



Vervoerregio  
**ANTWERPEN**

# Evaluatierapport

van het

## Routeplan 2030

Regionaal mobiliteitsplan

Versie

2022 - 06 b

# Inhoudstafel

<b>Inhoudstafel</b> .....	<b>2</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
Doel evaluatierapport .....	3
Leeswijzer - figuren .....	3
Ontsluiten van data .....	3
Procesverloop en rapportage.....	3
<b>Overzicht kernindicatoren</b> .....	<b>4</b>
<b>Belangrijkste bevindingen per indicator</b> .....	<b>5</b>
<b>Context</b> .....	<b>7</b>
<b>Rapportage kernindicatoren</b> .....	<b>11</b>
1. Bezit voertuigen .....	11
2. Abonnementen duurzame modi .....	17
3. Stiptheid openbaar vervoer.....	20
4. Snelheid openbaar vervoer (A-net) .....	22
5. Knelpunten fietsnetwerk.....	27
6. Aanbod deelmobiliteit.....	30
7. Aanbod overstap .....	33
8. Afgelegde afstand per modus .....	38
9. Filezwaarte hoofdwegennet.....	39
10. Aandeel combimobiliteit .....	41
11. Aantal reizigers openbaar vervoer .....	42
12. Aantal fietsers.....	47
13. Aantal gebruikers deelmobiliteit.....	49
14. Aantal overstappers .....	50
15. Modal split personen.....	53
16. Modal split goederen .....	60
17. Vervoersarmoede.....	61
18. Verkeersveiligheid .....	61
19. Klimaat en luchtkwaliteit.....	65
20. Lawaai.....	67
21. Gebruikerstevredenheid .....	69
<b>Bijlagen</b> .....	<b>71</b>
Lijst met figuren.....	71
Lijst met tabellen .....	74
Lijst met afkortingen .....	75
Documenten ter beschikking op de website .....	75
<b>Versiebeheer</b> .....	<b>76</b>

# Inleiding

## Doel evaluatierapport

Dit evaluatierapport heeft het doel om cijfers leveren om:

- De 'vinger aan de pols te houden' door **periodiek op te volgen**, te analyseren en te evalueren (art. 11, 5° van het decreet basisbereikbaarheid) of de maatregelen uit het **regionaal mobiliteitsplan** worden gerealiseerd, gebruikt en **tot het gewenste effect leiden** zodat:
- Waar nodig (de prioriteiten van) het **beleid kan worden bijgestuurd** in functie van de na te streven effecten. Het regionaal mobiliteitsplan maakt immers deel uit van een cyclisch planningsproces, wat toelaat om het plan gaandeweg bij te sturen en te verfijnen.

Het evaluatierapport is gebaseerd op het evaluatiekader dat de kernindicatoren vastlegde die minimaal deel uitmaken van de periodieke evaluatie en dus rapportage over het Routeplan 2030 (*"Wat gaan we monitoren en evalueren?"*). De primaire focus ligt op het bijeenbrengen van beschikbare data, die evoluties aantonen rond deze kernindicatoren. Waar mogelijk en zinvol wordt ook aanvullend gerapporteerd over bijkomende indicatoren die inzicht verschaffen in de oorzaken en mechanismen achter de kernindicatoren.

## Leeswijzer - figuren

Om de omvang van dit document te beperken en toch voldoende volledig te zijn worden vele figuren enkel als miniatuur in dit document opgenomen met een link naar een bron waar de grafiek groter weergegeven wordt en vaak ook verder kan aangepast worden.

## Ontsluiten van data

De vervoerregio is een geschikt schaalniveau om **data consequent bijeen te brengen, te analyseren (aggregeren, trianguleren) en te ontsluiten**. Voor de data(collectie) zelf wordt teruggevallen op beschikbare metingen en data bij onze (overheids-)partners, onderzoeksinstituten, de bedrijfswereld, het middenveld. De vervoerregio-administratie (DMOW, afdeling beleid) staat in voor de analyse en rapportage. De maturiteit van de evaluatie op vervoerregioniveau zal bijgevolg stapsgewijs groeien in samenwerking met de partners naarmate de meetmethoden en data (*"Waarover en hoe meten?"*) toenemen.

## Procesverloop en rapportage

Dit is de eerste van de voorziene **jaarlijkse rapportage**<sup>1</sup> met beschikbare data die de voorafgaande 12 maanden verzameld werd en een vergelijking met eerdere data en/of data voor andere bestuursniveaus en/of vervoerregio's indien mogelijk. De rapportage wordt voorgesteld **aan de Vervoerregioraad en het Vlaams Parlement**<sup>2</sup> in Q1 van een kalenderjaar voor de dataset voor het jaar n-2 (vb. rapportage in Q1 2022 over data voor kalenderjaar

---

<sup>1</sup> Eerste rapportage ten laatste het eerste kalenderjaar na vaststelling van het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan door de Vervoerregioraad Antwerpen.

<sup>2</sup> Halfjaarlijkse rapportage naar aanleiding van het Toekomstverbond, met beleidsrapportage in het voorjaar en financiële/cijfermatige rapportage in het najaar.

2020). We trachten verder aan te vullen met de beschikbare data. Volgende stappen werden uitgevoerd:

- Bepalen van te gebruiken databronnen en meetmethodieken per indicator, verwerken van geleerde lessen uit voorgaande rapportage - van de partners;
- Datacollectie per indicator;
- Bundelen, aggregeren, trianguleren en analyseren van data, opmaak ontwerprapport;
- Presentatie van de rapportage en reflectie op noodzakelijke bijsturing in het beleid.

De cijfers uit dit rapport zijn op termijn ook te vinden in een online dashboard op de website van de vervoerregio.

## Overzicht kernindicatoren

Het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio wordt geëvalueerd a.d.h.v. **20 hoofdindicatoren**. In lijn met de structuur van het Routeplan 2030, gaat het om indicatoren rond de **kwaliteit van aanbod & bezit** ('keuzes aanbieden'), het **gebruik en (mobiliteits)gedrag** door 'mobilisten' ('keuzes ondersteunen') en het resulterend **effect** op de mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen.

Daarnaast worden ook de **maatschappelijke context** en de **realisatiegraad van het Routeplan 2030** (in het bijzonder het actieplan) opgevolgd. Om de noodzakelijke samenwerking tussen betrokken mobiliteitsactoren in de regio te monitoren, zal in elk jaarverslag ook **één beste praktijk** ('project in de kijker') en **één verbeterpunt opgesomd worden m.b.t. het interbestuurlijk samenwerken**. Dit resulteert in onderstaand samenvattend overzicht:

Context	Kwaliteit, aanbod & bezit	Gebruik & gedrag	Effect
Aantal gemeenten in de vervoerregio	1. Bezit voertuigen	8. Afgelegde afstand per modus	15. Modal split personenvervoer
Aantal inwoners in de vervoerregio	2. Abonnementen duurzame modi	9. Filezwaarte hoofdwegennet	16. Modal split goederen
Aantal jobs in de vervoerregio	3. Stiptheid openbaar vervoer (A-net)	10. Aandeel combimobiliteit	17. Vervoersarmoede
Aandeel thuiswerk	4. Snelheid openbaar vervoer (A-net)	11. Aantal reizigers openbaar vervoer	18. Verkeersveiligheid: aantal ongevallen
Vergroening wagenpark	5. Aanbod deelmobiliteit	12. Aantal fietsers	19. Klimaat & luchtkwaliteit
Samenwerking	6. Aanbod overstap	13. Aantal gebruikers deelmobiliteit	20. Lawaai
	7. Knelpunten fiets (A-net)	14. Aantal overstappers	21. Gebruikers-tevredenheid
Realisatiegraad Routeplan 2030			

## Belangrijkste bevindingen per indicator

Meer detail over deze bevindingen is terug te vinden in het betreffende hoofdstuk.

1. Eén huishouden op acht beschikt niet over een voertuig. Voor huishoudens met een gezinshoofd tussen 35 en 44 jaar is dat 1/10.
  - De e-fiets staat ondertussen bij ongeveer 1 op 6 huishoudens.
  - De vervoerregio's Antwerpen en Oostende hebben het laagste aantal voertuigen per huishouden.
2. Tijdens de COVID-19 epidemie is het aantal abonnementen van De Lijn gedaald met 20%.
  - De vervoerregio Antwerpen is de enige Vlaamse vervoerregio met een universiteit waar er geen tussenkomst is in abonnementen van De Lijn voor studenten.
  - De vervoerregio's Antwerpen en Oostende hebben het hoogste percentage inwoners met een abonnement van De Lijn.
3. Nationaal zien we dat de stiptheid van het openbaar vervoer in 2020 een recordhoogte haalde met 76% stipte trams en bussen en 94% stipte treinen.
4. De commerciële snelheid van de meeste tram- en buslijnen blijft onder de streefwaarden, hoewel een meerderheid van tram en buslijnen tussen 2019 en 2021 een toename van de snelheid zag.
5. Op de fietssnelwegen zijn er 17 km met zeer laag trillingscomfort en 26 kilometer zonder infrastructuur (excl. Beveren).
  - Op het BFF zijn nog 132 km met gemengd verkeer of smalle gelijkgrondse fietspaden aan wegen van 70 km per uur of meer.
6. Er was in 2021 in 15 gemeenten een aanbod van deelfietsen. In 2022 komen via Lantis elektrische deelfietsen in alle gemeenten (DonkeyRepublic).
7. Van de 337 voorgestelde locaties voor mobipunten zijn er 167 met een fietsenstalling.
8. Een inwoner van de vervoerregio legde in 2015-2019 per dag gemiddeld 28 km af, waarvan 11km duurzaam.
9. De filezwaarte op het hoofdwegennet is tijdens de eerste COVID-19-lockdown sterk afgenomen, maar piekte in oktober 2021 opnieuw met een maandcijfer dat sinds 2011 het hoogste is op twee na.
10. Van alle verplaatsingen in 2015-2019 gebeurt 11% combimobiel.
11. Het aantal reizigers op openbaar vervoer is in COVID-19-jaar 2020 gehalveerd en op De Lijn in 2021 slechts met 13% hersteld.
  - De drukste tramlijnen zijn 3, 10, 15, 2 en 5 met elk in 2021 tussen de 3,2 en 3,4 miljoen reizigers per jaar.

- De treinverbinding met de meeste opstappers buiten de kernstad liggen is de lijn 12 Essen-Luchtbal met ongeveer lokale 600 000 lokale reizigers per jaar op die lijn. Lier is buiten de kernstad het drukste station.
  - De drukste buslijnen zijn 410 en 640. Ze tellen samen in 2021 ongeveer 2,2 miljoen reizigers per jaar.
  - De snelbussen tellen minder reizigers, maar we nemen aan dat die reizigers wel grotere afstanden afleggen.
12. Het hoogste aantal fietsers op één locatie werd geteld aan de Mercatorstraat in 2019: 1,7 miljoen.
13. Velo telde 4 miljoen ritten in 2020
14. P+R Melsele telde in 2019 meer dan 1800 tramgebruikers op weekdagen.
- Tellingen van bezetting van fietsenstallingen zijn moeilijk te vinden
15. De bestaande OVG onderzoeksmethodiek laat onvoldoende toe om een onderbouwde uitspraak te doen over de modal shift evolutie. De resultaten voor 2015-2019 tonen aan dat verplaatsingen door inwoners van de vervoerregio  $51 \pm 2\%$  duurzaam waren. Voor woon-werkverkeer, op straatniveau en gewogen naar afstand is de 50% echter nog niet bereikt.
16. Het aandeel wegtransport van containers uit de haven nam licht toe van 56% in 2019 naar 58% in 2020, zowel ten koste van binnenvaart als spoor.
17. Meer dan een derde van de huishoudens met minder dan 1500 euro per maand beschikt niet over een fiets of gemotoriseerd voertuig.
18. Het aantal verkeersongevallen met letsel per 1000 inwoners is in de vervoerregio Antwerpen sinds 2014 minder gedaald dan in de rest van Vlaanderen
19. Het departement omgeving rapporteert dat de emissies van CO<sub>2</sub> van transport over de weg in de vervoerregio een piek kenden in 2016 en sindsdien ongeveer 1% gedaald zijn.
20. In het geluidsactieplan belangrijke wegen 2019-2023 zijn een 17-tal locaties geïdentificeerd in de vervoerregio Antwerpen
21. Het aandeel van de reizigers dat tevreden is over De Lijn daalde in de vervoerregio van 55% in 2016 naar 48% in 2020 en blijft dan stabiel in 2021.

## Context

De 32 gemeenten van de vervoerregio bieden volgens Statbel een thuis aan 1 145 824 **inwoners** in 2021 (Figuur 1). Dat aantal groeit sinds 2010 met bijna 8000 inwoners of 0.7% per jaar (Figuur 2). Het aantal huishoudens groeide bijna even snel van 465 000 in 2010 naar 497 000 in 2021 (Figuur 4). De gemiddelde huishoudensgrootte nam dus licht toe van 2.27 naar 2.28 (Figuur 5). De vervoerregio biedt ook een dik half miljoen **werkplaatsen**: in 2020 waren er 460 119 loontrekkenden en 75 494 zelfstandigen in hoofdbezigheid (Figuur 6). Het aantal arbeidsplaatsen stijgt sneller dan de bevolking en is in 2019 ook al hoger dan de beroepsbevolking. De beroepsbevolking bestaat uit de werkenden en niet-werkende werkzoekenden, samen 525 121 in 2019 (Figuur 6). Niettegenstaande ligt de **werkzaamheidsgraad** in de leeftijdsgroep 20-64 jaar in Antwerpen steeds lager dan in Vlaanderen. Terwijl deze in Vlaanderen tussen 2010 en 2019 steeg van 73% naar bijna 77% (Figuur 8), gaat de stijging in de vervoerregio Antwerpen maar van 68% naar bijna 72%. In beide gevallen wel een stijging van ongeveer 4%punten.

Voor 2018 beschikken we over het **pendelgedrag**: 295 000 arbeidsplaatsen worden ingevuld door pendelaars uit een andere gemeente, dat is 57% van de arbeidsplaatsen. 255 000 inwoners werken buiten de eigen gemeente, dat is 54% van de werkenden. Omgekeerd werken dus 46% binnen de eigen gemeente (Tabel 1).

**Thuiswerk** bedraagt ongeveer 11 dagen per arbeidsplaats per jaar zoals gerapporteerd in de woon-werk enquête in de vervoerregio Antwerpen van januari 2020, wat neerkomt op gemiddeld minder dan 1 dag per maand. Voor arbeidsplaatsen in de stad Antwerpen is het ongeveer een derde meer, in de rest van de vervoerregio een derde minder. Volgens de enquêtes van Statbel zat thuiswerken in Vlaanderen al enkele jaren in de lift (Figuur 3). Zij rapporteren een geleidelijke groei tussen 2010 en 2017 in het aantal en aandeel loontrekkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt van 13,5% naar 18%. Na een lichte terugval in 2018 noteren we 20% voor 2019 en bijna 29% voor 2020. Deze cijfers werden uiteraard sterk beïnvloed door de Covid-19 pandemie.

De **ecoscore** van het **personenwagenvoertuigpark** neemt in Vlaanderen jaarlijks met ongeveer een eenheid toe. Ze bedroeg 64,1 in 2021. Dat komt ongeveer overeen met de groenste nieuwe dieselwagens tot 110kW of benzinewagens tot 245 kW. Voor de berekening van de score wordt gekeken naar de schade die het voertuig veroorzaakt voor broeikasemissies, luchtkwaliteit en geluidshinder. De ecoscore wordt uitgedrukt in een waarde tussen 0 en 100: hoe hoger de ecoscore, hoe milieuvriendelijker het voertuig. Nieuwe volledig elektrische voertuigen scoren tussen 79 en 88 (Fiat 500, 70kW). De laagste score voor een nieuw voertuig is 40 voor een benzinevoertuig met 607kW. Met de ecoscore kunt u dus voertuigen vergelijken met verschillende technologieën en verschillende brandstoffen ([statistiek Vlaanderen](#) en [dept. Omgeving](#)). Opvallend is dat de nieuwe bedrijfs- en leasewagens ook in 2021 gemiddeld nog lager scoren dan particuliere wagens, al is het verschil wel kleiner geworden dan in de voorgaande jaren (Figuur 9).

Om de samenwerking met onze partners te evalueren stelden wij in november 2021 een enquête op die we aan onze partners van het Team MOW bezorgden: AMT, AWW, De Lijn, dMOW, DVW, Lantis en MDK. We menen te kunnen stellen dat onze partners erg geïnteresseerd zijn in samenwerking op niveau van de vervoerregio, maar dat er nog nood is aan een meer geïntegreerde werking.

Verder is het hier belangrijk te vermelden dat we nog steeds intensief samenwerken met Antwerpen stad, provincie en haven.

Om globaal te rapporteren over de realisatiegraad van het Routeplan hebben we nog geen zinnvolle methodiek ontwikkeld.

### Project in de Kijker en verbeterpunten – interbestuurlijke samenwerking

Als project in de kijker voor interbestuurlijke samenwerking willen we graag de bouw van nieuwe P+R faciliteiten aanreiken. Het gaat daarbij zowel om de P+R gebouwen die in opdracht van Lantis werden gebouwd, als de P+R in Massenhoven onder AWW.

- De interbestuurlijke samenwerking bij dat laatste project was opmerkelijk uitdagend:
- Gekoppeld aan bruggen over het Albertkanaal (DVW) met timing opgelegd door Europese subsidies
- Belangrijkste vrachtontsluiting voor Lier en Ranst (bedrijven)
- Zeer drukke en gevaarlijke fietsverbinding (fietsersbond)
- Drukke en complexe busverbinding (De Lijn)
- Ontsluiting van lokale bewoning tussen snelweg en kanaal (lokale overheid)
- Minder hinder aanpak van Lantis

Dankzij de constructieve samenwerking is het project opvallend vlot gelopen. In ontwerp is een goede oplossing gevonden om alle modi vlot en veilig met elkaar te verknopen. De uitvoering heeft uiteraard hinder veroorzaakt, maar die bleef binnen de verwachtingen. In de volgende fasen moeten nog de overdekte fietsenstallingen geplaatst worden en voorziet AWW om de fietspaden langs de N14 op grotere afstand ook veilig in te richten.

Aandachtspunten: Gelet op de files in de binnenstad en de vrije ruimte op de P+R locaties in januari '22, toen de Nederlanders niet in eigen land mochten shoppen, moeten we vaststellen dat de P+R faciliteiten geen onmiddellijke algemene gedragsverandering hebben teweeggebracht maar, zoals verwacht, langzaam opstarten. We merken enkele concrete aandachtspunten die hierin mogelijk een rol speelden:

- Signalisatie naar P+R locaties blijft een uitdaging, zeker dynamisch en met indicatie van vrije plaatsen en aanbod OV. Er zijn al veel stappen gezet, bv. om de naamgeving op OV en langs de weg identiek te maken en om de verschillende informatiesystemen met elkaar te verbinden en in een project met Be-mobile en Stad Antwerpen om mensen die richting Antwerpen rijden met een pop-up in Flitsmeister proberen te overtuigen om via een P&R te gaan, maar we zijn er nog niet.
- Ticketing: Het is nog niet mogelijk gebleken om een combi-ticket aan te bieden dat zowel de parkeergelegenheid als de rit met het OV regelt.
- Ticketing: De parkeerkost, zelfs met file, in centrum Antwerpen is mogelijk nog te laag om de shoppers aan te zetten om de P+R te gebruiken.

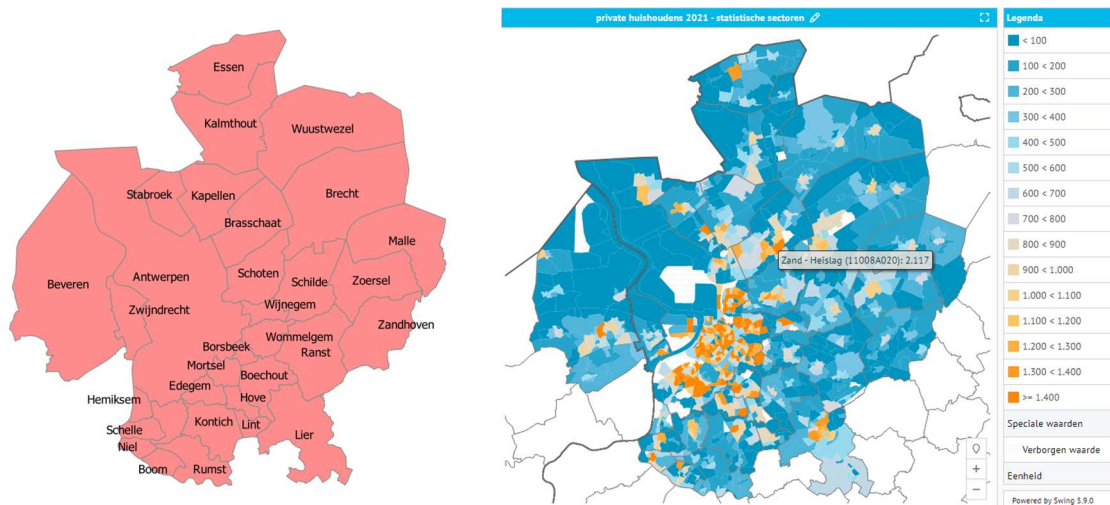


- Marketing: Nog niet alle P+R locaties worden samen door alle partners uitgebreid in de kijker gezet. Meerdere merken verdringen elkaar.

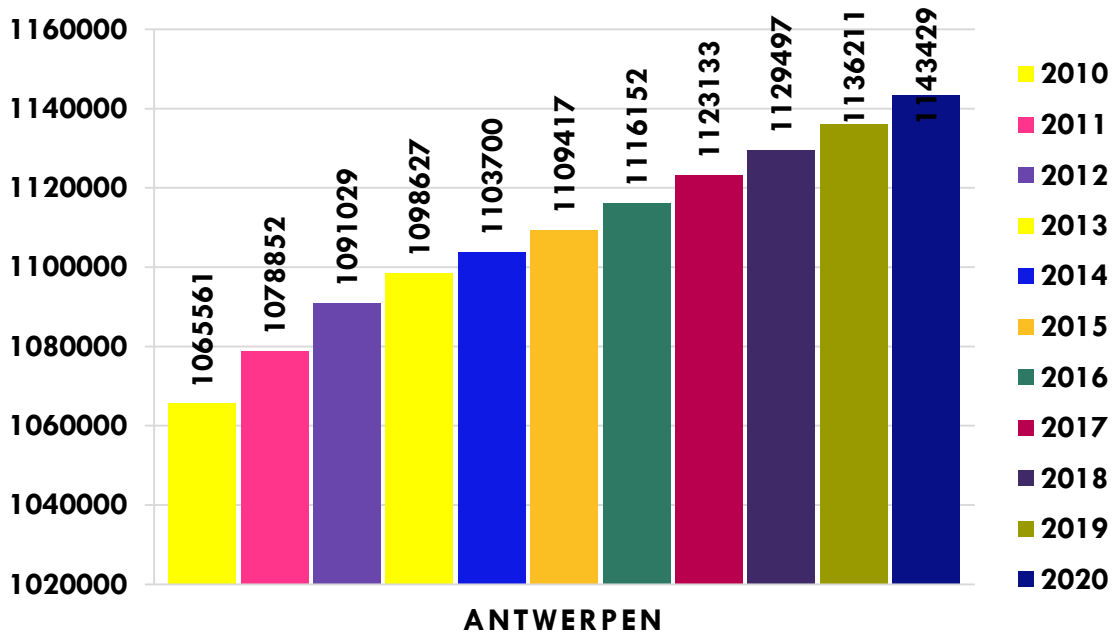
Conclusie: Binnen het beleidsdomein MOW is de samenwerking historisch al vrij goed. Met de andere beleidsdomeinen en bestuurlijke niveaus zijn er ook open communicatielijnen.

### Grafieken en tabellen

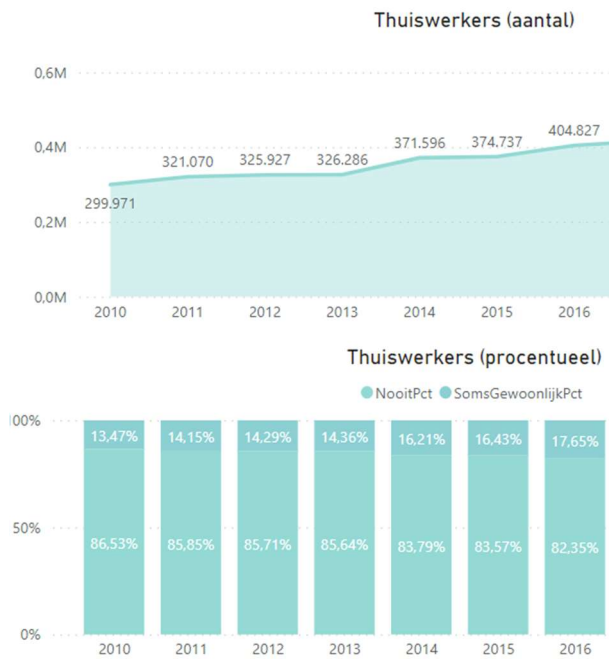
De kleine figuren bevatten in principe steeds een link naar een grotere versie, ofwel op de oorspronkelijke website, ofwel op die van de vervoerregio. Links naar *provincies in cijfers* laten toe om de data nog anders te combineren en voor te stellen.



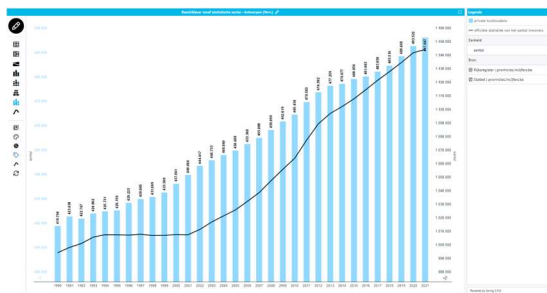
Figuur 1 De gemeenten van de vervoerregio Antwerpen en aantal private huishoudens per statistische sector (PIC)



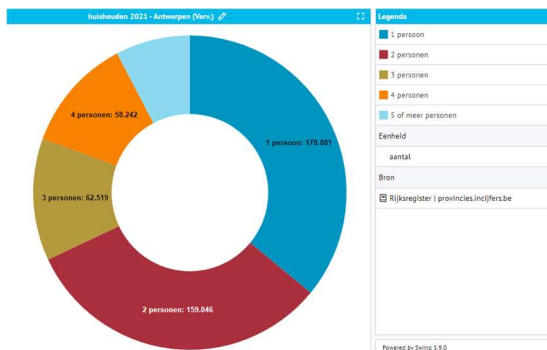
Figuur 2 Aantal inwoners in de vervoerregio (Statbel)



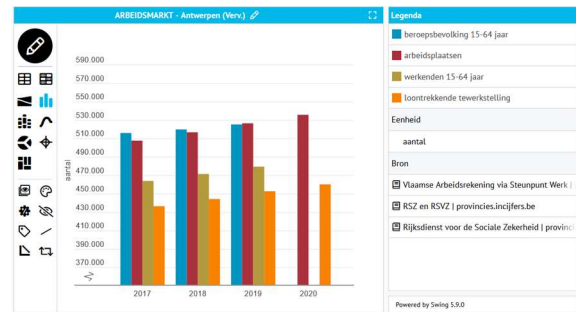
Figuur 3 Evolutie van het aandeel en aantal loontrekkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt (Statbel).



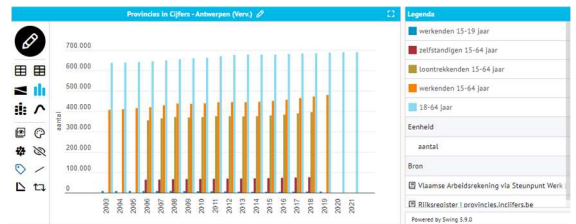
Figuur 4 Evolutie van het aantal private huishoudens ten opzichte van inwoners (PIC)



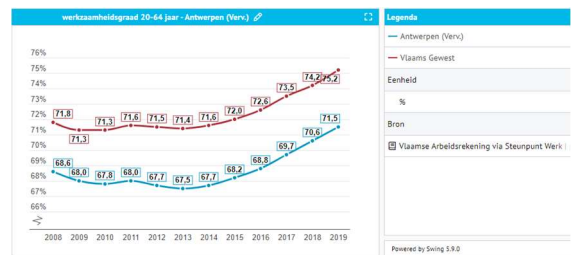
Figuur 5 Verdeling van de 497 000 huishoudens in vervoerregio Antwerpen volgens grootte (PIC).



Figuur 6 Evolutie van de beroepsbevolking, arbeidsplaatsen, werkenden en loontrekkende tewerkstelling (PIC).



Figuur 7 Beroepsbevolking vervoerregio in absolute aantallen (PIC)

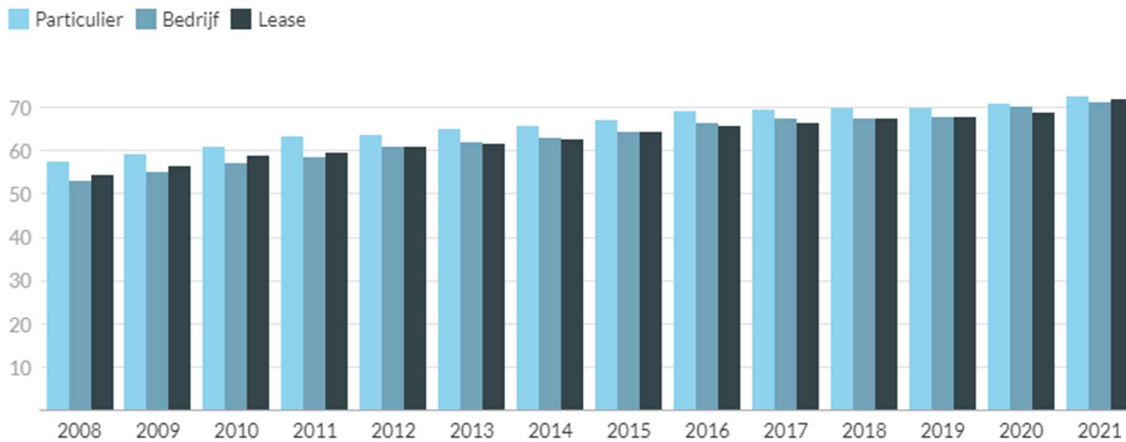


Figuur 8 Werkzaamheidsgraad (20-64) in vervoerregio Antwerpen en Vlaanderen (PIC)

Tabel 1 Pendelverkeer tussen gemeenten (Provincies in Cijfers)

Gemeente	ARBEIDSMARKT - gemeenten [32]				
	loontrekkende tewerkstelling [2020]	inkomende pendel [2018]	uitgaande pendel [2018]	pendelsaldo [2018]	pendelvolumen [2018]
Aartselaar	8.824	7.756	4.481	3.275	12.238
Antwerpen	262.898	145.244	69.862	75.382	215.106
Beveren	22.208	15.091	12.640	2.451	27.731
Boechout	2.581	2.063	4.199	-2.135	6.262
Boom	5.819	4.406	5.768	-1.362	10.174
Borsbeek	1.573	1.218	3.750	-2.532	4.968
Brasschaat	10.956	7.734	9.629	-1.895	17.364
Brecht	5.505	3.502	9.461	-5.959	12.963
Edegem	7.737	6.642	6.747	-1.05	13.389
Essen	3.293	1.593	5.491	-3.898	7.083
Hemiksem	1.630	1.195	4.290	-3.095	5.485
Hove	1.436	1.203	2.421	-1.219	3.624
Kalmthout	4.513	2.905	5.226	-2.320	8.131

Ecoscore nieuw ingeschreven personenwagens naar eigenaarstypen  
Vlaams Gewest, 2008-2021, gemiddelde score



Bron: Departement Omgeving Vlaanderen, bewerking Statistiek Vlaanderen

Figuur 9 Ecoscore nieuw ingeschreven personenwagens naar eigenaarstypen in het Vlaams gewest ([statistiek Vlaanderen](#))

## Rapportage kernindicatoren

Hierna volgt per indicator een gedetailleerde beschrijving (wat), een toelichting van de relevantie, de [link met de ambities in het Routeplan 2030](#) (waarom) en een beschrijving van de gewenste trend of evolutie (ambitie). Momenteel zijn deze ambities nog niet voor elke indicator SMART geformuleerd. Pas wanneer voldoende (historische) data voorhanden zullen zijn, wordt het mogelijk om realistische en kwantitatieve ambities te definiëren.

