voor
meer leefbare
woonomgeving
mogelijk

Fietzersbond

Abll^{VZW}

... vervolg, en haalbare opwaardering Damstraat

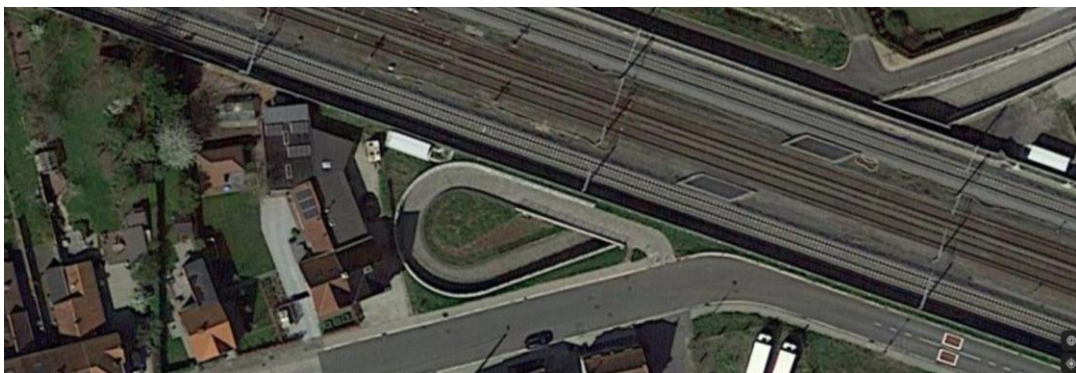


Overweg vervangen door 'open' onderdoorgang als 'trage weg'

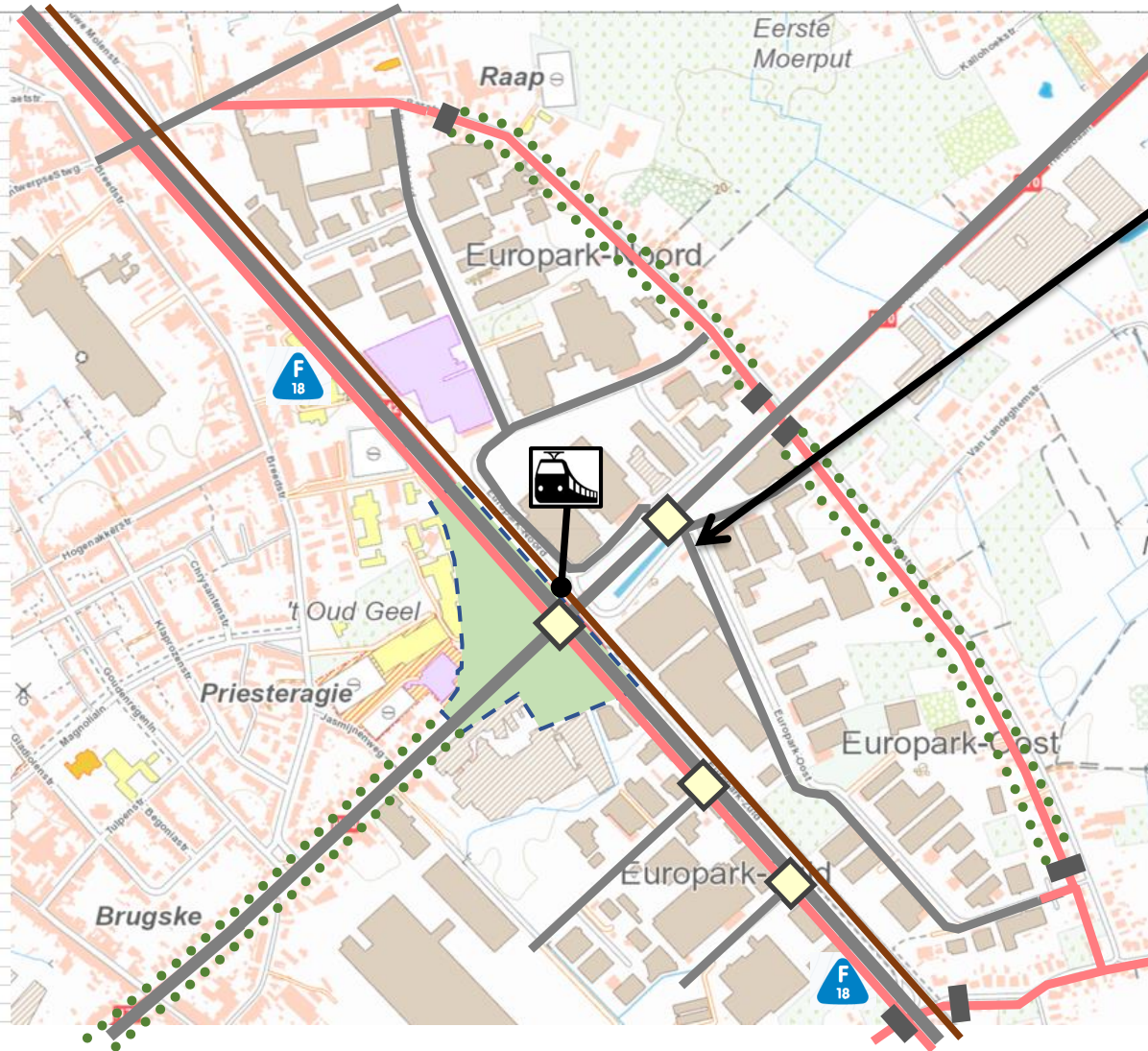
Damstraat wordt erf direct aangesloten op fietssnelweg






Links, praktijkvoorbeeld (2019): Drongen Treinstraat, trage weg onderdoor hoofdspoorlijn 50A, mooi ingepast in het ruimtelijk weefsel



2. Europark-Noord en -Oost beter ontsloten



-  Fietsnelweg F18, Sint-Niklaas - Mechelen, langs R42
-  Damstraat als fietsstraat onderdoor F18, L54, R42
-  Ontsluiting Europark-Zuid met R42 (2x)

