

N10



# BAANBREKEND — WINKELN

TROEVEN VOOR EEN STEENWEG WAAR WONEN,  
WERKEN EN WINKELN VOOR MENS EN MILIEU  
HARMONIEUS SAMENGAAN





# BAANBREKEND — WINKELLEN

TROEVEN VOOR EEN STEENWEG WAAR WONEN,  
WERKEN EN WINKELLEN VOOR MENS EN MILIEU  
HARMONIEUS SAMENGAAN

## INHOUDSTAFEL

LEGENDE	2
INLEIDING	3
-	
NO GO ZONE	4
WINKELARME ZONE	6
CLUSTERZONE	8
WINKELRIJKE ZONE	10
-	
BLIK OP DE TOEKOMST STEENWEG 2030	12
-	
LIER	14
BERLAAR	15
PUTTE	16
HEIST-OP-DEN-BERG	17
BEGIJNENDIJK	18
AARSCHOT	19
-	
PROCESAANPAK	20
HET VERHAAL BEGINT PAS	22
SAMENWERKING	23
COLOFON	24



## LEGENDE KAARTEN

### Ontwikkelingsperspectieven

- NO GO
- WINKELARM
- CLUSTER
- WINKELRIJK

### Verkooppunten

- ◆ Dagelijkse goederen
- ◆ Diensten
- ◆ Horeca
- ◆ Ontspanning
- ◆ Periodieke goederen
- ◆ Transport en brandstoffen
- ◆ Uitzonderlijke goederen
- ◆ Leegstand
- ◆ Overige







---

**Hoe voorkom je dat handelszaken systematisch wegtrekken uit het kernwinkelgebied om zich te vestigen langs de steenweg op een zichtlocatie? Hoe behoud je de open ruimte en het landschappelijk karakter langs de steenweg? Hoe vermijd je nog meer files op de steenweg?**

Tussen 2008 en 2017 was er een toename van 260% van detailhandelsconcentraties langs steenwegen in Vlaanderen. Dit betekent dat meer dan 1,6 miljoen m<sup>2</sup> aan winkelvloeroppervlakte in de detailhandel langs onze steenwegen ligt. Parkeerruimte, opslagplaatsen en de vele kleinere winkelpanden niet meegerekend.

Een steeds toenemend aanbod van retail staat in schril contrast met een toenemende leegstand, vooral in dorps- en stadskernen. Bovendien zijn ook de gevolgen op ruimtelijk- en mobiliteitsvlak niet min: onze Vlaamse steenwegen zijn een voorbeeld van een ongecoördineerd en gretig verbruik van de ruimte. Daarnaast staan we allen ook doorgaans langer in de files op onze steenwegen, die hun originele functie steeds minder kunnen waarmaken.

**Dus de baan op voor een andere aanpak!**



---

**De N10 zal er morgen anders uitzien!**

Zes gemeenten, Lier, Berlaar, Putte, Heist-op-den-Berg, Begijnendijk en Aarschot, zijn betrokken bij het uittekenen van een toekomstvisie voor hun steenweg. Samen met de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant pionieren deze gemeenten om tegen 2030 de steenweg meer ruimte te geven en leefbaar te maken voor wonen, werken én winkelen. De steenweg wordt opgedeeld in zones voor al of niet nieuwe ontwikkeling van retail. Sommige zones kunnen best terug – op termijn – naar hun oorspronkelijke bestemming: hetzij woongebied, landbouwgebied of open ruimte om bos en natuur opnieuw kansen te geven.

De steenweg hertekenen is een proces dat tijd vraagt... De toekomstige ontwikkelingsperspectieven voor de steenweg kunnen op middellange en lange termijn stapsgewijs gerealiseerd worden. Voor de N10 tussen Lier en Aarschot krijg je in bijgaande bladzijden de toekomst voor 2030 te zien.



---

## ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF NO GO ZONE

De N10 tussen Aarschot en Lier heeft over de hele lengte van 24 kilometer nog een vier-tal kilometers, waar de open ruimte duidelijk overheerst en waar nauwelijks bebouwing aanwezig is. Op het gewestplan zijn deze plaatsen doorgaans ingekleurd als landbouw- en/of natuurgebied. Het vrijwaren van deze open plekken is dan ook de boodschap in het beperkt aantal 'no go zones' voor de steenweg.

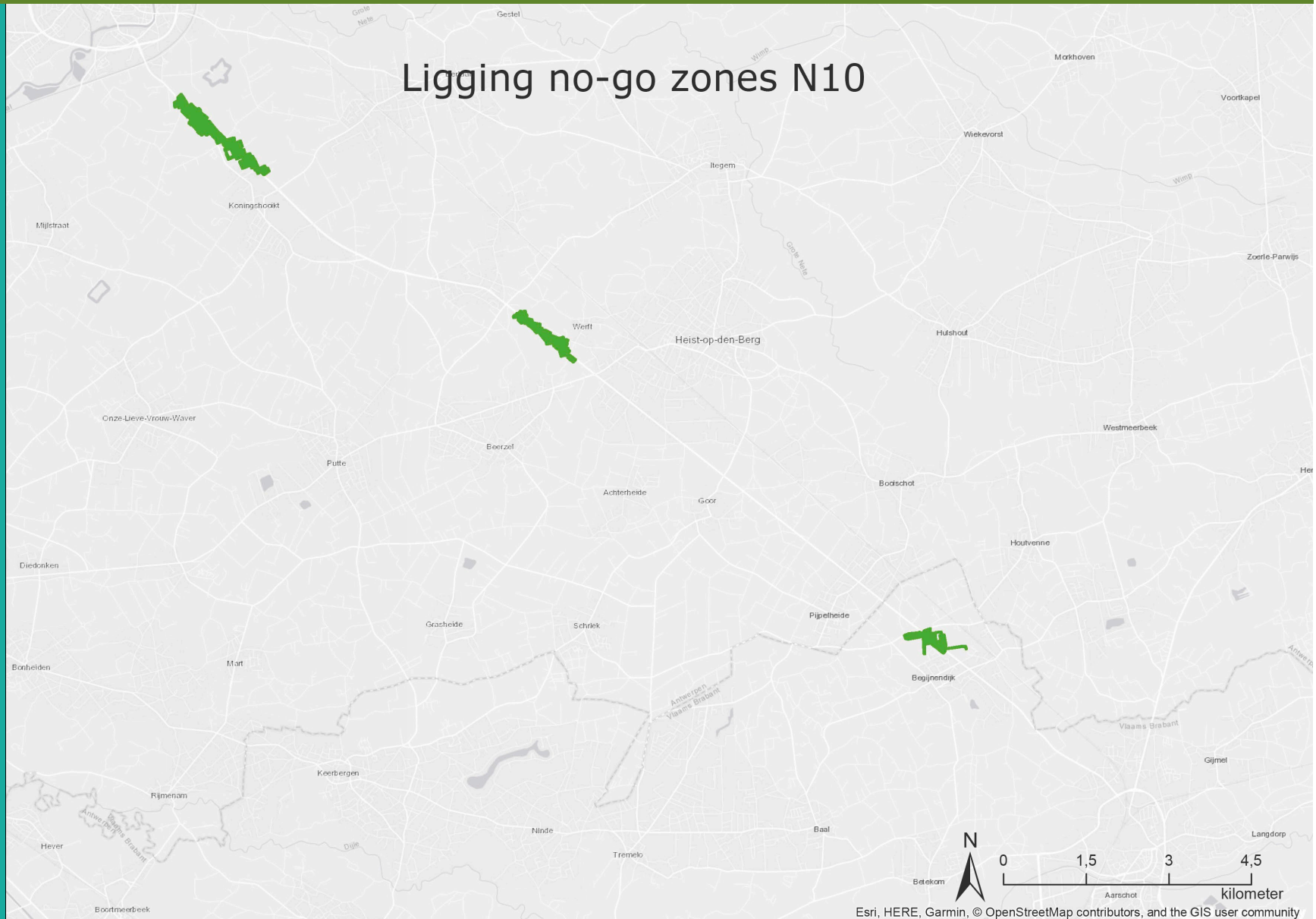
### NO GO ZONE

- De open ruimte blijft behouden en/of wordt zo mogelijk terug hersteld. Er wordt geen detailhandel toegelaten. De bestaande, beperkt aanwezige detailhandel wordt binnen de bestaande juridische werkelijkheid en de bescherming van de vergunningstoestand gerespecteerd.
- Voor het beperkt aantal aanwezige handelsspanen worden op termijn alternatieven gezocht, na beëindiging van de retailactiviteit binnen de vergunde categorie.
- De hoofdfunctie blijft prioritair voor het gebied.
- De N10 telt 4 gebieden waar open ruimte voor de toekomst wordt nagestreefd.





# Ligging no-go zones N10



Esri, HERE, Garmin, © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



## ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF WINKELARME ZONE

De steenweg huisvest een zeer gevarieerde schakering van winkels: winkels van kleine omvang - doorgaans tussen 100m<sup>2</sup> en 300m<sup>2</sup> - maar ook een reeks grotere vestigingen van meer dan 400m<sup>2</sup>, of sommigen van 1.000m<sup>2</sup> en meer. Deze winkelpanden liggen sterk verspreid en over de hele lengte uitgewaaierd. In sommige delen dominant t.o.v. de bewoning en/of storend voor het doorgaand verkeer en de zwakke weggebruiker. Om het evenwicht wonen, ruimte en winkelen te herstellen, worden een aantal delen van de steenweg ingekleurd als winkelarm.

### BEDRIJVENTERREINEN

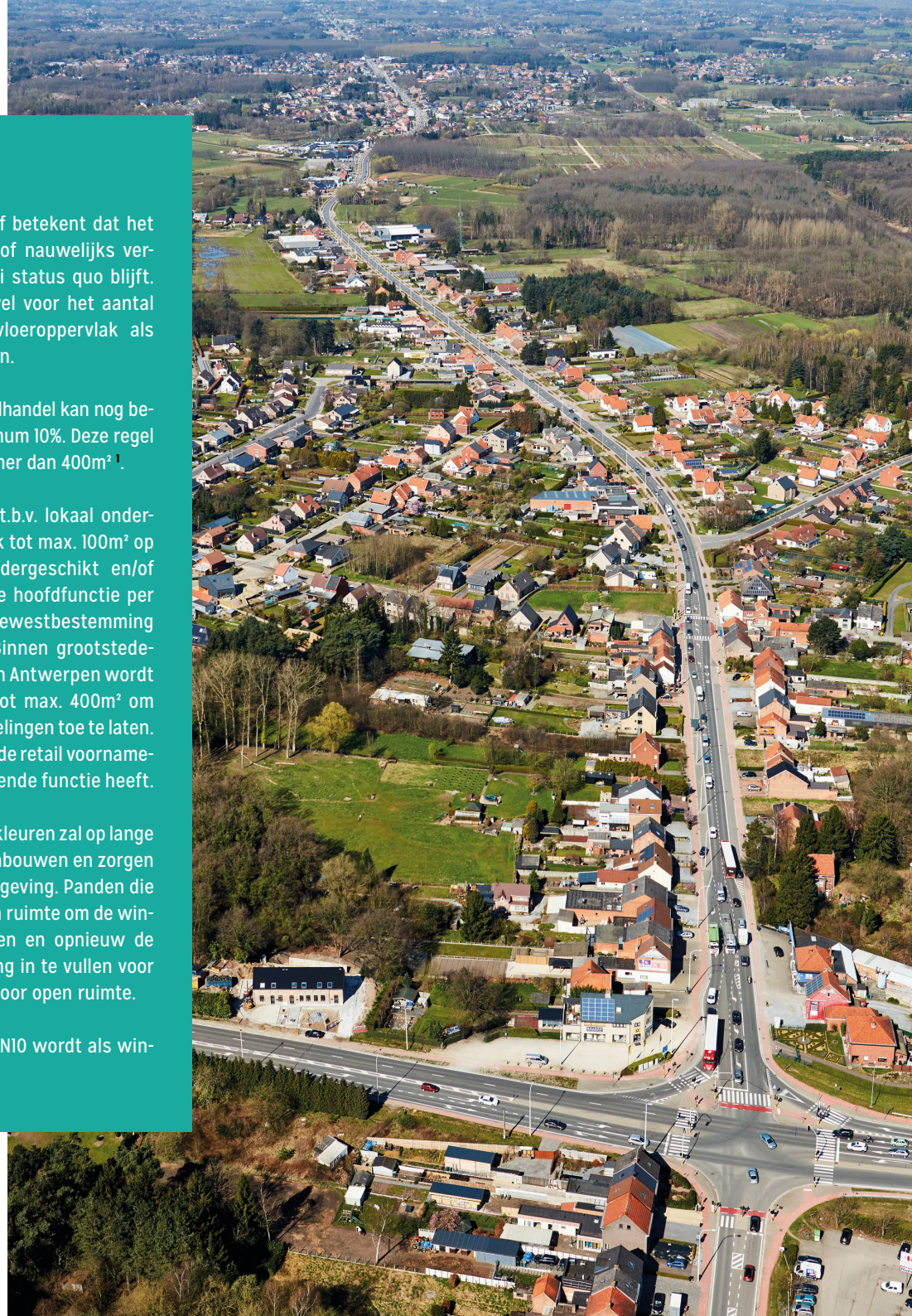
Geen bijkomende detailhandel sensu stricto op de bedrijventerreinen. Diensten, horeca of recreatie, ondersteunend aan de hoofdfunctie, zijn mogelijk onder voorwaarden.

Toonzalen (autotoonzalen e.a.) zijn mogelijk op bedrijventerreinen, wanneer deze in combinatie met de hoofdfunctie (atelier, productie, herstelling) én inpandig zijn. Ontsluiting van deze winkels/toonzalen kan echter niet rechtstreeks via de steenweg.

### WINKELARME ZONE

- Een winkelarm perspectief betekent dat het aanbod detailhandel niet of nauwelijks verhoogd wordt en dus quasi status quo blijft. Deze beperking geldt zowel voor het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak als voor de productcategorieën.
- Bestaande aanwezige detailhandel kan nog beperkt uitbreiden met maximum 10%. Deze regel geldt ook voor winkels kleiner dan 400m<sup>2</sup> <sup>1</sup>.
- Nieuwe ontwikkelingen - t.b.v. lokaal ondernemerschap - zijn mogelijk tot max. 100m<sup>2</sup> op voorwaarde dat deze ondergeschikt en/of ondersteunend zijn aan de hoofdfunctie per pand en in relatie tot de gewestbestemming binnen stedelijk gebied. Binnen grootstedelijke gebieden zoals Gent en Antwerpen wordt deze grens opgetrokken tot max. 400m<sup>2</sup> om nieuwe stedelijke ontwikkelingen toe te laten. Voorwaarde ook hier is dat de retail voornamelijk een lokale, ondersteunende functie heeft.
- De steenweg winkelarm inkleuren zal op lange termijn meer rustpunten inbouwen en zorgen voor een meer leefbare omgeving. Panden die leeg komen te staan, geven ruimte om de winkelarme zone te versterken en opnieuw de oorspronkelijke bestemming in te vullen voor het gebied, met voorkeur voor open ruimte.
- Het overgrote deel van de N10 wordt als winkelarm ingekleurd.

<sup>1</sup> Het decreet IHB spreekt zich niet uit over panden kleiner dan 400m<sup>2</sup>, omdat deze niet vergunningsplichtig zijn. Voor baanontwikkelingen stellen we de 'winkelarme zone' scherper.







# Ligging winkelarme zones N10



Esri, HERE, Garmin, © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



## ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF CLUSTERZONE

De steenweg biedt ook ruimte voor eerder grootschalige detailhandel. Het concentreren van detailhandel verhoogt zowel het ruimtelijk als het economisch rendement voor de retail en beperkt de impact op mobiliteit. Clusterzones hebben doorgaans, en vooral bij de N10, een breed verzorgingsgebied dat verder reikt dan de eigen gemeente en lokale behoefte.

