

GEMEENTE ESSEN

MOBILITEITSPLAN

BELEIDSPLAN

06.2026

COLOFON

Titel

Fase

Versie

Projectcode

Datum

Opdrachtgever

Opdrachthouder

Mobiliteitsplan Essen

Beleidsplan

Finaal

1200

15.06.2026

Jef Pleysier

Gemeente Essen

jef.pleysier@essen.be

Evelien Van Bockstal

VECTRIS

Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven

016/31.91.00

info@vectris.be

www.vectris.be

Project Stuurgroep (PSG)

Burgemeester

Schepen mobiliteit

Mobiliteitsambtenaar

MOW

AWV

De Lijn

NMBS

Provincie Antwerpen

Politie

Leden

Geert Vandekeybus

Joris Brosens

Jef Pleysier

Michel Druart

Hans Laurijssen

Ine Vaesen

Jan Van Beneden

Sara Van Elsacker, Tina Caers en Stefanie

Mahieu

Jan Simons

Buurgemeenten

Kalmthout

Woensdrecht

Roosendaal

Rucphen

(geen lid van PSG)

Werner Torfs

Manon de Joode

Anton van Osta

Karol de Kock

Projectverloop

11.2020	Startvergadering	02.2025	Nieuw bestuur
02.2021	Werkgroep	09.2025	Werkgroep nieuwe versie fase 2+3
03.2021	Werkgroep – beleidsplan ruimte	10.2025	College nieuwe versie fase 2+3
10.2021	Werkgroep	01.2026	Werkgroep
11.2021	Werkgroep	03.2026	Commissie Essen (2x)
12.2021	Werkgroep participatie College fase 1 Werkgroep – trage wegen	06.2026	PSG fase 3
02-03.2022	Participatie fase 1 (online bevraging)	06.2026	College beleidsplan
02.2022	Commissie Werkgroep – beleidsplan ruimte		Gemeenteraad
06.2022	PSG fase 1		
04.2022	Participatie fase 2 (workshop tafelgesprekken)		
06-10.2022	Onderzoek		
11.2022	Participatie landbouw		
12.2022	Werkgroep		
02.2023	College fase 2		
06.2023	Werkgroep		
09.2023	Werkgroep		
11.2023	College fase 3		
12.2023	Werkgroep		
02.2024	Werkgroep cultuur		

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	7
1.1. LEESWIJZER	8
1.2. VERLOOP PROCES	8
1.3. UITKOMST SNELTOETS	9
2 INFORMATIEF DEEL	10
2.1. SITUERING	11
2.2. KNELPUNTEN	12
2.3. KANSEN	13
2.4. DOELSTELLINGEN	15
2.5. PLANNINGSCONTEXT	17
2.6. ONDERZOEKEN VOORGAANDE FASEN	28
2.7. PRINCIPES & BESLISSINGSBOMEN	33
3 RICHTINGGEVEND DEEL	46
3.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	47
3.2. WERKDOMEIN B - GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE	49
3.3. WERKDOMEIN C – FLANKERENDE MAATREGELEN	81
4 ACTIEPROGRAMMA	84

FIGURENLIJST

Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1).....	8
Figuur 2: Landgebruik binnen ruimtebeslag uitgedrukt in % (2013 en 2022).....	18
Figuur 3: Verdichtingsstrategie in kern Essen.....	22
Figuur 4: Overzichtsbeeld streefbeeld Infrabel.....	27
Figuur 5: Synthese analyse verkeersstromen straten Essen.....	28
Figuur 6: Overzicht bezettingsgraden per segment per tijdstip.....	29
Figuur 7: Overzicht parkeerduur en parkeermotief dinsdag.....	29
Figuur 8: Overzicht landbouwbewegingen.....	30
Figuur 9: Overzicht ongevallen Essen 2018 – sept 2025.....	31
Figuur 10: Dodelijke ongevallen Essen 2018 – sept 2025.....	32
Figuur 11: Ongevallen met zwaargewonden Essen 2018 – sept 2025.....	32
Figuur 12: STOP-principe & Trias Mobilica (VECTRIS).....	33
Figuur 13: verplaatsingen met fiets-auto per afstandscategorie (gegevens OVG Vlaanderen 2021-2022).....	33
Figuur 14: verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school – dominant vervoermiddel (gemeentemonitor Essen 2023).....	34
Figuur 15: Gedragsverandering teweeg brengen.....	34
Figuur 16: Netwerken en routes per vervoersmodus afwegen.....	35
Figuur 17: Hiërarchie van de wegen en standaardmogelijkheden.....	36
Figuur 18: Aanpak doortochten.....	37
Figuur 19: Woonwijken op maat van de bewoners.....	38
Figuur 20: Basisinrichting per type straat (quick scan obv verschillende vademeca).....	42
Figuur 21: Beslissingsboom snelheid gemeentewegen.....	43
Figuur 22: Beslissingsboom fietsinfrastructuur.....	44
Figuur 23: Beslissingsboom ‘verkeersluwe straten’.....	45
Figuur 24: Overzicht Acties Trage Wegenplan (bron: Trage Wegenplan).....	49
Figuur 25: Voetgangersnetwerk.....	51
Figuur 26: fietssnelweg F14 (www.fietssnelwegen.be).....	52
Figuur 27: Fietsnetwerk.....	53
Figuur 28: Openbaar & gedeeld vervoerskaart.....	56
Figuur 29: Wegencategorisering.....	58
Figuur 30: Snelheidskaart.....	60
Figuur 31: Vrachtroutes Essen.....	62
Figuur 32: Fietsbeugel met tussenbeugel (Bron: vademecum fietsvoorzieningen).....	63
Figuur 33: Referentiebeeld stalling bakfiets (lage beugel).....	63
Figuur 34: Referentiebeelden fietsenstallingen woningen.....	63
Figuur 35: Voorbeelden van fietsbox (boven Gent, onder Schaarbeek).....	64
Figuur 36: Referentiebeeld parkeerverordening Brasschaat: afmetingen en hart-op-hart afstand tussen fietsen.....	66
Figuur 37: Parkeerbeleid.....	68
Figuur 38: Referentiebeelden groene parkeerpocket.....	69
Figuur 39: Referentiebeelden water, groen en speelelementen.....	69

Figuur 40: Kaart Heikant & centrum	72
Figuur 41: Profiel Stationsstraat (bestaand en potentieel (30km/u))	73
Figuur 42: Profiel Kapelstraat (bestaand en potentieel (30/50 km/u))	73
Figuur 43: Kaart Woonbos & Wildert.....	75
Figuur 44: Profiel Kalmthoutsesteenweg (bestaand)	76
Figuur 45: Profiel Kalmthoutsesteenweg (potentieel).....	76
Figuur 46: overzichtskaart.....	78
Figuur 47: Profiel Moerkantsebaan (bestaand en potentieel)	79
Figuur 48: Profiel Horendonk (bestaand en potentieel).....	79
Figuur 49: Profiel Postbaan (bestaand en potentieel).....	80
Figuur 50: Fietstelpaal Mechelen Nekkerspoel (links) en wachttijdvoorspeller voor fietsers (rechts)	81



1

INLEIDING

1.1. LEESWIJZER

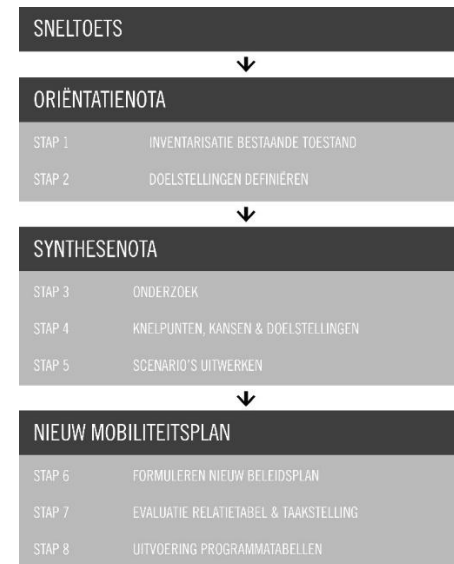
Dit beleidsplan bestaat, naast de inleiding, uit twee grote hoofdstukken (zoals decretaal bepaald).

In het **eerste hoofdstuk** (informatief deel) wordt een samenvatting gegeven van de vorige fases: de knelpunten en de kansen en doelstellingen zoals die werden beschreven bij de analyse van de gemeente, een korte samenvatting van de oriëntatiefase (fase 1) en de synthesefase (fase 2) alsook de planningscontext.

In het **tweede hoofdstuk** (richtinggevend deel) wordt dieper ingegaan op de concrete uitwerking van de maatregelen die voor elke vervoerswijze zullen worden genomen. Voor de voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en ten slotte het gemotoriseerd verkeer worden de maatregelen beschreven die zullen worden genomen in het kader van dit nieuwe mobiliteitsplan.

1.2. VERLOOP PROCES

Het vernieuwen van een mobiliteitsplan gebeurt in **8 stappen**. In de sneltoets wordt een quick scan gemaakt van het bestaande mobiliteitsplan. Hier wordt gekozen welk spoor zal gevolgd worden. In Essen viel de keuze op spoor 1, een volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan. De opmaak van een nieuw mobiliteitsplan bestaat concreet uit 3 fases of rapportages: de oriëntatiefase, de synthesefase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is het eindresultaat, het nieuwe beleidsplan.



Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)

1.3. UITKOMST SNELTOETS

De gemeente voerde op 28 januari 2020 een “sneltoets” uit. De conclusie van deze sneltoets was:

- Het ontbreekt momenteel aan een goede visie(tekst) waarin Essen zichzelf in de toekomst kan projecteren, en die als leidraad bij toekomstige onvoorziene uitdagingen kan dienen.
- Er is al veel werk geleverd. Het is vooral zaak om rond het geheel een beleidsmatig kader te trekken, waardoor de deelplannen opgenomen worden in een groter geheel dat de doorvertaling is van de gemeentelijke visie.
- Er zijn nog een aantal echte onderzoekspunten. Daarnaast zijn er ook heel wat kaarten te actualiseren en thema's te integreren.

Het is daarom aangewezen om een nieuw plan op te maken, en in tussentijd te werken naar een visietekst voor Essen in 2030 en 2040.



2

INFORMATIEF DEEL

2.1. SITUERING

Essen is een landelijke en rustige gemeente die wordt gekenmerkt door groene open ruimte met enkele geconcentreerde dorps- en woonkernen. Tussen de kernen, gehuchten en woonlinten domineert het landbouwgebruik.

Essen heeft twee treinstations (Wildert en Essen) langs spoorlijn 12 van Antwerpen naar Roosendaal. De voornaamste verkeersas door Essen is de N117 (Antwerpsesteenweg, Spijker, Ringweg) die langs de rand van de kern van Essen, van noord naar zuid loopt (Roosendaal - Achterbroek). Het grootste bedrijventerrein Rijkmaker ligt aan de N133 in het zuidoosten van de gemeente, op de grens met Kalmthout.

2.2. KNELPUNTEN

2.2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS¹

Vele plaatsen in het centrum en deelgemeenten zijn nog ingericht in functie van auto-verkeer en parkeren van wagens. Hierdoor wordt veel ruimte toebedeeld aan één bepaalde modus, waardoor andere (fietsen en stappen) enkel de restructuur krijgen toebedeeld. Dit resulteert in smalle stoepen en geen fietspaden of fietssuggestiestroken (bv. Stationsstraat, Beliestraat, Kerkstraat,...) of pleinen die grotendeels parkeerterrein zijn (bv. Sint-Antoniusplein, Heuvelplein).

Wat betreft het fietsnetwerk kan gesteld worden dat de fietsverbindingen tussen deelkernen en centrum onvoldoende kwaliteit hebben en dat het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) nog onvoldoende is uitgerust met conforme fietspaden. Het lokaal fietsnetwerk biedt nog onvoldoende kwaliteit voor aangename en veilige fietsroutes. Ten slotte zijn er onvoldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan publieke (gemeentehuis, bib, ...) en private bestemmingen (winkels, ...).

2.2.2. OPENBAAR VERVOER

Essen is redelijk goed verbonden met België met het openbaar vervoer. De verbinding naar Wuustwezel en Klinka is echter moeilijk. De link met Nederland (Nispen en Roosendaal) is nauwelijks aanwezig. Dit terwijl Roosendaal de dichtstbijzijnde stad is, op ongeveer 7 km van het centrum van Essen. Antwerpen daarentegen ligt op ongeveer

30 km van het centrum. Uit de participatie bleek dat slechts 27% vindt dat het aanbod aan openbaar vervoer voldoet. 31% van de respondenten vindt het openbaar vervoer te duur om het vaak te gebruiken.

2.2.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Er is een erg fijnmazig wegennet met weinig maatregelen om verkeer te sturen. Hierdoor is er een groot aantal potentiële conflictpunten (ongevallen). Bovendien is er geen apart vracht- en landbouwrouthenetwerk uitgetekend, wat mogelijke conflicten met leefbaarheid teweeg brengt. Uit de participatie bleek dat vrachtverkeer, grote landbouwvoertuigen en doorgaand verkeer in sommige straten voor overlast zorgen.

Er wordt ook aangegeven dat de routes van leveranciers in centrum Essen en de laad- en lostijden beter gereguleerd zouden kunnen worden. Dit geldt ook voor het vrachtwagenparkeren in de gemeente, meer specifiek aan Spijker en aan de Ringweg. In Wildert is de oost-west verbinding een aandachtspunt met zowel de barrièrewerking van de spoorweg, de doortocht in de centrumkern (Sint-Janstraat) en de verbinding met Hoek. In Horendonk stelt zich de vraag of de baan richting Nederland bovenlokalier kan worden of eerder focust op een lokale ontsluiting.

¹ De term actieve weggebruiker verwijst naar de deelnemers aan het verkeer die een fysieke inspanning moeten doen om zich te verplaatsen: voetgangers, rolstoelgebruikers, fietsers, stepers...De term vervangt de vroegere namen "zwakke" of "kwetsbare" weggebruiker.

2.3. KANSEN

2.3.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

Momenteel kan de auto zijn vrije gang gaan in Essen. Er zijn nauwelijks beperkende maatregelen voor de auto. Er kan meer ingezet worden op autoluwe wijken, waar de auto wel toegang behoudt, maar waar de inrichting is gericht op een aangename verblijfsomgeving. Met andere woorden het creëren van een centrumgevoel met behulp van mobiliteitsingrepen. Een meerderheid van de bevolking is het invoeren van leefstraten, schoolstraten en woonerven genegen ter verbetering van de leefbaarheid. Ook om delen van de openbare ruimte parkeervrij te maken is er steun. Ook uit de studie Veerkrachtige dorpen bleek interesse om het Heuvelplein een andere inrichting te geven.

Maatregelen om parkeren meer te laten gebeuren op privé terrein zorgen voor meer ruimte voor andere modi en voor verblijfsomgeving. Er kan eveneens gekeken worden naar buurtparkeren om hetzelfde doel te dienen. Het grootste deel van de gemeente ligt binnen fietsafstand van centrum Essen (3 km of 10 min fietsen) dus maatregelen om fietsen te stimuleren hebben goede kans op succes. In de bevraging gaven de deelnemers ook aan dat meer en veiligere fietspaden zorgen voor meer fietsers.

De opmaak van een Tragewegenplan kan fungeren als hefboom voor meer (recreatieve) verplaatsingen te voet en waar kan met de fiets.

2.3.2. OPENBAAR VERVOER

De aanwezigheid van twee stations, goed gelegen binnen het woonweefsel zorgt voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het grootste deel van gemeente ligt binnen wandel- of fietsafstand van een station. 35% van de deelnemers aan de participatie gaf aan om meer gebruik te willen maken van het openbaar vervoer. De gemeente kan het gebruik van het openbaar vervoer ondersteunen door te zorgen voor een degelijke uitrusting van de bushaltes in Essen: zoveel mogelijk haltes uitrusten met verlichte schuilhuisjes, infopaneel, vuilnisbakje, fietsenstalling en verhoogd (toegankelijk) perron.

Ook het inzetten op intermodaliteit met behulp van Hoppinpunten (vroegere mobipunten) aan de treinstations zal de flexibiliteit van het gebruik van duurzame vervoerswijzen bevorderen. Het aanleggen van een verbinding over of onder de perrons en sporen van het station van Essen (voorstel gemeente) biedt de kans op verhoogde toegankelijkheid voor andersvaliden en toegankelijkheid van fietsenparkings.

NMBS streeft er prioritair naar om haar stations op termijn autonoom toegankelijk te maken. De concrete uitwerking hiervan – hetzij via een passerelle (brug), hetzij via een onderdoorgang – dient voor beide stations echter nog nader te worden onderzocht en afgewogen.

In kader van de vervoerregio is ook budget beschikbaar voor een lokaal aanvullend openbaar vervoersnet, bv. een gemeentelijke shuttlebus die de attractiepolen in de gemeente met elkaar verbindt.

2.3.3. GEMOTORISEERD VERKEER

De N117 loopt langs de rand van het centrum en is dus goed gelegen voor de ontsluiting van het centrum richting Roosendaal. Circulatiemaatregelen in de woonwijken kunnen het autoverkeer (bestemming of doorgaand) demotiveren en het autoverkeer sturen naar wegen daarvoor bestemd (met hogere wegcategorisering). Hierdoor wordt er in de wijken meer ruimte gecreëerd voor groen, verblijfsruimte en voetgangers- en fietsinfrastructuur, kortom een centrumgevoel.

Uit de bevraging bleek dat een meerderheid akkoord was met de stellingen om trager te rijden in het centrum (60%), schoolstraten (65%), leefstraten (57%), woonerven (52%). Landbouw en vracht hebben hun functie in de gemeente, maar mits eigen netwerken en routes kunnen overbodige conflictsituaties met de actieve weggebruiker vermeden worden. Landbouw- en vrachtverkeer zijn dus te gast in de dorpskernen.

Er dient gekeken te worden of de stedenbouwkundige verordening, meer bepaald de parkeernormen als onderdeel van de omgevingsvergunningen herzien dient te worden. Dit betreft de verplichtingen in zake fietsenstallingen, elektrische laadpunten, deelwagens en potentiële afwijkingen van de parkeernorm bij bijv. Hoppinpunten.

Er zijn nog verschillende kruispunten en wegassen in de gemeente die in de huidige situatie gevoelig zijn voor ongevallen en kunnen aangepakt worden. Het kruispunt N117 x Mertensdreef x Sint-Jansstraat staat sinds 2024 op de dynamische lijst van gevaarlijke punten.

Verder is mobiliteit vaak ook een hefboom om ruimtelijke veranderingen en ontharingsprojecten door te voeren. Op grondgebied Nederland werd bijvoorbeeld de Antwerpseweg (N262) nabij de grens reeds onthard en naar een 2x1 rijbaan gebracht. In Essen is er de wens voor een gelijkaardige ontharding van de Ringweg nabij de grens.

2.4. DOELSTELLINGEN

2.4.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Hiervoor verwijzen we naar de doelstellingen zoals die worden geformuleerd in de visienota van de vervoerregio Antwerpen.

KANSRIJKE REGIO

De regio ontwikkelt zich vanuit de belangen van al haar inwoners.

Ontwikkelings- en ontplooiingskansen voor alle inwoners, betaalbare bereikbaarheid van en nabijheid van onderwijs, werk en (lokale) voorzieningen. De Antwerpse regio blijft om die reden ook aantrekkelijk voor mensen om er zich te willen vestigen.

WELVARENDE REGIO

Goede bereikbaarheid als motor naar welvaart voor iedereen in de regio.

Het verbeteren van de concurrentiepositie van de vervoerregio in Europa en de wereld, het versterken van lokale en bovenlokale economie door duurzame interne en externe bereikbaarheid van de regio en het uitbouwen van duurzame oplossingen voor mobiliteit, bedrijvigheid en de haven. Bedrijven willen zich vestigen in de regio, creëren werkgelegenheid en kunnen groeien.

GEZONDE REGIO

Gezondheid en omgevingskwaliteit als basis voor verdere groei.

Een gezonde woon- en werkomgeving voor alle inwoners waardoor mensen willen verblijven in de regio. Onderdeel hiervan is het terugbrengen van lucht- en geluidsmisserie, klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress, het verminderen van energiegebruik en van fossiele brandstoffen, meer veiligheid in het verkeer en het stimuleren van een gezond gedrag, ook in mobiliteit (wandelen, fietsen).

SLIMME REGIO

Slimmer organiseren van mobiliteit tegen aanvaardbare prijs.

Optimaal benutten van ruimte, infrastructuur, voertuigen en middelen, effectieve mobiliteitsknopen en het versterken van combimobiliteit, het realiseren van efficiënte en rendabele projecten, de toepassing van innovatie en nieuwe technologie in mobiliteit (Smart Mobility, Intelligente Transportsystemen (ITS)), gebruiksgemak, comfort en logistieke oplossingen op maat van stad, haven en regio. De regio wil hierin koploper blijven, met meer nieuwe en kostenefficiënte technologieën.

VEELZIJDIGE REGIO

Lokale kwaliteiten zowel versterken als verbinden.

Veelzijdigheid is een kwaliteit van de Antwerpse regio. Mensen vinden hun gading in de regio. Hierbij past het juist de eigen identiteit en het eigen karakter van de verschillende onderdelen van de regio per deelgebied te willen versterken gebaseerd op historie, landschap, recreatie en/ of toerisme. Bij de inrichting van de openbare ruimte past het de beleving van groen en van water te willen versterken, zowel in stedelijk gebied als buitengebied. Ook de functionaliteit en belevingswaarde van mobiliteitsvoorzieningen kan aansluiten op het karakter van het gebied. Denk aan de inrichting van OV-knooppunten, parkeervoorzieningen, fietsroutes, wegprofielen en stallingen. Ruimtelijke ontwikkelingen meer concentreren in de directe omgeving van mobiliteitsknopen of het realiseren van nieuwe knopen op plekken waar al veel bestemmingen zijn geconcentreerd sluit hier eveneens bij aan.

2.4.2. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

De strategische doelstellingen voor Vlaanderen werden doorvertaald naar concrete operationele doelstellingen voor de gemeente, op basis van vlot beschikbare bronnen.

VOETGANGER

- Het aandeel van kinderen die te voet naar school komen stijgt met 10% tegen 2030 en met 15% tegen 2035 (bevraging scholen).
- Inwoners die zich minstens wekelijks te voet verplaatsen stijgt van 66% (2023) naar 75% tegen 2035 (gemeentemonitor).

FIETS

- Het aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken vermindert met 15% tegen 2035 (statbel).
- Het aantal fietsers in Essen stijgt met 20% tegen 2035. Dit wordt bepaald via fietstellingen op de belangrijke fietsassen (fietstellingen gemeente, tellingen MOBERs).
- Inwoners die zich minstens wekelijks met de fiets verplaatsen stijgt van 62% (2023) naar 70% tegen 2035 (gemeentemonitor).
- Het aandeel van kinderen die met de fiets naar school komen stijgt met 10% tegen 2023 en met 15% tegen 2030 (bevraging in scholen).
- 1 m nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra per inwoner vanaf 2026 t.e.m. 2035 (Fietssuggestiestroken komen niet in aanmerking. Aanleg en structureel onderhoud van fietspaden wel). Dit komt neer op ca. 19,2 km voor Essen.
- Het aandeel inwoners die vinden dat het veilig fietsen is in Essen, stijgt van 49% in 2023 naar 60% in 2035 (gemeentemonitor).
- Het aandeel inwoners die vinden dat er genoeg fietsenstallingen zijn stijgt van 33% in 2023 naar 50% in 2035 (gemeentemonitor).

OPENBAAR VERVOER

- Het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in Essen stijgt met 10% tegen 2035 (data De Lijn en NMBS).

AUTOVERKEER

- Het aantal verkeersongevallen in Essen daalt met 10% tegen 2035 (statbel).
- Het aandeel van de wagen als dominant verkeersmiddel in de modal split woon-werk, woon-schoolverkeer daalt naar 50% tegen 2035 (nu 55%) (gemeentemonitor).

2.5. PLANNINGSCONTEXT

2.5.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

De Vlaamse Regering heeft op 14 juli 2025 een conceptnota goedgekeurd voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Deze nota bouwt verder op een strategische visie die de Vlaamse Regering in 2018 heeft goedgekeurd en geeft de richting aan voor een volwaardig en definitief beleidsplan. De conceptnota herbevestigt de keuze om tegen 2040 de inname van extra ruimte te doen dalen tot nul.