### 1. Bezit voertuigen

Wat?	De mate waarin inwoners in de vervoerregio / Vlaanderen in het bezit zijn van een privéwagen en/of andere voertuigen.
Waarom?	Het bezit bepaalt in sterke mate mee het gebruik en de vervoerswijze keuze verbonden aan de ambitie: <b>Van bezit naar gebruik</b> 🚗
Ambitie	Het bezit van privéwagens neemt af, het bezit van duurzame voertuigen neemt toe.
Partners	dMOW, Stad Antwerpen
Inzichten	1 op 8 huishoudens in de vervoerregio beschikt over geen enkel voertuig.

De langste tijdreeks en volledigste data komen van de **ingeschreven voertuigen** van Statbel. Deze dataset heeft echter als nadeel dat bedrijfswagens zijn inbegrepen en leasewagens (meestal?) niet in de gemeente van de gebruiker maar in die van de leasefirma worden geteld. Dit is een mogelijke verklaring voor de verschuiving van 50 000 inschrijvingen van Vlaamse Rand naar Leuven in 2010 en de uitzonderlijke toename in die twee regio's in 2016. Machelen, Zaventem en Aartselaar hebben zo 700 tot 1500 voertuigen per 100 huishoudens (Tabel 2).

We zien dat het **aantal ingeschreven voertuigen** in de VRA met 20% steeg tussen 2005 en 2018 van 472000 naar 569000. In 2020 en 2021 stabiliseert dit zich op 567 000 voertuigen of 114 voertuigen per 100 huishoudens (Figuur 16). Op dit niveau beschikken we ook over de ingeschreven personenwagens naar brandstoftype (Figuur 11). Hier zien we dat benzinewagens in 2021 de grootste groep blijft (55%), gevolgd door Diesel (38%). Hybride (5%) en zuiver elektrisch (1%) zijn nog steeds kleine minderheden.

Statbel heeft een methode ontwikkeld om wagens op basis van administratieve gegevens toe te wijzen aan een huishouden (tot 3% nauwkeurig) om bovenvermelde problemen te omzeilen. Deze indicator kan ook tot op niveau van statistische sector worden weergegeven (Figuur 12) en volgens huishoudensklasse (Tabel 5). We beschikken echter enkel over de data voor 2019.

Volgens deze indicator hebben de vervoerregio's Antwerpen en Oostende de minste voertuigen per 100 huishoudens (Figuur 15). Binnen de regio zien we de laagste ratio in Antwerpen (74/100) gevolgd door Mortsel (96/100). Schilde is uitschieten aan de bovenzijde met 149/100. De andere gemeenten zijn vrij gelijkmatig verdeeld met waarden tussen 100/100 en 140/100.

De **andere datasets** geven gemiddelden op basis van enquêtes. In [OVG 2015-2019](#) zien we dat 25% van de huishoudens geen auto bezit en 27% geen (gewone) fiets (Tabel 3). De e-fiets is aanwezig in 16% van de huishoudens. Extrapolatie van de OVG-resultaten bevestigt de Statbel cijfers met ongeveer 500 000 personenwagens en 15 000 bestelwagens verdeeld over de huishoudens. Tenslotte berekenen we de aanwezigheid in huishoudens van ongeveer 100 000 e-fietsen en 900 000 andere fietsen. Zo komen we gemiddeld tot bijna 90 fietsen per 100 inwoners. Wanneer Lantis daar met het basispakket van DonkeyRepublic 1600 elektrische deelfietsen aan toevoegt in 2022 stelt dat dus ongeveer 1,5 % van de e-fietsen in de regio voor.

Voor elke acht huishoudens in de vervoerregio is er één dat over **geen enkel voertuig** beschikt. Voor huishoudens met een inkomen van minder dan 1500 euro per maand (1/4<sup>de</sup> van alle huishoudens) is dat één op drie (Tabel 3). In huishoudens met een inkomen van 3000 euro per maand (ook 1/4<sup>de</sup> van alle huishoudens) komt het eigenlijk niet meer voor dat zij geen enkel voertuig bezitten. Het komt voor bij alle huishoudensgroottes, maar vooral bij alleenstaanden (Tabel 4; Tabel 5). Het komt voor bij alle leeftijden, maar meer dan proportioneel bij jongeren en gezinshoofden van de derde leeftijd (Tabel 6). Niettegenstaande beschikken ook 1 op 10 huishoudens met een gezinshoofd tussen 35 en 44 jaar oud over geen enkel voertuig.

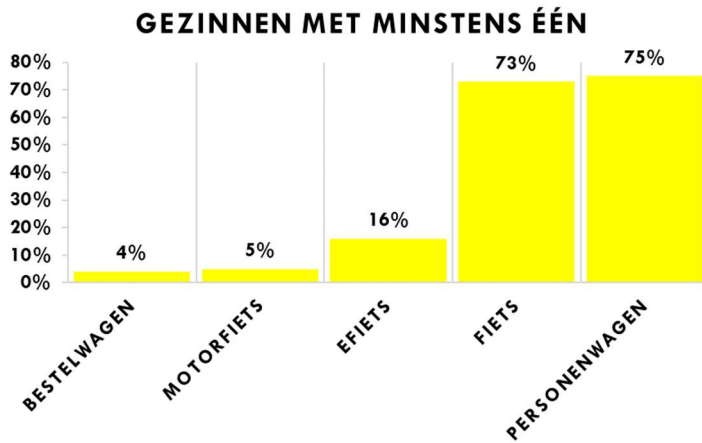
Als we kijken naar huishoudens die enkel over fietsen beschikken, dan zien we een sterke vertegenwoordiging van gezinshoofden van minder dan 35 jaar. Zijn dit dan hoofdzakelijk huishoudens zonder kinderen? Voor deze statistiek hebben we niet de gezinssamenstelling. Maar voor autobezit hebben we dat wel: Bij paren met thuiswonende kinderen is er toch ook bijna 1/8 die niet over een wagen beschikt (Tabel 5).

Uit de verdeling van het aantal voertuigen van een specifiek type per huishouden kunnen we afleiden dat er meer huishoudens zijn met één of twee personenwagens dan met één of twee fietsen (Tabel 7). Uit deze tabel kunnen we ook afleiden dat er gemiddeld 1,86 klassieke fietsen zijn per huishouden en één elektrische fiets per vijf huishoudens.

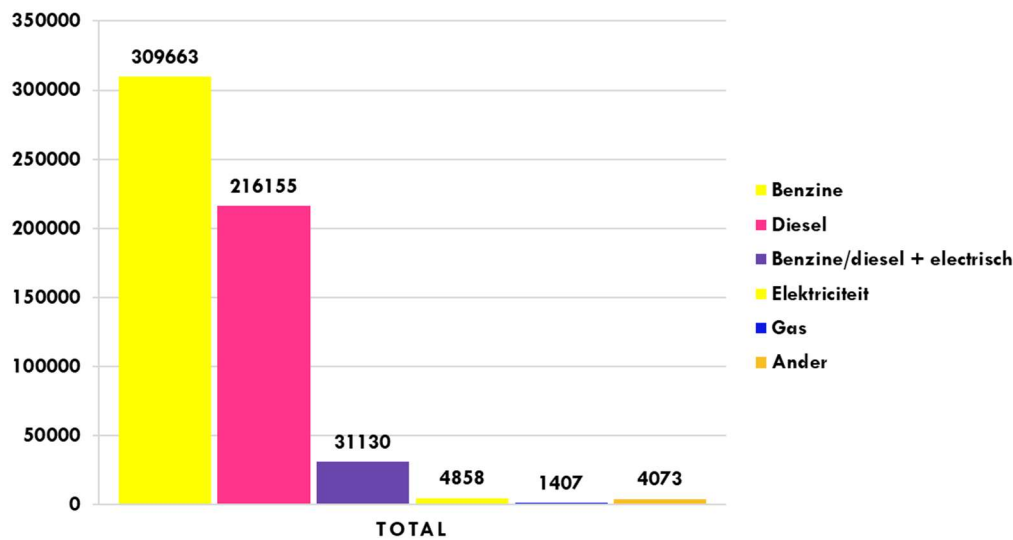
Bij de **werknemers** in de vervoerregio (buiten stad Antwerpen) zien we dat 22% beschikt over een bedrijfswagen, 67% over een eigen wagen, 9% over de wagen van een gezinslid, 1% over een deelwagen en slechts 67% over een fiets. Werknemers in de stad beschikken

minder over een wagen (bedrijfswagen 16%; eigen wagen 61%; gezinslid 8%), behalve deelwagens (2%). Er is weinig verschil in fietsbezit (66% in de stad Antwerpen).

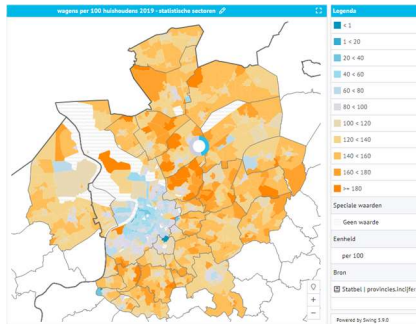
### Grafieken en tabellen



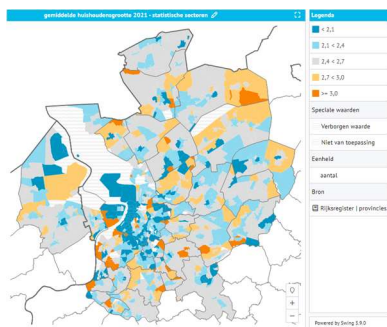
Figuur 10 Voertuigbezit in de vervoerregio volgens [OVG 2015-2019](#)



Figuur 11 Aantal ingeschreven voertuigen in de vervoerregio Antwerpen per brandstof (FOD via Scale-Up)



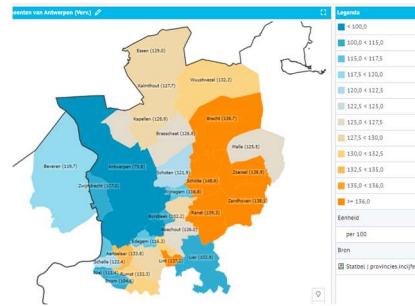
Figuur 12 Aantal personenwagens per 100 huishoudens in 2019 op niveau statistische sector ([Statbel via PIC](#))



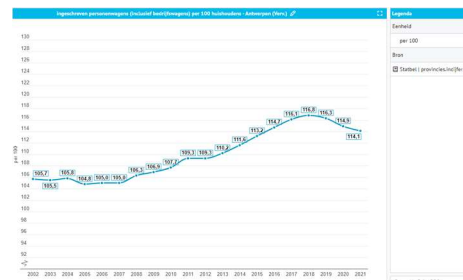
Figuur 13 Huishoudensgrootte op statistische sector ([PIC](#))



Figuur 14 Aantal personenwagens per 100 huishoudens in 2019 op niveau vervoerregio ([Statbel via PIC](#))



Figuur 15 Aantal personenwagens per huishouden ([Statbel via PIC](#))



Figuur 16 Evolutie van het aantal ingeschreven voertuigen per 100 huishoudens in de vervoerregio ([PIC](#))

Tabel 2 Gemeenten met uitzonderlijk hoge aantallen ingeschreven voertuigen per 100 huishoudens en hun inwonersaantal ([PIC](#))

Schilde	148,4	12.271
Bornem	156,2	14.655
Sint-Martens-Latem	156,2	5.463
Leuven	166,2	82.703
Deerlijk	224,4	11.533
Kortenberg	447,4	37.002
Zaventem	717,1	101.294
Aartselaar	940,5	57.408
Machelen	1.521,3	87.412

Tabel 3 Voertuigmiddelenbezit en gezinsinkomen volgens [OVG 2015-2019](#)

Gezinsinkomen in euro per maand	Meer dan twee wagens	Twee wagens	Één wagen	Motor-/brom-/snorfiets	(E-)fiets	Overig	Geen	Grand Total	Distr.
0 - 1.500	0%	2%	36%	1%	24%	1%	35%	100%	26%
1.501 - 2.000	0%	6%	68%	0%	18%	1%	7%	100%	19%
2.001 - 3.000	2%	18%	70%	2%	4%	0%	4%	100%	21%
3.001 - 4.000	5%	47%	44%	1%	3%	0%	0%	100%	16%
4.001 - 5.000	7%	42%	45%	0%	5%	0%	0%	100%	7%
Meer dan 5.000	19%	64%	16%	0%	1%	0%	0%	100%	8%
Geen antwoord	4%	35%	48%	0%	5%	2%	5%	100%	4%
Grand Total	3%	21%	51%	1%	12%	1%	12%	100%	100%

 Tabel 4 Voertuigmiddelenbezit en gezinsgrootte volgens [OVG 2015-2019](#)

Gezinsgrootte	Meer dan twee wagens	Twee wagens	Één wagen	Motor-/brom-/snorfiets	(E-)fiets	Overig	Geen	Grand Total	Distr.
1	0%	3%	46%	2%	21%	1%	27%	100%	35%
2	1%	24%	60%	0%	8%	0%	6%	100%	31%
3	7%	33%	50%	0%	6%	1%	3%	100%	13%
4	8%	42%	46%	0%	3%	1%	2%	100%	13%
5	6%	36%	47%	0%	9%	0%	2%	100%	5%
6 of meer	9%	24%	53%	0%	12%	0%	3%	100%	3%
Grand Total	3%	21%	51%	1%	12%	1%	12%	100%	100%

 Tabel 5 Wagenbezit in 2019 volgens type huishouden ([Statbel via PIC](#))

Antwerpen (Vvr.)	Geen wagen	1 wagen	2 wagens	3 of meer wagens	TOTAAL
alleenwonend	94 211	75 634	4 738	749	175 332
Paar zonder thuiswonende kinderen	19 101	74 230	30 053	5 545	128 929
Paar met thuiswonende kinderen	16 050	55 459	46 272	16 607	134 388
eenoudergezin	14 834	20 493	5 820	1 384	42 531
Ander type huishouden	3 762	3 900	1 715	359	9 736
Collectief huishouden	994	142	50	52	1 238
TOTAAL	148 952	229 858	88 648	24 696	492 154

Tabel 6 Voertuigmiddelenbezit en leeftijd volgens [OVG 2015-2019](#)

Leeftijd Gezinshoofd	Meer dan twee wagens	Twee wagens	Één wagen	Motor/bro m/snorfiets	(E-)fiets	Overig	Geen	Grand Total	Distr.
15-24	5%	10%	32%	0%	41%	0%	13%	100%	3%
25-34	0%	20%	52%	2%	22%	0%	5%	100%	15%
35-44	3%	28%	52%	0%	6%	0%	10%	100%	17%
45-54	5%	34%	45%	0%	10%	1%	4%	100%	17%
55-64	6%	25%	53%	2%	7%	1%	7%	100%	19%
65-74	1%	12%	64%	0%	12%	0%	10%	100%	15%
75-84	0%	5%	51%	0%	12%	2%	30%	100%	9%
85+	0%	0%	29%	0%	8%	4%	60%	100%	4%
Grand Total	3%	21%	51%	1%	12%	1%	12%	100%	100%

 Tabel 7 Verdeling van huishoudens volgens het bezit van vervoermiddelen ([OVG 2015-2019](#))

Aantal voertuigen	bestelwagen	Efiets	fiets	motorfiets	Personenwagen	snor- bromfiets
0	96%	84%	27%	95%	25%	98%
1	3%	12%	26%	4%	51%	2%
2	0%	4%	18%	0%	21%	0%
3	0%	0%	10%	0%	2%	0%
4	0%	0%	10%	0%	0%	0%
5+	0%	0%	9%	0%	0%	0%

De cellen met waarde nul zijn het gevolg van afronding van zeer kleine waarden, maar zijn dus niet geheel afwezig.



## 2. Abonnementen duurzame modi

Wat?	Het bezit van abonnementen voor diverse duurzame vervoersmodi. Het aantal abonnementen bij inwoners wordt in kaart gebracht door de NMBS, De Lijn, De Waterbus, ...
Waarom?	Het bezit bepaalt in sterke mate mee het gebruik en de vervoerswijzekeuze. Dit is een goede indicator om het gebruik van duurzame alternatieven te monitoren en is zo gelinkt aan de ambitie: <b>Van bezit naar gebruik</b> 🚲
Ambitie	Het aantal verkochte abonnementen in de vervoerregio neemt toe.
Partners	dMOW, Vervoersaanbieders duurzame modi, vergunningverleners.

We beschikken nog enkel over volledige gegevens voor De Lijn. Voor de andere aanbieders zijn we aangewezen op enquêtes. Wat betreft OV zien we bij de **werknemers** ([januari 2020](#)) in de hele vervoerregio dat 7% beschikken over een abonnement op de trein en 19% op De Lijn (Figuur 17). In de stad Antwerpen is dat 10% en respectievelijk 24%. Voor Mobility-as-a-Service (MaaS) is dat slechts 0,2% en 0,3% voor de vervoerregio respectievelijk Stad Antwerpen.

Volgens de vrij beschikbare gegevens beschikt 15,9% van de inwoners van de vervoerregio in COVID-19-jaar 2020 over een abonnement van **De Lijn** ([link provincies in cijfers](#)). De gemeenten van de vervoerregio Antwerpen hadden tot 2018 het hoogste percentage abonnementen (Omnipas/Buzzypazz) van alle vervoerregio's. Sinds 2019 neemt de vervoerregio Oostende deze plaats in met 17,4%. In 2015 was het aandeel nog 22,3% en 21,5% respectievelijk in de vervoerregio's Antwerpen en Oostende. De licht dalende trend in abonnementen sinds 2010 neemt brusk verder af. Enkel de invoering van Omnipas 65+ in 2015 brak die trend. Er zijn in vervoerregio Antwerpen negen gemeenten die een bijdrage betalen bij sommige abonnementen of tickets. Het lage aandeel abonnementen in Essen en Kalmthout is mogelijk te verklaren (Figuur 20) door de gemeentelijke bijdrage voor tienrittenkaarten daar. Verder is er een extreme daling in het aantal abonnementen in Zwijndrecht. Blijkbaar worden de abonnementen met gemeentelijke bijdrage (derde betaler systeem - DBS4) niet (meer) meegeteld.

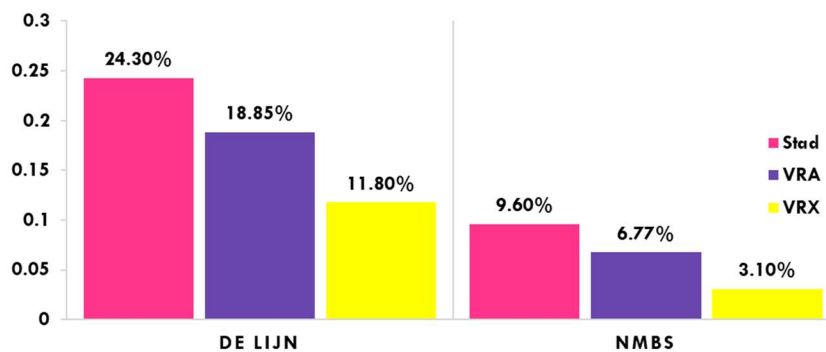
Het lijkt erop dat de data van PIC het aantal abonnementen in 2021 onderschatten met ongeveer 60 duizend voor de hele vervoerregio, omwille van het ontbreken van de bijvoorbeeld abonnementen van personen met een handicap (bijna 40 000), derdebetalersysteem DBS4 (10 000), vrijverkeerkaarten (9 000) en studentenkaarten (2 000). De studentenkaarten zijn niet relevant voor Antwerpen omdat deze afhankelijk van de onderwijsinstelling, enkel in Leuven, Hasselt, Genk of Kortrijk geldig zijn ([website De Lijn](#)). Wanneer we de abonnementen derdebetalersysteem DBS4 meenemen is de absolute daling van 2019 naar 2020 beperkt tot 20%, relatief gaat het van 21,4% naar 16,3% van de bevolking vanaf 6 jaar (Figuur 18). Oostende neemt ook na deze correctie de leiding over (van 21,2 naar 16,6%).

Opvallend is ook dat 17% van de abonnementen zijn van het type Personen met Handicap en 23% voor 65+. Als je die twee samentelt kom je aan 40% van de abonnees die behoren tot een doelgroep die typisch veel baat heeft bij toegankelijke haltes. Daar zijn gebruikers van kinderwagens en onhandige bagage nog niet bijgeteld. Dit ondersteunt nogmaals de doelstelling van de vervoerregio om de haltes maximaal toegankelijk te maken.

Wat betreft **deelmobiliteit** zien we een groot verschil tussen de stad Antwerpen en de rest van de vervoerregio. Buiten de stad Antwerpen is er een veel beperkter aanbod. In sommige gemeenten is er tot nu toe helemaal geen aanbod (indicator 6) Velo is de meest populaire aanbieder van deelmobiliteit in de vervoerregio in 2020 (Figuur 19). Van alle bevroegde werknemers buiten de stad heeft 4,5% een abonnement op Velo, gevolgd door particulier autodelen en Bird met elk 1,7%. De andere aanbieders en MaaS scoren 1,2% of minder. In de stad is particulier autodelen minder populair (1,3%) maar zijn alle andere deelsystemen meer populair en haalt Velo zelfs 15%.

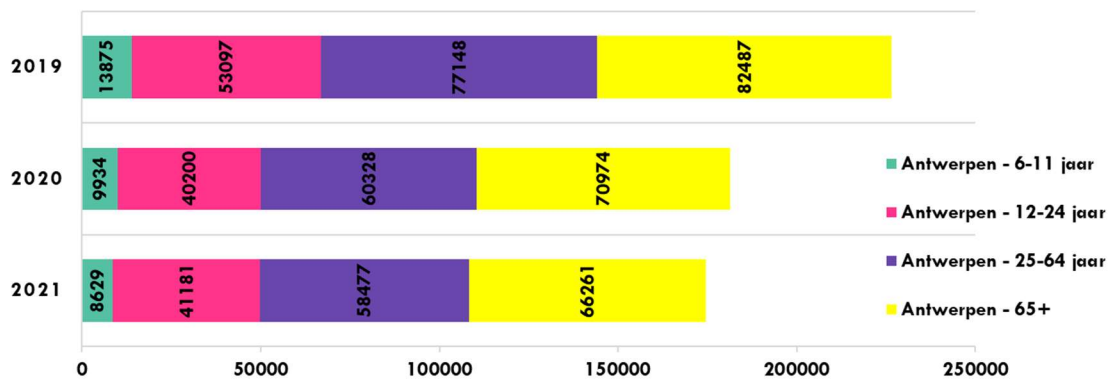
## Grafieken en tabellen

### ABONNEMENTEN OV BIJ WERKNEMERS

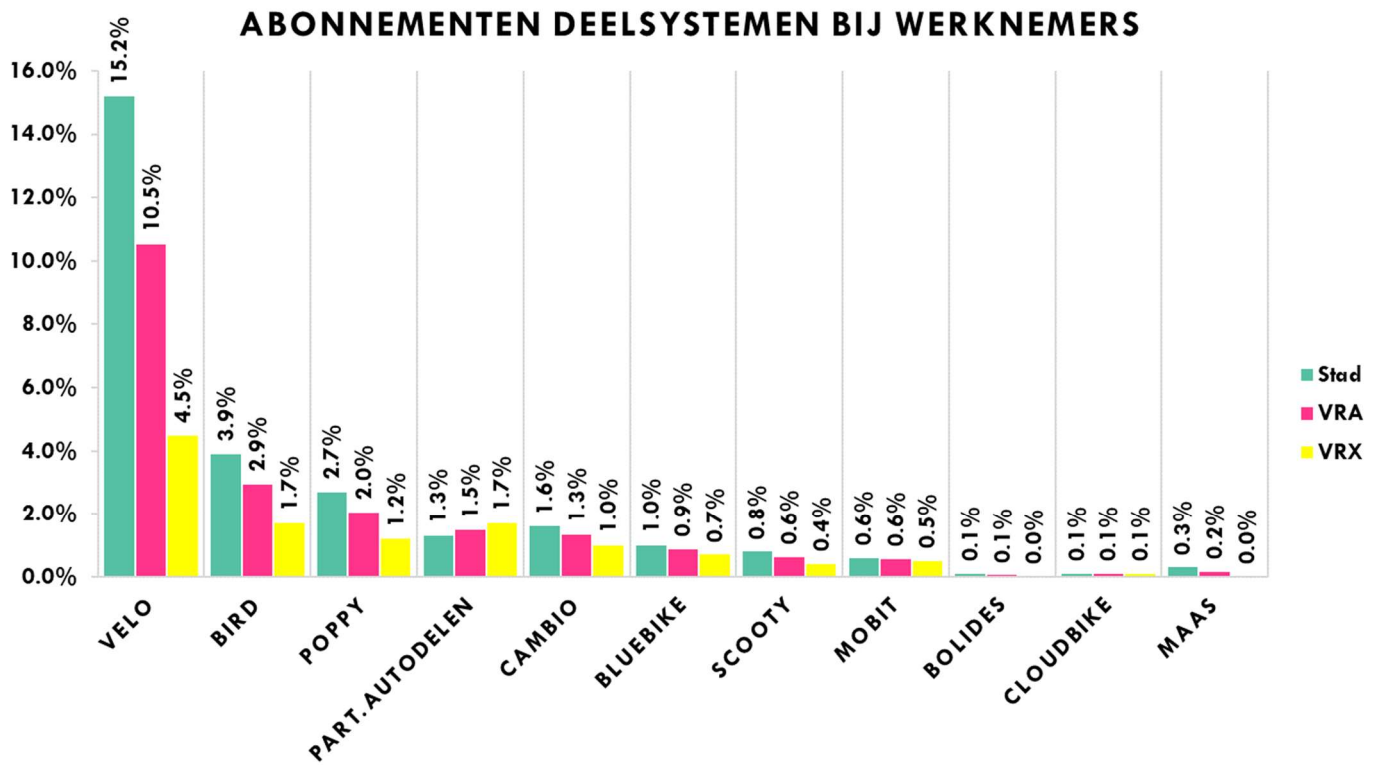


Figuur 17 Aandeel abonnementen De Lijn in de vervoerregio Antwerpen ([werknemersenquête januari 2020](#))

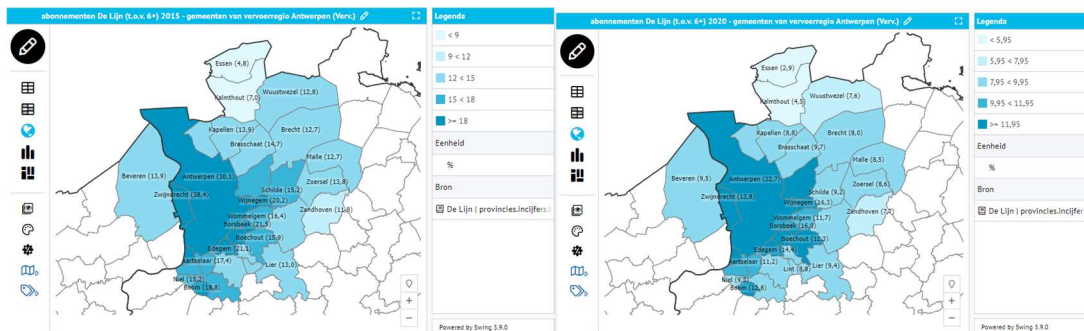
### ABONNEMENTEN DE LIJN



Figuur 18 Abonnementen bij inwoners - volgens leeftijd (exclusief Personen met Handicap en Vrijverkeerkaarten - De Lijn)



Figuur 19 Abonnementen op deelsystemen bij werknemers in stad Antwerpen, de hele vervoerregio (VRA) en de vervoerregio exclusief stad Antwerpen (VRX) ([werknemersenquête januari 2020](#)).



Figuur 20 Percentage van bevolking ouder dan 6 met een abonnement De Lijn in 2015 en 2020; excl. DBS4, PmH, Vrijverkeer ([De Lijn via PIC](#))

### 3. Stiptheid openbaar vervoer

Wat?	Percentage van de ritten die stipt aan elk mobipunt vertrekken.
Waarom?	Stiptheid is essentieel om overstappen aanvaardbaar te maken voor de reiziger. <b>A-Net snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio</b> <b>Dynamisch verkeersmanagement voor een optimale benutting</b>
Ambitie	De voertuigen vertrekken steeds stipt aan elk mobipunt.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer en deelmobiliteit.

De nieuwe definitie van stiptheid uit het Routeplan 2030 is (nog) niet overgenomen door de vervoerders of door dMOW.

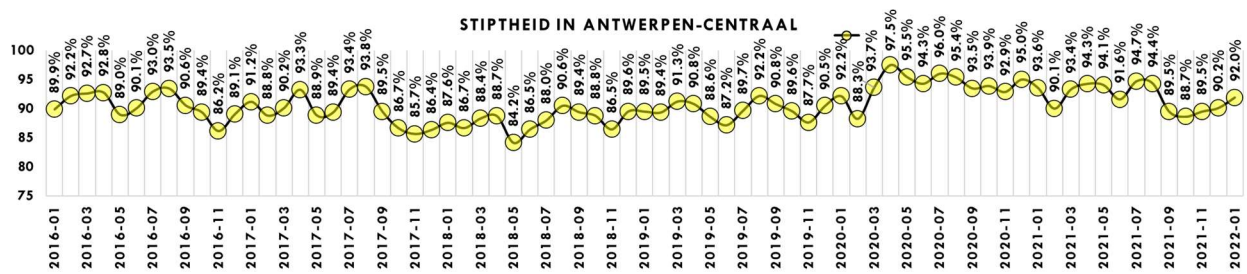
We hebben voorlopig nog geen gegevens voor De Lijn op niveau van de vervoerregio. De Lijn kan rapporteren per stelplaats, maar een stelplaats kan meerdere vervoerregio's bedienen. De methodiek wordt door De Lijn verder bekeken.

Infrabel rapporteert wel de stiptheid in de grote stations. In Antwerpen-Centraal zien we grote maandelijkse schommelingen in 2016 en 2017 tussen 85% en 95% (Figuur 21). Na november 2017 zien we dat de stiptheid stabiel is en geleidelijk toeneemt met wel wat problemen in februari, mei-juni en november. April 2020 is de stiptste maand in de rij (97.5%), waarschijnlijk omwille van de maatregelen tegen COVID-19. In september 2021 zien we een terugval (onder 90%), met sindsdien weer geleidelijke verbetering.

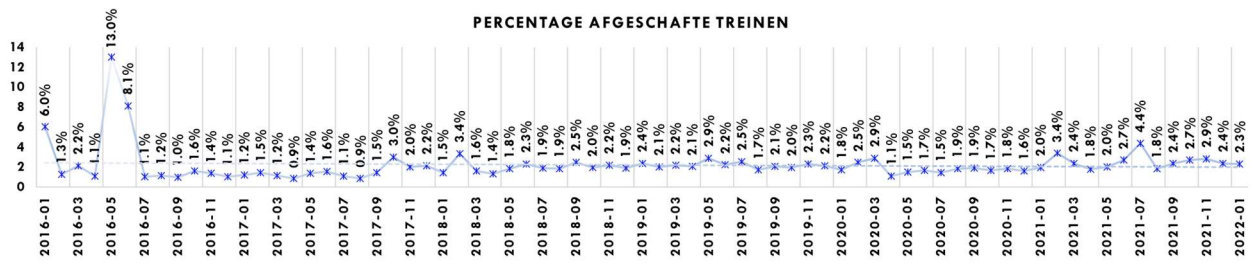
Infrabel rapporteert nationaal ook het percentage afgeschafte treinen per maand. Op enkele uitschieters na schommelt dat tussen 1% en 3% (Figuur 22).

Nationaal zien we zowel bij NMBS als bij De Lijn een daling in stiptheid volgens de eigen methodieken tussen 2015 en 2018. Stiptheid bij De Lijn is enkel gemeten aan het eindpunt. 2015 was bij beide aanbieders het meest stipte jaar volgens de beschikbare data. De daling bij de lijn is van 53% naar 47% (Figuur 23) en bij de NMBS van 91% naar 87% (Figuur 24). In 2020 was de stiptheid uitzonderlijk goed.