### CLUSTERZONE

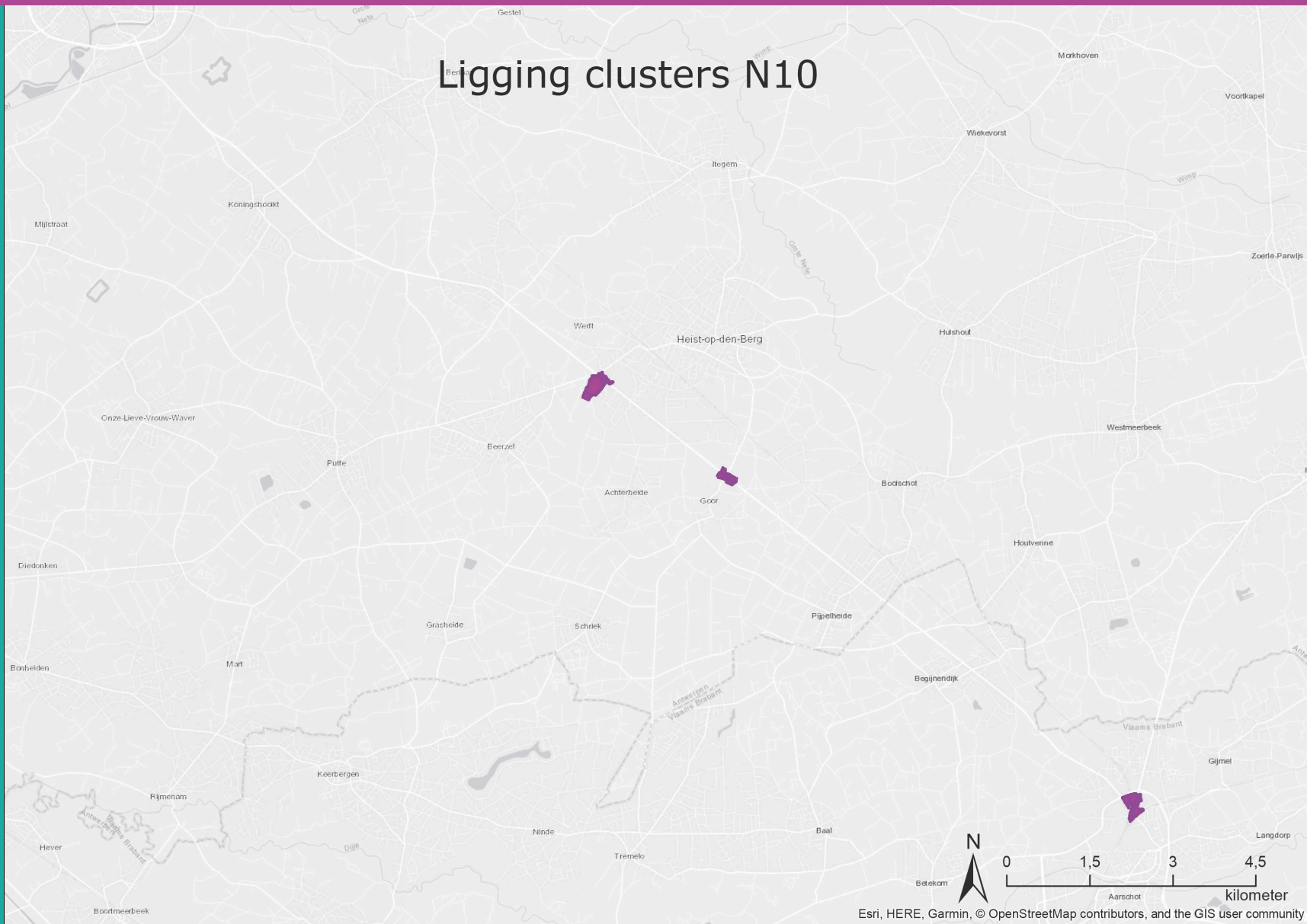
- Een clusterzone voorziet in een afgebakend gebied waar retail, die geen voldoende ruimte kan vinden in kernen, geconcentreerd op een zone langs de steenweg kan ontwikkelen. Een clusterzone voorziet prioritair ruimte voor herlocalisatie van detailhandel uit de winkelarme en no go zones, die ruimere ontwikkelingscapaciteit wensen.
- De ontwikkeling van de clusterzone is complementair met de kernen en zet in op een multifunctioneel gebruik. Daarnaast is de multimodale bereikbaarheid van de site een expliciete doelstelling én voorwaarde: door goede aantakking op de aanwezige structuren van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, of door het verhogen van de knooppuntwaarde (in de buurt) van de site.
- Het intern functioneren van de clusterzones vraagt ook om een duidelijke planning. De verschijningsvorm en organisatie van de clusters moeten het functioneren van die zone optimaliseren. Gedeeld ruimtegebruik en duurzaamheid zijn leidende principes voor de inrichting.
- De N10 kent drie clusterzones die i.f.v. de vraag en mogelijke herschikking van de steenweg verder kunnen ontwikkeld worden.







# Ligging clusters N10





## ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF WINKELRIJKE ZONE

Sommige gemeenten liggen met hun centrum pal op de steenweg. Voor de N10 is dit het geval voor Berlaar-Heikant. Dit betekent dat de aanwezigheid en ontwikkeling van detailhandel een bijzondere functie heeft m.b.t. kernversterkend beleid. Detailhandel binnen het (deel) centrum staat in functie van de directe noden van de bevolking in de (deel)gemeente, waarbij toegankelijkheid en voorziening van basisaanbod een belangrijke meerwaarde is.

### WINKELRIJKE ZONE

- Winkelrijke gebieden komen in kernen voor, maar niet alle kernsegmenten kunnen of zullen winkelrijk zijn. Zij zijn ondergeschikt en/of complementair aan afgebakende kernwinkelgebieden (die andere locaties kunnen omvatten) en aan een (goedgekeurde) strategisch commerciële visie.
- Een winkelrijk perspectief heeft als doel de ruimtelijke en economische leefbaarheid van locaties te waarborgen. Door detailhandel te stimuleren in combinatie met andere functies zoals wonen, worden beide functies versterkt. Beperken van detailhandel is niet aan de orde, zolang de verwevenheid met andere functies kan gegarandeerd worden. Omvang van detailhandel (winkelvloeroppervlakte) is afhankelijk van de grootte van het verzorgingsgebied.
- Een winkelrijk gebied kan beperkt of ruim van invulling zijn. Belangrijke maatstaf hierbij is de relatie met de bevolking ter plaatse. Een winkelrijke kern op een steenweg heeft bij voorrang geen gemeenteverstijgend verzorgingsgebied<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Verzorgingsgebied: de omvang van het retailaanbod bepaalt de reikwijdte van klanten die nodig zijn om de rendabiliteit voor de retail te realiseren. Bijvoorbeeld een gemeente van 10.000 inwoners is geen adequaat verzorgingsgebied voor retail van 1000m<sup>2</sup> en meer. Meerdere buurgemeenten zullen bijgevolg deel uitmaken van dit verzorgingsgebied om X:Y retailer tot een rendabele ontwikkeling te laten groeien.







# Ligging winkelrijke zones N10

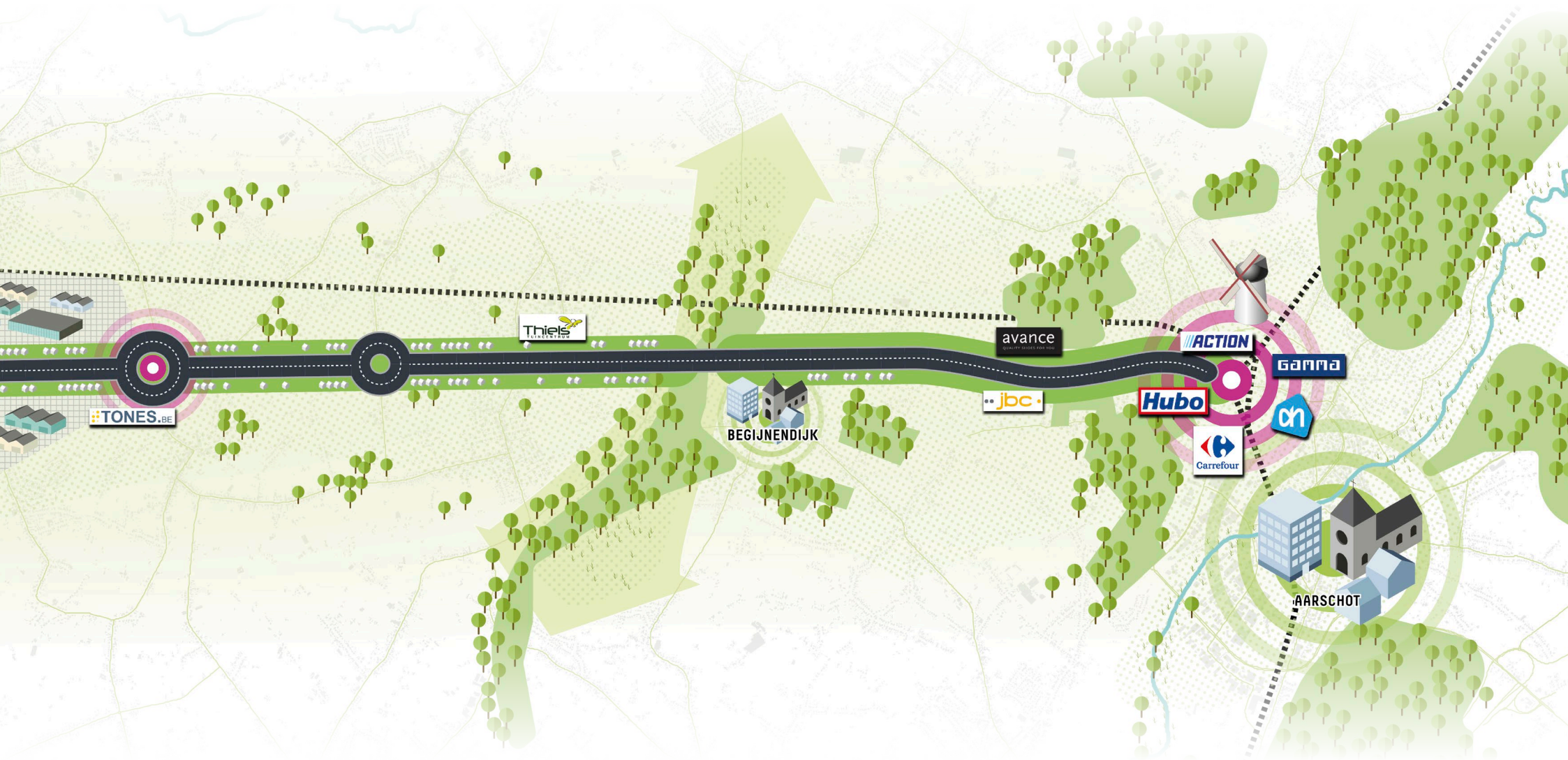






**BLIK OP DE TOEKOMST  
STEENWEG 2030**





TONES.BE

Thiels

avance

jbc

ACTION

Hubo

Carrefour

Gamma

ch

BEGIJNENDIJK

AARSCHOT



## LIER

Lier, als 'stad aan het water', promoot sterk het fietsen in de stad. Veel jobs zijn dan ook vlot bereikbaar met de fiets of het openbaar vervoer. De synergie met florissante horeca en het, groen ingebedde, toeristisch-recreatieve aanbod aan bezienswaardigheden zorgen voor een aantrekkelijke beleving in de Netestad. Een attractieve branchedynamiek in het commerciële apparaat verzekert authenticiteit en gezelligheid. 'Pallieten' is ontsproten in Lier want de bakermat van 'genieten' ligt hier.



Schets steenweg 2030

Bevolking: 35.667 inwoners

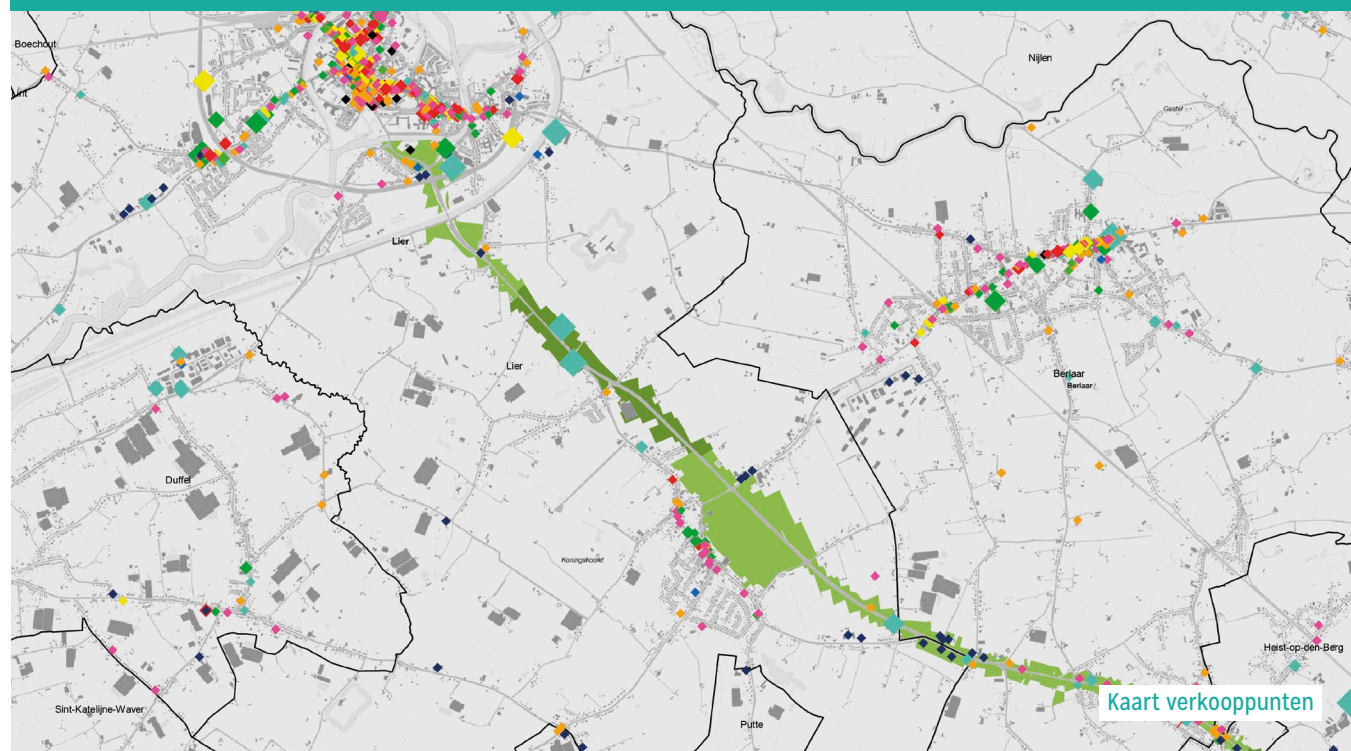
De steenweg N10 in Lier (richting Aarschot) is 6,10 kilometer lang

Hierop vinden we 17 verkooppunten en 16.853m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018



Huidige steenweg



Kaart verkooppunten



# BERLAAR

De gemeente Berlaar ligt vlakbij de stad Lier. Door haar vele weilanden en open ruimte heeft de gemeente een landelijk karakter. De aanwezigheid van een station in Berlaar-Heikant verzekert de gemeente van een vlotte verbinding naar naburige steden Lier, Antwerpen, Aarschot. Een geconcentreerde kern als winkelgebied geeft charme aan het centrum.

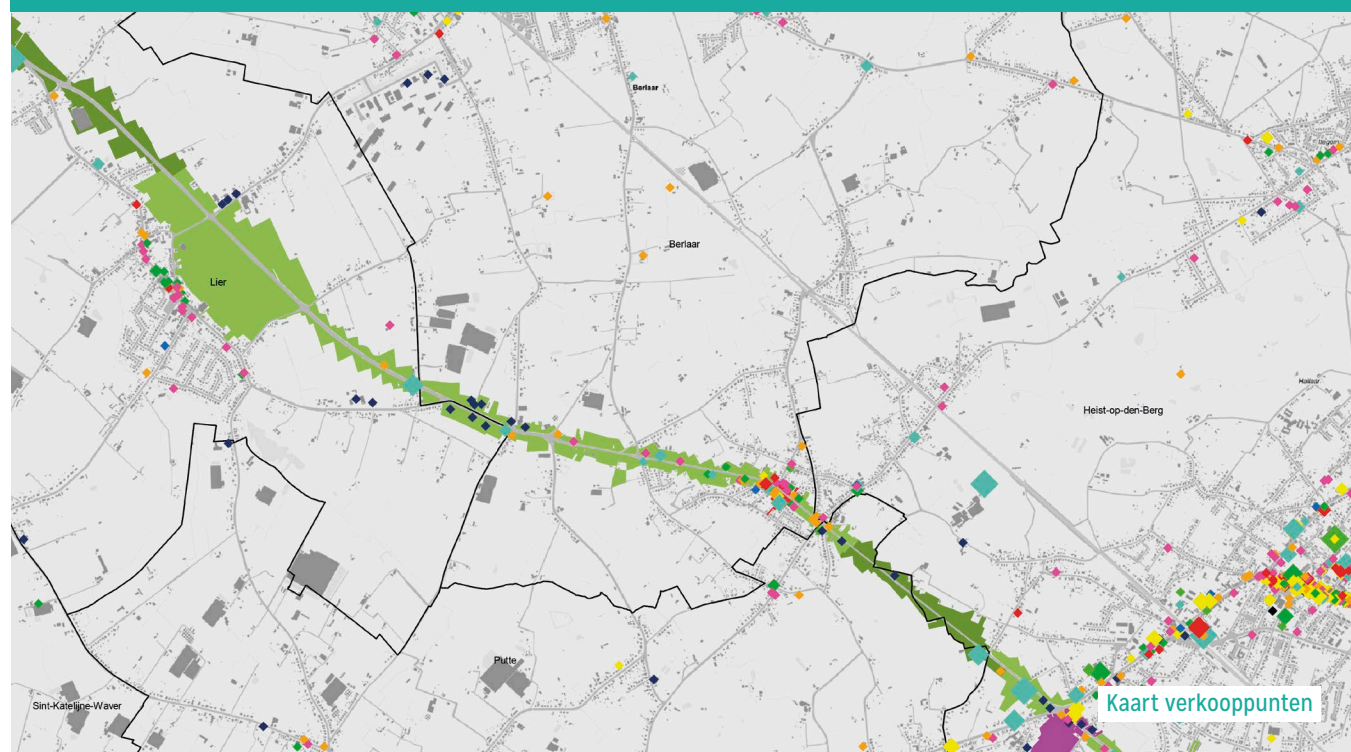


Bevolking: 11.506 inwoners

De steenweg N10 in Berlaar is 2,86 kilometer lang

Hierop vinden we 41 verkooppunten en 4.097m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018





## PUTTE

De gemeente Putte is een landelijke gemeente op het grensgebied met de Mechelse groentestreek en de Zuiderkempen. Het landelijk karakter wordt bevestigd in het feit dat de gemeente nog voor 80% onbebouwd is. Anderzijds wordt de gemeente doorkruist door de N15 en loopt op de grens de N10. Putte vormt het winkelcentrum voor haar deelgemeente Beerzel en gehuchten Peulis en Grasheide. Zij wist internationale faam te verwerven met haar tentoonstelling "T zit goed, 't is ondergoed". In deze lingerietentoonstelling werden een 150-tal stuks uit een collectie van ruim 500 hemden, broeken, bh's, korsetten en onderkleden tentoongesteld.

**GEMEENTE  
PUTTE**



Schets steenweg 2030

Bevolking: 17.584 inwoners

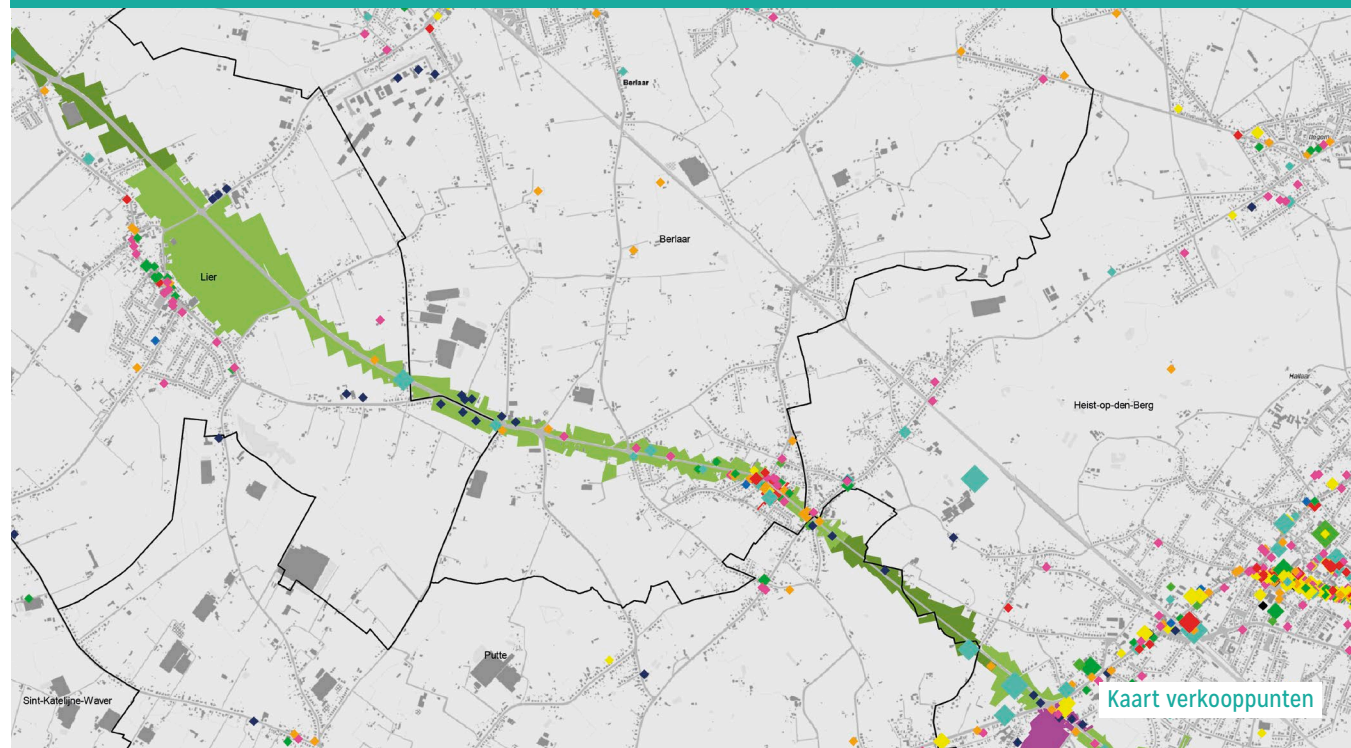
De steenweg N10 in Putte is 0,85 kilometer lang

Hierop vinden we 3 verkooppunten en 1.655m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018



Huidige steenweg



Kaart verkooppunten



# HEIST-OP-DEN-BERG

De fusiegemeente telt naast Heist zelf nog vijf deelgemeenten: Booischot, Hallaar, Itegem, Schriek en Wiekevorst. In de deelgemeente Booischot ligt het kerkdorp Pijpelheide, in de deelgemeente Heist liggen de kerkdorpen Heist-Goor en Zonderschot en in de deelgemeente Schriek ligt het kerkdorp Grootlo. Kortom, de gemeente omvat een ruim gebied tussen Mechelen en Lier. Met een modern cultureel centrum en een alom gekende antiekmarkt op zondag weet Heist-op-den-Berg een sterke aantrekkingskracht voor haar omliggende (deel)gemeenten te realiseren op haar winkelcentrum.



Schets steenweg 2030

Bevolking: 42.466 inwoners

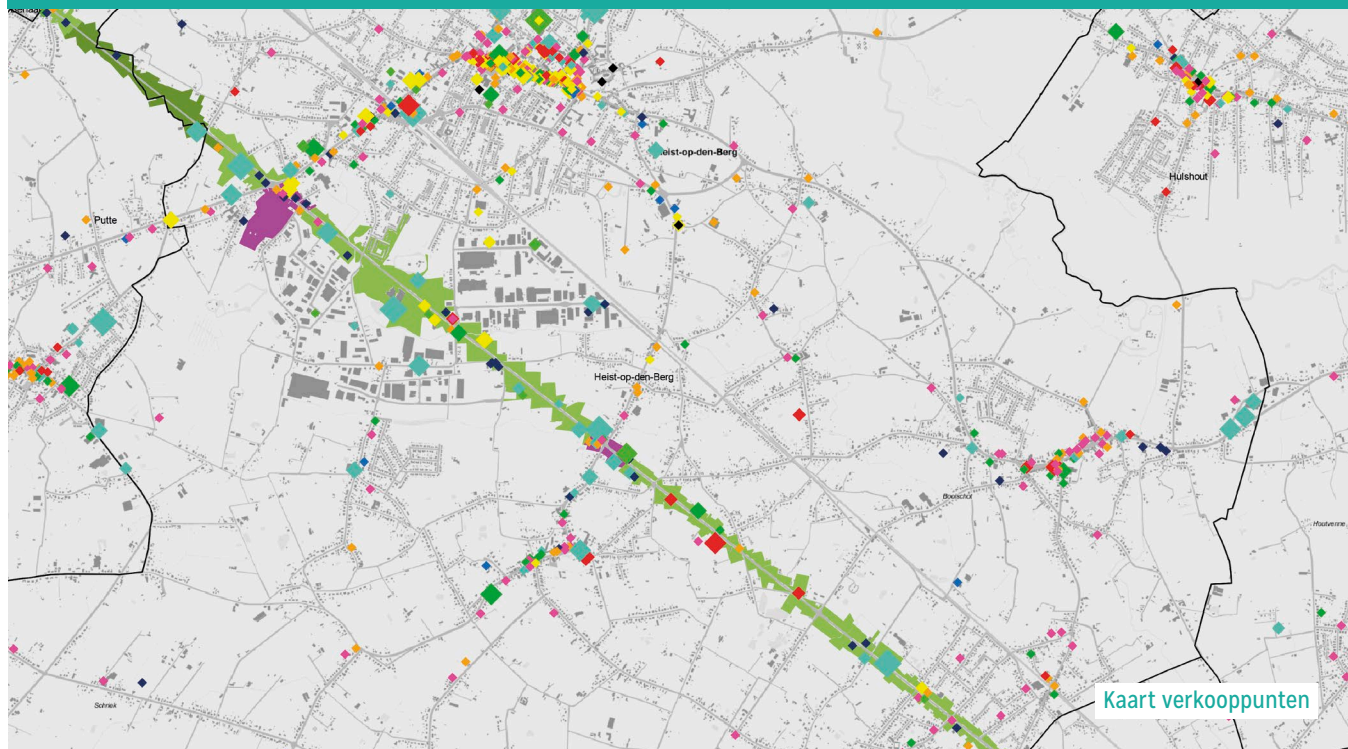
De steenweg N10 in Heist-op-den-Berg is 7,90 kilometer lang

Hierop vinden we 73 verkooppunten en 25.633m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018



Huidige steenweg



Kaart verkooppunten

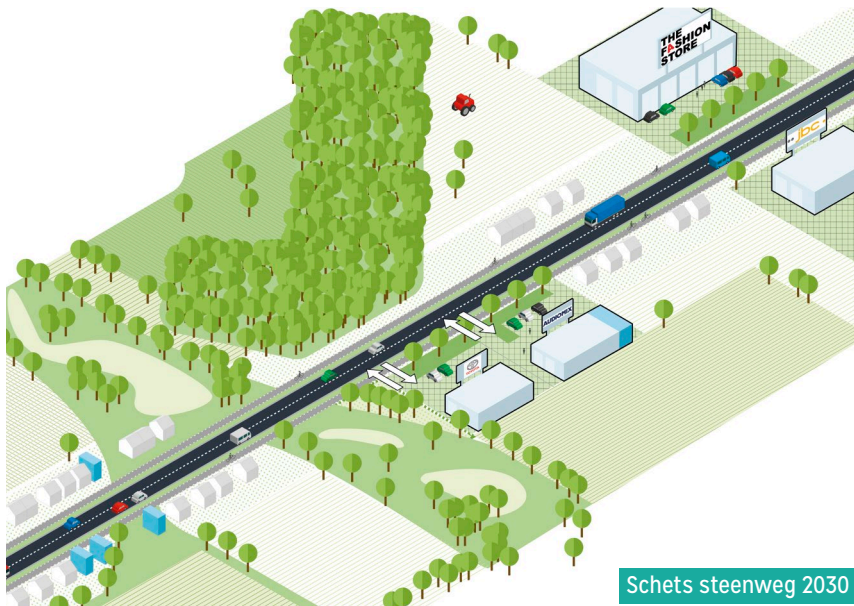


## BEGIJNENDIJK

De gemeente Begijnendijk is een eerder kleine gemeente, gelegen in het uiterste noorden van de provincie Vlaams-Brabant, tussen Aarschot, Heist-op-den-Berg en het uiterste zuiden van de Zuiderkempen. De Demervallei vormt het scharnier tussen Kempen en Hageland. Begijnendijk omvat de deelgemeenten Begijnendijk en Betekom. De gemeente is vrij landelijk en beschikt over enkele toeristische en sportieve trekpleisters.



*begijnendijk*  
buitengewoon boeiend



Schets steenweg 2030

Bevolking: 10.053 inwoners

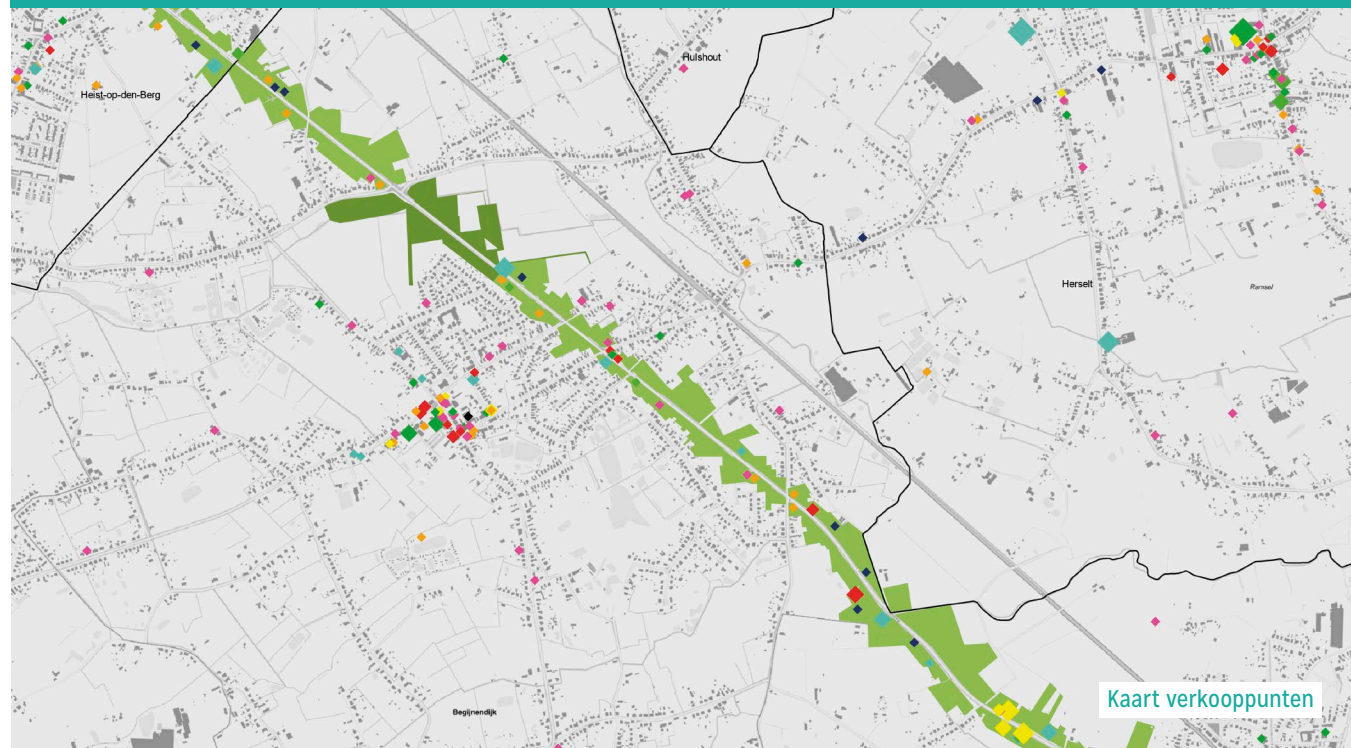
De steenweg N10 in Begijnendijk is 3,60 kilometer lang

Hierop vinden we 16 verkooppunten en 2.675m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018



Huidige steenweg

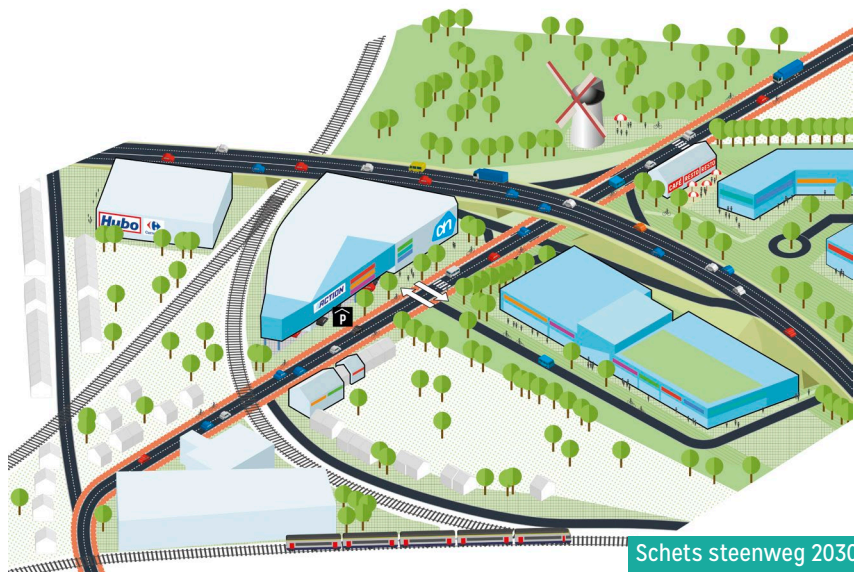


Kaart verkooppunten



# AARSCHOT

Aarschot ligt in het midden van het Hageland. Het is een groene stad langs de Demer met veel natuurgebieden. Aarschot wordt ook wel een beeldenstad genoemd door de talrijke standbeelden en monumenten. Aarschot profileert zich met een aantal typische streekproducten. Vanaf 2012 wordt de Aarschotse Bruine opnieuw gebrouwen in Aarschot zelf in de nieuw opgerichte stadsbrouwerij in de schuur van het cultuurcentrum Het Gasthuis. Daarnaast is de Hagelandse wijn helemaal terug van weggeweest en erkend als kwaliteitswijn met gecontroleerde oorsprongsbenaming.



Schets steenweg 2030

Bevolking: 29.956 inwoners

De steenweg N10 in Aarschot is 3,40 kilometer lang.

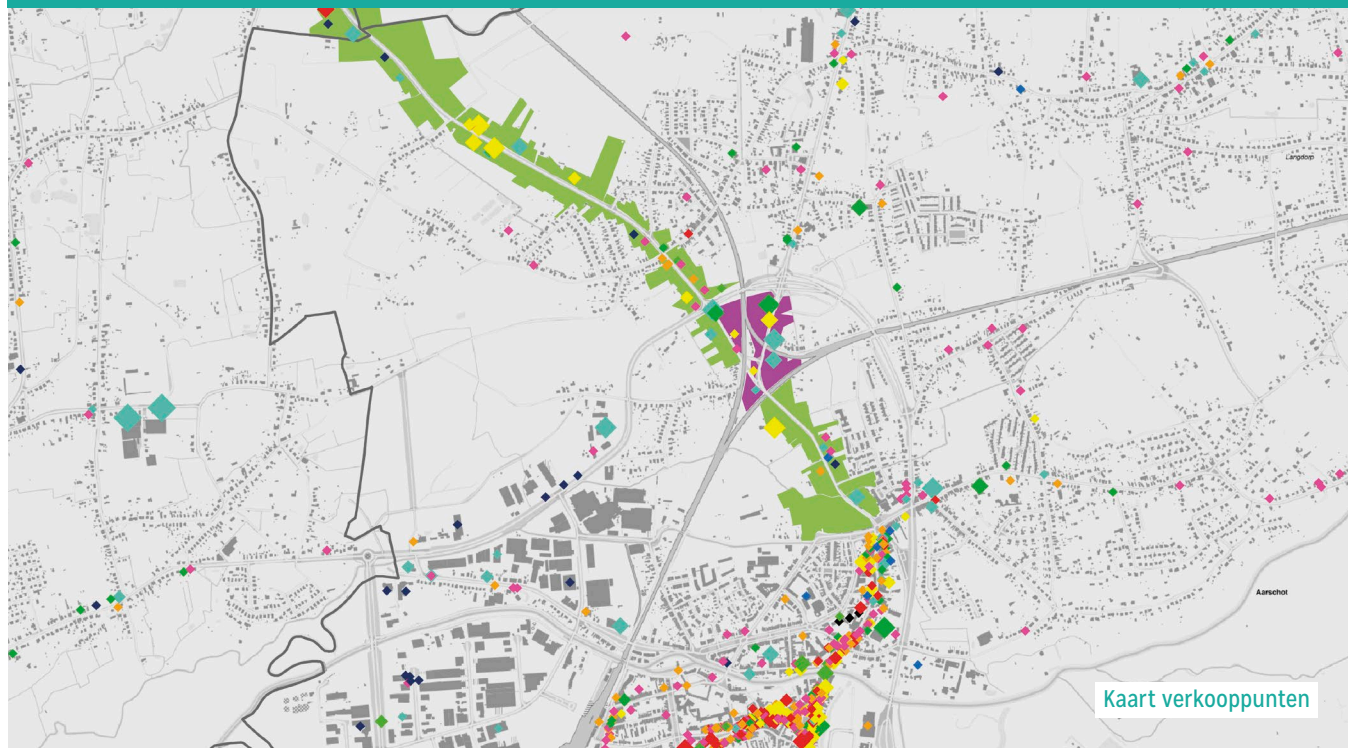
Hierop vinden we 44 verkooppunten en 8.962m<sup>2</sup> netto winkelvloeroppervlakte<sup>3</sup>

Rijksregister 01/01/2018, Locatus opzoeking 2018



<sup>3</sup> Winkelvloeroppervlakte (WVO) voor garages, brandstofleveranciers en diensten is niet aanwezig. De totale inname van de steenweg qua WVO ligt in werkelijkheid nog een stuk hoger.