In de conceptnota worden 3 ruimtelijke transformatieopgaves geïdentificeerd:

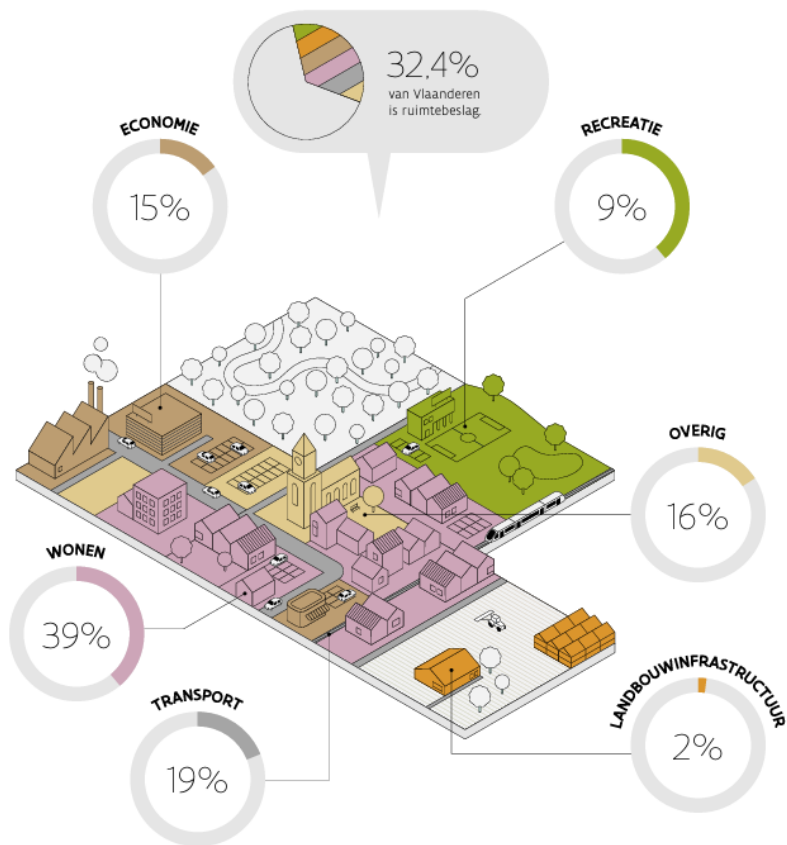
1. de grootste opdracht ligt in het transformeren van het bestaande ruimtebeslag. Dit richt zich op het verhogen van de ruimtelijke efficiëntie en rendement door bijvoorbeeld hergebruik, intensivering en verweving van functies in goed gelegen gebieden. Dat moet, door maatwerk, ook leiden tot een verhoging van de leefomgevingskwaliteit, een klimaatrobuste omgeving, tot meer basisvoorzieningen in de directe omgeving en tot een betere bereikbaarheid.
2. de tweede ruimtelijke transformatieopgave is gericht op het doen dalen van het bijkomende ruimtebeslag tot 0 ha/dag. Nieuwe ruimtevragen, die voortkomen uit maatschappelijke noden, worden binnen het bestaande ruimtebeslag opgevangen of gaan gepaard met het (deels) schrappen van slecht gelegen ruimtebeslag die de open ruimte of de omgevingskwaliteit in kernen versterkt.
3. eveneens ligt in het gebruik en inrichting van de open ruimte een transformatieopgave. Een robuust en samenhangend landschap is nodig om Vlaanderen te wapenen tegen klimaatverandering, tegen het verlies aan

biodiversiteit, onze voedselproductie te verzekeren, ... Alle functies in deze ruimte moeten via verweving systemisch functioneren zodat het fysische systeem in goede staat blijft en verbetert naar de toekomst toe.

Bij de doorvertaling van de ruimtelijke visie naar instrumenten, plannen, vergunningen en handhaving bieden 6 ontwikkelingsprincipes als een ruimtelijk kompas een houvast voor de te nemen beslissingen:

1. Zorgvuldig ruimtegebruik: De beschikbare ruimte wordt zorgvuldiger, gedeeld en meervoudig (tijdelijk) gebruikt waarbij we inzetten op hergebruik en intensiveren
2. (Potentiële) knooppuntwaarde en voorzieningenniveau zijn sturend: Goed gelegen locaties vangen bijkomende woonvragen, nieuwe voorzieningen en (verweven) werklocaties op telkens op maat van de kern.
3. Verweven wat kan, scheiden wat moet: Voldoende verweven activiteiten verhogen de levendigheid van kernen en versterken de openruimte, maar niet alle activiteiten lenen zich tot verweving. Activiteiten die niet-verweefbaar zijn, zoals bepaalde bedrijvigheid krijgen in daartoe voorziene gebieden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden.
4. Het fysische systeem is sturend: Ruimtelijke ontwikkelingen dienen rekening te houden met het fysisch systeem, waaronder de kringlopen en natuurlijke netwerken, zodat deze beter zullen functioneren.
5. Kwaliteitssprong: Ruimtelijke ontwikkelingen moeten kwalitatief zijn en bijdragen aan maatschappelijke opgaves. Op kantelpunten zoals bij nieuwbouw, verbouwing, herbouw, nieuwe exploitanten, de bouw van publieke voorzieningen en infrastructuur, ... grijpen we stevast de kans om de ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit te verhogen.
6. Geïntegreerde aanpak over sectoren heen: Mede omdat onze ruimte schaars en begrensd is, kunnen ruimtevragen niet los van elkaar worden

bekeken. Ze worden tegen elkaar afgewogen, op elkaar afgestemd en hun impact op andere aspecten in overweging genomen.



Figuur 2 Landgebruik binnen ruimtebeslag uitgedrukt in % (2013 en 2022).

Figuur 2: Landgebruik binnen ruimtebeslag uitgedrukt in % (2013 en 2022).

BELEIDSPLAN RUIMTE PROVINCIE ANTWERPEN

STATUUT	Beleidsdocument. Geeft strategisch kader voor ruimtelijk beleid tot ca. 2050
ACTUALITEITSWAARDE	Definitief vastgesteld door provincieraad op 26 oktober 2023

Het beleidsplan ruimte formuleert vier ruimtelijke principes die aan de basis liggen van zowel de strategische visie als van het provinciaal ruimtelijk beleid: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid.

De 4 ruimtelijke principes uit de strategische visie zijn:

1. **zuinig ruimtegebruik:** Meer doen met dezelfde ruimte, zowel in de open als in de bebouwde ruimte. Het gaat om een zorgvuldige optimalisatie van de ruimte in functie van leefbaarheid en duurzaamheid. Door het ruimtelijk rendement op goed gelegen plekken te doen toenemen, kunnen we inspelen op diverse ruimtevragen zonder dat er ruimtebeslag bijkomt. Op deze manier willen we een bijkomende inname van de open ruimte vermijden.
2. **veerkracht:** Flexibel omgaan met veranderingen in de toekomst. Veerkracht gaat over het vermogen om zich aan te passen. Bij het organiseren van de ruimte zetten we in op veerkracht en robuustheid om nieuwe uitdagingen en trends te weerstaan en op te vangen. In de eerste plaats gaat het over veerkracht in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit (bv. verminderen verhardingsgraad). Maar het kan ook gaan over het flexibel invullen van ruimtes en gebouwen om in te spelen op technologische evoluties of wijzigende bevolkingssamenstelling.
3. **nabijheid en bereikbaarheid:** Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk verbonden: mobiliteit bepaalt de manier waarop de ruimte wordt georganiseerd en de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit. We streven naar een verduurzaming van de mobiliteit door in het ruimtelijk beleid in te zetten op twee pistes: het beperken van de verplaatsingen (nabijheid) en het vergroten van

het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).

4. **eigenheid:** Op een hedendaagse en duurzame manier omgaan met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie. We willen nieuwe trends en innovaties kwalitatief integreren in het landschap, rekening houdend met het lokale karakter, zodat dit de kwaliteit van een plek juist ten goede komt.

Bovenstaande principes maken we concreet door 7 strategieën te formuleren. Met deze strategieën maken we keuzes die cruciaal zijn voor het vormgeven van de ruimte in de toekomst:

1. **Offensieve open ruimte:** De beheerders van de open ruimte, zoals natuur, landbouw, water en recreatie werken actief en op een duurzame en gelijkwaardige manier samen om de open ruimte te versterken. Zij stellen een geïntegreerd programma voor de open ruimte op via regionale coalities
2. **Samenhangend ecologisch netwerk:** We creëren een ecologisch netwerk van natuur- en bosgebieden, valleigebieden, kleine landschapselementen en groenblauwe netwerken doorheen de open en bebouwde ruimte. Dit doen we door grootschalige gebieden met elkaar te verbinden, maar even goed door kleine, fijnmazige ingrepen.
3. **Van versnippering naar bundeling:** We zorgen voor minder versnippering zodat we onze open, onverharde ruimte vrijwaren en versterken. Anderzijds bundelen we de bebouwing en zorgen voor kwalitatieve verdichting en een financiële en ruimtelijke meerwaarde aan de ruimtelijke multimodale knopen. Het ene kan niet zonder het andere.
4. **Ruimtelijke multimodale knopen:** We verbinden de multimodale knopen met elkaar door multimodale vervoerscorridors. Aan deze ruimtelijke multimodale knopen brengen we voldoende mensen en goederen samen zodat het vervoer (in het bijzonder het openbaar vervoer) optimaal en efficiënt kan functioneren.

5. Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies: We verweven (hoog-)dynamische voorzieningen en bedrijvigheid vooral in onze stads- en dorpskernen die multimodaal ontsloten zijn. Functies die niet verweefbaar zijn in kernen, bundelen we aan ruimtelijke multimodale knopen (buiten de kernen).
6. Levendige kernen: We vinden het belangrijk dat elke dorps- en stadskern zijn eigen karakter en identiteit uitdraagt en aantrekkelijk is voor zijn bewoners en gebruikers. Kernen met een vlotte multimodale ontsluiting, veel voorzieningen en voldoende tewerkstellingsplekken, zijn de ideale plekken om bijkomende gezinnen op te vangen.
7. Energietransitie: We leveren met ons ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage aan de energietransitie door het voorkomen van energieverbruik, het stimuleren van de overgang naar duurzame energiebronnen en het kiezen voor een energie-efficiënte inrichting. Deze strategie kadert binnen de provinciale doelstelling om energieneutraal te worden tegen 2050.

BELEIDSPLAN RUIMTE ESSEN

STATUUT	Beleidsdocument. Geeft kader voor opmaak gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen
ACTUALITEITSWAARDE	Definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 27 februari 2024

De strategische visienota 'Essen 2040' beschrijft de uitdagingen die op Essen afkomen en de doelstellingen die de gemeente voor ogen heeft tegen 2040. Zij bevat gedetailleerde uitwerkingen voor de open ruimte, de bebouwde ruimte (centrumgebied en kernen) en de mobiliteit. Dit vertaalt zich in het wensbeeld Essen 2040. Twee beleidskaders gaan in detail in op de volgende thema's:

- het beleidskader 'open ruimte' met daarin ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende landschapseenheden
- het beleidskader 'levendige kernen' met daarin het gewenste toekomstbeeld voor de verschillende kernen op het grondgebied van Essen.

De kernpunten van het beleidskader 'levendige kernen' voor Essen centrum zijn de volgende.

Robuust groenblauwe netwerken

Versterken van het groen-blauwe netwerk door het maximaal open leggen van Magerbeek en Moerbeek en de gemeente bewaart de dreefstructuur in het westen van Essen en plant bijkomende bomen aan waar mogelijk.

Veerkrachtige publieke ruimte

Enkele verharde pleinen krijgen een opwaardering: de stationsomgeving, Heuvelplein en segmenten van Nieuwstraat, Leemstraat en een deel van Heikantstraat.

De bestaande groene publieke ruimten worden klimaatrobust ingericht. Bestaande speelpleintjes en pocketparkjes dienen zo natuurlijk en ecologisch mogelijk heraangelegd te worden.

Twee locaties krijgen bijzondere aandacht: de zuidelijke open ruimte vinger en oostelijke open ruimte vinger. Zij zijn niet alleen belangrijk binnen het groene netwerk maar kunnen ook de verblijfs- en recreatieve kwaliteit van de kern Essen vergroten wanneer zij publiek toegankelijk worden gemaakt.

Trage en collectieve mobiliteit

Binnen het mobiliteitsnetwerk wordt vooral ingezet op trage mobiliteit. Het bestaand netwerk van trage wegen wordt opgewaardeerd en missing links worden weggewerkt, zoals het vervolledigen van de fietsostrade. De winkelstraat Nieuwstraat moeten worden heringericht met meer aandacht voor fietsers en wandelaars. Tot slot worden nieuwe publiek toegankelijke ruimtes uitgerust met nieuwe trage verbindingen.

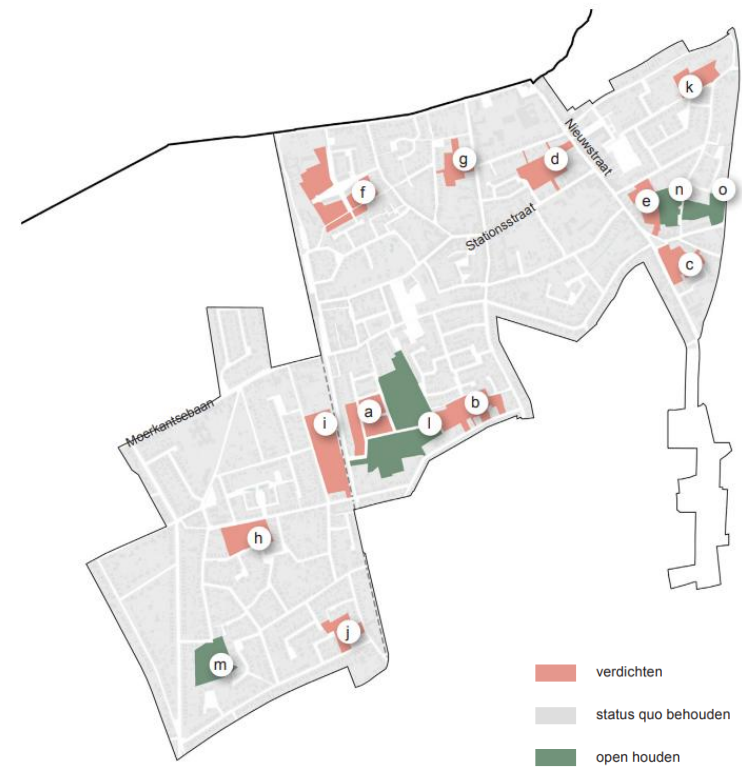
Verweven functies

Binnen de kern Essen zijn specifieke zones afgebakend waar wordt gestreefd naar functieverweving. Het betreft drie zones voor kleinschalige functieverweving (bijvoorbeeld wonen, horeca, dienstverlening, verweefbare bedrijvigheid): het dorps hart van Centrum, de dorpskern van Heikant en Stationsstraat die het station verbindt met Onze-Lieve-Vrouw Geboorte kerk.

Gedifferentieerde verdichting

Binnen Essen zijn er enkele gebieden die voor verdichting in aanmerking komen.

- BPA Kerkstraat zuid
- RUP Nieuwstraat oost
- BPA centrum oost Ipsam
- RUP Nieuwstraat oost
- BPA Statievelden
- BPA centrum west



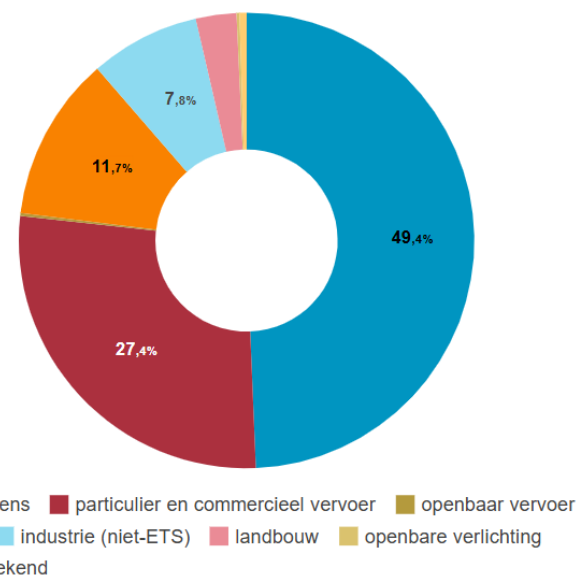
Figuur 3: Verdichtingsstrategie in kern Essen

ENERGIE- EN KLIMAATACTIEPLAN MOBILITEITSPLAN

Essen ondertekende in 2020 het burgemeestersconvenant 2030 voor klimaat en energie. Dat houdt in dat Essen zich samen met de inwoners en sectoren inzet om de lokale CO₂-uitstoot tegen 2030 met minstens 40% te verminderen ten opzichte van 2011, de lokale veerkracht ten opzichte van de gevolgen van klimaatverandering te verhogen en de toegang tot veilige, duurzame, betaalbare en schone energie te verbeteren.

Dat wil zeggen dat er in 2030 in Essen nog maximum 44.511 ton CO₂ uitgestoten mag worden. In 2023 werd er ca. 53.668 ton CO₂ uitgestoten. De uitstoot is tussen 2011 en 2023 met 27,7% gedaald. Essen is momenteel wel op koers om de doelstelling te halen.

Deze doelstelling ligt in lijn met de Vlaamse en nationale klimaatdoelstellingen voor België. In een volgende beleidsperiode zal een nieuwe reductiedoelstelling voor 2040 moeten worden vastgelegd. Op Europees niveau wordt een netto-reductie van ongeveer 90% tegen 2040 als beleidsdoel naar voren geschoven. Tegen 2050 moet de hele Europese Unie, conform de Europese klimaatwet, klimaatneutraal zijn.



Bron: VEKA | provincies.incijfers.be

In 2023 bedroeg de CO₂-uitstoot van particulier en commercieel vervoer 14.057 ton CO₂. Dit is goed voor 27,4% van de uitstoot in 2023 en maakt dat de uitstoot door vervoer de tweede belangrijkste bron van uitstoot is in Essen. Dit is een inschatting van de uitstoot op de lokale en secundaire wegen. De meeste uitstoot gebeurt op niet-genummerde wegen door lichte voertuigen (personenwagens en bestelwagens).

De uitstoot door particulier en commercieel vervoer is tussen 2011 en 2023 met 6,4% gedaald. De daling is het grootst op de niet-genummerde wegen. De uitstoot door openbaar vervoer is met 25,3% gedaald.

	Essen	Antwerpen (Prov.)	Vlaams Gewest
CO₂-EMISSION in ton (2023)			
Particulier en commercieel vervoer	14.057	3.008.673	11.957.482
Transport, snelwegen	0	1.455.207	5.480.203
Transport, genummerde wegen	5.962	1.055.927	4.036.911
Transport, niet-genummerde wegen	8.096	497.539	2.440.369
Openbaar vervoer	126	44.255	172.294
Evolutie (index 2011 = 100)			
Evolutie particulier en commercieel vervoer	93,6	94,5	93,6
Evolutie transport, snelwegen	nyl	99,5	98,8
Evolutie transport, genummerde wegen	96,1	81,5	85,9
Evolutie transport, niet-genummerde wegen	91,8	117,4	96,4
Evolutie openbaar vervoer	74,7	77,6	80,1

Bron: provincie in cijfers

Het energie- en klimaatactieplan is opgebouwd uit 7 speerpunten waarvoor telkens operationele doelstellingen met indicatoren werden opgesteld. Speerpunt 4 klimaatvriendelijke mobiliteit beoogt volgend toekomstbeeld:

In de toekomst zien we een verschuiving naar meer wandelen en fietsen voor korte afstanden, het openbaar vervoer en elektrificatie van het wagenpark voor langere afstanden. Woningen, scholen en bedrijven zijn op fietsafstand van elkaar te vinden. We streven ook naar een kleiner wagenpark om de mobiliteit klimaatvriendelijker te maken. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede, het verkeerslawaaï neemt af en er komt meer ruimte voor groen in de woonwijken. We staan minder in de file en we bewegen meer. Zo blijft er meer geld en tijd over voor wat er echt belangrijk is in het leven.

Onder dit speerpunt werden onder volgende operationele doelstellingen één of meerdere acties met betrekking tot het mobiliteitsplan gedefinieerd:

- OD 4.0 We sensibiliseren en informeren inwoners rond klimaatvriendelijke mobiliteit.
- OD 4.1.: We gaan voor meer of structureel opgewaardeerde fietsinfrastructuur waar dit mogelijk en relevant is. We stimuleren het gebruik van de fiets voor korte, lokale verplaatsingen in de gemeente en we ontmoedigen het gebruik van de auto voor korte afstanden.
- OD 4.2. We investeren in laadpalen.
- OD 4.3. We voorzien toegangspunten voor een (koolstofvrij) deelsysteem.
- OD 4.4. We sensibiliseren bedrijven actief om hun goederentransport te vergroenen.
- OD 4.5 We zorgen ervoor dat het mobiliteitsplan Essen en het klimaat(adaptatie)- en energieplan op elkaar afgestemd zijn.

2.5.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

MOBILITEITSVISIE VLAAMSE OVERHEID

De mobiliteitsvisie is géén beleidsplan maar een open inspirerend en adaptief beleids-perspectief voor de toekomst, opgemaakt door het Beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken

De doelstellingen van de Vlaamse overheid zijn om tegen 2050 geen zware verkeersslachtoffers meer hebben, geen vervoersemisssies meer te hebben, een vlotte en naadloze mobiliteit en de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60% te verminderen.

Om de ambities voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare **personenmobili-teit** waar te maken, worden er voor 2040 vier cruciale beleidsthema's naar voor ge-schoven, elk met bijhorende doelstellingen en beleidsprioriteiten.

Om meer mensen zich op een duurzame en veilige manier te laten verplaatsen, is er een slim geconnecteerd mobiliteitssysteem nodig. Dat bestaat uit een **netwerk van knooppunten** (zogenaamde Hoppinpunten): reizigers kunnen er op een vlotte en comfortabele manier op-, af- of overstappen op actieve, gedeelde of collectieve emis-sievrije vervoermiddelen. Deze knooppunten zijn verbonden via verschillende infra-structuurnetwerken en data- en informatiesystemen, zodat reizigers goed geïnformeerd zijn over het beschikbare vervoersaanbod.

Data en digitale technologie zijn essentieel. Om reizigers slim te informeren, maar ook om vervoermiddelen te verbinden, zowel onderling als met de infrastructuur. Di-gitalisering zorgt ervoor dat informatie veel sneller wordt opgepikt door elektronische apparaten (bv. smartphones, voertuigen, computers, ...). Daarom wordt op een effici-ente, veilige en doelmatige manier informatie over het verkeer en het vervoer samen-gebracht, zodat reizigers (met respect voor hun privacy) hun reisroutes en hun vervoermiddelen kunnen kiezen, reserveren, betalen en opvolgen.

Verskillende ontwikkelingen bieden perspectieven om het mobiliteitssysteem duur-zaam, veilig en slim te maken. De Vlaamse overheid mikt vooral op een **aanbod** van

emissievrije vervoermiddelen en publieke en private mobiliteitsdiensten die aanzetten tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag.

Verplaatsingsgedrag is gewoontegedrag. Bij het maken van keuzes staat men meestal niet stil bij de impact ervan op andere weggebruikers, de omgeving of het klimaat. Daardoor grijpt men vaak naar de auto, ook al zijn er soms betere alternatie-ven. Daarom wil de Vlaamse overheid reizigers overtuigen om meer te kiezen voor actieve manieren om zich te verplaatsen, voor combimobiliteit of om de auto te laten staan of te delen. Zo komen we tot een evenwichtigere modale verdeling.

VERVOERREGIO ANTWERPEN EN ROUTEPLAN 2030

Op 15 april 2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 12 maart 2024 definitief heeft vastgesteld.

Het Routeplan 2030 geeft invulling aan de beleidsambitie van de Vlaamse regering om het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingsmodi (te voet, per fiets, met trein, tram en/of bus en passagiers in de wagen) voor de hele Vervoerregio Antwerpen te laten groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de auto terug te brengen tot onder de 50%. Hierna geven we de verschillende onderdelen van het routeplan weer met relevante elementen voor Essen.

EEN HIËRARCHISCH GELAAGD NETWERK

Het Routeplan 2030 beschrijft een helder hiërarchisch vervoernetwerk, dat richting geeft aan het regionale mobiliteitsbeleid. De verschillende vervoermodi vormen samen complementaire vervoernetwerken, die op zich functioneren op verschillende schaalniveaus.

Het goed functioneren van de combimobiliteit maakt een kwaliteitssprong noodzakelijk in de sterk complementaire netwerken voor fiets én openbaar vervoer. De overstap tussen de netwerken en schaalniveaus gebeurt in goed uitgeruste mobiliteitsknopen. De mobiliteitsknopen die uitgebouwd worden op de kruisingen tussen de netwerken, vormen scharnierpunten in het mobiliteitssysteem op de verschillende schaalniveaus. Het zijn herkenbare plekken met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met bijkomende diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd. Voor Essen zijn er lokale knopen in Essen en Wildert.

OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer in de Vervoerregio Antwerpen zal zich moeten ontwikkelen tot een dragend regionaal vervoerssysteem met snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen. Voor de gebruiker functioneert dit als een regionaal vervoerssysteem van

samenhangende voorstadstreinen, sneltrams, aanvullende snelwegshuttles en HOV-bussen op het onderliggende wegennet. Een net van lokale feederbussen en stadstrams zorgt ervoor dat iedereen op het regionaal vervoerssysteem raakt aangesloten. Via de mobiliteitsknooppunten en P+R's connecteren we met de andere netwerken. Voor Essen zijn volgende elementen van belang: station Essen, station Wilder, Heuvelplein, Horendonk en Postbaan.

FIETS

In onze strategie van combimobiliteit zal de fiets een belangrijke rol moeten vervullen, zowel voor directe verplaatsingen van A naar B als in het voor- en natransport. Steeds vaker is de fiets (al dan niet elektrisch) een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Naast veilige en directe routes spelen ook comfortabele voorzieningen zoals goede fietsenstallingen een grote rol.

Voor Essen zijn volgende elementen van belang: Fietssnelweg langs de spoorlijn met goede verknoping aan station Essen (Spoorwegstraat, Stationsstraat), alsook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en Nederland.

WEGENNET

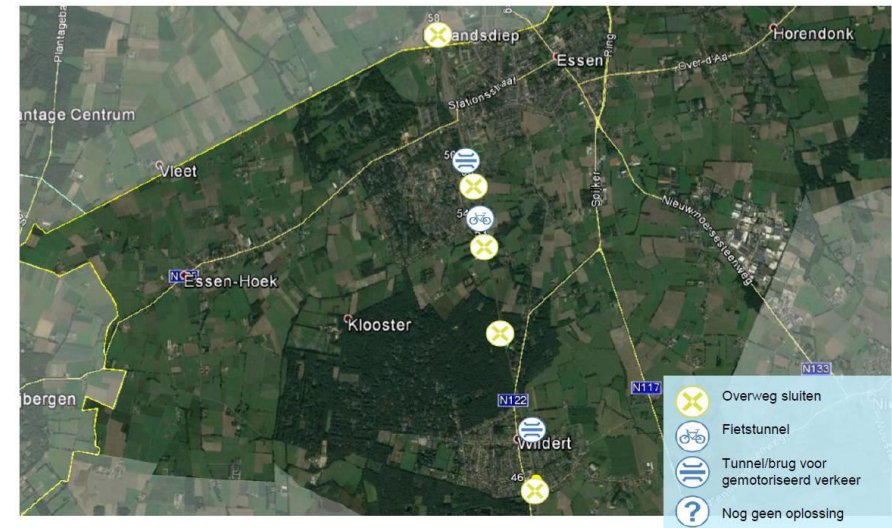
Het hoofdwegennet is een belangrijke drager voor het regionale mobiliteitssysteem. We kiezen ervoor de structuur te versterken, een aanpak die zowel op de hoofdwegen zelf als op de aansluitingscomplexen te merken zal zijn. De aanpak mikt op meer bundeling, meer veiligheid en minder hinder op het onderliggende wegennet.

