

## **Belangrijke mededeling**

We vragen graag expliciet uw aandacht voor het karakter van de studie. We willen er op wijzen dat de studie het vertrekpunt is om tot een nieuwe wegencategorisering te komen. Na de studie zijn de bevoegde en betrokken actoren met de methodiek verder aan de slag gegaan. De kaarten die in de studie aan bod komen, zullen niet één op één overeenkomen met de definitieve categorisering. Het document bevat in geen geval een definitief beleidsmatig standpunt.

### **Meer informatie?**

Kijk op [Toekomstgerichte vervoersnetwerken | Vlaanderen.be](#)

Of neem contact op via [beleid@mow.vlaanderen.be](mailto:beleid@mow.vlaanderen.be)

# Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen

Werkblok 5: casestudy's

Rapport opgemaakt door:

Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen in samenwerking met MINT en Patrick Maes



## Colofon

Opdracht	Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.		
Opdrachtgever	Vlaamse overheid Departement Mobiliteit & Openbare Werken Afdeling Beleid		
Opdrachtnemer	Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling, Universiteit Antwerpen in samenwerking met MINT en Patrick Maes		
Projectmedewerkers			
Dirk Lauwers	Projectcoördinator	Universiteit Antwerpen	
Conrad De Poortere	Projectleider	MINT	
Patrick Maes	Projectleider	Patrick Maes Geograaf - Ruimtelijk Planner	
Joris Adriaensen	Projectleider	MINT	
Dimitri De Backer	Projectmedewerker	MINT	
Jolien Kramer	Projectmedewerker	Universiteit Antwerpen	
Nina De Jonghe	Projectmedewerker	Universiteit Antwerpen	
Versiebeheer			
2019-13-02	v.1.00	Werkblok 5: casestudy's	Patrick Maes

INHOUDSOPGAVE

<b>1. Doelstelling .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Selectie van de cases .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Beknopte analyse per case .....</b>	<b>8</b>
3.1. Case 1 : N10 Mortsel- Boechout.....	8
3.2. Case 2: N10 Boechout-Lier.....	8
3.3. Case 3: N9 doortocht Melle.....	8
3.4. Case 4: N9 doortocht Kwatrecht .....	9
3.5. Case 5: N32 Roeselare - Menen .....	9
3.6. Case 6: N36 Roeselare – Zarren/Diksmuide.....	10
3.7. Case 7: N78 Maasmechelen – Lanaken deel Opgrimbie.....	10
3.8. Case 8: N78 Maasmechelen – Lanaken deel Rekem-Neerharen .....	10
3.9. Case 9: N26 Omleiding Herent .....	11
3.10. Case 10: N26 Herent - Kampenhout.....	11
<b>4. Enkele vaststellingen .....</b>	<b>12</b>

## 1. DOELSTELLING

In dit werkblok wordt getracht inzicht te krijgen in de relatie tussen de categorisering van een weg en de ruimtelijke ontwikkelingen langs deze weg, en dit aan de hand van een analyse van een 10-tal cases. Aldus dient te worden nagegaan in hoeverre de categorisering en de effectieve wijziging aan of herinrichtingen van het wegennet verband houden met een gewijzigd ruimtelijk programma langsheen deze wegen. Meer in het bijzonder worden eventuele wijzigingen in de ruimtelijk activiteiten in relatie gebracht met de gewijzigde bereikbaarheid en/of leefbaarheid.

## 2. SELECTIE VAN DE CASES

Na de eerste bespreking met de stuurgroep over de aanpak van dit werkblok, werden drie mogelijk te onderzoeken situaties onderscheiden.

1° Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft bij de selectie van de primaire wegen II er telkens voor gezorgd dat elk stedelijk gebied, of het nu een grootstedelijk, regionaalstedelijk of kleinstedelijk gebied betreft, wordt ontsloten door één (bij kleinstedelijke gebieden) of meerdere (bij een aantal regionaalstedelijke of grootstedelijke gebieden) primaire wegen type II. Hieraan gekoppeld moesten nieuwe regionale bedrijventerreinen of voorzieningen uitsluitend en rechtstreeks ontsluiten op deze primaire wegen of tenminste op een secundaire weg, indien harde sectorale randvoorwaarden geen ontsluiting toelieten op een primaire weg.<sup>1</sup> Voor de niet-stedelijke economische knooppunten volstond eveneens een ontsluiting op een secundaire weg. In principe is het mogelijk om voor elk stedelijk gebied (via de goedgekeurde RUP's van de afbakening stedelijke gebieden) of bij elk niet-stedelijk economisch knooppunt na te gaan of deze koppeling in de praktijk is gebeurd. Aangezien dit echter een dwingende voorwaarde was, noodzakelijk voor de goedkeuring van deze RUP's, leek ons een dergelijke oefening niet relevant voor deze studie.

2° Een aantal belangrijke regionale verbindingswegen werden niet opgenomen als primaire weg in het RSV, omdat ze niet pasten in het netwerk, uitgaande van een boomstructuur en werden aldus gedowngraded en in de provinciale structuurplannen (meestal) geselecteerd als secundaire weg. Sommige ervan werden aldus ook heringericht, waarbij de autobereikbaarheid en doorstroming van het gemotoriseerd verkeer niet centraal stond, maar ruimte werd gegeven aan fietser en voetganger, en dikwijls ook aan het openbaar vervoer. Of dit ook een impact heeft gehad op de ruimtelijke ontwikkeling lijkt een interessante vraag. Voorbeelden van dergelijke wegen zijn :

- N21 Brussel – Kampenhout – Haacht
- N78 Maasmechelen – Maaseik

---

<sup>1</sup> Een voorbeeld hiervan is Diksmuide, waar de bescherming van de Ijzer- en de Handzamevallei op het vlak van landschap en natuur een rechtstreekse ontsluiting van het nieuwe regionaal bedrijventerrein op de primaire weg N369 verhinderde en gekozen werd voor een locatie langsheen de secundaire weg N35.

- N10 Mortsel – Lier - Heist-op-den-Berg
- N8 Ronse – Brakel – Ninove
- N36 Izegem – Harelbeke

3° Een aantal “steenwegen” hadden oorspronkelijk een verbindende functie op Vlaams niveau. Deze functie werd al geruime tijd overgenomen door een autosnelweg (hoofdweg). Sommige ervan bezitten wel nog steeds een ruim wegprofiel (2x2 of 3x1 rijstroken) en zijn op verschillende plaatsen uitgegroeid tot duidelijke baanwinkellinten. Het verband met de ruimtelijke ontwikkeling is helder. Enkele ervan werden aangepakt als doortocht met aandacht voor de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. Voorbeelden van dergelijke wegen zijn legio

- N50 Kortrijk – Brugge
- N70 Gent-Antwerpen
- N2 Brussel – Leuven
- N12 Antwerpen – Turnhout
- N2 Hasselt – Bilzen
- .....

Belangrijke randvoorwaarde voor de selectie van de cases was de beschikbaarheid van data, en met name die van de verkeersintensiteiten. We zochten daarom naar gewestwegen waarop een permanente telpost aanwezig was. Bij nader toezicht bleek dat verschillende van die telposten sinds 2012 zijn uitgevallen en door AWV niet meer werden hersteld.

Daarnaast hebben we getracht om enerzijds een wegsegment dat sinds de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in 1997 door AWV werd heringericht conform de inrichtingsprincipes voor secundaire wegen te kiezen, anderzijds een nog niet heringericht segment te bekijken, om een vergelijking mogelijk te maken tussen de twee.

Uiteindelijk werd de volgende selectie gemaakt (twee cases per provincie):

- Provincie Antwerpen : N10 Mortsel-Lier
  - Case 1 : doortocht Mortsel (heringericht)
  - Case 2 : wegvak Boechout-Lier (niet heringericht)
- Provincie Oost-Vlaanderen : N9 Melle - Wetteren
  - Case 3 : doortocht Melle (deels heringericht)
  - Case 4 : doortocht Kwatrecht (heringericht)
- Provincie West-Vlaanderen
  - Case 5 : N32 Roeselare – Menen (niet heringericht)

