



In maart 2005 liep de eerste fase af voor de herinrichting van de N60 (Oudenaardsesteenweg). De Vlaamse en provinciale overheden, samen met de betrokken gemeentebesturen ontvingen een eerste concrete studie. Deze studie laat er geen twijfel over: de N60 wordt binnen relatief korte tijd een snelweg. Dit plan bevat de meest ingrijpende verandering die Nazareth ooit heeft meegemaakt.

Groen! Nazareth – Eke geeft u een eerste overzicht van de geschiedenis, de plannen en mogelijke gevolgen voor onze gemeente. Wij stellen u tegelijk ook het officiële rapport ter beschikking. Dergelijke dossiers horen immers voor elke betrokkene beschikbaar en gemakkelijk raadpleegbaar te zijn.

Geschiedenis

In **2002** maakte het Vlaams Gewest werk van een globaal plan voor de besteding van onze steeds schaarser wordende open ruimte. Dit plan werd bijgestuurd in 2003 en werd decretaal vastgelegd. Op dat ogenblik kreeg ook de N60 een definitieve bestemming als prioritaire weg categorie 1, wat in dit geval betekende: snelweg.

In een volgende fase werd rond de ontwikkeling van de nieuwe N60 een stuurgroep samengesteld, die dit project zou begeleiden. In deze stuurgroep zitten een vertegenwoordiging van de opdrachtnemer, AWV Oost-Vlaanderen, Afdeling Ruimtelijke Planning, AROHM Oost-Vlaanderen, AMINAL afdeling Natuur, AFDELING ECONOMIE, Provincie Oost-Vlaanderen, De Lijn Oost-Vlaanderen en *de gemeentebesturen van Nazareth, De Pinte, Gavere, Zingem, Oudenaarde, Maarkedal, Kluisbergen en Ronse.*

In **december 2003** gaf de Administratie Wegen en Verkeer opdracht tot een studie over de toekomst van de N60. Kort samengevat omvat het plan uit de studie de omvorming van de N60 tot een prioritaire weg categorie 1. De omschrijving van een dergelijke weg is: 'Autosnelweg/stedelijke autosnelweg, Autoweg (2x2 of 2x1), Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling'.

Deze studie (streefbeeldstudie) werd afgerond in **maart 2005** en vormt sindsdien de basis voor de verdere ontwikkeling van de N60. Concreet betekent dit echter ook dat deze streefbeeldstudie sinds maart 2005 ter beschikking is van het gemeentebestuur. Het Vlaams Gewest organiseerde een informatievergadering in de gemeente, waar enkele mensen aanwezig waren, waaronder bvb de beroepsorganisaties. Het valt ons echter op bij de dagelijkse contacten in de gemeente, dat de meeste inwoners desondanks niet op de hoogte zijn van deze plannen.

De volgende logische stappen bestaan er uit dat er een technische voorstudie plaats vindt, een milieu effect rapport (MER) wordt opgesteld en men met de werken aanvangt.

Het tijdsce­na­rio is nog niet vol­le­dig duidel­ijk, maar afhan­kel­ijk van de poli­tie­ke si­tu­a­tie kan dit re­a­lis­ti­sch ge­zien plaats heb­ben tus­sen de 6 en de 15 jaar. De poli­tie­ke be­slis­sin­gen ter za­ke zul­len ech­ter de kom­en­de ja­ren ge­no­men moe­ten wor­den.

Het is dan ook de hoogste tijd om grondige studie te verrichten over de mogelijke gevolgen van deze herinrichting, zodat er tijdig vooraf geanticipeerd kan worden op nieuwe evoluties en er tijdig gereageerd kan worden. Nu wachten op eventuele vertragingen, of hopen dat alles niet zo een vaart loopt, zou wel eens de verkeerde keuze kunnen zijn. De ervaring leert ons dat hopen op gunstig toeval vaak leidt tot ongunstige situaties.

Voorziene veranderingen aan de N60

De N60 omgevormd wordt tot een snelweg met een minimum aan kruisende of aansluitende wegen. Enkel daar waar aansluitingen noodzakelijk zijn (men spreekt van op- en afritten) zullen kruisende straten of aansluitingen worden toegelaten.

De bedoeling is dat de N60 enkel nog gebruikt wordt om nationale verkeersstromen zo snel mogelijk van punt a naar punt b te brengen, waarbij de N60 zal dienen om het verkeer uit Frankrijk snel te verbinden met de E17 of de R4.

Lokaal verkeer moet zo veel als mogelijk rondgeleid worden via lokale wegen.

Gevolgen voor Nazareth

1. Aanpassingen aan het traject van de N60 zelf

Waar de N60 door onze gemeente loopt, zijn er op dit ogenblik verschillende aansluitingen. Het lokale verkeer gebruikt de N60 immers zeer regelmatig als verbindingsweg tussen Eke en Gent, Eke en de E17, Eke en Gavere of de verschillende delen van de gemeente zelf. Doordat men vandaag op meerdere plaatsen op de E17 kan, wordt het verkeer in de gemeente enigszins gespreid.