STREEFBEELD INFRABEL

Infrabel wenst meer en meer overwegen te sluiten of te vervangen in functie van de verkeersveiligheid. Dit is ook het geval in de gemeente Essen. Essen heeft in totaal 8 overwegen. In onderstaande tabel wordt het streefbeeld voor elk van deze overwegen opgelijst.

De gemeente wenst dit eerst vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan verder te onderzoeken. Het lijkt op het eerste zicht namelijk al niet realistisch voor actieve weggebruikers zulke grote omrijeffecten te creëren. Er dient ook ruimtelijk gekeken te worden naar de haalbaarheid van fietstunnels (hellingsgraad aanrijroute tunnels).

OVERWEG	STREEFBEELD INFRABEL
OW 58 Grensstraat	Fietstunnel of integratie in de stationsomgeving
OW 56 Heikantstraat	Sluiten
OW 55 Paviljoenweg	Fietstunnel
OW 54 Nieuwe Heikant	Brug voor gemotoriseerd verkeer
OW 53 Bontstraat	Sluiten + nieuwe fietstunnel ten zuiden
OW 49 Schaapsbaan	Sluiten + nieuwe fietstunnel ten zuiden
OW 47 Sint-Jansstraat	Fiets- en reizigerstunnel + langsweg of tunnel voor gemotoriseerd verkeer
OW 46 Middenstraat	Fietstunnel



Figuur 4: Overzichtsbeeld streefbeeld Infrabel

2.6. ONDERZOEKEN VOORGAANDE FASEN

2.6.1. VERKEERSTELLINGEN

Op basis van de **beschikbare** verkeerstellingen van 2018-2022 (beschikbare tellingen, onderzoek ikv mobiliteitsplan en straatvinken) werd een analyse gedaan van de verkeersstromen in Essen.

Hierbij werd gekeken naar de verkeersleefbaarheid, het aandeel zwaar verkeer, het aandeel doorgaand verkeer en de evolutie doorheen de jaren. Hieruit is duidelijk dat de Stationsstraat en de Nieuwstraat slecht scoren. Afhankelijk van de (toekomstig) toegewezen functie van de wegen, scoren ook Oude Baan en de Kalmthoutsesteenweg (door Wildert) niet goed. Ook het aandeel vrachtverkeer is vrij hoog in de Kerkstraat.

Uit OBU-data blijken Beukendreef, Heikantstraat en Beliestraat ook belast met zwaar verkeer.

Straat	Analyse
Stationsstraat	Slechte verkeersleefbaarheid, groot aandeel zwaar verkeer & doorgaand verkeer
Nieuwstraat	Slechte verkeersleefbaarheid, groot aandeel zwaar verkeer & doorgaand verkeer
Oude Baan	Matige verkeersleefbaarheid, matig aandeel zwaar verkeer & doorgaand verkeer
Kerkstraat	Groot aandeel zwaar verkeer
Kalmthoutsesteenweg	Matige verkeersleefbaarheid & doorgaand verkeer

Figuur 5: Synthese analyse verkeersstromen straten Essen

2.6.2. ONDERZOEK NETWERKEN

In voorgaande fase werden ruimtelijke en verkeerskundige analyses uitgevoerd. Daarnaast werden ook de bestaande netwerken geëvalueerd en onderzoek gedaan naar het zoveel mogelijk ontvlechten van samenvallende multimodale netwerken. Hierbij werd gekeken naar de verschillende kernen.

2.6.3. PARKEERONDERZOEK

In het kader van dit nieuwe beleidsplan werd een uitgebreid parkeeronderzoek gevoerd in het centrum van Essen. Hieruit bleek dat er een overaanbod is aan parkeerplaatsen. Tijdens het onderzoek (in 2022) werd geteld op een werkdag en zaterdag, telkens in de voormiddag, namiddag en 's avonds. Tijdens geen enkel telmoment was gemiddeld meer dan 47% van de parkeerplaatsen bezet. Ook wanneer we de verschillende zones apart bekijken, merken we dat zelden meer dan 60% van de parkeerplaatsen in een zone bezet is. De enige uitzonderingen hierop zijn de parkings aan gemeentehuis en Heuvelhal.

Een andere belangrijke conclusie van het onderzoek is dat in de blauwe zone de maximum parkeerduur niet wordt gerespecteerd. Een aantal auto's blijven lang geparkeerd staan, waardoor een deel van de parkeercapaciteit wordt weggenomen. Deze parkeerplaatsen hebben dus een heel laag rendement, wat nadelig is voor de bereikbaarheid van de aanwezige middenstand.

segment	capaciteit	bezettingsgraad														
		Dinsdag							Zaterdag							
		10u		14u		19u		GEM	10u		14u		19u		GEM	
1	Stationsstraat (west)	84	49	58%	38	45%	57	68%	57%	57	68%	65	77%	68	81%	75%
2	Stationstraat (oost)	52	21	40%	25	48%	12	23%	37%	30	58%	27	52%	14	27%	46%
3	Nieuwstraat (Noord)	55	16	29%	22	40%	22	40%	36%	29	53%	31	56%	25	45%	51%
4	Nieuwstraat (Zuid)	36	20	56%	21	58%	18	50%	55%	11	31%	15	42%	21	58%	44%
5	St Antonius	148	52	35%	50	34%	56	38%	36%	36	24%	40	27%	47	32%	28%
6	Beliestraat	125	34	27%	29	23%	40	32%	27%	30	24%	39	31%	34	27%	27%
7	Molenakker - Molenstraat	56	34	61%	26	46%	36	64%	57%	41	73%	34	61%	36	64%	66%
8	Hofstraat (school)	59	27	46%	25	42%	31	53%	47%	39	66%	36	61%	29	49%	59%
9	Hofstraat	20	7	35%	7	35%	0	0%	23%	2	10%	2	10%	3	15%	12%
10	Guido Gezellelaan	31	10	32%	10	32%	8	26%	30%	11	35%	13	42%	10	32%	36%
11	Cluster Kerk	36	19	53%	22	61%	16	44%	53%	27	75%	19	53%	16	44%	57%
12	Cluster Gemeentehuis	27	26	96%	14	52%	15	56%	68%	17	63%	15	56%	22	81%	67%
13	Cluster Heuvelhal	49	51	104%	45	91%	9	19%	71%	12	24%	13	27%	45	92%	48%
	TOTAAL	778	365	47%	333	43%	321	41%		342	44%	349	45%	369	47%	

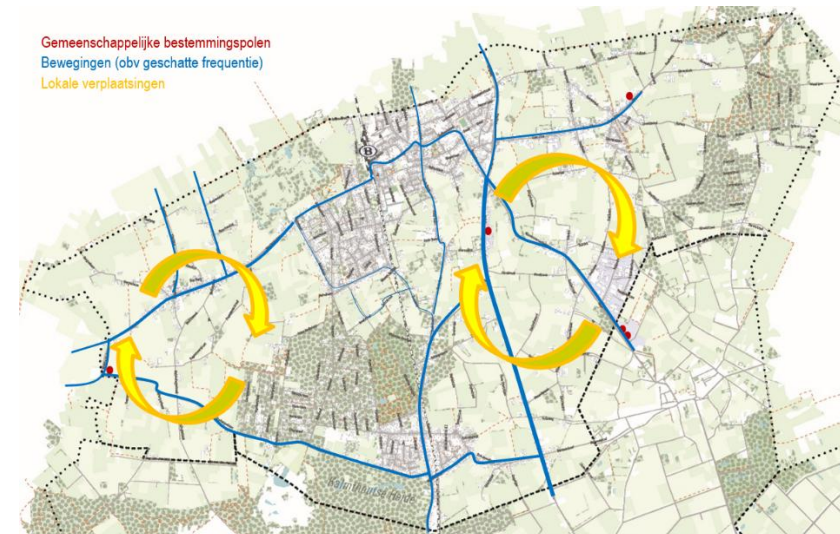
Figuur 6: Overzicht bezettingsgraden per segment per tijdstip

segment	capaciteit	parkeerduur				parkeermotief				
		dinsdag				dinsdag				
		1x	2x	3x	0x	thuis	bewoner	personeel	bezoeker	leeg
1 Stationsstraat (west)	84	27%	13%	17%	43%	17%	21%	5%	14%	43%
2 Stationstraat (oost)	52	25%	10%	2%	63%	2%	8%	9%	19%	63%
3 Nieuwstraat (Noord)	55	24%	7%	5%	64%	5%	13%	4%	14%	64%
4 Nieuwstraat (Zuid)	36	18%	26%	11%	45%	11%	19%	13%	11%	45%
5 St Antonius	148	11%	10%	15%	64%	15%	9%	8%	5%	64%
6 Beliestraat	125	11%	6%	10%	73%	10%	9%	4%	5%	73%
7 Molenakker - Molenstraat	56	22%	15%	20%	43%	20%	18%	10%	10%	43%
8 Hofstraat (school)	59	19%	16%	12%	53%	12%	15%	12%	7%	53%
9 Hofstraat	20	6%	17%	0%	77%	0%	0%	17%	7%	77%
10 Guido Gezellelaan	31	5%	9%	16%	70%	16%	3%	9%	2%	70%
11 Cluster Kerk	36	41%	9%	3%	47%	3%	14%	7%	29%	47%
12 Cluster Gemeentehuis	27	41%	20%	7%	32%	7%	19%	15%	27%	32%
13 Cluster Heuvelhal	49	24%	41%	7%	28%	6%	4%	41%	20%	28%
TOTAAL	778									

Figuur 7: Overzicht parkeerduur en parkeermotief dinsdag

2.6.4. ONDERZOEK LANDBOUWVERKEER

Uit het onderzoek naar het **landbouwverkeer** bleek dat oost-westbewegingen die in het zuiden plaatsvinden, via de Huybergsebaan gebeuren, de Antwerpsesteenweg, maar ook de Kalmthoutsesteenweg. Centraal in Essen gebeuren de oost-westbewegingen niet ideaal. Zo wordt er ofwel door de Schelpheuvelstraat en Nolsebaan gereden, wat beide woonstraten zijn. Ook Stationsstraat en Kapelstraat worden dikwijls gebruikt. Op basis van de analyse werd een eerste voorstel van oost-west route uitgewerkt tussen Heikant en Wildertse Duintjes.



Figuur 8: Overzicht landbouwbewegingen

2.6.5. VERKEERSVEILIGHEID

Essen werd in 2022 erkend als Verkeersveilige gemeente (VVG) na het doorlopen van het traject VVG, met de ondersteuning van de provincie Antwerpen.

Enkele acties die voortvloeiden uit dit traject zijn:

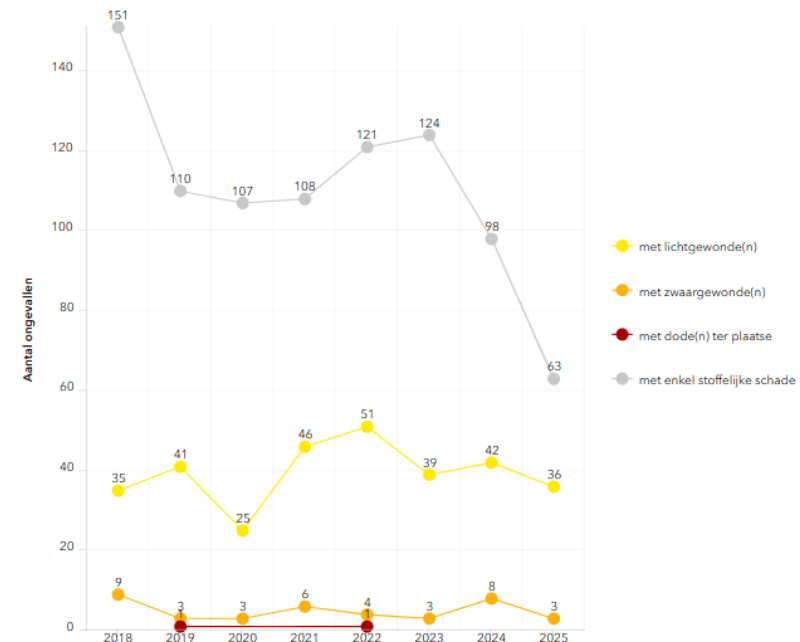
- De opmaak van het mobiliteitsplan, met veel participatie vanuit de Essenaren
- het STOP-principe voorop bij wegenwerken
- De invoering van fietsstraten
- De conflictvrije kruispunten
- Structureel overleg met de verkeerspolitie, de scholen, de senioren, ...
- Invoering van 30km/u zones
- Sensibilisering snelheidsbeperking
- Verkeersmetingen
- Fluoacties bij de scholen
- Knip in routes
- Meer aandacht voor parkeerplaatsen bij de scholen

Bij wegenwerken zullen afspraken worden gemaakt met de aannemers om steeds een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers te organiseren.

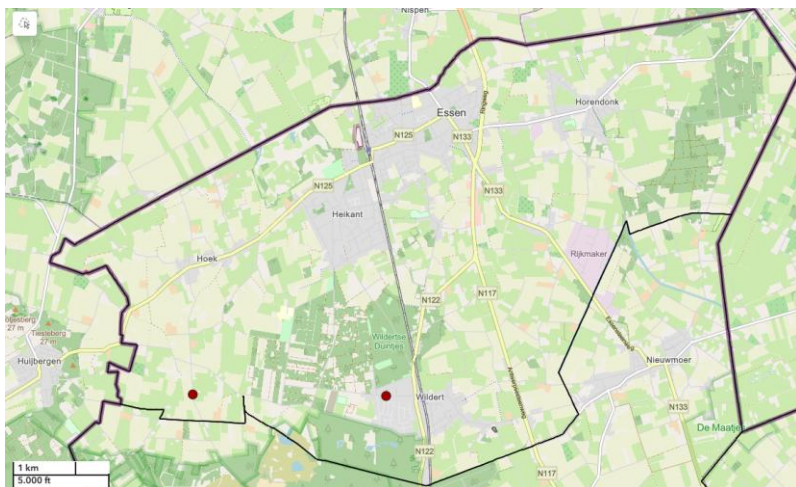
Verkeersveiligheid is echter een aspect dat voortdurend aandacht blijft vragen. De erkenning wil geenszins zeggen dat het werk gedaan is. De gemeente zal daarom ook de volgende jaren aandacht blijven schenken aan verkeersveiligheid in overleg met alle betrokken partners.

Het Dashboard van de provincie Antwerpen levert belangrijke info aan met betrekking tot de verkeersongevallen in de gemeente. Hieruit kunnen we afleiden dat het aantal ongevallen met enkel stoffelijke schade een duidelijk dalende trend toont tussen 2018 en sept 2025. Het aantal ongevallen met licht gewonden blijft min of meer stabiel. De cijfers van de laatste jaren liggen op hetzelfde niveau als de aantallen in 2018-2019.

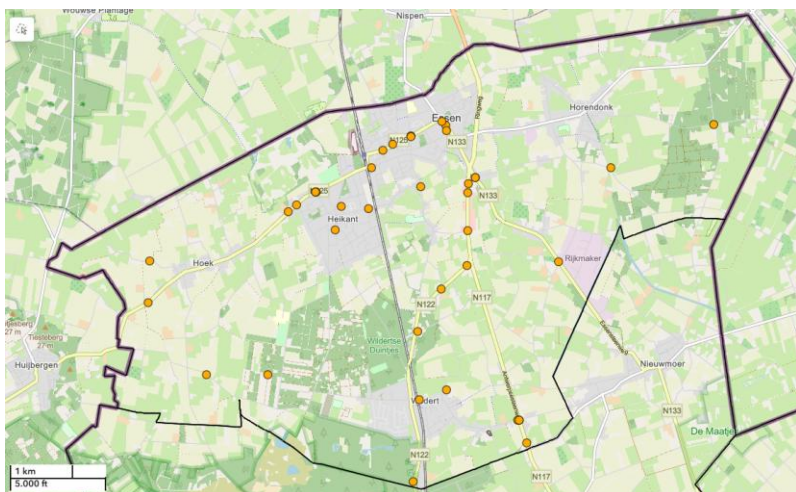
Het aantal ongevallen met zwaargewonden blijft eveneens ongeveer stabiel. Het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers ligt erg laag. Enkel in 2019 en 2022 was er een dodelijk ongeval.



Figuur 9: Overzicht ongevallen Essen 2018 – sept 2025



Figuur 10: Dodelijke ongevallen Essen 2018 – sept 2025

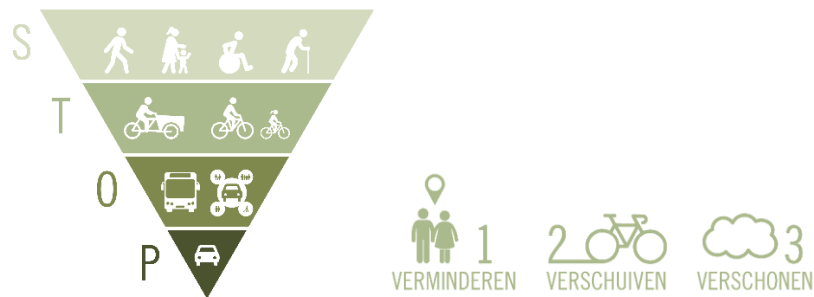


Figuur 11: Ongevallen met zwaargewonden Essen 2018 – sept 2025

2.7. PRINCIPES & BESLISSINGSBOMEN

2.7.1. NAAR DUURZAME MOBILITEIT

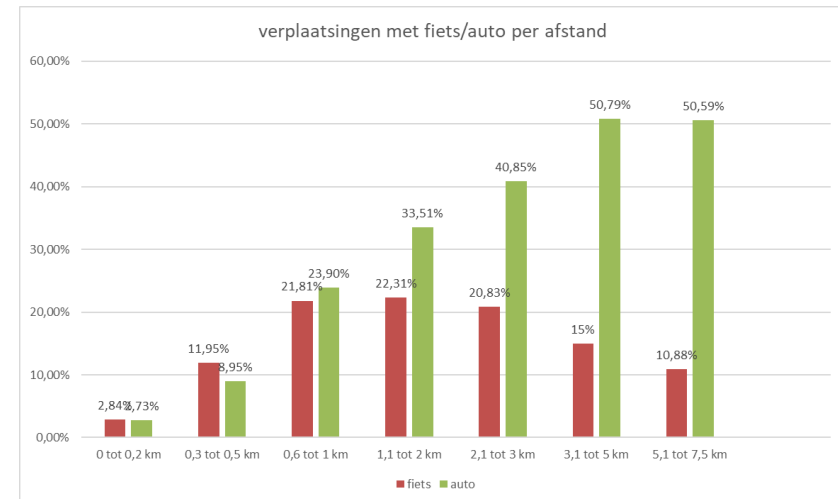
Om de overgang naar **duurzame mobiliteit** te ondersteunen, wordt ingezet op het STOP-principe. Het **STOP-principe** zet eerst in op de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers), dan het openbaar vervoer, en daarna pas het (persoonlijk) gemotoriseerd vervoer: **Stappers**, **Trappers**, **Openbaar vervoer**, **Personenwagens**. Tegenwoordig wordt ook vaak over het SSTOEP-principe gesproken waarbij de eerste S staat voor skippen (geen verplaatsing) en de E voor elektrische mobiliteit. Hierbij wordt dus ingezet op de meest klimaatvriendelijke, groene vervoerswijzen eerst, met de minste CO²-uitstoot. Mobiliteit heeft dan ook veel raakvlakken met andere **beleidsdomeinen** (klimaat, omgeving, sport, gezondheid, ...).



Figuur 12: STOP-principe & Trias Mobilica (VECTRIS)

Uit onderzoek blijkt namelijk dat ook voor **korte verplaatsingen** nog dikwijls gebruik wordt gemaakt van de wagen. Koning auto is dus nog steeds een feit. We zullen dus

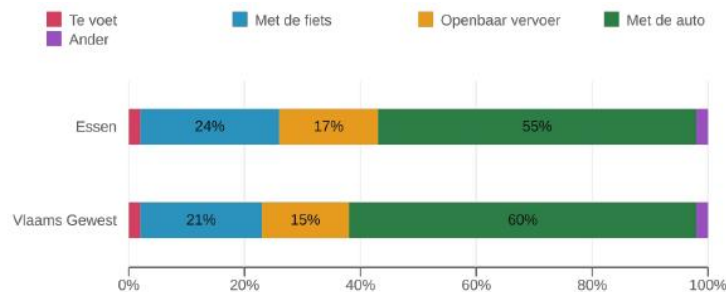
moeten inzetten op een '**modal shift**', een verschuiving van verplaatsingen, minder met de wagen en meer met de alternatieven.



Figuur 13: verplaatsingen met fiets-auto per afstandscategorie (gegevens OVG Vlaanderen 2021-2022)

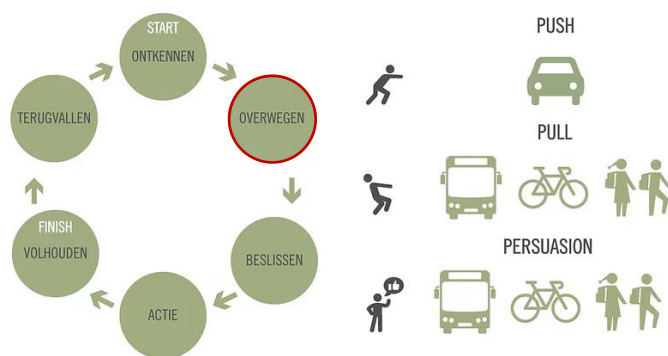
Om die modal shift te verwezenlijken, is er nood aan een **gedragsverandering**. Om die te realiseren maken we gebruik van drie soorten maatregelen, de **3 P's**:

- **Push (azijn)**: het minder aantrekkelijk/gemakkelijk maken van verplaatsingen met gemotoriseerd verkeer
- **Pull (honing)**: het aantrekkelijker/gemakkelijker maken van verplaatsingen met duurzame modi (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer)
- **Persuasion**: Overhalen, sensibiliseren tot gedragsverandering



Figuur 14: verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school – dominant vervoermiddel (gemeentemonitor Essen 2023)

Als beleidsmakers is het belangrijk om de verkeersgebruikers te helpen bij hun stap naar duurzame mobiliteit en bij het volhouden hiervan. De stap naar 'overwegen' kan getriggerd worden door betere infrastructuren, positieve communicatie, aanbod alternatieve vervoerswijzen, ...



Figuur 15: Gedragsverandering teweeg brengen

2.7.2. MULTIMODALE NETWERKEN

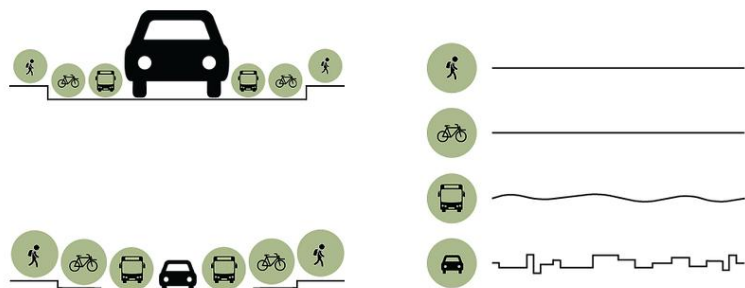
'een netwerk is maar zo sterk als de zwakste schakel'

De voorbije decennia heeft de **wagen steeds meer ruimte** toebedeeld gekregen, waardoor de actieve weggebruikers enkel nog de restruimte ter beschikking hadden. Dit willen we geleidelijk terug draaien om te komen tot een gelijkere verdeling van het publiek domein, zodat elke modus de gepaste **infrastructuur** krijgt.

Hiervoor baseren we ons op het STOP-principe. Het **STOP-principe** zet eerst in op de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers), dan het openbaar vervoer, en daarna pas het (persoonlijk) gemotoriseerd vervoer: **Stappers**, **Trappers**, **Openbaar vervoer**, **Personenwagens**.

Daar waar er vandaag de dag een zeer uitgebreid netwerk voor gemotoriseerd verkeer is, ontbreekt dat vaak voor voetgangers en fietsers, of is het netwerk niet volledig (er ontbreekt een stuk fietspad bv.). De verschillende netwerkklagen van de verschillende modi moeten ook op elkaar afgestemd worden: een weg die breed genoeg is voor doorgaand autoverkeer en breed genoeg voor doorgaand fietsverkeer, is dat niet noodzakelijk voor beide tegelijkertijd (geen en-en-verhaal).

Op basis hiervan worden netwerkkaarten voor alle modi opgemaakt (voetgangers (buurtwegen/trage wegen), fietsers, openbaar vervoer en intermodaliteit (hoppinpunten), gemotoriseerd verkeer, zwaar verkeer). Ook snelheden en parkeren zijn belangrijke thema's. Met behulp van deze netwerkkaarten zorgen we ervoor dat alle bestemmingen (kernen, handel, bedrijven, ...) **met alle modi bereikbaar** zijn. Vanuit een duurzaamheidsprincipe kiezen we ervoor om de **kortste en meest directe routes aan de duurzaamste modi** te geven, zodat zij – degene die zichzelf verplaatsen – bevoordeeld worden. Zo komen we tot **intermodale duurzame netwerken**.