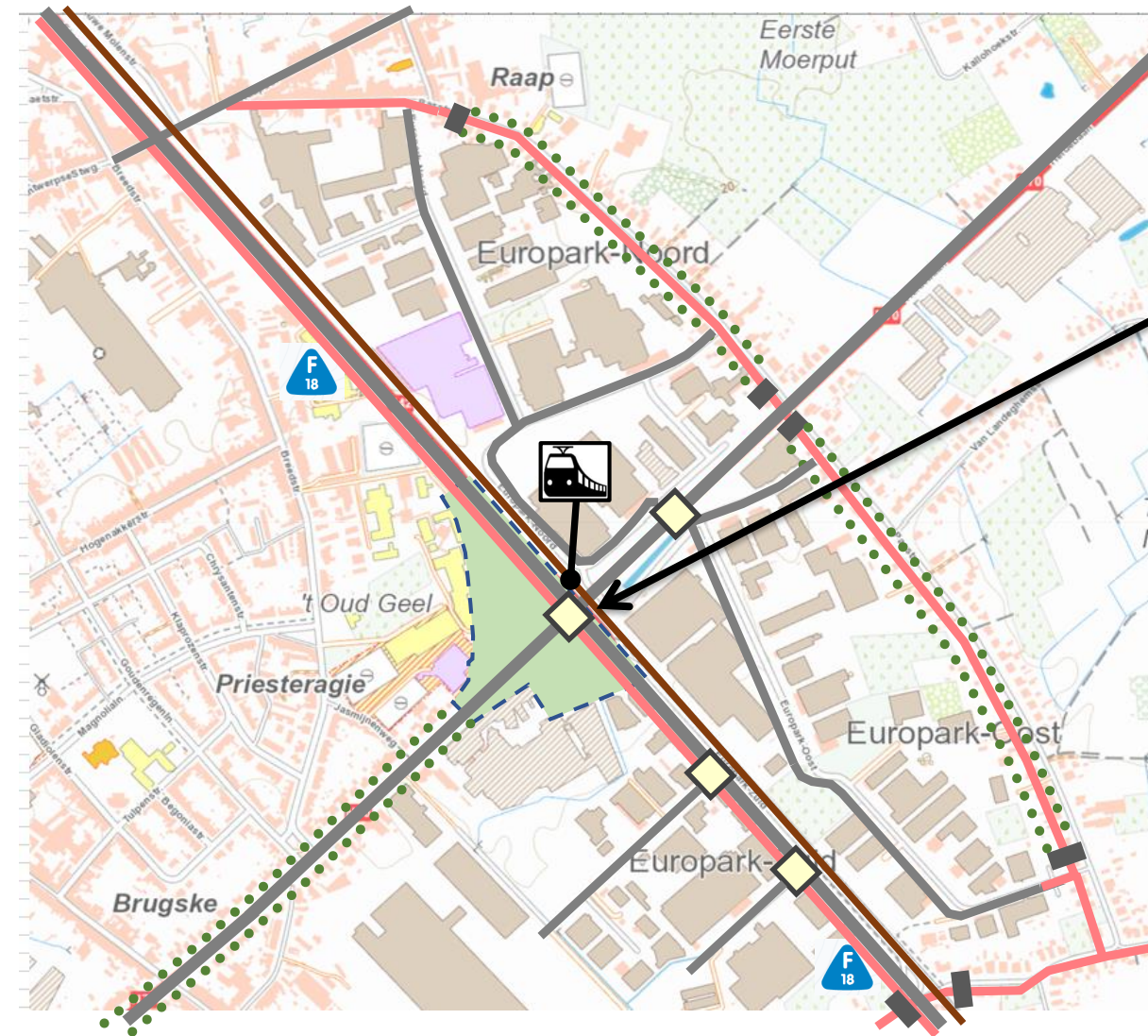


Europark-Noord en -Oost direct op N70 aangesloten:

- Nieuw kruispunt, rotonde of lichtengeregeld
- Geen menging met stappers en trappers
- Ontsluiting richting Raap blijft
- Ontsluiting richting Damstraat (oost) blijft voor lokaal verkeer
- Ontsluiting ook via nieuwe treinst halte 'Oost'
- Fietsnetwerk en stappen sterk opgewaardeerd in alle richtingen



3. Mercatorknoop, ruimte voor stad en overstap



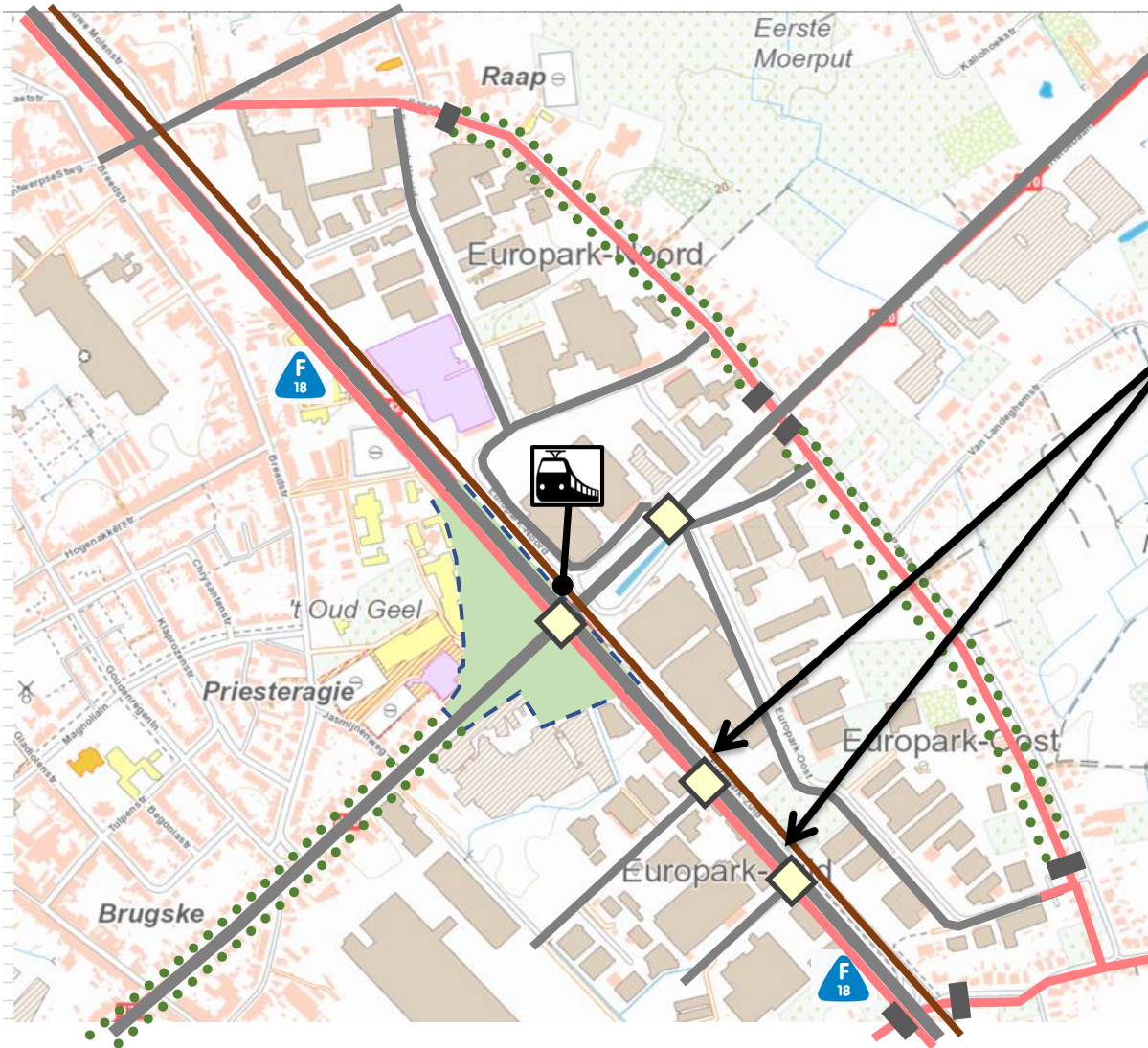
Mercatorknoop:

- Compact verkeersplein boven spoorlijn
- Ronde of lichtengeregeld, max. 50 km/h
- Geen menging met voetgangers en fietsers
- Circa vijf hectare ruimte voor stad en overstap

Voetgangers en fietsers hebben voorrang op de pleinruimte op maaiveld (zie hfst. 5)



4. Europark-Zuid beter ontsloten

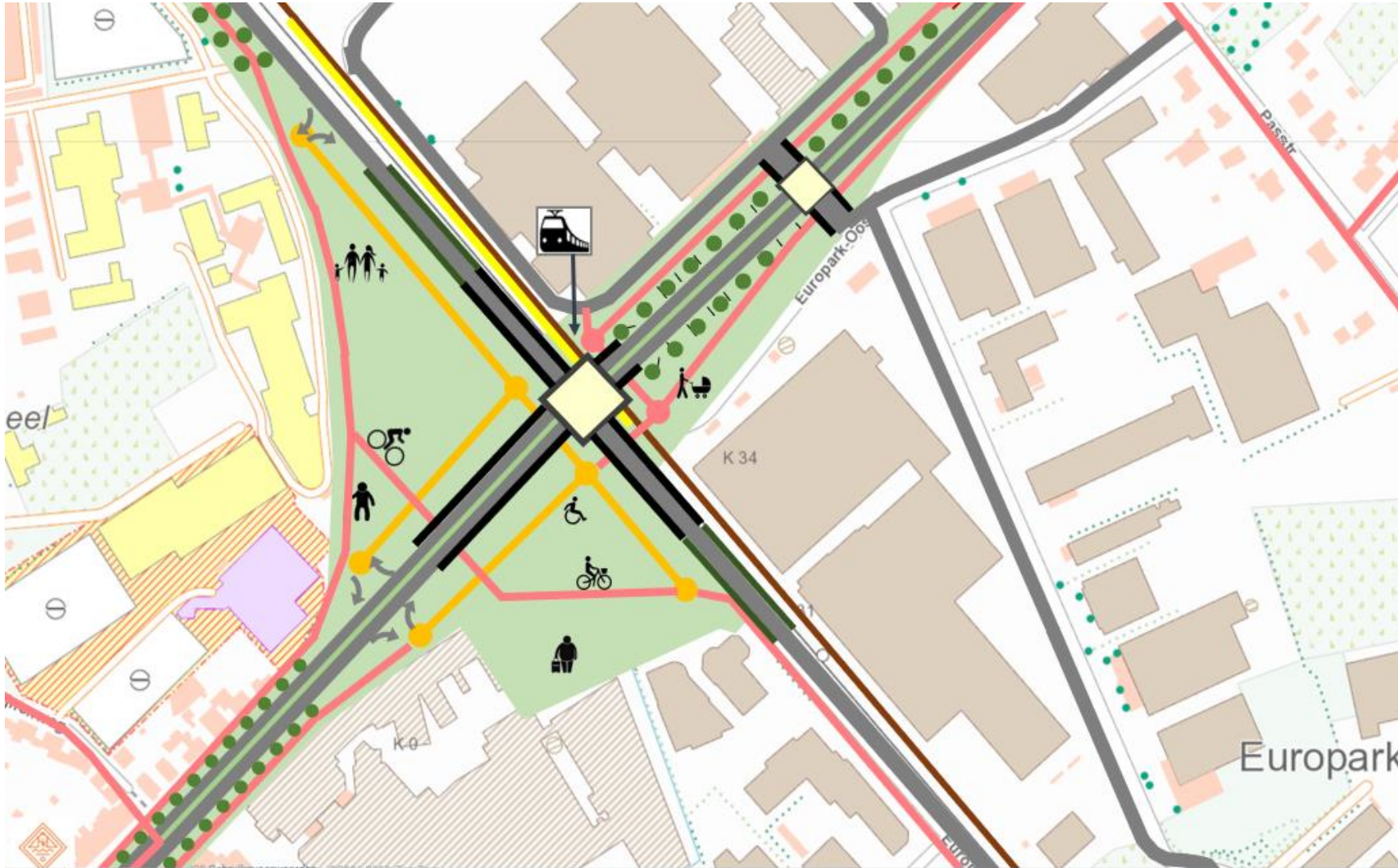


Twee nieuwe aansluitingen naar Europark-Zuid:

- Met lichten geregeld in 'groene golf' bij max. 50 km/h
- Geen menging met voetgangers en fietsers op R42
- Conflictvrije lichtenregeling waar F18 kruist met afslag naar / van R42



5. Voor een beter plan voor het *stadsknooppunt*



1. Voor meer omgevingskwaliteit



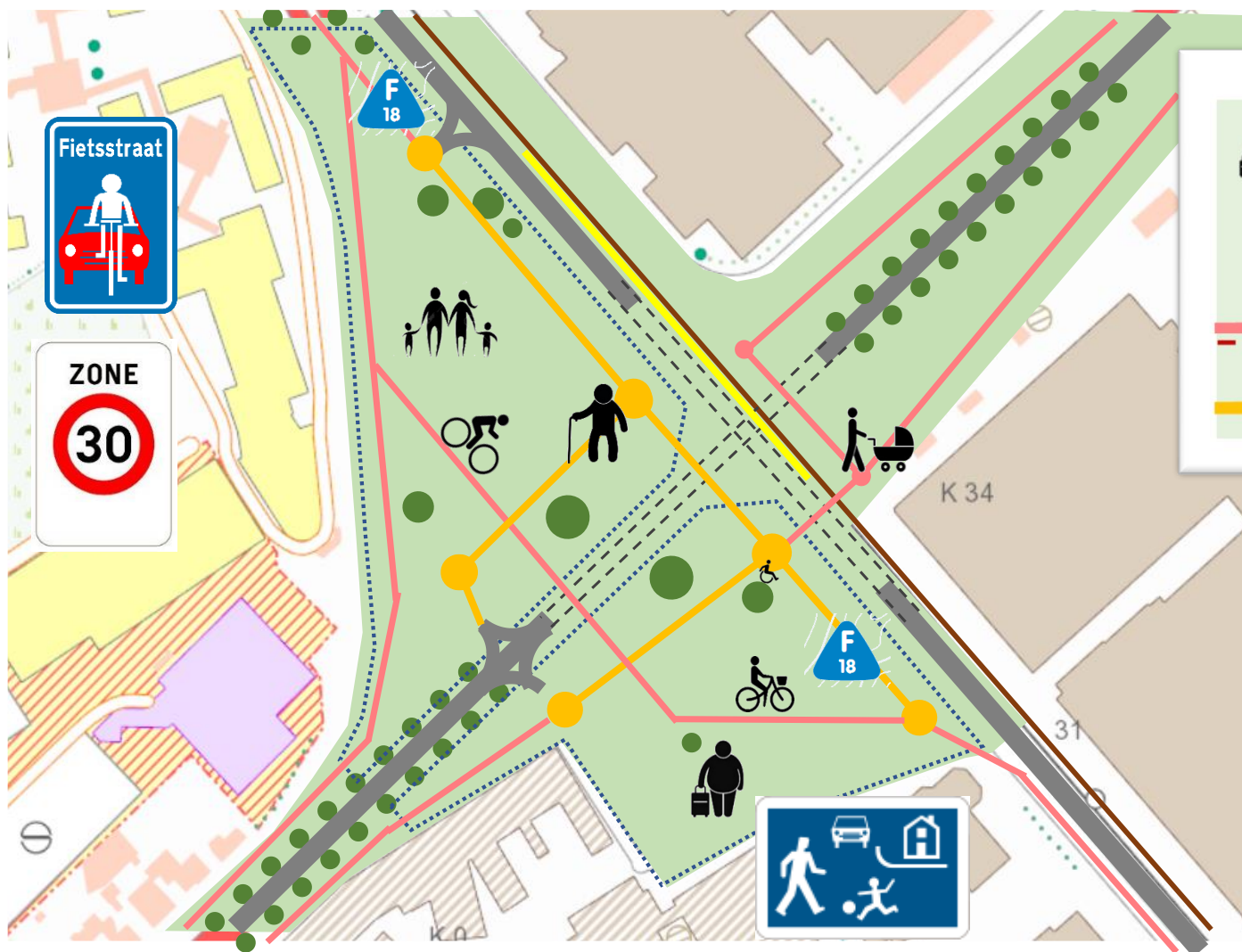
Pas het betonstopprincipe toe:

- Compact knooppunt R42/N70 door bundeling naast en boven spoorlijn
- Er komt vijf hectare vrij voor kwaliteitsvolle herbestemming

... compact knooppunt R42/N70, bundeling naast en boven spoorlijn



2. Voor aantrekkelijke combimobiliteit met stop*-principe



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

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

Fietsersbond

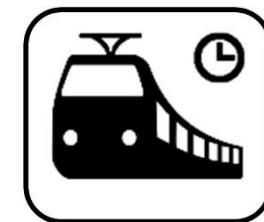
Abll VZW

3. Ruimte voor vlot overstappen van trein naar ...



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

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



Vervolg ... opwaardering bestaande overweg

Sluitstuk in de overstap van en naar de trein
en in het netwerk van trage wegen



4. Voor een groene, sociale, veilige en gezonde buurt



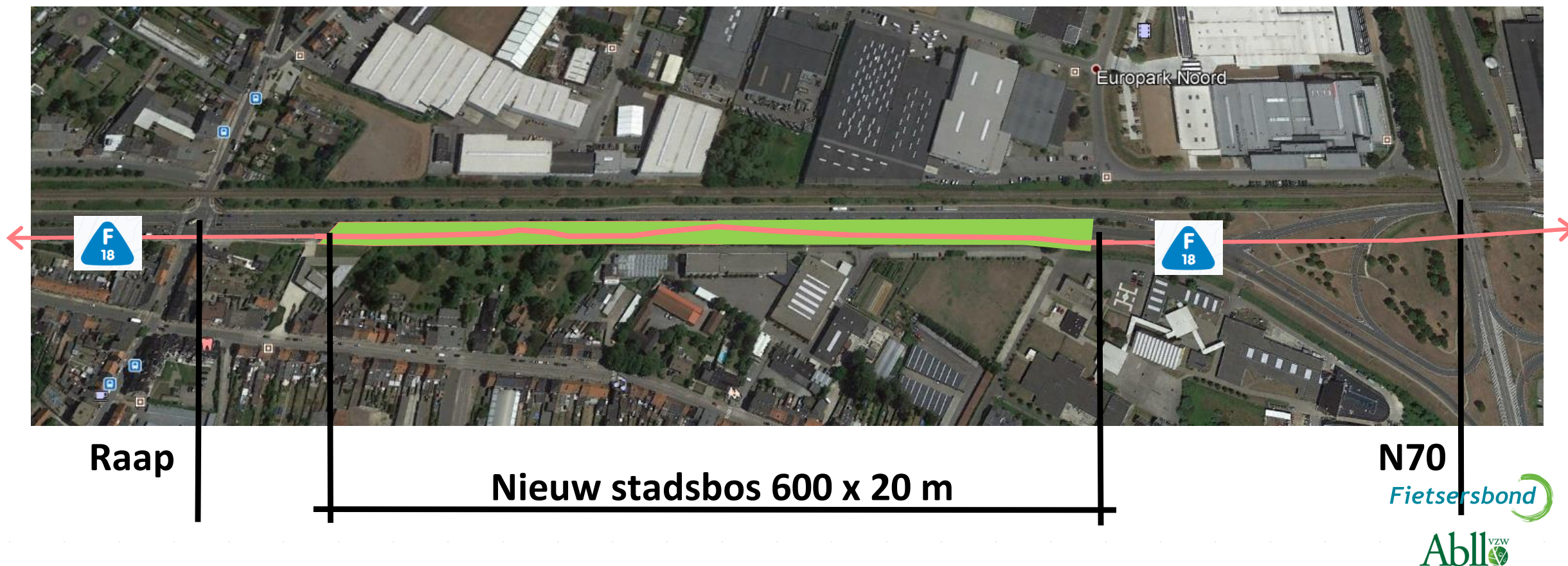
Pas het betonstop-principe toe:

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

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

Vervolg... breek de helft van de Singel op ...

Want één van beide rijbanen en van beide fietspaden zijn overbodig
Er komt ruimte vrij voor ruim één hectare stadsbos met fietsnelweg
Dit is natuurbouw vanuit een visie op stedelijke ecologie



Vervolg...



Pas het betonstop- en het stop-principe toe:

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



Vervolg... fietsstraten en ruimtelijke kwaliteit



Een duurzaam ruimtelijk beleid gaat hand in hand met een doordacht mobiliteitsbeleid

Zo kan een deel van het Mercatorplein er ook uitzien:

- vastgoed dat rendeert
- publiek domein dat floreert

Bijlagen

Zo eenvoudig kan een treindienst in Sint-Niklaas-Oost er uitzien:

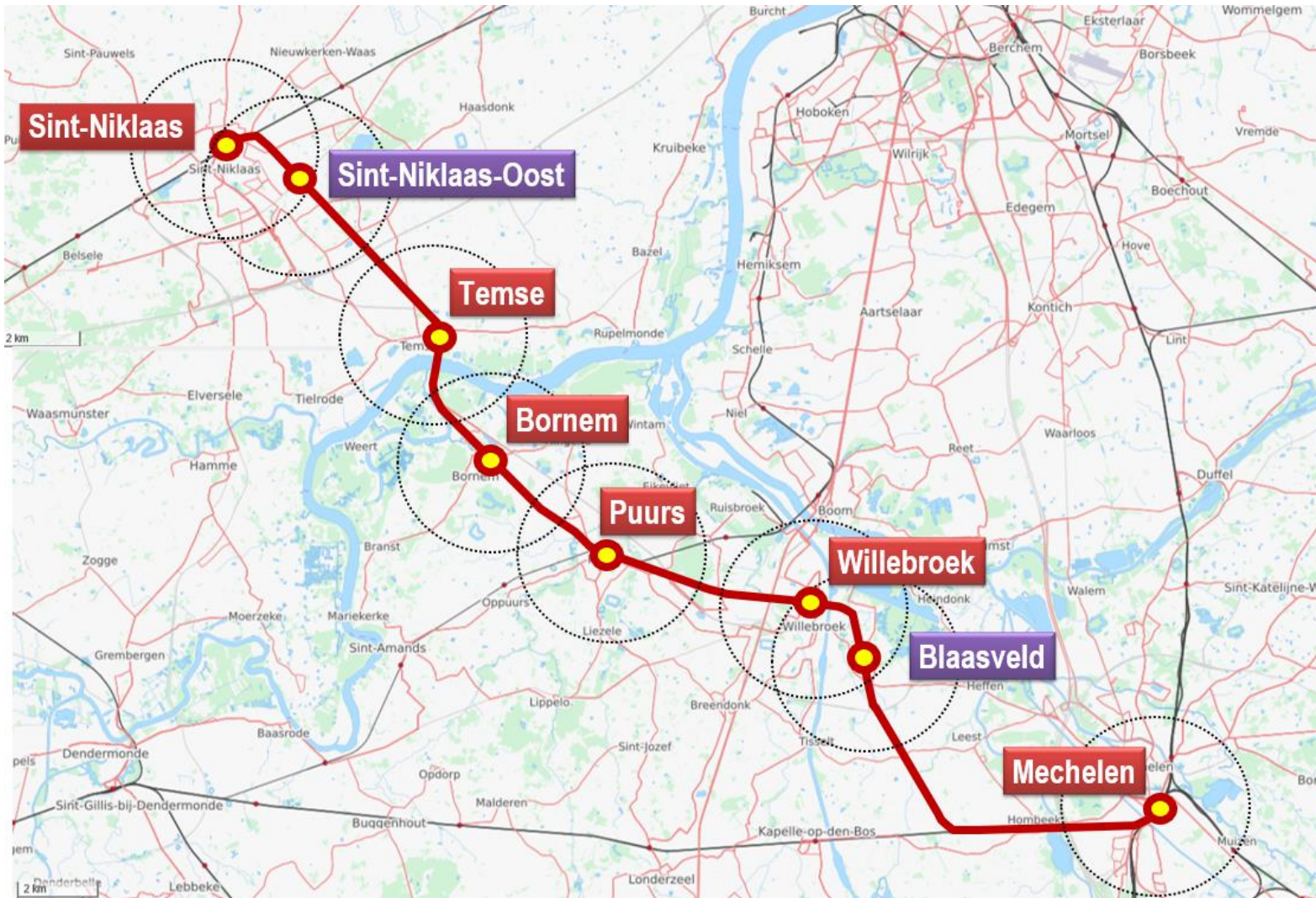


Klein-Brabantlijn

Sint-Niklaas - > Mechelen

km		rijdt	12345	12345	1-7	12345	1-7	1-7	1-7		1-7	1-7	1-7	1-7
0	SINT-NIKLAAS	v	05:23	05:53	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	daarna	22:23	22:53	23:23	23:53
2,4	Sint-Niklaas-Oost	v	05:26	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26	om	22:26	22:56	23:26	23:56
8,0	Temse	v	05:31	06:01	06:31	07:01	07:31	08:01	08:31	het	22:31	23:01	23:31	00:01
11,6	Bornem	v	05:35	06:05	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	half	22:35	23:05	23:35	00:05
15,5	Puurs	v	05:40	06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	uur	22:40	23:10	23:40	00:10
20,8	Willebroek	v	05:46	06:16	06:46	07:16	07:46	08:16	08:46	tot	22:46	23:16	23:46	00:16
22,9	Blaasveld	v	05:49	06:19	06:49	07:19	07:49	08:19	08:49		22:49	23:19	23:49	00:19
33,5	MECHELEN	a	05:57	06:27	06:57	07:27	07:57	08:27	08:57		22:57	23:27	23:57	00:27

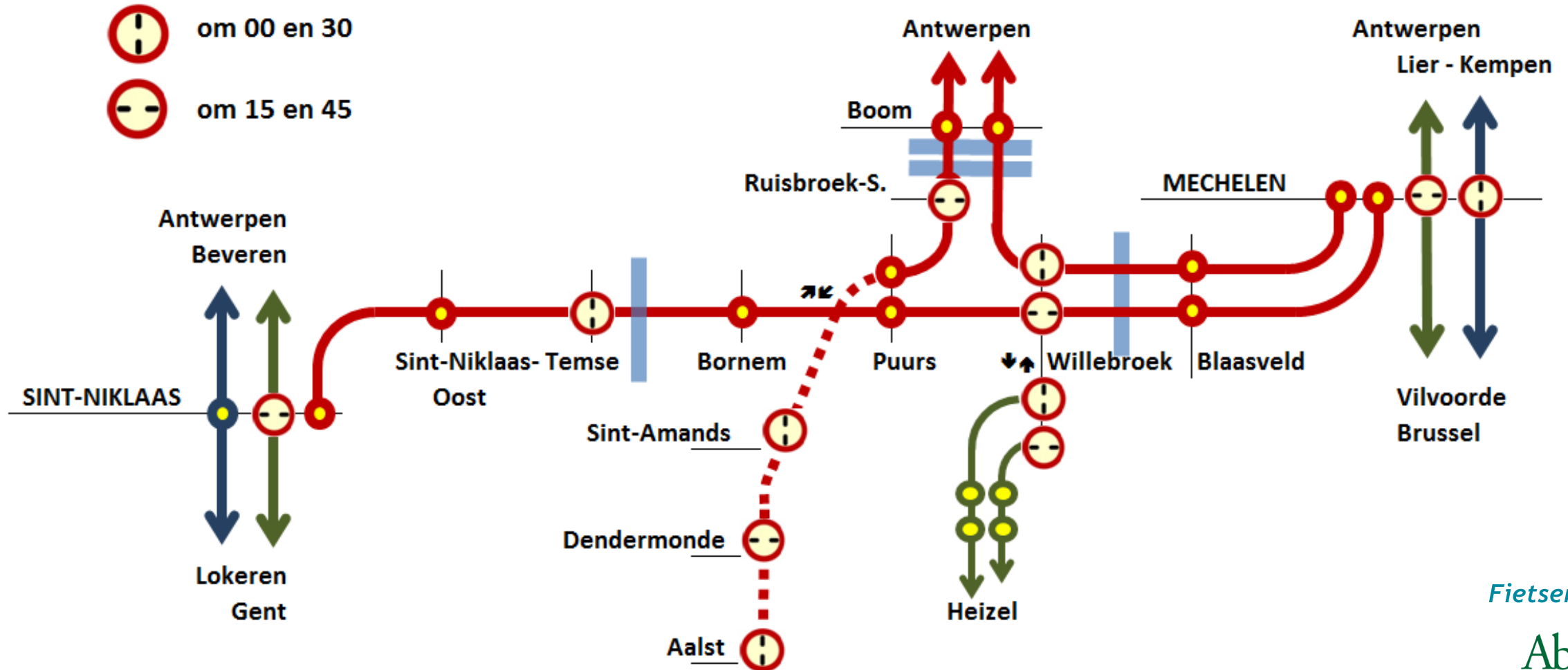
Alle gemeenten –samen– op één lijn



- Alle gemeenten op één lijn:
- Samenwerking
 - Vlot toegankelijk systeem
 - Aansluiting met de ruime stationsomgeving
 - Ruimtelijk beleid afgestemd op (de weg naar) het station

Synchro-mobiliteit

Behoud bruggen en enkelspoor, treinen om het half uur, kruisen in Temse en Willebroek
Mogelijke nieuwe haltes: Sint-Niklaas-Oost en Blaasveld

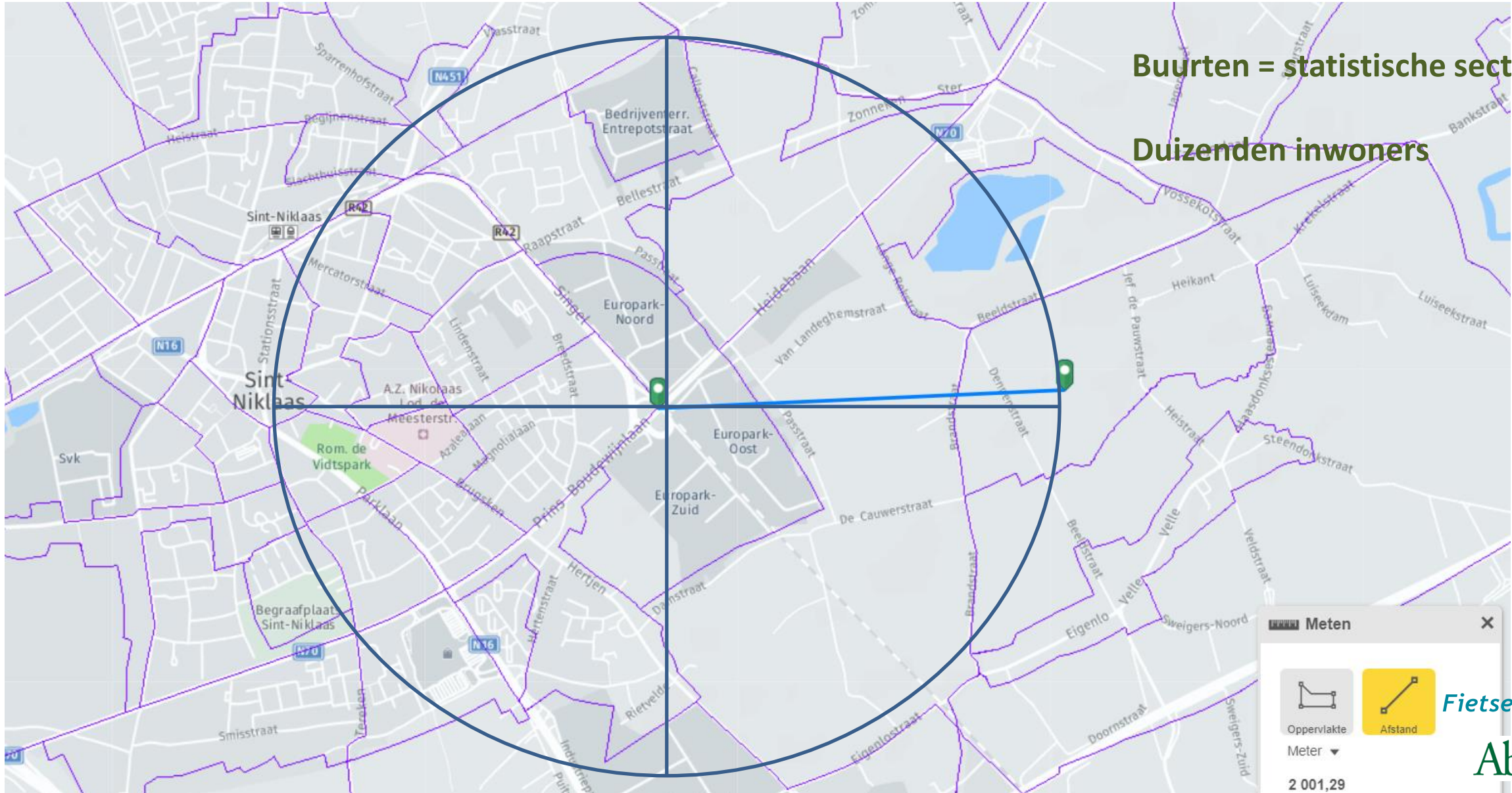


Combimobiliteit: overstappen, het nieuwe normaal

Sint-Niklaas-Oost wordt een veelzijdig knooppunt en overstappunt



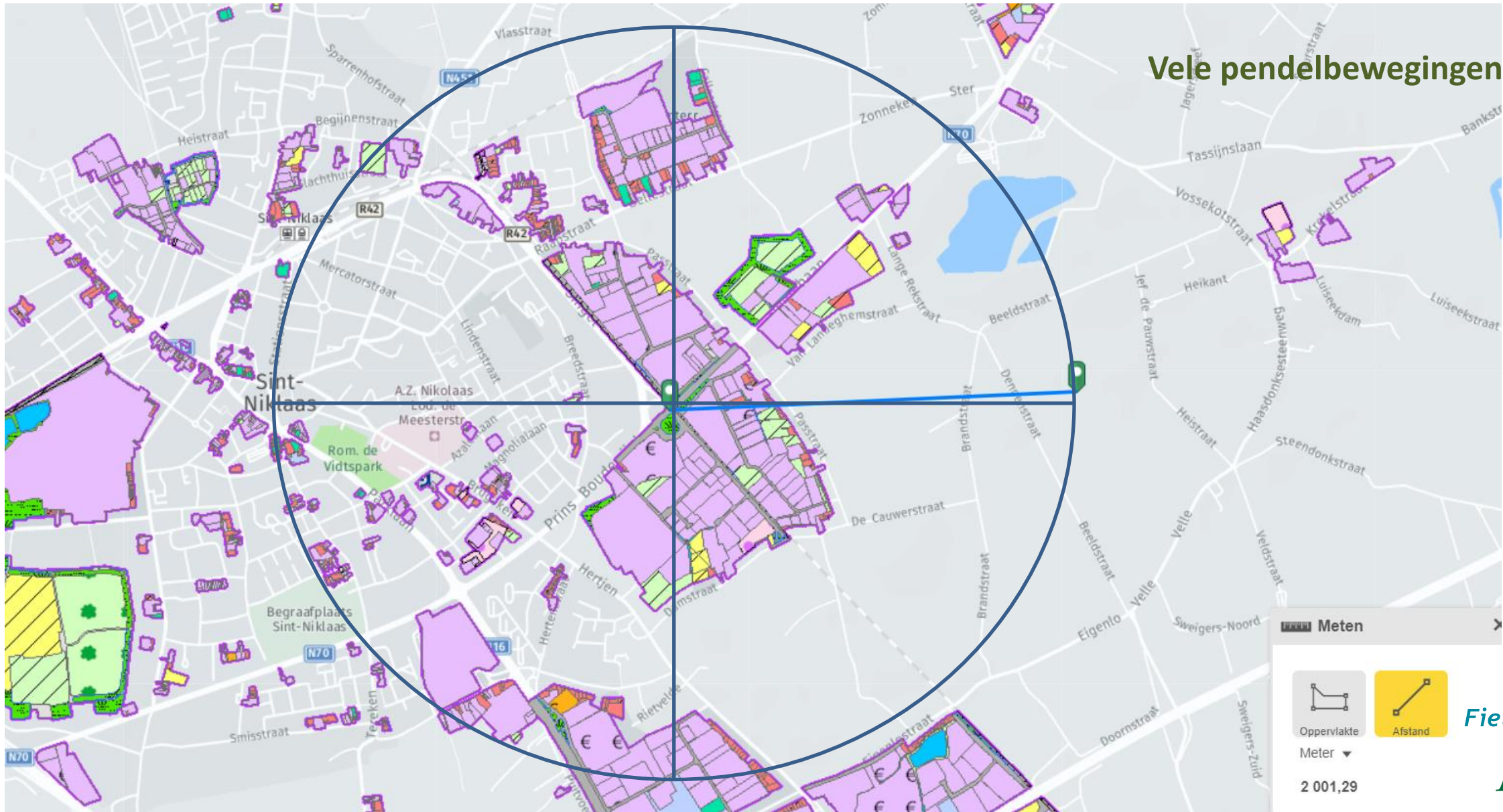
Buurten rondom Mercatorplein ($R = 2 \text{ km}$ of < 10 minuten fietsen)



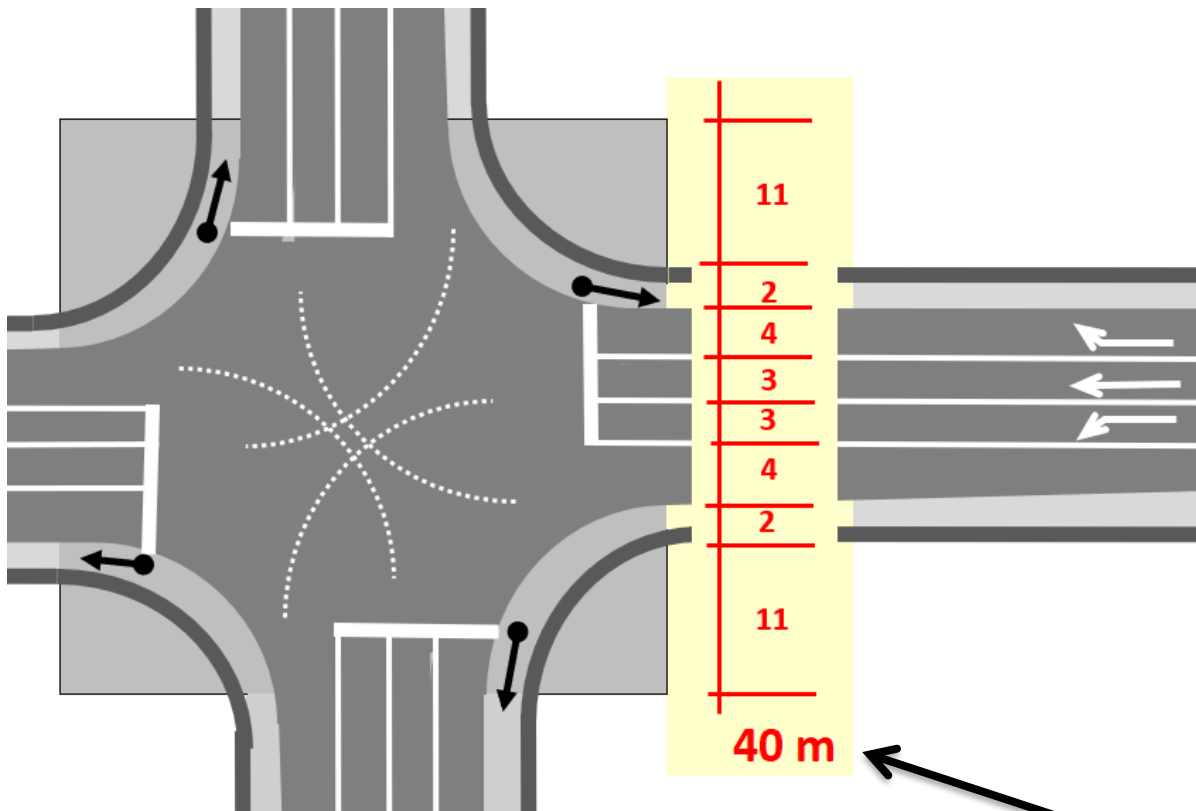
Buurten = statistische sectoren

Duizenden inwoners