Huidige steenweg



Kaart verkooppunten



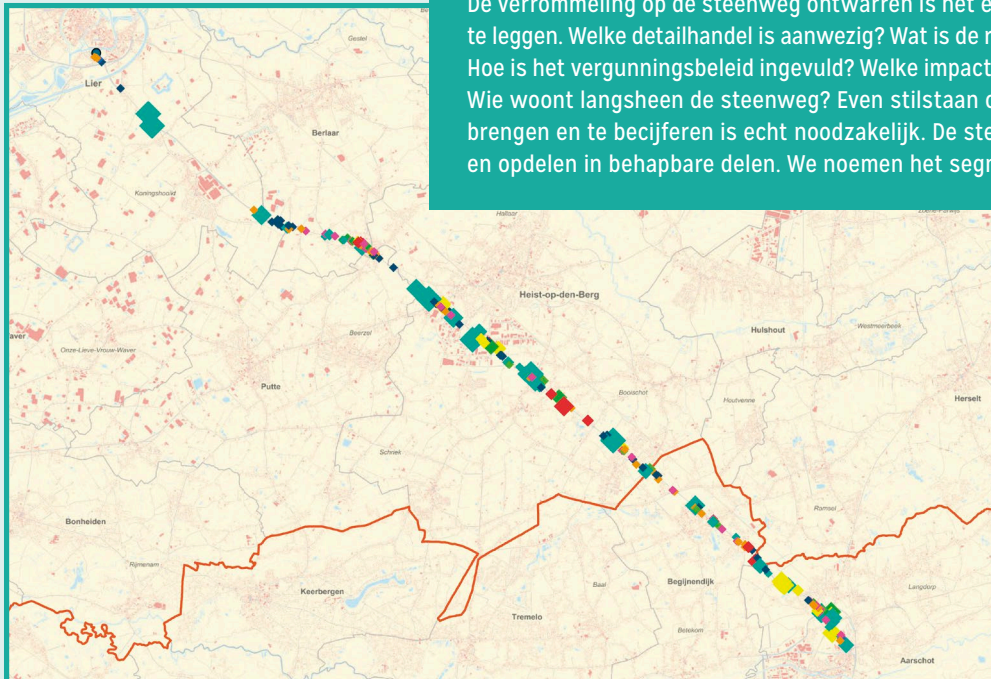
# PROCESAANPAK

## De baan op ...

Een steenweg passeert vele voordeuren van steden en gemeenten. Een steenweg structureren doe je niet alleen; niet als gemeente, noch als provincie. Ook de verscheiden stakeholders moeten mee op de baan: retailers, eigenaars, ontwikkelaars, enz. Een routeplanner (plan van aanpak) bij vertrek zorgt voor een goede reis.

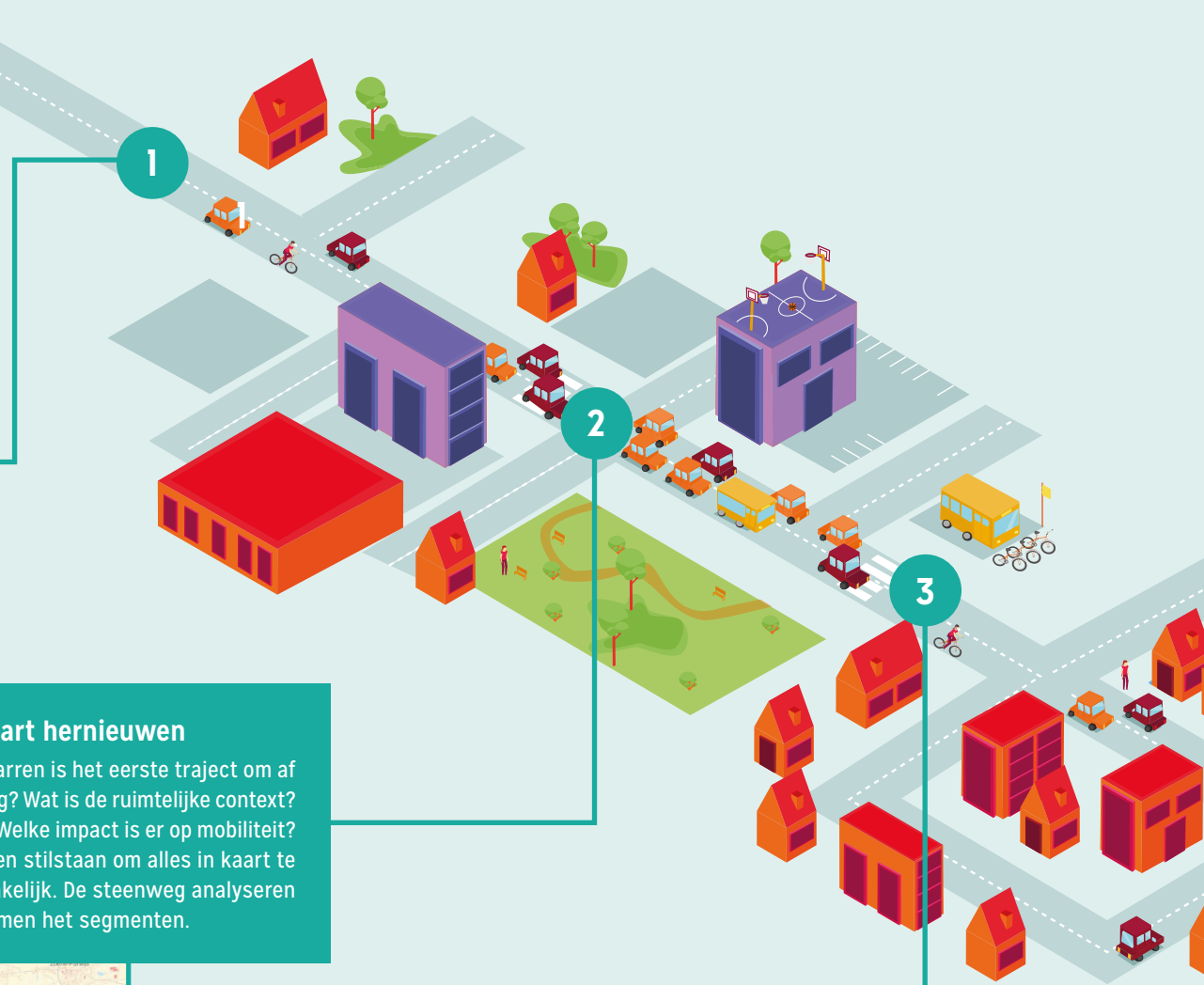
## Fileleed onderweg: de wegenkaart hernieuwen

De verrommeling op de steenweg ontwarren is het eerste traject om af te leggen. Welke detailhandel is aanwezig? Wat is de ruimtelijke context? Hoe is het vergunningsbeleid ingevuld? Welke impact is er op mobiliteit? Wie woont langsheen de steenweg? Even stilstaan om alles in kaart te brengen en te becijferen is echt noodzakelijk. De steenweg analyseren en opdelen in behapbare delen. We noemen het segmenten.



## Wegmarkeringen

De context van de steenweg is nu duidelijk: alle informatie per segment is in een fiche ondergebracht. Een gps voor de weg. Welke stap moeten we verder zetten? Segmenten ordenen per karakter om tot eenduidige categorieën te komen waarin elke steenweg in Vlaanderen kan opgedeeld worden. De 6 hoofdcategorieën als sturing zijn: open ruimte - lint - gemengd gebied - bedrijventerrein - detailhandelszone - kern.





### Enkele verkeersdrempels

De identiteit van de categorieën geeft al een aanzet voor het ontwikkelingsperspectief van de steenweg. Sommige gebieden zijn duidelijk: bedrijventerrein blijft as such, open ruimte blijft OPEN. Gemengd gebied en linten vragen om knopen door te hakken, keuzes te maken: wat is de impact hiervan op mobiliteit, wonen, leefbaarheid, enz.? Parameters vastleggen en opdelen in ontwikkelingsperspectieven kan pijn doen, maar beter korte pijn dan blijvende kanker.