Figuur 16: Netwerken en routes per vervoersmodus afwegen

HIËRARCHIE EN FUNCTIE VAN WEGEN

Vanuit de vervoerregio werd het **bovenlokaal gemotoriseerd netwerk** bepaald. Op deze geselecteerde wegen wordt ingezet op doorgaand verkeer en is doorstroming belangrijk. Alle wegen tussen deze geselecteerde wegen vallen binnen de 'mazen' van het net. Deze wegen dienen voor lokaal bestemmingsverkeer. Er wordt een onderscheid gemaakt in ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Er werd voor de gemeente Essen gekozen om de categorie **ontsluitingswegen** nog in twee categorieën onder te verdelen: gemeentelijke ontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. Daarnaast werden nog wijkverzamelwegen geselecteerd die op wijkniveau de verkeersstromen verzamelen naar de wijkontsluitingswegen. De **erftoegangswegen** zijn de wegen waar enkel lokaal bestemmingsverkeer gewenst is. Hier wordt de straat op maat van de mens, de bewoner, het kind op de straat, ... gemaakt.

Bij straten waar bv. bovenlokaal fietsverkeer en bovenlokaal gemotoriseerd verkeer gewenst is, kan het zijn dat deze straten **te smal** zijn om alle vervoersmodi een plek te geven. Daarom zal moeten gekozen worden, welk voertuig de **voorkeur** geniet in die straten. Dit is dus geen en-en-verhaal, maar een of-verhaal en er zal een keuze gemaakt moeten worden.

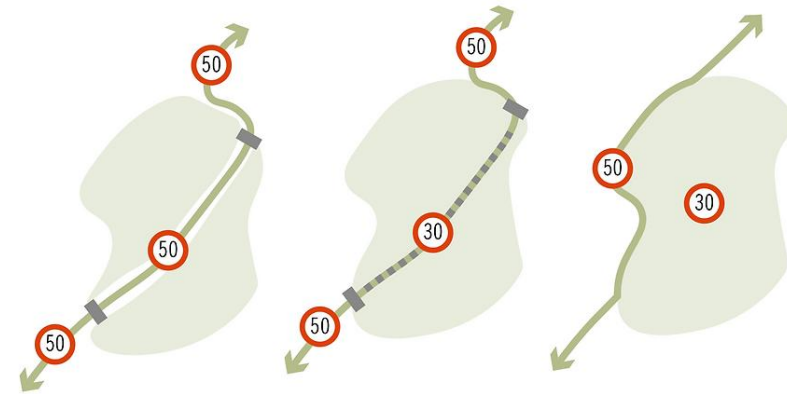
	Bovenlokaal verkeer	Ontsluitingswegen	Erftoegangswegen
Type verkeer	Doorgaand	Interlokaal bestemming	Lokaal bestemming
Vrachtwagenverkeer	Gewenst	Kan	Ongewenst
Snelheidsregime	70/50(30)	50(30)	30/20
Fietsinfrastructuur	Vrijliggende / aanliggende fietspaden	Aanliggende fietspaden (suggestiestroken)	Gemengd verkeer
Fietszone	Nee	Nee	Kan
Woonerf	Nee	Nee	Gewenst
Schoolstraat	Nee	Nee	Kan
Circulatiemaatregelen	Nee	Kan	Kan

Figuur 17: Hiërarchie van de wegen en standaardmogelijkheden

In het centrumgebied en waar nodig ook in de dorpen, zoeken we naar mogelijkheden om te werken met het principe van de woonkamers die ontsloten worden langs routes die bij voorkeur niet doorheen de kamers lopen maar langs de rand blijven. Waar er geen alternatief is, en de weg toch doorheen de woonkamer/kern loopt, wordt ervoor gekozen om die **doortocht** aan te passen aan de omgeving en de verkeersfunctie af te bouwen. Wanneer er bv. sprake is van een **verbindingsweg dwars door een dorp** zijn er verschillende opties (zie fig. 18 hiernaast):

- De weg behoudt zijn verbindende functie (met aangepaste infrastructuur) en verdeelt de kern in twee
- De weg wordt afgebouwd, met een gemengd verblijfskarakter en wordt onderdeel van de kern (voorkeur)
- Er wordt gekozen voor een andere weg die fungeert als verbindingsweg: deze weg loopt rond de kern.

Op termijn is het de bedoeling om het principe toe te passen van “self explaining roads”: de straat maakt zelf duidelijk hoe snel je er mag rijden. Verharding die in se niet nodig is om het aanwezige verkeer te kunnen verwerken, kan worden weggenomen/onthard. Bij een heraanleg kan dan enkel de effectief benodigde wegbreedte behouden blijven. Aangezien het vernieuwen van de weginfrastructuur een ambitie is op lange termijn, kan tussentijds gewerkt worden met poorteffecten die aangeven waar de overgang wordt gemaakt tussen twee snelheidsregimes.



Figuur 18: Aanpak doortochten

WOONKAMERS

Ten slotte moet maximaal ingezet worden op de **verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de “woonkamers”** (kernen). Er wordt zo gestreefd naar een gemeente **op maat van mensen**, en niet (meer) op maat van het gemotoriseerde verkeer. De bedoeling is om in de woonkamers te kiezen voor een inrichting die de nadruk legt op verblijven (aangenaam wonen, ruimte om te spelen en ontspannen) en niet voor een inrichting die bedoeld is om zich te verplaatsen. De wagen blijft welkom maar de inrichting van de weg maakt duidelijk dat hij zich moet aanpassen aan de omgeving.

Om ervoor te zorgen dat in de woonkamers geen doorgaand gemotoriseerd verkeer passeert, wordt ingezet op circulatiemaatregelen. Hierbij wordt het doorgaand verkeer geduwd naar de ontsluitende straten en worden straten in de woonkamer rustiger gemaakt. Zo kunnen er aangename fietsassen, veilige schoolomgevingen en -routes, speelvriendelijke straten, groene dorpspleintjes, ... ontstaan. Het effect van de circulatiemaatregelen (“tijdverlies”) is verwaarloosbaar op een lang traject, maar de lokale effecten op vlak van veiligheid, gezondheid en klimaat zijn groot. Deze principes passen binnen het concept van **“fix-the-mix”** van Fietsberaad.

In het centrum van Essen en in Wildert is er geen ruimte voor een rondweg en wordt er gekozen voor het verkeersveiliger maken van de doorgaande route. De doorgaande route wordt onderdeel van de kern en verkeer wordt op een rustige manier afgehandeld.



Figuur 19: Woonwijken op maat van de bewoners

Er wordt maximaal ingezet op een **gebiedsgerichte aanpak**, waarbij elke wijk/kern/woonkamer ook een **eigen identiteit** kan hebben. Om de verkeersleefbaarheid en –veiligheid te verhogen wordt ingezet op volgende parameters:

- **Ruimte voor actieve weggebruikers versus gemotoriseerd verkeer**

De ruimte die beschikbaar is voor voetgangers en fietsers tegenover de ruimte voor gemotoriseerd verkeer, is zeer bepalend voor de verkeersleefbaarheid. Dit bepaalt niet alleen de oversteekbaarheid van een straat, maar ook de kwaliteitsmogelijkheden tot verblijven in die straat. Hierbij is parkeren ook een onderdeel van ruimtegebruik voor gemotoriseerd verkeer, met weinig ruimtelijke waarde.

- **Minder verkeer**

Ook de hoeveelheid verkeer bepaalt de oversteekbaarheid in de straat. Meer verkeer zorgt voor meer luchtverontreiniging, geluidshinder, trillingen en bepaalt zo mee de verkeersleefbaarheid.

- **Minder zwaar verkeer**

Hoe meer zwaar verkeer door een woonstraat passeert, hoe minder verkeersleefbaar deze wordt. Dit heeft vooral met verkeersveiligheid en lucht-, geluid- en trillingshinder te maken. Zwaar verkeer is dus te gast in de dorpskernen.

- **Voldoende groen in het wegbeeld**

Door bomen en planten te voorzien langs een weg, wordt de ruimte voor gemotoriseerd verkeer ingeperkt en wordt ook een vertragend effect gecreëerd. Dit heeft ook een impact op de luchtkwaliteit.

- **Self explaining roads**

Op termijn is het de bedoeling om het principe toe te passen van “self explaining roads”: de straat maakt zelf duidelijk hoe snel je er mag rijden. Verharding die in se niet nodig is om het aanwezige verkeer te kunnen verwerken, kan worden weggenomen/onthard. Bij een heraanleg kan dan enkel de effectief benodigde wegbreedte behouden blijven. Aangezien het vernieuwen van de weginfrastructuur een ambitie is op lange termijn, kan tussentijds gewerkt worden met poorteffecten die aangeven waar de overgang wordt gemaakt tussen twee snelheidsregimes

INTERMODALITEIT & DEELMOBILITEIT

Om de transitie naar duurzame vervoerswijzen te stimuleren is nood aan overstapmogelijkheden. Vanuit de vervoerregio's wordt gewerkt aan hoppinpunten waar deze overstapmogelijkheden ter hoogte van OV-halten worden geoptimaliseerd. Hierbij kan het gaan over het voorzien van auto- en fietsparkeerplaatsen, maar ook over bv. laadpunten en een postpunt.

Daarnaast wordt ook duidelijk dat door de vele vervoersopties het interessant wordt om vervoerswijzen te delen. Dit kan hier gaan over deelfietsen, deelbakfietsen en deelauto's. Dit zorgt enerzijds voor een lagere parkeerdruk (het autobezit daalt) en voor een modal shift (naar elektrisch of fiets).

De locatie van deze services (Mobility As A Service – MAAS) dienen op doordachte plekken te worden voorzien: veel potentieel tot gebruik, knoop van verschillende vervoersmodi, zichtbaar, ...

ZWAAR VERKEER

Er zijn drie typen zwaar verkeer: vrachtverkeer, landbouwverkeer en werfverkeer. Deze hebben elk een eigen aanpak nodig.

Landbouwverkeer is voornamelijk lokaal en is verkeer tussen veld en bedrijf. Deze bewegingen zijn seizoensgebonden en brengen problemen met zich mee zoals:

- Modder/oogst op de rijbaan/fietspad;
- vertraagd verkeer op bovenlokale/interlokale wegen;
- combinatie landbouwverkeer en fietsverkeer op lokale wegen;
- zwaar verkeer door kerngebied.

In samenwerking met de sector kan gezocht worden naar alternatieve routes of extra aandacht gaan naar het proper maken van de wegen tijdens seizoenspieken. Daarnaast hangt het ook af van type landbouw welke type tractorsluizen het beste werken.

Vrachtverkeer groeit de laatste jaren sterk. Dit heeft vooral te maken met e-commerce (postpakjes) in de vorm van bestelwagens (licht vracht). Ook zal in een kern vrachtverkeer leveren aan de handel. Door het voorzien van postpunten en pakjesautomaten worden pakjes gebundeld en het aantal kilometers beperkt. Wat betreft de leveringen aan handel kan ingezet worden op tijdsperioden waarbinnen kan geleverd worden.

Wurfverkeer betreft een groot aandeel van de verkeersstromen. Deze voertuigen dienen een site te bereiken die doorheen de jaren verandert. Er kan een werfcharter opgesteld worden om ervoor te zorgen dat omleidingen ook voetganger- en fietsvriendelijk zijn en leidingen over de voetpaden en rijbaan gemakkelijk overrijdbaar zijn.

2.7.3. PARKEREN

Een belangrijk aspect bij de sturende maatregelen is het parkeerbeleid. Een groot aanbod aan parkeercapaciteit heeft een aanzuigend effect en zorgt ervoor dat de wagen aantrekkelijk wordt (blijft) voor bepaalde verplaatsingen.

Het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen zorgt er ook voor dat minder makkelijk een parkeerplaats wordt gevonden; door deze ingreep te combineren met een beter aanbod aan kwaliteitsvolle fietsenstallingen kan een sterke aanzet worden gedaan voor een modal shift.

Er kan ook ingezet worden op een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen. Dit wilt zeggen dat bijvoorbeeld in de kern ingezet wordt op kortparkeren. Hierdoor ontstaat er een hoge rotatie en kan een parkeerplaats veel meer auto's opvangen.

Vrachtwagenparkeren is ook een belangrijk aspect dat beter kan worden georganiseerd (bv. aan gewestwegen) om overlast te beperken.

2.7.4. ONTWERP

VERGROENEN & ONTHARDEN

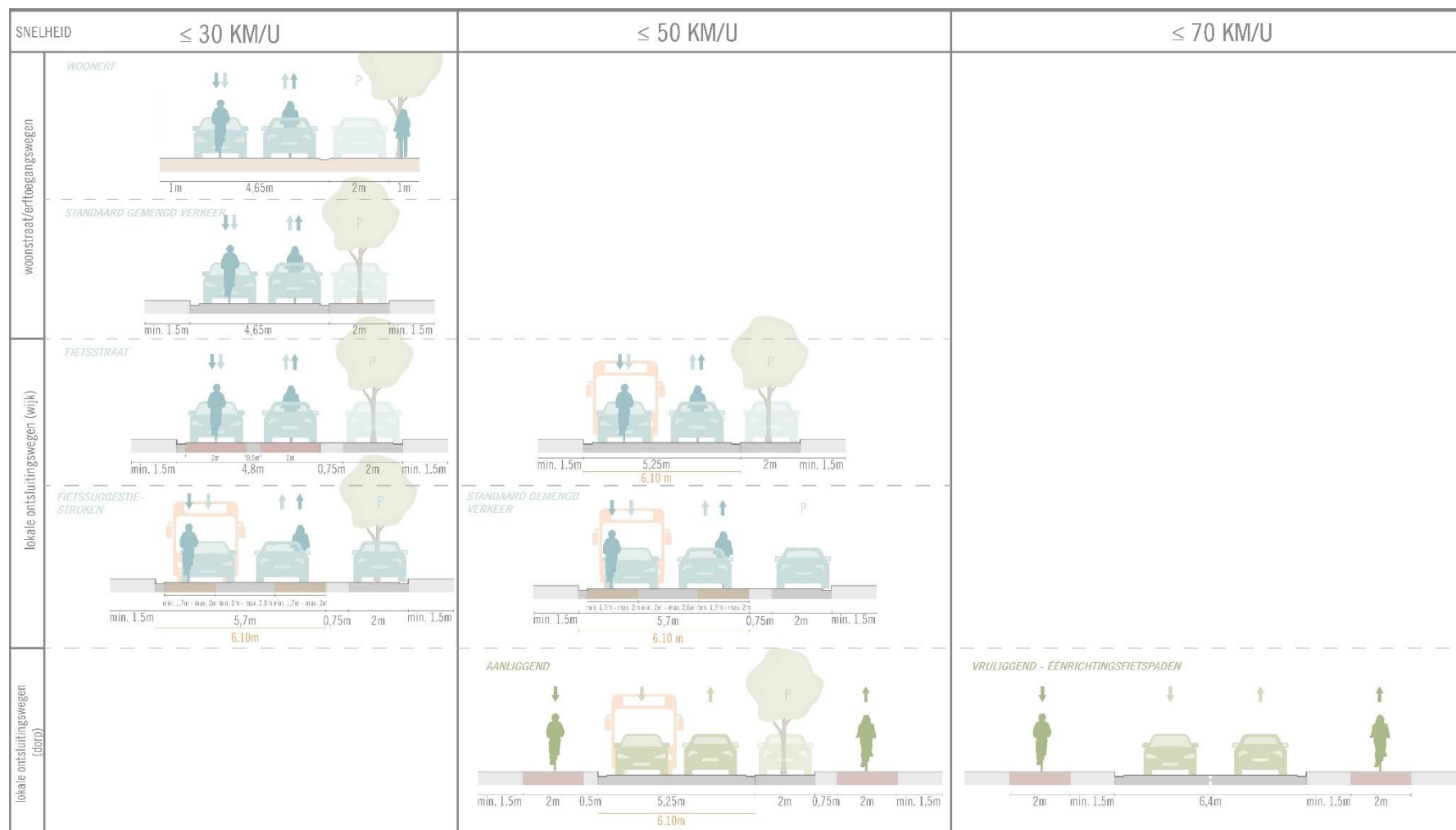
Door in te zetten op een modal shift volgens het STOP-principe, wordt gewerkt aan de duurzaamheid van de verplaatsingen. Daarnaast kan door het downgraden van autowegen meer vergroend en onthard worden, waardoor de wegen zelf ook verduurzamen.

Daarenboven kunnen autoluwe gebieden stimuleren tot sport en spel, wat de gezondheid ten goede komt. Hierdoor raakt het thema mobiliteit ook aan gezondheid, sport, klimaat, duurzaamheid, ...

LEESBAARHEID EN UNIFORMITEIT

Door een leesbare ruimte te creëren, kunnen alle verkeersdeelnemers, van alle leeftijden, zich gemakkelijker verplaatsen. Dit is vooral nodig op kruispunten en oversteekplaatsen, maar zeker ook op plekken waar ingezet wordt op meer ruimte om te spelen. Ook verlichting speelt mee in de leesbaarheid en (sociale) verkeersveiligheid.

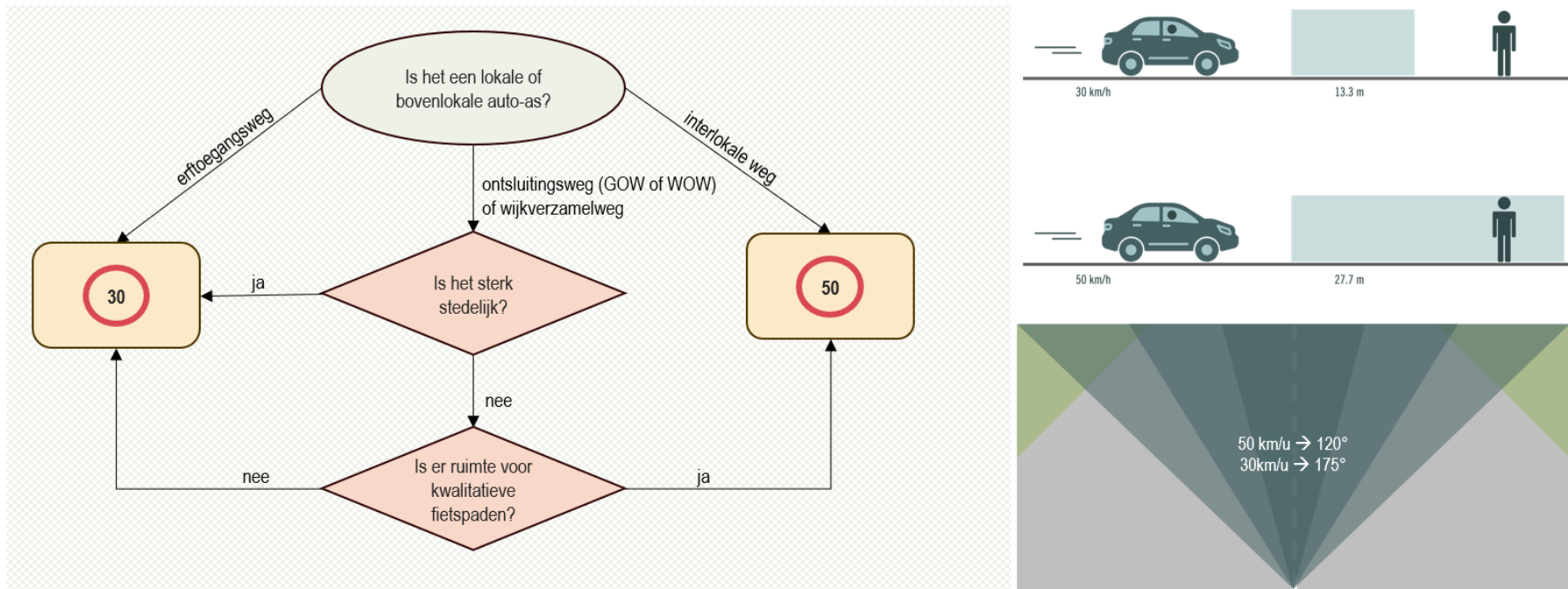
Het is daarom aangewezen om ingrepen op verschillende locaties met dezelfde lay-out aan te pakken. Denk hierbij aan schoolstraten, fietsstraten, hoppinpunten, fietsenstallingen, ...



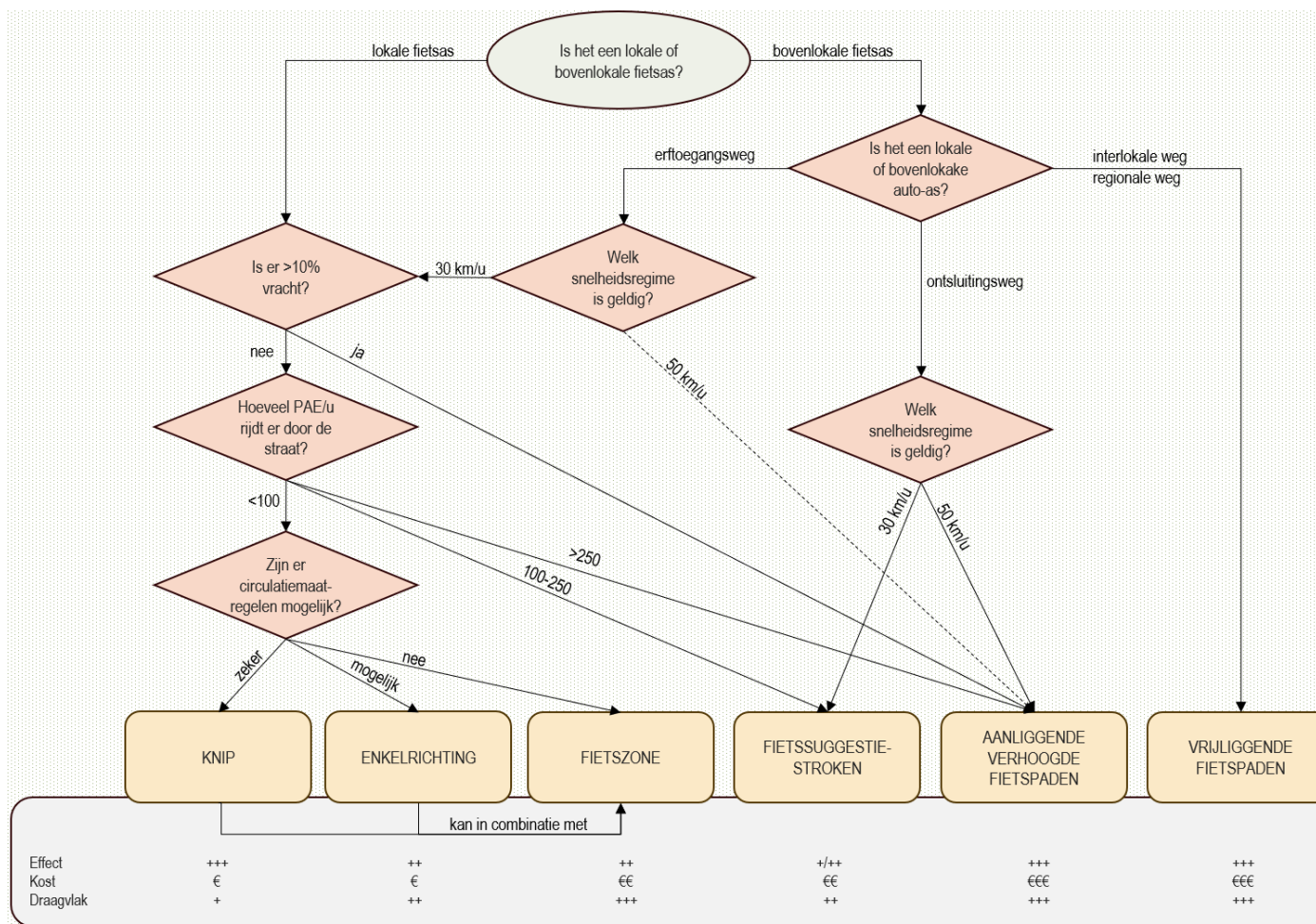
Figuur 20: Basisinrichting per type straat (quick scan obv verschillende vademeca)

2.7.5. BESLISSINGSBOMEN

Volgende beslissingsbomen zijn opgemaakt aan de hand van verschillende Vlaamse vademeca. Deze zijn richtinggevend en dienen als eerste uitgangspunt voor een studie om tot een verkeersveilige en gedragen oplossing te komen. De up-to-date vademeca zijn steeds online vindbaar.