- Case 6 : N36 Roeselare – Zarren - Diksmuide (doortocht Staden heringericht)
- Provincie Limburg : N78 Maasmechelen – Lanaken
  - Case 7 : wegvak Opgrimbie (deels heringericht)
  - Case 8 : doortocht Neerharen en Rekem (deels heringericht)
- Provincie Vlaams-Brabant : N26 Leuven – Kampenhout
  - Case 9 : Omleiding Herent (heringericht)
  - Case 10 : wegvak Herent- Kampenhout (niet heringericht)

Voor de verschillende gekozen cases werden de ruimtelijke ontwikkelingen sinds de herinrichting of in het geval het segment (nog) niet werd heringericht, sinds 1997 worden geanalyseerd. Dit gebeurde aan de hand van de volgende parameters en methodiek:

- Analyse van de evolutie van de belangrijkste functies langsheen de gekozen wegvakken
- Wonen via demografische gegevens (evolutie van het aantal inwoners en gezinnen langsheen het wegvak, ten opzichte van de globale gemeentelijke evolutie: dit geeft een indicatie van de leefbaarheid langs het wegvak). Deze demografische gegevens werden opgevraagd bij de betrokken gemeenten. Dit bleek geen evidente vraag te zijn, waardoor voor een aantal cases de gegevens niet werden ontvangen.
- Diensten en detailhandel op de gekozen wegvakken op basis van bestaande inventarisaties : door de provincies werden gedetailleerde data (aantal zaken en verkoopsoppervlakte) ter beschikking gesteld afkomstig van de databank van Locatus, telkens voor de periode 2008 - 2018
- Analyse van de evolutie van de mobiliteit op de gekozen wegvakken (voor en na de herinrichting, o.a. basis van start- en projectnota's)
- Verkeersintensiteiten gemotoriseerd verkeer op basis van de permanente telposten of andere verkeersmetingen
- Doorstroming en reizigersaantallen openbaar vervoer via gegevens van De Lijn (voor zover beschikbaar)
- gegevens ongevallen met lichamelijk letsel (periode 2000-2016, met onderscheid tussen de betrokken weggebruiker, ter beschikking gesteld door MOW)

Voor een aantal cases werd ook via specifieke (telefoon)gesprekken bij de betrokken gemeente bijkomende (kwalitatieve) input vergaard, en specifiek op het vlak van het ruimtelijk-planologisch beleid dat werd of wordt gevoerd langsheen het gekozen wegvak.

Het eindproduct voor elke case is een fiche, waarop de volgende informatie is opgenomen:

- Nummer gewestweg
- Lengte wegvak
- Huidige selectie categorisering
- Ruimtelijke situering op basis van recente luchtfoto
- Beknopte beschrijving wegvak
- Historische analyse van het wegvak/herinrichting via straatanzichten (Google street view of vanuit startnota's) voor en na de herinrichting
- Beknopte beschrijving concept herinrichting (indien van toepassing) of van de concepten tot herinrichting (streefbeelden, e.d.)
- Beschrijving ruimtelijk-planologisch beleid (RUP's , verordeningen, parkeerbeleid)
- Evolutie mobiliteit
- Intensiteiten
- Doorstroming en reizigersaantallen OV (indien van toepassing)
- ongevallen
- Evolutie van de functies
- Wonen
- Diensten en detailhandel

Deze fiches zijn opgenomen als bijlage bij deze studie. Hieronder wordt schriftelijk een korte analyse van elke case gegeven.