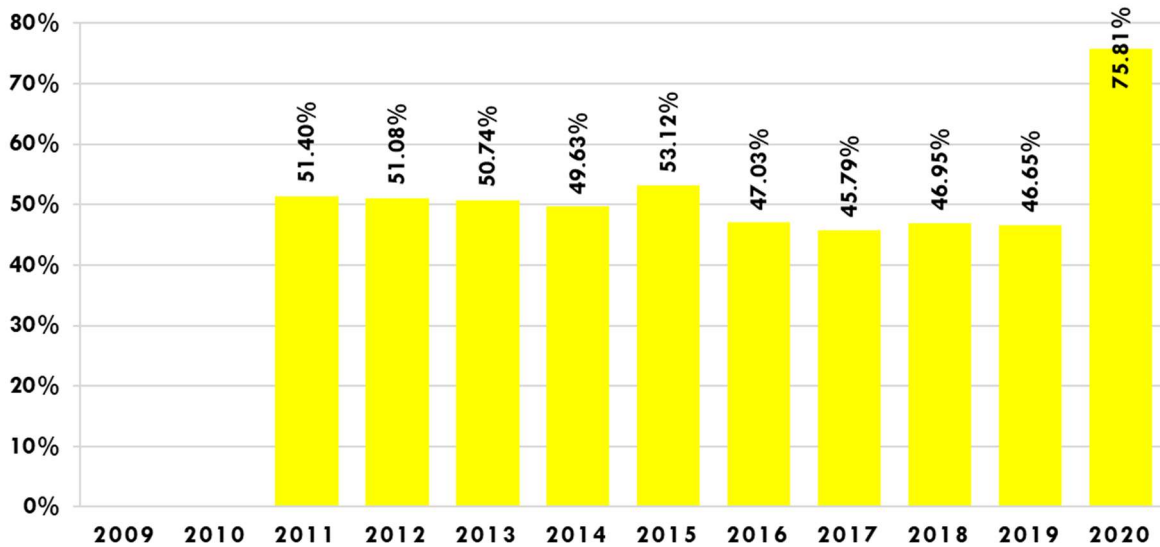
#### Grafieken en tabellen



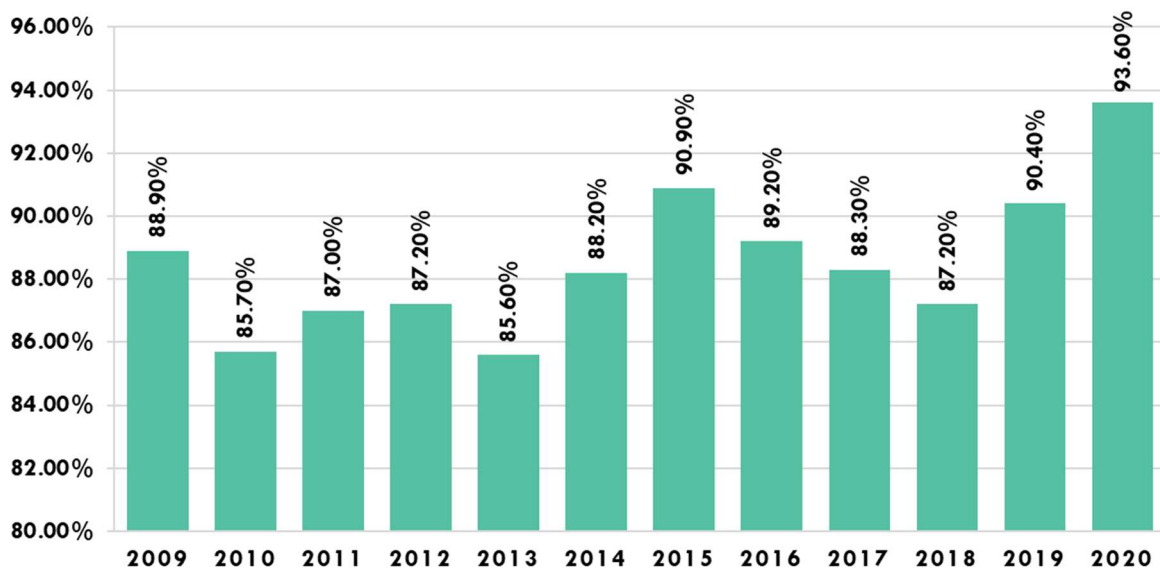
Figuur 21 Aandeel stipte treinen in Antwerpen-Centraal 2016-2021 (Infrabel)



Figuur 22 Nationaal percentage afgeschafte treinen per maand 2016-2021 (Infrabel)



Figuur 23 Stiptheid aan eindhalten De Lijn (Vlaanderen) % op tijd aan de eindhalte. Criterium 'op tijd'= aankomen tussen [-2/+5] minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd (MoRa)



Figuur 24 Aandeel stipte treinen (Heel België - met een vertraging van minder dan 6 minuten)

## 4. Snelheid openbaar vervoer (A-net)

Wat?	Commerciële snelheid van de A-net lijnen.
Waarom?	De reistijd is voor de reiziger een essentiële eigenschap. Ze is ook onlosmakelijk verbonden aan de frequentie, capaciteit en doorstroming van het OV. <b>A-Net snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio</b> <b>Dynamisch verkeersmanagement voor een optimale benutting</b>
Ambitie	De voertuigen op het A-net halen de vooropgestelde streefdoelen.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Voor de **treinen** kunnen we op basis van de dienstregeling stellen dat er op de verschillende lijnen naar Antwerpen-Centraal een groot verschil is in snelheid (hier: reistijd volgens dienstregeling over afstand in vogelvlucht). Noorderkempen (Brecht) haalt bijna 90km/u, Beveren, Kontich/Lint en Boom halen ongeveer 30 km/u. Lier en Essen zitten daartussen met respectievelijk 45 en 50 km/u (Tabel 8). De snelheden tot het eerste stedelijk station zijn zeker voor Lier, Beveren en Boom beduidend hoger dan tot Centraal.

De commerciële snelheid van **trams en bussen** blijft in referentiejaar 2019 op de meeste A-net lijnen volgens gemeten reistijden, ruim onder de oorspronkelijke Routeplan doelstelling van 25km/u (Figuur 11). Er is gemiddeld 3% verbetering in 2020 en 2021 op de meeste tramlijnen en meer dan de helft van de buslijnen (Tabel 9). Ook de verfijnde doelstellingen uit de gebiedsgerichte aanpak zullen nog veel inspanningen vragen:

- A-net tram in urbane zone - trams minstens gedeeltelijk door premetro
  - Streefdoel: minimaal 23,5 km/u
- A-net bus in gemengd verkeer
  - Streefdoel in urbane zone: minimaal 20 km/u
  - Streefdoel buiten de urbane zone: minimaal 30 km/u
- A-net snelwegshuttle - op het hoofdwegennet
  - Streefdoel: minimaal 40 km/u

Enkel de snelbuslijnen 68, 418 en 416 halen de vooropgestelde snelheid.

De A-net **trams** halen per lijn gemiddeld snelheden tussen 15 en 19km/u (Figuur 25, Tabel 9). Enkel lijn 24 haalt geen 13km/u. Globaal ligt voor A-net trams het gemiddelde in de ochtendspits op 17,7 km/u en in de avondspits op 16,9 km/u. De data zijn van oktober/november 2019. Zonder weekend of feestdagen, de ochtendspits en avondspits en voor beide richtingen samen. Dit is een gewogen gemiddelde conform het aantal gemeten waarden. Globaal gezien is de snelheid verhoogd sinds 2019. Op lijn 8 kan de drastische verbetering verklaard worden door de inkorting van het traject. Deze tram rijdt sinds december 2019 niet meer over de leien. Er is slechts één tramlijn waar de snelheid sinds 2019 is achteruitgegaan (tram 9).

De gemeten reistijden geven ook een inzicht in twee andere indicatoren:

- De efficiëntie, namelijk de verhouding van de gemiddelde snelheid van een lijn binnen elk tijdsblok tot de gemiddelde snelheid van het beste tijdsblok. Die lijkt voor de A-net trams grotendeels de door De Lijn beoogde 80% te halen.

- De betrouwbaarheid, namelijk de verhouding van de gemiddelde snelheid ten opzichte van P90 binnen een tijdsblok (bv. ochtendspits of avondspits). Die voldoet met 81 tot 91% aan de 80% doelstelling van De Lijn.

Voor de beschouwde tramlijnen is zowel de efficiëntie als de betrouwbaarheid de laatste twee jaar met ongeveer 2% verbeterd (Figuur 26).

De **bussen** van het A-net (Figuur 25, Tabel 9) zijn uiteenloper qua karakteristieken. Enkele lijnen die grote afstanden afleggen, al dan niet op snelwegen, halen de vooropgestelde 25km/u. Dit geldt niet voor de N12 naar Turnhout of de A12 of N173 naar Boom. De lijn 17 naar UZA haalt zelfs maar 13km/u. De efficiëntie is voor vele bussen beduidend lager dan de A-net trams maar de betrouwbaarheid is niet opvallend verschillend, behalve voor de lijnen naar Meer die hier opvallend goed scoren. De doorstroming van de A-net bussen is in 2020 verbeterd om dan in 2021 licht terug te vallen. Daar zien we een correlatie met de drukte op de weg. Twee derde van de buslijnen hebben in 2021 nog een hogere commerciële snelheid dan in 2019.

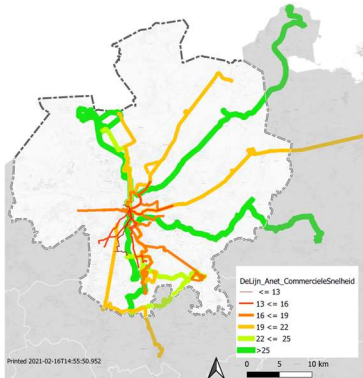
Zeer nauw gerelateerd aan de snelheid is het aantal kilometer dat de aanbieder kan rijden met de beschikbare voertuigen en chauffeurs (Figuur 27). We zien wel dat in provincie Antwerpen, net als in Vlaanderen het aantal gereden kilometers door de bussen van De Lijn elk jaar daalt. Tussen 2015 en 2019 bedroeg de daling voor de provincie bijna 6% naar 44,8 miljoen kilometer per jaar. Uit het verkeersmodel halen we dat de dienstregeling in vervoerregio Antwerpen (incl. Beveren) 66% gereden kilometers voorziet van provincie Antwerpen, dus ongeveer 30 miljoen km busritten. De tramkilometers blijven in die periode

stabiel met afwijkingen van minder dan 0,5% van 10,9 miljoen kilometer. Enkel in 2017 reden ze 2% meer en in 2018 reden ze 2% minder.

### Grafieken en tabellen

Tabel 8 Reisduur volgens dienstregeling en afstand in vogelvlucht voor zes spoorverbindingen in de vervoerregio Antwerpen.

Snelheid NMBS tot centrum			februari 2022								
Van	Naar	Afstand	Frequentie	Reisduur (minuten)				snelheid (km/u)			
				Kortst	2e	3e	gemiddeld	snelst	s2	s3	gemiddeld
Brecht	Antwerpen Centraal	21.5	1+P	15			15.0	86			86
Lier	Antwerpen Centraal	13.0	5	15	15	16	15.3	52	52	49	51
Essen	Antwerpen Centraal	27.6	3	36	36	40	37.3	46	46	41	44
Beveren	Antwerpen Centraal	11.3	3	21	23	24	22.7	32	29	28	30
Kontich/Lint	Antwerpen Centraal	10.0	2	19	20		19.5	32	30		31
Boom	Antwerpen Centraal	14.5	1+P	31	32		31.5	28	27		28
Snelheid NMBS tot eerste stedelijk station											
Van	Naar	Afstand	Frequentie	Kortst	2e	3e	gemiddeld	snelst	s2	s3	gemiddeld
Brecht	Antwerpen Luchtbal	19.1	P	12			12.0	96			96
Lier	Antwerpen Berchem	11.6	5	9	10	10	9.7	77	70	70	72
Beveren	Antwerpen Zuid	9.2	3	9	12	12	11.0	61	46	46	50
Essen	Antwerpen Luchtbal	24.3	2	30	34		32.0	49	43		46
Boom	Antwerpen Zuid	12.2	1+P	20	20		20.0	37	37		37
Kontich/Lint	Antwerpen Berchem	7.9	2	14	14		14.0	34	34		34



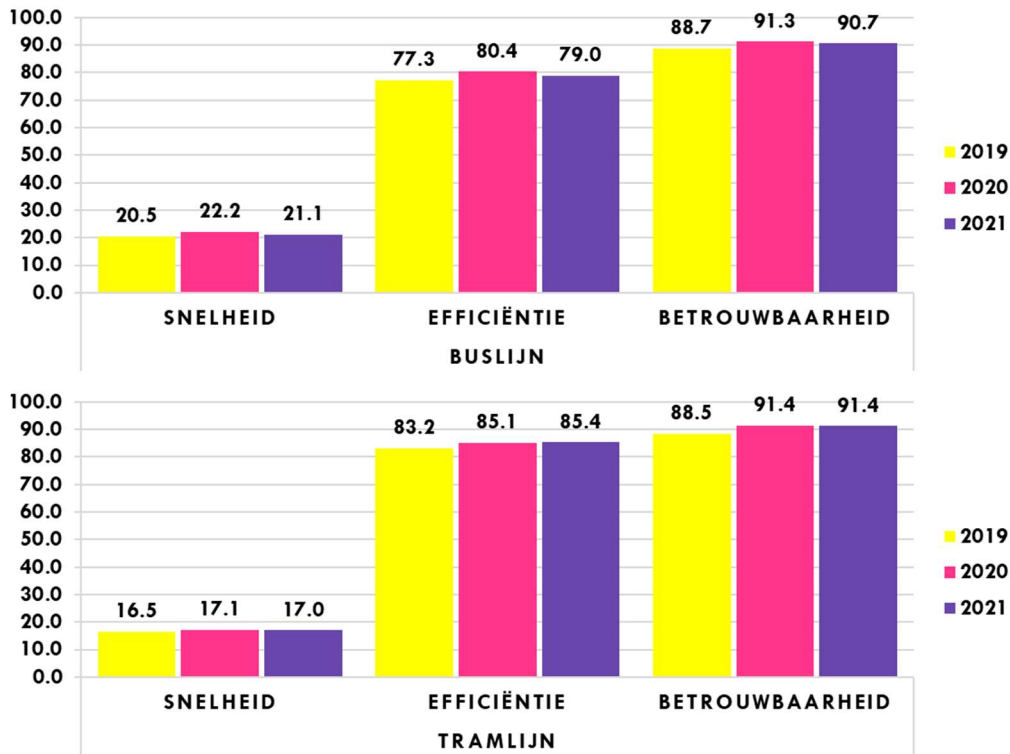
Figuur 25 Commerciële snelheid De Lijn 2019



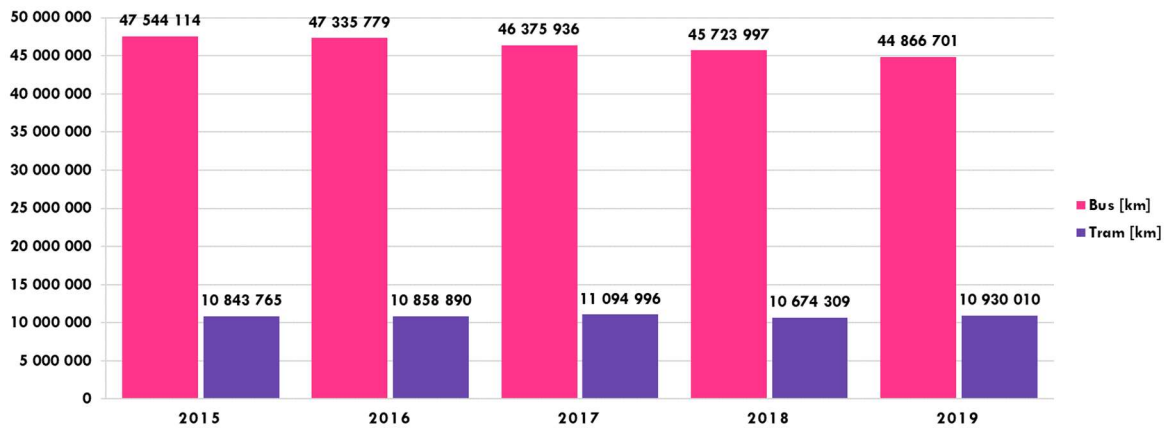
Tabel 9 Evolutie commerciële snelheid trams en bussen (selectie op basis van A-net).

Merk op dat tram 8 niet meer over de leien rijdt sinds de ingebruikname van tram 1 in dec. 2019.

Lijn	Lijnomschrijving	TypeLijn	Snelheid			evolutie	
			2019	2020	2021	2019-'20	2019-'21
1003	P+R Merksem - P+R Melsele	Tramlijn	18.56	20.64	19.25	11%	4%
1005	Wijnegem - P+R Linkeroever	Tramlijn	18.52	18.85	18.59	2%	0%
1015	P+R Boechout - P+R Linkeroever	Tramlijn	18.02	18.13	18.17	1%	1%
1009	Eksterlaar - P+R Linkeroever	Tramlijn	17.71	17.3	17.35	-2%	-2%
1008	P+R Wommelgem - Astrid	Tramlijn	16.61	21.96	21.89	32%	32%
1010	Wijnegem - P+R Schoonselhof	Tramlijn	15.59	16.63	16.24	7%	4%
1002	Hoboken - P+R Merksem	Tramlijn	15.51	16.32	16.8	5%	8%
1006	P+R Luchtbal - P+R Olympiade	Tramlijn	15.45	16.36	16.96	6%	10%
1024	Silsburg - Havenhuis	Tramlijn	12.48	12.74	12.93	2%	4%
1001	P+R Luchtbal - Zuid	Tramlijn		16.17	16.54		
4068	Bocholt - Houthalen - Antwerpen	Snelbus	62.56				
1418	Herentals-Lille-A'pen sn via E34	Snelbus	44.39				
1416	SN Antwerpen-Turnhout via Wechelder	Snelbus	40.64				
1417	SN Antwerpen-Turnhout via Zoersel	Snelbus	36.98				
1427	Antw-Massenhoven-Herentals SN E313	Snelbus	33.82				
1191	Sneldienst-Antwerpen-Kontich-Rumst	Snelbus	26.87	31.37	28.39	17%	6%
1429	SN Antwerpen-Herentals via Zoersel	Buslijn	38.65				
1600	Antwerpen-Hoogstraten-Meer	Buslijn	29.63	30.16	28.81	2%	-3%
1602	Apen-Schotn ring-Brecht-Hoogst-Meer	Buslijn	28.75	29.81	28.72	4%	0%
1420	Berchem-Broechm-Massenhovn-Herentals	Buslijn	26.51	26.68	24.02	1%	-9%
1410	Antwerpen - Turnhout	Buslijn	21.95	22.76	22.1	4%	1%
1770	Antwerpen-Hoevenen-Zandvliet	Buslijn	21.43	23.59	22.56	10%	5%
1640	Brecht-Loenh-Wuustw-Brassch-A'pen	Buslijn	20.99	22.6	22.42	8%	7%
1141	Hoboken-UZA-Mortsel-Wijnegem	Buslijn	20.78	22.19	20.55	7%	-1%
1730	A'pen-Ekeren-Kapellen-Brasschaat	Buslijn	20.74	24.08	24.04	16%	16%
1051	Berchem Station - Hove - Vremde	Buslijn	20.15	21.88	20.74	9%	3%
1500	Antwerpen - Boom - Rumst - Mechelen	Buslijn	20.03	21.3	20.5	6%	2%
1720	Antwerpen-Hoevenen-Kapellen-Putte	Buslijn	19.65	21.1	20.18	7%	3%
1295	Boom - Reet - Niel - Antwerpen	Buslijn	19.64	21	20.1	7%	2%
1610	Antwerpen-Oelegem	Buslijn	19.31	21.44	21.19	11%	10%
1621	A'pen-St Job Kr.Kon.via Schotn Cent	Buslijn	19.26	20.75	19.96	8%	4%
1290	Boom - Niel - Antwerpen	Buslijn	18.89	20.76	19.71	10%	4%
1090	Berchem Station-Mortsel-Lier	Buslijn	18.81	21.89	20.02	16%	6%
1650	Kapellen-Antwerpen Luchtbal	Buslijn	18.63	20.3	19.19	9%	3%
1182	Boom - Aartselaar - Groenplaats	Buslijn	17.65	19.49	18.67	10%	6%
1021	Neerland-Middelheim-Rooseveltplaats	Buslijn	14.34	15.77	14.27	10%	0%
1017	UZA-Centraal station-Rijnkaai	Buslijn	12.98	15.75	13.75	21%	6%



Figuur 26 Evolutie van de globale doorstromingsparameters voor A-net lijnen waar vergelijkbare cijfers voor drie jaar beschikbaar zijn (cf. Tabel 9).



Figuur 27 Aantal gereden kilometers door de bussen en trams van De Lijn (inclusief exploitanten geregeld vervoer en leerlingenvervoer - bron: De Lijn via dMOW: MoMo)

## 5. Knelpunten fietsnetwerk

Wat?	Weglengtes en kruisingen die een knelpunt vormen op het A-net fiets en het overige BFF.
Waarom?	Deze knelpunten zijn prioritaire locaties om het netwerk veiliger, sneller en aantrekkelijker te maken en is zo gelinkt aan de ambitie: <b>Een fietsnetwerk van hoge kwaliteit</b> 🚲
Ambitie	Tegen 2030 zijn alle knelpunten op het A-net fiets weggewerkt.
Partners	Provincies, dMOW

Voor de monitoring van het fietsnetwerk baseren we ons hoofdzakelijk op de [meetfietsdata](#) in de provinciale fietsbarometer (toelichting: [Meetfiets](#)).

OPMERKINGEN: In de onderstaande cijfers is Beveren nog niet mee opgenomen omdat de analyse gebaseerd is op een meetcampagne van de provincie Antwerpen zonder data voor Beveren. Sommige van de metingen zijn al meer dan 5 jaar oud. We werken met MOW en de provincie aan een methode om te evalueren waar er sindsdien aan de fietspaden gewerkt is.

Het BFF-netwerk telt ongeveer 1600 km infrastructuur (inclusief rijbanen met gemengd verkeer - Figuur 29). De inventaris van de knelpunten vindt u in (Tabel 10). Samenvattend kunnen we het volgende stellen:

- Ongeveer 130 km (8%) van het BFF bestaat, langs wegen met een snelheidsregime van 70km/u of meer, nog steeds uit ofwel gemengd verkeer ofwel gelijkgrondse smalle aanliggende fietspaden, vaak moordstrookjes genoemd. Daarvan zijn een vijftal kilometer fietssnelwegen (Figuur 30). Soms gaat het over lokale wegen waar zelden of nooit meer dan 50 wordt gereden, maar waar het niet is verboden. Daar kan een verkeersbord misschien volstaan. Soms gaat het om drukke verkeerswegen waar een oplossing minder eenvoudig is. Expliciet gaat het om een hoogteverschil van minder dan 6 cm en een horizontale buffer van minder dan 30 cm tussen fietspad en rijbaan. Voor dubbelrichtingfietspaden beschouwen we alles smaller dan 250 cm. Voor enkelrichtingfietspaden maken we een onderscheid tussen smaller dan 175 cm en smaller dan 120 cm. Hoe exact gemeten werd vindt u terug bij de [provinciale fietsbarometer](#).
- Ongeveer 50 km (3%) van het BFF zijn routes waar vandaag nog niet kan gefietst worden (Figuur 31). Rond deze missing links moet momenteel rondgefietst worden over 85km aan wegen van gevarieerde kwaliteit. Het gaat steeds om projecten voor vrijliggende fietspaden, waarvan iets meer dan de helft gecategoriseerd als fietssnelweg, en daarbovenop nog bijna een derde als A-net. De resterende fietspaden zijn functionele of alternatieve BFF-routes.
- Ongeveer 260 km (16%) van het BFF in de vervoerregio minder dan 2,5 / 10 scoort voor trillingscomfort volgens de kwaliteitsmeting van de Provincie Antwerpen (Figuur 32). Op fietssnelwegen is het aandeel comfortabele verhardingen wel veel groter dan op de rest van het BFF (Figuur 28).

Vele van de knelpunten op fietssnelwegen zijn al opgenomen in projecten. Informatie daarover werd samengebracht op [fietssnelwegen.be](#). Bij het prioriteren van de aanpak van knelpunten is het ook interessant om te kijken naar een HB-analyse die de potentie voor

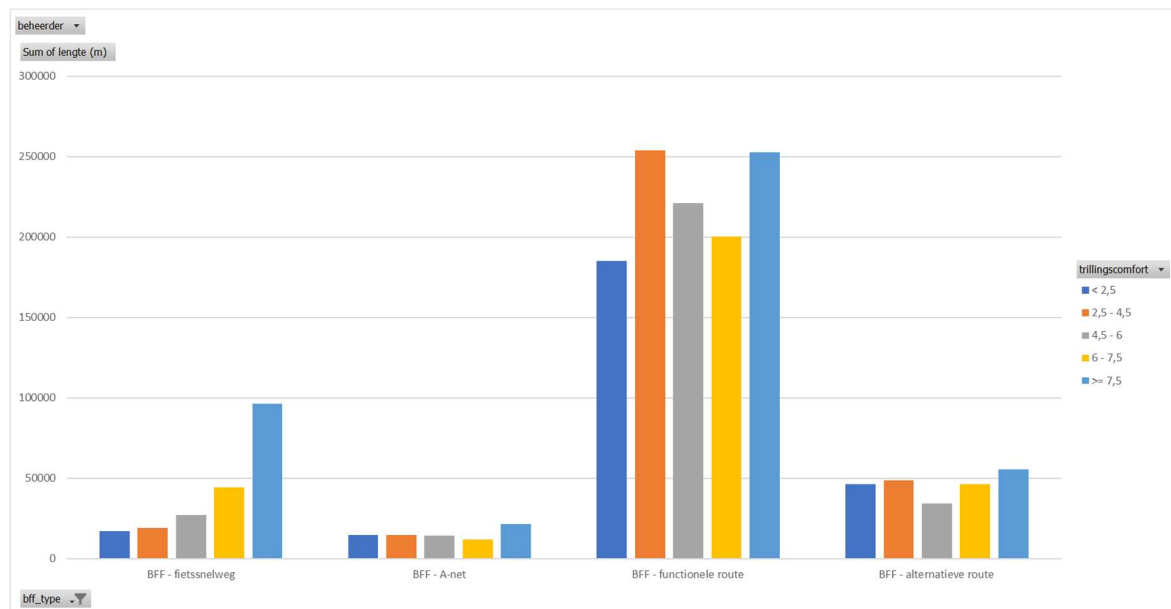
fiets snelwegen in kaart heeft gebracht (Figuur 33). Die studie vindt een grote potentie in een ruime omgeving van Brussel, Gent en Antwerpen, maar veel minder rond de kleinere centrumsteden. Daarnaast is er ook een interessante Nederlandse studie die claimt dat het aantal fietsers met 20% toeneemt bij de opening van een snelle fietsroute en tijdens de eerste vijf jaar na opening steeds blijft groeien ([Fietsberaad](#)). Ook het aandeel fietsers voor verplaatsingen tot 20km nam toe van 28 naar 32%.

Bij het evalueren van potentie en gevaar op fietsverbindingen kunnen we kijken naar het huidige gebruik (indicator 12) zowel als naar het aantal ongevallen (Figuur 68) en het aantal vrachtwagens volgens de registratie van de kilometerheffing.

### Grafieken en tabellen

Tabel 10 Aantal kilometer prioritaire knelpunten op fietssnelweg en de rest van BFF per type:

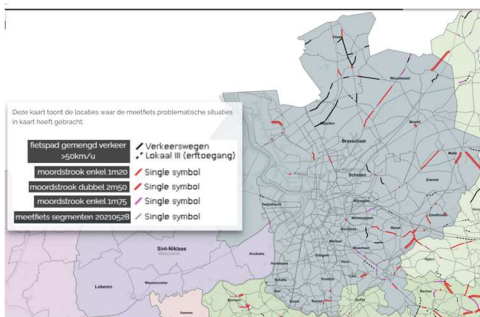
Type knelpunt	Fiets-snelweg	Rest BFF	
Gemengd verkeer >50km/u	3	61	kilometer
Moordstrookjes enkelrichting < 1m20; >50km/u	0	46	kilometer
Moordstrookjes dubbelrichting <2m50; >50km/u	2	11	kilometer
1m20 < Moordstrookjes enkel < 1m75; >50km/u	0	9	kilometer
Kruispunten van BFF met meer dan 4 letselongevallen (2014 – 2017)	9	260	kruispunten
BFF-segmenten met zeer laag trillingscomfort (<2,5 / 10)	17	250	kilometer
BFF-segmenten met laag tot matig trillingscomfort (2,5-7,5 / 10)	90	858	kilometer
<b>BFF-segmenten</b> met goed trillingscomfort > 7,5/10	96	336	kilometer
Ontbrekende BFF-segmenten (vogelvlucht)	26	25	kilometer



Figuur 28 Trillingscomfort op BFF (meetfiets provincie)



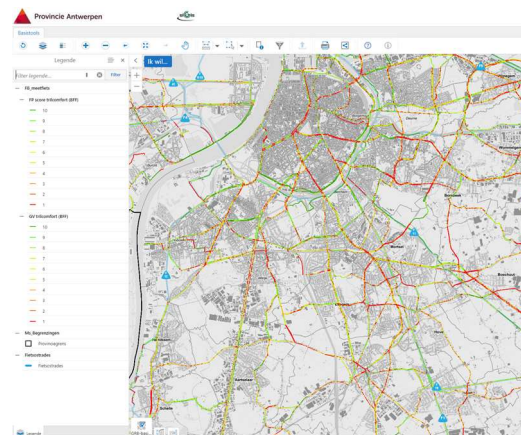
Figuur 29 Het BFF ([Mapstore](#))



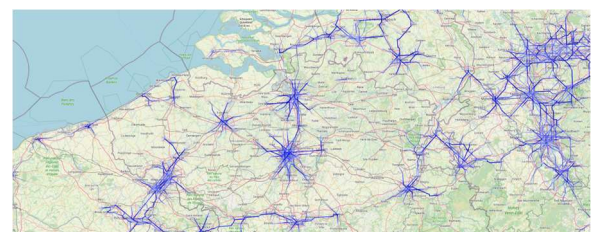
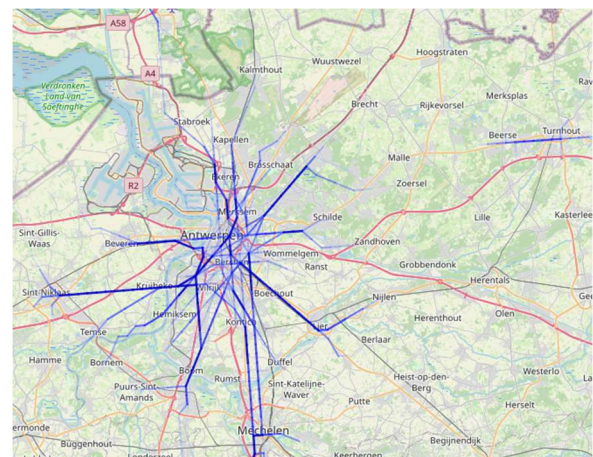
Figuur 30 Knelpunten bestaande wegen op basis van meetfietsdata provincie Antwerpen ([Mapstore](#))



Figuur 31 Knelpunten ontbrekende wegen meetfietsdata provincie Antwerpen ([Mapstore](#))



Figuur 32 Trilcomfort op BFF ([meetfietsdata provincie Antwerpen](#))



Figuur 33 Potentie voor fietsssnelwegen volgens Interreg ([link kaart](#)) ([link project-methodologie](#))

## 6. Aanbod deelmobiliteit

Wat?	Aantal exploitanten en deelvoertuigen per categorie in de vervoerregio.
Waarom?	De deelmobiliteit is een belangrijk nieuw element in het Routeplan om het autobezit en -gebruik te verlagen. <b>Van bezit naar gebruik</b> 🚲
Ambitie	Aantal deelvoertuigen neemt toe in de regio tot het gewenst niveau is bereikt.
Partners	Vervoersaanbieders duurzame modi, vergunningverleners

Een rondvraag bij de gemeenten, SlimNaarAntwerpen en autodelen.net leverde op dat er maar zeven gemeenten zijn waar nog helemaal geen aanbod van deelmobiliteit is (Tabel 11):

- Vijftien gemeenten hebben ervaring met deelfietsen. Blue-bike in elf (11) gemeenten. Andere deelfietsen in 5 gemeenten. Hierbij maken we de kanttekening dat Cloudbike momenteel niet meer operationeel lijkt te zijn.
- E-steps in 3 gemeenten.
- Deelscooters werden niet gerapporteerd, hoewel die er wel zijn in stad Antwerpen en enkele buurgemeenten, in combinatie met deelwagens (bv. Poppy).
- In 21 gemeenten is er minstens één deelwagen beschikbaar. Daar komt normaal in 2022 nog Stabroek bij. De deelwagens van Cozywheels en Degagé staan los van gemeentelijke initiatieven. Het zijn meestal wagens van inwoners die gedeeld worden. Twaalf gemeenten hebben nog andere deelwagens.