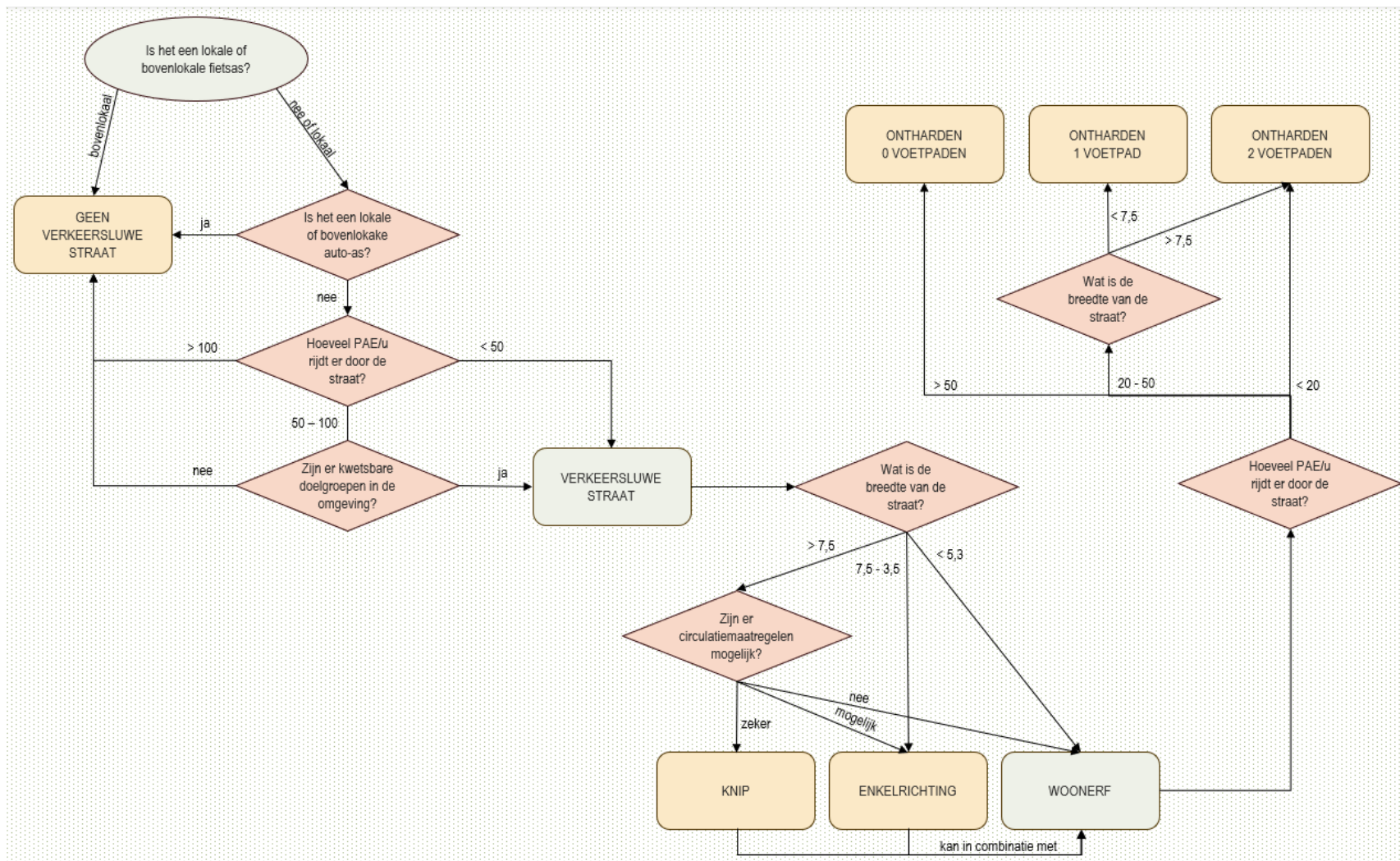


Figuur 21: Beslissingsboom snelheid gemeentewegen



Figuur 22: Beslissingsboom fietsinfrastructuur

PAE is personenauto-equivalent waarbij een auto 1 PAE is, een fiets 0,2 PAE, een lichte vrachtwagen 1,5 PAE en een zware vrachtwagen 2 PAE. De aantallen zijn de intensiteiten tijdens één spitsuur.



Figuur 23: Beslissingsboom 'verkeersluwe straten'

3

RICHTINGGEVEND DEEL

UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN



3.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

3.1.1. NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Hieronder vindt u een overzicht van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

KERNWINKELGEBIED

Het kernwinkelgebied werd recent afgebakend. De conceptnota van de beleidsvisie detailhandel situeert dit kernwinkelgebied rond het kruispunt Stationsstraat x Nieuwstraat. Het betreft in 2020 een totale winkelopervlakte van 3.024 m² netto winkelopervlakte over 19 handelspanden (kleinhandel), naast horeca en diensten.

TOEKOMSTIGE CULTUURINFRASTRUCTUUR

Er wordt een polyvalente zaal ontwikkeld in Essen. Deze komt aan de Kerkstraat waar het parochiecentrum van Statie en het voormalige zwembad waren.

TOEGANGSPOORT GRENSPARK: HEMELRIJK

Langs de Moerkantsebaan ligt het Hemelrijk, één van de toegangspoorten tot het Grenspark. Aansluitend vinden we hier het sportpark Hemelrijk, het Karrenmuseum en horeca (de Kiekenhoeve). Ook het VVV kantoor De Tasberg is hier gevestigd. Door de combinatie van deze functies heeft de site een bovenlokale aantrekkingskracht.

GEMEENTELIJK RUP UITBREIDING RIJKMAKER

De beslissing van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het plan werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 24 mei 2024. Het RUP trad 14 dagen later in werking.

De Rijkmaker wordt aangeduid als te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein. Er wordt gekozen om het bestaande terrein uit te breiden in plaats van de locatie aansluitend bij de dorpskern van Essen en/of het bedrijfslint Spijker. Volgende beleidslijnen worden vooropgesteld:

- Voldoende rekening houden met intensief ruimtegebruik om ruimteverspilling tegen te gaan
- Gefaseerde ontwikkeling
- Voldoende rekening houden met landschappelijke kwaliteiten van de omgeving

Binnen het lokaal bedrijventerrein zijn volgende bestemmingen toegestaan:

- nijverheidsinrichtingen
- ambachtelijke bedrijven
- dienstverlenende bedrijven
- transport-georiënteerde bedrijven
- distributiebedrijven
- toeleveringsbedrijven

Kantoren, diensten en verkoop in toonzalen kan toegestaan worden, zolang deze gekoppeld zijn aan de bedrijvigheid. Verkoopruimten mogen maximaal 100 m² in beslag nemen.

PARK RANGEERSITE

Deze functie is gevestigd in de voormalige douaneloods van de NMBS langs Hemelrijk. Het bestaat uit een technologiepark Robotland dat focust op de meest innovatieve transport- en robottechnieken van dit moment (cockpit van een vliegtuigsimulator, fietsen in VirtualReality, een drone besturen). In december 2020 is dit park geopend.

De site beslaat ca. 7 hectare. Om de verbinding met Essen centrum te verbeteren en de barrièrewerking van de spoorweg te verkleinen, evenals om de treinperrons toegankelijk te maken, is een passerelle noodzakelijk.

ZORGZONE ESSEN

AZ Klina, Bravis en de gemeente werken samen om het OCMW-gebouw aan Kerken-eind om te vormen tot een modern zorgpunt. Dit Zorgpunt neemt nu al alle dienstverlening over die in de polikliniek plaatsvond en wil het medisch aanbod nog verder uitbreiden. Het zal dus verder gaan dan alleen radiologische consultaties en enkele zitdagen van specialisten.

WOONBOS WILDERT

Het Woonbos in Wildert is geëvolueerd van een zone met weekendhuisjes naar een zone waar veel mensen permanent wonen. In 2012 werd een PRUP goedgekeurd voor clusters weekendverblijven c1, c2 en c3. De personen die hier niet permanent wonen, kunnen dankzij het PRUP nog steeds gebruik maken van hun weekendhuisje. Permanente bewoning is dus geen verplichting, maar een mogelijkheid in deze zone. Fluvius plant een groot rioleringsproject in 2 fases om heel het Woonbos van riolering te voorzien. Voor de 1^{ste} fase betekent dit 13 km riolering waarop 600 inwonersequivalents zullen worden aangesloten.

WEEKENDZONE HORENDONK

In het oostelijke deel van Horendonk bevindt zich een bosrijke omgeving met focus op weekendverblijven.

HEUVELPLEIN

Uit de studie Veerkrachtige dorpen bleek dat er een (politiek) draagvlak was om het Heuvelplein herin te richten met de nadruk op ruimte voor ontmoeting en beleving. Het toekomstbeeld dat werd geformuleerd was om een plein van en voor iedereen te creëren, een plek waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten, ruimte voor winkels en horeca, een aantrekkelijk dorpszicht. Eerste zorg is een verkeersveilig en rustige verkeerssituatie.

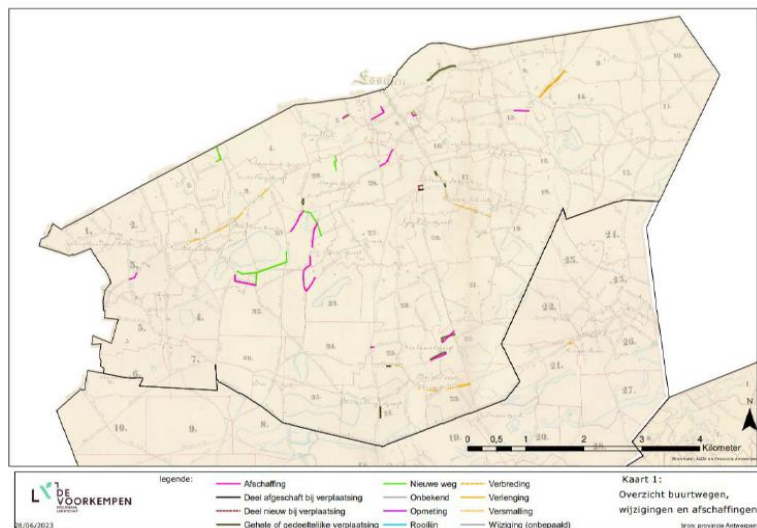
Een volledige herinrichting van het Heuvelplein en de Kapelstraat staat de komende jaren op de planning.

3.2. WERKDOMEIN B - GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

3.2.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

TRAGEWEGENPLAN

Het Trage Wegenplan van “Regionaal Landschap de Voorkempen” werd in 2022 afgerond. Het geeft een duidelijk overzicht van de meest belangrijke en prioritaire geadviseerde acties die naar voor gekomen zijn tijdens het participatief traject.



Figuur 24: Overzicht Acties Trage Wegenplan (bron: Trage Wegenplan)

De nodige acties zijn opgedeeld in verschillende categorieën:

- Comfort verhogen: heraanleg bedding, regelmatig onderhoud voorzien, kleine herstelling bedding, toegang verbeteren en aanpassen voor rolstoelgebruikers
- Openstellen/herstellen: terug openmaken(snoeien, maaien, brugje plaatsen, terug openmaken (optreden tegen inname), misleidend privaatkarakter wegnemen
- Missing links/nieuwe trage wegen: creëren nieuwe verbindingen, verlenging, verlegging tracé, erkennen nieuwe buurtweg
- Afschaffen: buurtweg definitief afschaffen
- Verkeersveiligheid: snelheidsremmers voorzien, zone30, zebrapad aanleggen, spiegels voorzien
- Randmaatregelen: verfraaiing (zitbankjes, vuilnisbakken, infobord...), toegangsbeperking (voetgangers-, fiets of tractorsluis, veerooster...), gebruikersregeling (opleggen gebruikersbeperking, opsplitsen wegdek, situatie aanpassen aan feitelijk gebruik...), bekend maken van trage wegen verbindingen (straatnaambordjes, aankondigingsbomen, aanduiding trage wegen op kaarten...), ecologische ingrepen (aanplantingen, verruiging berm...), zwerfvuil verwijderen, gracht kuisen

In de volgende fase zal de gemeente:

- Concrete acties opnemen in een haalbaar meerjarenplan
- Een beleidskader trage wegen opmaken
- Een gemeentewegenregister opstellen
- Rooilijnplannen opmaken voor zijn openbare wegenis

Gekoppeld aan de ondernomen acties zal eveneens een onderhoudsplan worden opgesteld.

De nieuwe wegen uit dit plan worden verder meegenomen.

ATTRACTIEPOLEN

Verskillende bestemmingen in de gemeente van Essen vragen een verkeersveilige omgeving omdat er veel voetgangers en fietsers komen. Denk hierbij aan bv. stationsomgevingen, scholen, sportsites, woonzorgcentra.

De stationsomgevingen in Essen kennen een centrale plek binnen de gemeente, maar hebben nood aan een opwaardering.

Een specifiek aspect daarbij is het toegankelijk maken van de site.

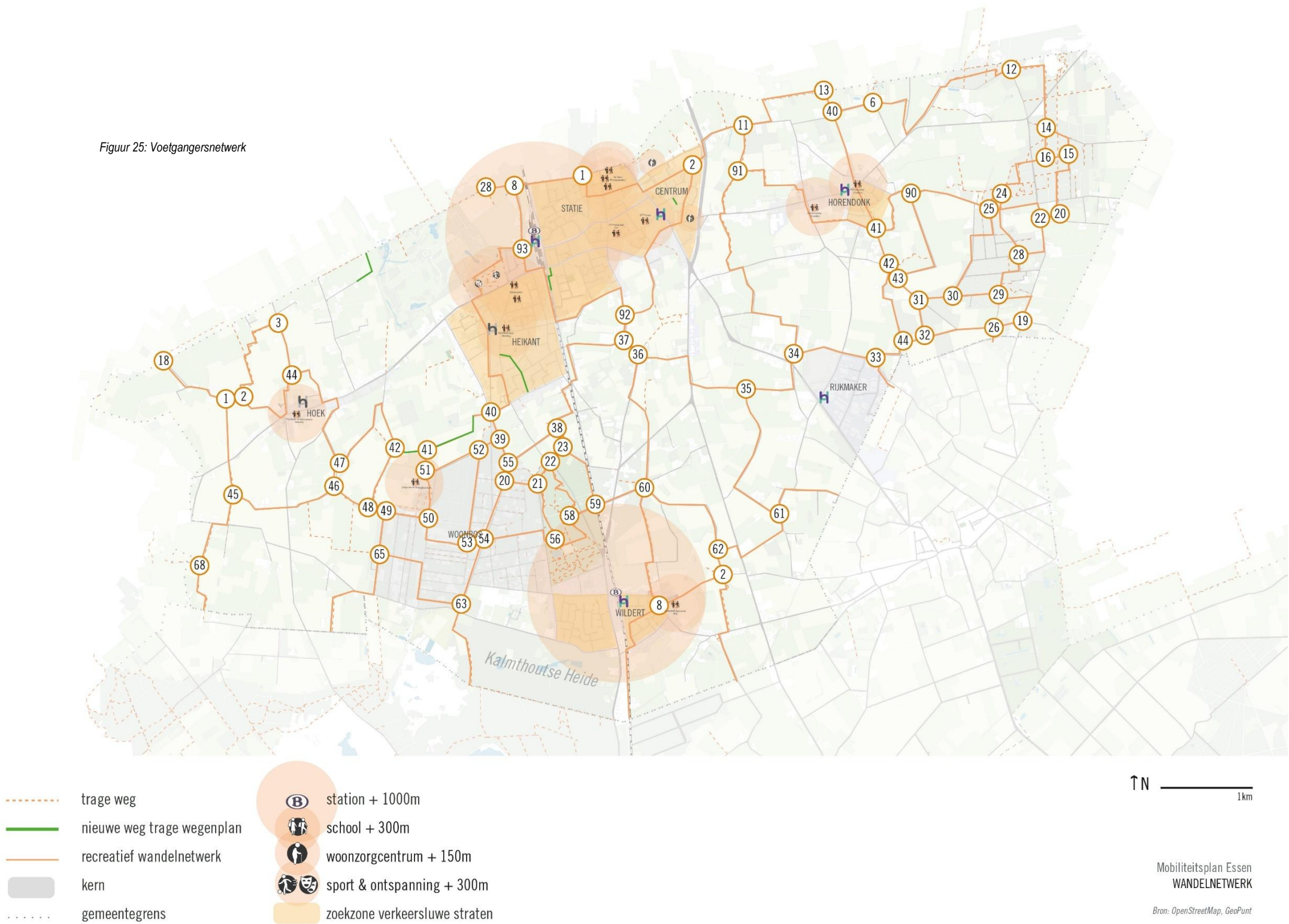
WANDELNETWERK

Het wandelknooppuntennetwerk vormt een basis voor recreatief wandelen. Het oostelijk deel van Essen alsook het woonbos kennen een denser netwerk.

UITROL VERKEERSLUWE STRATEN

In de woonkernen (woonkamers, cfr. fix-the-mix) en bij de attractiepolen zijn er incentives om in te zetten op “verkeersluwe straten”. Hierbij wordt de acceptabele wandelafstand per type bestemming in kaart gebracht. Deze straten kunnen ingezet worden op maat van mensen. Dit kan gaan over bewoners, scholieren, ouderen, ... In de beslissingsboom zijn mogelijke inrichtingsprincipes weergegeven. Hierbij worden ook kansen tot ontharden meegenomen.

Figuur 25: Voetgangersnetwerk



3.2.2. FIETSERS

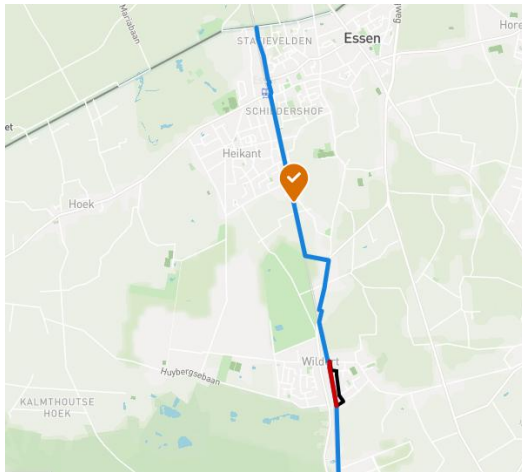
NETWERK

Fietssnelwegen

Het hoogste niveau uit het netwerk voor fietsers zijn de fietssnelwegen. In Essen gaat het om de F14 Antwerpen – Roosendaal. De F14 is al grotendeels gerealiseerd en volgt de oostelijke kant van de spoorweg; in Wildert loopt het tracé tijdelijk over een alternatieve route.

Om de fietssnelweg volledig befietsbaar te maken dienen er nog infrastructurele maatregelen genomen te worden ter hoogte van Wildert. De gemeente werkt hiervoor samen met de provincie.

De gemeente Roosendaal werkt de komende jaren aan het doortrekken van fietssnelweg.



Figuur 26: fietssnelweg F14 (www.fietssnelwegen.be)

Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk

Het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) bestaat uit:

- Moerkantsebaan – Stationsstraat
- Nieuwstraat – Nieuwmoersesteenweg
- N117 Spijker – Antwerpsesteenweg – Kalmthoutsesteenweg
- Sint-Jansstraat – Mertensdreef

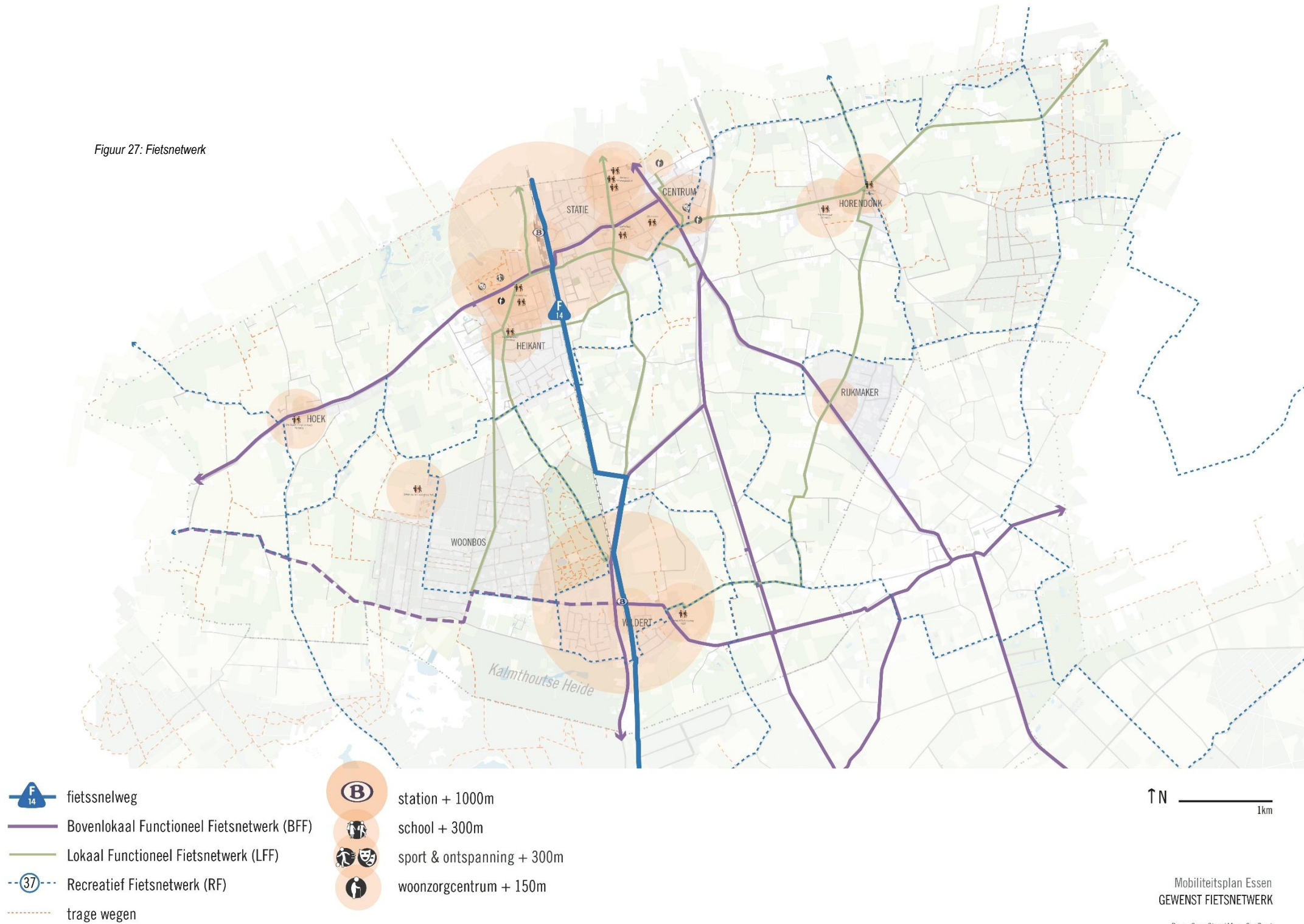
De gemeente zal de procedure opstarten om ook de as **Huybergsebaan – Steenovenstraat** op te nemen in het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. De weg speelt een rol in bovenlokale (Huijbergen - Achtmaal) en lokale (Hoek) fietsverplaatsingen, zowel voor functionele maar ook recreatieve verplaatsingen.

Lokaal fietsnetwerk

Als verfijning van het bovenlokaal netwerk bepalen we een aantal (directe) lokale functionele fietsroutes (LF) die de verschillende woonkernen op een vlotte wijze verbinden. Het gaat hierbij over:

- Hemelrijk - Maststraat – Velodreef (noord en zuid) – Nolsebaan (tussen Velodreef en Steenovenstraat)
- Heikantstraat – Leemstraat – Korte Leemstraat – Bergenvestraat - Wildertse Duintjes
- Kalmthoutsesteenweg (van gemeentegrens tot Oude Baan) - Oude Baan – Molenstraat - Kloosterstraat
- Kerkstraat – Beliestraat – Heuvelplein – Watermolenstraat – Over d'Aa – Horendonk
- Postbaan – Vissenheuvel

Figuur 27: Fietsnetwerk



3.2.3. OPENBAAR VERVOER & INTERMODALITEIT

Het aanbod aan openbaar vervoer werd uitgewerkt binnen de vervoerregio Antwerpen. Het aanbod van buslijn 67 (Essen – Kapellen – (Merksem)) wordt op prijs gesteld, maar het probleem blijft dat er geen goede verbinding is naar KLINA.

De gemeente Essen is vragende partij voor een groter aanbod aan openbaar vervoer. Ook de Nederlands buurgemeenten vragen grensoverschrijdend aanbod.

NETWERK NMBS

Essen heeft twee treinstations (Wildert en Essen) langs spoorlijn 12 van Antwerpen naar Roosendaal. In de huidige situatie lopen er twee treinroutes via Essen. Enerzijds de IC-trein Essen-Antwerpen-Brussel-Charleroi. Anderzijds de S-trein die in de heen van Puurs naar Roosendaal rijdt, en terug van Essen naar Puurs rijdt. Op zondagavond rijdt er bovendien nog een P-trein van Essen naar Heverlee.

NETWERK DE LIJN

Kernnet

Het kernnet bestaat uit snelle lijnen met weinig haltes die grote woonkernen en belangrijke attractiepolen met elkaar verbinden. Het kernnet bestaat uit een A-, B- en C-net:

- A-net: lijnen waar minstens elk kwartier een bus of tram stopt
- B-net: lijnen waar minstens elk halfuur een bus stopt
- C-net: lijnen waar minstens elk uur een bus stopt

Voor Essen is de spoorlijn 12 het regionale OV-net met haltes Wildert en Essen. Het streefdoel opgenomen in het Routeplan 2030 is om een frequentie van 4x per uur te realiseren en op korte termijn minstens 2x per uur. Dit is ondertussen reeds gerealiseerd. Aan station Essen is er een aanbod van 4 treinen per uur (naar Puurs, Roosendaal en Charleroi).

Aanvullend net

Het aanvullend net bestaat uit de bussen met veel haltes op lokale lijnen, lijnen die je naar het kernnet brengen, en ook de lijnen in functie van woon-werkvervoer en schoolvervoer.

Dit aanvullend net bestaat voor Essen uit een lokale feederlijn die de kernen Essen en Nieuwmoer en Achterbroek verbindt. Via welke weg en hoe vaak deze verbinding wordt gemaakt, is momenteel nog niet uitgewerkt. Hier is het aanbieden van de juiste capaciteit op het juiste moment belangrijker dan een gecadanseerde frequentie zoals op het A-net.

Voor de gemeente Essen is het behoud van lijn 67 belangrijk, en dit met bediening van het Zorgpunt te Kerkeneind. Ook een busverbinding naar Wuustwezel, Hoogstraten, Brecht, Brasschaat, Stabroek is wenselijk. Deze niet naar Antwerpen gerichte verbindingen zijn momenteel zeer slecht te maken.

VERVOER OP MAAT

Het vervoer op maat omvat het flexvervoer, deelfietsen, -steps en -wagens, collectieve taxi's... Dit vervoer brengt je naar knooppunten waar je kunt overstappen op het aanvullend of het kernnet. Via de nieuwe mobiliteitscentrale kun je je verplaatsingen plannen en reserveren.