### 3. BEKNOPTE ANALYSE PER CASE

#### 3.1. CASE 1 : N10 MORTSEL- BOECHOUT

Deze case betreft de herinrichting van de N10 in Mortsel, waarbij het 2x2-profiel in 2012 werd omgevormd naar 2x1-profiel en de vrijgekomen ruimte werd gebruikt om de tram te verlengen tot in Boechout, waar ook een grote P&R werd ontwikkeld, en volledig kaderend in zijn selectie als secundaire weg type III. Hierdoor werd de reistijd van het openbaar vervoer sterk verbeterd, het aantal gebruikers van het OV groeide fors. De gemeentelijk parkeerverordening speelt hierop in door een lagere parkeernorm te hanteren. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer kenden een lichte daling, terwijl op de N14 Lier – Zandhoven, de geselecteerde ontsluiting voor Lier in het PRS Antwerpen, een stijging zich heeft voorgedaan. De gemeente Boechout stelt sluipverkeer op tussenliggende landbouwwegen vast, maar of er een oorzakelijk verband is met de herinrichting van de N10 in Mortsel valt niet te achterhalen. Het aantal ongevallen sinds de herinrichting is lichtjes gestegen, vooral dan ongevallen met fietsers of voetgangers, dit zou ook kunnen te wijten zijn aan een mogelijke toename van aantal voetgangers en fietsers.

De bevolking langsheen de N10 in het centrum van Mortsel (Statielei) is met 14% sneller toegenomen dan de globale gemeentelijke evolutie (+4%). Vooral het aantal gezinnen (+40%) is sterk gestegen (dit wijst vooral op de bouw van appartementen), dit is minder het geval langsheen de Liersesteenweg (+20%). Het aantal diensten en handelszaken is langsheen de Liersesteenweg ongeveer status-quo gebleven, maar de verkoopoppervlakte is bijzonder sterk toegenomen. Langs de Statielei zien we een status-quo met deels toegenomen leegstand.

#### 3.2. CASE 2: N10 BOECHOUT-LIER

Dit deel van de N10 heeft zijn oorspronkelijk 2x2-profiel behouden, al is op een aantal plaatsen de linkerrijstrook weg geschilderd of omgezet naar een linksafslagstrook. Het deel op het grondgebied van Lier is een trekpleister van grootschalige detailhandel, wat de provincie en de stad Lier trachten in te perken via het ruimtelijk beleid (provinciaal RUP en een gemeentelijke verordening). Deze verordening werd echter met succes aangevochten bij de raad van state door een aantal winkelbedrijven.

Het aantal voertuigen neemt lichtjes af (cfr. case 1), dat is ook het geval voor het aantal ongevallen. Ook hier zien we voor het deel gemeente Boechout een toename van appartementen, die echter slechts zorgen voor een beperkte stijging (+3%) van het aantal bewoners langsheen de N10 (minder dan de gemeentelijke evolutie). De verkoopoppervlakte daalt, dit in tegenstelling tot de grote stijging op het deel van de stad Lier, ondanks het gevoerde ruimtelijk beleid.

#### 3.3. CASE 3: N9 DOORTOCHT MELLE

De N9 is de oude steenweg die de verbinding vormde tussen Gent en Brussel. De herinrichting van de doortocht in Melle als secundaire weg type III, slechts 1 km lang, werd in 2008 op een klassieke manier uitgevoerd, met bredere voet- en fietspaden dan voorheen. Het aantal voertuigen is na de herinrichting niet afgenomen, maar toegenomen. Tijdens de spitsuren verloopt het verkeer nog steeds stapvoets en leidt tot andere routekeuzes ver buiten het centrum en sluipverkeer op kleinere landbouwwegen. De

verzadiging van het hoofdwegennet in de Gentse regio (E40, R4) speelt hierbij een belangrijke rol. De doorstroming van het openbaar vervoer (bus) is dramatisch (minder dan 10 km commerciële snelheid).. Het aantal ongevallen is gelijk gebleven, ongevallen met enkel wagens is afgenomen, met voetganger en fietser toegenomen.

Het aantal bewoners langsheen de doortocht is toegenomen, meer dan de gemeentelijke toename. Het deel van de N9 ten westen van het centrum dat niet werd heringericht (wijk Vogelhoek) wijkt hiervan volledig af met een daling van het aantal inwoners. Hoewel de data voor detailhandel betrekking hebben op de gehele lengte van de N9 in Melle, is na terreinwaarneming gebleken dat de vastgesteld forse stijging van de detailhandel, zowel wat het aantal zaken betreft als op het vlak van verkoopoppervlakte zich enkel heeft voorgedaan in het niet heringerichte deel Vogelhoek.

### 3.4. CASE 4: N9 DOORTOCHT KWATRECHT

Dit wegvak ligt in het verlengde van de vorige case en werd recent in 2014 heringericht, op ongeveer dezelfde manier als die van Melle, met vooral een verbetering voor de zwakke weggebruikers. De weg kende veel doorgaand verkeer dat via de afrit Wetteren zijn weg vervolgt richting Gent en omgekeerd. Wellicht is dit nog steeds het geval. De herinrichting is te recent om al duidelijke uitspraken te doen over het effect ervan op de ongevallen.

De gemeente Wetteren kon ons geen bevolkingscijfers aan de hand doen. Op het vlak van detailhandel (N9 over het volledige grondgebied van Wetteren) is het aantal handelszaken gelijk gebleven, maar ook hier is de verkoopoppervlakte fors gestegen.

### 3.5. CASE 5: N32 ROESELARE - MENEN

De N32 tussen Roeselare en Menen (secundaire weg type II) wordt gekenmerkt door een grote concentratie aan autohandelszaken. De aanwezigheid van deze functie zorgt voor een aantal ruimtelijke en verkeerskundige knelpunten. Daarom heeft de provincie West-Vlaanderen in 2012 een provinciaal RUP 'Autohandelslint N32' goedgekeurd op basis van een beleidskader. Dit is één van de weinige RUP's die in Vlaanderen werd opgesteld om een passend ruimtelijk beleid te voeren langsheen een secundaire weg. Per gebied werden de ontwikkelingsperspectieven per soort van autohandel vastgelegd. Gebieden met ontwikkelingsmogelijkheden zijn vooral nabij Roeselare ingetekend. Principes werden vastgelegd op het gebied van laden & lossen en bezoekersparkeren. Parallel met dit RUP heeft MOW ook een streefbeeld opgemaakt (voorlopig niets van uitgevoerd).

In 2018 heeft de provincie een eerste evaluatie van haar beleid gemaakt. Van de 54 autohandelszaken, aangeduid in het RUP in 2012 zijn 25 zaken verdwenen, en zijn slechts 2 zaken met uitbreidingsmogelijkheden in orde met het RUP. De overige voldoen (nog) niet aan de inrichtingsprincipes of hebben geen uitbreidingsmogelijkheden. Uit de verkregen data over de detailhandel zijnde autohandelszaken vooral verdwenen in het deel ten zuiden van Roeselare (grotendeels autohandelluw gebied).

De verkeersintensiteiten op de N32 gaan nog steeds in stijgende lijn, maar het aantal ongevallen daalt, behalve waarbij voetgangers en fietsers bij betrokken zijn. Het aantal bewoners en gezinnen langsheen de

N32 op het grondgebied van Roeselare stijgt veel sneller (+28% tussen 2012 en 2018) dan de globale demografische evolutie van de stad (+1%). Het aantal detailhandelszaken op het deel Roeselare neemt eveneens gestaag toe, samen met de verkoopoppervlakte. Ten zuiden ervan stijgen de diensten ten nadele van autohandelszaken.

### 3.6. CASE 6: N36 ROESELARE – ZARREN/DIKSMUIDE

De gewestweg N36 vormt in oorsprong de verbinding tussen Roeselare en Diksmuide via de N35 vanaf Zarren. Reeds voor de goedkeuring van het PRS van West-Vlaanderen werd in het gemeentelijk mobiliteitsplan en gemeentelijk structuurplan van Staden het doorgaand vrachtverkeer op die verbinding doorverwezen naar de N35 Lichtervelde – Zarren. Deze beleidsoptie vertaalde zich in de categorisering van het wegennet: N35 is geselecteerd als secundaire weg type I, de N36 als secundaire weg type II. De doortocht van de N36 doorheen Staden werd reeds in 2001 aangepakt en voorafgegaan door een verkeerscirculatieplan in 1996. Daarna volgde ook de aanleg van vrijliggende fietspaden in het gedeelte buiten de bebouwde kom. Door het invoeren van een éénrichtingscircuit werden de lasten van het verkeer meer gespreid over verschillende centrumstraten, het verkeer verloopt trager en vlotter dan voorheen.

Dit heeft globaal geleid tot een daling van de verkeersintensiteiten op de N36, maar het doorgaand (vracht)verkeer is wellicht nog niet helemaal verdwenen. Ook is het aantal ongevallen gedaald, vooral net na het jaar 2000.

