

VECTRIS

MOBILITEITSPLAN ESSEN

OPDRACHTGEVER

CONTACTPERSOON

PROJECTTEAM

LOOPTIJD

BEDRAG

SAMENWERKING

Gemeente Essen

Jef Pleysier (jef.pleysier@essen.be – 03 361 92 71)

Evelien Van Bockstal, Jos Wouters, Nele Wuyts, Ciska Geysens, Chiara Bonine, Marie Wouters

2020 – 2024 en 2025 - 2026

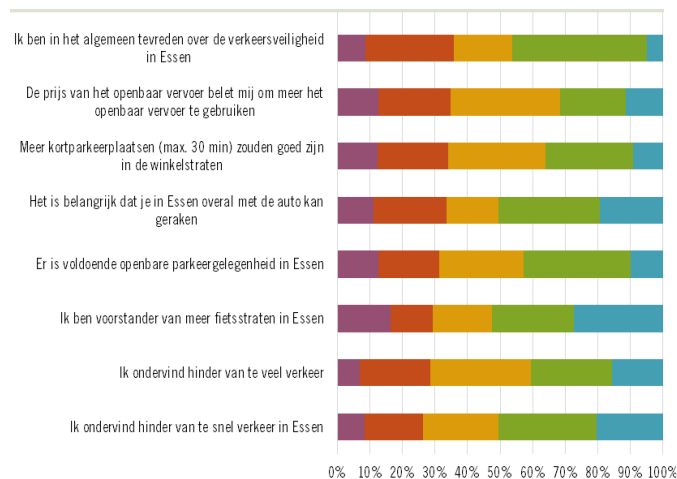
47.512 en 13.640 (excl. BTW)

/

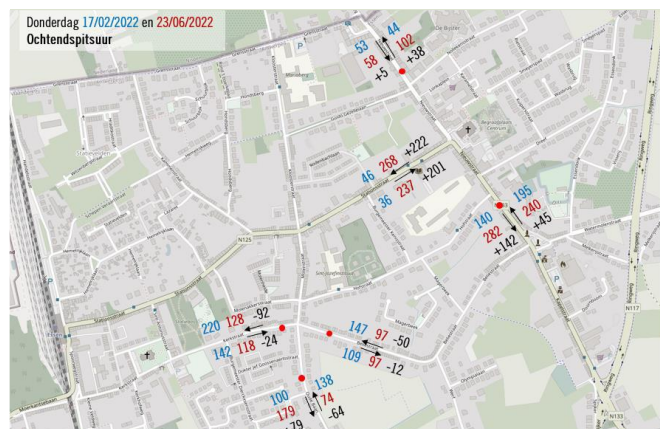
Aangezien het vorig mobiliteitsplan dateert van 2011 en er grote veranderingen in de mobiliteitswereld zijn, maakte VECTRIS een nieuw mobiliteitsplan op.

Er werd gewerkt met verschillende participatievormen en er werden verschillende onderzoeken uitgevoerd. Door de coronapandemie moesten sommige onderzoeken uitgesteld worden, waardoor we dichterbij de legislatuur-overgang kwamen. Hierdoor is de opmaak van het mobiliteitsplan in twee delen gebeurd.

Er werd in het tweede deel gekozen om meer in te zetten op het verfijnen van de netwerken en minder op de concrete uitwerking.



Resultaten bevraging stellingen



Resultaten bijkomende tellingen

ORIËNTATIE

Net zoals voor andere mobiliteitsplannen, startte VECTRIS met de analyse van de gemeenten. Hierbij werden bestemmingen, netwerken, infrastructuur en gebruik in kaart gebracht.

Daarnaast wordt de planningscontext beschreven waarin het beleidsplan ruimte Essen, de verschillende RUPs en de bovenlokale beleidslijnen vanuit de vervoerregio worden gebundeld.

Vervolgens werd de visie van de verschillende actoren gebundeld en de doelstellingen van de gemeente vastgelegd. Ten slotte volgde een bevraging van de burgers. In totaal namen 398 respondenten deel aan de digitale bevraging. Hierin werd gevraagd naar het verplaatsingsgedrag, de knelpunten en werden stellingen geponeerd.

Op basis van deze analyse werd beslist dat er nog onvoldoende informatie was over de verkeersstromen (en hoeveelheid doorgaand verkeer) en het parkeergedrag.