In Essen zijn de flexhaltes reeds ingevoerd.

STATION

De stationsomgevingen in Essen kennen een centrale plek binnen de gemeente, maar hebben nood aan een opwaardering. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor het integreren van nieuwe fietsenstallingen die voldoen aan de hedendaagse normen met lockers en laadpunten. *Gezien de beperkte vraag biedt NMBS geen lockers en laadpunten aan.*

OVERWEGEN

In kader van de plannen van spoorwegbeheerder Infrabel om de veiligheid aan spoorwegovergangen te verhogen, wordt in hun streefbeeld voorgesteld om de spoorwegovergangen aan de Heikantstraat, Paviljoenweg en Nieuwe Heikant te sluiten. Vanuit de gemeente is echter gewenst om maximaal in te zetten op doorsteken voor actieve weggebruikers en één voor gemotoriseerd verkeer. **Primair voor de gemeente is echter de aanleg van een verbinding over of onder de sporen en de perrons aan het station van Essen om ook de perrons toegankelijk te maken, vooraleer overwegen te sluiten.** Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van het station van Essen vanuit de westelijke zijde alsook een maasverkleining voor voetgangers. Deze afweging moet nog verder worden onderzocht.

BUSHALTES

Een van de aspecten van openbaar vervoer die de gemeente zelf in handen heeft is het voorzien van de nodige infrastructuur aan de bushaltes. Die kan bestaan uit een bushokje, bij voorkeur met verlichting, met vuilnisbakje en fietsenstalling. Ook de toegankelijkheid is een belangrijk aspect. De gemeente Essen zal daarom in overleg met De Lijn bepalen welke haltes prioritair worden aangepast. Als basis kan hiervoor gebruik gemaakt worden van het aantal opstappers per halte.

DOORSTROMING BUS

Een sterk aanbod van openbaar vervoer is belangrijk, de kwaliteit waarmee dit aanbod bij de gebruiker wordt gebracht is zo mogelijk nog belangrijker. De doorstroming is

daarin de sleutelfactor, en creëert heel wat voordelen. Het zorgt voor de hoogst mogelijke commerciële snelheid, zorgt voor een betrouwbaar aanbod en voor vlotte overstappen, op bus of trein.

De gemeente zal dit opvolgen. Indien er op bepaalde punten binnen de gemeente problemen worden gemeld in verband met de doorstroming van het busverkeer, zal overleg worden opgestart met De Lijn om een oplossing te zoeken.

HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten zijn overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar moet zijn voor de reiziger en dat bij voorkeur ook voorzien is met extra diensten. Deze knooppunten worden voorzien op plekken met een voldoende vervoerspotentieel. Ze faciliteren combimobiliteit en dragen zo bij tot de Vlaamse beleidsvisie 'Basisbereikbaarheid'. De volgende knooppunten zijn voorzien:

- 3 lokale hoppinpunten: station Essen, station Wildert en Postbaan
- 4 buurthoppinpunten: Heuvelplein, Heikant, Horendonk en Hoek

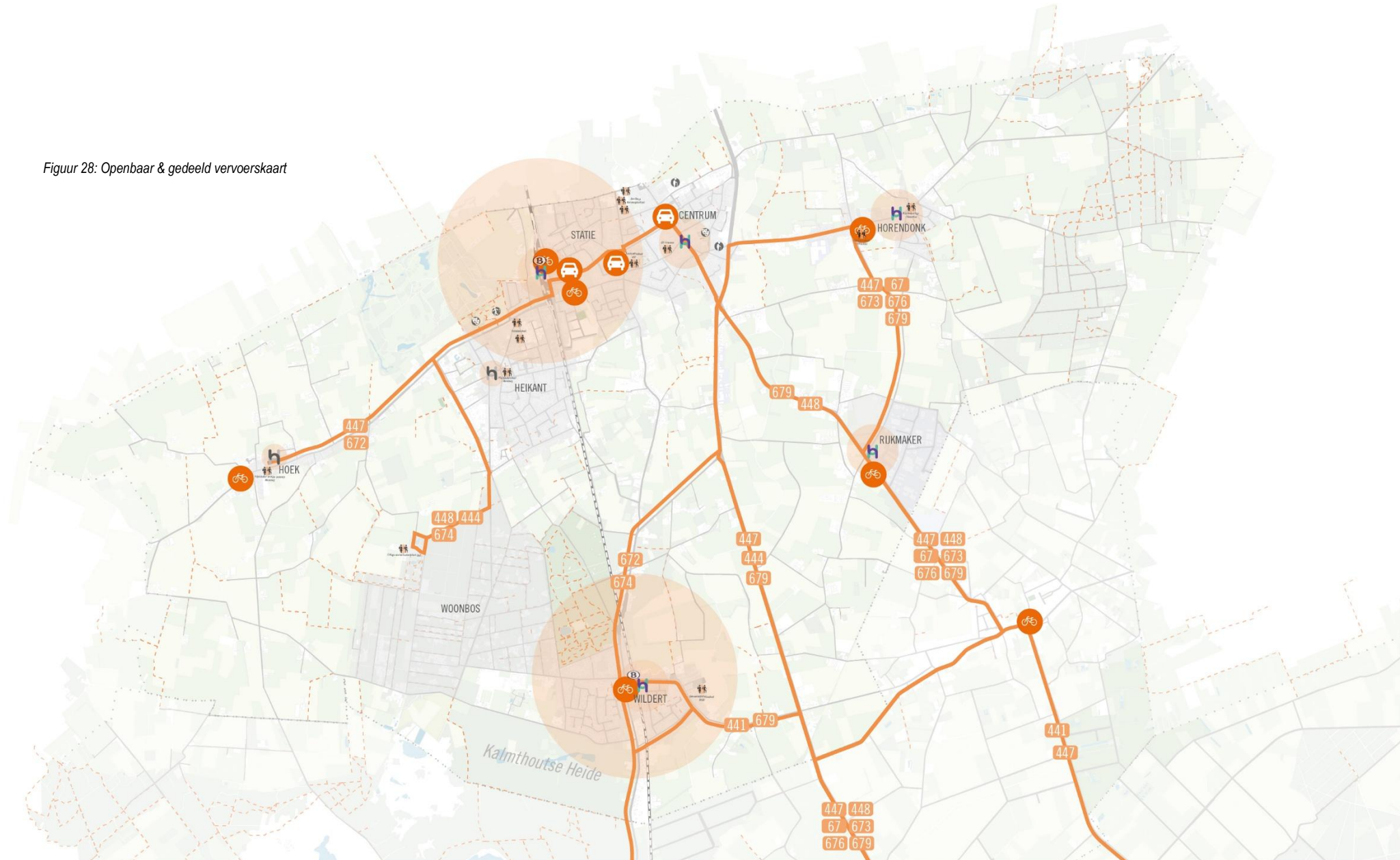
DEELFIETSEN

Er worden in Essen deelfietsen voorzien volgens het back-to-one systeem, namelijk aan het hoppinpunt aan Essen station (Bluebike en Donkey Republic) en aan station Wildert (Donkey Republic). Er zijn ook fietsen van Donkey Republic in Hoek, aan Heuvelplein, aan Postbaan x Over d'Aa en aan Rijkmaker.

AUTODELEN

Aangezien één deelwagen volgens onderzoek gemiddeld 10 personenwagens vervangt, wil de gemeente inzetten op het gebruik van deelwagens. Momenteel is er in de gemeente een aanbod aan OLV Geboortekerk (Cambio), Sint-Antoniusplein (Cambio) en Molenstraat (Cozywheels).

Figuur 28: Openbaar & gedeeld vervoerskaart



reisweg De Lijn

station NMBS + 1000m

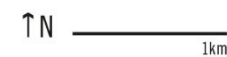
Hoppinpunt + 200m

buurt Hoppinpunt + 100m



deelfietsen

deelwagens



Mobiliteitsplan Essen
OPENBAAR - EN GEDEELD VERVOER

Bron: OpenStreetMap, GeoPunt

3.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Binnen de vervoerregio werd eveneens een nieuwe bovenlokale wegencategorisering uitgetekend. Deze wegen vormen samen het dragend wegennet. *Regionale wegen* vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionale niveau (lees: schaalniveau ter grootte van een provincie). Ze verbinden ruimtelijke knooppunten die op het regionaal niveau functioneren en versterken onder bepaalde omstandigheden het hoofdwegennet. De **Regionale wegen** vormen (samen met de hoofdwegen) regionale mazen. **Interlokale wegen** verbinden lokale knopen en kunnen eveneens ingeschakeld worden onder specifieke omstandigheden om bij verstoringen in het hoofdwegennet verkeer over langere afstand te kanaliseren.

- De N117 Antwerpsesteenweg – Spijker – Ring wordt ingeschaald als regionale weg.
- De N122 Kalmthoutsesteenweg (doortocht Wildert) en N133 Nieuwmoersesteenweg worden ingeschaald als interlokale weg.

Op lokaal vlak wordt deze wegencategorisering verder aangevuld. Volgende wegen worden ingeschaald als gemeentelijke **ontsluitingsweg**:

- Huybergsebaan
- N125 Moerkantsebaan
- Stationsstraat – Nieuwstraat (doortocht)
- Kapelstraat (tussen Stationsstraat en Spijker)
- Over d'Aa – Horendonk

Worden als **wijkontsluitingsweg** geselecteerd:

- Nolsebaan – Velodreef – Nolsebaan
- Middenstraat – Sint-Jansstraat (tussen Middenstraat en Antwerpsesteenweg) – Mertensdreef
- Oude Baan
- Postbaan

Worden geselecteerd als **wijkverzamelweg**:

- Verbindingsstraat
- Schelpheuvelstraat
- Heikantstraat – Beukendreef
- Spoorwegstraat – Kerkstraat – Beliestraat
- Molenstraat
- Nieuwstraat (tussen Stationsstraat en gemeentegrens Nederland) *matcht wens Nispen om er sluijverkeer te beperken*
- Nollekensstraat – Essendonkboos – Steenpaal
- Scham – Leegtestraat – Kleine Horendonk
- *Vijverlaan (tussen Jeneverbeslaan en Steenovenstraat) - Steenovenstraat – Sint-Jansstraat (tussen Kalmthoutsesteenweg en Middenstraat) – afhankelijk van gewenste fietsinfrastructuur.*

VERKEERSLUWE STRATEN

Naast de standaard wegencategorisering, wordt een extra laag toegevoegd, namelijk de “verkeersluwe straten”. Hierbij wordt aangegeven welke straten in aanmerking komen om de straat meer op maat van mensen in te richten in plaats van voor auto's. Op basis van de beslissingsboom kan worden nagegaan wat de gewenste inrichting is. Deze straten worden typisch in kader van rioleringswerken opnieuw ingericht.

Figuur 29: Wegencategorisering



- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|
|  | regionale weg (RW) |  | zoekzone verkeersluwe straat |
|  | interlokale weg (IW) |  | doortocht door kern (focus verkeersleefbaarheid) |
|  | gemeentelijke ontsluitingsweg (GOW) | | |
|  | wijkontsluitingsweg (WOW) | | |
|  | wijkverzamelweg | | |

↑ N  1km

SNELHEID

De gemeente Essen heeft de visie om in alle **kernen een zone 30** te creëren nagevoel heelmaal ingevoerd. De **landelijke wegen** tussen de kernen zullen worden geinventariseerd en het snelheidsregime zal geval per geval worden vastgelegd. Daarnaast lijkt het aangewezen in het kader van verkeersveiligheid en –leefbaarheid de snelheid te verlagen op verschillende assen:

- Essen-centrum & Heikant: zone 30
- Moerkantsebaan: oostelijk deel ter hoogte van Heikant: blijft zone 50
- Moerkantsebaan: westelijk deel (van Nolsebaan tot Wolfsheuvel) blijft 70 km/u. Daarna zone 50 voor kern van Hoek (zone 30). Ten zuiden van Hoek zone 50
- Nolsebaan zone 50
- Horendonk: oostelijk deel van 70 op termijn naar 50 km/u brengen in kader van vele recreatieve fietsers en smalle rijbaan zonder geschikte fietsinfrastructuur
- Huybergsebaan: westelijk deel van 70 naar 50 km/u brengen in kader van vele recreatieve fietsers, smalle rijbaan zonder geschikte fietsinfrastructuur en vele bochten
- Postbaan: van 70 naar 50 km/u brengen in kader van lokaal fietstraject traject Horendonk - Rijkmaker
- Schelpheuvelstraat: van 50 naar 30 km/u in kader van categorisering als woonstraat zonder doorgaande functie voor gemotoriseerd verkeer
- Steenovenstraat – Sint-Jansstraat (noordelijk deel): van 50 naar 30 km/u in kader van categorisering als woonstraat zonder doorgaande functie voor gemotoriseerd verkeer, geselecteerd als lokale fietsas

De nieuwe toestand is dan als volgt:

Hebben een snelheidsregime van maximum 70 km/u:

- Kalmthoutsesteenweg tussen Antwerpsesteenweg en aanzet van brug over spoorweg
- Antwerpsesteenweg
- Nieuwmoersesteenweg
- Moerkantsebaan tussen Nolsebaan en Wolfsheuvel
- Ring
- Oude Baan (deel)

Een maximumsnelheid van 50 km/u geldt op:

- Moerkantsebaan tussen Beukendreef en Nolsebaan
- Nolsebaan tussen Moerkantsebaan en Schelpheuvelstraat
- Velodreef
- Huybergsebaan
- Spijker
- Moerkantsebaan tussen Hollandseweg en kern Hoek en tussen kern Hoek en Wolfsheuvel
- Kalmthoutsesteenweg tussen aanzet brug ten noorden van spoorweg tot Achterstraat
- Sint-Jansstraat tussen Antwerpsesteenweg en Greefstraat
- Postbaan tussen Nieuwmoersesteenweg en bebouwde kom Horendonk
- Over d'Aa en Horendonk
- Oude Baan (deel)
- Kalmthoutsesteenweg tussen Middenstraat en gemeentegrens

De aanpassingen van de snelheidsregimes dienen in overleg met de politie te gebeuren zodat bebording en snelheidscontroles aangepast kunnen worden.

Figuur 30: Snelheidskaart



↑ N 1km

3.2.5. VRACHTVERKEER

Voor het vrachtverkeer worden voorkeurroutes afgesproken. Die bestaan uit het bovenlokale netwerk voor vrachtvervoer (Vervoerregio):

- N117 Ringweg – Spijker – Antwerpsesteenweg: regionale vrachtweg
- N133 Nieuwmoersesteenweg: aanrijroute

Deze worden aangevuld met de **lokale vrachtroutes** (vnl. bestemmingslandbouwverkeer) langs

- Over d'Aa – Horendonk
- Moerkantsebaan – Stationsstraat – Nieuwstraat – Kapelstraat
- N122 Kalmthoutsesteenweg
- Sint-Jansstraat (tussen Antwerpsesteenweg en Middenstraat) – Middenstraat – Huybergsebaan

Vanuit deze routes kunnen de verschillende deelenkernen worden beleverd en worden ook de bedrijventerrein bereikt (Spijker en Rijkmaker).

Specifiek voor het **landbouwverkeer** wordt een apart traject opgestart. Een deel van het landbouwverkeer maakt momenteel (noodgedwongen) gebruik van routes die doorheen het centrum van Essen lopen. Aangezien het hier gaat om dikwijls grote voertuigen, die een grote impact hebben op het centrum, wil de gemeente hiervoor een oplossing uitwerken. De gemeente zal daarom in overleg met de Landbouwrap, AWW en Infrabel een onderzoek opstarten naar een geschikte route voor landbouwvoertuigen die oost west loopt, met zo weinig mogelijk overlast in de verschillende woonkernen. Een eerste voorlopig onderzoek leek uit te wijzen dat de zone die hiervoor het meest in aanmerking lijkt te komen, ligt tussen Heikant en Wildertse Duintjes.

Figuur 31: Vrachtroutes Essen



- bovenlokale route
- lokaal (bestemmings)vrachtverkeer (vnl. landbouw)
- zoekzone landbouwverkeer

↑ N 1km

3.2.6. PARKEERBELEID

FIETS

Naast de nodige aandacht voor vlotte en veilige fietsroutes, dienen ook voldoende degelijke fietsenstallingen aanwezig te zijn. Wanneer de fietser zijn bestemming heeft bereikt, moet hij/zij zijn/haar fiets veilig kunnen stallen.

Bij voorkeur worden **aanbindsystemen of fietsenrekken** gebruikt. Aanbindsystemen bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. Ze stellen ook geen specifieke eisen aan de sloten. Een fietsenrek is een constructie van een aantal met elkaar verbonden plaatsen voor het stallen en parkeren van fietsen.



Figuur 32: Fietsbeugel met tussenbeugel (Bron: vademecum fietsvoorzieningen)



Figuur 33: Referentiebeeld stalling bakfiets (lage beugel)



Figuur 34: Referentiebeelden fietsenstallingen woningen



Figuur 35: Voorbeelden van fietsbox (boven Gent, onder Schaarbeek)

De voornaamste kwaliteitseisen waaraan een fietsparkeervoorziening dient te voldoen, zijn:

- **Voldoende capaciteit:** Bij een bezetting van minder dan 50% is er een ongewenste overcapaciteit, bij een bezetting van meer dan 80% is er overbezetting en is uitbreiding wenselijk;
- **Logische inplanting:** Voldoende capaciteit is niet voldoende als de stallingen foutief gepositioneerd staan. De stalling bevindt zich best vlakbij de bestemming, maar houdt ook rekening met de toegankelijkheid voor voetgangers. Meestal gaat de voorkeur uit naar verschillende, kleinere stallingen gelijkmatig verspreid in plaats van één grote centrale stalling;
- **Overdekt:** De keuze om fietsstallingen al dan niet te overdekken dient gebaseerd te zijn op de te verwachten parkeerduur van fietsers. Bij belangrijke bushaltes is een overkapping bijvoorbeeld (steeds) aangewezen;
- **Diefstalveilig:** De nood aan een diefstalveilige fietsenstalling kan afhankelijk zijn van de gemiddelde parkeerduur. Bedraagt de parkeerduur een hele dag, dan is het raadzaam om een bewaakte of afgesloten fietsenstalling te voorzien. Bedraagt de parkeerduur slechts enkele uren, dan kan het volstaan een fietsenstalling te voorzien waaraan de fietskader kan vastgemaakt worden. Men dient tevens rekening te houden met de aanwezigheid van sociale controle in de onmiddellijke omgeving van de stalling;
- **Verlichting:** Een degelijke verlichting van fietsinfrastructuur is steeds aangewezen. Op langparkeerplaatsen kan geopteerd worden voor sensorgevoelige LED-verlichting. Aan parkeervakken en kleinere fietsenstallingen is straatverlichting voldoende of kan een bijkomend lichtpunt voorzien worden;
- **Gemakkelijk te onderhouden:** Vanwege de constante blootstelling aan verschillende weersomstandigheden dienen fietsenstallingen degelijk onderhouden te worden. Een simpel design kan ertoe bijdragen dat het onderhoud van de fietsenstallingen beperkt is en vlot kan gebeuren;

De **logische inplanting** en **capaciteit** van fietsenstallingen is gekoppeld aan de functie en bestemming van een fietstocht. Degelijke bewegwijzering en signalisatie kan fietsers helpen om foutief parkeren tegen te gaan. Voor een kort bezoek wordt de fiets vaak op de standaard gezet voor of tegen de bestemming.

- Voor centrumgebieden geldt dat er een minimumaanbod aanwezig moet zijn op strategische plaatsen. Hier kiest men best voor kleine stallingen zo dicht mogelijk bij de voornaamste bestemming(en);
- Bij bedrijven, scholen en andere voorzieningen wordt een onderscheid gemaakt tussen stalling voor bezoekers (nabij ingang en zichtbaar) en stalling voor werknemers (overdekt en diefstalveilig);
- Aan openbare vervoerknooppunten (centrale bushaltes en Hoppinpunten) voorziet men best voldoende overdekte en diefstalveilige fietsenstallingen, onder meer om het gebruik van de fiets bij het voor- en natraject met openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren.

Naast stallingen voor standaard fietsen dient ook voldoende aandacht te gaan naar de buitenmaatse modellen zoals bakfietsen. Voor deze fietsen kunnen stallingen voorzien worden met lage beugels.

Om na te gaan waar en hoeveel fietsenstallingen er zullen komen, zal de gemeente uitgaan van de aanwezige functies in de gemeente zoals handel, administratief centrum, OCMW, politiekantoor, bibliotheek, ... De gemeente zal in overleg met deze diensten bepalen waar en hoeveel fietsenstallingen worden voorzien.

Ook Essen kent wijken en straten met een dichte bebouwing, waarvan de woningen niet altijd over de nodige voorzieningen beschikken om de eigen fiets te stallen. Vaak moet de fiets in de gang worden geplaatst, wat weinig comfortabel is voor de bewoners. De gemeente kan voor kandidaat verbouwers tips geven om een fietsenstalling in de woning te integreren. Mobiel 21 bundelde een aantal inspirerende voorbeelden voor het inpandig stallen van fietsen in hun document *Fiets Suite* (2011).

Daarnaast kan ook worden nagegaan of in de straten fietsenstallingen kunnen worden aangeboden voor de bewoners. Het gaat hierbij om afgesloten fietsenstallingen die

door de bewoners zelf worden beheerd. Autoparkeerplaatsen worden ingeruild voor het plaatsen van fietsboxen. Indien er meer ruimte voorhanden is dan enkel een parkeerplaats, kan ook worden ingezet op grotere buurtparkings voor de fiets.

Om te bepalen waar fietsboxen zullen komen, kan een oproep gedaan worden bij de bevolking om na te gaan waar en hoeveel interesse er is.

RICHTLIJNEN EN NORMEN

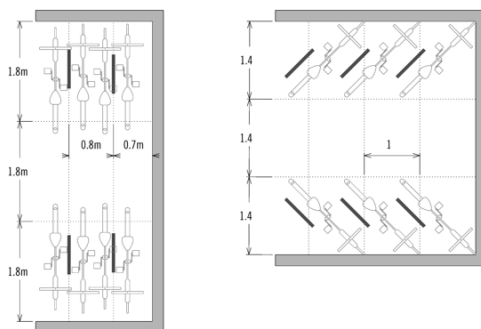
Uitgangssituatie

Richtlijnen rond fietsparkeren zorgen ervoor dat de parkeervraag van fietsers bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt opgevangen. Voldoende kwaliteitsvolle stallingen zorgen immers voor een hoger comfort voor de fietser. *De gemeente Essen zal een fietsparkeerrichtlijn uitwerken om hiertoe bij te dragen.*

Fietsparkeernorm Stedenbouwkundige verordening

Bij nieuwe ontwikkelingen gaande van woningen tot openbare voorzieningen zal een minimumnormering worden voorzien waaraan de ontwikkeling moet voldoen. De ontwikkelaar is evenwel vrij om meer fietsparkeerplaatsen te voorzien dan de normering oplegt. De fietsenstalling dient vlot bereikbaar te zijn en dient voldoende ruimte te bieden. De hart-op-hart afstand tussen de fietsen dient met andere woorden groot genoeg te zijn. Idealiter wordt de fietsenstalling van bij het ontwerp meegenomen en maakt de stalling op die manier integraal deel uit van het ontwerp.

Zie ook vademecum fietsvoorzieningen, deel G fietsparkeervoorzieningen.



Figuur 36: Referentiebeeld parkeerverordening Brasschaat: afmetingen en hart-op-hart afstand tussen fietsen

AUTO

In het kader van dit nieuwe beleidsplan werd een uitgebreid parkeeronderzoek gevoerd in het centrum van Essen. Hieruit bleek dat er een overaanbod is aan parkeerplaatsen. Tijdens het onderzoek werd geteld op een werkdag en zaterdag, telkens in de voormiddag, namiddag en 's avonds. Tijdens geen enkel telmoment was gemiddeld meer dan 47% van de parkeerplaatsen bezet. Ook wanneer we de verschillende zones apart bekijken, merken we dat zelden meer dan 60% van de parkeerplaatsen in een zone bezet is. De enige uitzonderingen hierop zijn de parkings aan gemeentehuis en Heuvelhal.

Een andere belangrijke conclusie van het onderzoek is dat in de blauwe zone de maximum parkeerduur niet wordt gerespecteerd. Een aantal auto's blijven lang geparkeerd staan, waardoor een deel van de parkeercapaciteit wordt weggenomen. Deze parkeerplaatsen hebben dus een heel laag rendement, wat nadelig is voor de bereikbaarheid van de aanwezige middenstand.

Het **overaanbod** aan parkeerplaatsen zorgt ook voor een aantrekking: er kan zonder zoeken een parkeerplaats gevonden worden in het centrum, dus de auto is de gemakkelijke vervoerswijzekeuze. Dit gegeven zorgt ook voor een ondermaats gebruik van de publieke ruimte. Daar waar nu voor de helft lege parkeerplaatsen te vinden zijn, is eigenlijk ruimte voor fietsenstallingen, groen, ontharden, rustpunt, ... mogelijk.

Ook kan door een **efficiënter gebruik van de blauwe zone** een efficiënter gebruik van het aantal parkeerplaatsen gebeuren. Een auto die een hele werkdag geparkeerd staat (8u) neemt de plaats in van 4 bezoekers (telkens 2u ikv blauwe zone). Dit kan door een betere handhaving.