## WIL JE ZELF DE STEENWEG AANPAKKEN, BEKIJK DAN ZEKER DE LEIDRAAD “BAANBREKEND WINKELEN”.

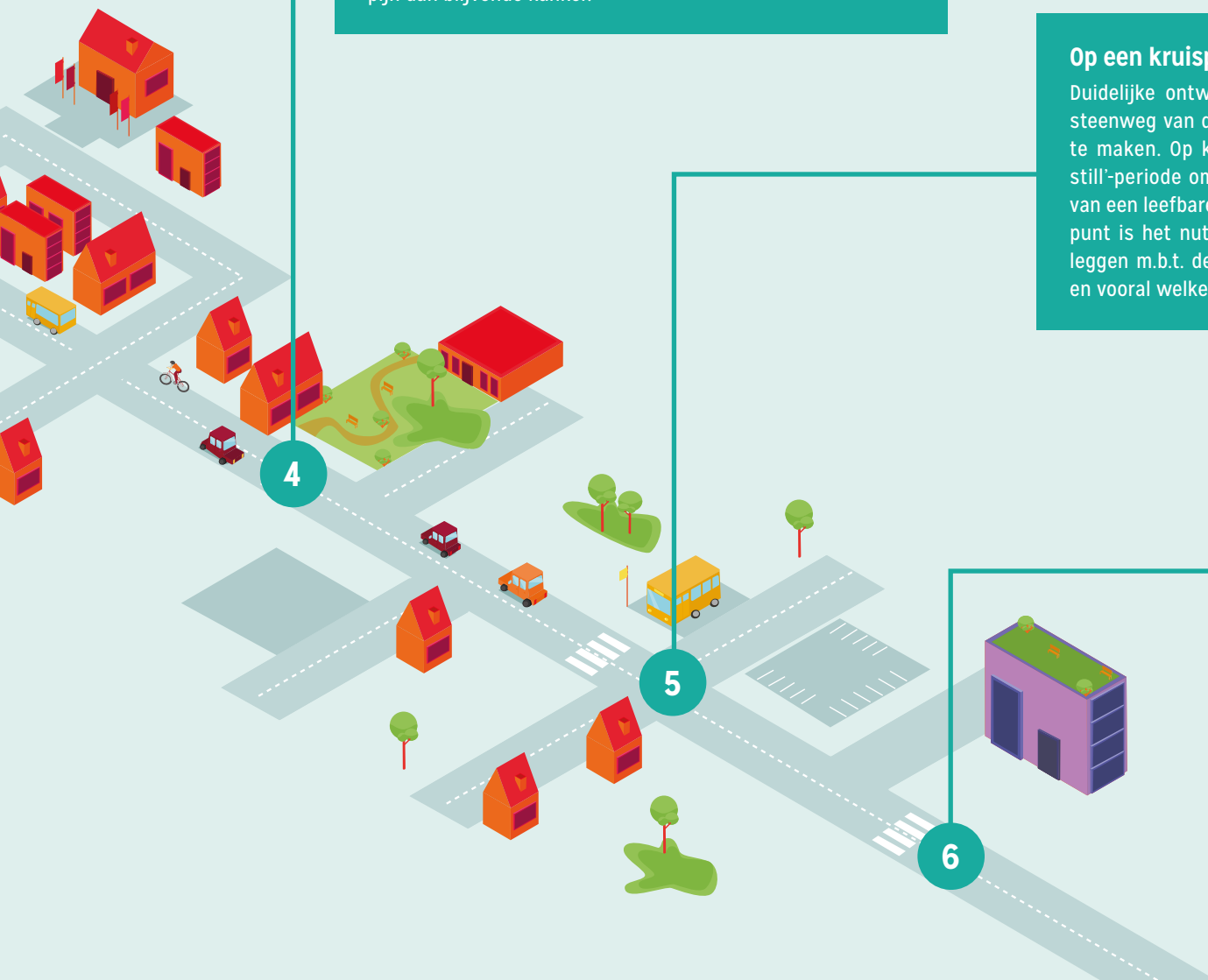
Beschikbaar bij de 3 provincies.

### Op een kruispunt

Duidelijke ontwikkelingsperspectieven vastleggen voor een steenweg van de toekomst vraagt tijd en overleg om keuzes te maken. Op korte termijn betekent dit veelal een 'stand still'-periode om bijsturing en vooral herschikking in functie van een leefbare steenweg mogelijk te maken. Bij het vertrekpunt is het nuttig om een basis van samenwerking vast te leggen m.b.t. de overlegstructuur, de fases van beslissingen en vooral welke fair play van elkaar verwacht kan worden.

### Eindbestemming in zicht

Het toekomstbeeld 2030 van de steenweg ligt op tafel. Zones hebben een duidelijke inkleuring gekregen voor waar wel, waar minder en waar geen retail gewenst is. We spreken nog over vier zones op de steenweg: no go - winkelarm - winkelrijk - cluster. Het kader voor elk ligt vast nu. De Vlaamse steenwegen gaan een intense maar hoopvolle transformatie tegemoet. De voorschriften van de ontwikkelingsperspectieven moeten duidelijk en strikt zijn, maar haalbaar en aanvaardbaar voor iedereen. Strenger zijn dan de algemene consensus kan zeker!





---

## Het verhaal begint pas - de actie komt eraan!

Een routeplan (leidraad) is ter beschikking voor alle steden en gemeenten in Vlaanderen om hun retailsteenweg van de toekomst duurzaam aan te pakken.

Deze leidraad vraagt een intense aanpak, maar investering loont. De discrepantie in Vlaanderen tussen aanbod en vraag blijft in de richting van het ongelijke gaan. Het aanbod overstijgt ver de vraag en nog meer leegstaande nieuwbouw of verkrotting van bestaande winkelpanden is geen keuze meer. Aanpak van de perifere ontwikkeling van retail op steenwegen is de hefboom om je kernwinkelgebieden kansen van leefbaarheid te geven. Bovendien bied je de burgers - je consumenten - lokaal een korte keten aanbod.

Mobiliteit zet ons allen voor dwingende keuzes: welk aanbod moet dicht bij huis kunnen verzorgd worden; welk aanbod kan voor een dag shopping op een andere locatie? Overal, alles op elke invalsweg aanbieden, betekent onszelf vastrijden en troosteloze kernen achterlaten.

Het én én verhaal bestaat niet (meer). In Vlaanderen zijn er per 1.000 inwoners 7,1 panden of 1.788m<sup>2</sup> retail aanwezig. Ter vergelijking: in Nederland gaat dit slechts om 5,5 panden of 1.621m<sup>2</sup>/1.000 inwoners. Hebben zij als consumenten een tekort in aanbod?







---

## Een veelzijdige samenwerking

De balans herstellen tussen aantrekkelijke detailhandel in de kernen en grootschalige handel langs steenwegen, is een complex vraagstuk waar enkel een geïntegreerd en integraal beleid een antwoord kan bieden... De gemeentelijke en provinciale diensten economie, ruimtelijke planning en mobiliteit kwamen na veel voorafgaand analysewerk tot een intergemeentelijke en interprovinciale visie op 'hun' respectievelijke steenweg.

### Samenwerking loont

Het komt er dus op aan te blijven overleggen en samenwerken om de toekomststeenweg vorm te geven. Er zijn een aantal actieplannen uitgewerkt op bovenlokaal en lokaal niveau.

Concreet engageren de provincies zich om voor de afbakening van zones een juridisch kader uit te werken in 2018-2019.

---

## Dankbaar samenwerken binnen de werkgroep baanwinkels N10

### GEMEENTEN

Hannelore Vermassen – Ann Hellemans – Karin Van Asch – Wim Dom – Veerle De Belser – Han De Bock – Anja Hermans – Greet Inniger – Brenda Deflem – Ann Olbrechts – Erwin Bogaerts – Gert Van Segbroeck – Bert Gijsbers – Jurgen Ooms – Tine Lodewyckx – Geert Wijns – Jan Matthijs

### PROVINCIES

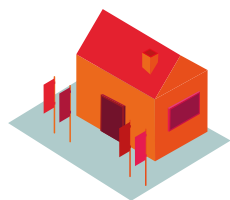
Greet Castermans – Tom Dumez – Soraya Stuer – Lynn Peeters – Shary Heuninckx

### VLAANDEREN

Daniëlle Bakkovens







## Colofon

Met het EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' ontwikkelden de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant samen met de respectievelijke steden en gemeenten op de N10 en de N70 een toekomstvisie 2030 voor hun steenweg.

Dit project wordt gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Hermesfonds en de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant.

**Vormgeving:** Karakters

**Tekeningen:** Epic Frame, Robrecht Van Rompuy

**Foto's:** Ian Segal

**Verantwoordelijke uitgever:**

Maarten Puls, departementshoofd  
economie, innovatie en samenleving  
Provincie Antwerpen

mei, 2018