In stad Antwerpen zien we dat het aantal deelfietsen sterk is toegenomen in 2017 met de uitbreiding van Velo naar de districten (Figuur 34). In datzelfde jaar zien we een sterke toename van deelauto's. Deelscooters kenden een piek in 2018 gevolgd door een afname. Deelsteps zijn ruim aanwezig sinds 2018.

## Grafieken en tabellen

 Tabel 11 Deelmobiliteit per gemeente (eigen analyse; <https://www.autodelen.net/nl/aanbod/>)

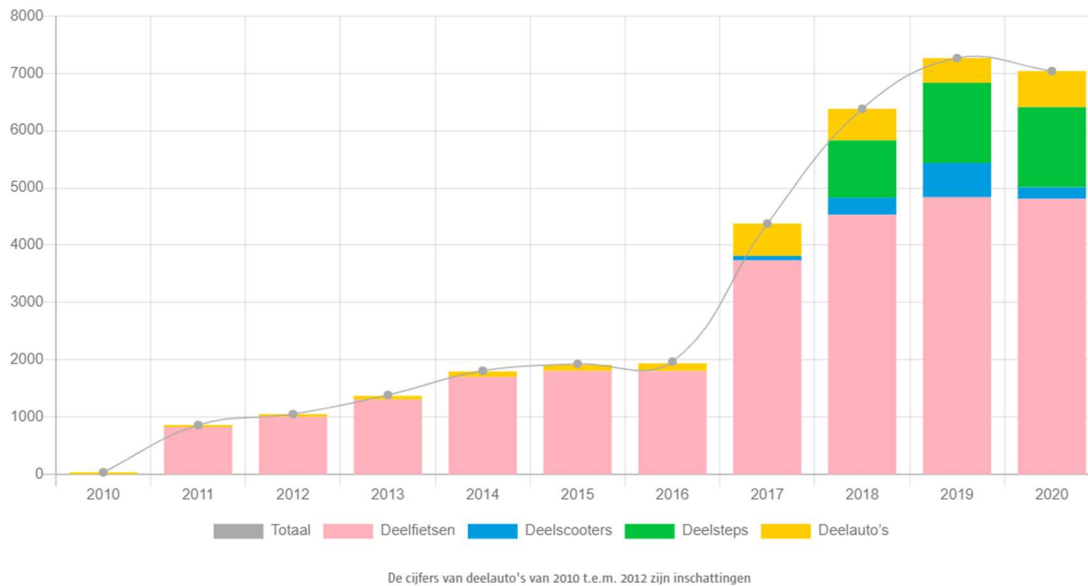
Naam gemeente	Deelfietsssystemen	Andere deelsystemen
<b>Aartselaar</b>	-	-
<b>Antwerpen</b>	Velo, Bluebike e.a. (Tabel 12)	Meerdere (Tabel 12)
<b>Beveren</b>	Bluebike	deelwagens (Cozywheels, Stapp.in)
<b>Boechout</b>	Bluebike	deelwagens (Cozywheels, Partago)
<b>Boom</b>	Cloudbike (gestopt)	deelwagens (Cozywheels)
<b>Borsbeek</b>	-	-
<b>Brasschaat</b>	Mobit	deelwagens (Cozywheels, Partago)
<b>Brecht</b>	Bluebike	-
<b>Edegem</b>	-	deelwagens (Poppy, Cozywheels)
<b>Essen</b>	Bluebike	geen
<b>Hemiksem</b>	-	-
<b>Hove</b>	Bluebike	-
<b>Kalmthout</b>	Bluebike	deelwagens (Cambio, Cozywheels)
<b>Kapellen</b>	geen	deelwagens (Poppy)
<b>Kontich</b>	Bluebike	deelwagens (Poppy)
<b>Lier</b>	Bluebike	deelwagens (Cambio, Cozywheels)
<b>Lint</b>	Bluebike	deelwagens (Partago)
<b>Malle</b>	-	-
<b>Mortsel</b>	Bluebike	deelwagens (Poppy, Cambio, Greenmobility, Partago)
<b>Niel</b>	Cloudbike (gestopt)	deelwagens (Cozywheels)
<b>Ranst</b>	-	deelwagens (Cozywheels)
<b>Rumst</b>	-	-
<b>Schelle</b>	geen	deelwagens (Cozywheels)
<b>Schilde</b>	geen	deelwagens (Poppy, Cozywheels)
<b>Schoten</b>	Mobit	e-steps, deelwagens (Poppy)
<b>Stabroek</b>	geen	binnenkort deelwagens
<b>Wijnegem</b>	geen	e-steps, deelwagens (Poppy, Partago)
<b>Wommelgem</b>	-	deelwagens(Cozywheels)
<b>Wuustwezel</b>	-	-
<b>Zandhoven</b>	-	deelwagens (Cozywheels)
<b>Zoersel</b>	-	-
<b>Zwijndrecht</b>	-	deelwagens (Cambio)

Tabel 12 Aantal deelvoertuigen in stad Antwerpen (SlimNaarAntwerpen, Blue-Bike)

Modus	Aanbieder	Aantal voertuigen 2020	Aantal voertuigen vergund 2022
<b>Deelsteps</b>	Circ	200	0 (samengegaan met Bird)
	Bird	1 000	1 350
	Poppy	200	550
	Lime		1 000
<b>Deelfietsen</b>	Velo	4 200	4 200
	Cloudbike	200	0 (gestopt)
	Mobit	200 (800 vergund)	200
	Blue-Bike		149
<b>Deelmopeds</b>	Poppy	200	0 (gestopt door tech. prob.)
	Felyx	Niet gestart (500)	Nog niet gestart
	GoSharing	0	500
<b>Deelwagens</b>	Cambio	236	
	Poppy	220	
	GreenMobility	225	
	Bolides	13	
	en particulier		
<b>Deelbakfiets</b>	Cargoroo	0	0 (binnenkort actief met 125)
	Unimobility	0	0 (binnenkort actief met 40)



### Aantal voertuigen per categorie



Figuur 34 Deelmobiliteit in de stad Antwerpen (*stad in cijfers*)

## 7. Aanbod overstap

Wat?

Aantal haltingen van openbaar vervoer, types van Vervoer op Maat, halte-infrastructuur, parkeerinfrastructuur en diensten in elk mobipunt, afhankelijk van het type.

Zijn de overstapmogelijkheden voldoende en voldoende comfortabel? Het Routeplan 2030 zet sterk in op multimodaliteit en de

**Reisbeleving van deur tot deur bevorderen** 🗺️

Waarom?

Daarom is ook het vlot en aangenaam kunnen overstappen van de ene vervoerswijze op de andere een belangrijke indicator voor de vervoerregio. Dit is in lijn met het Vlaams niveau, waar ook met de Hoppin-punten sterk ingezet op overstap. Daarnaast zijn het aanbod aan verschillende vervoerswijzen in de mobipunten, de stiptheid van het openbaar vervoer en de infrastructuur en diensten in een mobipunt van groot belang. Ook het parkeerbeleid is hierbij een belangrijk aandachtspunt waarover we moeten rapporteren zoals benoemd in de ambitie:

**Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid** 🗺️.

Ambitie

Aanbod neemt toe tot het gewenste niveau is bereikt (zie tabel).

Partners

Vervoersaanbieders, vergunningverleners, wegbeheerders, exploitanten en dMOW.

De cijfers die voor deze indicator worden gepresenteerd zijn van voorlopige aard omdat de selectie en categorisering van de verschillende mobipunten nog niet is verankerd. We hebben voor 238 potentiële clusters van mobipunten een voorlopige categorisering vastgelegd: 7 (I)nternationaal en interregionaal, 31 (R)egionaal, 126 (L)okaal en 74 (B)uurtpunten. Deze categorisering is nog niet aangepast aan het Besluit van de Vlaamse Regering hierover. Mobipunten die geografisch en functioneel zeer dicht bij elkaar liggen werden samengenomen in één cluster. Bij voorbeeld Opera en Rooseveltplaats; Astrid, Antwerpen-Centraal, Diamant en Kievit; tramstation en treinstation Berchem; ...

We hebben zoveel mogelijk informatie over de beschikbare dienstverlening en infrastructuur in een straal van 100m rond het centrum van de mobipunten verzameld (Figuur 35). Voor de bediening van openbaar vervoer gebruikten we de publieke GTFS-data die de vervoersbedrijven ter beschikking stellen van de routeplanners (Figuur 36). Voor infrastructuur gebruikten we de inventarissen van De Lijn, NMBS en postaalpunten, velopark en de laadpalen volgens dMOW. Daarnaast zijn de mobipunten geprojecteerd op de verschillende netwerken. De kaarten hiervan zijn beschikbaar op [Mapstore Geostory 2885](#).

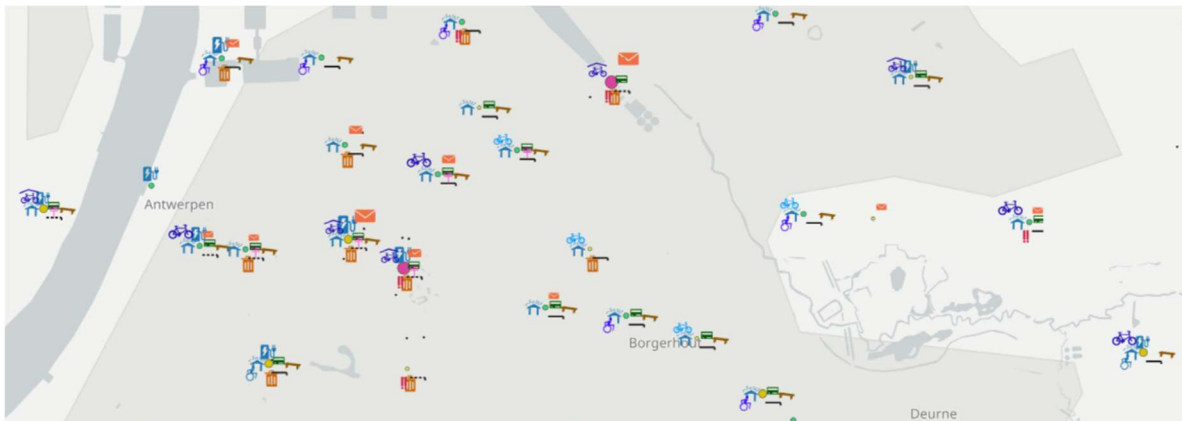
We zien dat **tram- en bushaltes** aan mobipunten vaak nog geen toegankelijk perron of schuilhuisje hebben (Figuur 37). Ontbrekende data (1,7% tot 7,1% van de haltes, afhankelijk van het attribuut) hebben we steeds geïnterpreteerd als infrastructuur die moet aangepast worden. In het centrum is er veel ontbrekende data. Dat verklaart misschien waarom ook interregionale mobipunten soms minder goed scoren.

Alle 30 **stations** en stopplaatsen van NMBS behoren tot een mobipunt. Een meerderheid is PBM toegankelijk zonder assistentie, en enkele voorzien daarenboven nog assistentie voor PBM (Figuur 38). Andere diensten en infrastructuur zijn beperkt tot minder dan 1/3 van de stations en stopplaatsen.

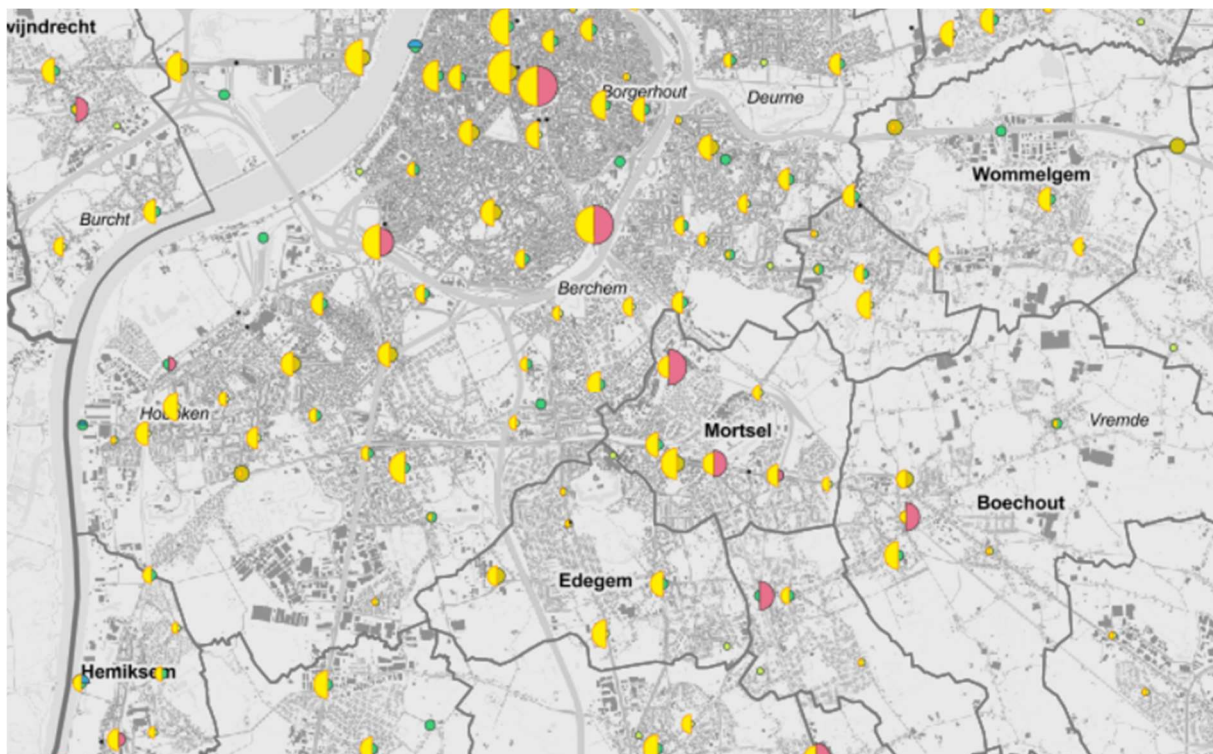
Qua diensten door derden zien we dat 63 mobipunten beschikken over één of meerdere laadpalen en

In 2021 werden de P+R **parkeergebouwen** Merksem, Luchtbal en Linkeroever afgewerkt. De eerste twee werden in december in gebruik genomen, de derde medio januari 2022. Er kan voor 1 euro een hele dag geparkeerd worden en een tramrit naar het centrum (Opera of Astrid) duurt respectievelijk 17, 19 en 14 minuten. Elke parkeergebouw wordt door twee (Merksem/Luchtbal) of drie (Linkeroever) tramlijnen bediend, elke lijn met een frequentie van 5 tot 7 trams per uur. De capaciteit van de verschillende P+R is terug te vinden bij het [Verkeerscentrum](#). De bezetting voorlopig enkel voor Melsele.

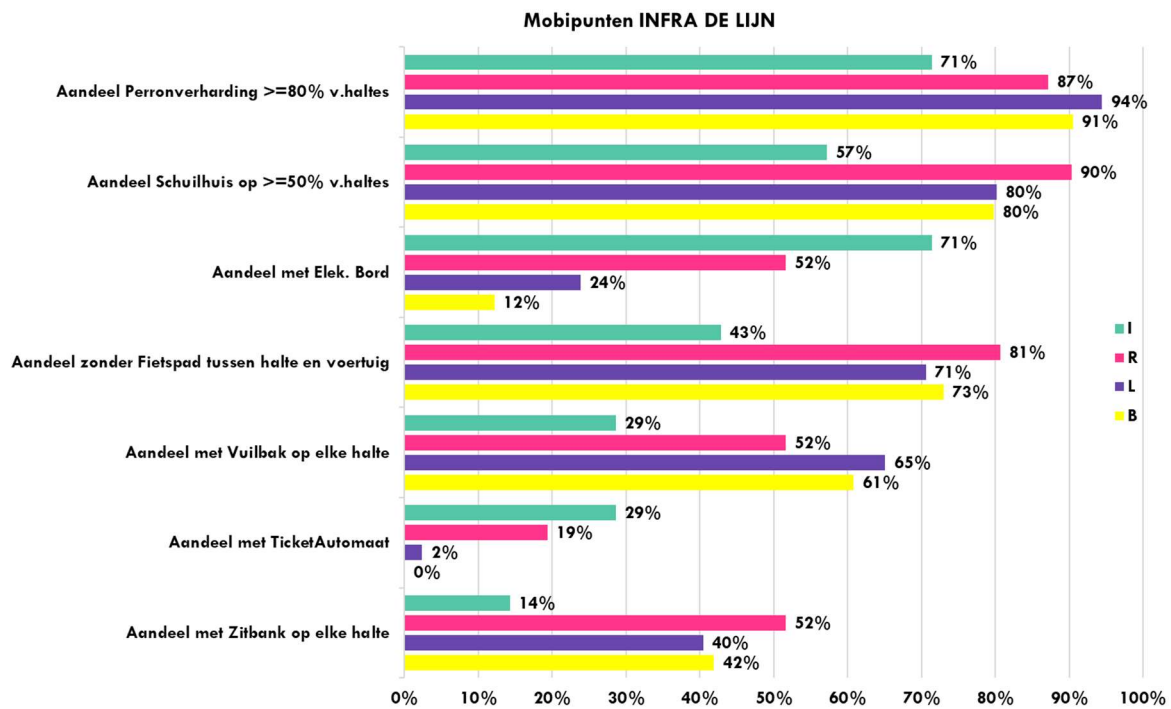
Grafieken en tabellen



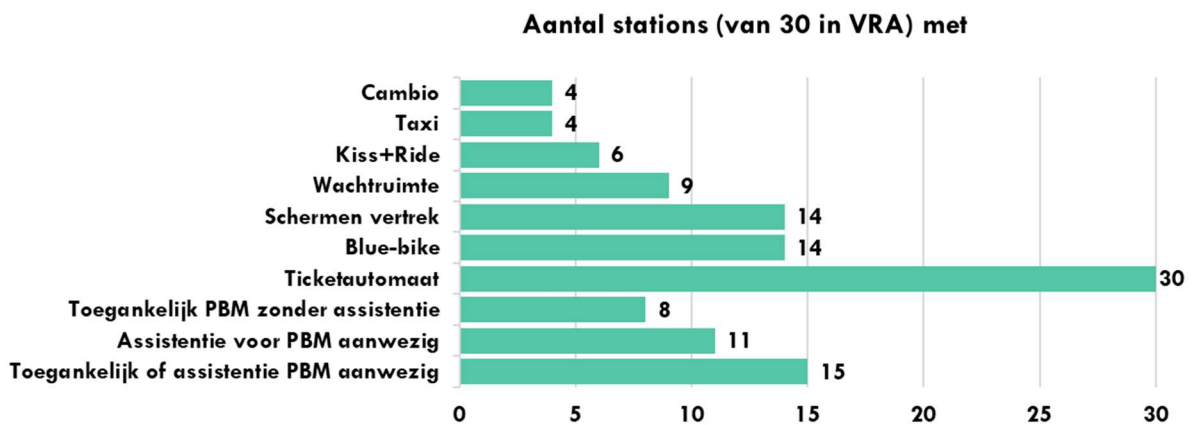
Figuur 35 Uittreksel uit de kaart met halte-infrastructuur op mobipunten ([Mapstore](#))



Figuur 36 Uittreksel uit de bediening van elk mobipunt door De Lijn, NMBS en Vloot (GTFS via [Mapstore](#))



Figuur 37 Aandeel mobipunten (per categorie) met infrastructuur (inventaris De Lijn 2020)



Figuur 38 Infrastructuur NMBS in 2022

Tabel 13 Mobipunten: Infrastructuur De Lijn - augustus 2020 (Selectie: Interregionaal, regionaal of meer dan 4 haltes)

Naam	Cat.	Haltes	Schuilhuis Perc	Perron Verh Perc	Motorische Beperking OK Perc	Motorische Beperking MitsAssis OK Perc	Visuele Beperking OK Perc
Antwerpen Opera	R	56	52	66	25	43	0
Antwerpen Centraal	I	19	21	53	37	42	0
Antwerpen Schijnpoort	I	13	46	69	0	23	0
Berchem NMBS	I	12	92	100	25	100	17
Antwerpen Zuid NMBS	I	11	91	100	45	82	45
Lier NMBS Station	I	10	40	100	10	10	0
Luchtbal NMBS							
Antwerpen-Luchtbal	I	8	62	100	50	50	12
Antw. P+R Linkeroever	R	8	50	75	50	75	25
Antw. Frederik Van Eeden	R	8	88	88	0	12	0
Lier Veemarkt	B	5	40	100	20	20	0
Hoboken Kioskplaats	B	5	60	100	20	80	0
Brecht NMBS	I	5	100	100	100	100	100
Deurne Silsburg	L	5	80	100	40	40	0
Deurne AZ Monica	L	5	80	100	60	80	20
Wommelgem Kerk	L	5	60	80	0	40	0
Antwerpen Meir	L	5	80	80	40	40	40
Antwerpen Groenplaats	L	5	60	60	0	0	0
Merksem/Schoten P+R	R	5	80	100	100	100	100
Brasschaat Kerk	R	5	60	100	0	60	0
Beveren P+R Melsele	R	5	80	80	80	80	80
Antwerpen Harmonie	R	5	80	100	40	60	0
Mortsel Gemeenteplein	R	4	100	100	50	100	0
Luchtbal P+R Havana +	R	4	100	100	100	100	0
Boechout Capenberg +	R	4	75	100	100	100	100
Wilrijk P+R Olympiade +	R	4	50	100	50	100	0
Hoboken Zwaantjes	R	4	100	100	100	100	0
Antwerpen Nationale Bank	R	4	100	100	0	100	0
Brasschaat P+R St Job+	R	3	67	100	67	100	0
Edegem P+R UZA	R	3	0	100	33	33	0
Zoersel P+R De Haan +	R	2	100	100	0	50	0
Schoten Zeurt	R	2	50	100	50	50	0
Malle Oostmalle Dorp	R	2	100	50	0	50	0
Ranst Van Den Nestlaan	R	2	100	100	100	100	0
Lier Parking De Mol	R	2	100	100	0	0	0
Merksem Oudebareel	R	2	100	100	100	100	0
Mortsel NMBS Oude God	R	2	100	100	100	100	50
Deurne Muggenberglei	R	2	100	100	100	100	0
Rumst N171xN177 Reet	R	2	100	100	0	100	0
Rumst P+R Vosberg +	R	2	0	100	0	50	0
Boom Markt x N177	R	2	100	100	100	100	0
Stabroek P+R Havenhub	R	2	50	50	0	50	0
Kontich P+R Kontich +	R	1	100	100	0	0	0
Wommelgem P+R	R	1	100	100	0	100	0
Hoboken Schoonselhof	R	1	100	100	0	0	0
Beveren NMBS	R	1	0	100	0	100	0

Cat: (I)nterregionaal of Internationaal; (R)egionaal; (L)okaal of (B)uurt

Haltes: aantal haltes van De Lijn

Schuil: Percentage van haltes met schuilhuisje

Perron: percentage verharde perrons

Motorische: percentage haltes toegankelijk voor personen met motorische beperking

Visuele: percentage van de haltes toegankelijk voor mensen met visuele beperking.

## 8. Afgelegde afstand per modus

Wat?	Gemiddelde afgelegde afstand per inwoner per hoofdvervoerswijze per dag.
Waarom?	Voor de impact op de omgeving is (naast het # ritten) ook de afgelegde afstand belangrijk. Deze bepaalt mee de uitstoot van CO <sub>2</sub> en dus het bereiken van de <a href="#">Vlaamse klimaatdoelstelling</a>
Ambitie	Aandeel afgelegde kilometers per niet-duurzame modus neemt af.
Partners	dMOW.

Volgens [OVG 2015-2019](#) is 39% van de kilometers afgelegd in de vervoerregio duurzaam. Een inwoner legt gemiddeld 28 km af, waarvan 11km duurzaam. Enkel autobestuurders en autopassagiers -18 jaar worden hier als niet-duurzaam beschouwd. Op de percentages van afstanden van elk van de verschillende modi zit een grote onzekerheid omwille van de beperkte aantal respondenten bij elke modus afzonderlijk. Van de duurzame vervoerswijzen is autopassagier wel de belangrijkste met ongeveer 14%. Trein, fiets en bus volgen met 8%, 5% en 4% (grootteorde).

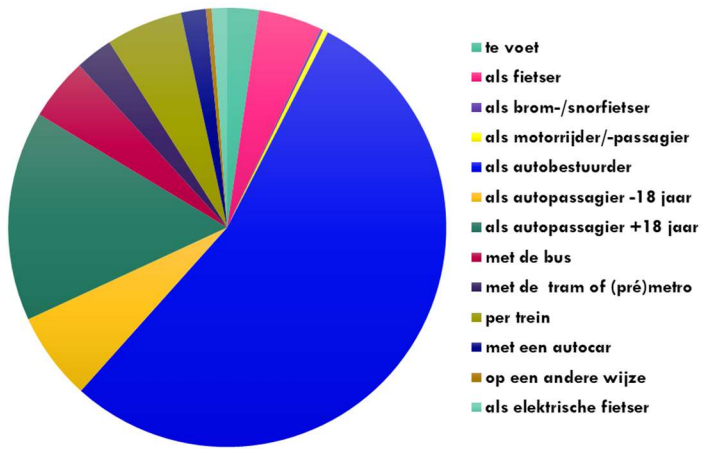
### Grafieken en tabellen

Tabel 14 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze ([OVG 2015-2019](#))  
Opgelet, de minder courante vervoerswijzen hebben een grote onzekerheid.

Hoofdvervoerswijze	Verplaatsingen van en/of naar vervoerregio Antwerpen	Verplaatsingen door respondenten met woonplaats in vervoerregio Antwerpen
als autobestuurder	56%	54%
als autopassagier +18 jaar	14%	15%
als autopassagier -18 jaar	6%	6%
als brom-/snorfietser	0%	0%
als elektrische fietser	1%	1%
als fietser	4%	5%
als motorrijder/-passagier	0%	0%
met de tram of (pré)metro	2%	3%
met de bus	4%	5%
met een autocar	1%	2%
op een andere wijze	1%	0%
per trein	8%	6%
te voet	1%	2%

Outliers, d.i. verplaatsingen met een totale afstand langer dan 200 kilometer, werden voor deze tabel niet meegenomen.

### Afstand per persoon per dag volgens hoofvervoerswijze



Figuur 39 Verdeling van het gaakpppd volgens hoofvervoerswijze voor respondenten met woonplaats in vervoerregio Antwerpen (OVG 5.1 t.e.m. 5.5) [verplaatsingen met afstand >= 200 km NIET meegerekend]

## 9. Filezwaarte hoofdwegennet

Wat?	Combinatie van lengte en duur van de file in het invloedsgebied van Antwerpen zoals gerapporteerd door het verkeerscentrum.
Waarom?	Een vlot hoofdwegennet kan verkeer wegzuigen van het onderliggende wegennet waar het meer overlast veroorzaakt (leefbaarheid, verkeersveiligheid). <b>Doorstroming en aansluiting op hoofdwegen</b>
Ambitie	Filezwaarte neemt af.
Partners	Verkeerscentrum (AWV).

In 2020 zagen we slechts gemiddeld 183 km.uur file per werkdag in het [invloedsgebied verkeersindicatoren snelwegen Antwerpen](#) (Figuur 40), vergeleken met 389 in piekjaar 2019 (Figuur 41).

In oktober 2021 lag de filezwaarte op de hoofdwegen in het Vlaamse Gewest op gemiddeld 1.080 kilometeruren per werkdag. Dat is bijna 3 keer zoveel als in oktober 2020. Ook in vergelijking met de laatste oktobermaand voor de COVID-19-crisis (oktober 2019) is er sprake van een stijging: tussen oktober 2019 en oktober 2021 steeg het aantal kilometeruren file met 14%.

Deze ontwikkeling zien we ook voor invloedsgebied Antwerpen (Figuur 41). Dit is wel verschillend van de grafieken die meestal in het jaarrapport van het verkeerscentrum gepubliceerd worden omdat dat voortschrijdende jaargemiddelden zijn ([verkeerscentrum](#)). Die fluctueren minder. We zien in 2018 en 2019 hetzelfde verloop doorheen het jaar, maar vanaf maart 2020 tot juni 2021 zien we een duidelijk lichter filebeeld dat samenvalt met de COVID-19-maatregelen. Vanaf september '21 is de filezwaarte op werkdagen rond Antwerpen echter hoger dan in 2018 en '19. In oktober meten we zelfs 534 km.uren file per werkdag. Het is nog maar de derde keer sinds het begin van de data in 2011 dat de 500 km.uren overschreden worden.

Voor verdere details over specifieke snelwegsegmenten en vergelijkingen buiten de vervoerregio kan de lezer de rapporten en de indicatoren van het [verkeerscentrum](#) raadplegen.

De gegevens van het verkeerscentrum behandelen enkel het hoofdwegennet, die van Inrix zijn moeilijk van jaar op jaar te vergelijken. Die van TomTom lijken iets beter te scoren in dat opzicht. We beschikken ook over eigen lokale reistijddata, maar de analyse daarvan in functie van een globale indicator was tot nu toe niet de prioriteit.

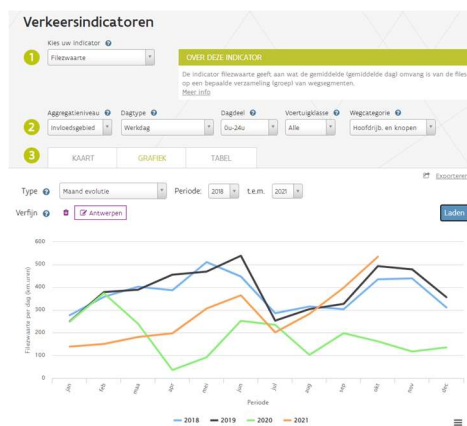
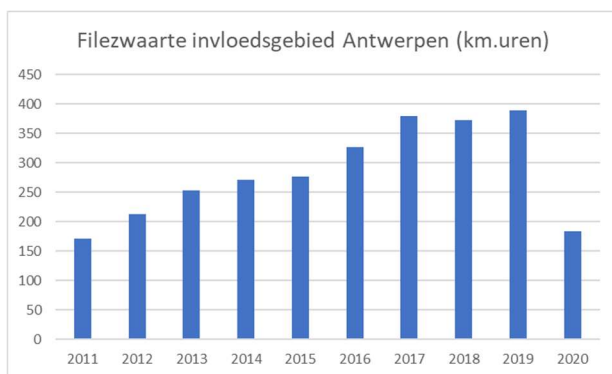
TomTom meldt in 2021 over het algemeen minder congestie dan in 2019, behalve in weken 39-44 (oktober) en verschillende weekendes. TomTom geeft ook de gemiddelde verliestijd op een rit van 30 minuten in ochtend- en avondspits. Die verliestijd is licht geëvolueerd van 17 minuten in 2017 en 2018, over 18 minuten in 2019 naar 12 minuten in 2020. In de ochtendspits verlies je een minuutje minder, in de avondspits een minuutje meer.

Met onze eigen data van het onderliggend wegennet kunnen we specifieke assen monitoren (Figuur 42)

## Grafieken en tabellen

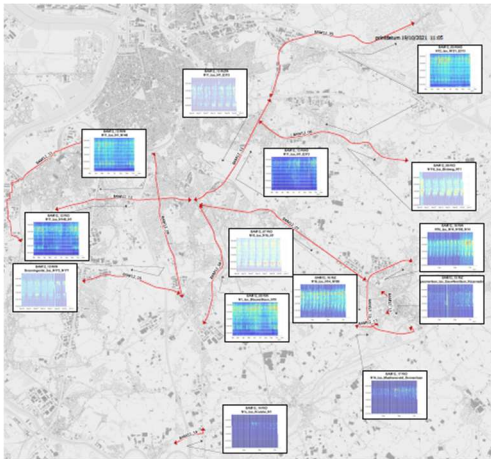


Figuur 40 Invloedsgebied verkeersindicatoren snelwegen Antwerpen ([Verkeerscentrum](#))



Figuur 41 Filezwaarte invloedsgebied Antwerpen (jaargemiddelden en maandgemiddelden) ([Verkeerscentrum](#))





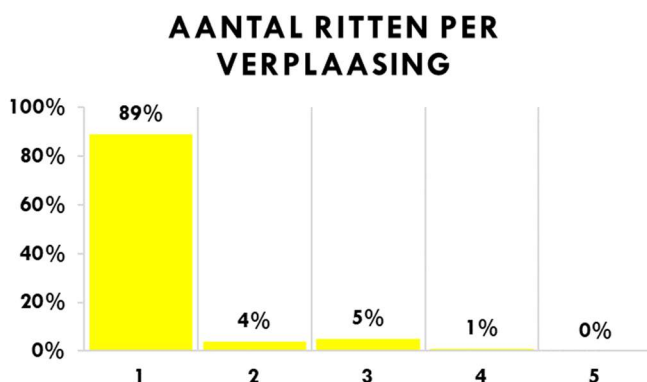
Figuur 42 Reistijd op een selectie van routes in 2021 per kwartier. Blauw = kort (vlot verkeer) . Rood=lang (sterk vertraagd)

## 10. Aandeel combimobiliteit

Wat?	Het percentage van alle verplaatsingen waarbij meer dan één vervoerswijze werd gebruikt.
Waarom?	Het cijfer van de modal split slaat enkel op de hoofdverplaatsingswijze per verplaatsing. We willen zicht krijgen op het aandeel combimobiliteit, zodat we het gebruik van overstapfaciliteiten kunnen inschatten. <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b>
Ambitie	Combimobiliteit neemt toe.
Partners	dMOW.