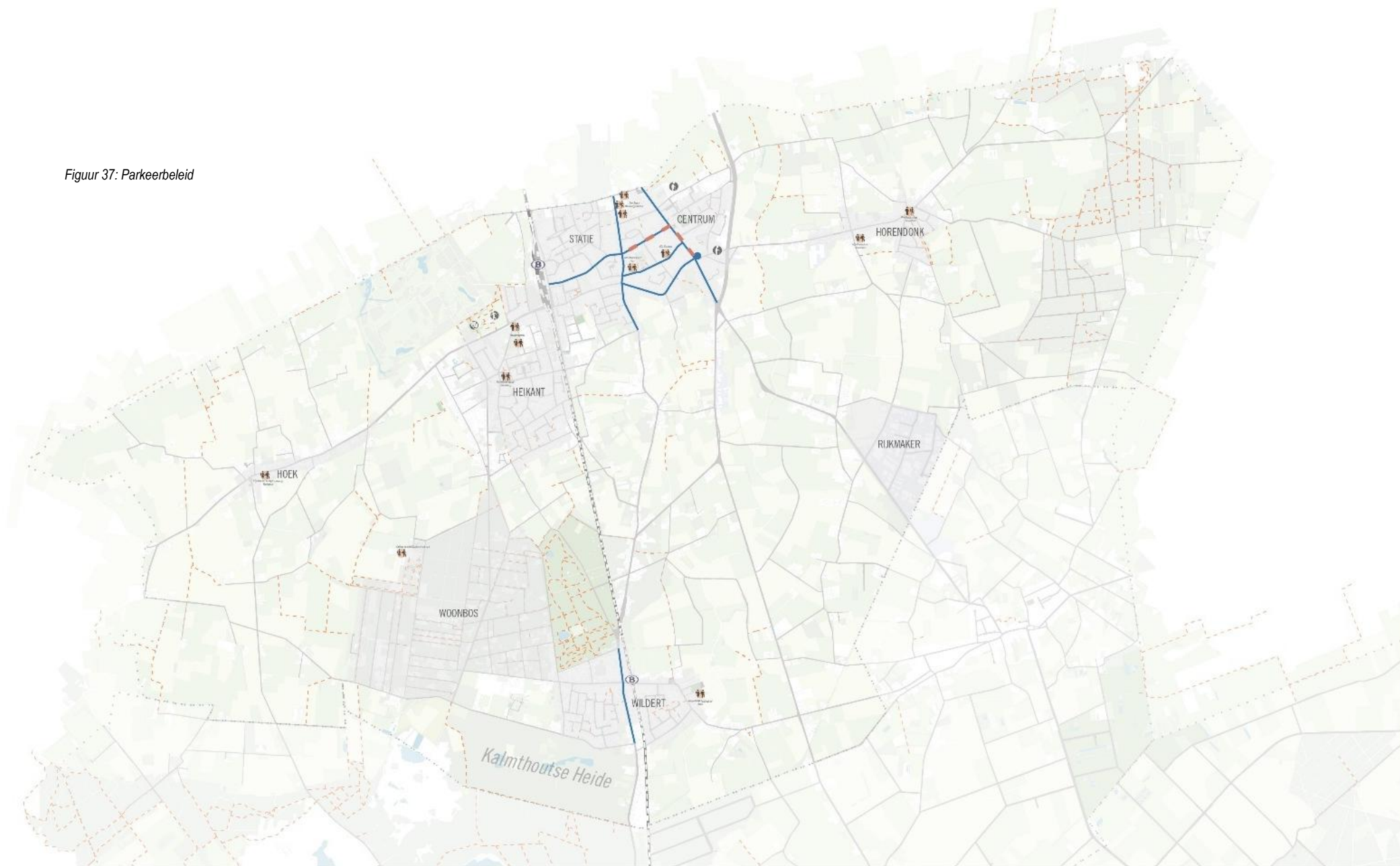
Op volgende kaart worden de straten aangegeven waar sterk kan ingezet worden op het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen en waar sterker ingezet kan worden op kortparkeren (blauwe zone).

- Stationsstraat
 - Hier kan 40% huidige parkeerplaatsen verdwijnen
 - Oostelijk deel: versterken handhaving blauwe zone
- Nieuwstraat
 - Hier kan 1/3^e van de parkeerplaatsen verdwijnen
 - Zuidelijk deel: versterken handhaving blauwe zone & verlenging tot aan gemeentehuis
- Beliestraat: Hier kan 60% van de parkeerplaatsen verdwijnen
- Hofstraat: Hier kan 60% van de parkeerplaatsen verdwijnen
- Kloosterstraat – Molenstraat – Oude Baan: Hier kan 20% van de parkeerplaatsen verdwijnen
- Heuvelplein: Door een aangename herinrichting kan de parkeerdruk op dit plein verschuiven naar de Nieuwstraat.
- Kalmthoutsesteenweg (in Wildert): In kader van een aangename doortocht dient de ruimte tussen de bomen ingezet te worden als verbreding van de voetpaden en niet meer als parkeerplaatsen, aangezien er voldoende parkeerruimte is in de voortuinen en opritten.

Op de locaties in het centrum en bij de verschillende bestemmingen is het aangewezen **fietsparkeerplaatsen** te voorzien.

Om het centrum van Essen te versterken, zal ter hoogte van het gemeentehuis het Heuvelplein en de Kapelstraat worden heraangelegd.

Figuur 37: Parkeerbeleid



- straatparkeren afbouwen
- kortparkeren versterken
- kern
- gemeentegrens

↑ N 1km



Figuur 38: Referentiebeelden groene parkeerpocket



Figuur 39: Referentiebeelden water, groen en speelelementen

3.2.7. GEKOZEN BELEIDSSCENARIO

In dit hoofdstuk geven we een totaaloverzicht van de maatregelen.

Sommige maatregelen kunnen met een **proefopstelling** worden getest. Dit dient vooraf voldoende te worden overlegd en gecommuniceerd. De proefopstelling zelf dient minimum 3 maanden, buiten de vakantiemaanden, te duren om de effecten te kunnen ervaren en achteraf ook te kunnen evalueren.

In het kader van de leesbaarheid van de kaarten wordt de gemeente Essen in verschillende delen opgesplitst.

HEIKANT & CENTRUM

In de zone Heikant & centrum worden netwerken omgezet in inrichtingsprincipes.

Er werd nagedacht over het ontlasten van de **Stationsstraat** (handelskern en BFF). Het beschikbare netwerk maakt dit echter moeilijk. Daarom werd gekozen om één auto-ontsluiting via de Stationsstraat te voorzien & twee oost-westelijke fietsassen te creëren.

Daarnaast dient het **fietsnetwerk** in gepaste infrastructuur omgezet te worden. Het gaat hierbij over bovenlokale en lokale fietsassen die versterkt kunnen worden in het straatbeeld.

De **stationsomgeving** en het bijhorende **hoppinpunt** kunnen hierdoor ook kwalitatief uitgewerkt worden. In dit gebied is ook de relatie tussen beide zijden van het **spoor** een belangrijk aandachtspunt.

De kruispunten bij het binnenrijden van de kern worden ingezet als **poortfunctie**.

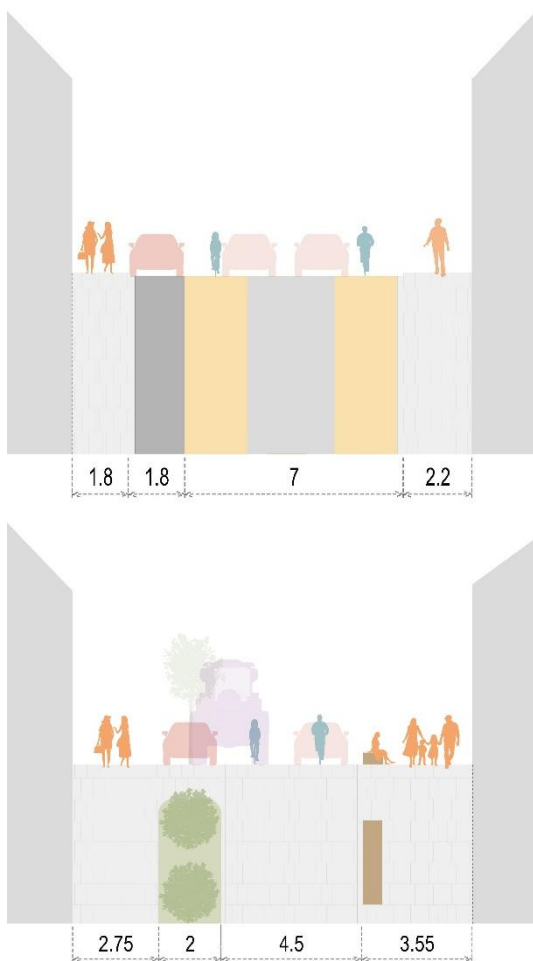
De **Stationsstraat & Kapelstraat** kennen een ontsluitende functie door de kern van Essen. De Stationsstraat kan als woonerf worden ingericht. Er dient wel nog rekening te worden gehouden met de breedtes van bussen en sporadische landbouwvoertuigen, dit kan in de vorm van “passeerhavens”. De Kapelstraat kan vergroend worden en het concept van de fietssuggestiestroken kan doorgetrokken worden.

De “**verkeersluwe straten**” kunnen bij verdere uitwerking volgens de beslissingsboom worden ingericht. Hieronder zijn de **schoolomgevingen** en de **woonzorg**-omgevingen belangrijke aandachtspunten.

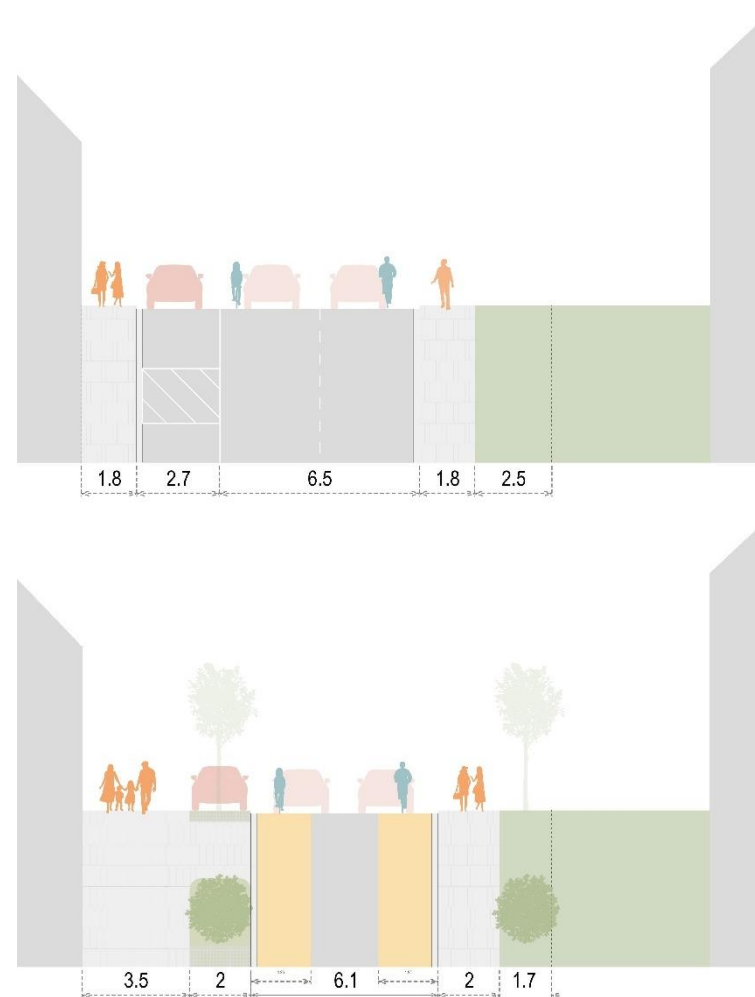
De dwarsprofielen die getoond worden zijn steeds voorbeelden van een mogelijke heraanleg die enkel de kansen willen duidelijk maken. Het zijn geen concrete plannen voor herinrichting.



Figuur 40: Kaart Heikant & centrum



Figuur 41: Profiel Stationsstraat (bestaand en potentieel (30km/u))



Figuur 42: Profiel Kapelstraat (bestaand en potentieel (30/50 km/u))

WOONBOS & WILDERT

In de zone Woonbos en Wildert worden netwerken omgezet in inrichtingsprincipes.

Er wordt gekozen om het fiets- en autonetwerk te ontvlechten op de oost-westassen. Zo wordt het BFF dat vandaag via de Sint-Jansstraat tot het station loopt, doorgetrokken via de Steenovenstraat en de Huybergsebaan. Het autonetwerk loopt dan via de Huybergsebaan (oost) en Middenstraat. Om sluipverkeer in de **Steenovenstraat** van en naar Woonbos te vermijden en deze as fietsvriendelijker te maken, wordt hier ook best gedowngraded.

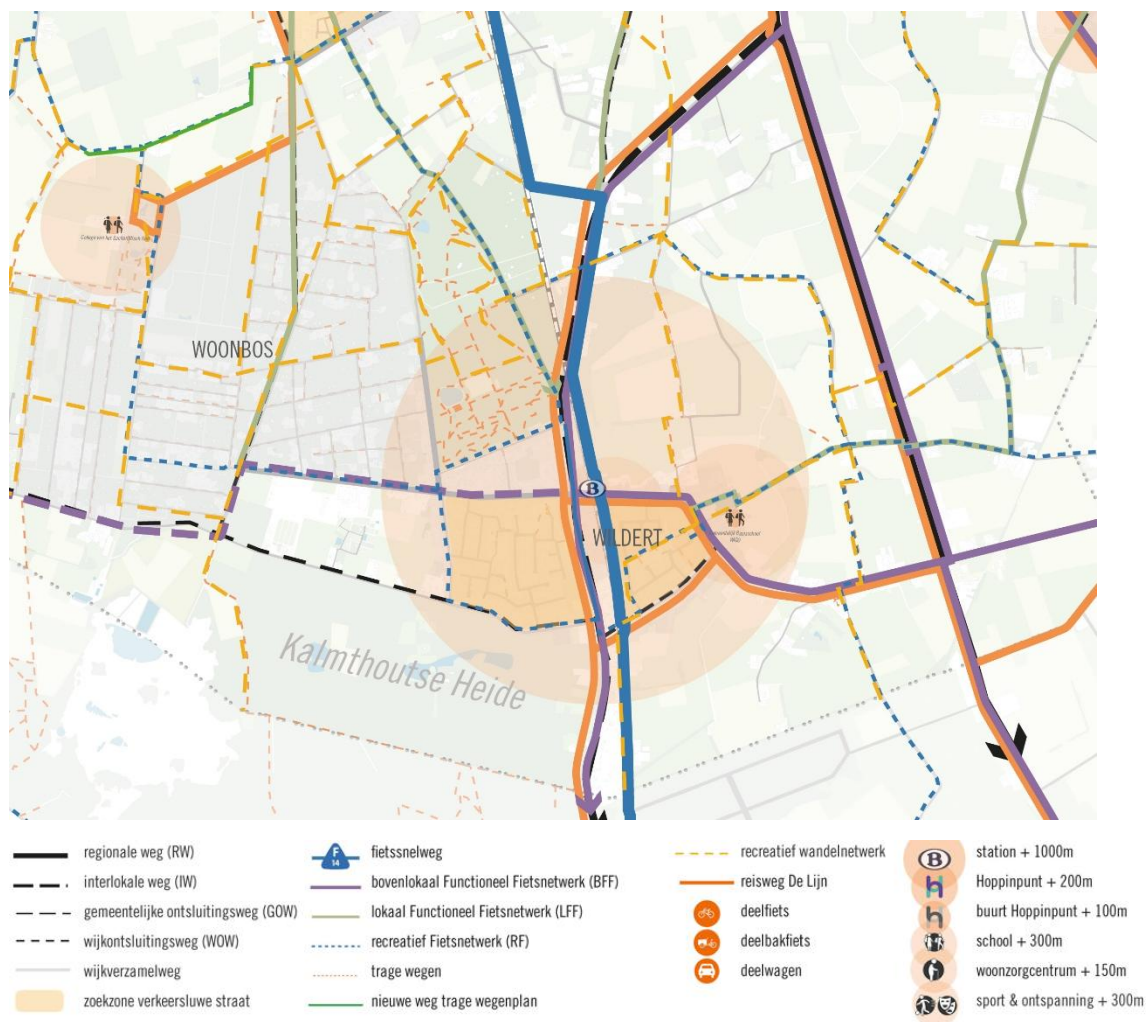
De **Middenstraat** (westelijk deel) is op dit moment nog deel van de fietssnelweg en zal op termijn volledig langs het spoor lopen. Daarnaast dient het **fietsnetwerk** in gepaste infrastructuur omgezet te worden. Zo zullen Steenovenstraat, Antwerpsesteenweg, Sint-Jansstraat (oost), Middenstraat volgens de beslissingsbomen ingericht worden. Maar ook lokale fietsassen moeten versterkt worden in het straatbeeld.

De **stationsomgeving** en het bijhorende **hoppinpunt** kunnen hierdoor ook kwalitatief uitgewerkt worden.

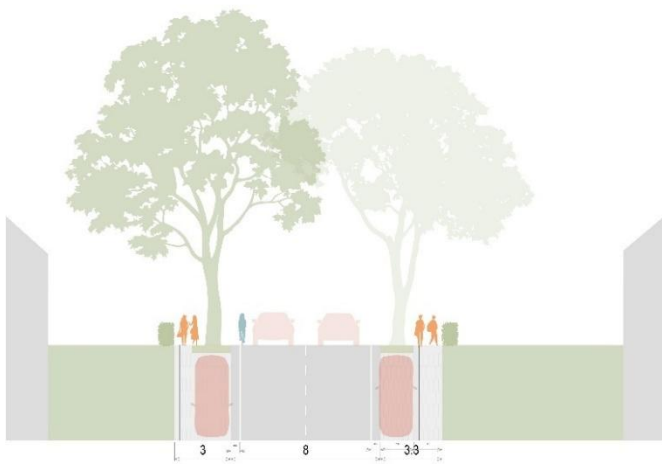
De kruispunten bij het binnenrijden van de kern worden ingezet als **poortfunctie**.

De **Kalmthoutsesteenweg** kent een doortocht door de kern Wildert. De parallelle Antwerpsesteenweg dient voor bovenlokaal verkeer. De exacte inrichting moet nog worden onderzocht.

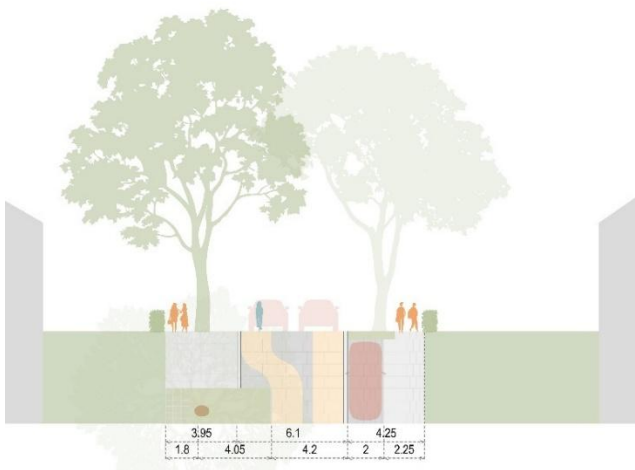
De “**verkeersluwe straten**” kunnen bij verdere uitwerking volgens de beslissingsboom worden ingericht. Hieronder zijn de **schoolomgevingen** belangrijke aandachtspunten.



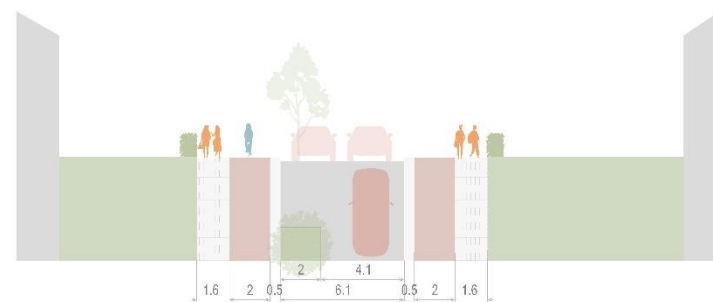
Figuur 43: Kaart Woonbos & Wildert



Figuur 44: Profiel Kalmthoutsesteenweg (bestaand)



Figuur 45: Profiel Kalmthoutsesteenweg (potentieel)



ANDERE GEBIEDEN

In de andere gebieden worden netwerken ook omgezet in inrichtingsprincipes.

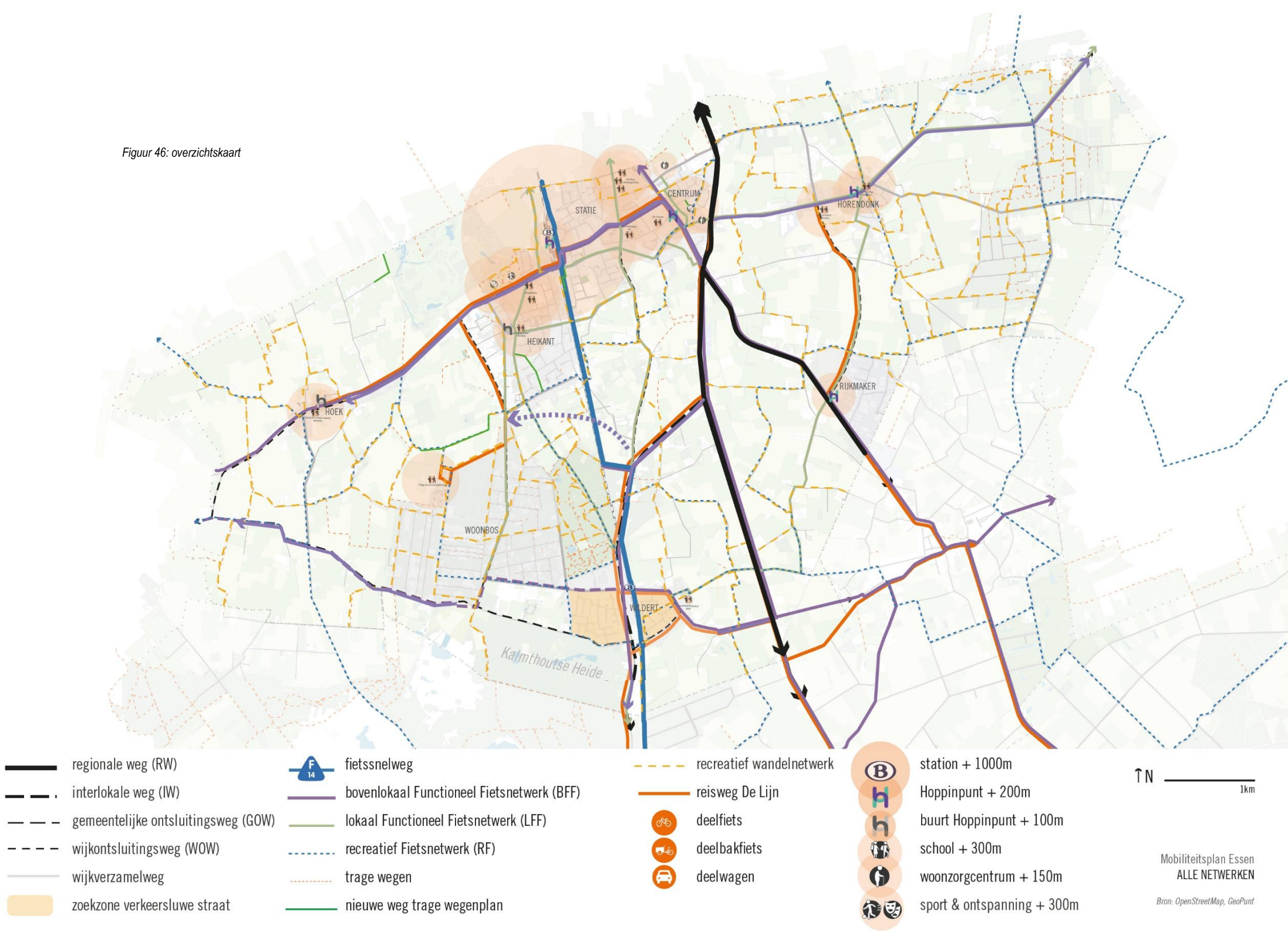
De **buurthoppinpunten** worden kwalitatief uitgewerkt.

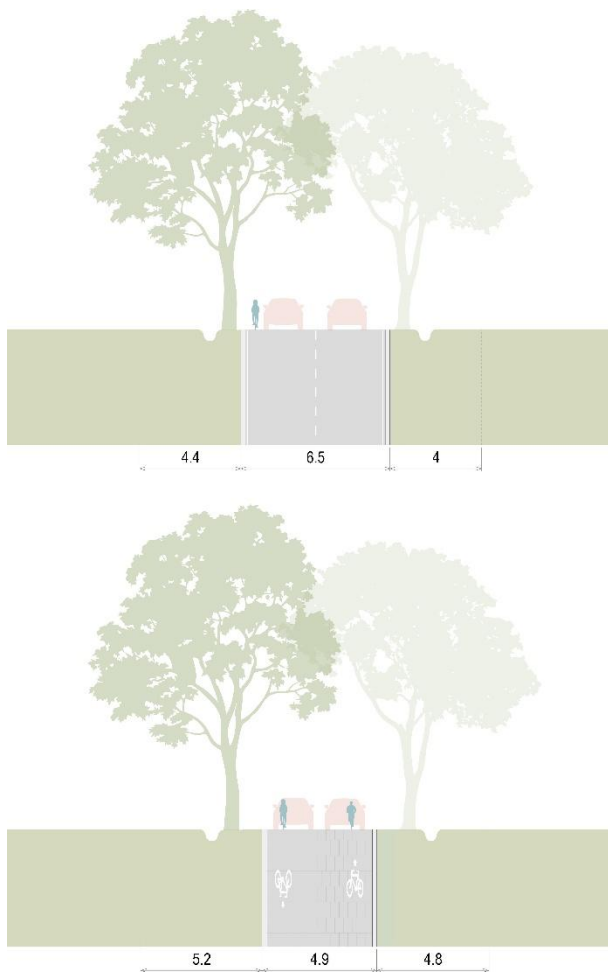
De kruispunten bij het binnenrijden van de kern worden ingezet als **poortfunctie**.