De nieuwe plannen voorzien dat er slechts op enkele plaatsen aansluiting op de N60 met doorsteek mogelijkheid tussen Eke centrum en de wijk Landuit mogelijk is. Hiertoe behoren de kruisingen Makro – Eedstraat (rotonde), Stationstraat – Grenadierslaan en Steenweg Deinze – Stationstraat. De gemeente Nazareth merkt op dat de kruising Stationstraat - Grenadierslaan kruising mogelijk op de lange termijn zal moeten worden aangepast, vermits dit de enige kruising zal zijn die nog met verkeerslichten werkt.

Aansluitingen op de N60 zonder doorsteekmogelijkheid zouden enkel nog voorzien zijn aan de spoorwegstraat (uitrit voor Zonnehoeve) en de Weefstraat.

Op de andere kruisingen (bv. Bonaparte) zal de N60 door een tunnel geleid worden, onder het kruispunt door, zodat lokaal verkeer bovengronds de verbinding tussen Eke centrum en de wijk Landuit kan maken.

Fietsverkeer en landbouwvoertuigen worden op de N60 niet meer toegelaten. Dit zal worden omgeleid via gemeentelijke wegen die min of meer langs de N60 lopen. Waar er geen lokale wegen zijn, worden er nieuwe wegen aangelegd parallel langs de N60. Het weglaten van fietspaden op de N60 biedt impliciet de mogelijkheid de weg met ca 2 meter te verbreden.

2. Aanpassingen in de gemeente

Door verschillende aansluitingen op de N60 af te sluiten voorziet de studie problemen met de bereikbaarheid van sommige locaties (o.a. Integra, handelszaken, ...). Dit zal worden opgelost door enkele nieuwe wegen aan te leggen die parallel lopen met de N60, zodat deze locaties bereikbaar blijven. Deze wegen moeten tegelijk ook dienen voor het fietsverkeer en landbouwvoertuigen. Het spreekt voor zich dat deze wegen intensief gebruikt zullen worden, vermits zij een alternatief moeten bieden voor het lokale verkeer dat anders de N60 gebruikt. We nemen als voorbeeld de nieuw aan te leggen weg in Eke, tussen de Weefstraat en de Steenweg. Hier wordt een straat voorzien die dienstig is voor landbouwvoertuigen, fietsverkeer en verkeer uit Eke centrum dat de aansluiting Weefstraat – N60 wil gebruiken. Deze straat moet bovendien de toegang tot Integra en verbinding met het industrieterrein (Makro) verzekeren. Gelijkaardige nieuwe wegen worden eveneens voorzien tussen de Steenweg en de Spoorwegstraat.

Rekening houdend met het gegeven dat een zeer groot deel van de huidige weilanden langs de Weefstraat de bestemming “woonuitbreidingsgebied” kregen, mag men verwachten dat hier op langere termijn grote delen verkaveld worden. Men kan redelijkerwijs verwachten dat een deel van deze verkaveling eveneens gebruik zal maken van deze nieuwe weg om aansluiting te maken met Eke dorp of met de N60.

Aan de kant Landuit - Gavere worden eveneens enkele veranderingen voorzien. De beschermde werkplaats vzw Zonnehoeve zou aansluiting vinden met de N60 door een nieuw aan te leggen weg die de verbinding maakt met de Spoorwegstraat, parallel met de spoorweg. Ter hoogte van de Spoorwegstraat wordt een in- en uitrit voorzien naar de N60.

3. Veranderende verkeersstromen in de gemeente

Vermits het lokale verkeer slechts op enkele punten aansluiting vindt met de N60, kan men nu reeds voorzien dat het verkeer dat momenteel gespreid over verschillende punten op de N60 komt, nu via enkele aansluitingen zal lopen. Dit kan niet anders dan de verkeersstromen in de gemeente grondig te veranderen. Concreet menen wij dat dit een zware belasting kan geven op de Stationstraat, Oudenaardseheerweg, Bosstraat, Eedstraat, Weefstraat en de nieuw aan te leggen wegen tussen de Steenweg – Stationstraat en Steenweg – Weefstraat. Vermits deze wegen ook voorzien zijn voor het fietsverkeer, menen wij dat een grondige studie van te voorziene verkeersstromen en intensiteit van het verkeer dringend noodzakelijk zijn.

Bovendien moeten we rekening houden met de voorziene groei van de gemeente. Grote oppervlaktes open ruimte staan ingekleurd als woonuitbreidingsgebied. Op de lange termijn zal de intensiteit van het verkeer langs deze wegen dus nog aanzienlijk toenemen.

4. Te voorziene overlast

Naast de infrastructurele veranderingen heeft dit plan onvermijdelijk gevolgen voor de levenskwaliteit van de inwoners van Nazareth. We denken aan de toenemende verkeersintensiteit op de N60, op de assen naar de aansluitingspunten op de N60 en voorzienbare geluidsoverlast, een sterk veranderd visueel beeld of toename van fijne stofdeeltjes ten gevolge van o.a. uitstoot van wagens.