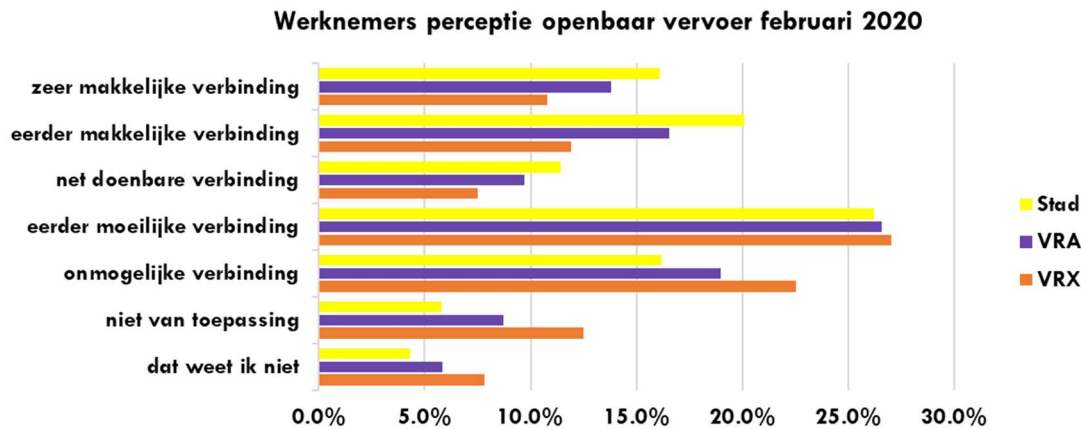
Van de verplaatsingen van inwoners bestaan 11% uit meerdere ritten (Figuur 43 - combimobiel volgens [OVG 2015-2019](#)). De potentie voor combimobiliteit is uiteraard groter. Volgens de werknemersenquête van [januari 2020](#) van stad en vervoerregio heeft 23% van de respondenten een eerder makkelijke tot zeer makkelijke verbinding met openbaar vervoer (Figuur 44). Voor de stad Antwerpen is dat cijfer 36% (32% in 2017).

### Grafieken en tabellen



Figuur 43 Aantal ritten per verplaatsing in [OVG 2015-2019](#)

Een verplaatsing bestaande uit 5 ritten komt slechts zeer sporadisch voor en wordt daardoor afgerond naar nul procent.



Figuur 44 Perceptie OV in werknemersenquête (januari 2020)

## 11. Aantal reizigers openbaar vervoer

Wat?	Aantal opstappers.
Waarom?	Hoewel het OVG de meest betrouwbare cijfers geeft m.b.t. Modal Split op niveau van het aantal verplaatsingen, is het belangrijk om deze bron te toetsen aan meer directe metingen van het gebruik van duurzame modi en het verkeer. <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b> 🧠
Ambitie	Aantal reizigers op het openbaar vervoer neemt evenredig toe met modal split en aantal verplaatsingen.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer (NMBS, De Lijn)

**De Lijn** telde in oktober 2019 volgende ontwaardingingen met de MOBIB-kaart. Dat zijn dus vrijwel uitsluitend abonnees. Op de Tram en buslijnen in de vervoerregio Antwerpen reden ongeveer 1,5 miljoen abonnees per week. Op basis daarvan wordt het totale aantal reizigersritten geschat op 2 miljoen per week. 57% van hen zaten op de 11 belangrijkste tramlijnen. In volgorde van aantal zijn dat de tramlijnen 3,15,10,5,2,6,4,9,7,8 en 24. De negen drukste buslijnen vervoerden 16% van de ritten (Tabel 15). Het gaat om de lijnen 410, 640, 32, 17, 500, 33, 21, 22 en 90." In totaal hebben we 59% van de reizigers op de tram en 41% op de bus.

In COVID-19-jaar 2020 zien we ongeveer een halvering van het aantal reizigers bij De Lijn. In 2021 zien we globaal een licht herstel met ongeveer 13%. Tram 3 blijft de lijst met meest populaire trams aanvoeren. Trams 10 en 2 doet het relatief beter in 2020 en verstoppen tram 15 van de tweede naar de vijfde plaats. Alles samen vervoeren deze elf drukste tramlijnen samen 62% van de reizigers. De negen volgende lijnen zijn niet langer allemaal bussen. Tram 8 vinden we nu ook hier terug. Het relatieve aandeel van de reizigers op de tram stijgt in 2020 naar 65%.

**De NMBS** telde in 2019 voor een typische weekdag in oktober ongeveer 82 000 opstappers in de vervoerregio. Dit is een toename van 11% ten opzichte van 2018. Ook op de trein zien we bijna een halvering in 2020 (Figuur 45). Dit staat in tegenstelling tot de nationale reizigerscijfers die in 2020 slechts 28% lager lagen dan in 2019 en in 2021 6% lager dan in 2020 ([jaarrapport NMBS 2021](#)). Lokale cijfers opstappers voor oktober 2021 waren op 2 juni nog niet gepubliceerd.

Driekwart van de treinreizigers stapten op in een van de vier stations in het centrum (Centraal, Berchem, Zuid en Luchtbal). 12% op de lijnen naar Lier en Kontich/Lint; 9% op de lijn naar Essen en 2% elk op de lijnen naar Beveren en Boom. Van de stations buiten het centrum

heeft Lier verreweg de meeste opstappers (28%), gevolgd door Essen, Kapellen, Beveren, Ekeren en Heide met elk 6 à 8%.

**De waterbus en de veren** meten 1,8 miljoen passagiers per jaar. De waterbus vervoerde in 2019 ongeveer 580 000 reizigers (Figuur 46); de drie veren samen 1,2 miljoen reizigers. Het Sint-Anna veer was het drukste met 37% van de reizigers en vervoerde vooral voetgangers (72%) en minder tweewielers (28%). De andere veren vervoerden meer tweewielers dan voetgangers.

**De fietsbus** leek in de zomer van 2019 te stabiliseren op ongeveer 12 000 gebruikers per maand. Sindsdien is het gebruik erg variabel en er zijn onvoldoende gegevens om echt van seizoensgebonden gebruik te spreken. In januari 2019 waren er bij voorbeeld maar 5000 gebruikers, maar in januari 2020 waren er 11 000. Fietsbus tekende een maandrecord met 13 499 pendelaars in september 2020 (Figuur 48).

**De internationale luchthaven van Antwerpen** vervoerde 306 330 passagiers in recordjaar 2019. Dat is het hoogste aantal sinds 2000. Enkel in 2000, 2001 en elk jaar sinds 2015 werden meer dan 200 000 passagiers vervoerd. De luchthaven verwelkomde 146.858 passagiers in 2021 een stijging van 66,8% tegenover 2020, maar een daling van 52% tegenover 2019 (Figuur 49).

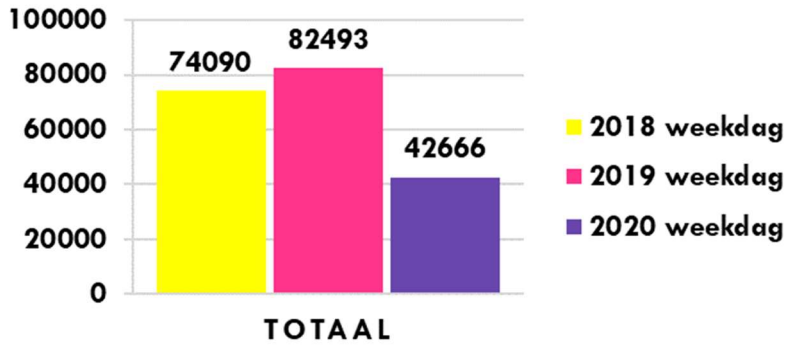
**Het collectief vervoer** in de haven van Antwerpen rapporteert 636 000 passagiers per jaar op 100 routes (60 voor de dagdienst; 40 voor de shiftdienst). Het gaat om 13 grote bedrijven die zelf collectief vervoer organiseren waarvan 6 bedrijven samenwerken onder de naam [i-bus](#) en het initiatief van de Pendelbus dat samen met de Fietsbus een initiatief is van PoA, MLSO en Vlaanderen. De kleinere ondernemingen en contractanten doen veelal beroep op het initiatief van de [Pendelbus](#).

---

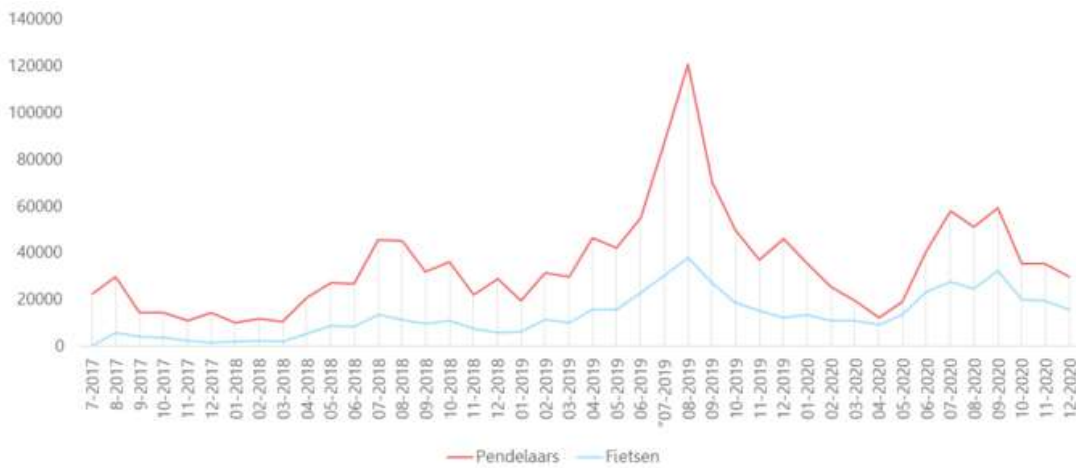
*Bij de vraag hoe we het gebruik van OV kunnen aanmoedigen komt regelmatig het gebruik van routeplanners naar boven. Een kanttekening hierbij is dat niet alle bovenvermelde voertuigen in de courante routeplanners zijn opgenomen. Er is geen routeplanner gevonden die rekening houdt met de Fietsbus. In Google Maps is ook de Waterbus niet in fiets- of OV-routes terug te vinden. De Waterbus zit wel in OpenStreetMap, Bing Maps en Slim Naar Antwerpen (Tabel 16). Bing Maps bevat nog een veer dat niet meer vaart (Lillo-Doel). In de routeplanners van De Lijn en NMBS worden de Waterbus en de lokale Scheldekruisingen ook niet meegenomen.*

---

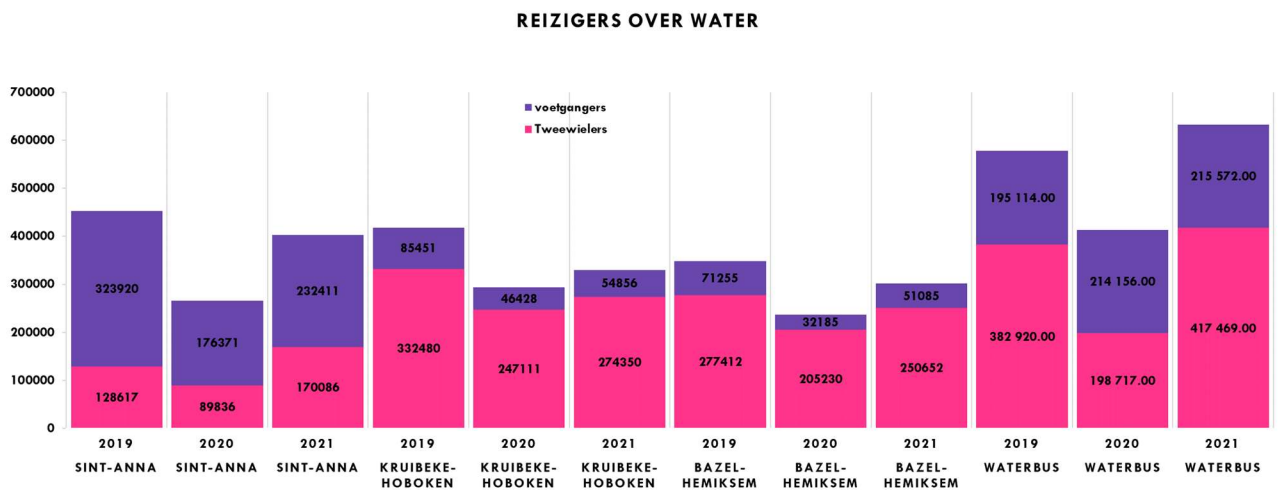
Grafieken en tabellen



Figuur 45 Opstappende treinreizigers in de vervoerregio (NMBS).



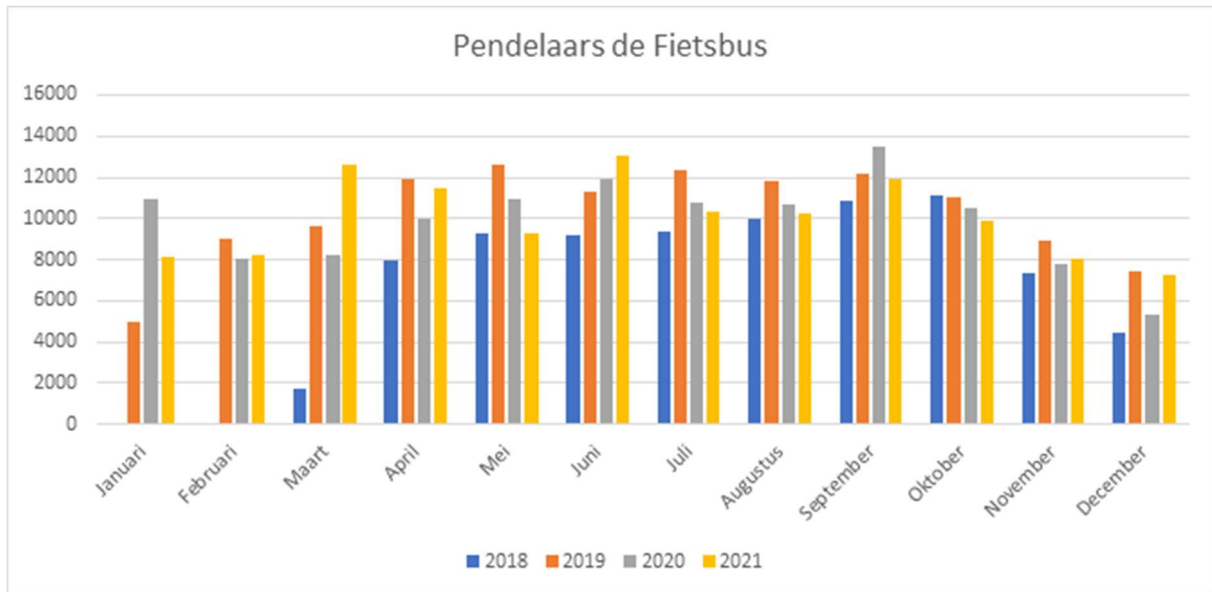
Figuur 46 Bezetting Waterbus per maand (Havenbedrijf)



Figuur 47 Evolutie van de reizigers over water 2019-2021 (MDK).

**Tabel 15** Percentage van de reizigers op de alle vervoer over water, tram- en snelbuslijnen, de drukste buslijnen en lokaal gebruik van treinen in 2019-2021, beide rijrichtingen samen (Delta= toename, max is hoogste waarde van beide jaren) Sommige lijnen reden niet beide jaren, sommige data hebben we nog niet ontvangen. Opgelet: De lijnen 1415, 1416 en 1417 worden door De Lijn toebedeeld aan de vervoerregio Kempen en de lijnen 2281-2289 aan de vervoerregio Waasland. Alle percentages zijn berekend ten opzichte van de totalen elk jaar voor De Lijn in vervoerregio Antwerpen die ons bij deze cijfers werden overgemaakt. Hier zitten enkele procenten verschil op. Dat leidt ertoe dat wanneer de percentages voor alle lijnen in een jaar worden opgeteld, het totaal meer is dan 100%. De relatieve verandering per lijn is meestal ook veel lager dan de globale trend onder invloed van de COVID-19 maatregelen.

Lijn	Omschrijving	voertuig	2019	2020	2021	2020-2019	2021-2020	Max
Waterbus	Hemiksem-Antwerpen-Lillo	waterbus	0.59%	0.43%	0.60%	-0.16%	0.17%	0.60%
Veer1	Sint-Anna	water	0.46%	0.57%	0.77%	0.11%	0.20%	0.77%
Veer2	Kruikebeke-Hoboken	water	0.43%	0.63%	0.63%	0.21%	0.00%	0.63%
Veer3	Bazel-Hemiksem	water	0.36%	0.51%	0.58%	0.16%	0.07%	0.58%
Fietsbus	Noorderlaan-Waaslandhaven	w fietsbus	0.13%	0.26%	0.23%	0.13%	-0.03%	0.26%
12	Essen-Luchtbal	trein-lokaal	5.00%	6.02%		1.02%		6.02%
15	Lier-Mortsel	trein-lokaal	3.74%	5.33%		1.60%		5.33%
25	Kontich-Mortsel	trein-lokaal	1.99%	2.38%		0.39%		2.38%
59	Beveren-Zwijndrecht	trein-lokaal	1.09%	1.38%		0.29%		1.38%
52	Boom-Hoboken	trein-lokaal	0.90%	1.34%		0.44%		1.34%
4	Noorderkempen	trein-lokaal	0.77%	0.76%		-0.01%		0.77%
1003	P+R Merksem - P+R Melsele	tram	8.40%	7.89%	8.35%	-0.50%	0.46%	8.40%
1010	Wijnegem - P+R Schoonselhof	tram	6.98%	7.76%	7.06%	0.79%	-0.71%	7.76%
1015	P+R Boechout - P+R Linkeroever	tram	6.97%	6.65%	6.63%	-0.32%	-0.02%	6.97%
1002	Hoboken - P+R Merksem	tram	5.80%	6.89%	6.45%	1.09%	-0.43%	6.89%
1005	Wijnegem - P+R Linkeroever	tram	6.57%	6.80%	6.11%	0.23%	-0.69%	6.80%
1004	Hoboken - Silsburg	tram	5.00%	5.59%	5.52%	0.59%	-0.07%	5.59%
1006	P+R Luchtbal - P+R Olympiade	tram	5.48%	5.16%	4.51%	-0.33%	-0.65%	5.48%
1009	Eksterlaar - P+R Linkeroever	tram	4.28%	4.35%	4.30%	0.07%	-0.05%	4.35%
1001	P+R Luchtbal - Zuid	tram	0.05%	3.80%	4.28%	3.75%	0.48%	4.28%
1024	Silsburg - Havenhuis	tram	3.12%	3.41%	3.54%	0.29%	0.13%	3.54%
1007	Mortsel - Eilandje	tram	3.19%	3.22%	2.96%	0.04%	-0.27%	3.22%
1008	P+R Wommelgem - Astrid	tram	3.15%	1.56%	1.43%	-1.59%	-0.13%	3.15%
1011	Berchem Station-Melmarkt	tram	1.23%	1.11%	1.13%	-0.12%	0.03%	1.23%
1012	Sportpaleis - Centraal Station	tram	0.73%	0.88%		0.16%		0.88%
1070	P+R Luchtbal-Eilandje	tram	0.40%					0.40%
1417	SN Antwerpen-Turnhout via Zoersel	snelbus	0.95%	0.79%	0.94%	-0.17%	0.15%	0.95%
1416	SN Antwerpen-Turnhout via Wechelder	snelbus	0.55%	0.43%	0.49%	-0.12%	0.06%	0.55%
1191	Sneldienst-Antwerpen-Kontich-Rumst	snelbus	0.34%	0.29%	0.39%	-0.04%	0.10%	0.39%
1771	Antwerpen-Zandvliet via A12	snelbus	0.32%	0.19%	0.26%	-0.13%	0.06%	0.32%
1641	Antwerpen - E19 - Wuustwezel	snelbus	0.27%	0.14%	0.19%	-0.13%	0.05%	0.27%
1415	SN Antwerpen-Turnhout via Beerse	snelbus	0.11%	0.09%	0.09%	-0.02%	0.00%	0.11%
1508	Schelle-Aartselr-Rumst-Mech via E19	snelbus	0.07%	0.03%	0.03%	-0.04%	0.00%	0.07%
1410	Antwerpen - Turnhout	bus	2.82%	2.52%	2.72%	-0.31%	0.21%	2.82%
1640	Brecht-Loenh-Wuustw-Brassch-A'pen	bus	2.24%	2.01%	2.33%	-0.24%	0.33%	2.33%
1017	UZA-Centraal station-Rijnkaai	bus	1.94%	1.17%	1.81%	-0.78%	0.64%	1.94%
1032	Edegem - Rooseveltplaats	bus	1.93%	1.80%	1.59%	-0.13%	-0.20%	1.93%
1500	Antwerpen - Boom - Rumst - Mechelen	bus	1.83%	1.34%	1.63%	-0.49%	0.29%	1.83%
1033	Hoboken-Merksem-Ekeren	bus	1.45%	1.41%	1.75%	-0.04%	0.34%	1.75%
1022	UZA-Valaar-Groenplaats	bus	1.39%	1.06%	1.37%	-0.33%	0.31%	1.39%
1021	Neerland-Middelheim-Rooseveltplaats	bus	1.34%	0.93%	1.22%	-0.41%	0.29%	1.34%
1090	Berchem Station-Mortsel-Lier	bus	1.26%	1.25%	1.18%	-0.01%	-0.07%	1.26%
2281	Lokern-S.Niklaas-Westakker-A'pen LO	bus	0.84%	1.20%	0.82%	0.35%	-0.37%	1.20%
1650	Kapellen-Antwerpen Luchtbal	bus	1.06%	1.14%	1.15%	0.08%	0.01%	1.15%
1720	Antwerpen-Hoevenen-Kapellen-Putte	bus	1.07%	0.91%	1.06%	-0.16%	0.15%	1.07%
1030	Waterpoort-Brouwersvliet	bus	1.07%	0.68%	0.79%	-0.39%	0.11%	1.07%
1036	Fr. Rooseveltplaats - Linkeroever	bus	1.02%	1.06%	0.70%	0.04%	-0.36%	1.06%
1770	Antwerpen-Hoevenen-Zandvliet	bus	1.05%	0.84%	1.03%	-0.21%	0.19%	1.05%
2282	Lokeren-S.Niklaas-Haasdonk-A'pen LO	bus	0.89%	1.00%	0.72%	0.11%	-0.28%	1.00%
1610	Antwerpen-Oelegem	bus	0.95%	0.85%	0.91%	-0.10%	0.06%	0.95%
1014	Hemiksem-Hoboken-Noorderplaats	bus	0.90%	0.61%	0.69%	-0.30%	0.09%	0.90%
1023	Centr. Stat. - Dam - Noorderplaats	bus	0.89%	0.67%	0.68%	-0.22%	0.01%	0.89%
1290	Boom - Niel - Antwerpen	bus	0.85%	0.68%	0.67%	-0.17%	-0.01%	0.85%
1600	Antwerpen-Hoogstraten-Meer	bus	0.73%	0.73%	0.78%	0.00%	0.05%	0.78%
1020	Rooseveltplaats-Wenigerstr-Borsbeek	bus	0.65%	0.54%	0.68%	-0.12%	0.14%	0.68%
1013	Noorderplaats-Polderstad	bus	0.65%	0.53%	0.44%	-0.12%	-0.09%	0.65%
1019	Sportpaleis - Deurne Zuid	bus	0.59%	0.57%	0.60%	-0.02%	0.03%	0.60%
1295	Boom - Reet - Niel - Antwerpen	bus	0.60%	0.51%	0.54%	-0.08%	0.03%	0.60%
1621	A'pen-St Job Kr.Kon.via Schotn Cent	bus	0.55%	0.55%	0.58%	0.00%	0.04%	0.58%
1730	A'pen-Ekeren-Kapellen-Brasschaat	bus	0.58%	0.28%	0.30%	-0.30%	0.02%	0.58%
1420	Berchm-Broechm-Massenhovn-Herentals	bus	0.51%	0.56%	0.55%	0.05%	0.00%	0.56%
1141	Hoboken-UZA-Mortsel-Wijnegem	bus	0.55%	0.51%	0.48%	-0.03%	-0.03%	0.55%



Figuur 48 Bezetting Fietsbus Liefkenshoek per maand (2018-201; bron: [Havenbedrijf](#))

	2015	2016*	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal passagiers	221.155	276.311	273.167	298.403	306.33	88.036	146.858
Aantal bewegingen	45.301	41.403	37.509	39.465	36.372	26.307	42.181

Figuur 49 Evolutie van passagiers en bewegingen op de internationale [luchthaven van Antwerpen](#)

\*Door de impact van de aanslagen op 22 maart 2016 op Brussels Airport stelden we een piek vast voor de maanden maart en april 2016, waarbij de luchthaven 20.000 extra passagiers verwelkomde. Heel wat vluchten werden vanuit Antwerpen geopereerd als alternatief voor de luchthaven van Zaventem door de aanslagen.

Tabel 16 Beschikbaarheid van vervoerswijzen in verschillende routeplanners

Routeplanner	NMBS/De Lijn	Veren	Waterbus	Fietsbus
Slim Naar Antwerpen	Ja	Ja	Ja	Nee
Google	Ja	Ja	Nee	Nee
NMBS/De Lijn	Ja	Nee	Nee	Nee
OpenStreetMap	Nee	Ja	Ja	Nee
Apple	Nee	Ja	Nee	Nee
Waze	Nee	Nee	Nee	Nee

## 12. Aantal fietsers

Wat?	Aantal fietsers op enkele goedgekozen meetpunten.
Waarom?	Naast het toetsen van de Modal Split indicator laat dit ook toe de temporele en ruimtelijke spreiding van het fietsgebruik in te schatten. <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b>
Ambitie	Aantal fietsers neemt evenredig toe met modal split en aantal verplaatsingen.
Partners	Provincie, politiezones, burgerwetenschap en de wegbeheerders. Voor fiets en motorvoertuigen hebben zij permanente en tijdelijke tellocaties.

### Locaties

De meest betrouwbare tellingen gebeuren met sensoren in het wegdek. Zo meten stad en provincie aan Mercatorstraat en Steenplein in Antwerpen sinds eind 2012 (Figuur 50) en meer recent op nog enkele andere locaties. We meten 1,8 miljoen fietsers op de drukste locatie: langs Mercatorstraat in 2021. Het aantal fietsers blijft ook na de sterke stijging in 2019 en het dipje in 2020 verder stijgen. De tellingen lijken betrouwbaar. Enkel in 2017 is er een probleem met ontbrekende uren aan Steenplein. Andere locaties zijn beschikbaar sinds 2019. Kwartaalcijfers zijn weergegeven in Figuur 51. We zien minder seizoenschommelingen aan de Mercatorstraat dan op andere locaties.

Burgerwetenschap voorziet ons ook van het project Telraam, waarin voorbijgaand verkeer continu bij daglicht met een camera wordt geteld. De resultaten worden voor het laatste uur op kaart, per type voertuig gevisualiseerd (Figuur 52).

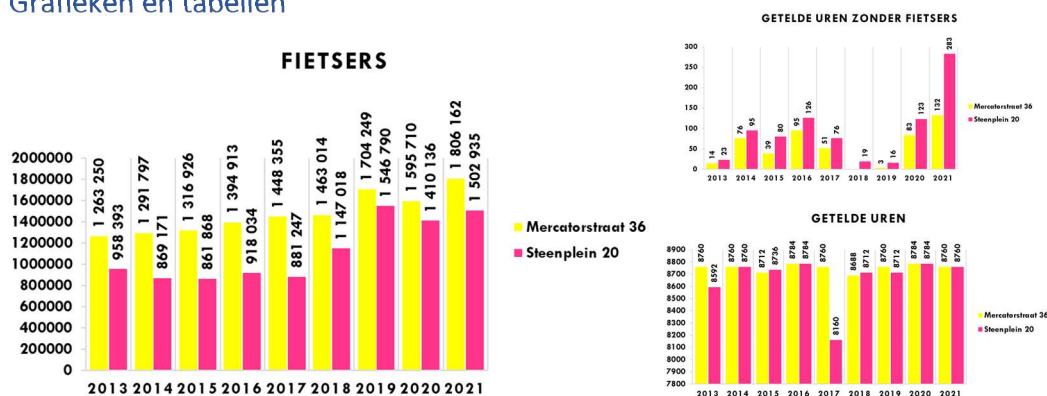
Er zijn ook een heleboel incidentele tellingen, zowel door overheden als burgerwetenschap ([lokale besturen en provincie](#), [AWV](#), [NDW](#), [Straatvinken](#)). Het is moeilijk om uit deze incidentele tellingen conclusies te trekken over het aantal fietsers op niveau van de vervoerregio.

### Enquêtes

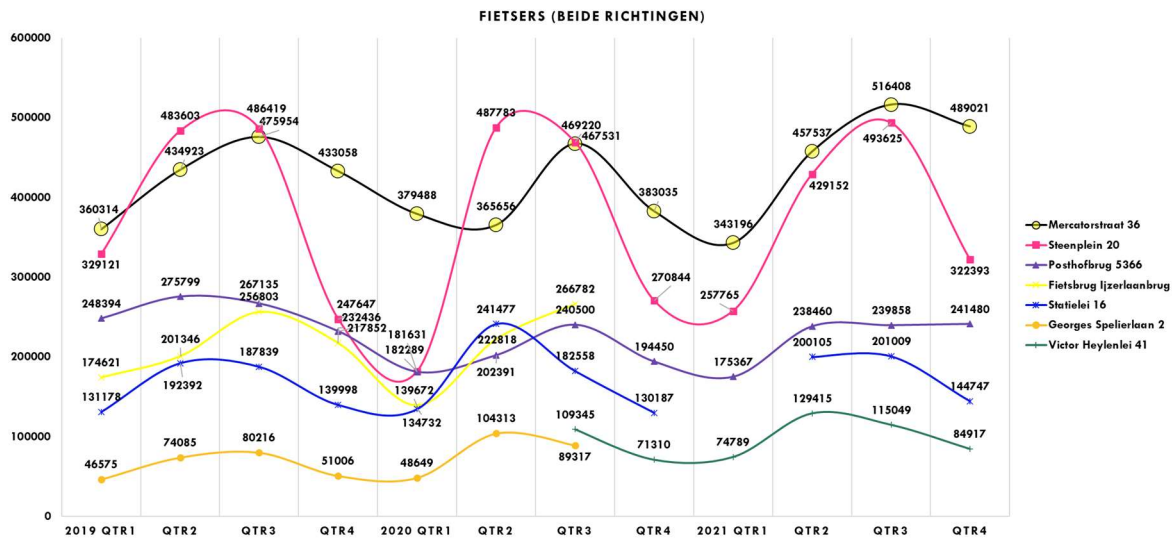
In 2015-2019 gebeurde 17% van de verplaatsingen door inwoners van de vervoerregio per fiets of e-fiets ([OVG](#)). Daarbij tellen we nog 7% van voor-en naverplaatsingen van de 11% verplaatsingen in combi-mobiliteit. Dat geeft een totaal van ongeveer 650 000 fietsverplaatsingen per dag.

We leren ook dat 46% van de inwoners minstens één keer per week fietst en 30% bijna nooit fietst. Uit dezelfde bron berekenen we ook dat een inwoner gemiddeld 6% of iets minder dan 2km van zijn 28km per dag met de fiets of e-fiets aflegt (inclusief dagen en inwoners zonder verplaatsing).