De bevolking is sterk toegenomen langsheen de N36 (+40% tussen 2000 en 2018), zeker in vergelijking met de algemene gemeentelijke trend (+4%). Het aantal detailhandelszaken is lichtjes gedaald, maar de vloerwinkelloppervlakte bijna verdubbeld op 10 jaar tijd.

### 3.7. CASE 7: N78 MAASMECHELEN – LANAKEN DEEL OPGRIMBIE

De N78 is de belangrijkste verkeersas in het Maasland en maakt de verbinding tussen noord en zuid. Ten zuiden van de E314 is de N78 gecategoriseerd als secundaire weg type II. De verzamelfunctie Het bestaat overwegend uit een 2x2-profiel zonder middenberm. In 2015 werd een streefbeeld opgesteld o.a. voor het wegvak Opgrimbie. Het 2x2-profiel wordt behouden mits het aanbrengen van een kleine, verhoogde middenberm. Drie kruispunten op dit wegvak werden reeds in 2006 in het kader van het TV3V-project onderzocht, waarbij slechts één ervan in 2017 werd uitgevoerd.

De trend van de verkeersintensiteiten op dit deel van de N78 is stijgend, de ongevallen een status-quo. De bevolkingsevolutie is sterk dalend (-35%), terwijl globaal de bevolking van Maasmechelen stijgt. Diensten zijn toegenomen, met name de sector transport & brandstof, detailhandel afgenomen.

### 3.8. CASE 8: N78 MAASMECHELEN – LANAKEN DEEL REKEM-NEERHAREN

Dit wegvak is gelegen ten zuiden van voorgaande case. In de kern van Rekem werd in 1991 één van de eerste doortochten in Vlaanderen uitgevoerd. Het bleef beperkt tot aanliggende fietspaden en een 2x1-profiel met een derde rijstrook in het midden als afslagstrook. Elders is het oude 2x2-profiel gebleven. Ook voor dit gedeelte is in 2005 een streefbeeld opgemaakt, waarbij wordt uitgegaan van een systeem van ventwegen voor de kern van Neerharen en een 2x1-profiel in Rekem.

Net zoals in vorige case is de trend van de verkeersintensiteiten stijgend. De ongevallen dalen fors, de bevolkingstrend is diffuus (stijgend deel Rekem, dalend in Neerharen). De detailhandel is qua verkoopoppervlakte zeer sterk gestegen (verdrievoudigd).

### 3.9. CASE 9: N26 OMLEIDING HERENT

De gewestweg N26 vormt de secundaire verbindingsweg tussen Leuven en Mechelen en door de dagdagelijkse congestie op de ring rond Brussel nog steeds de kortste verbinding in tijd. De provincie Vlaams-Brabant heeft deze weg gecategoriseerd als secundaire weg type I. Ter hoogte van de kern van Herent werd in het verleden een omleidingsweg aangelegd., maar voor de rest was alles bij het oude gebleven. Door het toenemend verkeer werd de Omleiding een opeenvolging van kruispunten met lichten en files op de piekuren. Het gemeentelijk mobiliteitsplan in 2000 bepaalde een nieuwe visie op deze weg met slechts twee toegangen tot het centrum onder de vorm van twee rotondes. Deze visie werd overgenomen in het streefbeeld van 2004. Het kruispunt met de Wilselsesteenweg werd in 2008 opgeheven via een tunnel. De rijweg werd daarna heraanlegd met 2x1-rijstroken en een onoverrijdbare middenstrook. In 2019 startten de werken voor de noordelijke rotonde en het afleiden van de Tildonksesteenweg naar deze rotonde. Gekoppeld aan deze herinrichting zal een uitbreiding van de bedrijvenszone Tildonksesteenweg worden ontwikkeld. De procedure tot goedkeuring van het gewestelijk RUP in het kader van de afbakening stedelijk gebied Leuven is lopende.

Het aantal ongevallen op de Omleiding is sinds 2000 fors gedaald (van ca. 35 tot minder dan 10 per jaar). Het aantal voertuigen status-quo gebleven.

Er komen geen erftoegangen voor op dit wegvak, bijgevolg ook geen bewoners. Wel zijn er een aantal detailhandelszaken die onrechtstreeks ontsluiten op de Omleiding. Deze zijn in aantal ongeveer gelijk gebleven, maar met 50% verkoopoppervlakte gestegen.

### 3.10. CASE 10: N26 HERENT - KAMPENHOUT

Dit wegvak ten noorden van de Omleiding kent een quasi rechtlijnig verloop en werd voorlopig nog niet heringericht. Er bestaan wel plannen tot heraanleg met vrijliggende fietspaden en laanbeplanting (cfr. streefbeeld). In het actieplan van het streefbeeld is ook de opmaak van een RUP voor het bouwvrij houden van een strook van 20m aan beide zijden van de weg, maar tot op heden werd dit RUP niet opgemaakt.

Zoals aangegeven in de vorige case stagneren de verkeersintensiteiten op dit wegvak, het aantal ongevallen stagneert eveneens. De bevolking langsheen de N26 stijgt sneller (+34% tussen 2008 en 2018) dan de gemeente in globo (+12%). Ook de detailhandelszaken stijgen lichtjes met een verdubbeling van verkoopoppervlakte.

#### 4. ENKELE VASTSTELLINGEN

Hoewel het op basis van 10 casestudy's niet mogelijk is om gefundeerde en algemene uitspraken te doen over de relatie categorisering wegnen en ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen toch een aantal vaststellingen worden gemaakt.

Wanneer drastische herinrichtingen van secundaire wegen zijn gebeurd waarbij werd ingegrepen op de capaciteit van het wegvak voor het gemotoriseerd verkeer (in positieve of negatieve zin) en/of de routekeuze ervan, dan lijkt dit ook een gunstig effect te hebben gehad op de leefbaarheid van het wegvak (gemeten via demografische gegevens) en/of de verkeersveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn de N10 doortocht Mortsel (positief voor het OV en de woningmarkt) en de N36 doortocht Staden (eveneens positief voor de bevolking en het aantal ongevallen). Bij de N26 Herent Omleiding, waar de bevordering van de doorstroming voorop stond, constateren we ook een forse daling van het aantal ongevallen. Zowel bij de N10 als bij de N36 (met opzet) heeft zich een verschuiving van het verkeer voorgedaan (bij de N10 ook onder de vorm van sluipverkeer).

Herinrichtingen van doortochten die niet ingrijpen op capaciteit en routekeuze, maar enkel op het verbeteren van de verkeersveiligheid (bredere voet- en fietspaden) kennen minder succes. Een voorbeeld hiervan is de N9 doortocht Melle: de doorstroming van het OV (en de wagens) blijft problematisch. De doortocht is wel leefbaarder geworden (toename van de bevolking). Het aantal ongevallen is niet of nauwelijks gedaald.

In het geval er geen of zeer beperkte herinrichtingen zijn gebeurd, zien we een zeer diffuus beeld. Voorbeeld hiervan is de N78 Maasmechelen – Lanaken, waar we naargelang het wegvak een status-quo of een daling van het aantal verkeersongevallen vaststellen. Ook wat de bevolkingsevolutie betreft zien we een diffuus patroon (meestal dalend, enkel stijgend in deel dat is heringericht te Rekem). Langs de N26 Herent-Kamphenhout neemt de bevolking toe, de ongevallen dalen niet.

De detailhandel en diensten stijgen quasi overal, zeker gemeten in verkoopvloeroppervlakte en vooral waar er nog geen herinrichting van de secundaire weg is gebeurd. Voorbeelden hiervan zijn de typische baanwinkelconcentraties langs de N10 te Lier, de N9 Melle Vogelhoek, N78 Maasmechelen – Lanaken.

Tot slot blijkt dat wanneer specifiek ruimtelijk beleid langs een secundaire weg wordt gevoerd onder de vorm van een RUP of een verordening en meer bepaald inzake detailhandel, dit weinig of geen impact heeft op de ontwikkeling van de detailhandel, die haar eigen (economische) logica volgt (N10 Lier, N32 Roeselare-Menen).