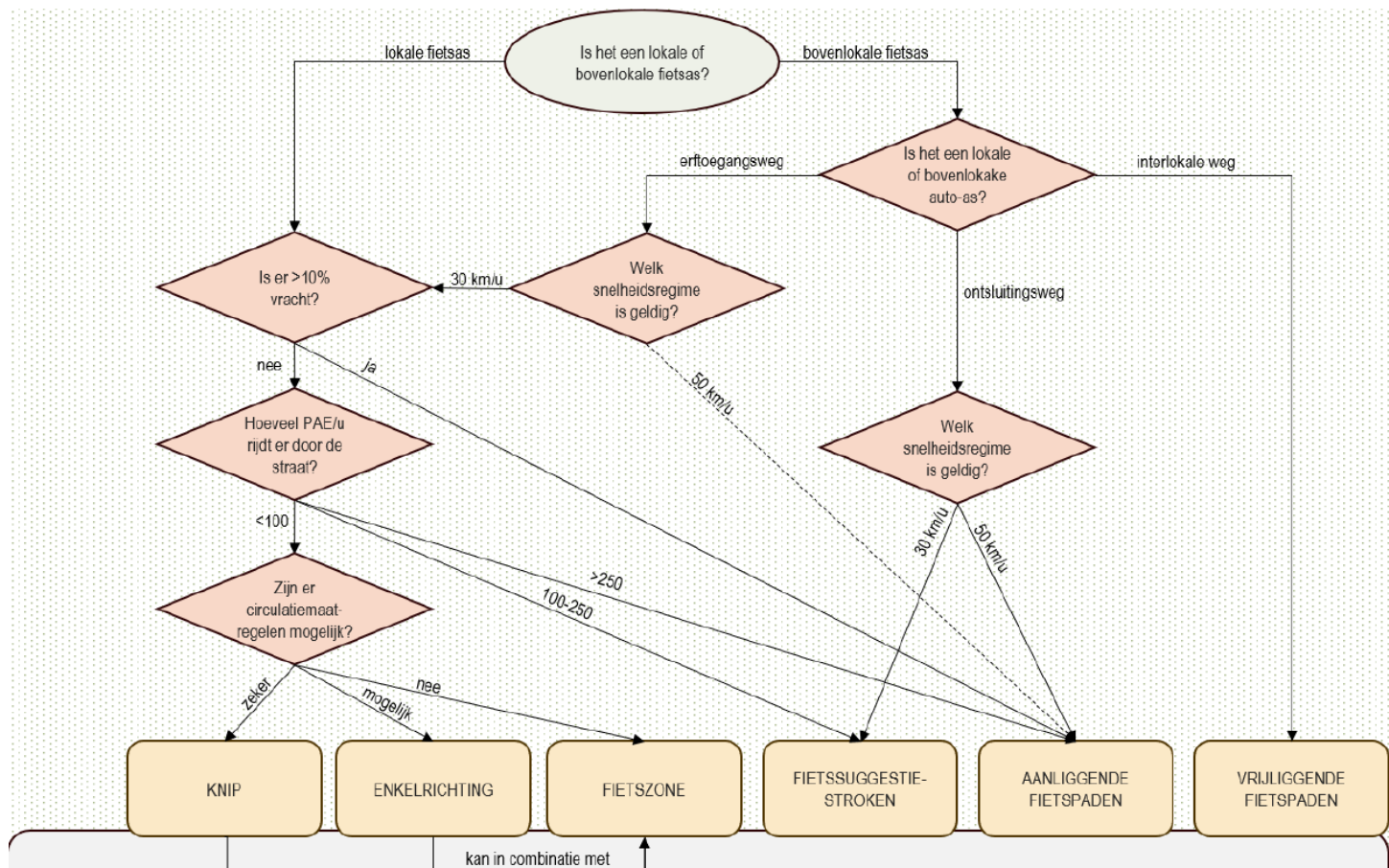
SYNTHESE

Bij de start van de synthesesnota worden de onderzoeken uitgewerkt. Gezien de coronapandemie, werden deze enkele maanden uitgesteld. Er werden kruispunttellingen, slangtellingen en een parkeeronderzoek uitgewerkt. Voor de analyse van het doorgaand verkeer werd een rekenmodel uitgewerkt. De resultaten werden nauwkeurig onderzocht. Uit deze tellingen blijkt dat verschillende straten de verkeersleefbaarheids grenzen bereiken. Daarnaast zien we ook dat het parkeergebruik zeer vrij is. Als laatste onderzoek werd het landbouwverkeer onder de loep genomen. Samen met de landbouwers werden de verschillende verkeersstromen in kaart gebracht, alsook de knelpunten.

Vervolgens werd de laatste stand van zaken van de planningscontext geüpdatet. De laatste detail van de vervoerregio's, het trage wegenplan, verschillende beleidskaders en het beleidsplan ruimte werden meegenomen.

Vervolgens werden algemene mobiliteitsprincipes gebundeld, zodat externe lezers ook de basisprincipes van waaruit mobiliteitsplannen worden gemaakt, kunnen volgen.

Vanuit deze principes werden de netwerken verder uitgewerkt en werd op basis van deze netwerken voorstellen gedaan over verschillende maatregelen.



Visie fietsnetwerk

Deze maatregelen (en bijhorende varianten) werden tijdens een workshop met geïnteresseerde burgers besproken.

Vanuit deze input en de doelstellingen van de gemeente, werd het voorkeursscenario uitgewerkt.

BELEIDSPLAN

Het voorkeursscenario kon niet tijdig omgezet worden in het beleidsplan, voor de verkiezingen, waardoor een herneming van het mobiliteitsplan werd opgestart in 2025.

Er werd gekozen om meer in te zetten op het verfijnen van de netwerken en om de concrete maatregelen meer open te laten. Daarom werden beslissingsbomen toegevoegd zodat bij aanpak van wijken en straten de juiste maatregelen kunnen genomen worden. Hierdoor werden ook lokale fietsassen, wijkontsluitingswegen en wijkverzamelwegen toegevoegd in de categorisering.

Het mobiliteitsplan werd in de zomer van 2026 afgerond.



Visie autonetwerk