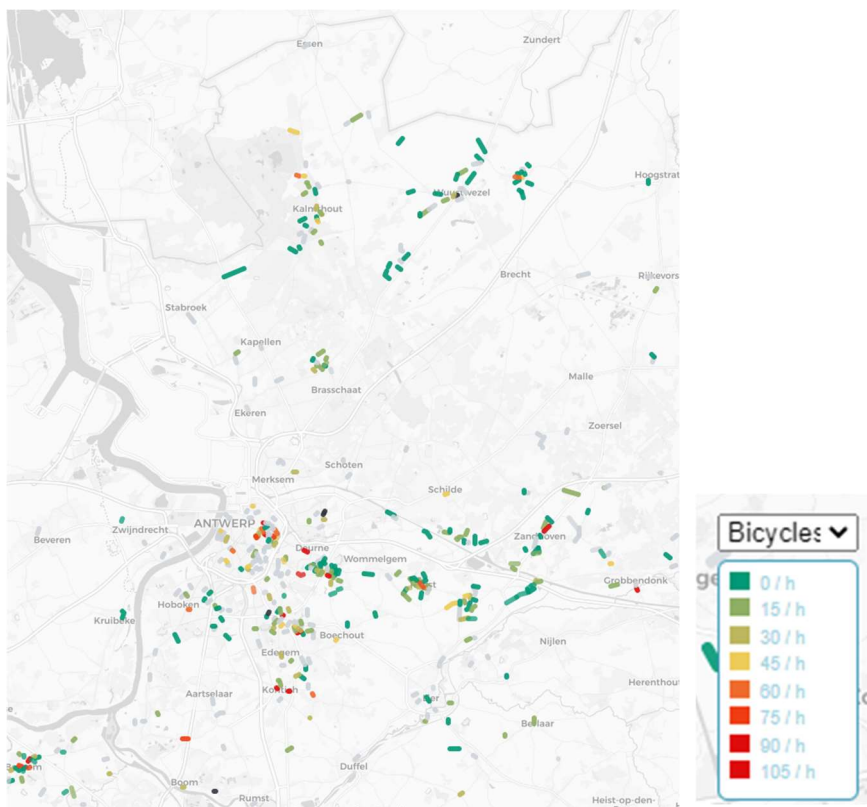
### Grafieken en tabellen



Figuur 50 Evolutie van aantal fietsers op twee locaties sinds 2013 (resultaten links, indicatie van uitval rechts)



Figuur 51 Fietstellingen op zeven locaties sinds 2019 (resultaten bovenaan, uitval onderaan)



Figuur 52 Fietintensiteiten volgens [Telraam](#) (11 feb 2022; 14u)



### 13. Aantal gebruikers deelmobiliteit

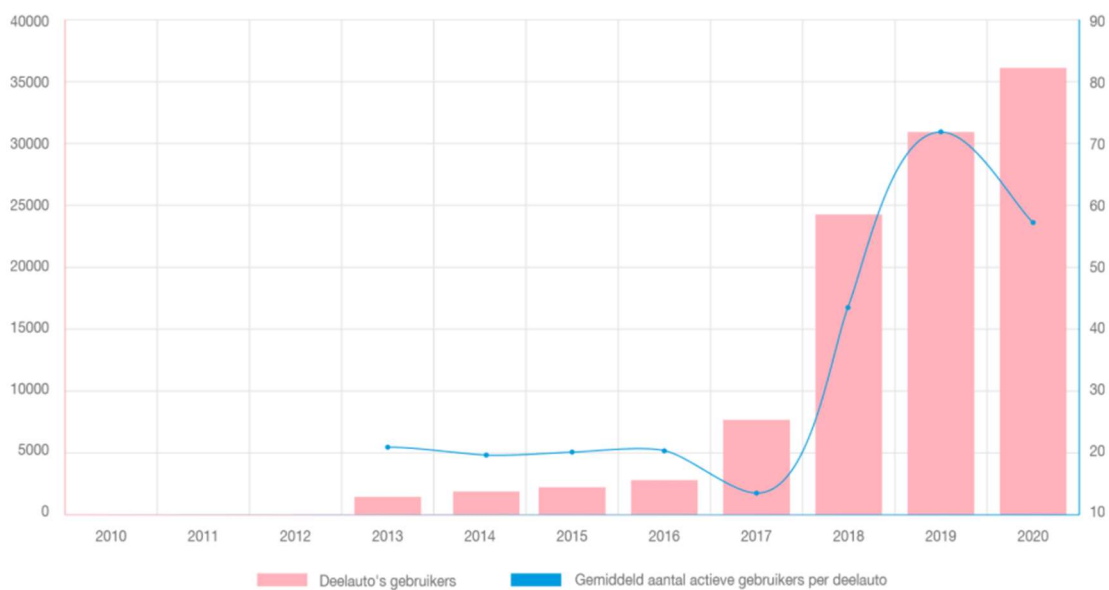
Wat?	Gebruikersdata van aanbieders.
Waarom?	Wordt de deelmobiliteit gebruikt? De deelmobiliteit is een belangrijk nieuw element in het Routeplan om het autobezit en -gebruik te verlagen. <b>Van bezit naar gebruik</b> 🚗
Ambitie	Het effectieve gebruik van deelmobiliteit zoals deelfietsen, deelauto's en deelsteps neemt toe.
Partners	Vervoersaanbieders en vergunningverleners.

Gebruiksdata zijn momenteel nog slechts sporadisch beschikbaar en dan vooral voor stad Antwerpen. We delen wat we al hebben kunnen verzamelen:

Elk jaar werden er miljoenen ritten met de Velo-fietsen gereden in de stad. In 2020 waren dat er meer dan 4 miljoen. Velo telt ongeveer 55000 gebruikers. Blue-bike telde in 2019 in het Antwerpse meer dan 30.000 fietsritten.


Het aantal gebruikers van deelauto's in de stad Antwerpen is gestegen van minder dan 2000 in 2013 tot meer dan 35 000 in 2020 (Figuur 53).

#### Grafieken en tabellen



Figuur 53 Gebruik van deelauto's in de stad Antwerpen ([SlimNaarAntwerpen](#))

## 14. Aantal overstappers

Wat?	Opstappers OV/VOM en bezetting parkings. Momentopname op geselecteerde locaties.
Waarom?	Worden de mobipunten gebruikt? De mobipunten zijn een belangrijk nieuw element in het Routeplan. <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b> 
Ambitie	Het aantal opstappers OV en gebruikers van VOM neemt gestaag toe. De gerealiseerde overstapfaciliteiten worden steeds intensiever gebruikt.
Partners	Beheerders van overstapfaciliteiten (vb. De Lijn, AWW, Lantis, lokale besturen).

Echte overstaptellingen hebben we niet gevonden. Het meest volledige is een telling van op- en afstappers op P+R Melsele in 2019. Verder hebben we enkel bezetting van autoparkings en aan stations ook fietsparkings.

In maart 2019 telde De Lijn meer dan 1800 tramgebruikers per weekdag op de **P+R Melsele** (Tabel 17). Hiervan neemt ongeveer 1/3 ook de bus in relatie tot Beveren. Er zijn ook een honderdtal reizigers die de bus in relatie tot Zwijndrecht/Antwerpen nemen. We weten ook uit oudere tellingen dat de parking typisch met iets meer dan 300 wagens bijna vol staat. Dus concluderen we dat ongeveer de helft van de tramgebruikers als passagier of zachte weggebruiker naar de P+R komt.

De bezetting van de fietsenstallingen aan de **stations** varieert zeer sterk van telling tot telling ( )Figuur 54. In 2018 maten we nog 11 stations met een gemiddelde bezetting van meer dan 90%. In 2019 nog vier en in 2020 meten we nog drie stations met zulke hoge bezetting: Niel, Mariaburg en Kijkuit, waar niet eerder zo een hoge bezetting gemeten werd. Verder analyse is nodig om te zien of het aantal stallingen of het aantal fietsen op elke locatie is gewijzigd. De autoparkings aan de stations kennen ook een dalende bezettingsgraad (Figuur 55).

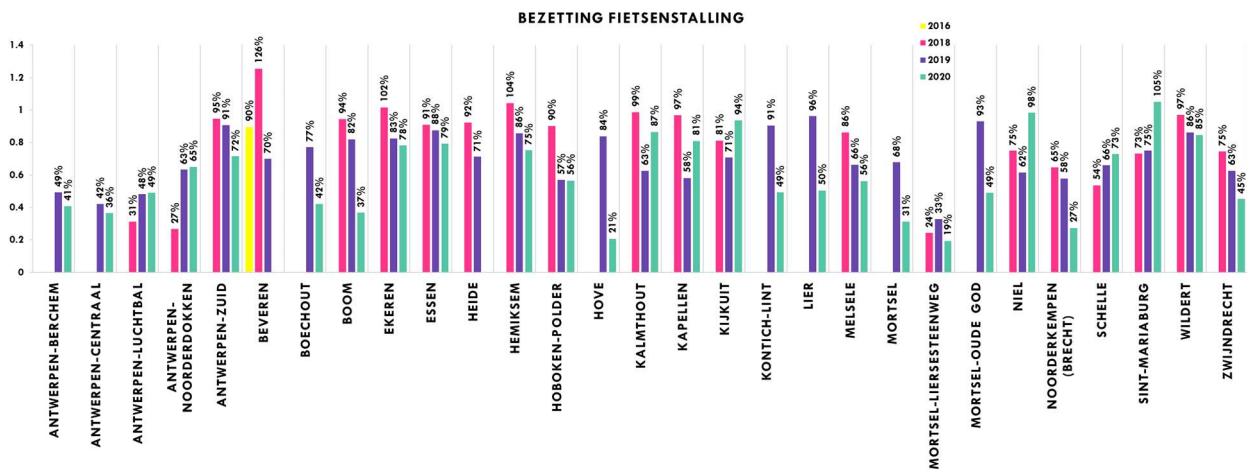
Voor de periode 2012 - 2015 zijn manuele tellingen beschikbaar voor de bezetting van verschillende **snelwegparkings** (Figuur 56). Het is moeilijk om hier conclusies uit te trekken.

In de eerste week van oktober 2015 zijn er aanrijtellingen die aantonen dat P+R Melsele en **P+R Merksem-Keizershoek** dagelijks tot 280 respectievelijk 350 voertuigen telden (Figuur 57; Figuur 58). In 2018 gaat de bezetting van Melsele boven 300 (capaciteit 365). De meeste wagens komen toe tussen 6 en 12u. en vertrekken weer rond 18u. Tegen middernacht zijn de meeste wagens weg. Op zondag is de bezetting duidelijk lager.

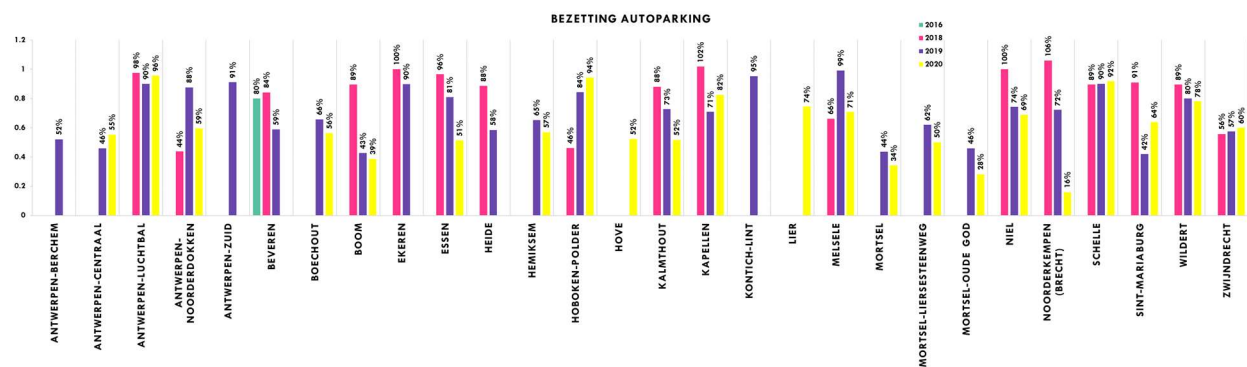
## Grafieken en tabellen

Tabel 17 Telling OV-gebruikers P+R Melsele

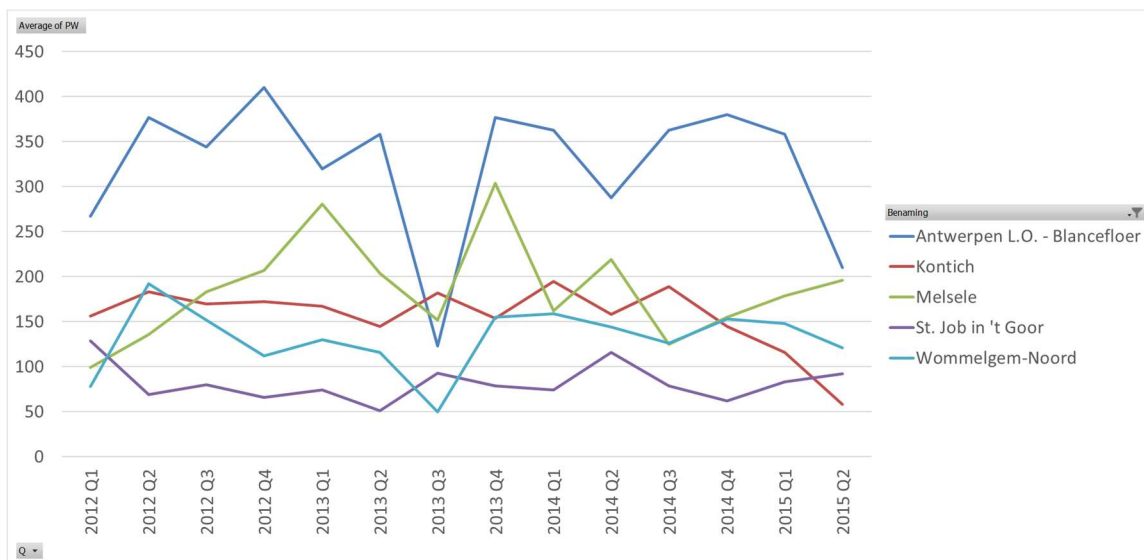
Initiatiefnemer	De Lijn
Locatie	P+R Melsele
Datum telling	Dinsdag 12/3/19 en donderdag 14/3/19
Uren telling	Tussen 6u00 's ochtends en einde dienst (rond 0u45)
Opstappers op de tram	969 reizigers/dag
Afstappers van de tram	880 reizigers/dag
Opstappers op de bus richting Beveren	334 reizigers/dag (wellicht grotendeels reizigers die van de tram zijn afgestapt)
Afstappers van de bus komende uit Beveren	390 reizigers/dag (die allicht op de tram zijn gestapt)
Opstappers op de bus richting Antwerpen Linkeroever	55 reizigers/dag
Afstappers van de bus komende uit Antwerpen Linkeroever	54 reizigers/dag
Niet geteld	Reizigers die op de bus zaten, en gewoon zijn blijven zitten te P+R Melsele, zijn dus niet opgenomen in deze cijfers.



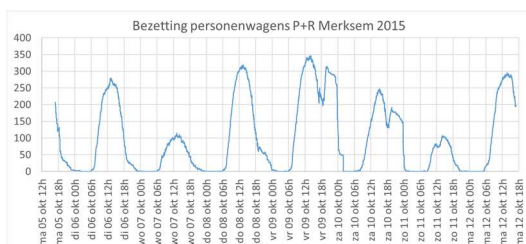
Figuur 54 Bezetting fietsenstallingen tussen 9u en 16u (NMBS)



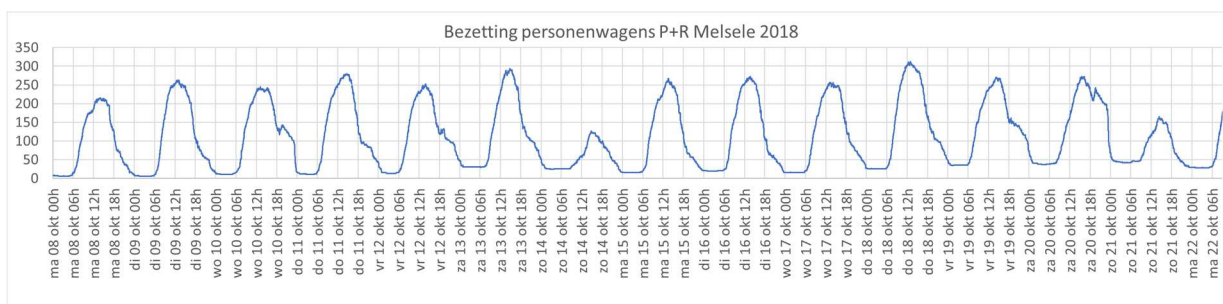
Figuur 55 Bezetting van autoparkings tussen 9 en 16u (NMBS)



Figuur 56 Evolutie van de bezetting van snelwegparkings (incidentele manuele tellingen - AWW)




Figuur 57 Personenwagens P+R Merksem 2015



Figuur 58 Personenwagens P+R Melsele 2018

## 15. Modal split personen

Wat?	De verdeling van de vervoersprestaties tussen de verschillende modi, zo mogelijk met verder detail – bv. locatie en motief.
Waarom?	Het Routeplan en het Vlaams regeerakkoord streven voor het personenvervoer een aandeel na van minstens 50% duurzaam. <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b> 
Ambitie	Het aandeel auto wordt teruggebracht tot onder de 50%.
Partners	DMOW en Stad Antwerpen.

Er zijn meerdere manieren om de modal split voor het personenvervoer te berekenen. Naargelang de toegepaste methodologie en databron kunnen daarom verschillende percentages voor een duurzame modal split verkregen worden. Hieronder bespreken we kort enkele indicatoren, die hiervoor gebruikt worden.

### Modale verdeling volgens het regionaal verkeersmodel (aantal verplaatsingen)

Dit cijfer wordt vermeld omdat hierop het Toekomstverbond is gebaseerd. Het regionaal verkeersmodel (rvm ANT v.4.2.1) schat de modal split in het referentiescenario (2017) op 42% duurzaam op basis van een veelheid van gegevens. Onder duurzaam wordt verstaan:

Het aandeel hoofdverplaatsingen

- van en/of naar de hele vervoerregio;
- voor alle motieven;
- voor een volledige gemiddelde werkdag
- met fiets, OV, te voet, als volwassen passagier of andere
- tegenover autobestuurder of minderjarige autopassagier.

### Modale verdeling volgens OVG (aantal verplaatsingen)

Modale Verdeling:  $51 \pm 2\%$  van de verplaatsingen door inwoners van de vervoerregio zijn duurzaam volgens [OVG](#) in 2015-2019. Er wordt dezelfde definitie als bij het verkeersmodel gebruikt (zie hierboven). Voor alle verplaatsingen met herkomst of bestemming in VRA zien we ongeveer 2% punten minder duurzame verplaatsingen.

Winkelen doen we duurzamer dan gaan werken. Winkelen doen we 62% duurzaam maar slechts 42% van alle woon-werk verplaatsingen binnen de vervoerregio gebruiken een duurzaam vervoermiddel als hoofdverplaatsing volgens [OVG in 2015-2019](#) (Tabel 18). Alle verplaatsingswijzen worden duurzaam beschouwd, behalve autobestuurder en autopassagier onder 18 jaar.

Deze modal split woon-werk van 42% volgt zowel uit de gegevens van de verplaatsingsboekjes als de persoonsvragenlijst. Autopassagiers van minder dan 18 jaar vertegenwoordigen minder dan 0,5% in deze indicator. Als we alle woon-werk verplaatsingen van Vlamingen beschouwen met herkomst of bestemming in de vervoerregio in plaats van de woon-werk verplaatsingen van inwoners is de modal split slechts 39% (Tabel 19).

### Modale verdeling volgens Gemeente/Stadsmonitor (woon-werk en woon-school)

De Gemeente- en stadsmonitor geeft voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer in de vervoerregio Antwerpen een modale verdeling van 48,5% auto. Een daling met 1,5 % ten opzichte van 2017. Voor fiets daarentegen zien we een stijging van 22,5% naar 27,8% ([provincies in cijfers](#)).

### Modale verdeling volgens mobiliteitsenquête woon-werkverkeer (regelmatig gebruik vervoermodi)

De mobiliteitsenquête wordt door Stad Antwerpen op regelmatige basis (om de paar jaar) voor woon-werkverkeer, bezoekers en inwoners doorgevoerd. In januari 2020 werden voor de mobiliteitsenquête woon-werkverkeer voor het eerst ook werknemers uit de hele vervoerregio bevraagd. Hiervoor werd vanuit de vervoerregio het nodige budget voorzien.

Volgens deze berekeningswijze is de modal split 50/50 voor de vervoerregio bereikt in januari 2020 (Figuur 63). De stad haalt al 57% niet-auto, de vervoerregio zonder de stad zit nog op 40%.

### Modale verdeling voor korte verplaatsingen

Hoewel verschillende metrieken voor duurzame mobiliteit de 50% al bereikt hebben, valt het toch op dat zelfs voor korte verplaatsingen nog vrij vaak de auto wordt genomen. Op Vlaams niveau zien we dat het gaat om 25 tot 30% van de korte verplaatsingen (Figuur 64). In de grootstad is dat niet noodzakelijk beter dan in de rand. In de stad Antwerpen gaat 1/3 bijna nooit te voet of met de fiets. In Boechout is dat maar 1/5. Het cijfer in Antwerpen is wel in 2020 veel lager dan in 2014 en 2017 (Figuur 65).

### Modale verdeling op straatniveau in een selectie van woonstraten (Straatvinken)

We citeren uit [het rapport van Straatvinken \(2021\)](#) dat zelfs in recordjaar 2020 het aandeel gemotoriseerd verkeer op straatniveau niet onder 60% is gedaald en in 2021 weer bijna op 70% staat:

---

“Wanneer we kijken naar de evolutie van het aandeel gemotoriseerd verkeer in het geheel van de verplaatsingen voor de 295 straten waar zowel in 2019, 2020 als 2021 geteld werd, zien we dat dat aandeel sterk daalde tijdens de lockdowneditie van mei 2020 (van 70,8% naar 61,2%), maar in mei 2021 opnieuw bijna op het niveau van 2019 stond [...]. Maar er zijn verschillen in de evolutie tussen de stad en daarbuiten. Het is bekend dat het aandeel gemotoriseerd verkeer in de kernstad Antwerpen en de omliggende districten lager ligt (rond 50%) dan in buurten en gemeenten verder weg van het centrum. [... O]ndanks een tijdelijke knik in 2020 is het aandeel gemotoriseerd verkeer dit jaar in de getelde straten van de stad Antwerpen opnieuw gestegen vergeleken met 2019. In andere delen van de vervoerregio was in mei 2021 het aandeel gemotoriseerd verkeer zeer licht gedaald...” (Zie ook *Tabel 20*)

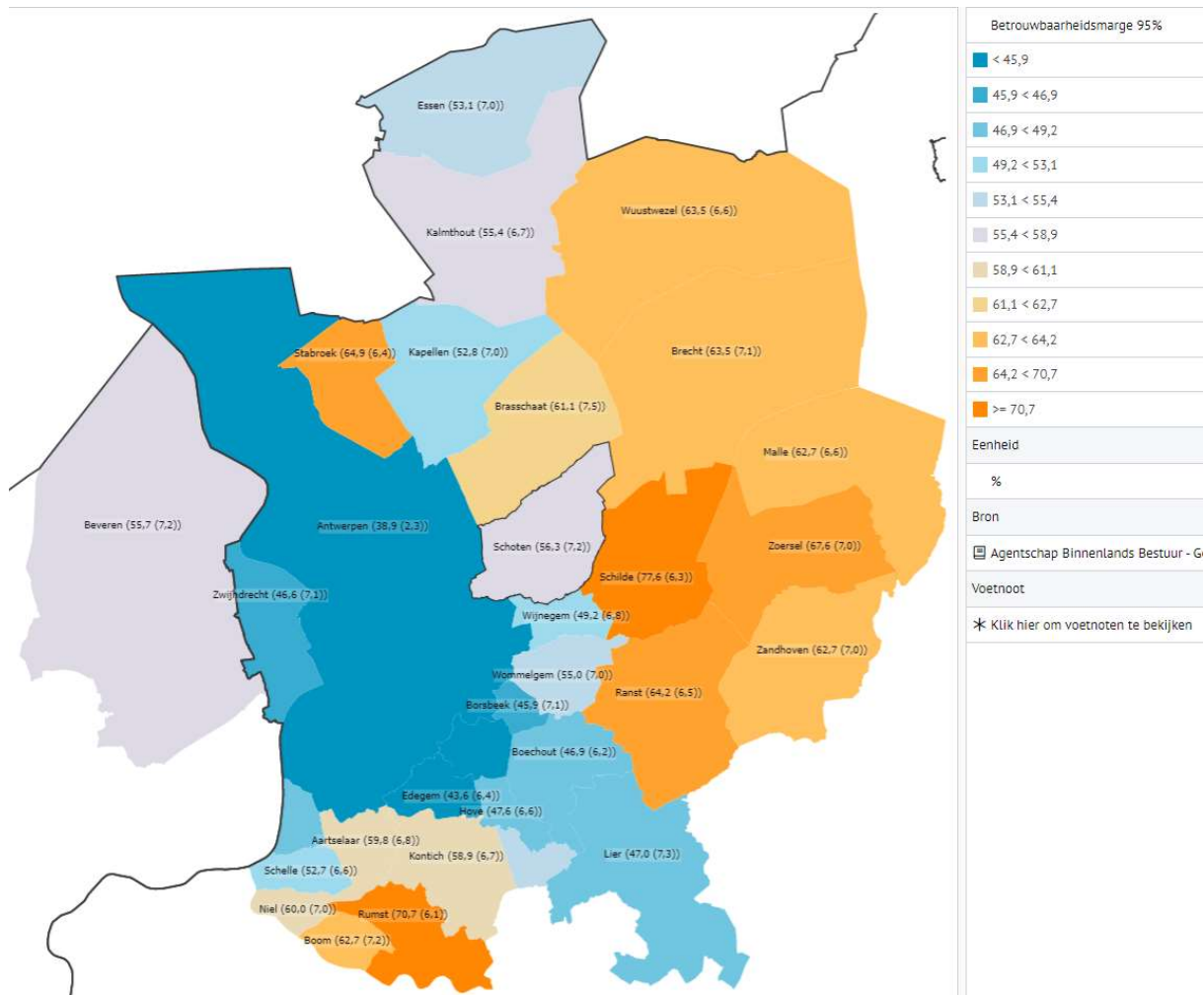
---

### Thuiswerk

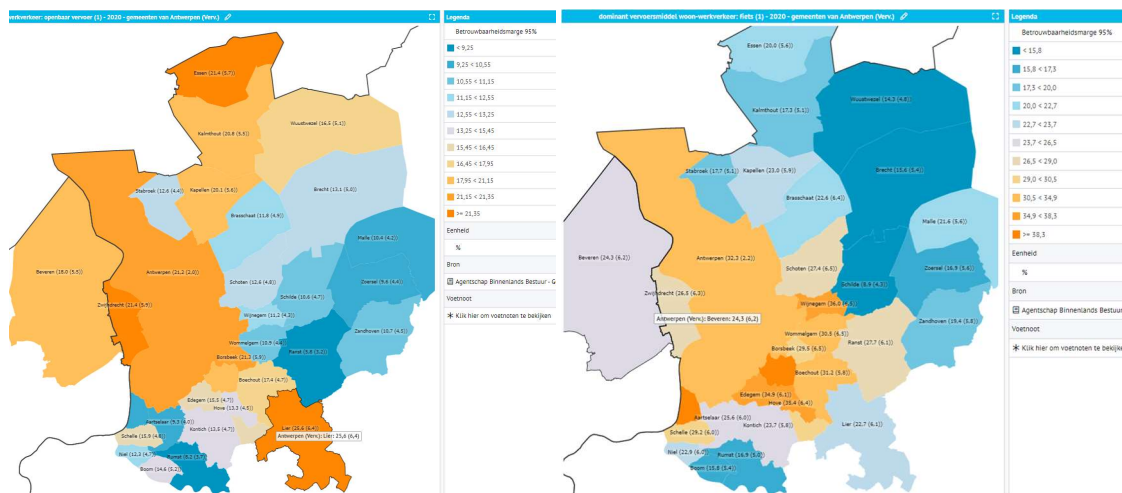
Thuiswerk wordt vaak niet opgenomen bij de berekening van de modal split, maar elke vermeden verplaatsing draagt ook bij tot de vermindering van congestie en het milieu.

Uit de enquête woon-werkverkeer van januari 2020 weten wij dat thuiswerk vóór de COVID-19 pandemie ongeveer 11 dagen per arbeidsplaats per jaar of 5% van de werkdagen bedroeg. In de mobiliteitsenquête woon-werkverkeer lezen we dat bij 71% van de werknemers in de VRA in januari 2020 de job het niet toelaat om thuis te werken. 6,5% werkt minstens één dag per week van thuis (Figuur 61). Stad Antwerpen meet een toename van 5% in 2019 naar 21% niet of anders verplaatsen - in 2020 (Figuur 62).