De streefbeeldstudie vermeldt over de visuele aspecten en geluidsoverlast het volgende (merk op dat hier telkens geredeneerd wordt vanuit het zicht op het achterliggend gebied voor de gebruikers van de N60):

Op het traject ter hoogte van de Eedstraat voorziet de studie een dichte buffering, welke verantwoord wordt doordat de Eedstraat zeer dicht bij de N60 ligt en dus per definitie een toename van geluidsoverlast te verwerken zal krijgen.

Op het traject E17 – bedrijventerrein wordt verder enkel een lage buffering voorzien, omdat men vanop de N60 het zicht op de bouwvolumes wil laten primeren.

Op de plaatsen met open ruimte (Scheldevallei en aanpalende open ruimtes) wordt geen buffering voorzien. De streefbeeldstudie vermeldt hier letterlijk : “Behoud van het interessante zicht is aangewezen”.

Het zicht op de loods ter hoogte van de Pontweg moet eveneens worden weggefilterd door een visuele buffer.

Ter hoogte van de 's Gravendreef en de stationstraat dient het zicht op het kasteel behouden te blijven door een dichte, maar doorzichtige buffering. Ter hoogte van de bebouwing en het kasteel aan de Steenweg worden eveneens dichte buffers voorzien.

5. Het begrip ‘Nevelstad’

Op dit ogenblik gaan alle politieke partijen en de inwoners van Nazareth prat op het landelijke karakter van de gemeente. De streefbeeldstudie vermeldt dit niet. Wij citeren het rapport:

“Karakteristiek voor het **stadslandschap** ten zuiden van het knooppunt E17 / N60 is de snelle en repetitieve opeenvolging van korte fragmenten van bebouwing versus open ruimte. Dit afwisselende landschap wordt in het ontwerp nadrukkelijk zichtbaar gehouden...

... De landschappelijke invulling van de primaire weg houdt i.h.b. rekening met het vrijwaren van ‘zichtvensters’ op de resterende delen van het traditionele achterliggende landschap, o.m. de Scheldemeersen en de kern van Zevegem

(cultuurhistorische aspecten). In het segment van de ‘nevelstad’ vormt de N60 geen geïsoleerd verkeerssysteem, maar hangt de weg samen met de activiteiten en de morfologie van de aansluitende omgeving...

... Er wordt uitdrukkelijk voor gekozen bebouwde structuren niet te verbergen d.m.v. groenvoorzieningen... “

6. Besluit

De uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet in de meest ingrijpende wijziging uit haar geschiedenis. Ongeacht de vraag of deze plannen effectief snel uitgevoerd zullen worden, kan men er niet omheen dat ze decretaal vastliggen.

1. De N60 wordt een snelweg, de eerste fase van de planning is afgerond.
2. Het aantal straten dat uitgaat op de N60 wordt drastisch beperkt
3. Doorsteken worden afgeschaft.
4. Alle lokale verkeer wordt door de gemeente geleid naar enkele aansluitingspunten, wat een sterke verkeersdruk geeft voor straten zoals bvb de Bosstraat, Eedstraat, Weefstraat, Stationstraat etc.
5. Er worden een aantal nieuwe parallelstraten aangelegd.
6. Op sommige plaatsen wordt nu reeds geluidsoverlast voorzien.
7. Op verschillende plaatsen worden géén bermten voorzien omdat men van op de N60 wél het uitzicht naar het landelijke gebied wil behouden.
8. Op andere plaatsen wordt langs het traject in een netwerk van dichte, soms doorzichtige, buffering voorzien.
9. Landuit wordt zo goed als afgesneden van de rest van de gemeente.
10. Over de leefkwaliteit van de inwoners wordt in de studie nergens gesproken.

De studie noemt het uitzicht van op de N60 naar Eke een zgn ‘Nevelstad’. *Groen!* Nazareth – Eke kan en wil niet aanvaarden dat het landelijke Eke ook letterlijk in de nevel van de N60 verdwijnt.

Wij kunnen en willen niet aanvaarden dat de gemeente Nazareth in een lus van autostrades gevangen wordt.

Groen! Nazareth – Eke meent dat deze plannen het partijpolitieke aspect overstijgt. Dit belangt elke inwoner, elke handelszaak, elke politieke partij, elke vereniging aan.

Wachten op eventuele gunstige toevalligheden, speculeren op vertraging of decreetwijzigingen lijkt ons riskant. *Groen!* Nazareth – Eke wil liever niet gokken op gunstig toeval. Evenmin lijkt het ons aangewezen af te wachten wanneer deze werken aan de beurt komen.

Wij menen dan ook dat er zeer dringend nood is aan grondige studie van de voorzienbare gevolgen voor de gemeente, gevolgd door structurele beïnvloeding op alle relevante beleidsniveau’s.