Bedrijven rondom Mercatorplein (R = 2 km of < 10 minuten fietsen)



Conceptschets van een compact kruispunt R42 / N70



Compact kruispunt R42/N70

Belangrijkste kenmerken:

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

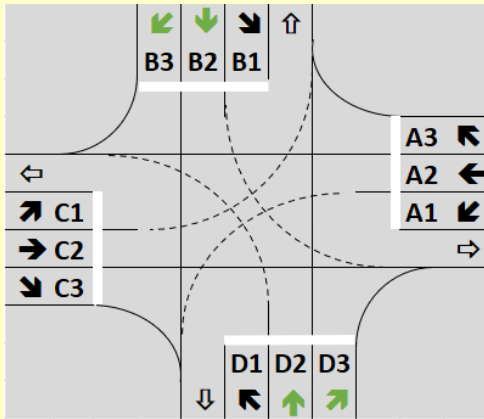
Compact: 40 x 40 m = 1.600 m² of 0,16 ha
(vergelijk met AWW-ontwerp met 1,3 ha)

* pae: personenauto-equivalent

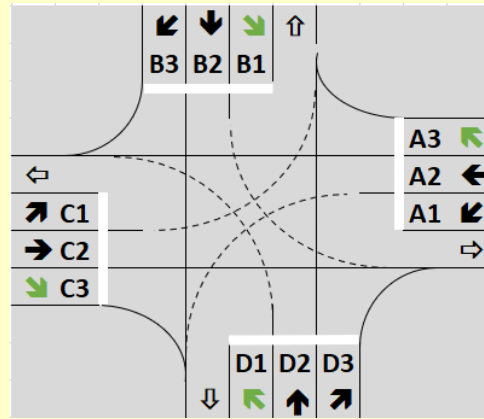
Lichtengeregeld kruispunt 3-fasig

Naar, "Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele" Gerd Steierwald e.a. Springer Berlin, 2005.

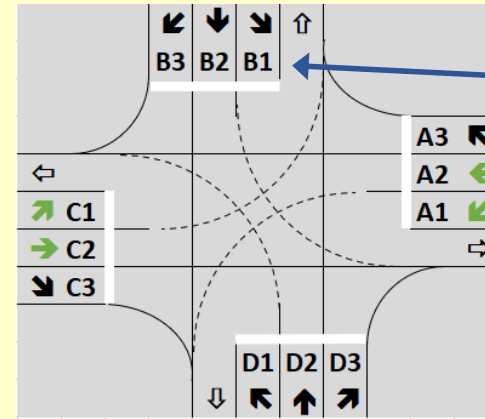
Fase 1



Fase 2



Fase 3



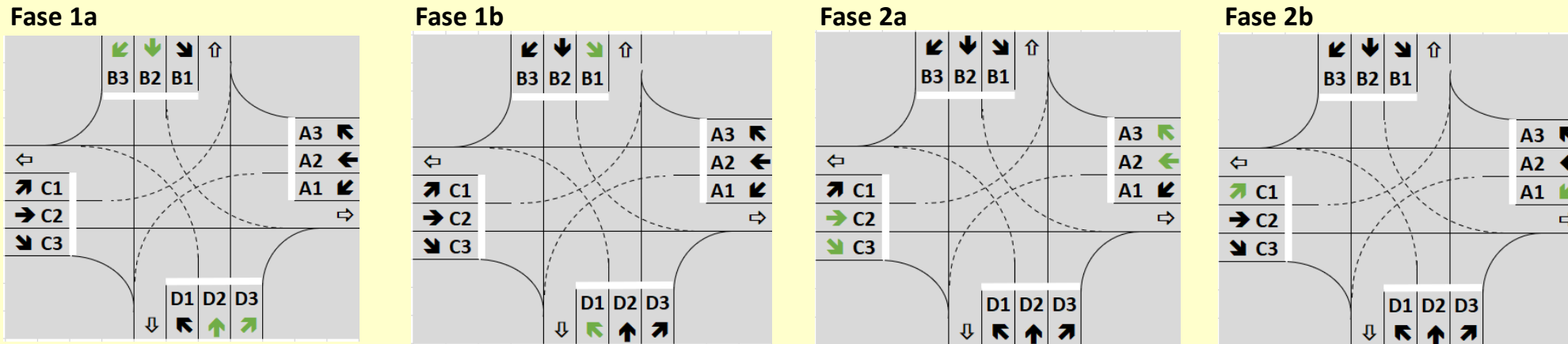
Naam opstelstrook

- A R42
- B N70 Beveren
- C Singel
- D N70 Lokeren

20	4	16	4	24	4	72 sec. / cyclus
						Fase 1
						Fase 2
						Fase 3
B3 B2 D3 D2		B1 C3 D1 A3		A2 A1 C2 C1		Naam opstelstrook
10 12 10 12		8 10 8 10		9 7 9 7		112 Pae / cyclus
						50 Cycli / h
						5.600 Pae / h
						4 Aantal takken
Theoretisch:	maximum capaciteit per tak	1.400		Pae / h		
Praktisch:	maximum intensiteit per tak	1.050		Pae / h		

... of lichtengeregeld kruispunt, 2x2-fasig

Naar, "Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele" Gerd Steierwald e.a. Springer Berlin, 2005.



20	12	4	20	12	4	72 sec. / cyclus
						Fase 1a
						Fase 1b
						Fase 2a
						Fase 2b
B3	B2	D3	D2	B1	D1	
10	12	10	12	10	10	
						← Naam opstelstook
A2	A3	C2	C3	A1	C1	128 Pae / cyclus
12	10	12	10	10	10	50 Cycli / h
						6.400 Pae / h
						4 Aantal takken
Theoretisch: maximum capaciteit per tak		1.600		Pae / h		
Praktisch: maximum intensiteit per tak		1.200		Pae / h		

Raming van het AWW-project (per 13 maart 2017)

Overzicht raming VO OT exclusief onteigeningen:

Omschrijving der werken	Kostprijs (€)
Werken ten laste van Vlaamse Gewest	€ 68.942.791,44
werfinrichting	€ 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
verkeerslichteninstallatie EZ	€ 96.237,43
groenaanleg	€ 276.494,70
Werken ten laste van Stad Sint-Niklaas	€ 3.013.737,84
algemene voorbereidende werken en grondwerken	€ 176.757,84
wegeniswerken	€ 1.078.105,00
rioleringswerken	€ 1.758.875,00

Pa

Mercatorknoop - afbraak en grondwerken								€ 682.997,76
grondwerken								
uitgraven bouwput	m ³					14315,22	€ 8,00	€ 114.521,76
ophoging bouwput	m ³	78	28,50	1,90	1,00	33000,00	€ 15,00	€ 495.000,00
voorbelasting ophoging	m ³	78	20,00	1,00	1,00	4898,40	€ 15,00	€ 73.476,00
Mercatorknoop - autotunnel: plan 1M3D8H O 105125								€ 6.418.137,35
Mercatorknoop - fietsbruggen x 2: plan 1M3D8H O 105126								€ 1.163.750,18
voorbereidende werken								
Mercatorknoop - fietstunnels x 5: plan 1M3D8H O 105127								€ 981.107,13
voorbereidende werken								

Besluit: Mercatorknoop moet op de schop

III. DE STAD VERDER ONTWIKKELEN EN VERGROENEN

11. Lobbenstadmodel verankeren en afdwingbaar maken
12. Actiever inzetten op stadsontwikkeling en deze afstemmen op de buurt
13. Werken aan kwaliteitsvol en betaalbaar wonen
14. Inzetten op toegankelijk groen

IV. GEZELLIGE, PROPERE EN LEEFBARE BUURTEN CREËREN

15. Publieke ruimte consequent heraanleggen en buurt betrekken bij onderhoud
16. Bij herinrichting meer groen en ontmoetingsruimte voorzien
17. Leegstand en braakliggende terreinen ontmoedigen
18. Concrete stappen zetten naar een asbestveilige stad

V. HET STADSCENTRUM BEREIKBAAR EN FIETSVRIENDELIJK MAKEN

19. Sint-Niklaas verder uitbouwen als fiets- en wandelstad
20. Verbindingen openbaar vervoer verbeteren
21. Groene en deelmobiliteit actiever promoten
22. Circulatieplan gefaseerd invoeren
23. Stads kern ook voor autoverkeer bereikbaar houden

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.

Bovendien beantwoordt het niet meer aan het Beleidsprogramma 2019 – 2024 van het huidige stadsbestuur:

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

De Mercatorknoop moet op de schop.