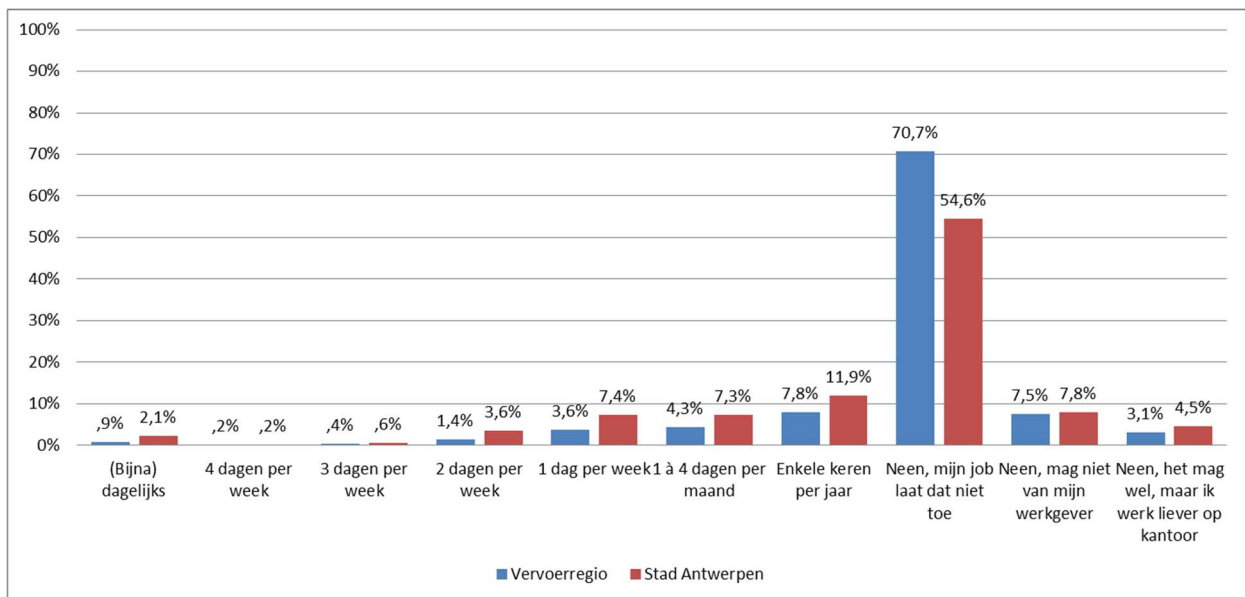


Figuur 59 Aandeel auto in woon-werk en woon-school 2020 (GSM via PIC)

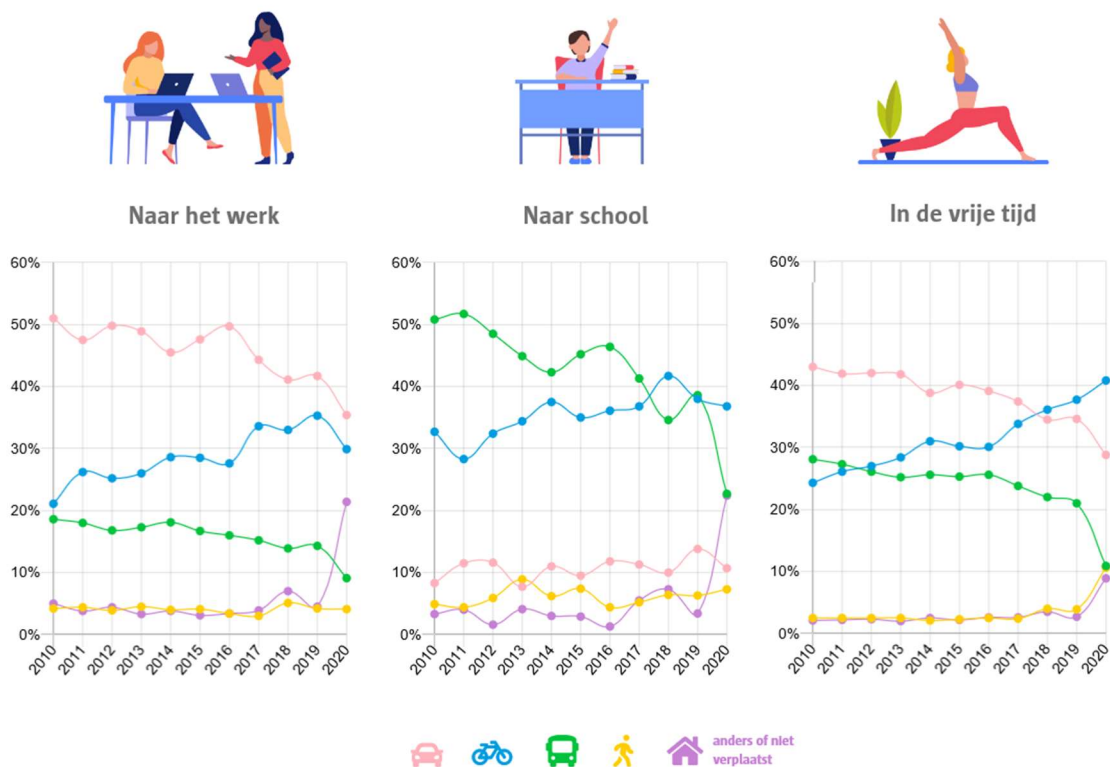


Figuur 60 Aandeel OV en Fiets in woon-werk en woon-school (GSM via PIC)





Figuur 61 Thuiswerk volgens de woon-werk enquête vervoerregio en stad Antwerpen januari 2020

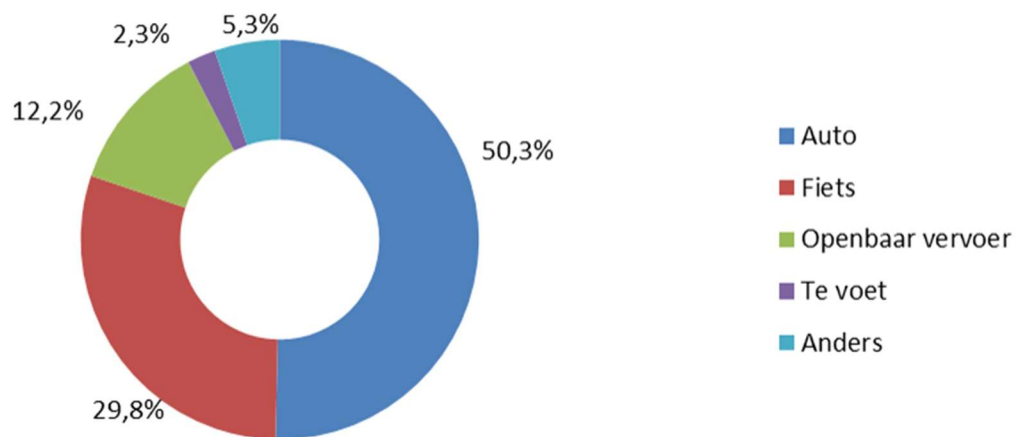


Figuur 62 Verschillende modi vergeleken met niet of anders verplaatst voor werk en andere activiteiten in de stad Antwerpen (2010-2020).

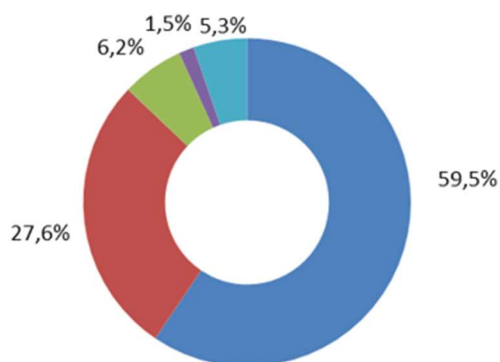
Tabel 20 Vervoerregio Antwerpen, percentage gemotoriseerd verkeer in de gemiddelde door Straatvinken getelde straat (straten zowel geteld in 2019, 2020 als 2021), onderscheid tussen geografische zones ([Straatvinken](#)).

Telgebied	2019	2020	2021
Vervoerregio Antwerpen	70,8%	61,2%	69,0%
Subregio 1: Stad Antwerpen (kernstad en districten)	48,7%	47,5%	50,7%
Subregio 2: Deel van vervoerregio zonder stad Antwerpen (kernstad en districten)	81,4%	72,3%	80,1%

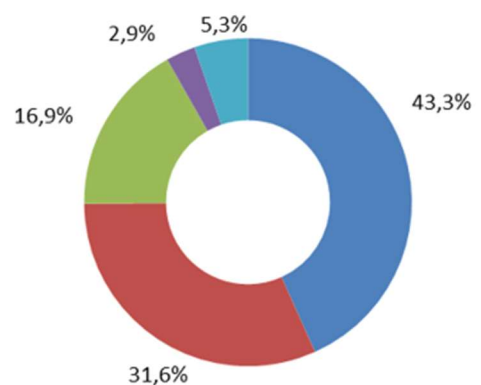
### Vervoerregio inclusief Antwerpen



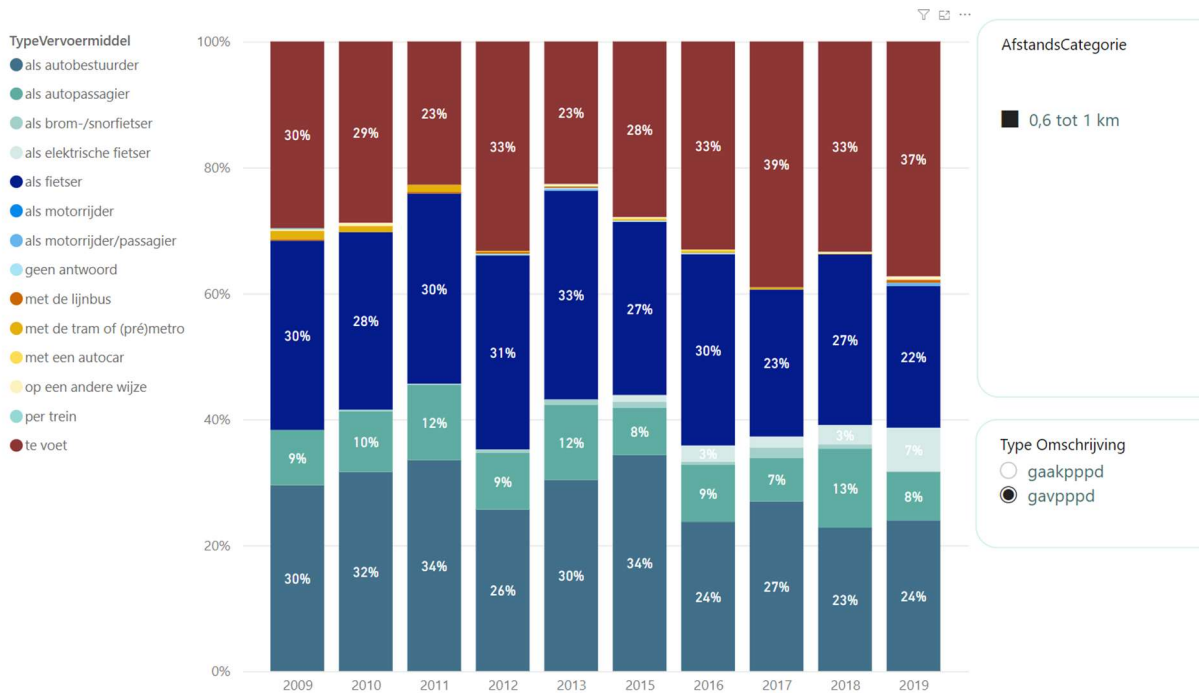
### Vervoerregio



### Stad Antwerpen

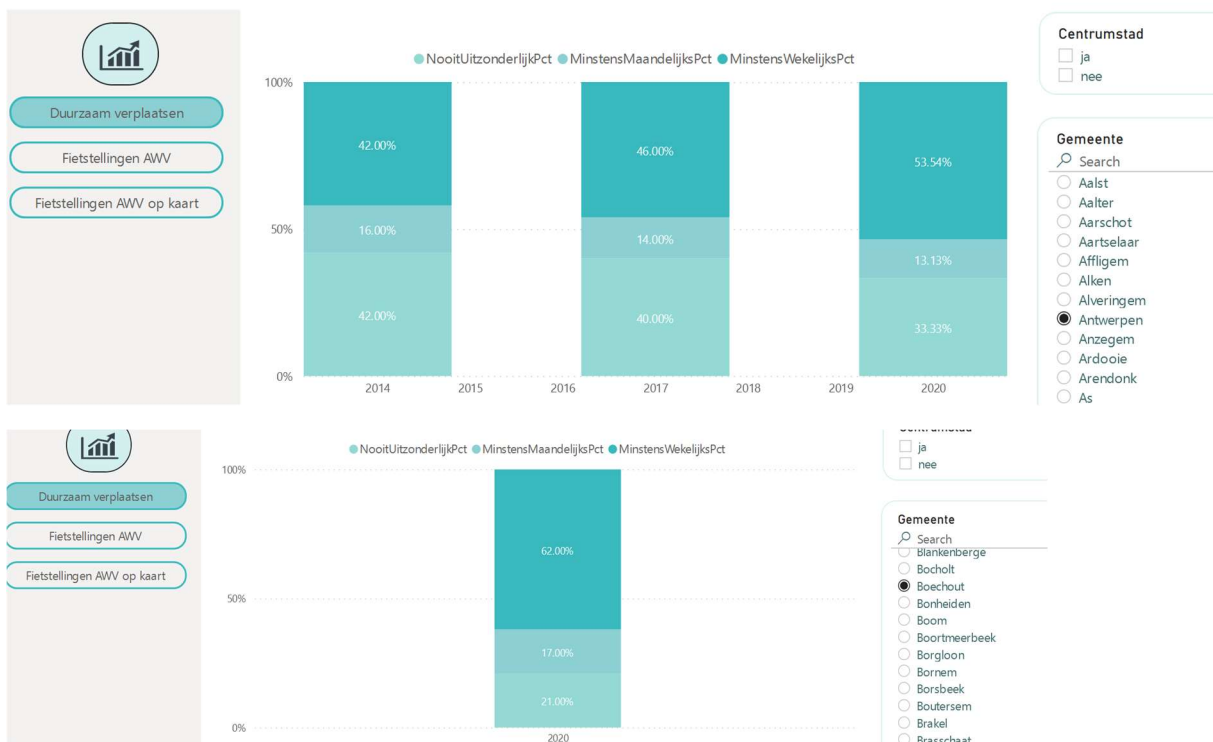


Figuur 63 Modale verdeling volgens enquête woon-werkverkeer in de vervoerregio met en zonder stad Antwerpen ([januari 2020](#))



Figuur 64 Modale verdeling in Vlaanderen voor verplaatsingen 0,6 tot 1 km lang (MoMo)

Duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden



Figuur 65 Duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden in Boechout en stad Antwerpen (ABB-GSM).

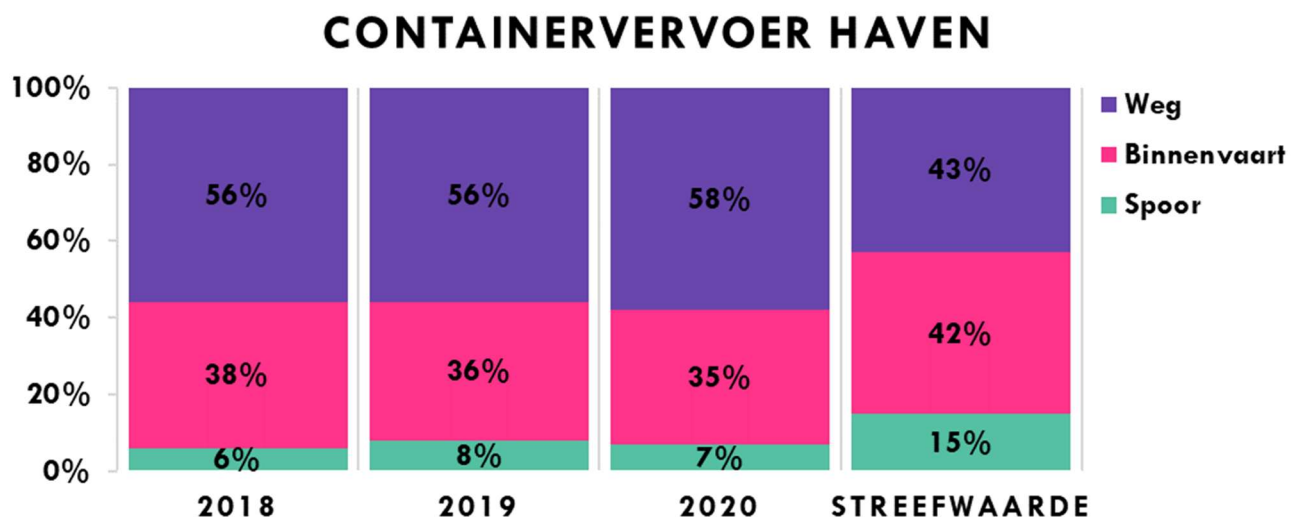
“Aandeel (%) van inwoners dat het voorbije jaar voor korte afstanden vaak de fiets genomen heeft of zich te voet heeft verplaatst. Er werd in de vraagstelling geen toelichting gegeven voor “korte afstanden”. Er kan ingezoomd worden op te voet en fiets apart of als algemene categorie (fiets of te voet).”

## 16. Modal split goederen

Wat?	De verdeling van de vervoersprestaties tussen de verschillende modi.
Waarom?	Niet enkel een modal shift in het personenvervoer is nodig om de Vlaamse klimaatdoelstellingen te behalen en congestie op de weg tegen te gaan, maar er moet ook een modal shift in het goederenvervoer komen. Dit werd gebundeld onder de ambitie <b>Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken</b> 🚚
Ambitie	Het aandeel vrachtvervoer over de weg neemt af.
Partners	dMOW, Havenbedrijf Antwerpen en de stad Antwerpen.

Voor goederenvervoer hebben we nog geen uitzicht op data op niveau van de vervoerregio. De enige lokale cijfers die beschikbaar zijn, zijn van het container-hinterland van de haven. Daar is nog geen meting die bevestigt dat we op weg zijn om de doelstelling te halen. Het spoorverkeer schommelt rond de 7% en de binnenvaart neemt zelfs licht af (Figuur 66)

### Grafieken en tabellen



Figuur 66 Modal split containervervoer haven ([Port of Antwerp](#))

## 17. Vervoersarmoede

Wat?	Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.
Waarom?	Door de transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid bestaat het risico dat de toegang tot de nodige diensten niet voor iedereen gewaarborgd blijft. Het ontsluiten van de woonkernen, werkgelegenheid en andere attractiepolen op een voor ieder betaalbare manier is essentieel voor de deelnemen aan de arbeidsmarkt en het sociale leven in de vervoerregio. Daarnaast is ook het bezit van vervoermiddelen een factor. <b>Versterking van dorps- en stadskernen</b> 🗺️
Ambitie	Vervoersarmoede neemt af.
Partners	dMOW.

We hebben nog geen goede grip op deze indicator. Een interessant publicatie hieromtrent is de [“Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid”](#) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

We kunnen wel een link leggen tussen inkomen en voertuigbezit in de data van het [OVG 2015-2019](#). Van de huishoudens met een inkomen van minder dan 1500 euro per maand beschikt 35% niet over een fiets of gemotoriseerd voertuig. Vanaf 3000 euro beschikt 96% over minstens één wagen. Meer detail is terug te vinden onder de indicator voertuigbezit.

## 18. Verkeersveiligheid

Wat?	Het aantal verkeersongevallen met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt. De ongevallen worden afzonderlijk gerapporteerd voor weggebruikers en reizigers op de netwerken van openbaar vervoer.
Waarom?	Is het veilig om je te verplaatsen? Achterliggend willen we weten of de ingrepen die genomen worden voor de verschillende vervoerswijzen de verkeersveiligheid effectief verbeterd hebben en welke maatregelen zinvol zijn om ook op andere plaatsen toe te passen. <b>Reisbeleving van deur tot deur bevorderen</b> 🗺️
Ambitie	Het aantal letselongevallen neemt af.
Partners	dMOW, politie, vervoersaanbieders en/of de wegbeheerders.

Het aantal dode en zwaargewonde **fietsers** schommelt al 10 jaar tussen 121 (in 2011) en 179 (in 2018) (Figuur 67). Vlaanderen lijkt net de streefcijfers te halen (Figuur 75). Het aantal **verkeersongevallen** met letsel per 1000 inwoners is in de vervoerregio Antwerpen sinds 2014 minder gedaald dan in de rest van Vlaanderen (Figuur 69). In totaal gaat het nog steeds om bijna 5000 ongevallen per jaar (behalve in COVID-19-jaar 2020 toen er slechts 3750 gerapporteerd werden; Figuur 70) Als we het per gemeente bekijken dan lijkt het dat gemeenten met een hoog aantal letselongevallen per 1000 inwoners ook gemeenten zijn die veel doorgaand verkeer verwerken (Figuur 71). Opvallend is dat Stabroek en Kapellen relatief minder ongevallen rapporteren per 1000 inwoners dan omliggende gemeenten, ondanks de N11, N111, N122 en de A12. Ook Zoersel, Schilde en Malle scoren opvallend laag, ondanks de N12, N14 en de E34. Bij vergelijking met de andere vervoerregio's valt op dat vervoerregio's Antwerpen, Waasland, Gent en Brugge veel meer ongevallen per inwoner rapporteren dan de andere vervoerregio (Figuur 72).

Het percentage fietsongevallen en auto-ongevallen varieert sterk van vervoerregio tot vervoerregio (Figuur 74). Antwerpen vormt een middenmoot met 44% van letselongevallen met fietsers en 72% met auto. In de Vlaamse rand zijn er relatief het meest auto-ongevallen

(30% t.o.v. 78%) en in Leuven relatief meer fietsongevallen (49% t.o.v. 60%). Dit kan mogelijk verklaard worden doordat Antwerpen zowel veel studenten als een drukke en complexe snelwegconfiguratie heeft.

Op Figuur 68 ziet u dat de ongevallen in 2017-2019 zich vooral in de verstedelijkte gebieden voordoen. Er lijkt een correlatie met de verkeersintensiteit zowel van fietsers als andere voertuigen. Volgende locaties springen in het oog:

- De baanwinkels op de Bredabaan op de grens Schoten/Merksem;
- De kruispunten op de Singel en de Leien, met vooral de omgeving Rooseveltplaats;
- De Bisschoppenhoflaan met vooral
  - de omgeving Sportpaleis en
  - de sectie tussen Kruiningenstraat en Industrielaan;
- de Boomsesteenweg, vooral ter hoogte van de L. Ontropstraat;
- enkele drukke kruispunten:
  - N1xR11
  - N148xN107
  - N116xR11
  - N1xN101xN180
  - Afrit Zwijndrecht (vorige configuratie)

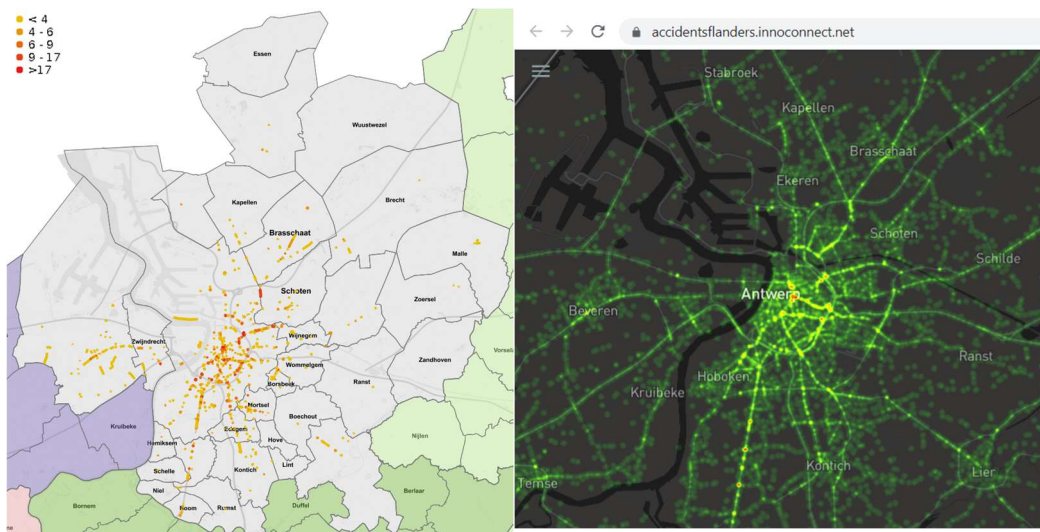
Via Polivisu kan je meer details vinden over de omstandigheden van de ongevallen ([accidentsflanders](#) of [saferoads](#)). Daaruit blijkt bv:

- Op de Rooseveltplaats beduidend minder fietsongevallen in 2018 en 2019 dan in 2015-2017.
- De meeste ongevallen doen zich voor in de spits tijdens de week, ook aan het Sportpaleis.
- Fietsongevallen zien we meest in mei-juni en in september-oktober, maar de ongevallen aan Boomsesteenweg - L. Ontropstraat gebeurden alle in de donkere maanden (oktober-maart), zij het overdag.

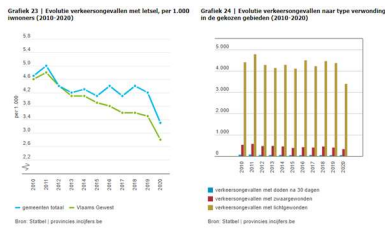
## Grafieken en tabellen



Figuur 67 Dode en zwaargewonde fietsers in vervoerregio Antwerpen (2010 - 2020; bron: MoMo).



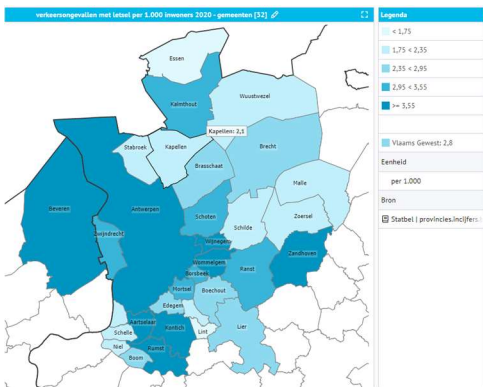
Figuur 68 Aantal letselgevallen met fietsers per wegsegment en kruispunt 2017-2019 (via [Mapstore](#), [Polivisu](#))



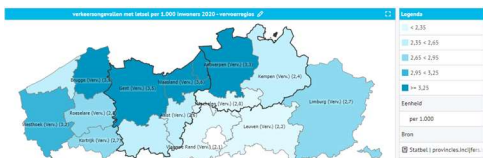
Figuur 69 Evolutie van letselongevallen in de gemeenten van de vervoerregio Antwerpen, vergeleken met Vlaanderen (PIC rapport veiligheid)



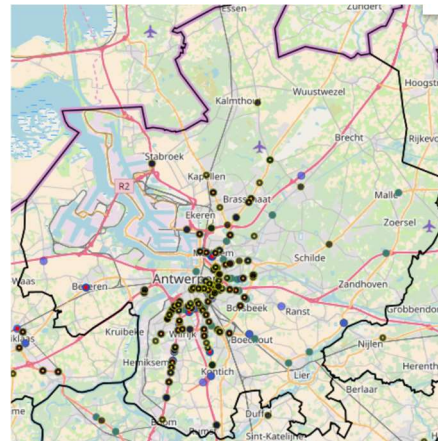
Figuur 70 Evolutie letselongevallen in de VRA (PIC)



Figuur 71 Letselongevallen per 1000 inwoners per gemeente (2020 - PIC)



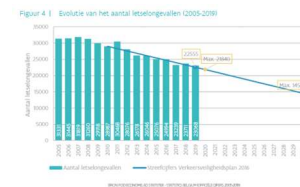
Figuur 72 Letselongevallen per 1000 inwoners per vervoerregio (2019-2020; bron: PIC)



Figuur 73 Gevaarlijke punten (Mapstore - dMOW)



Figuur 74 Relatie tussen relatief aandeel fietsongevallen en autoongevallen (PIC)



Figuur 75 Streefcijfers Vlaanderen evolutie letselongevallen (Verkeersveiligheidsplan)



## 19. Klimaat en luchtkwaliteit

Wat?	Uitstoot van CO <sub>2</sub> op basis van aantal gereden voertuigkilometers over de weg.
Waarom?	De doelstelling om een reductie van CO <sub>2</sub> -equivalent te bereiken kan voor het wegvervoer vertaald worden in enerzijds een reductie van het aantal voertuigkilometer en anderzijds een verlaging van de emissies per gereden kilometer (tonkilometer voor vrachtverkeer). <b>Reisbeleving van deur tot deur bevorderen</b> 
Ambitie	Daling van de voertuigprestaties t.o.v. business as usual conform de Vlaamse ambities die rekening houden met economische groei. Licht vervoer daalt met 6% en zwaar vervoer stijgt met niet meer dan 20% tussen 2017 en 2030.
Partners	dOMG i.s.m. dMOW en de wegbeheerders die instaan voor tellingen.

Vermits het onmogelijk is om alle gereden kilometers en bijhorende emissies op het grondgebied te meten wordt dit benaderd met een model. Het departement Omgeving rapporteert dat de transportemissies van CO<sub>2</sub> in de vervoerregio een piek kenden in 2016 en sindsdien al ongeveer 1% gedaald zijn (Figuur 77). De NO<sub>2</sub> concentraties zijn in 2017 duidelijk nog hoog aan de snelwegen, in de haven en de verstedelijkte omgeving (Figuur 76).

Vlaanderen publiceert het totaal aantal gereden voertuigkilometer volgens PROMOVIA als [open data](#) met een weergave in [powerBI](#). Er zijn echter in de periode 2017-2021 bijna geen tellingen gebeurd op het onderliggend wegennet. Voor die periode is het dus een extrapolatie op basis van de cijfers van het hoofdwegennet. In totaal gaat het om ongeveer 9 miljard voertuigkilometer. Tegen 2030 moet dit met ongeveer 2% dalen (Tabel 21).

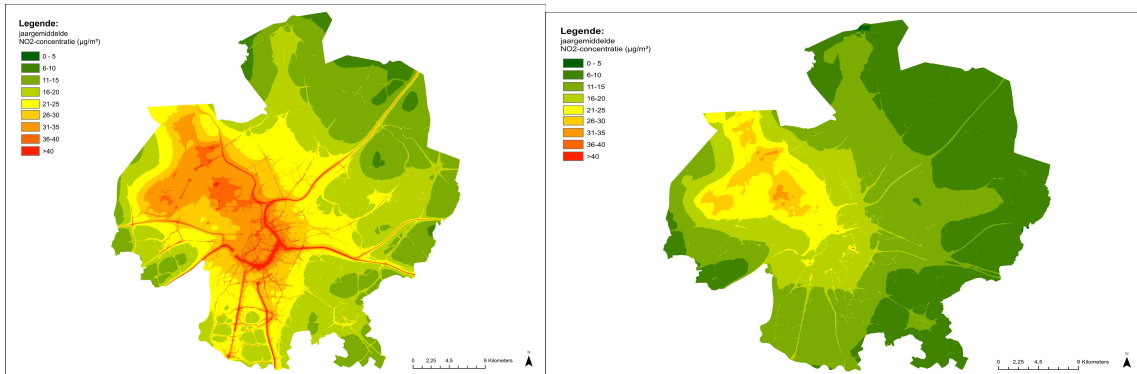
Het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen in de vervoerregio is tussen 2018 en 2019 met een derde toegenomen van ongeveer 600 naar 900 (Figuur 78). Brandstof en voertuigbezit zit onder indicator 1. Op [mapstore](#) vind je een kaart met het aantal laadpunten voor wagens in elk mobipunt op 1 januari 2021.

### Grafieken en tabellen

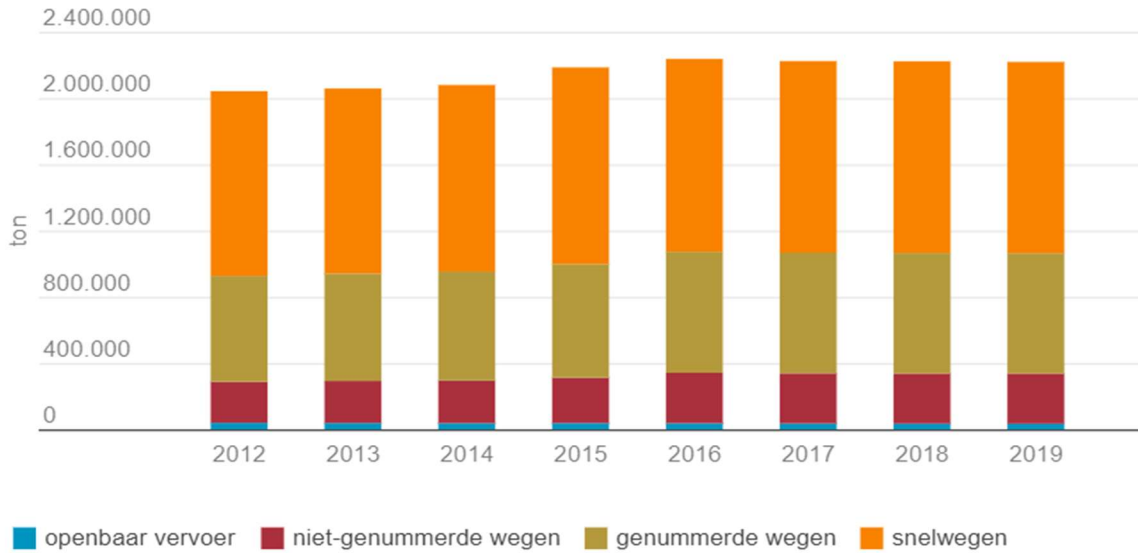
Tabel 21 Aantal gereden voertuigkilometers in de vervoerregio Antwerpen volgens regionaal verkeersmodel in miljard .

	licht vervoer	zwaar vervoer	totaal
Antwerpen (2030)	7.3	1.2	8.6
2017	7.8	1.0	8.8

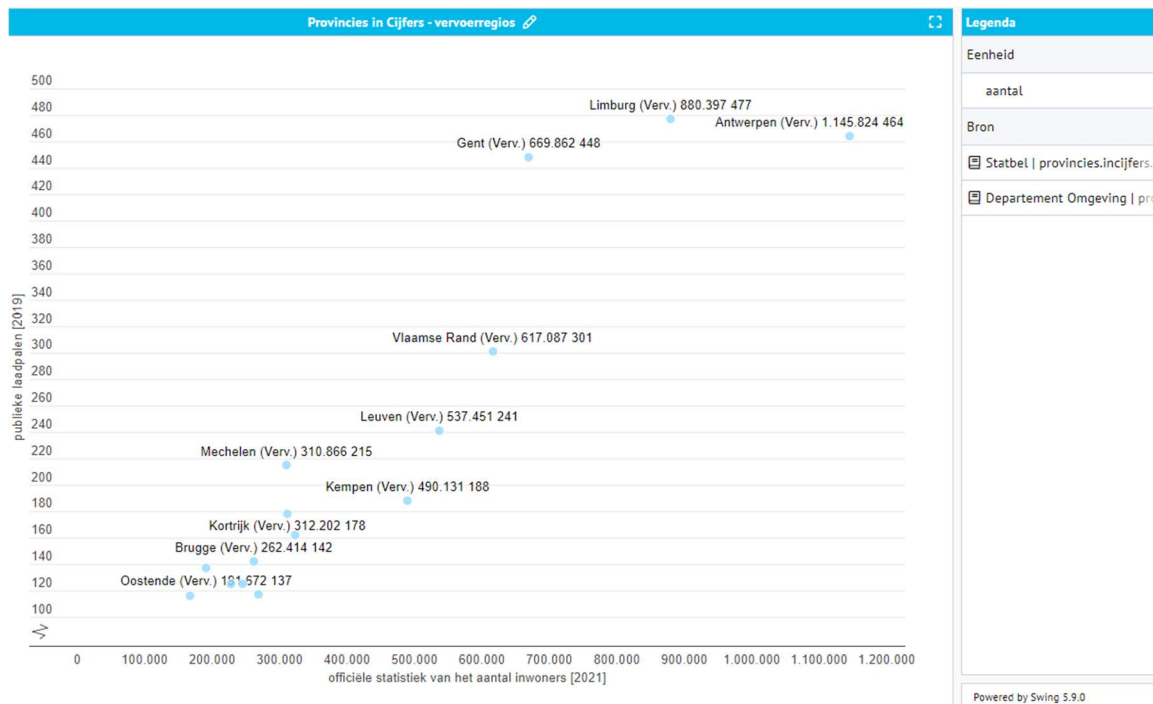
Grafieken en tabellen



Figuur 76 Evolutie van de NO2 concentratie tussen 2017 en scenario 2030



Figuur 77 Evolutie CO2 emissie door transport over de weg (inclusief tram) in de vervoerregio Antwerpen (2012-2019 ; dOMG via [PIC](#))

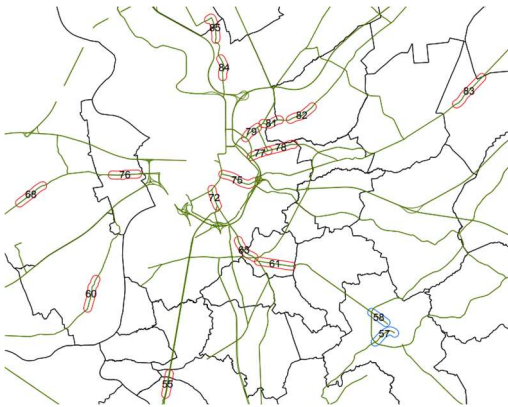


Figuur 78 publieke laadpalen t.o.v. inwoners (PIC)

## 20. Lawaai

Wat?	Zicht krijgen op knelpunten over verkeerslawaai in de regio Leefomgevingskwaliteit (focus geluid): de vervoerregio draagt bij aan het behalen van de doelstellingen geformuleerd in <b>de richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG)</b> .
Waarom?	Ook geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn afhankelijk van aantal voertuigkilometer en technologie, al speelt hier ook de rijstijl en de weginfrastructuur een grotere rol. Hoewel voor klimaat enkel de totale emissies van tel zijn, is voor geluid en luchtkwaliteit ook de plaats van emissie van belang en heeft het dus zin om ook meer te focussen op de geografische verdeling en metingen op enkele goedgekozen locaties. <b>Reisbeleving van deur tot deur bevorderen</b> 🗣️
Ambitie	Alle knelpunten verkeerslawaai worden opgelost.
Partners	Voor het bovenlokale aspect dOMG i.s.m. dMOW en de wegbeheerders die instaan voor tellingen; voor lokale aspect initiatieven van burgerwetenschap.

In het geluidsactieplan belangrijke wegen 2019-2023 zijn een 17-tal locaties geïdentificeerd in de vervoerregio Antwerpen (Figuur 79). Voor het merendeel zijn deze wegen in Vlaams beheer. Voor de belangrijke spoorwegen zijn er 6 potentiële knelpunten in de vervoerregio (Figuur 80). Departement Omgeving volgt de evolutie van het lawaai in de omgeving van de Antwerpse ring, R1, op met een meetcampagne (Figuur 81). Deze toont dat, hoewel het verloop grillig is, het geluid in 2018 op de meeste meetpunten lager zat dan in 2011, behalve in Merksem. Voor de stad Antwerpen is er een afzonderlijk geluidsactieplan, waar geluidsbelastingkaarten mee worden opgenomen (Figuur 82). Er worden ook blootstellingsgegevens berekend maar met alle onzekerheden is het moeilijk om hieruit conclusies te trekken (Figuur 83).



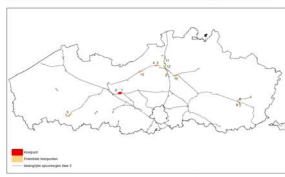
Figuur 79 Uitreksel uit de knelpuntenkaart met 17 knelpunten in de vervoerregio Antwerpen (Knelpunten wegverkeerslawaaï zoals opgenomen in het actieplan wegverkeerslawaaï 2de fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar (RL/2002/49)).

Naar de 20 potentiële knelpunten gebaseerd op basis van de publicatie van oktober 2011 voor de gemeentelijke

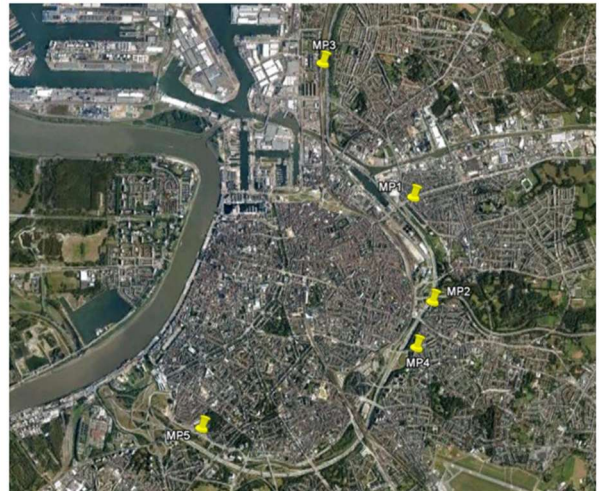
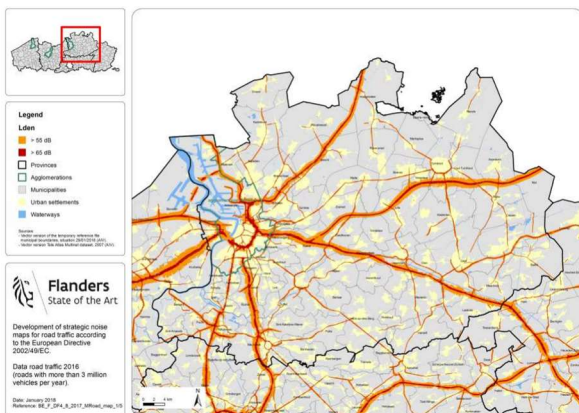
N°	Snelweg/Potentiële knelpunt	Gemeente	Populatie centrum in		Aantal woonwagens (Laten 1-7) dit jaar
			x	y	
1	BRUNEL	Westerlo	185038	188137	237
2	SDP01	Herle	112176	201188	49
3	SDP02	Zuierbroek	171816	211617	49
4	SDP03	Zuierbroek	166109	211329	51
5	SDP04	Buchtse	73361	169097	105
6	SDP05	Stadendreef	114769	161788	49
7	Z.B. SPOT	Pluiscel	217884	170981	235

Met een woonwagentype van 1,6 personen per woonwagen wordt de L<sub>den</sub> waarden berekend. De L<sub>den</sub> waarden worden gebruikt om de belangrijkste knelpunten te identificeren. De L<sub>den</sub> waarden worden gebruikt om de belangrijkste knelpunten te identificeren. De L<sub>den</sub> waarden worden gebruikt om de belangrijkste knelpunten te identificeren.

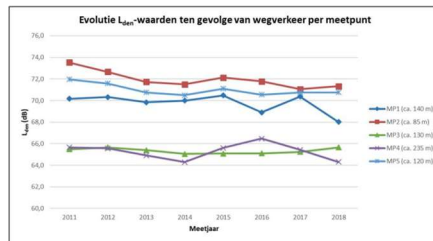
SDP01	000	WV	166027	201104	238
SDP02	000	Antwerpen - Zuierbroek	156379	211074	101
SDP03	000	Antwerpen - Buchtse	153177	208134	92
SDP04	000	WV - Stadendreef	131319	169183	138
		Totaal			1388



Figuur 80 Uitreksel uit Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen met 6 potentiële knelpunten in de vervoerregio Antwerpen (dOMG)

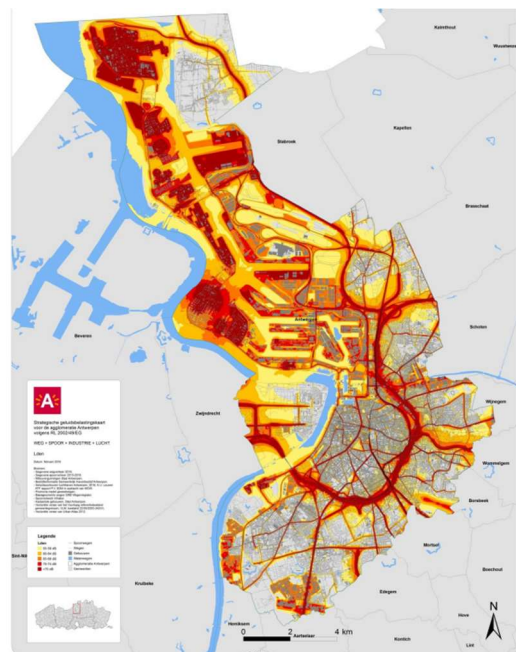


Figuur 2-1 Meetlocaties



Figuur 5-1 Evolutie van de gemiddelde gemeten geluids niveaus ten gevolge van wegverkeer voor de vijf meetpunten

Figuur 81 Figuren uit het Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen en het meetrapport omgevingslawaaï langsheen de Antwerpse ring (R1) meetcampagne 2018



Figuur 3 - Cumulatieve geluidsbelastingkaart agglomeratie Antwerpen Lden (wegverkeer, spoorverkeer, luchthaven en industriële activiteiten) (Schillemans, 2018)

Figuur 82 Geluidsbelastingkaart van de agglomeratie Antwerpen (dOMG).

**Bijlage 3 – Blootstellingsgegevens**

In onderstaande tabel zijn de berekende blootstellingscijfers voor Antwerpen voor referentiejaar 2016 per brontype vergeleken met de resultaten van vorige geluidskartering (referentiejaar 2011). Tussen haakjes staan de cijfers voor referentiejaar 2011.

Tabel 3: Blootstellingsgegevens 2016 versus 2011 in honderdtallen - Antwerpen –  $L_{den}$  en  $L_{night}$

Bron	Blootstellingsgegevens agglomeratie Antwerpen ( $L_{den}$ )				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Alle wegen (incl. tram)	124 500 (193 500)	76 000 (125 800)	47 100 (75 800)	42 500 (40 600)	5 200 (6 400)
Alle spoorwegen	12 600 (26 900)	5 800 (11 500)	4 700 (5 000)	3 000 (2 400)	500 (800)
Industrie	2 000 (4 100)	1 400 (1 300)	300 (300)	0 (0)	0 (0)
Luchthaven	3 100 (2 500)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	$L_{night}$ in dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Alle wegen (incl. tram)	90 000 (155 000)	50 900 (78 200)	50 000 (54 600)	17 100 (10 300)	0 (700)
Alle spoorwegen	8 900 (21 000)	5 500 (8 700)	4 100 (3 900)	1 700 (1 900)	100 (500)
Industrie	1 900 (3 000)	1 100 (800)	100 (200)	0 (0)	0 (0)
Luchthaven	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Volgens deze cijfers is er in grote lijnen kennelijk een daling van de geluidsniveaus en bijgevolg ook van de blootstelling merkbaar in vergelijking met referentiejaar 2011. De vergelijking van deze cijfers heeft echter belangrijke beperkingen. Nogal wat basisgegevens zijn gewijzigd (lees: verbeterd) t.o.v. de vorige karteringsronde wat hoe dan ook een meer precieze inschatting van de werkelijke blootstelling betekent. Of en in welke mate deze gewijzigde cijfers ook een werkelijke wijziging van de geluidsniveaus en de daarbij horende hinder op het terrein inhouden voor referentiejaar 2016 t.o.v. referentiejaar 2011, is onmogelijk precies in te schatten.

Figuur 83 Blootstelling geluid stad Antwerpen ([dOMG](#))

## 21. Gebruikerstevredenheid

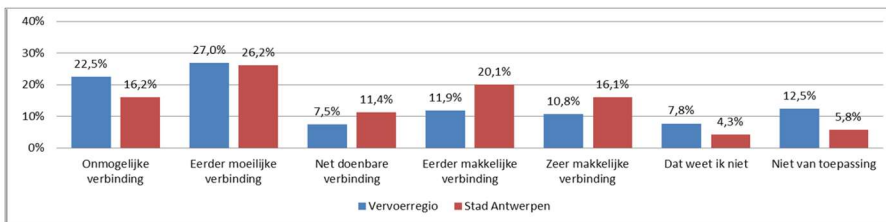
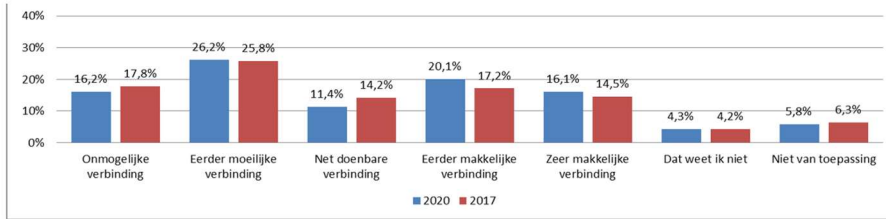
Wat?	Resultaten van enquêtes bij de gebruikers van de diensten en infrastructuur voor vervoer.
Waarom?	Om een modal shift te kunnen bewerkstelligen en duurzame modi attractiever te maken is het nodig dat de gebruikers tevreden zijn. <b>Reisbeleving van deur tot deur bevorderen</b>  <b>Integrale aanpak voor een andere mentaliteit</b> 
Ambitie	De tevredenheid neemt toe.
Partners	Alle beheerders en dienstverleners, in het bijzonder partners met sterke marketing-afdeling.

Van de werknemers in de vervoerregio Antwerpen is 23% tevreden over de woon-werkverbinding met OV (Figuur 84). Het aandeel van de reizigers dat tevreden is over De Lijn daalde in de vervoerregio van 55% in 2016 naar 48% in 2020 en blijft dan stabiel in 2021 (Tabel 22). Deze cijfers zijn lager, maar daalden minder dan nationaal. De algemene tevredenheid (nationaal) over De Lijn is tussen 2016 en 2020 gedaald van 71% naar 59%, maar is wel in 2021 weer gestegen. Bij de NMBS is dit daarentegen gestegen van 66% naar 75% in 2020 (Figuur 85).

De belangrijkste punten voor De Lijn in Antwerpen waren stiptheid, aantal ritten, traject en veiligheid, terwijl in de rest van Vlaanderen naast stiptheid nog meer aandacht moet gaan naar reisinformatie en drukte op de voertuigen.

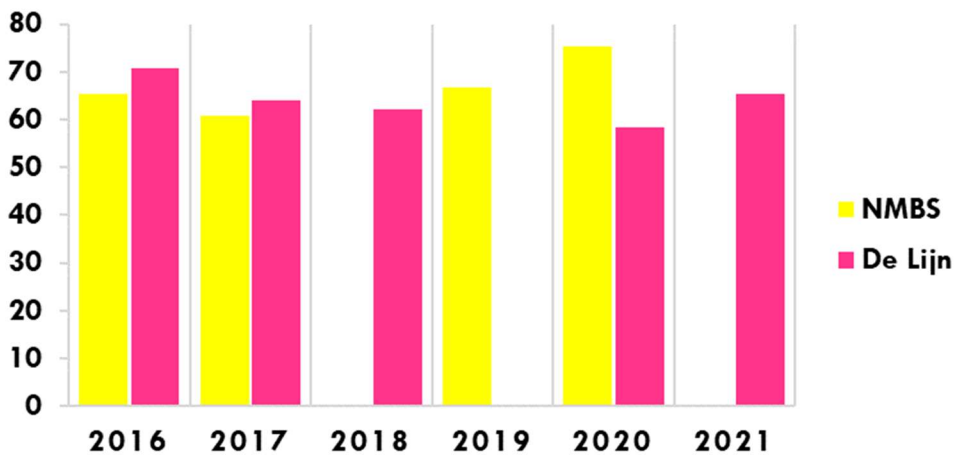
Grafieken en tabellen

Makkelijke verbinding woon-werk met OV



Figuur 84 Tevredenheid over verbinding met openbaar vervoer (mobiliteitsenquête woon-werkverkeer januari 2020)

ALGEMENE TEVREDENHEID



Figuur 85 Evolutie Algemene gebruikerstevredenheid openbaar vervoer (nationaal) Voor beide maatschappijen ontbreekt één datapunt in onze gegevens. (dMOW, NMBS)

Tabel 22 Reizigerstevredenheid De Lijn vervoerregio Antwerpen (percentage van respondenten dat deze score gaf)

	2016	2018	2020	2021
Tevreden (score 7-10)	55%	53%	48%	48%
Neutraal (score 5-6)	30%	30%	36%	37%
Ontevreden (score 0-4)	15%	18%	16%	16%

# Bijlagen

## Lijst met figuren

Figuur 1 De gemeenten van de vervoerregio Antwerpen en aantal private huishoudens per statistische sector (PIC) .....	9
Figuur 2 Aantal inwoners in de vervoerregio (Statbel) .....	9
Figuur 3 Evolutie van het aandeel en aantal loontrekkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt (Statbel). .....	10
Figuur 4 Evolutie van het aantal private huishoudens ten opzichte van inwoners (PIC) .....	10
Figuur 5 Verdeling van de 497 000 huishoudens in vervoerregio Antwerpen volgens grootte (PIC).10	
Figuur 6 Evolutie van de beroepsbevolking, arbeidsplaatsen, werkenden en loontrekkende tewerkstelling (PIC). .....	10
Figuur 7 Beroepsbevolking vervoerregio in absolute aantallen (PIC) .....	10
Figuur 8 Werkzaamheidsgraad (20-64) in vervoerregio Antwerpen en Vlaanderen (PIC).....	10
Figuur 9 Voertuigbezit in de vervoerregio volgens OVG 2015-2019.....	13
Figuur 10 Aantal ingeschreven voertuigen in de vervoerregio Antwerpen per brandstof (FOD via Scale-Up).....	13
Figuur 11 Aantal personenwagens per 100 huishoudens in 2019 op niveau statistische sector (Statbel via PIC) .....	14
Figuur 12 Huishoudensgrootte op statistische sector (PIC) .....	14
Figuur 13 Aantal personenwagens per 100 huishoudens in 2019 op niveau vervoerregio (Statbel via PIC).....	14
Figuur 14 Aantal personenwagens per huishouden (Statbel via PIC) .....	14
Figuur 15 Evolutie van het aantal ingeschreven voertuigen per 100 huishoudens in de vervoerregio (PIC).....	14
Figuur 16 Aandeel abonnementen De Lijn in de vervoerregio Antwerpen (werknemersenquête januari 2020).....	18
Figuur 17 Abonnementen bij inwoners - volgens leeftijd (exclusief Personen met Handicap en Vrijverkeerkaarten - De Lijn).....	18
Figuur 18 Abonnementen op deelsystemen bij werknemers in stad Antwerpen, de hele vervoerregio (VRA) en de vervoerregio exclusief stad Antwerpen (VRX) (werknemersenquête januari 2020). .....	19
Figuur 19 Percentage van bevolking ouder dan 6 met een abonnement De Lijn in 2015 en 2020 ; excl. DBS4, PmH, Vrijverkeer (De Lijn via PIC).....	19
Figuur 20 Aandeel stipte treinen in Antwerpen 2016-2021 (Infrabel).....	20
Figuur 21 Nationaal percentage afgeschafte treinen per maand 2016-2021 (Infrabel).....	21
Figuur 22 Stiptheid aan eindhalten De Lijn (Vlaanderen) % op tijd aan de eindhalte. Criterium 'op tijd' = aankomen tussen [-2/+5] minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd (MoRa) .....	21
Figuur 23 Aandeel stipte treinen (Heel België - met een vertraging van minder dan 6 minuten).....	21
Figuur 24 Commerciële snelheid De Lijn 2019 .....	24
Figuur 25 Evolutie van de globale doorstromingsparameters voor A-net lijnen waar vergelijkbare cijfers voor drie jaar beschikbaar zijn (cf. Tabel 9).....	26
Figuur 26 Aantal gereden kilometers door de bussen en trams van De Lijn (inclusief exploitanten geregeld vervoer en leerlingenvervoer - bron: De Lijn via dMOW: MoMo) .....	26
Figuur 27 Trillingscomfort op BFF (meetfiets provincie).....	28
Figuur 28 Het BFF (mapstore) .....	29
Figuur 29 Knelpunten bestaande wegen op basis van meetfietsdata provincie Antwerpen (mapstore) .....	29
Figuur 30 Knelpunten ontbrekende wegen meetfietsdata provincie Antwerpen (mapstore) .....	29
Figuur 31 Trilcomfort op BFF (meetfietsdata provincie Antwerpen) .....	29
Figuur 32 Potentie voor fietssnelwegen volgens interreg (link kaart) (link project-methodologie).....	29
Figuur 33 Deelmobiliteit in de stad Antwerpen (stad in cijfers).....	33
Figuur 34 Uitreksel uit de kaart met halte-infrastructuur op mobipunten (Mapstore) .....	35

Figuur 35 Uitreksel uit de bediening van elk mobipunt door De Lijn, NMBS en Vloot (GTFS via Mapstore) .....	35
Figuur 36 Aandeelmobipunten (per categorie) met infrastructuur (De Lijn 2020).....	36
Figuur 37 Infrastructuur NMBS in 2020.....	36
Figuur 38 Verdeling van het gaakpppd volgens hoofdvervoerswijze voor respondenten met woonplaats in vervoerregio Antwerpen (OVG 5.1 t.e.m. 5.5) [verplaatsingen met afstand >= 200 km NIET meegerekend] .....	39
Figuur 39 Invloedsgebied verkeersindicatoren snelwegen Antwerpen (Verkeerscentrum).....	40
Figuur 40 Filezwaarte invloedsgebied Antwerpen (jaargemiddelden en maandgemiddelden) (Verkeerscentrum) .....	40
Figuur 41 Reistijd op een selectie van routes in 2021 per kwartier. blauw = kort (vlot verkeer) . rood=lang (sterk vertraagd).....	41
Figuur 42 Aantal ritten per verplaatsing in OVG 2015-2019.....	41
Figuur 43 Perceptie OV in werknemersenquête (januari 2020).....	42
Figuur 44 Opstappende treinreizigers in de vervoerregio (NMBS). .....	44
Figuur 45 Bezetting Waterbus per maand (Havenbedrijf).....	44
Figuur 46 Bezetting Fietsbus Liefkenshoek per maand (2018-201; bron: Havenbedrijf).....	46
Figuur 47 Evolutie van passagiers en bewegingen op de internationale luchthaven van Antwerpen	46
Figuur 48 Evolutie van aantal fietsers op twee locaties sinds 2013 (resultaten links, indicatie van uitval rechts) .....	47
Figuur 49 Fietstellingen op zeven locaties sinds 2019 (resultaten bovenaan, uitval onderaan) .....	48
Figuur 50 Fietsintensiteiten volgens Telraam (11 feb 2022; 14u) .....	48
Figuur 51 Gebruik van deelauto's in de stad Antwerpen (SlimNaarAntwerpen).....	49
Figuur 52 Bezetting fietsenstallingen tussen 9u en 16u (NMBS).....	51
Figuur 53 Bezetting van autoparkings tussen 9 en 16u (NMBS).....	51
Figuur 54 Evolutie van de bezetting van snelwegparkings (incidentele manuele tellingen - AWW) ..	52
Figuur 55 Personenwagens P+R Merksem 2015.....	52
Figuur 56 Personenwagens P+R Melsele 2018 .....	52
Figuur 57 Thuiswerk volgens de woon-werk enquête vervoerregio en stad Antwerpen januari 2020 .....	57
Figuur 58 Verschillende modi vergeleken met niet of anders verplaatsen voor werk en andere activiteiten in de stad Antwerpen (2010-2020).....	57
Figuur 59 Modale verdeling volgens enquête woon-werkverkeer in de vervoerregio met en zonder stad Antwerpen (januari 2020) .....	58
Figuur 60 Modale verdeling in Vlaanderen voor verplaatsingen 0,6 to 1 km lang (MoMo).....	59
Figuur 61 Duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden in Boechout en stad Antwerpen (ABB-GSM). .....	59
Figuur 62 Modal split containervervoer haven (Port of Antwerp).....	60
Figuur 63 Dode en zwaargewonde fietsers in vervoerregio Antwerpen (2010 - 2020; bron:MoMo). 63	
Figuur 64 Aantal letselongevallen met fietsers per wegsegment en kruispunt 2017-2019 (via Mapstore, Polivisu ).....	63
Figuur 65 Evolutie van letselongevallen in de gemeenten van de vervoerregio Antwerpen, vergeleken met Vlaanderen (PIC rapport veiligheid) .....	64
Figuur 66 Evolutie letselongevallen in de VRA (PIC) .....	64
Figuur 67 Letselonegevallen per 1000 inwoners per gemeente (2020 - PIC).....	64
Figuur 68 Letselonegevallen per 1000 inwoners per vervoerregio (2019-2020; bron: PIC) .....	64
Figuur 69 Gevaarlijke punten (Mapstore - dMOW) .....	64
Figuur 70 Relatie tussen relatief aandeel fietsongevallen en autoongevallen (PIC).....	64
Figuur 71 Streefcijfers Vlaanderen evolutie letselongevallen (Verkeersveiligheidsplan) .....	64
Figuur 72 Evolutie van de NO2 concentratie tussen 2017 en scenario 2030 .....	66
Figuur 73 Evolutie CO2 emissie door transport in de vervoerregio Antwerpen (2012-2019 ; dOMG via PIC) .....	66
Figuur 74 publieke laadpalen t.o.v. inwoners (PIC) .....	67



Figuur 75 Uittreksel uit de knelpuntenkaart met 17 knelpunten in de vervoerregio Antwerpen (Knelpunten wegverkeerslawaai zoals opgenomen in het actieplan wegverkeerslawaai 2de fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar (RL/2002/49)).....	68
Figuur 76 Uittreksel uit Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen met 6 potentiële knelpunten in de vervoerregio Antwerpen (dOMG) .....	68
Figuur 77 Figuren uit het Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen en het meetrapport omgevingslawaai langsheen de Antwerpse ring (R1) meetcampagne 2018.....	68
Figuur 78 Geluidsbelastingskaart van de agglomeratie Antwerpen (dOMG). .....	68
Figuur 79 Blootstelling geluid stad Antwerpen (dOMG).....	69
Figuur 80 Tevredenheid over verbinding met openbaar vervoer (mobiliteitsenquête woon-werkverkeer januari 2020) .....	70
Figuur 81 Evolutie Algemene gebruikerstevredenheid openbaar vervoer (nationaal) Voor beide maatschappijen ontbreekt één datapunt in onze gegevens. gegevens (De Lijn, NMBS).....	70

## Lijst met tabellen

Tabel 1 Pendelverkeer tussen gemeenten (Provincies in Cijfers).....	10
Tabel 2 Gemeenten met uitzonderlijk hoge aantallen ingeschreven voertuigen per 100 huishoudens en hun inwonersaantal (PIC) .....	14
Tabel 3 Voertuigmiddelenbezit en gezinsinkomen volgens OVG 2015-2019 .....	15
Tabel 4 Voertuigmiddelenbezit en gezinsgrootte volgens OVG 2015-2019.....	15
Tabel 5 Wagenbezit in 2019 volgens type huishouden (Statbel via PIC).....	15
Tabel 6 Voertuigmiddelenbezit en leeftijd volgens OVG 2015-2019 .....	16
Tabel 7 Verdeling van huishoudens volgens het bezit van vervoermiddelen (OVG 2015-2019).....	16
Tabel 8 Reisduur volgens dienstregeling en afstand in vogelvlucht voor zes spoorverbindingen in de vervoerregio Antwerpen.....	24
Tabel 9 Evolutie commerciële snelheid trams en bussen (selectie op basis van A-net).....	25
Tabel 10 Aantal kilometer prioritaire knelpunten op fietssnelweg en de rest van BFF per type: .....	28
Tabel 11 Deelmobiliteit per gemeente (eigen analyse; <a href="https://www.autodelen.net/nl/aanbod/">https://www.autodelen.net/nl/aanbod/</a> ) .....	31
Tabel 12 Aantal deelvoertuigen in stad Antwerpen (SlimNaarAntwerpen, Blue-Bike).....	32
Tabel 13 Mobipunten: Infrastructuur De Lijn - augustus 2020 (Selectie: Interregionaal, regionaal of meer dan 4 haltes) .....	37
Tabel 14 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze (OVG 2015-2019) Opgelet, de minder courante vervoerswijzen hebben een grote onzekerheid. ....	38
Tabel 15 Percentage van de reizigers op de alle vervoer over water, tram- en snelbuslijnen, de drukste buslijnen en lokaal gebruik van treinen in 2020 en 2019, beide rijrichtingen samen (Delta= toename, max is hoogste waarde van beide jaren) Sommige lijnen reden niet beide jaren, sommige data hebben we nog niet ontvangen. Opgelet: De lijnen 1415, 1416 en 1417 worden door De Lijn toebedeeld aan de vervoerregio Kempen en de lijnen 2281-2289 aan de vervoerregio Waasland. Hun percentages zijn ook berekend ten opzichte van de totalen voor vervoerregio Antwerpen die ons bij deze cijfers werden overgemaakt. Hier zitten enkele percenten verschil op. Dat leidt ertoe dat wanneer de percentages voor alle lijnen van 2019 worden opgeteld, het totaal meer is dan 100%. 45	45
Tabel 16 Beschikbaarheid van vervoerswijzen in verschillende routeplanners.....	46
Tabel 17 Telling OV-gebruikers P+R Melsele .....	51
Tabel 18 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingsmotief (respondenten met woonplaats in vervoerregio Antwerpen) - OVG 2015-2019) .....	55
Tabel 19 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (van respondenten die zich op de invuldag van en/of naar vervoerregio Antwerpen hebben verplaatst) volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingsmotief (OVG 2015-2019 bijkomende tabellen) .....	55
Tabel 20 Vervoerregio Antwerpen, percentage gemotoriseerd verkeer in de gemiddelde door Straatvinken getelde straat (straten zowel geteld in 2019, 2020 als 2021), onderscheid tussen geografische zones (Staatvinken). .....	58
Tabel 21 Aantal gereden voertuigkilometers in de vervoerregio Antwerpen volgens regionaal verkeersmodel in miljard .....	65
Tabel 22 Reizigerstevredenheid De Lijn vervoerregio Antwerpen (percentage van respondenten dat deze score gaf).....	70

## Lijst met afkortingen

A-net	Deel van het netwerk voor fiets of OV met hoge kwaliteitseisen.
ABB-GSM	Agentschap Binnenlands Bestuur – Gemeente- en Stadsmonitor
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
dMOW	departement Mobiliteit en Openbare Werken
dOMG	Departement Omgeving
Gaakpppd	Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag
Gavpppd	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MoMo	MobiliteitsMonitor. Programma van het dMOW om de belangrijkste mobiliteitsindicatoren op niveau van Vlaanderen en zo mogelijk ook de vervoerregio's te monitoren.
PBM	Personen met beperkte mobiliteit
Q1, Q2, Q3, Q4	Kwartalen van het kalenderjaar
SDG 11.2	Sustainable Development Goals, formeel aangenomen in 2015 door de algemene vergadering van de VN met Agenda 2030 voor Duurzame Ontwikkeling. Doelstelling 11.2 is: "Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen." Daarbij hoort indicator 11.2.1: "Deel van de bevolking dat gemakkelijke toegang heeft tot openbaar vervoer afhankelijk van geslacht, leeftijd, en beperkingen."
OV	Openbaar Vervoer
OVG	Onderzoek Verplaatsings-Gedrag Vlaanderen
VOM	Vervoer Op Maat
VRA	vervoerregio Antwerpen
VRI	Verkeers-Regel-Installatie of verkeerslicht
VRX	vervoerregio Antwerpen zonder stad Antwerpen
vvr	vervoerregio

## Documenten ter beschikking op de website

Routeplan2030: <https://routeplan2030.be/documenten-monitoring/>

- [Nota kerncijfers OVG VVR Antwerpen](#)
- [OVG Bijkomende tabellen VVR Antwerpen](#)
- [Mobiliteit presentatie werknemers VVR Antwerpen 2020](#)

Mapstore: <https://gis-viewer.mow.vlaanderen.be/mapstore/#/>

- Kaart [Zwarte punten](#)
- Kaart [Mobipunten en BFF](#)
- [Geostory Knelpunten fietsinfra](#)
- [Geostory Mobipunten](#)

## Versiebeheer

Datum	Auteur	aanpassing
2024-03-25	Jeroen Van Houtte	2022 - 06b: Bijwerken hyperlinks en header.