De assen Moerkantsebaan (nabij NL), Horendonk (nabij NL) en Postbaan dienen aangepakt te worden om de functie van deze straat zichtbaar te maken. Voor de **Moerkantsebaan** en **Horendonk** wordt gekozen om de lokale inrichting (klinkers) van de straat net over de grens over te nemen. Voor de **Postbaan** zijn er verschillende mogelijkheden: geknipte straat met veel ruimte voor fietsers; het profiel van Moerkantsebaan en Horendonk; of fietspaden over de grachten.

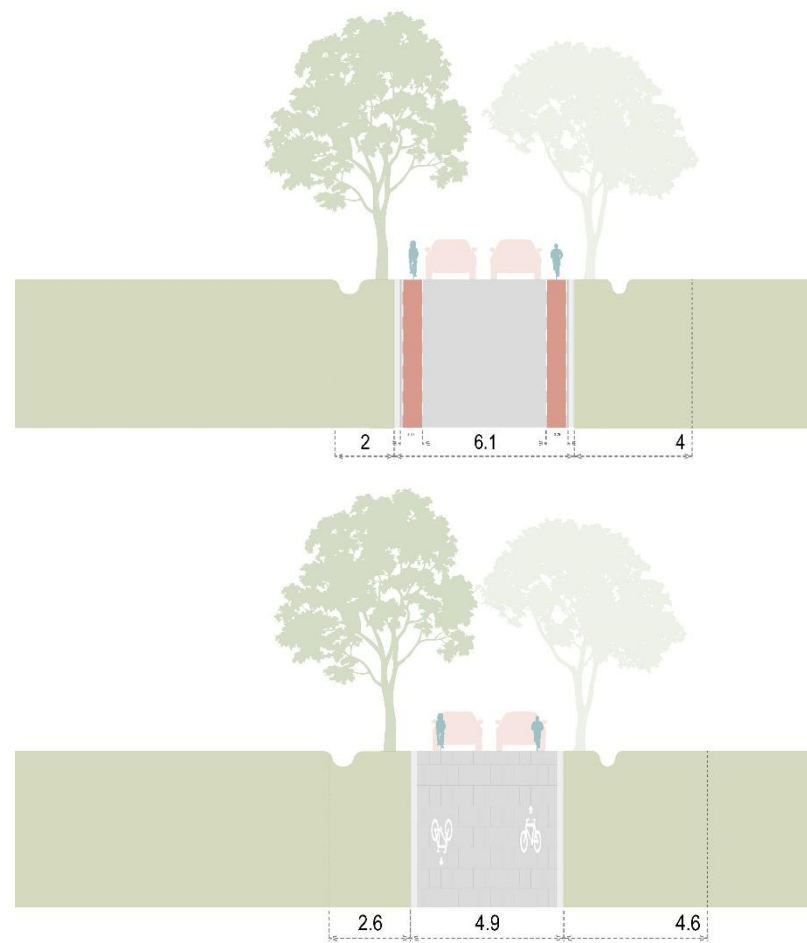
De “**verkeersluwe straten**” kunnen bij verdere uitwerking volgens de beslissingsboom worden ingericht. Hieronder zijn de **schoolomgevingen** belangrijke aandachtspunten.

Figuur 46: overzichtskaart

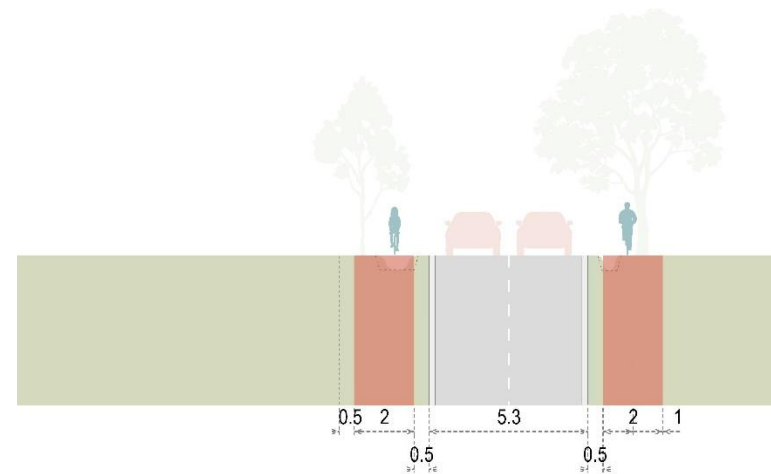
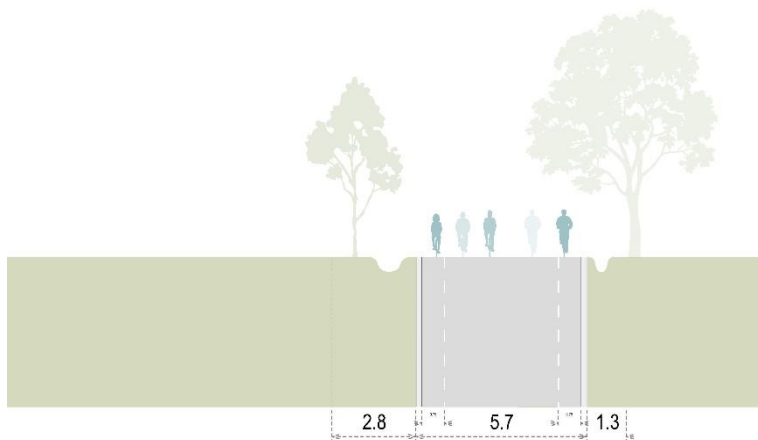
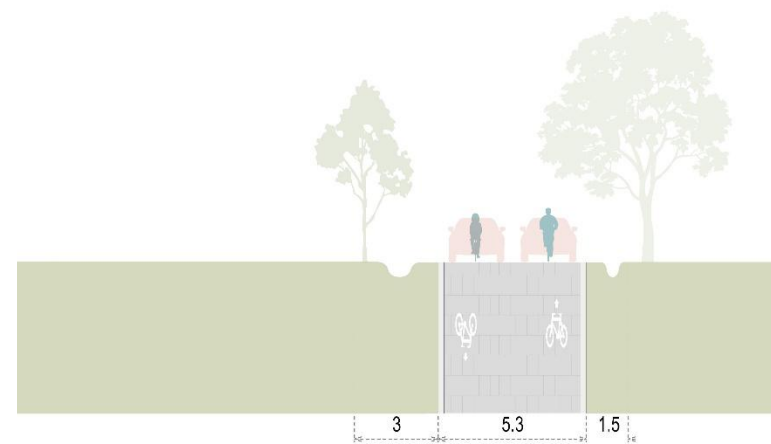




Figuur 47: Profiel Moerkantsebaan (bestaand en potentieel)



Figuur 48: Profiel Horendonk (bestaand en potentieel)



Figuur 49: Profiel Postbaan (bestaand en potentieel)

3.3. WERKDOMEIN C – FLANKERENDE MAATREGELEN

3.3.1. VERVOERSMANAGEMENT

Schoolvervoersplannen - Bedrijfsvervoersplannen

De gemeente Essen wil een prioriteit maken van bedrijfsvervoersplannen voor alle instellingen met meer dan 50 personeelsleden. Hierbij worden dus niet enkel privébedrijven betrokken maar ook scholen, woonzorgcentra... De ambitie is om samen met het provinciaal mobiliteitspunt van de provincie Antwerpen zoveel mogelijk bedrijven en instellingen te ondersteunen bij de opmaak van een mobiscan. Op basis daarvan kan vervolgens een advies op maat worden uitgewerkt voor de betrokken medewerkers. Bedoeling is om voor de werknemers alternatieven te kunnen aanbieden in de vorm van carpoolen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer.

Daarnaast worden volgende maatregelen voorzien:

- De bestaande maatregelen i.v.m. het schoolverkeer (fietscontroles, gemachtigde opzichters, verkeersregeling aan de scholen, verkeersopvoeding, overleg met oudercomités) worden behouden.
- Er wordt gezorgd voor een goed onderhoud van de haltes van het openbaar vervoer.
- Op diverse plaatsen worden er voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien: aan de voornaamste bushaltes, aan openbare gebouwen, nabij winkels,... Het gebruik van de stallingen zal worden gemonitord zodat de stallingen kunnen worden uitgebreid indien nodig.
- Om het gemeentepersoneel er toe aan te zetten om niet meer met de wagen te komen werken, is er een fietsvergoeding en worden abonnementen op het openbaar vervoer terugbetaald. Daarnaast denkt de gemeente eraan om douches te voorzien voor het personeel dat met de fiets naar het werk komt.

De gemeente zal samen met AWW nagaan aan welke verkeerslichten er mogelijkheden zijn om wachttijdvoorspellers te plaatsen en waar het mogelijk is om rechtsaf of rechtdoor door rood toe te laten voor fietsers.

De gemeente zal ook een onderzoek starten naar een geschikte locatie voor een fietstelpaal. Een fietstelpaal registreert het aantal fietsers die voorbij de paal fietsen. De paal levert op die manier data aan de gemeente over het aantal fietsers, maar heeft ook een sensibiliserende functie, zowel naar fietsers als naar autobestuurders. Een locatie op de route van de fietssnelweg lijkt voor de hand te liggen.

De gemeente zal samen met de politie afspraken maken om de ongevallen op het grondgebied zo nauwkeurig mogelijk te registreren. Dit moet toelaten om waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen om ongevallen te voorkomen.



Figuur 50: Fietstelpaal Mechelen Nekkerspoel (links) en wachttijdvoorspeller voor fietsers (rechts)

3.3.2. SENSIBILISERING - COMMUNICATIE

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan worden via campagnes ondersteund. De gemeente Essen zal ook systematisch het grote verhaal blijven communiceren dat aan de basis ligt van het mobiliteitsplan: de modal shift naar stappen, fietsen en openbaar vervoer, autoluw verblijfsgebied dat met de wagen bereikbaar blijft.

- Bij de realisatie van een belangrijke nieuwe maatregel/ingreep wordt hieraan de nodige kenbaarheid gegeven.
- Het informatieblad van de gemeente wordt reeds actief gebruikt als spreekbuis naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van politieacties (bv. rond snelheidsovertredingen of foutparkeren) kunnen opgenomen worden.
- Bij het invoeren van een nieuwe dienstregeling (gewoonlijk in december) of nieuwe tarieven (in februari) van De Lijn wordt deze informatie ook door de gemeente verspreid.
- De gemeente heeft het VVG-charter ondertekend en engageert zich daarmee om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren.
- Essen zal een werfcharter opstellen om werftransport in schoolomgevingen en op schoolroutes tijdens de schoolspits te vermijden. De gemeente zal hierover een actieve communicatie voeren met aannemers en bouwheren over het werftransport in de buurt van schoolomgevingen. De gemeente stelt hiervoor een aanspreekpunt ter beschikking waar aannemers terecht kunnen met vragen. Dit aanspreekpunt zoekt samen met de aannemers naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook schoolroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.

3.3.3. HANDHAVING

Het invoeren van nieuwe snelheids- of parkeerregimes,... heeft geen zin zonder handhavingsbeleid. Een goede communicatie naar de bevolking toe is ook hier belangrijk, zodat men weet waartoe de actie dient:

- Het parkeerbeleid kan maar succesvol zijn indien er wordt gehandhaafd.
- Er kunnen preventieve en nadien repressieve controles gehouden worden op verschillende locaties. Over de resultaten van deze acties wordt duidelijk gecommuniceerd in het infoblad en op de website van gemeente en politiezone.
- In samenspraak met De Lijn kunnen er controles op het hinderen van het busverkeer georganiseerd worden. Deze acties richten zich op specifieke door de chauffeurs gemelde pijnpunten (en tijdstippen). Op deze manier kan de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren.
- Om de realisatie van zone 30 gebieden en veilige schoolomgevingen waar te maken, is een handhavingsbeleid noodzakelijk.

3.3.4. ORGANISATIE VAN MOBILITEITSBELEID

Intern overleg, communicatie en organisatie binnen bestuur en administratie zijn een belangrijke ondersteunende factor voor de mobiliteitsplanning.

- De dienst Openbare Infrastructuur en de Dienst Ruimtelijke Ordening zorgen voor een nauw overleg. Dit zorgt er mee voor dat er steeds een afstemming is tussen het ruimtelijke aspect en het mobiliteitsaspect. De mobiliteitsdienst zal de concrete uitwerking van de acties verzorgen en gegevens over de effecten van deze acties verzamelen (met het oog op de jaarlijkse evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan). Zij zal tevens instaan voor de samenwerking met de lokale politie en voor het contact met de bevolking en externe actoren.
- Om het gebruik van het fietsroutenetwerk te ondersteunen zal de signalisatie verder worden uitgerold. Op de wegwijzers worden ook de afstanden naar nabijgelegen kernen aangegeven.
- Het tragewegenplan zal ook verder worden gerealiseerd. De afspraken in verband met herstel van trage wegen, bewegwijzering, onderhoud... worden opgevolgd. Bij de realisatie van nieuwe woonwijken zal worden vermeden dat er trage wegen verdwijnen, en zal worden nagegaan of nieuwe doorsteekjes kunnen worden gerealiseerd.

4

ACTIEPROGRAMMA

Hieronder volgt een tabel met een overzicht van maatregelen. Dit is een bundeling van voorgaande voorgestelde acties binnen dit beleidsplan mobiliteit (met richtinggevend deel). Deze tabel is ook in excel-vorm beschikbaar zodat de gemeente dit beleidsplan levend kan houden en gemakkelijk kan opvolgen.

Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt. Onder korte termijn wordt een looptijd verstaan tot 3 jaar, middellange termijn loopt van 4 tot en met 6 jaar en lange termijn van 7 tot en met 14 jaar. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid.

De acties krijgen ook een prioriteit toegekend, die praktisch soms niet strookt met de timing. Telkens wordt ook de initiatiefnemer en mogelijke partners aangeduid. Deze acties worden telkens met intern overleg tussen diensten (openbare werken, milieu, ...) besproken om een gedragen klimaatrobuuste en futureproof uitwerking te verkrijgen.

Bij de uitrol van sommige acties is een proefopstelling aangewezen. Deze wordt best gestart bij het begin van een verlengd weekend of vakantieperiode. Zo kunnen de gebruikers hieraan gewoon worden. Proefopstellingen duren ook minstens 3 maand (liefst 6 maand) om gedragsverandering te kunnen laten optreden.

Subthema	Nr.	Actie	Hoofddoelstelling	Gebied	Timing	Prioriteit	Initiatief	Partners
Projectontwikkelingen	A01	Opvolging ruimtelijke en verkeerskundige impact van projectontwikkelingen	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Ontwikkelaars	Gemeente
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.01	Uitrol trage wegenplan	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.02	Oversteekplaats Moerkantsebaan x Wolfsheuvel & Moerkantsebaan x Rouwmoer	Verkeersveiligheid	Andere gebieden	MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	AWV
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.03	Verkeersleefbaarder maken Beukendreef: KT fietsstraat	Milieu	Heikant & centrum	KT-MLT	Hoog	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.04	Vergroenen en ontharden van Heuvelplein en centrumstraten	Milieu	Heikant & centrum	MLT	Hoog	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.05	Verkeersveiliger maken Nollekensstraat thv zorgcentrum	Milieu	Heikant & centrum	MLT	Gemiddeld	Gemeente	zorgcentrum
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.06	Vergroenen van de Nieuwstraat	Milieu	Heikant & centrum	LT	Gemiddeld	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.07	Vergroenen en fietsvriendelijker maken van Heuvelplein – Watermolenstraat	Milieu	Heikant & centrum	LT	Hoog	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.08	Verkeersleefbaarder maken Beukendreef: LT woonerf (begin, einde en ontharding)	Milieu	Heikant & centrum	LT	Gemiddeld	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.09	Voetpadenplan (incl. toegankelijkheid)	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Hoog	Gemeente	
Voetgangersvoorzieningen en verblijfsruimte	B1.10	Opmaak draaiboek publieke ruimte (integrale toegankelijkheid, leesbaarheid wegen, ...)	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	
Schoolomgevingen	B1.11	Beveiligen schoolomgevingen	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	betrokken school
Schoolomgevingen	B1.12	Fietsvriendelijker maken Kloosterstraat en Molenstraat	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT-MLT	Hoog	Gemeente	
Schoolomgevingen	B1.13	Opmaken masterplan en uitrol veilige schoolomgevingen	Bereikbaarheid	Gemeente	KT/MLT	Hoog	Gemeente	
Fiets: bovenlokaal fietsnetwerk	B2.01	Fiets-o-strade van stationsplein naar Middenstraat doortrekken langs spoor	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Hoog	Gemeente	Provincie, Infrabel
Fiets: bovenlokaal fietsnetwerk	B2.02	Fietspaden Spijker	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	XLT	Hoog	Gemeente	AWV
Fiets: bovenlokaal fietsnetwerk	B2.03	Fietspaden Antwerpsesteenweg	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	XLT	Hoog	Gemeente	AWV
Fiets: (boven)lokaal fietsnetwerk	B2.04	Fietspaden Huybergsebaan verbinding Wildert-Hoek/Haven en Nederland	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	LT-XLT	Hoog	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.05	Uitrol lokaal fietsnetwerk	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.06	Fietsvriendelijker maken Maststraat	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT-MLT	Hoog	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.07	Fietsvriendelijker maken Sint-Jansstraat (van Kalmthoutsesteenweg tot en met stationsplein)	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.08	Herinrichting stationsomgeving Wildert	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	KT	Gemiddeld	Gemeente	NMBS
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.09	Herinrichting doortocht Wildert (Kalmthoutsesteenweg)	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Hoog	Gemeente	AWV
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.10	Verbeteren fietssuggestiestroken Middenstraat	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Gemiddeld	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.11	Fietsvriendelijker maken Velodreef	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	LT	Gemiddeld	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.12	Postbaan fietsvriendelijker maken	Bereikbaarheid	Andere gebieden	MLT	Hoog	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.13	Herinrichting Horendonk Oost	Bereikbaarheid	Andere gebieden	XLT	Gemiddeld	Gemeente	
Fiets: lokaal fietsnetwerk	B2.14	Plan en uitrol fietsinfrastructuur (zoals fietszones) centrum	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT	Laag	Gemeente	
Fiets	B2.15	Evaluatie fietsinfrastructuur	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.01	Buurthoppinpunt in Hoek	Bereikbaarheid	Andere gebieden	KT	Laag	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.02	Buurthoppinpunt in Horendonk centrum	Bereikbaarheid	Andere gebieden	KT	Laag	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.03	Lokaal hoppinpunt aan station Wildert	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	KT	Hoog	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.04	Lokaal hoppinpunt in Maststraat	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.05	Lokaal hoppinpunt aan station Essen-centrum	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT	Hoog	Gemeente	NMBS
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.06	Lokaal hoppinpunt aan gemeentehuis	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT	Hoog	Gemeente	
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.07	Herinrichting stationsomgeving Essen-centrum	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	LT	Hoog	Gemeente	NMBS
Openbaar en gedeeld vervoer	B3.08	Plan en uitrol toegankelijke bushaltes	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Hoog	Gemeente	De Lijn
Gemotoriseerd verkeer	B4.01	Uitrol nieuwe wegencategorisering	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	AWV
Gemotoriseerd verkeer	B4.02	Uitrol vrachtnetwerk en verder onderzoek doorgaand vrachtverkeer	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	AWV, MOW
Gemotoriseerd verkeer	B4.03	Verdere uitwerking en uitrol landbouwnetwerk	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	Landbouwrap, Provincie, Infrabel
Gemotoriseerd verkeer	B4.04	Verkeersveiliger maken kruispunten Kalmthoutsesteenweg x Steenovenstraat, Achterstraat, Huybergsebaan en Middenstraat	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Gemiddeld	Gemeente	AWV
Gemotoriseerd verkeer	B4.05	Herinrichting kruispunt Middenstraat x Sint-Jansstraat	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer	B4.06	Herinrichting Moerkantsebaan West	Bereikbaarheid	Andere gebieden	XLT	Gemiddeld	Gemeente	AWV
Gemotoriseerd verkeer	B4.07	Herinrichting kruispunt Spijker x Kalmthoutsesteenweg x Antwerpsesteenweg	Bereikbaarheid	Gemeente	MLT	Hoog	Gemeente	AWV

Subthema	Nr.	Actie	Hoofddoelstelling	Gebied	Timing	Prioriteit	Initiatief	Partners
Gemotoriseerd verkeer: circulatiemaatregelen	B4.08	Onderzoek uitvoeren circulatieplannen en ontwerpen straten voor circulatie Heikant & centrum	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B4.09	Verkeersveilig maken Bremakker	Verkeersveiligheid	Heikant & centrum	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: circulatiemaatregelen	B4.10	Circulatiemaatregel Steenovenstraat	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: circulatiemaatregelen	B4.11	Onderzoek uitvoeren circulatieplannen en ontwerpen straten voor circulatie Woonbos & Wildert	Verkeersveiligheid	Woonbos & Wildert	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.01	Moerkantsebaan (aanpassen snelheid - 70/50/30)	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT	Laag	Gemeente	AWV
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.02	Horendonk (aanpassen zone 30)	Verkeersveiligheid	Andere gebieden	MLT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.03	Huybergsebaan (aanpassen snelheid - 50)	Verkeersveiligheid	Woonbos & Wildert	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.04	Postbaan (aanpassen snelheid - 50/30)	Verkeersveiligheid	Andere gebieden	LT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.05	Schelpheuvelstraat (aanpassen snelheid - 30)	Verkeersveiligheid	Heikant & centrum	KT-MLT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.06	Fietsvriendelijker maken Steenovenstraat - Sint-Jansstraat	Verkeersveiligheid	Woonbos & Wildert	KT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: snelheid en verkeersleefbaarheid	B5.07	Heikant, Statie en Centrum (uitrol zone 30 - 50 - 70)	Verkeersveiligheid	Heikant & centrum	KT-MLT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: verkeersveiligheid	B5.08	Herinrichting kruispunten Moerkantsebaan x Hollandseweg & Moerkantsebaan x Bredestraat	Verkeersveiligheid	Andere gebieden	MLT	Gemiddeld	Gemeente	AWV
Gemotoriseerd verkeer: verkeersveiligheid	B5.09	Poorten creëren aan begin nieuw snelheidsregime (Uitwerken idee + opmaken planning)	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT/MLT	Gemiddeld	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: parkeren	B6.01	Parkeerbeleid versterken in de kern van Essen en aan station (fiets en auto)	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	MLT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: parkeren	B6.02	Overschot straatparkeren afbouwen in centrum Essen	Bereikbaarheid	Heikant & centrum	MLT	Hoog	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: parkeren	B6.03	Overschot straatparkeren afbouwen op doortocht Wildert	Bereikbaarheid	Woonbos & Wildert	MLT	Laag	Gemeente	
Gemotoriseerd verkeer: parkeren	B6.04	Parkeerbeleid vrachtwagens uitwerken	Bereikbaarheid	Gemeente	MLT	Laag	Gemeente	MOW
Vervoersmanagement	C1.01	Opmaak schoolvervoersplannen	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	betrokken scholen
Vervoersmanagement	C1.02	Opmaak bedrijfsvervoersplannen	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Laag	Gemeente	bedrijven, VVR
Vervoersmanagement	C1.03	Verderzetten maatregelen woon-schoolverkeer: fietscontroles, gemachtigde opzichters, verkeersopvoeding...	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	
Vervoersmanagement	C1.04	Onderhoud bushaltes	Bereikbaarheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Laag	Gemeente	De Lijn
Vervoersmanagement	C1.05	Onderzoek naar locaties en aantal nodige fietsenstallingen en plaatsen van stallingen	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Hoog	Gemeente	
Vervoersmanagement	C1.06	Overleg AWW ivm rechtsaf - rechtdoor rood aan verkeerslichten	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT	Laag	Gemeente	AWV
Vervoersmanagement	C1.07	Onderzoek naar geschikte locatie en plaatsen fietstelpaal	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Laag	Gemeente	Provincie
Vervoersmanagement	C1.08	Afspraken maken met politie ivm nauwkeurige registratie verkeersongevallen	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT	Gemiddeld	Gemeente	Politie
Vervoersmanagement	C1.09	Bevraging bij bevolking naar interesse voor deelwagens	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Vervoersmanagement	C1.10	Opmaak bewegwijzeringsplan	Bereikbaarheid	Gemeente	MLT/LT	Laag	Gemeente	
Sensibilisering & communicatie	C2.01	Opmaken communicatiestrategie rond mobiliteitsingrepen	Milieu	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	
Sensibilisering & communicatie	C2.02	Sensibiliseringscampagnes verkeersveiligheid opmaken/uitrollen	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	
Sensibilisering & communicatie	C2.03	Communiceren over nieuwe dienstregeling/tarieven van De Lijn	Milieu	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	De Lijn
Sensibilisering & communicatie	C2.04	Opvolging acties VVG	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	
Sensibilisering & communicatie	C2.05	Opvolging Energie- en Klimaatactieplan	Milieu	Gemeente	KT-MLT-LT	Gemiddeld	Gemeente	scholen, landbouwsector, industrie
Sensibilisering & communicatie	C2.06	Opstellen werf-charter	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT	Gemiddeld	Gemeente	
Sensibilisering & communicatie	C2.07	Afspraken ivm handhaving: parkeren, snelheid, hinderen bussen	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT-MLT-LT	Laag	Gemeente	Politie
Organisatie mobiliteitsbeleid	C3.01	Uitrollen fietsbewegwijzering	Bereikbaarheid	Gemeente	KT	Laag	Gemeente	
Organisatie mobiliteitsbeleid	C3.02	Structureel overleg tussen Dienst Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening & buurgemeenten	Milieu	Gemeente	KT-MLT-LT	Hoog	Gemeente	buurgemeenten
Organisatie mobiliteitsbeleid	C3.03	Oprichten mobiliteitsraad	Verkeersveiligheid	Gemeente	KT	Gemiddeld	Gemeente	

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE