



Vervoerregio
ANTWERPEN



Evaluatierapport

van het

Routeplan 2030

Regionaal mobiliteitsplan

Versie 2026

Inhoudstafel

Inhoudstafel	2
Aanpak 2026	3
Context	4
2026 Rapportage kernindicatoren	15
1. Bezit voertuigen	15
2. Abonnementen duurzame modi	24
3. Stiptheid openbaar vervoer	28
4. Snelheid openbaar vervoer (A-net)	32
5. Aanbod deelmobiliteit	33
6. Aanbod overstap	37
7. Knelpunten fietsnetwerk	39
8. Afgelegde afstand per modus	41
9. Filezwaarte hoofdwegennet	49
10. Aandeel combimobiliteit	50
11. Aantal reizigers openbaar vervoer	51
12. Aantal fietsers	54
13. Aantal gebruikers deelmobiliteit	56
14. Aantal overstappers	59
15. Modal split personen	61
16. Modal split goederen	65
17. Vervoersarmoede	69
18. Verkeersveiligheid	71
19. Klimaat en luchtkwaliteit	74
20. Lawaai	81
21. Gebruikerstevredenheid	83
Lijst met tabellen	88
Lijst met afkortingen	88
Documenten ter beschikking op de website	88
Versiebeheer	88

Aanpak 2026

Voor 2026 maken we opnieuw een rapport met alle 21 indicatoren, met maximaal gebruik van de Monitoring Mobiliteit ([MoMo](#)) op Vlaams niveau. In die tool is ook een speciale afdeling voor elke vervoerregio ([MoMo Vervoerregio's](#)). Daarin komen acht van de 21 indicatoren aan bod (Figuur 1). Voor de context kijken we voor de eerste keer ook naar toerisme.

Vervoerregio Antwerpen

Kwaliteit, aanbod en bezit: Stiptheid Openbaar vervoer	Kwaliteit, aanbod en bezit: Aanbod overstap	Kwaliteit, aanbod en bezit: Bezit voertuigen	Kwaliteit, aanbod en bezit: Knelpunten fiets
Stiptheid De Lijn	Hoppinpunten	Nieuwe personenwagens	Conformiteit fietsnetwerk
De Lijn: Afschafte ritten	De Lijn: toegankelijke haltes	Voertuigbezit/gezinnen	
Snelheid OV	Laadpunten	De Lijn: % emissievrij	
Reistijd OV/auto			
Gebruik en Gedrag: Aantal reizigers openbaar vervoer	Gebruik en Gedrag: afgelegde afstand per modus	Effect: Veerkeersveiligheid	Effect: Modal split
Reizigers NMBS	Voertuigkilometers	Zwarte punten	Woon-werk/school
Reizigers De Lijn		Verkeersdoden (V)	Korte afstanden: % actief
		Zwaargewonden (ZG)	Vervoermiddel vrije tijd
		D + ZG voetgangers	Modal split personen
		D + ZG Fietzers	Modal split goederen
		Letselongevallen	
Stand van Zaken	Indicatoren	Bevolkingsgroei & -structuur	Website vervoerregio Antwerpen

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
(Aantal toeristen)	5. Aanbod deelmobiliteit	12. Aantal fietsers	19. Klimaat & luchtkwaliteit
Vergroening wagenpark	6. Aanbod overstap	13. Aantal gebruikers deelmobiliteit	20. Lawaai
Samenwerking	7. Knelpunten fiets (A-net)	14. Aantal overstappers	21. Gebruikers-tevredenheid
Realisatiegraad Routeplan 2030			

Context

Na de fusie van Beveren en Zwijndrecht met Kruibeke en de fusie van Antwerpen met Borsbeek zijn er sinds 1 januari 2025 nog **30 gemeenten** in plaats van 32 en is het grondgebied uitgebreid met Kruibeke (Figuur 2).

Antwerpen heeft van alle vervoerregio's met voorsprong het hoogste aantal inwoners (Figuur 3). Het aantal inwoners blijft toenemen en de officiële statistiek voor 2026 is **1 209 796 inwoners**. Na een lange stabiele periode in de tweede helft van de jaren 80, lichte groei in het begin van de jaren 90 en nog een stabiele periode in de tweede helft van de jaren 90 (Figuur 5) is de groei sinds 2001 (1 023 644 inwoners) snel toegenomen van 0 naar ongeveer 0,6% per jaar, met een uitschieter in 2023 van 1,3%. Globaal zagen we in de laatste 25 jaar dus een groei met 18% of 0.67% per jaar (Figuur 4). Diezelfde jaarlijkse groei geldt ook sinds 2017.

Ook de loontrekkende tewerkstelling is het grootst in de vervoerregio Antwerpen en neemt toe (Figuur 7). In 2025 zien we **475 362 loontrekkende arbeidsplaatsen**. Hetzelfde geldt voor zelfstandigen in hoofdbezigheid met 84 884 arbeidsplaatsen (Figuur 8). Het aantal loontrekkenden is gemiddeld met 0.9% per jaar gestegen sinds 2017 en het aantal zelfstandigen met 2,2%. Ook het aantal niet-beroepsactieven neemt toe met gemiddeld 0,8% per jaar sinds 2017 (). De drie cijfers kunnen verenigd worden door de vaststelling dat steeds meer inwoners meer dan één job hebben. Voor Vlaanderen is dat aandeel tussen 2017 en 2025 toegenomen van 4.2% naar 6,9% van het aantal werkenden ([Statbel](#)).

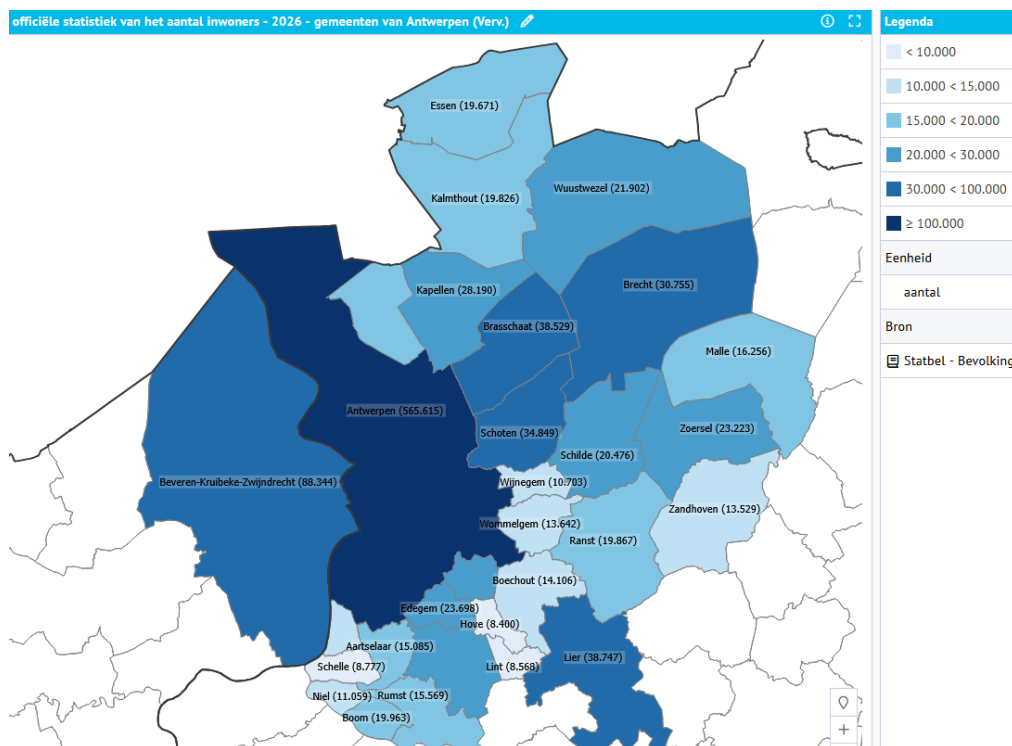
Voor **thuiswerk** zijn er cijfers op gewestelijk niveau die aangeven dat ongeveer een derde van de loontrekkenden soms tot gewoonlijk thuiswerkt sinds 2021 (Figuur 11). In de werknemersbevraging in vervoerregio Antwerpen zien we ook dat tussen 2022 en 2024 het

aandeel werknemers dat één of vier dagen per week thuiswerkt toeneemt, ten koste van wie altijd of twee dagen per week thuiswerkt (Figuur 12). Er is een toename van werknemers die rapporteren dat het niet mag van de werkgever. Ook is er een afname van het aandeel werknemers dat meer zou willen thuiswerken (Figuur 13).

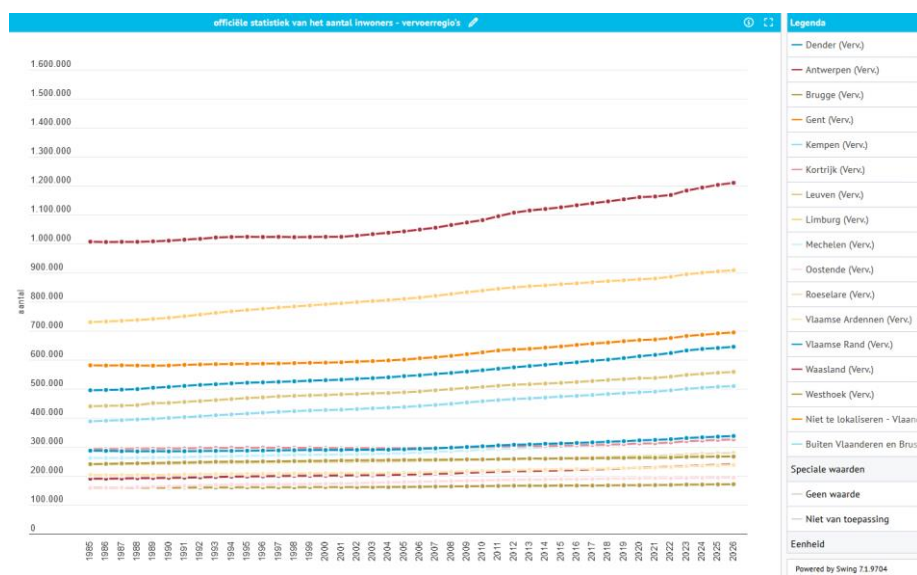
Qua **toerisme** in Antwerpen zien we per maand ongeveer een miljoen dagtoeristen en 400 000 verblijfstoeristen (Figuur 14). We zien ook een geleidelijke groei sinds 2021, wel met een uitzonderlijk laag cijfer in januari 2026, vooral door minder buitenlandse toeristen, en uitzonderlijk hoog cijfer in april 2026, door uitzonderlijk veel binnenlands verblijfstoerisme.

De **ecoscore** van het personenwagenpark blijft verbeteren, en verbetert de laatste jaren sneller voor bedrijfswagens en leasewagens dan particuliere wagens, zodat sinds 2022 de nieuw ingeschreven particuliere personenwagens gemiddeld niet beter meer scoren dan de eerste twee categorieën (Figuur 15). Het aantal nieuw ingeschreven elektrische voertuigen blijft gestaag toenemen en zowel het aantal nieuwe diesel-, hybride als benzinevoertuigen nam sterk af tussen 2023 en 2024 (Figuur 16).

De **samenwerking** tussen de verschillende regionale en Vlaamse mobiliteitspartners binnen de Vervoerregio Antwerpen wordt versterkt en verder geformaliseerd in het Antwerps Werkplatform (AWP), met het oog op de verdere realisatie van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. Het AWP vervult een sturende rol op het vlak van modal shift, impactmanagement en de uitvoering van de afspraken van het Toekomstverbond. Hiervoor werkt het nauw samen met het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de betrokken partners binnen de Vervoerregio Antwerpen, waaronder stad Antwerpen, AWV, De Lijn en Lantis. Via verschillende thematische taskforces wordt ingezet op een geïntegreerde samenwerking tussen de betrokken entiteiten, met als doel mensen en middelen efficiënter in te zetten en de uitvoering van projecten te versterken. Daarnaast staat het AWP in voor de opmaak en actualisering van een geïntegreerd korte- en langetermijnprogramma voor de regio, dat als gemeenschappelijk referentiekader richting geeft aan de regionale mobiliteitsaanpak en als input dient voor het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

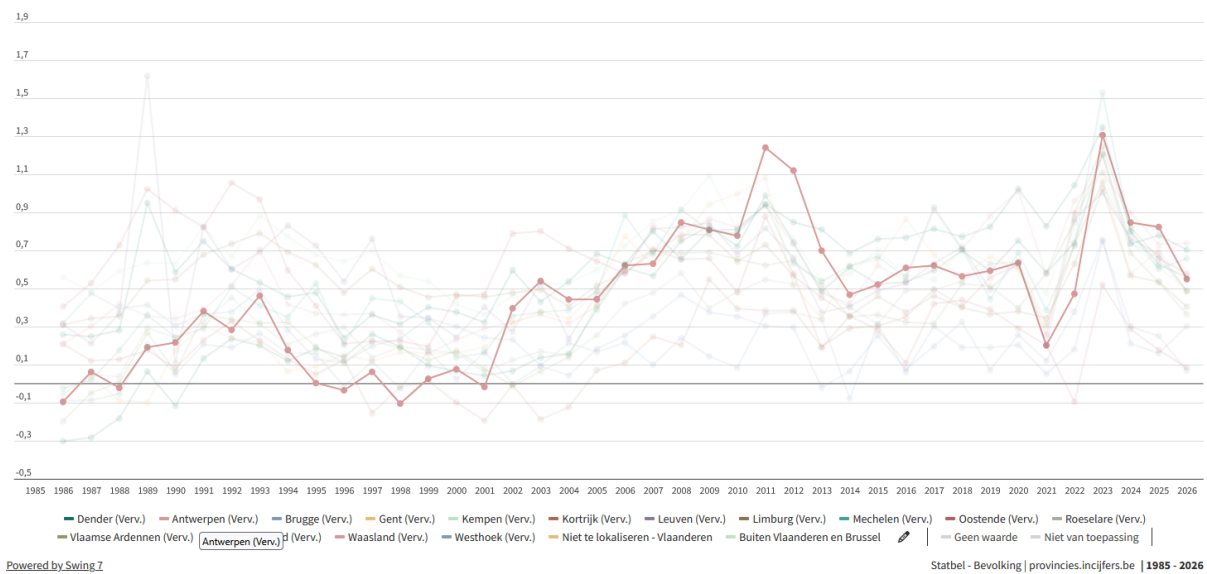


Figuur 2 De 30 gemeenten van de vervoerregio met hun inwonersaantal in 2026 (PinC)



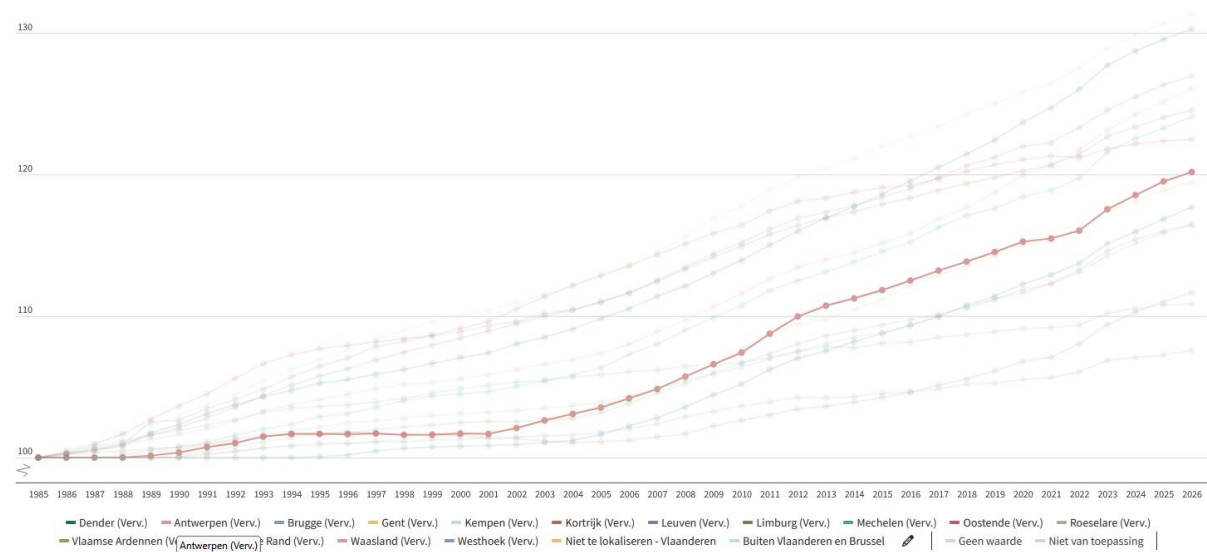
Figuur 3 Evolutie van inwoners per vervoerregio (PinC)

officiële statistiek van het aantal inwoners - Groei t.o.v. voorgaande periode - vervoerregio's



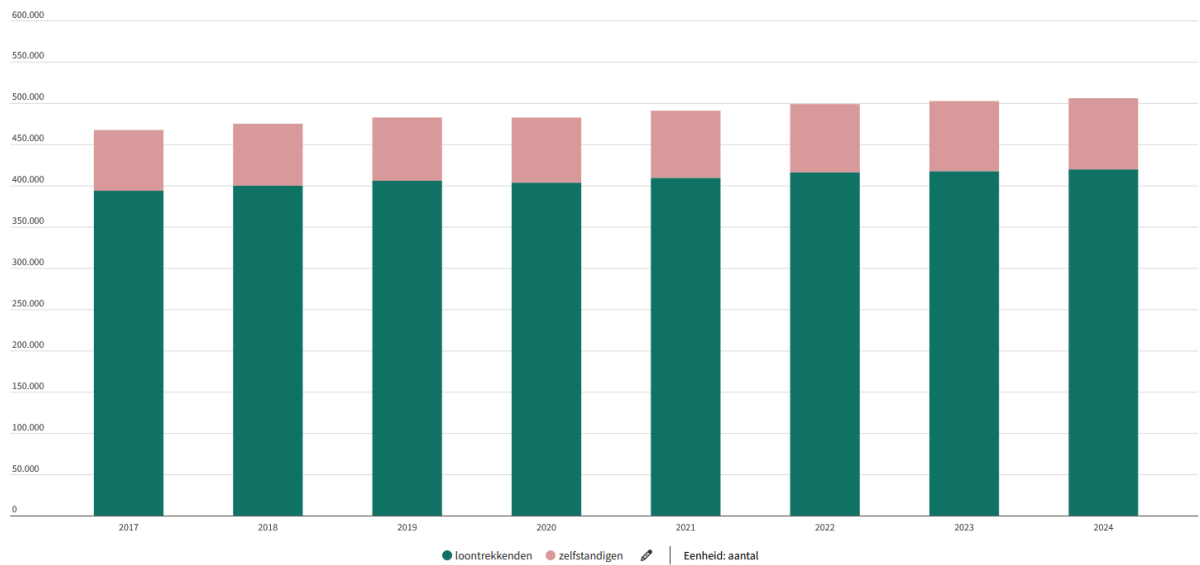
Figuur 4 Jaarlijks groeicijfer van aantal inwoners in vervoerregio Antwerpen (PinC)

officiële statistiek van het aantal inwoners - Groei t.o.v. 1985 - vervoerregio's

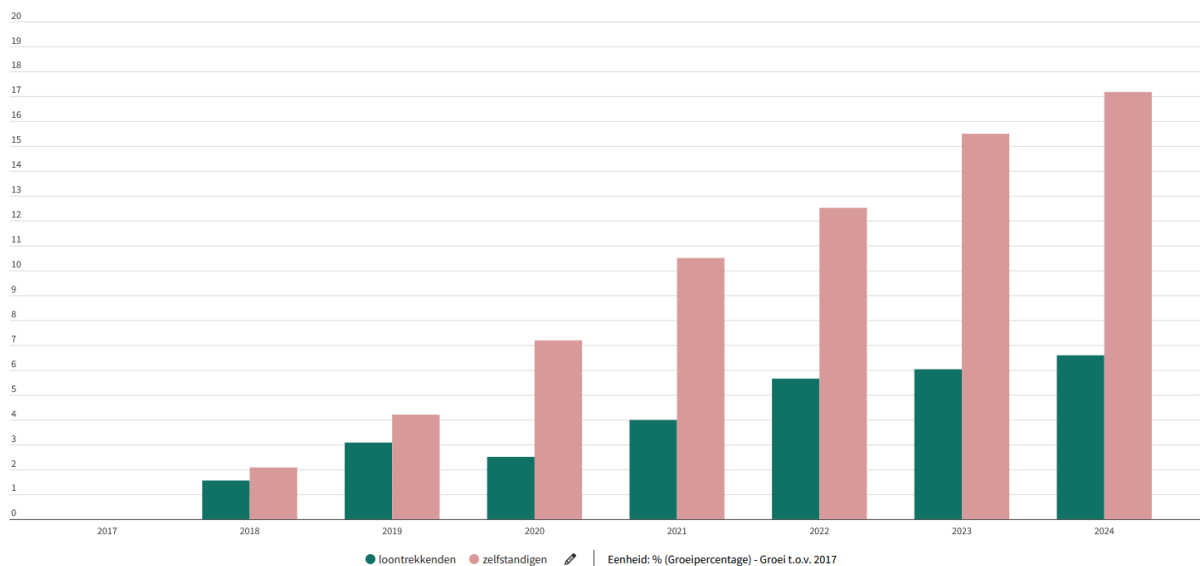


Figuur 5 Evolutie van inwoners in vervoerregio Antwerpen (PinC)

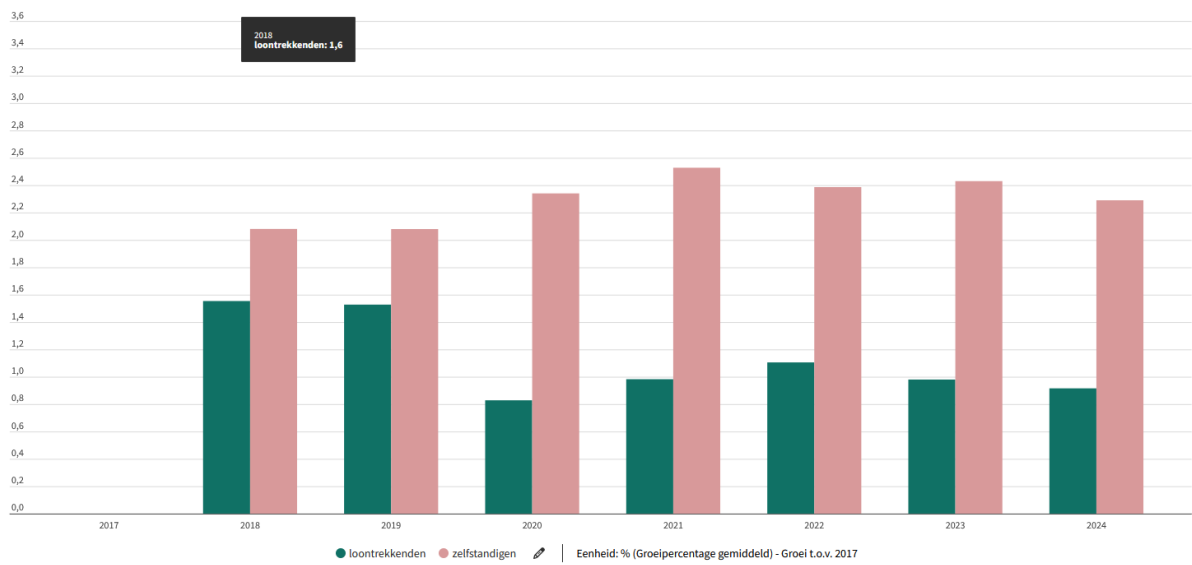
Werkenden - Antwerpen (Verv.)



Werkenden - Groei t.o.v. 2017 - Antwerpen (Verv.)

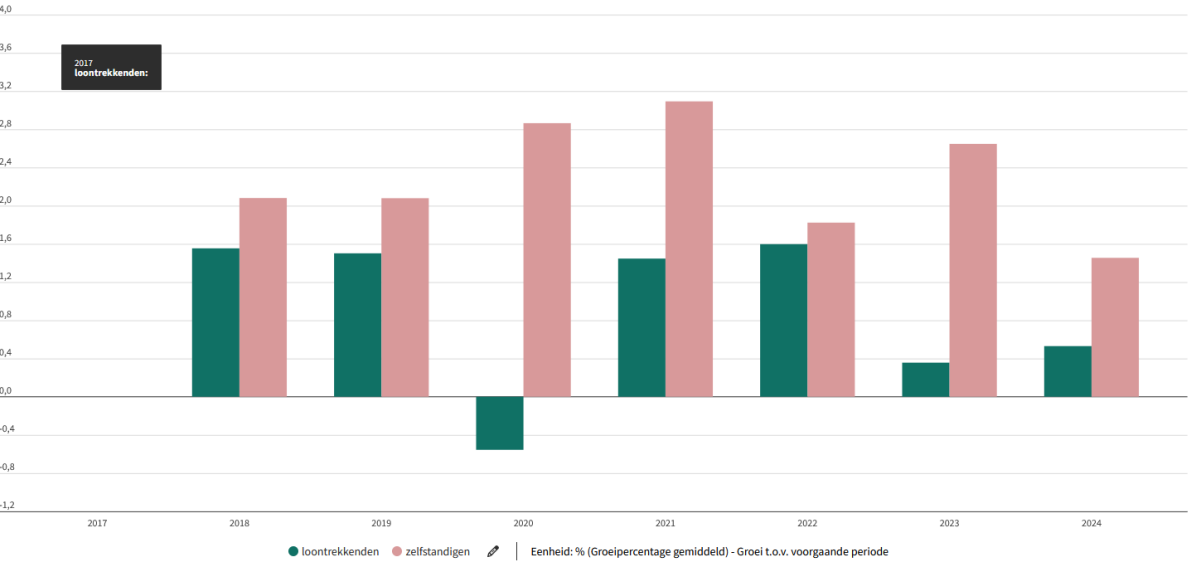


Werkenden - Groei t.o.v. 2017 - Antwerpen (Verv.)



Powered by [Swing 7](#)

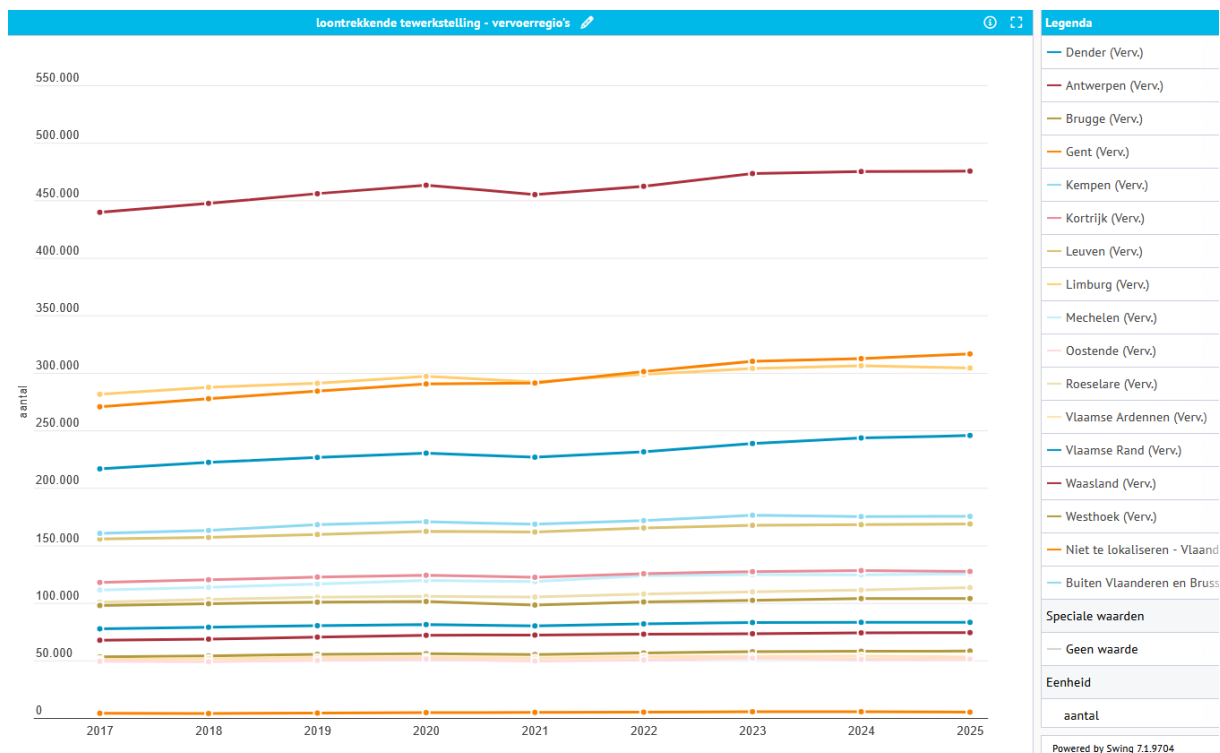
Steunpunt Werk - Vlaamse Arbeidsrekening o.b.v. DWH AM&SB - KSZ, BISA | provincies.incijfers.be | 2017 - 2024



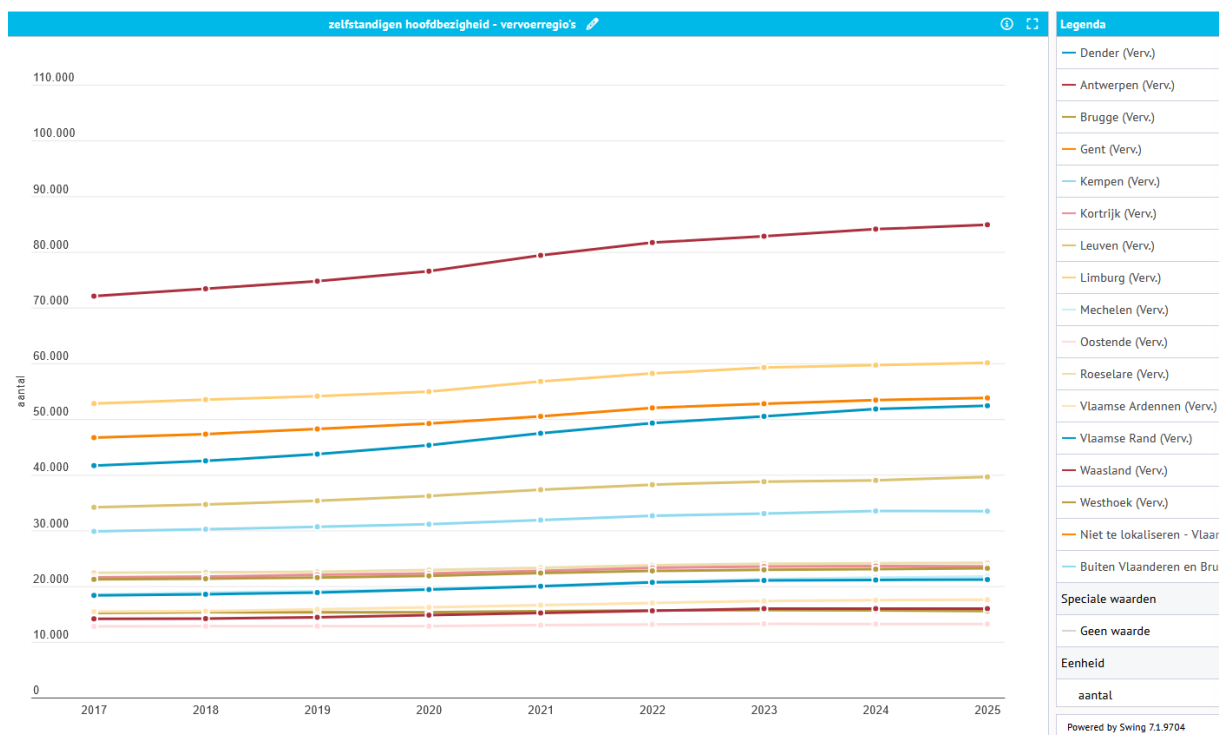
Powered by [Swing 7](#)

Steunpunt Werk - Vlaamse Arbeidsrekening o.b.v. DWH AM&SB - KSZ, BISA | provincies.incijfers.be | 2017 - 2024

Figuur 6 Aantal loontrekkenden en zelfstandigen in vervoerregio Antwerpen 2017-2024 ([PinC](#))

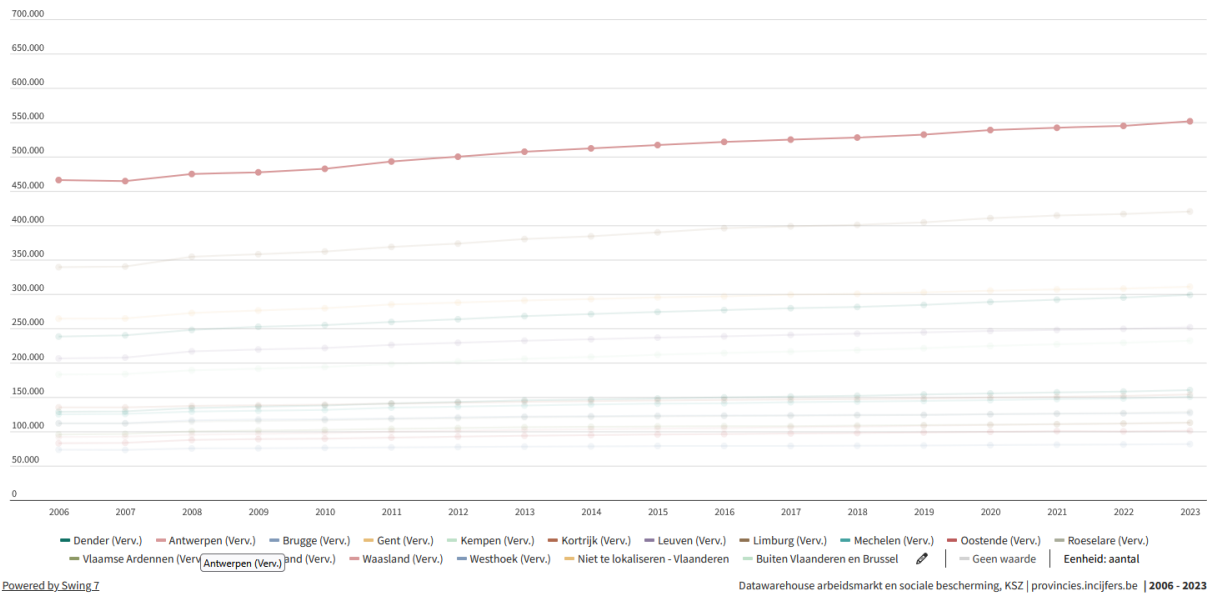


Figuur 7 Loontrekkende tewerkstelling, evolutie in de vervoerregio's (PinC).



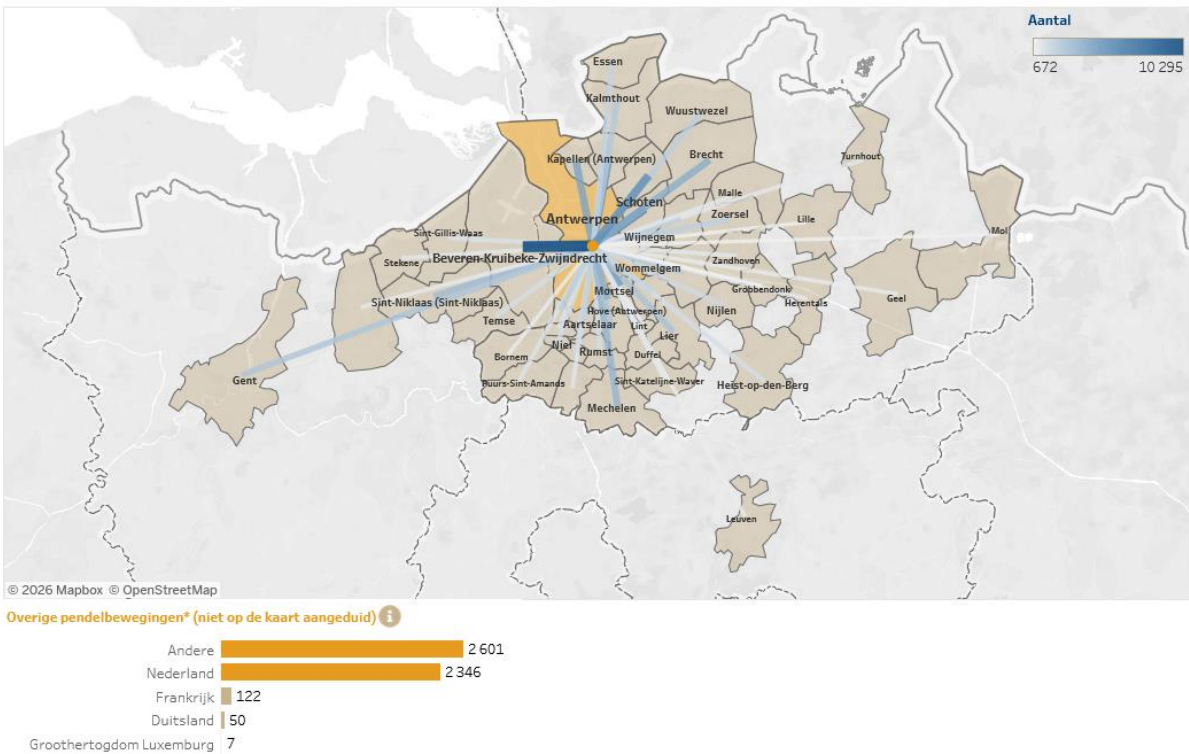
Figuur 8 Aantal zelfstandigen in hoofdbezigheid, evolutie in de vervoerregio's (PinC)

niet-beroepsactieven - vervoerregio's



Figuur 9 Niet beroepsactieven in vvr Antwerpen (PinC)

Inkomende Pendelstromen - Gemeente | Antwerpen, Mannen en vrouwen, 15-64 jaar, Werkend, 2024

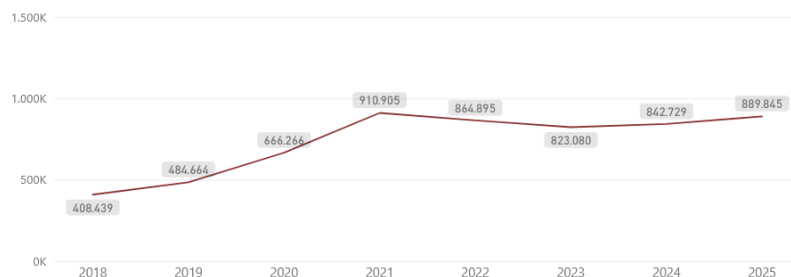


Figuur 10 Pendelbewegingen naar stad Antwerpen 2024 (Vlaamse Arbeidsrekening)



Percentage werkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt met filtermogelijkheid op geslacht. Deze cijfers zijn afkomstig van Statbel (EAK) waar de focus vaak ligt op loontrekkenden, hiermee bedoelen zij werkenden excl. zelfstandigen. De indeling volgens gewest gebeurt op basis van de woonplaats van de loontrekkende.

Absolute evolutie totaal aantal thuiswerkers



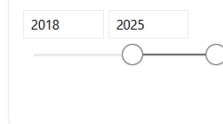
Gewest

- ☐ Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- ☒ Vlaams Gewest
- ☐ Waals Gewest
- ☐ Totaal gewesten

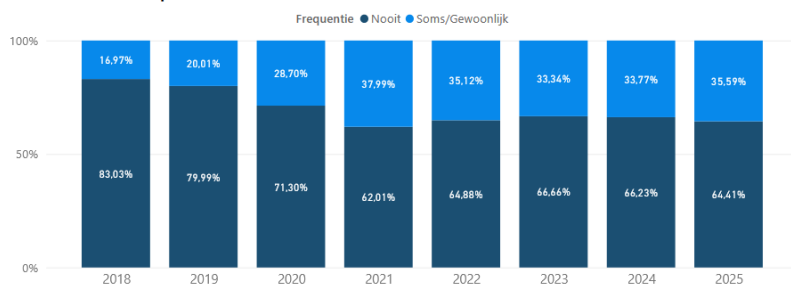
Geslacht

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☒ Totaal geslacht

Jaar

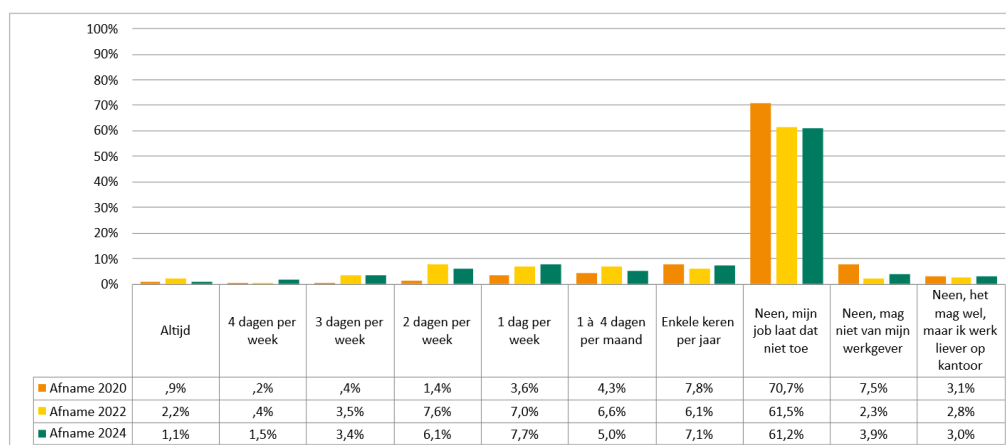


Procentuele evolutie frequentie van thuiswerken



Figuur 11 Loontrekkenden in Vlaams gewest die soms tot gewoonlijk thuiswerken, evolutie (MoMo)

Evolutie vervoerregio: thuiswerk

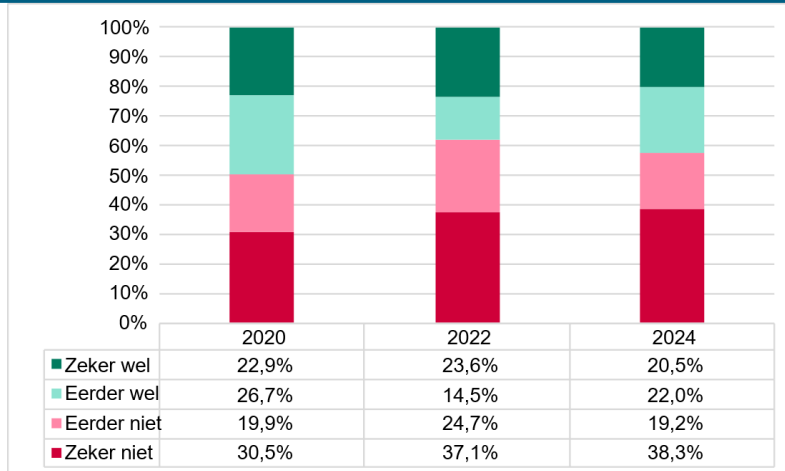


Minder thuiswerk dan in stad.

Trendbreuk tussen 2020 en 2022: vaker thuiswerk, vooral 1 of 2 dagen per week

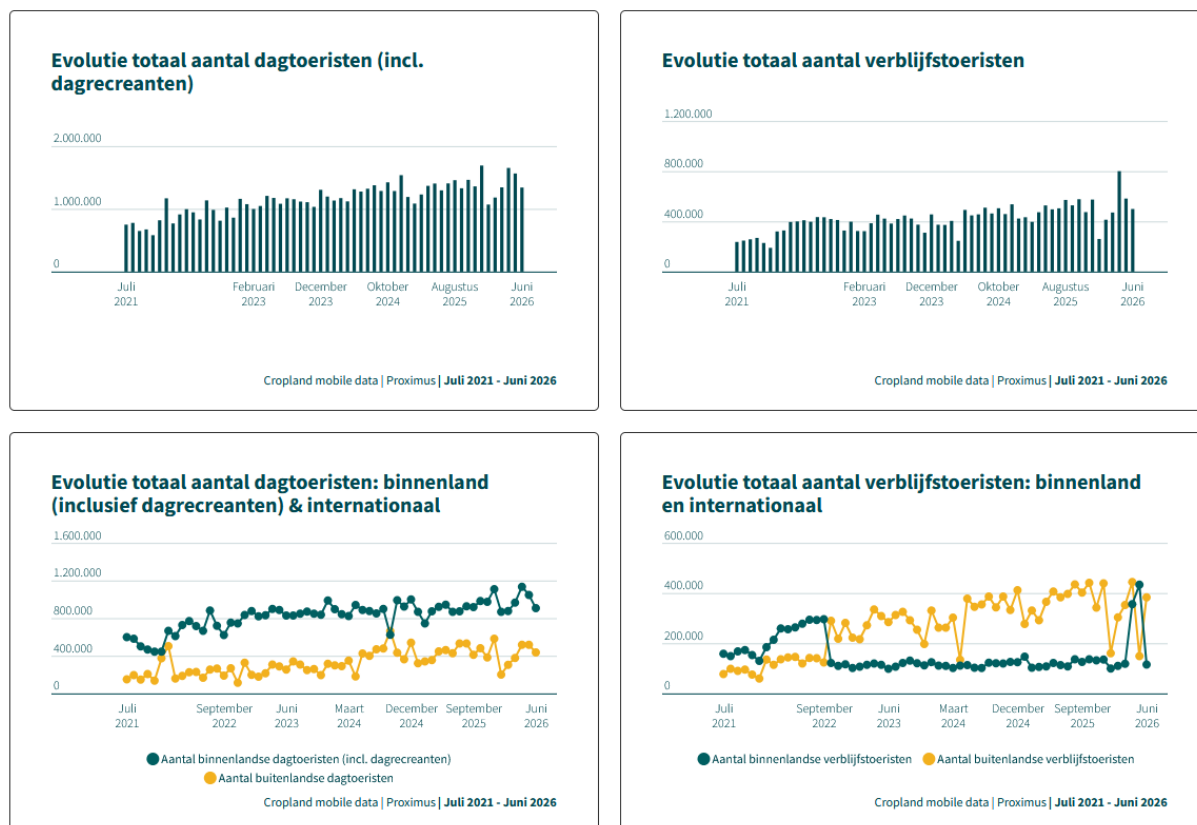
Figuur 12 Evolutie thuiswerk volgens werknemersbevraging vvr Antwerpen

Evolutie vervoerregio: vaker willen thuiswerken?



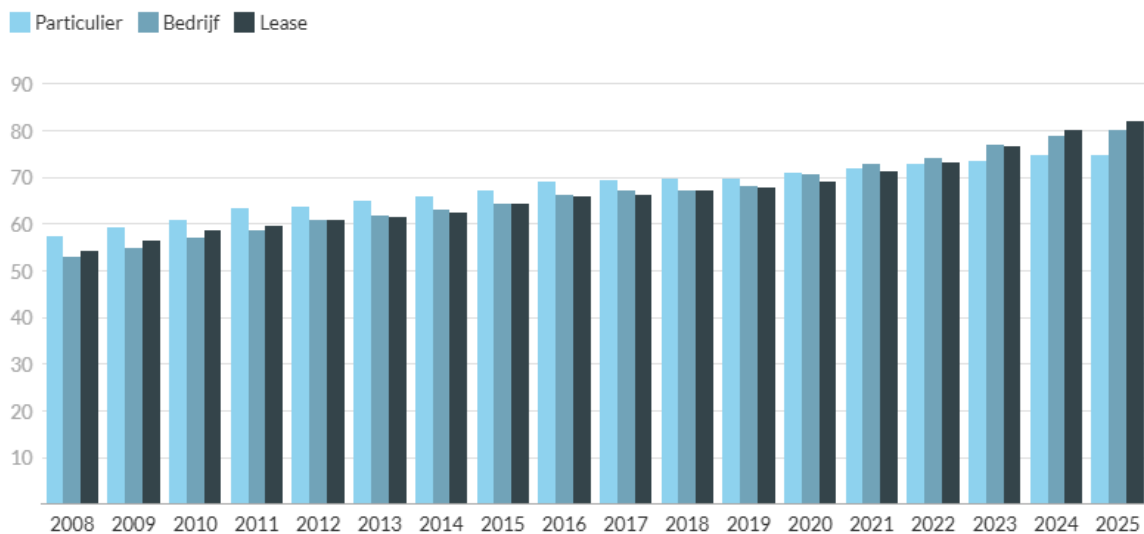
ns

Figuur 13 Evolutie thuiswerkwens volgens werknemersbevraging vervoerregio Antwerpen



Figuur 14 Evolutie toerisme stad Antwerpen, 2021 - 2026 ([Stad in Cijfers](#))

Ecoscore nieuw ingeschreven personenwagens naar eigenaarstype Vlaams Gewest, 2008-2025, gemiddelde score



Bron: Vlaamse Milieumaatschappij

Figuur 15 Evolutie van de ecoscore van nieuw ingeschreven personenwagens ([Statistiek Vlaanderen](#)).

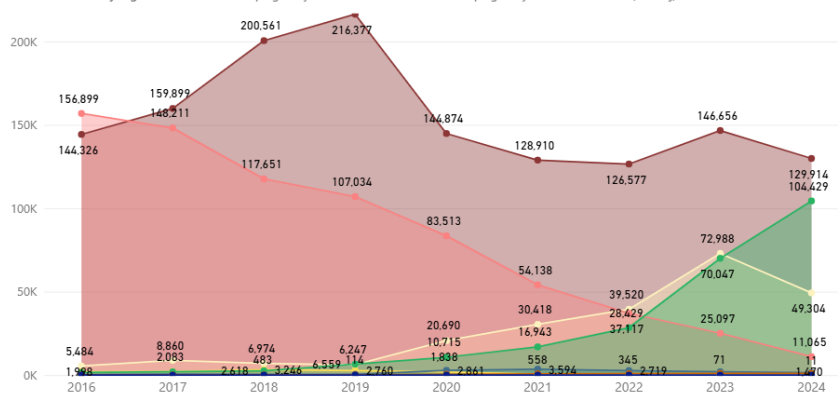
Samenstelling nieuwe vloot personenwagens

115

i Samenstelling van de nieuwe vloot van personenwagens volgens aandrijvingstype. Niet plug-in hybriden zijn ondergebracht bij respectievelijk benzine en diesel. Het gaat hier om alle nieuwe personenwagens ingeschreven in een bepaald jaar, ook deze die in datzelfde jaar terug uitgeschreven werden. De nieuwe inschrijvingen van tweedehandsvoertuigen worden niet opgenomen in deze cijfers.

Aantal nieuw ingeschreven personenwagens per aandrijvingstype

Aandrijving ● Benzine ● Benzine plug-in hybride ● CNG ● Diesel ● Diesel plug-in hybride ● Elektriciteit (batterij) ● LPG ● Waterstof



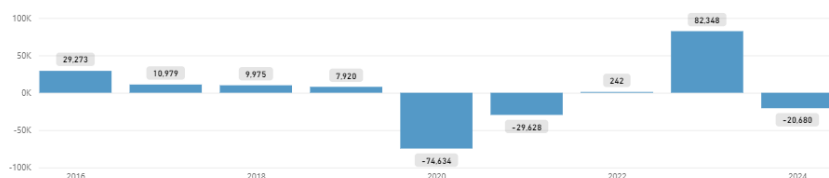
Aandrijving

- ☐ Benzine
- ☐ Benzine plug-in hybride
- ☐ CNG
- ☐ Diesel
- ☐ Diesel plug-in hybride
- ☐ Elektriciteit (batterij)
- ☐ LPG
- ☐ Waterstof

Jaar



Jaar per jaar absolute/procentuele stijging of daling



Evolutie

- ☒ Absoluut
- ☐ Procentueel

Figuur 16 Aandrijving van nieuw ingeschreven personenwagens in Vlaanderen, evolutie (VMM [via MoMo](#))

2026 Rapportage kernindicatoren

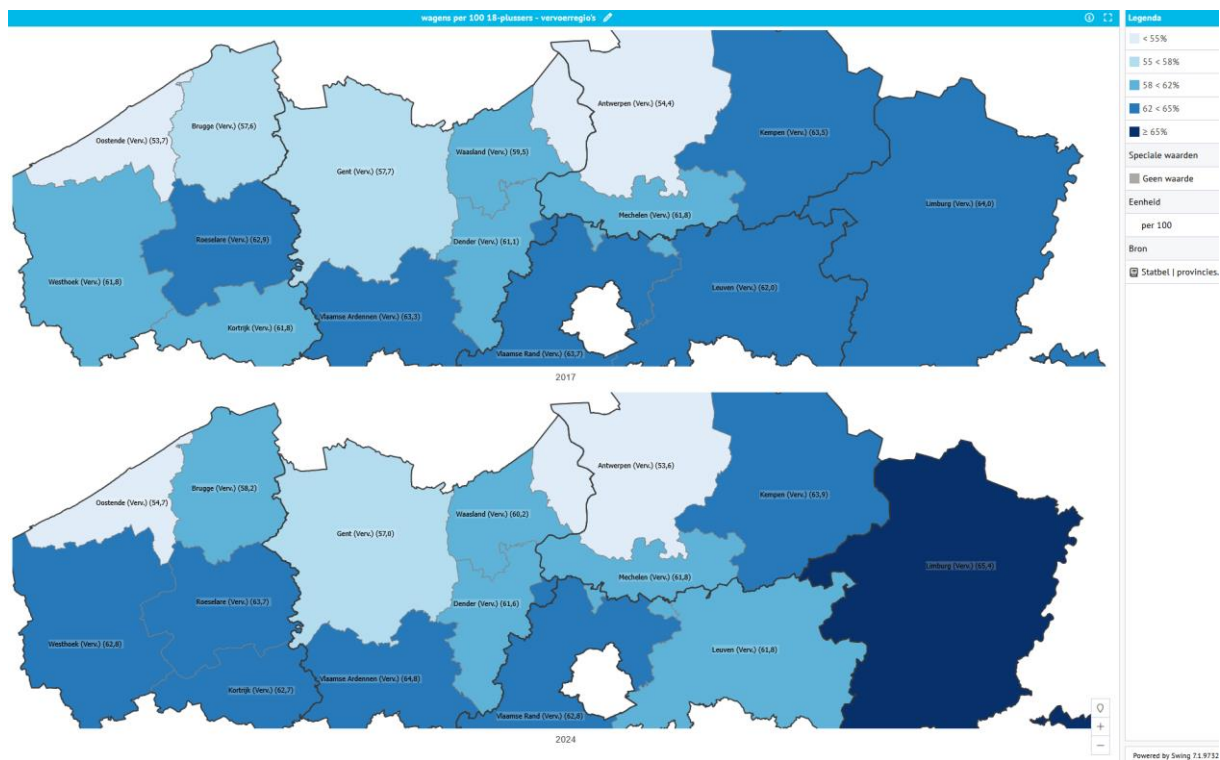
Hierna volgt per indicator een gedetailleerde beschrijving (wat), een toelichting van de relevantie, de [link met de ambities in het Routeplan 2030](#) (waarom) en een beschrijving van de gewenste trend of evolutie (ambitie). Momenteel zijn deze ambities nog niet voor elke indicator SMART geformuleerd.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

1. Bezit voertuigen

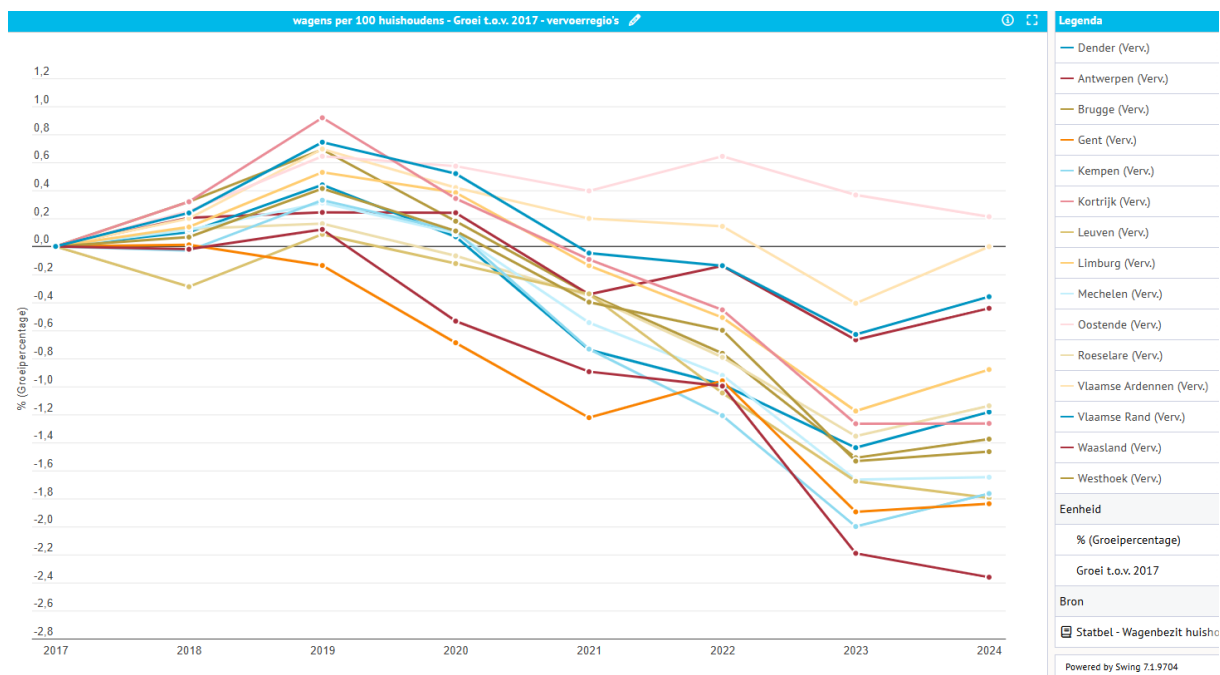
Wat?	De mate waarin inwoners in de vervoerregio / Vlaanderen in het bezit zijn van een privéwagen en/of andere voertuigen.
Waarom?	Het bezit bepaalt in sterke mate mee het gebruik en de vervoerswijze keuze verbonden aan de ambitie: Van bezit naar gebruik 
Ambitie	Het bezit van privéwagens neemt af, het bezit van duurzame voertuigen neemt toe.
Partners	dMOW, Stad Antwerpen
Inzichten	Het aantal voertuigen in huishoudens in vervoerregio Antwerpen is met 3,1% toegenomen tussen 2017 en 2024.

Statbel heeft een methode ontwikkeld om op basis van administratieve gegevens **wagens toe te wijzen aan een huishouden** (tot 3% nauwkeurig) om problemen met inschrijving van salariswagens op de locatie van de leasemaatschappij te omzeilen. Volgens deze indicator hebben de vervoerregio's Antwerpen en Oostende de minste (54) voertuigen per 100 volwassenen (Figuur 17). Tussen 2017 en 2024 is er in de vervoerregio Antwerpen (zoals in Vlaamse Rand) een afname met 1,4% (Figuur 18). Dat is de sterkste afname van alle vervoerregio's. Sommige vervoerregio's zoals Vlaamse Ardennen, Limburg en Oostende zagen een toename met 1,8% of meer. Het aantal volwassenen in de vervoerregio Antwerpen is in diezelfde periode wel sterker gestegen. Het totaal aantal wagens in gezinnen in vervoerregio Antwerpen nam zo wel toe met 3,1%, zij het minder dan het groeicijfer van 6% voor heel Vlaanderen (Figuur 19).

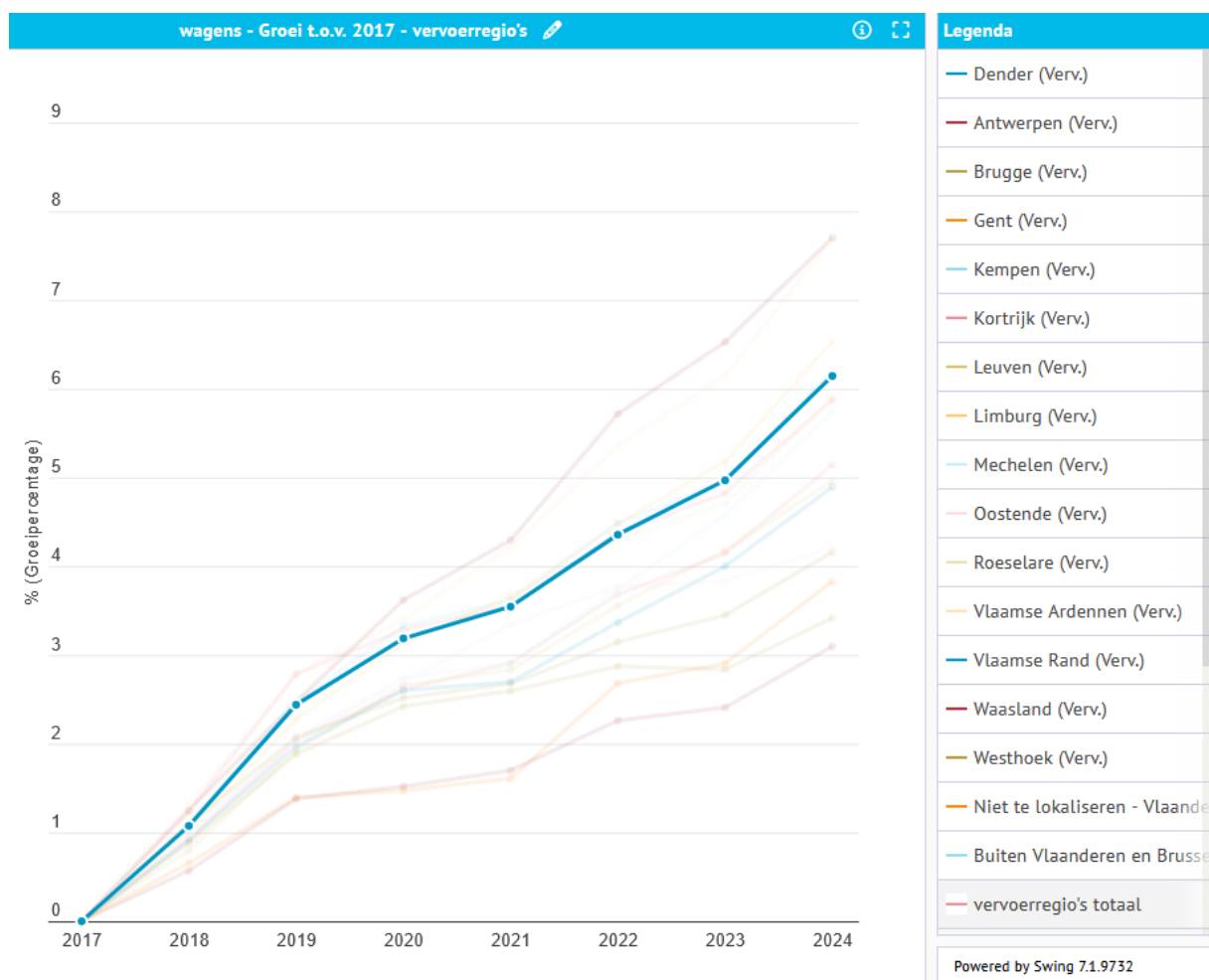
De **andere datasets** geven gemiddelden op basis van enquêtes. In [OVG 2015-2019](#) (zonder Kruibeke) zien we dat 25% van de huishoudens geen auto bezit (Figuur 25) en 27% geen gewone fiets (niet-elektrisch). De e-fiets is aanwezig in 16% van de huishoudens. In OVG7 (2024) is het aandeel gezinnen zonder personenwagen of bestelwagen ongewijzigd (Figuur 26), maar het aandeel gezinnen met een elektrische fiets of speed pedelec is gestegen naar 42% (Figuur 27). Dat gaat wel ten koste van de gewone fiets (niet-elektrisch). Van alle gezinnen in de vervoerregio Antwerpen heeft 38% geen gewone fiets meer en 20% heeft helemaal geen fiets. Ook in de vervoerregio Antwerpen bezit 3,7% van gezinnen ondertussen een step (incl. monowheel en hoverboard), vergeleken met 3,2% van de Vlaamse gezinnen.



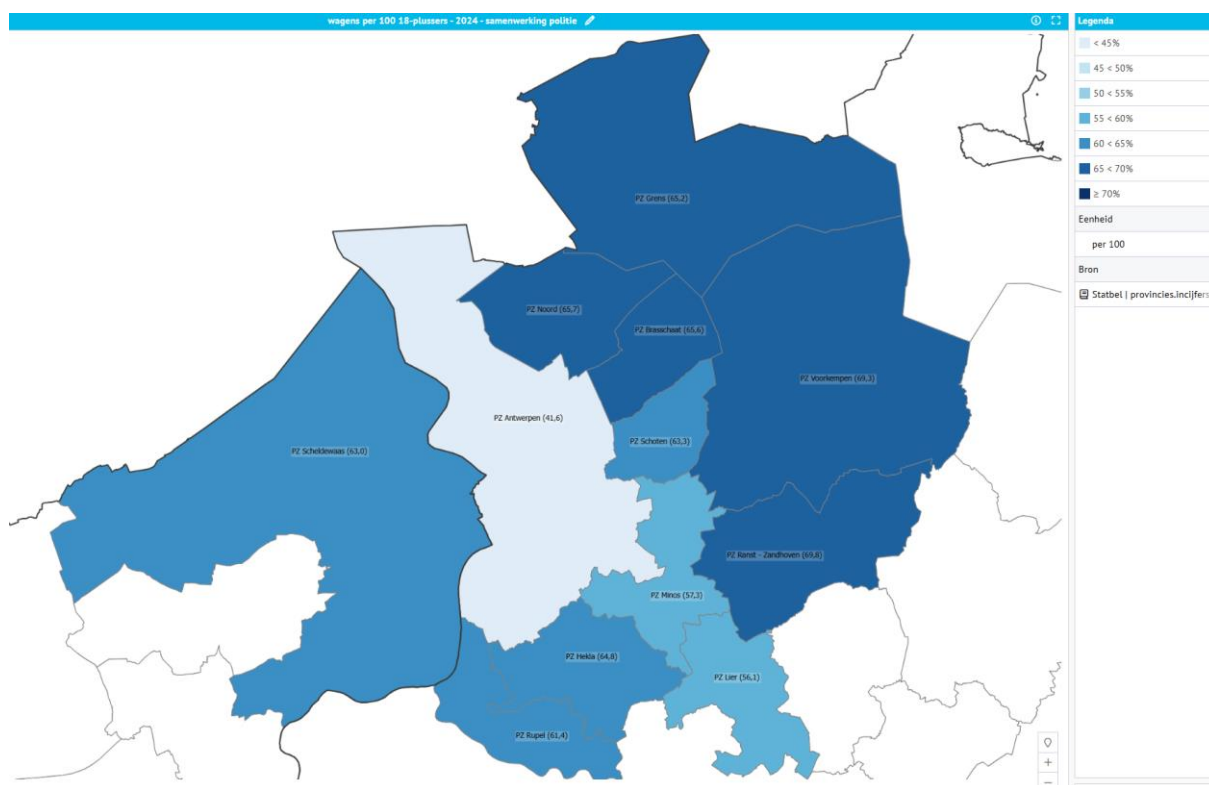
Figuur 17 Wagenbezit per 100 volwassenen, 2017 en 2024 (Statbel via [PinC](#))



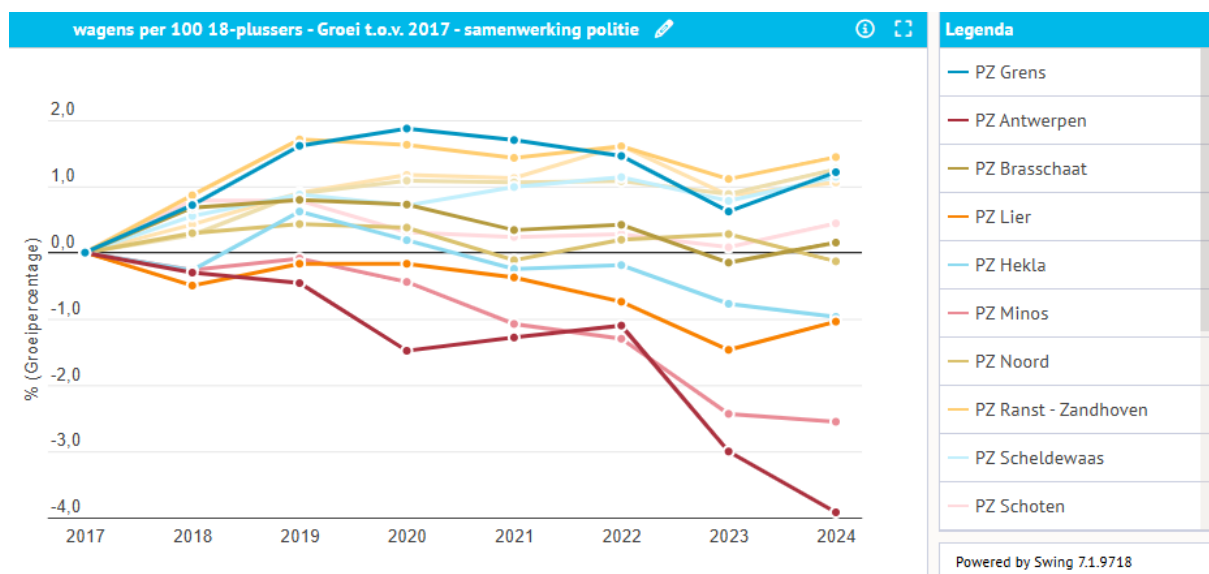
Figuur 18 Aantal wagens per 100 huishoudens, groeipercentage sinds 2017 ([PinC](#))



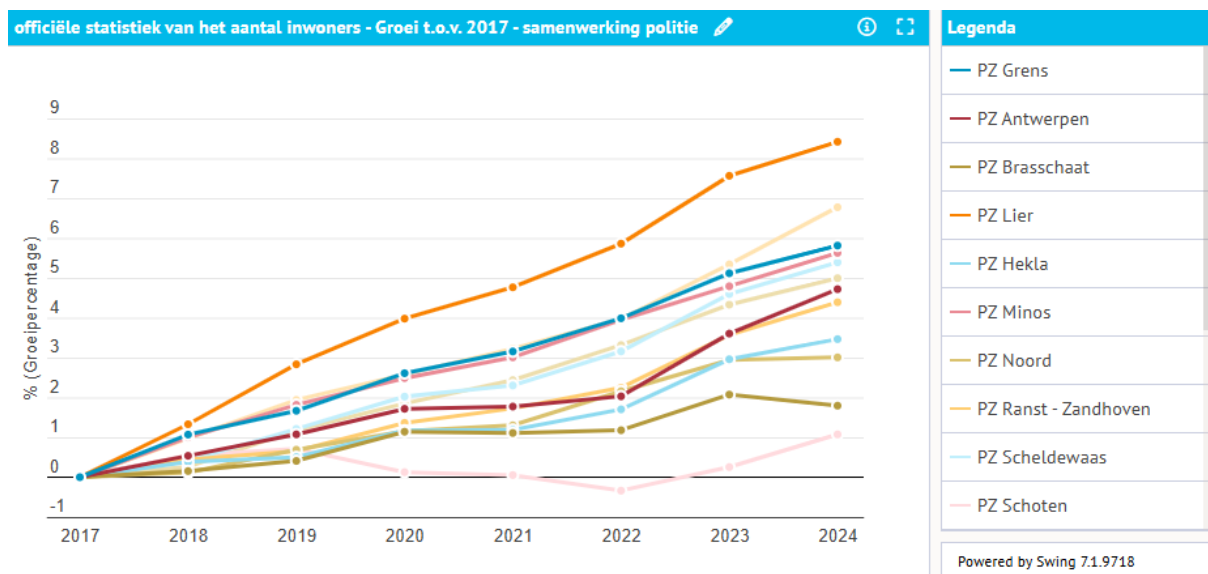
Figuur 19 Toename van het aantal wagens 2017 tot 2024 per vervoerregio (via PinC)



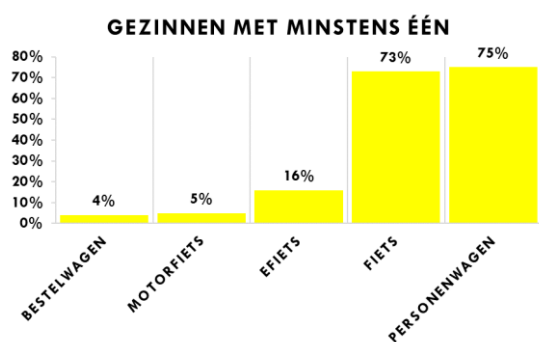
Figuur 22 Wagens per 100 18-plussers, kaart per politiezone 2024 (PinC)



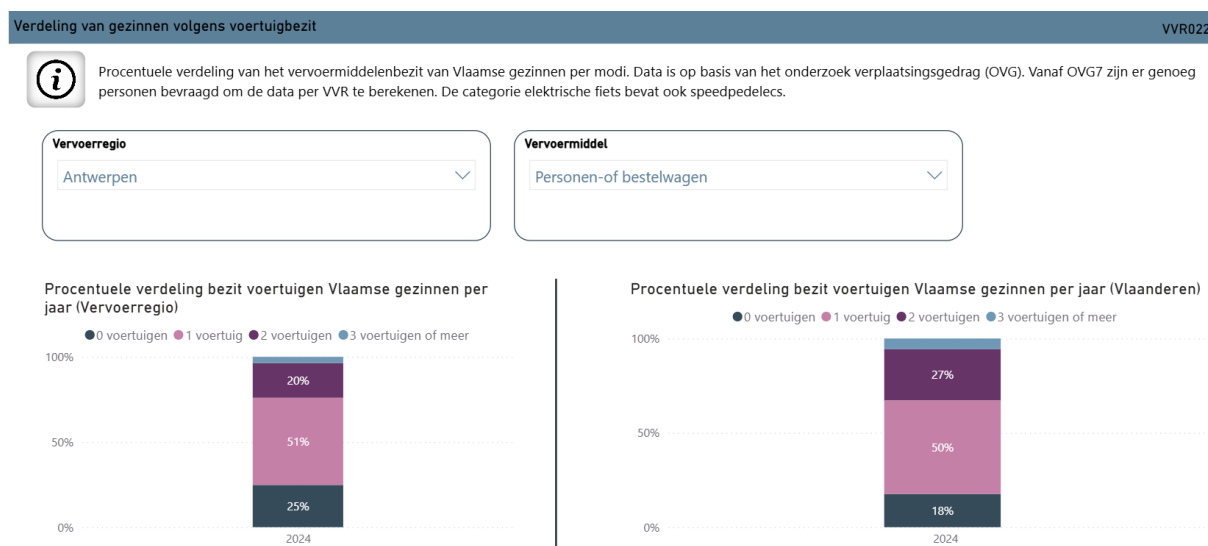
Figuur 23 Wagens per 100 18-plussers, groeicijfers per politiezone 2017-2024 (PinC)



Figuur 24 Aantal inwoners, groeicijfers per politiezone 2017-2024 ([PinC](#))



Figuur 25 Voertuigbezit in de vervoerregio Antwerpen volgens [OVG 2015-2019](#)



Figuur 26 Bezit van personenwagen of bestelwagen in vvr Antwerpen en Vlaanderen in 2024 (OVG7 [via MoMo](#))



Procentuele verdeling van het vervoermiddelenbezit van Vlaamse gezinnen per modi. Data is op basis van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG). Vanaf OVG7 zijn er genoeg personen bevraagd om de data per VVR te berekenen. De categorie elektrische fiets bevat ook speedpedelecs.

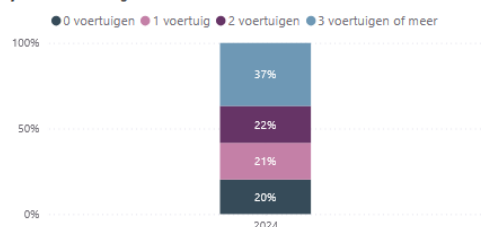
Vervoerregio

Antwerpen

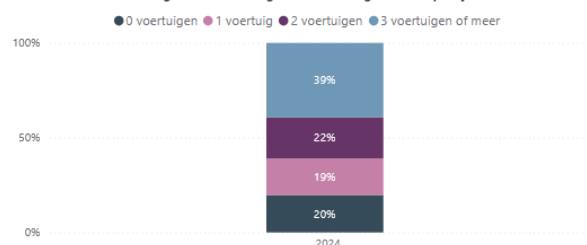
Vervoermiddel

Fiets: elektrisch of niet-elektrisch

Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vervoerregio)



Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vlaanderen)



Procentuele verdeling van het vervoermiddelenbezit van Vlaamse gezinnen per modi. Data is op basis van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG). Vanaf OVG7 zijn er genoeg personen bevraagd om de data per VVR te berekenen. De categorie elektrische fiets bevat ook speedpedelecs.

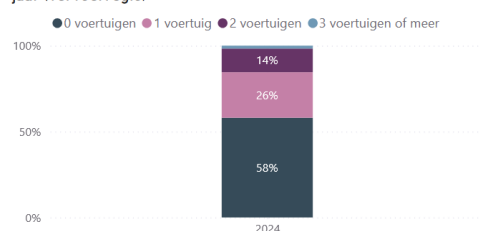
Vervoerregio

Antwerpen

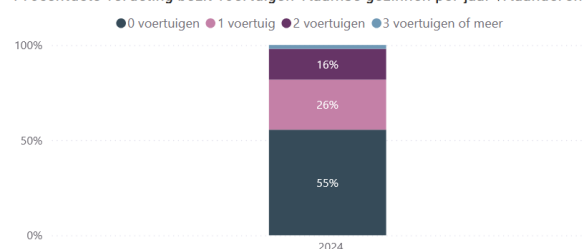
Vervoermiddel

Fiets: enkel elektrisch (incl. speedpedelec)

Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vervoerregio)



Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vlaanderen)



Procentuele verdeling van het vervoermiddelenbezit van Vlaamse gezinnen per modi. Data is op basis van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG). Vanaf OVG7 zijn er genoeg personen bevraagd om de data per VVR te berekenen. De categorie elektrische fiets bevat ook speedpedelecs.

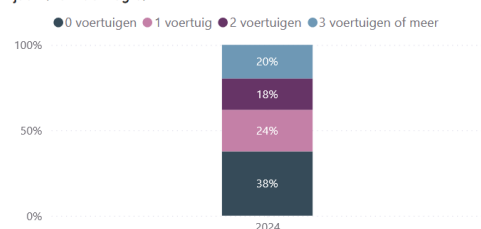
Vervoerregio

Antwerpen

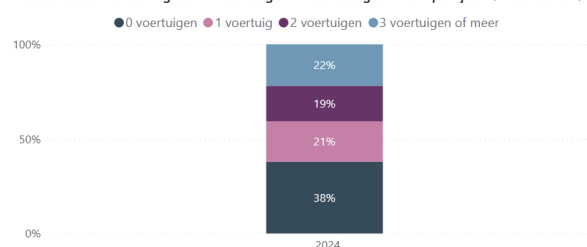
Vervoermiddel

Fiets: enkel niet-elektrisch

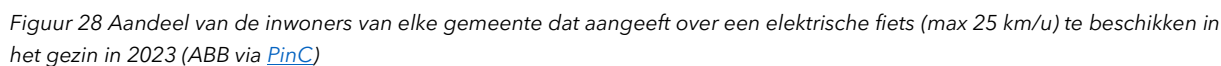
Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vervoerregio)



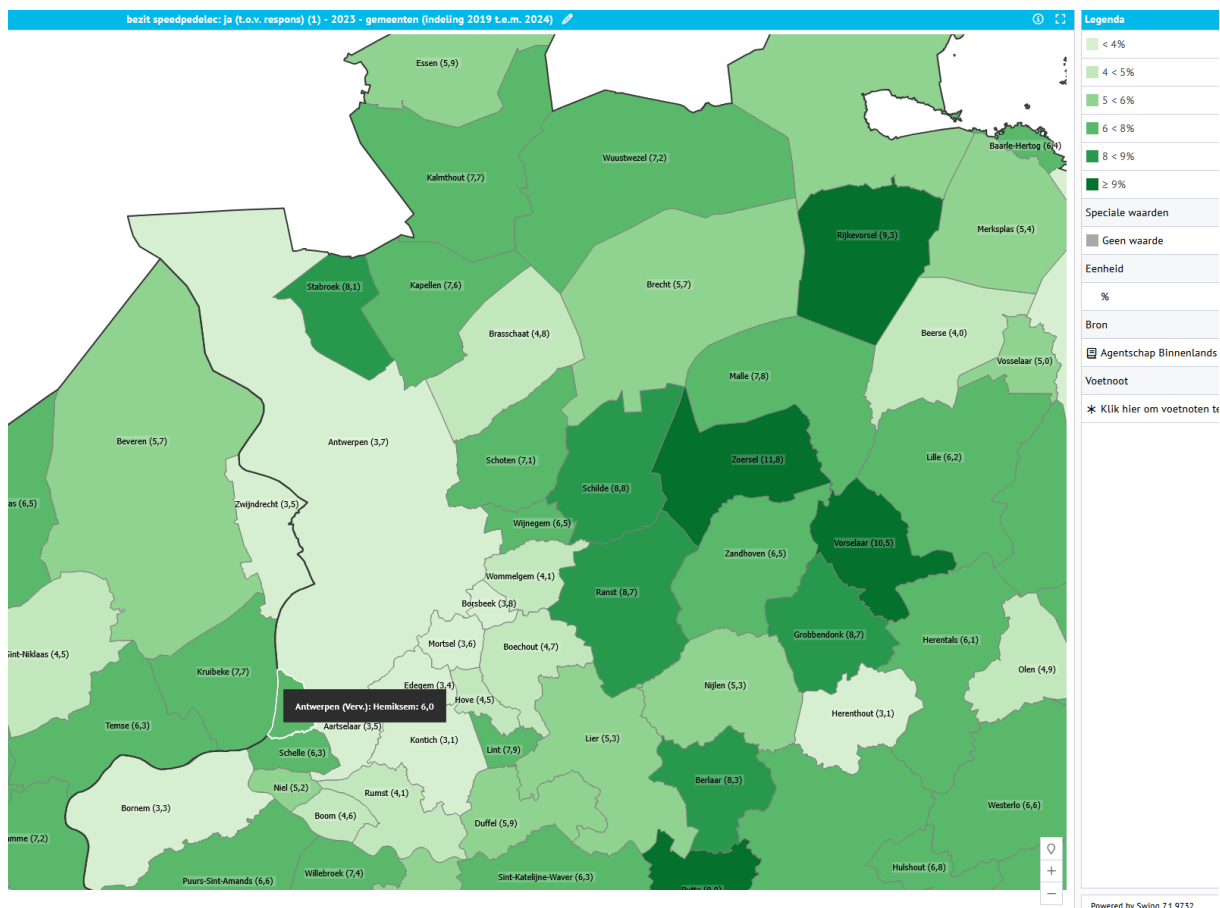
Procentuele verdeling bezit voertuigen Vlaamse gezinnen per jaar (Vlaanderen)



Figuur 27 Bezit van fiets in vvr Antwerpen en Vlaanderen in 2024 (OVG7 [via MoMo](#))



Figuur 28 Aandeel van de inwoners van elke gemeente dat aangeeft over een elektrische fiets (max 25 km/u) te beschikken in het gezin in 2023 (ABB via [PinC](#))



Figuur 29 Aandeel van de inwoners van elke gemeente dat aangeeft over een speed pedelec (max 45 km/u) te beschikken in het gezin in 2023 (ABB via [PinC](#))

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: Van bezit naar gebruik 🚲
Ambitie	Het aantal verkochte abonnementen in de vervoerregio neemt toe.
Partners	dMOW, Vervoersaanbieders duurzame modi, vergunningverleners.

Het aandeel inwoners met een abonnement bij De Lijn stijgt langzaam (18,7% in 2025), maar blijft onder het niveau vóór COVID-19 (21,3 % in 2019). 29% van de gezinnen heeft minstens één abonnement van De Lijn volgens OVG7.

Jaar	Aandeel inwoners met De Lijn-abonnement
2019	21,3%
2020	15,9%
2023	18,0%
2025	18,7%

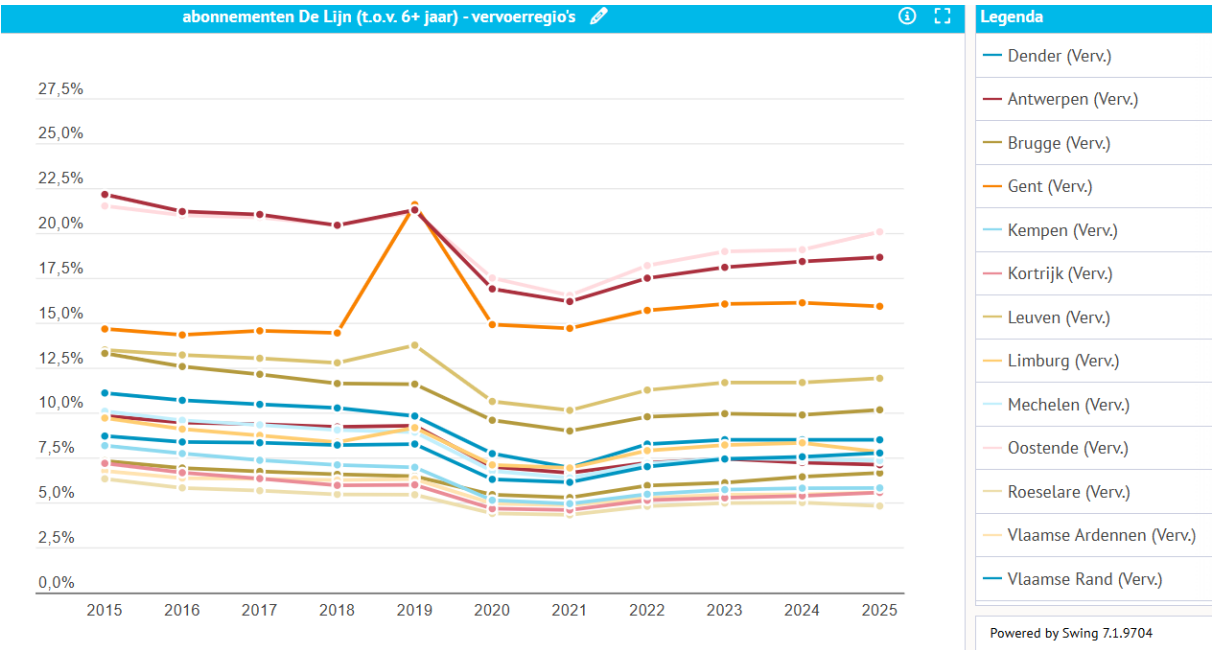
Van de gezinnen in vervoerregio Antwerpen heeft 8% in 2024 een NMBS abonnement. Dat is minder dan in de rest van Vlaanderen (10%), gezien de nieuwe methodiek bij OVG7 kan geen evolutie geanalyseerd worden. Vóór 2022 werd het bezit van abonnementen ook niet bevraagd in het OVG.

Specifiek voor werknemers kunnen we wel drie iteraties vergelijken (Figuur 31). Daar zien we dat zowel voor De Lijn als NMBS er sprake is van een daling tussen 2020 en 2022, met een sterkere stijging vervolgens naar 2024. In 2024 heeft dan 14,5 % van de werknemers een abonnement bij De Lijn; 4,5% bij NMBS; 3,5% bij Velo (daling sinds 2020); 2,5% bij Donkey Republic (nieuw in 2022); 1,7% bij Poppy (stijging) en minder dan 1% bij elk van de negen andere deelsystemen (daling bij deelsteps en particulier autodelen zonder bemiddeling).

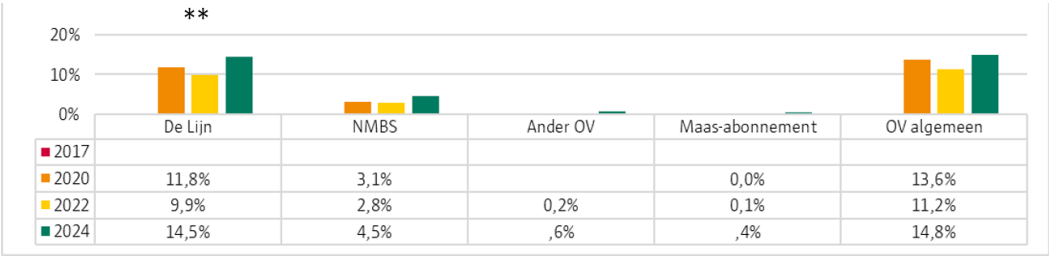
Qua data over deelsystemen hebben we een inhaalbeweging te maken. De benodigde data voor gerichte beleidsvoering zijn nog niet beschikbaar op niveau van de vervoerregio. Athumi heeft daarin initiatief genomen om de verschillende besturen en aanbieders rond de tafel te brengen. Daaruit bleek dat de aanbieders bereid waren om data te delen, zolang ze dat maar één keer per jaar moesten doen, elke aanbieder daartoe verplicht werd en dezelfde data door alle besturen opgevraagd zouden worden – geen maatwerk. Way To Go heeft ook alle aanbieders bevraagd en publiceert haar bevindingen op gewestelijk niveau ([Jaarverslag 2025](#)). Hierin zijn de meeste aanbieders vertegenwoordigd. Stad en vervoerregio Antwerpen hebben data van de aanbieders die van hen vergunningen en/of subsidies krijgen.

Donkey Republic rapporteert rechtstreeks aan de vervoerregioraad. De evolutie van het aantal abonnementen en gebruikers is te vinden in Figuur 34. Hoewel het aantal gebruikers jaar op jaar toeneemt, is het aantal abonnementen gehalveerd sinds de piek van 2024. Daarbuiten is het nog zoeken voor cijfers op vervoerregio-niveau.

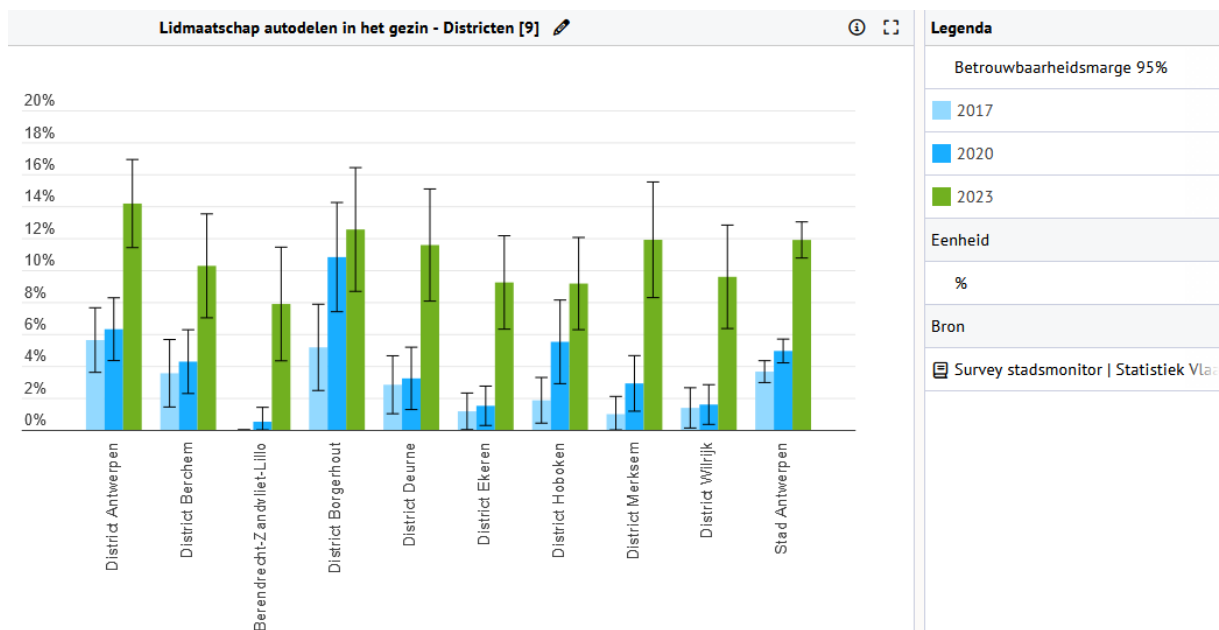
Specifiek voor stad Antwerpen zijn de cijfers wel beschikbaar. Lidmaatschap van autodelen is daar tussen 2020 en 2023 gestegen van 5% naar 12% van de gezinnen (Figuur 32). De hekkensluter onder de Antwerpse districten, Berendrecht-Zandvliet-Lillo, haalt in 2023 ook al 8%. Bij Velo is het lidmaatschap (incl. registratie) in de periode 2019-2024 stabiel op ongeveer 25% van de gezinnen. We zien wel verschuivingen tussen de districten (Figuur 33). Het aantal gebruikers van Donkey Republic is ongeveer verdubbeld in de periode 2023-2025. In 2025 zitten we op ongeveer 5% van de inwoners van de vervoerregio.



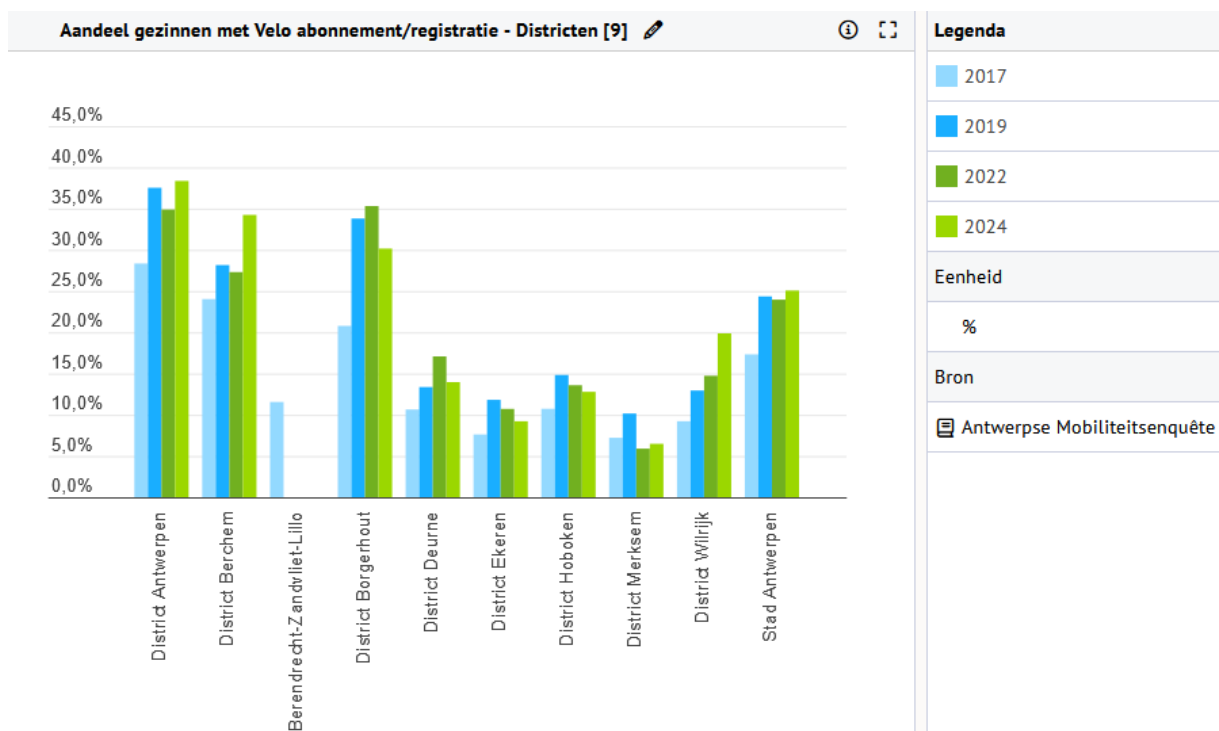
Figuur 30 Evolutie van het aandeel inwoners met een abonnement van De Lijn, 2015-2025 (PinC)



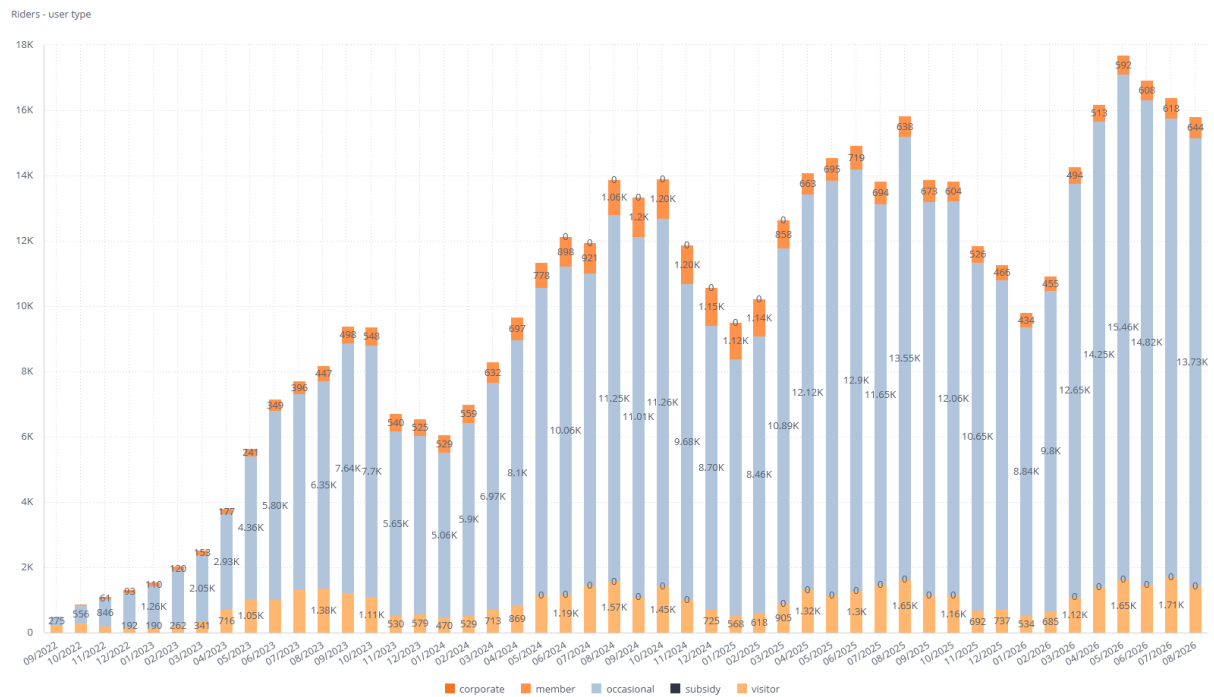
Figuur 31 Evolutie van OV-abonnementen en MaaS bij werknemers in Vervoerregio Antwerpen - percentage van werknemers met (SNA).



Figuur 32 Lidmaatschap autodelen in stad Antwerpen en haar districten 2017-2023 ([Stad in Cijfers](#)).



Figuur 33 Lidmaatschap (incl. registratie) Velo in stad Antwerpen en haar districten, 2017-2024 ([Stad in Cijfers](#)).



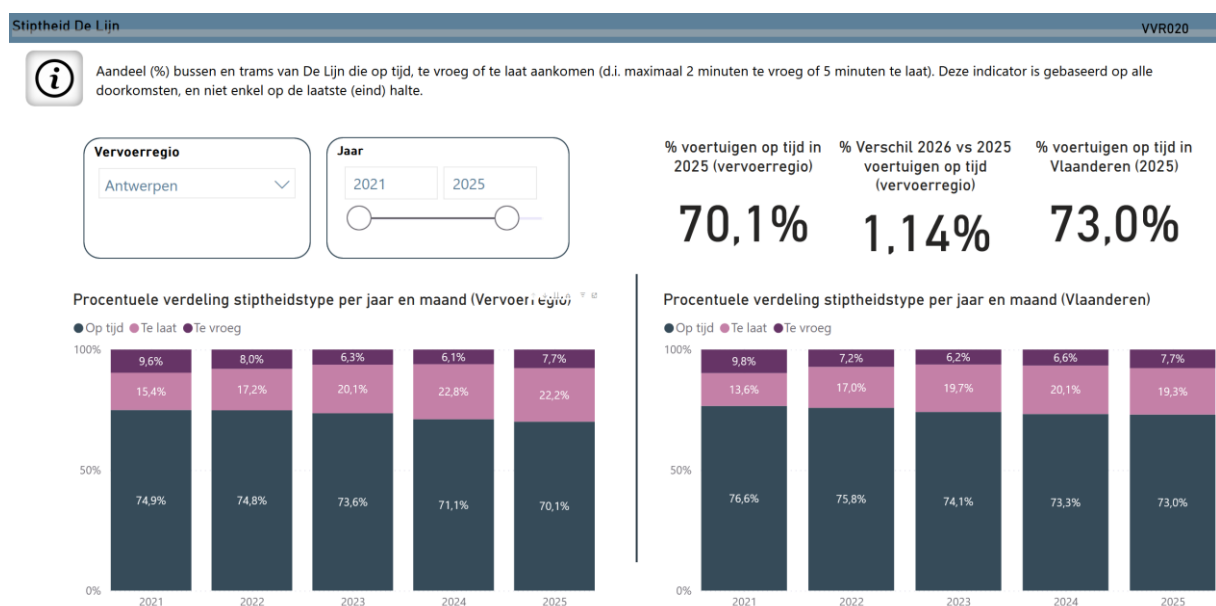
Figuur 34 Evolutie van gebruikers van Donkey deelfietsen opgesplitst naar leden, occasionele gebruikers en bezoekers (Donkey Republic)

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. A-Net snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio Dynamisch verkeersmanagement voor een optimale benutting
Ambitie	De voertuigen vertrekken steeds stipt aan elk mobipunt.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer en deelmobiliteit.

De stiptheid van De Lijn lijkt tussen 2021 en 2025 bijna 5%punten te zijn afgenomen van 74,9% van de bussen die op tijd aankomen naar 70,1% (maximaal 2 minuten te vroeg of vijf minuten te laat - Figuur 35). Daarnaast zien we bij de niet-gereden, geplande ritten een grote variatie van maand tot maand in de oorzaken en het aandeel (Figuur 36). Op jaarbasis zien we dat het aandeel niet gereden geplande ritten is toegenomen tussen 2023 en 2025 van 3,5% naar 5,1%. Het aandeel technische oorzaken is daarbij nog steeds groter dan personeel of staking. Voor meer detail verwijzen we naar het evaluatierapport de De Lijn zelf eerder dit jaar presenteerde: [VRA-Evaluatierapport-2024-De-Lijn.pdf](#)

Voor de stiptheid van NMBS nemen we Antwerpen-Centraal, Boom, Beveren en Lier als referentiepunten. We zien dat de stiptheid in Antwerpen-Centraal typisch lager is dan de andere stopplaatsen, maar dat de maandelijkse stiptheid sinds 2025 consistent boven 85% scoort, waar dat vroeger vaak niet het geval was (Figuur 37).



Figuur 35 Stiptheid De Lijn 2021 - 2025 (MoMo)



Aandeel niet uitgevoerde geplande ritten t.o.v. het totaal aantal geplande ritten. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen ritten die niet verzekerd worden ten gevolge van staking, personeelsproblemen, technische issues of overige omstandigheden (zoals het weer). In dit cijfer worden alle ritten in het aanbod van De Lijn (regie en exploitanten) onder de loep genomen.

Vervoerregio

Antwerpen

Reden om niet uit te rijden

Alle

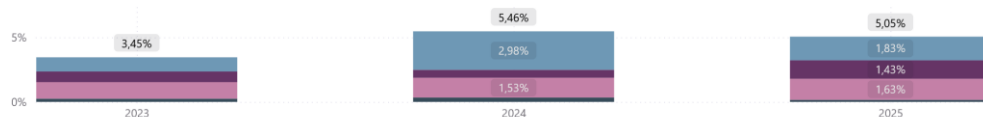
Jaar

2021

2025

% Geplande ritten die niet gereden werden (vervoerregio)

Reden ● Overige ● Personeel ● Staking ● Technisch



Aandeel niet uitgevoerde geplande ritten t.o.v. het totaal aantal geplande ritten. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen ritten die niet verzekerd worden ten gevolge van staking, personeelsproblemen, technische issues of overige omstandigheden (zoals het weer). In dit cijfer worden alle ritten in het aanbod van De Lijn (regie en exploitanten) onder de loep genomen.

Vervoerregio

Antwerpen

Reden om niet uit te rijden

Alle

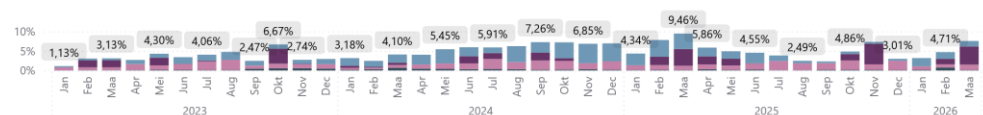
Jaar

2021

2026

% Geplande ritten die niet gereden werden (vervoerregio)

Reden ● Overige ● Personeel ● Staking ● Technisch



Figuur 36 Aandeel en oorzaak van niet-gereden geplande ritten bij De Lijn (MoMo)

Stiptheid per stopplaats

Kies één of meerdere stopplaatsen

Filter

☐ MONT-SAINT-GUIBERT

☐ MOORTSELE

☐ MORLANWELZ

☐ MORTSEL

☒ MORTSEL-DEURNESTEENWEG

☐ MORTSEL-LIERSESTEENWEG

☒ MORTSEL-OUDE GOD

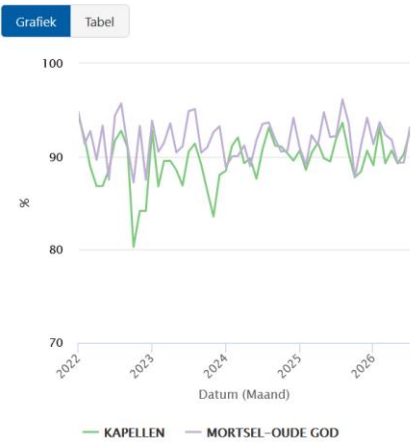
☐ MOUSTIER

☐ MOUSTIER-SADAGE

2 opties geselecteerd

[Selectie tonen](#) - [Selectie wissen](#)

Historische stiptheid data



Kaart



	Datum	Stopplaats	Stiptheid
1	Juli 2026	KAPELLEN	92,7 %
2	Juli 2026	MORTSEL-OUDE GOD	93,2 %
3	Juni 2026	KAPELLEN	90,3 %
4	Juni 2026	MORTSEL-OUDE GOD	89,3 %
5	Mei 2026	KAPELLEN	89,2 %
6	Mei 2026	MORTSEL-OUDE GOD	89,3 %
7	April 2026	KAPELLEN	90,7 %

<https://opendata.infrabel.be/page/punctuality/>

Maandelijkse stiptheid per stopplaats



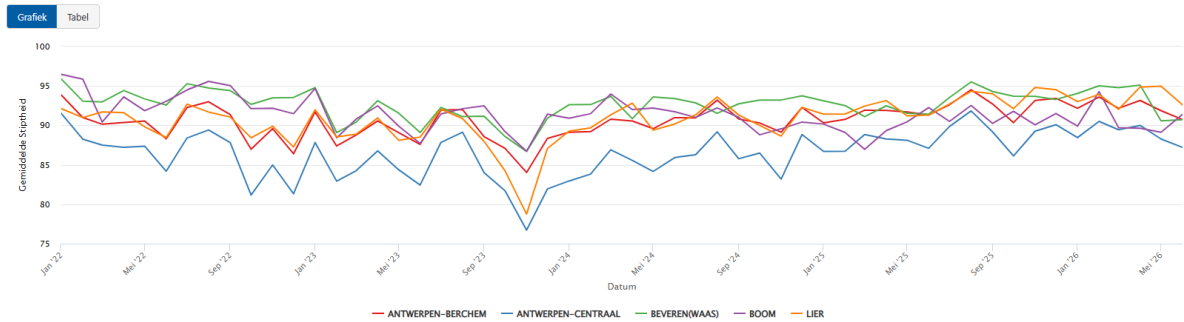
InformatieTabelKaartAnalyseExporterenAPI

X-as: DatumMaandMaximaal aantal elementen

Reeksen opsplitsen: StopplaatsenStapel: Geen stapel

Een reeks toevoegen

LijnY-as: GemiddeldeStiptheid



[Bewerken in geavanceerde modus](#)

Maandelijkse stiptheid per stopplaats



[Informatie](#)
[Tabel](#)
[Kaart](#)
[Analyse](#)
[Exporteren](#)
[API](#)

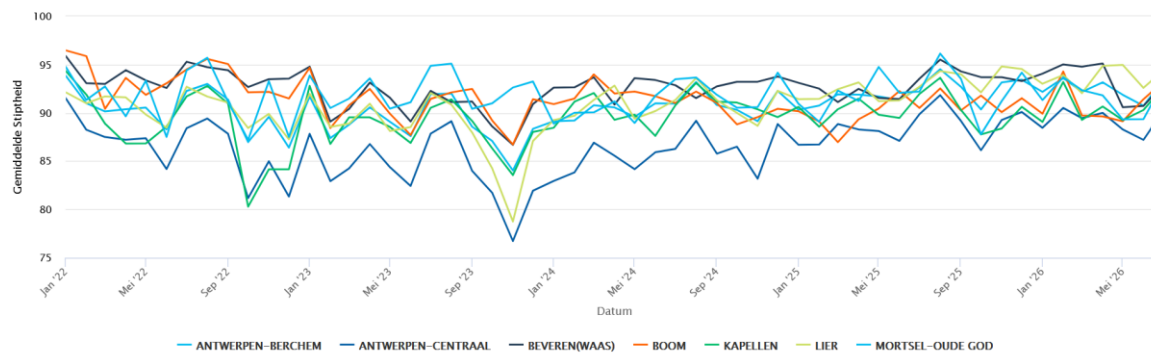
X-as: [Datum](#) [Maand](#)
 Maximaal aantal elementen: [Toon alle](#)

Reeksen opsplitsen: [Stopplaats](#) [Stapel](#) [Geen stapel](#)

[+ Een reeks toevoegen](#)

Lijn [Y-as: Gemiddelde](#) [Stiptheid](#)

[Grafiek](#)
[Tabel](#)



Figuur 37 Maandelijkse stiptheid NMBS in vijf ([Infrabel](#)) of zeven stopplaatsen ([Infrabel](#))

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. A-Net snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio  Dynamisch verkeersmanagement voor een optimale benutting 
Ambitie	De voertuigen op het A-net halen de vooropgestelde streefdoelen.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Voor de snelheid van De Lijn verwijzen we naar het evaluatierapport de De Lijn zelf eerder dit jaar presenteerde: [VRA-Evaluatierapport-2024 De-Lijn.pdf](#). We vergelijken de resultaten daar met de routeplan-doelstelling van 25km/u en de verfijnde doelstellingen uit de gebiedsgerichte aanpak:

- 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

Van alle tramlijnen komt tram 8, P+R Wommelgem-Astrid, het dichtst bij de doelstelling met een snelheid van 22,3 km/u in 2024. Dat is zelfs 2% sneller dan de 21,9 km/u in 2021. Voor alle andere tramlijnen is de snelheid in dezelfde periode afgenomen.

Voor de buslijnen zien we dat bij de 10 traagste lijnen die minder dan 16 km/u halen, ook twee A-net lijnen zijn: naar UZA en Neerland. Beide lijnen halen 13 km/u. Voor de lijn naar UZA is die snelheid al jaren in die buurt, behalve in 2021 toen zij 16 km/u haalde. Ook de lijn naar Neerland scoorde in 2021 uitzonderlijk goed met 16km/u. Maar voor die lijn is 2024 uitzonderlijk slecht, want andere jaren reed ze nog sneller dan 14km/u. Die lijnen zijn dus niet op weg om de doelstelling te halen.

De tien snelste lijnen halen 28km/u en meer. De lijnen tussen Loenhout, Brecht en Oostmalle tonen met 37 km/u aan dat het in buitengebied haalbaar is om sneller dan 30 km/u te rijden. Ook de lijnen Essen-Kapellen-Merksem en Van Cauwelaertsluis halen de doelstelling. Dit zijn echter de enige vier. Bus 600 en 602 naar Meer haalden net 30km/u in 2021 maar in 2024 slechts 29km/u. De bus naar Moerbeke rijdt met 28 km/u ook iets trager dan in 2021, maar sneller dan in de tussenliggende jaren.

In 2024 halen zelfs de snelste snelwegshuttles de doelstelling niet. Naar Wuustwezel 36 km/u, naar Zandvliet 32 km/u en naar Rumst 28km/u. Dat is voor alle drie de lijnen beter dan in 2023 maar minder goed dan in 2020, toen de lijn naar Wuustwezel de 40 km/u wel haalde. Gemiddeld halen de bussen in de vervoerregio 20,1km/u halen en de trams 15,8 km/u. In de periodes 2019, 2020 en 2021 haalden de trams nog 16,5 tot 17,1 km/u.

5. 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. Van bezit naar gebruik 🚗
Ambitie	Aantal deelvoertuigen neemt toe in de regio tot het gewenst niveau is bereikt.
Partners	Vervoersaanbieders duurzame modi, vergunningverleners

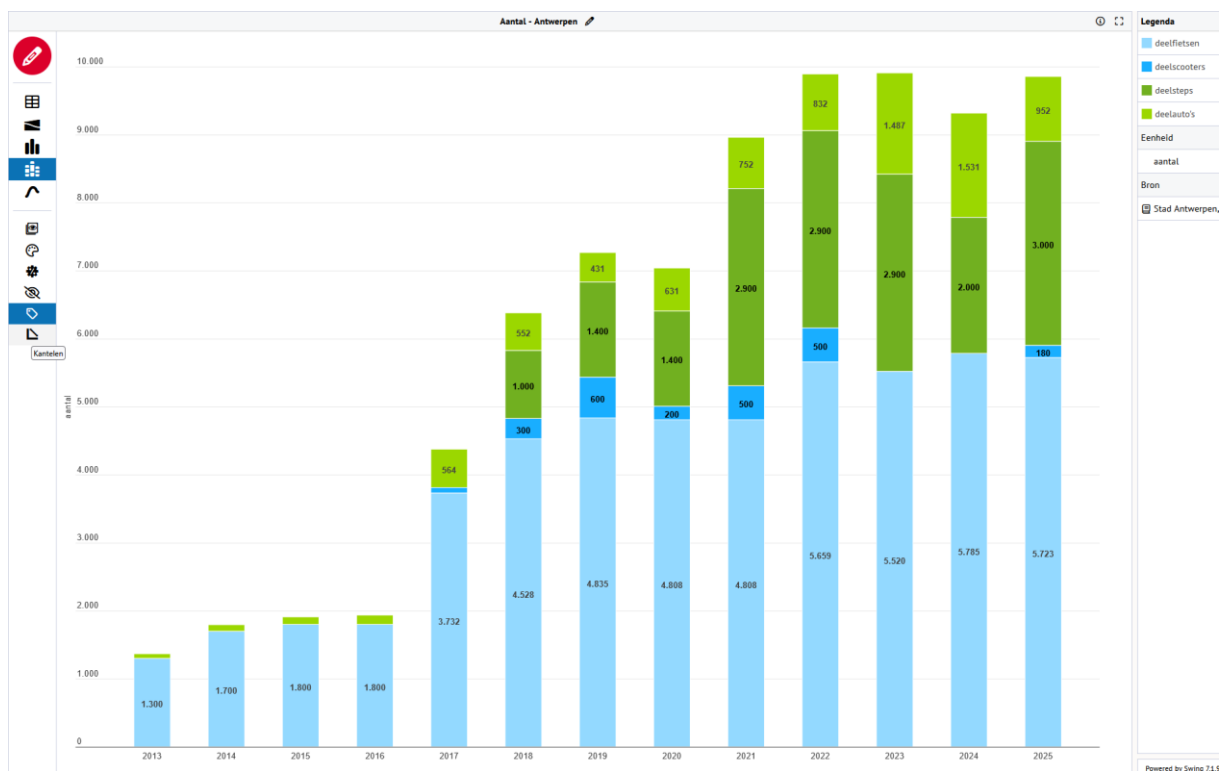
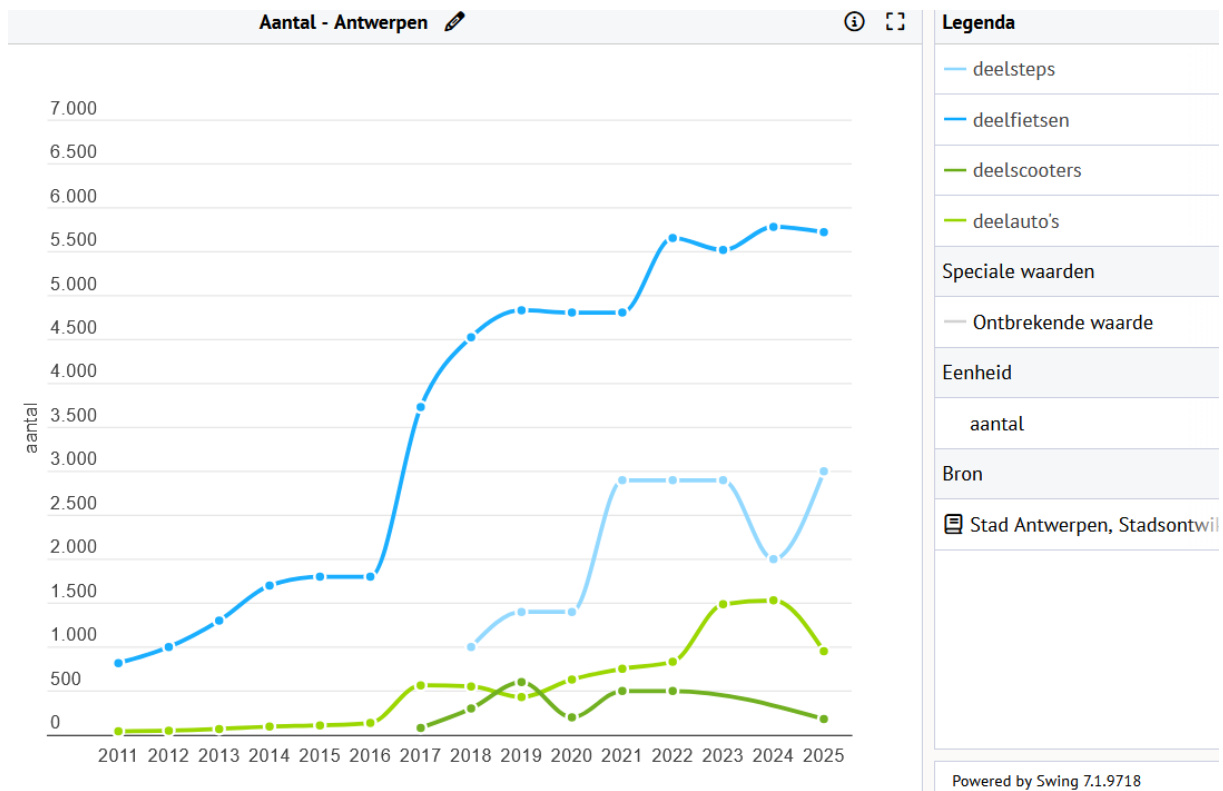
In 21 gemeenten was in 2021 al minstens één deelwagen beschikbaar, soms één wagen in een gemeente beschikbaar gesteld door een particulier. Lantis heeft in 2026 een contract in de markt gezet waarbij alle gemeenten commerciële deelwagens kunnen laten plaatsen. Ongeveer de helft van de gemeenten heeft hiervoor al stappen ondernomen.

Specifiek in de stad Antwerpen zien naast de globale toename in deelfietsen en deelautos ook enkele schokken (Figuur 38):

- In 2023 geen deelscooters
- In 2024 een sterke afname in het aantal deelsteps

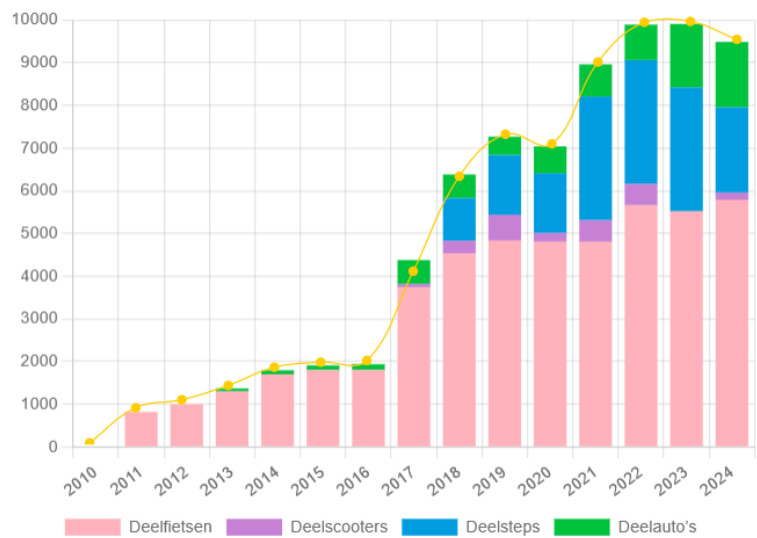
Binnen de stad Antwerpen is de verdeling van deelauto's over de bevolking ook niet homogeen. In Borgerhout en district Antwerpen woont meer dan 80% van de inwoners op minder dan 5 minuten te voet van een deelautostandplaats. In Ekeren is dat 16% en in Berendrecht-Zandvliet-Lillo is dat niemand.

In vergelijking met Amsterdam heeft stad Antwerpen meer deelfietsen en minder deelauto's. Rotterdam heeft veel minder deelfietsen en ook minder deelauto's. De Nederlandse steden hebben wel meer deelscooters (Figuur 40).

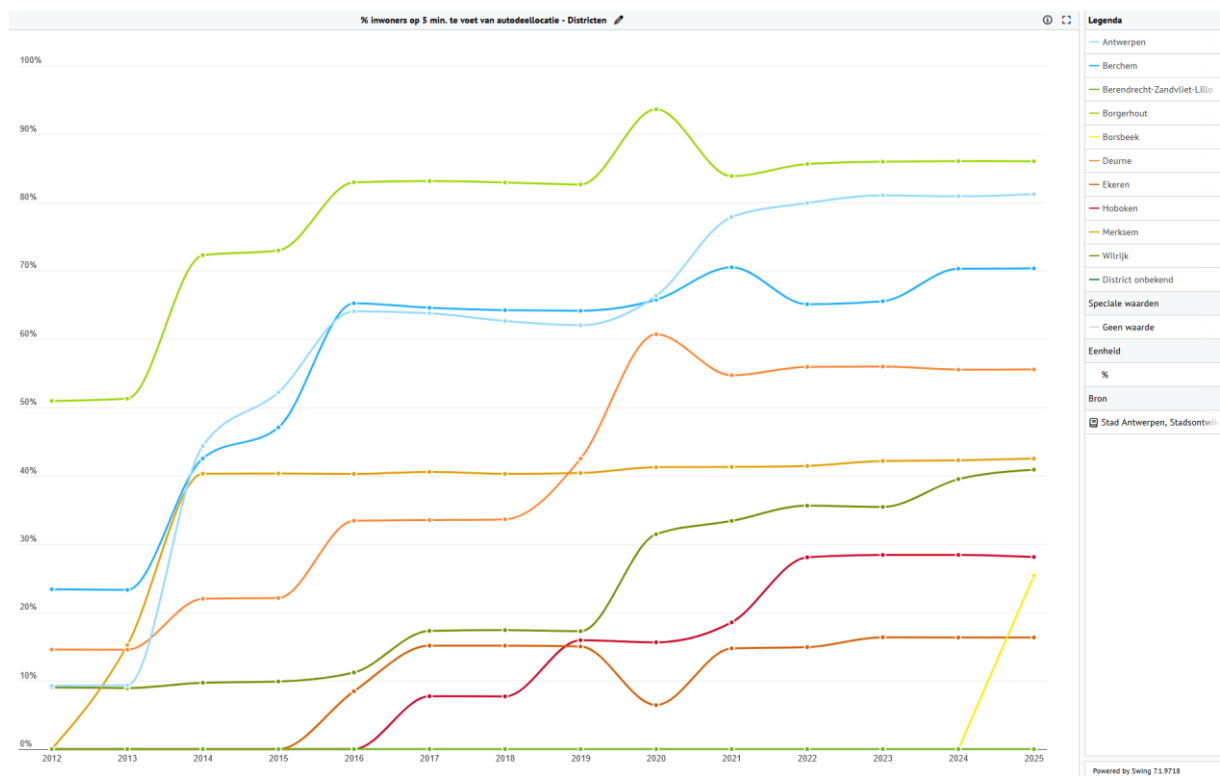


https://stadincijfers.antwerpen.be/viewer?workspace_guid=d5d07239-1850-44e2-aa1c-0eb303255268

Aantal deelvoertuigen per categorie

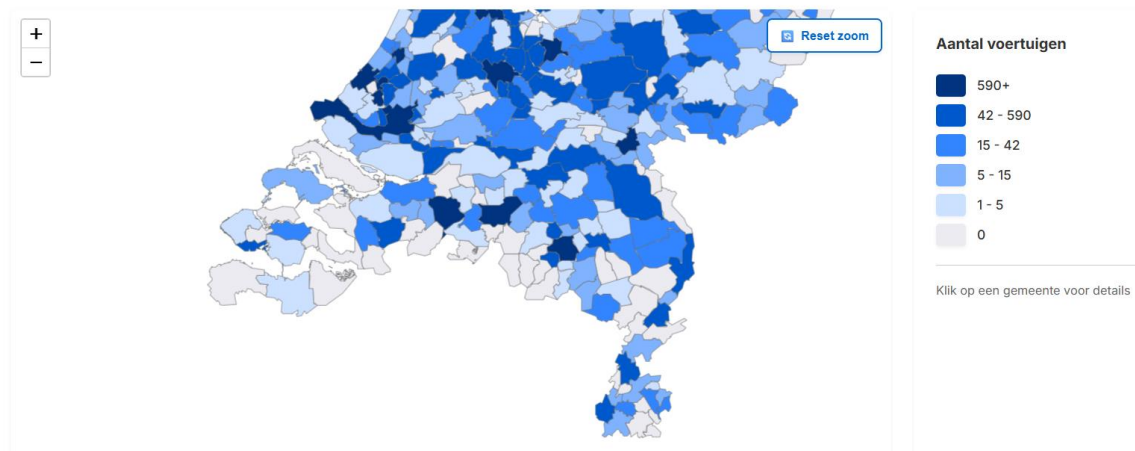


Figuur 38 Deelvoertuigen in stad Antwerpen, 2010 - 2025 (SNA)

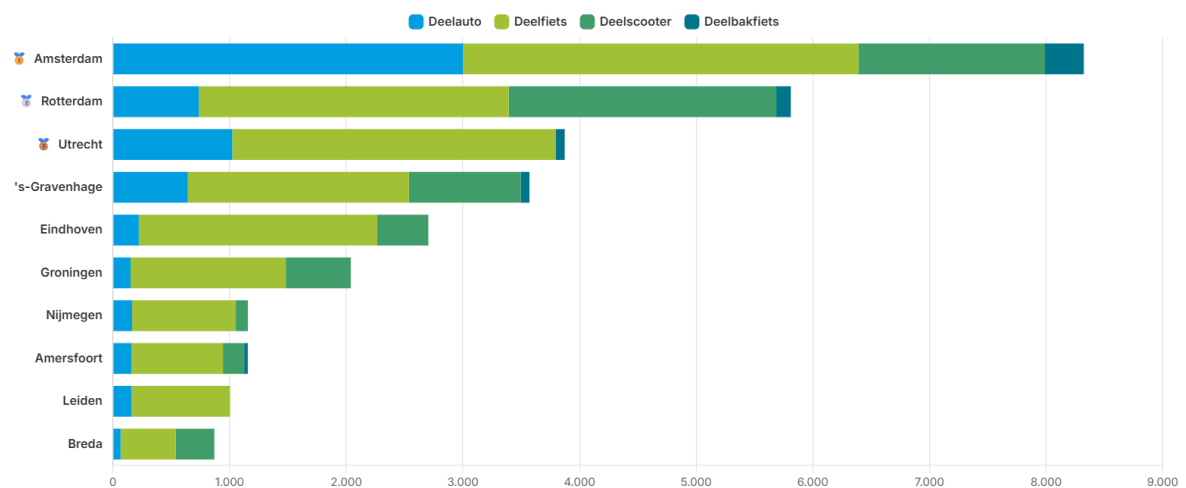


Figuur 39 Percentage van inwoners op 5'te voet van een autodeelstandplaats 2012-2025 (Stad in Cijfers)

Gemeentekaart - Alle deelmobiliteit (absoluut aantal) - 2025



Top 10 gemeenten - Alle deelmobiliteit (absoluut aantal) - 2025

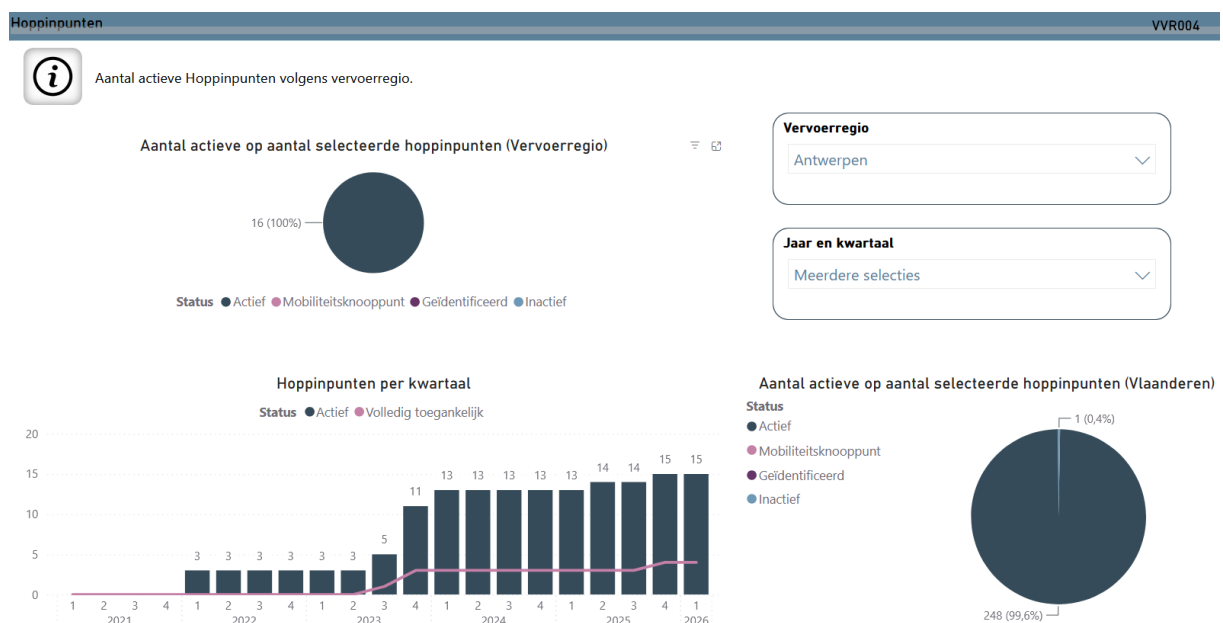


Figuur 40 Nederland - aantal deelvoertuigen per gemeente 2025 ([CROW](#))

6. Aanbod overstap

Wat?	Aantal halteringen van openbaar vervoer, types van Vervoer op Maat, halte-infrastructuur, parkeerinfrastructuur en diensten in elk mobipunt, afhankelijk van het type.
Waarom?	Zijn de overstapmogelijkheden voldoende en voldoende comfortabel? Het Routeplan 2030 zet sterk in op multimodaliteit en de Reisbeleving van deur tot deur bevorderen 🚶🚲🚗. 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.

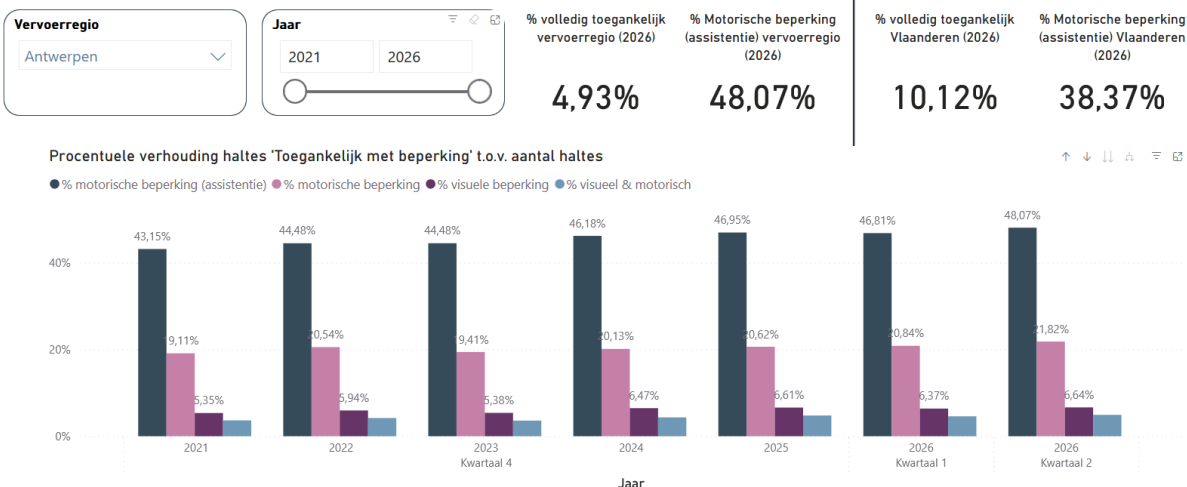
Het aantal overstaplocaties dat gevalideerd werd als Hoppin-punt neemt gestaag toe. Ook de toegankelijkheid van de haltes en de laadpunten nemen toe.



Figuur 41 Gecatalogeerde hoppinpunten (MoMo)



"Aantal toegankelijke haltes naar type beperking (motorische beperking, motorische beperking mits assistentie en visuele beperking). Om het percentage toegankelijke haltes te berekenen is enkel het totaal aantal haltes exclusief bel- of flexushaltes relevant. Bij de bel- of flexibus is het voertuig zelf immers steeds uitgerust voor passagiers met een beperking. Haltes die exclusief worden aangereden door de bel- of flexibus worden hier daarom niet in beschouwing genomen. De categorie "Visueel en motorisch" zijn de...



Figuur 42 Toegankelijkheid haltes De Lijn (MoMo)



Aantal publieke en semi-publieke simultaan te gebruiken laadpunten voor elektrische wagens opgesplitst per vervoerregio. Er wordt telkens een stand van zaken gegeven end-of-month. Met semi-publiek bedoelen we laadpalen die niet altijd toegankelijk zijn (minstens 10u toegankelijk voor externe gebruikers), bijv. doordat ze op een parking staan die 's nachts wordt afgesloten. Zie opmerking voor verklaring extreme stijging april 2024.

Vervoerregio

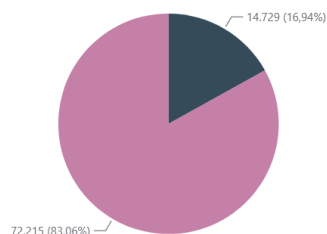
Antwerpen

Absolute verdeling toegankelijkheid (Vlaanderen, Juni 2026)

Algemeen	# Semi-publiek	# Publiek	# Andere niet-privaat	Absoluut totaal
Vlaanderen	48.408	38.536		86.944

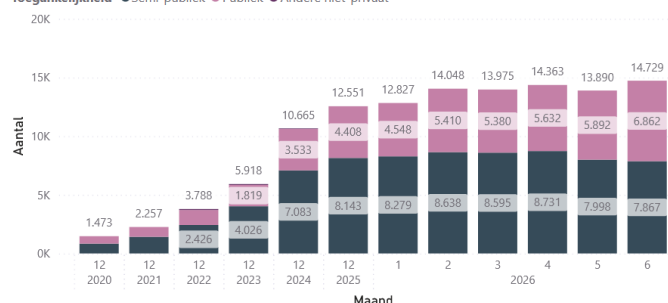
Aandeel vervoerregio laadpunten vs Vlaanderen (Juni 2026)

● Laadpunten Vervoerregio ● Laadpunten Vlaanderen (excl. Vervoerregio)



Absolute verdeling toegankelijkheid over de jaren heen (Vervoerregio)

Toegankelijkheid ● Semi-publiek ● Publiek ● Andere niet-privaat

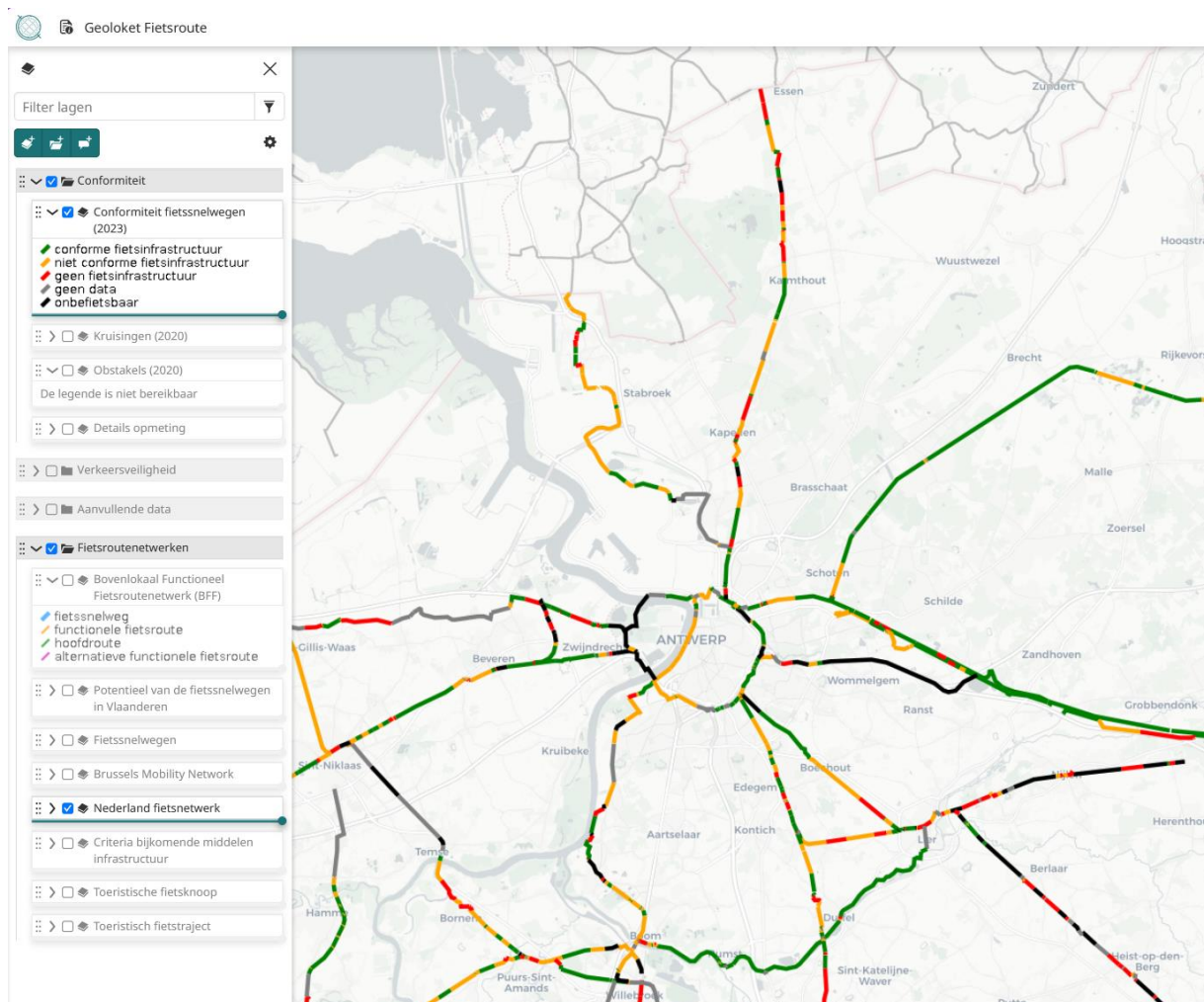


Figuur 43 Laadpunten, 2020-2026 (MoMo)

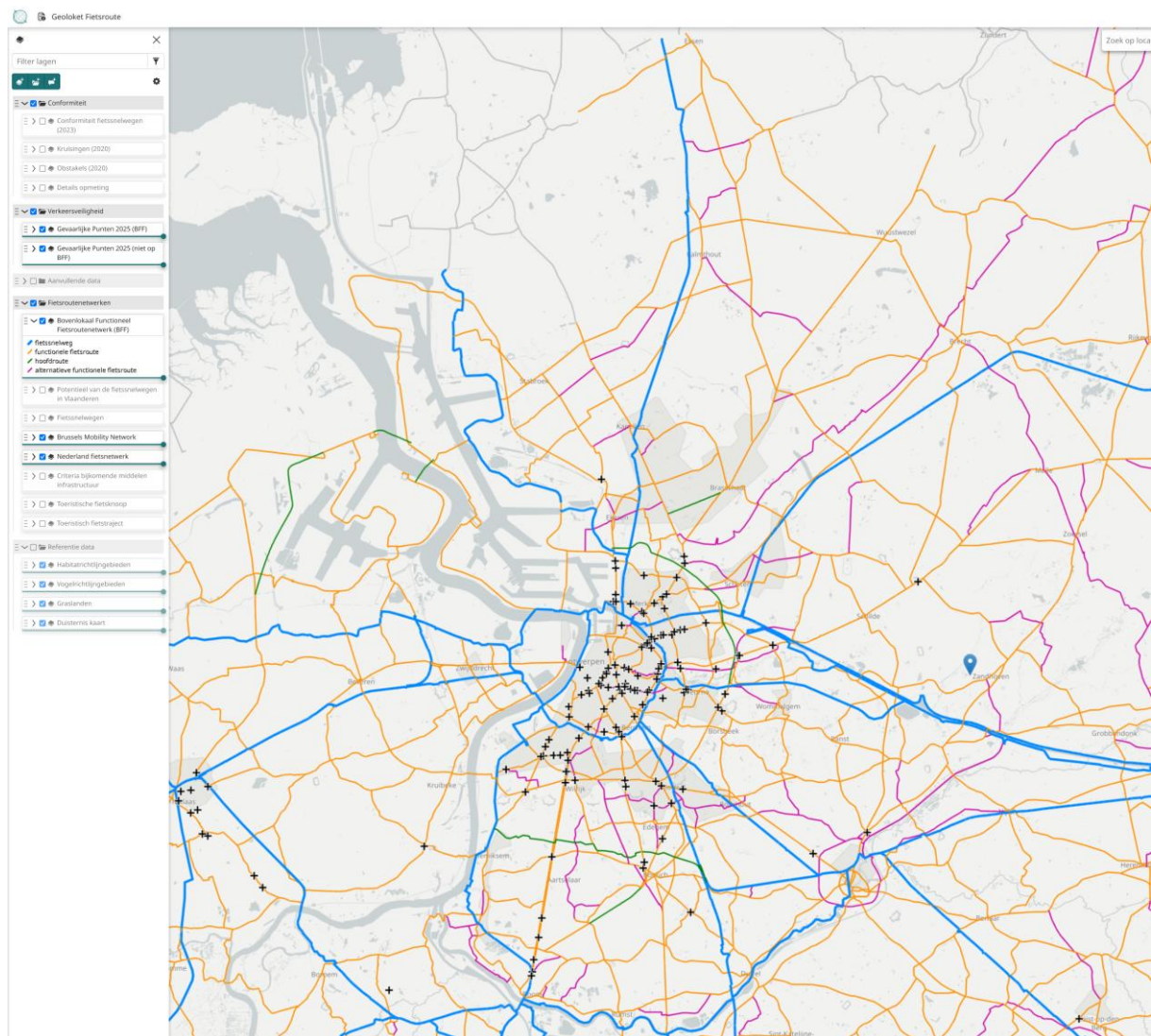
7. Knelpunten fietsnetwerk

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: Een fietsnetwerk van hoge kwaliteit 🚲
Ambitie	Tegen 2030 zijn alle knelpunten op het A-net fiets weggewerkt.
Partners	Provincies, dMOW

Het geoloket fiets toont nog vele knelpunten op de fietssnelwegen in vvr Antwerpen (Figuur 44). De status van de verschillende projecten vind je op de website fietssnelwegen.be.



Figuur 44 Knelpunten op fietssnelwegen 2023 ([geoloket fiets](https://geoloket.fiets.be))



Figuur 45 Gevaarlijke punten en BFF (geoloket dMOW)

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 ₂ en dus het bereiken van de Vlaamse klimaatdoelstelling
Ambitie	Aandeel afgelegde kilometers per niet-duurzame modus neemt af.
Partners	dMOW.

Extrapolatie van de verschillende voertuigtellingen met behulp van modeltechnieken lijkt er op te wijzen dat de trend van steeds toenemende afgelegde voertuigkilometer zowel voor personenwagens als voor vrachtwagens beëindigd zou zijn in de vervoerregio Antwerpen (Figuur 46). We zien inderdaad een daling van de afgelegde voertuigkilometer op het hoofdwegennet, maar dit wordt bijna volledig gecompenseerd door een toename op het onderliggend wegennet. Voor Vlaanderen als geheel zien we ook nog een toename. We kunnen dit misschien toeschrijven aan de gereduceerde capaciteit op het hoofdwegennet in het invloedsgebied van Antwerpen door wegenwerken. Dat valt moeilijk te bewijzen.



De afstand die alle voertuigen samen per jaar afleggen zowel op lokale wegen als gewest- en snelwegen. Deze afstand wordt uitgedrukt in voertuigkilometers.

Jaar

2021 2024

0 100

Vervoerregio

Antwerpen

Wegtype

Alle

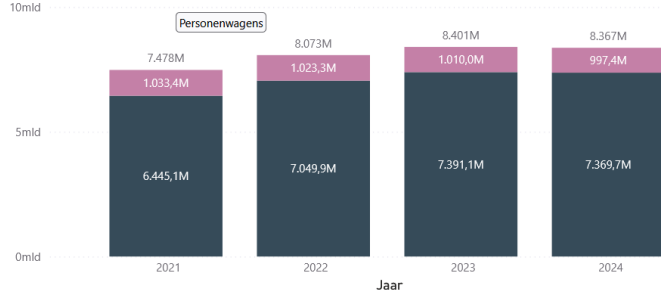
Totaal Vervoerregio (2024)

Totaal Vlaanderen (2024)

8.367M 55.827M

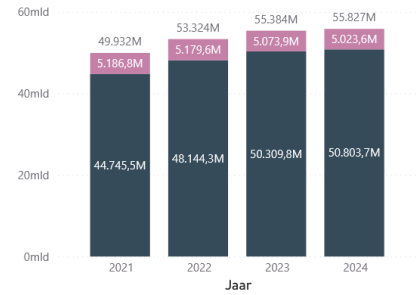
Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vervoerregio)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vlaanderen)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



De afstand die alle voertuigen samen per jaar afleggen zowel op lokale wegen als gewest- en snelwegen. Deze afstand wordt uitgedrukt in voertuigkilometers.

Jaar

2021 2024

0 100

Vervoerregio

Antwerpen

Wegtype

Lokale wegen

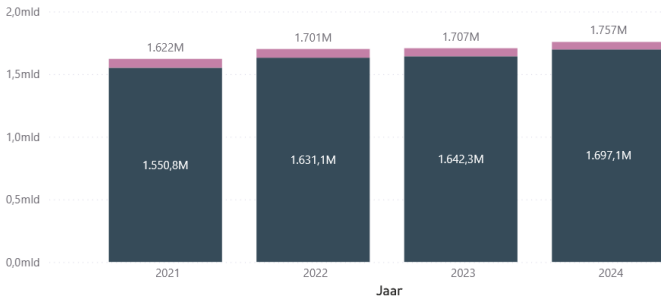
Totaal Vervoerregio (2024)

Totaal Vlaanderen (2024)

1.757M 12.865M

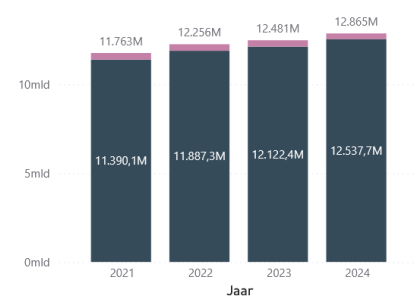
Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vervoerregio)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vlaanderen)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



De afstand die alle voertuigen samen per jaar afleggen zowel op lokale wegen als gewest- en snelwegen. Deze afstand wordt uitgedrukt in voertuigkilometers.

Jaar

2021 2024

0 100

Vervoerregio

Antwerpen

Wegtype

Gewestwegen

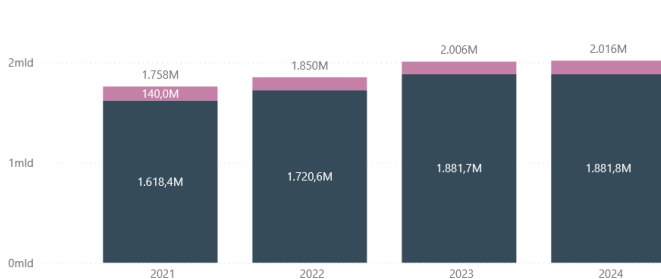
Totaal Vervoerregio (2024)

Totaal Vlaanderen (2024)

2.016M 17.987M

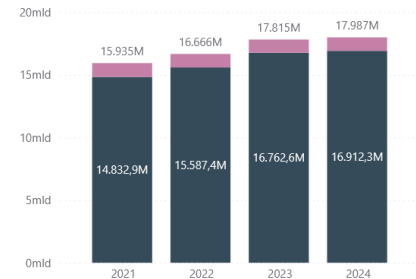
Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vervoerregio)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vlaanderen)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer





De afstand die alle voertuigen samen per jaar afleggen zowel op lokale wegen als gewest- en snelwegen. Deze afstand wordt uitgedrukt in voertuigkilometers.

Vervoerregio
Antwerpen

Wegtype

Snelwegen

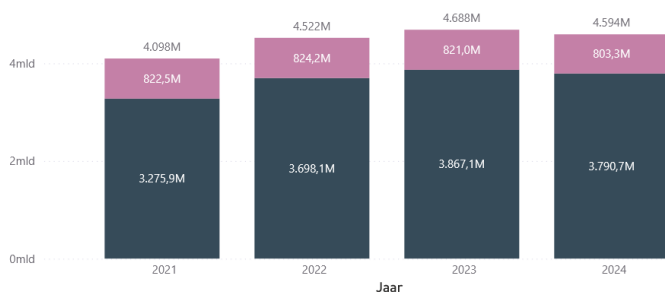
Totaal Vervoerregio (2024)

Totaal Vlaanderen (2024)

4.594M 24.975M

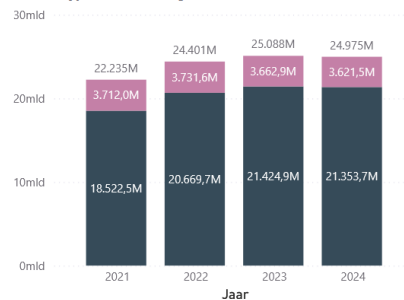
Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vervoerregio)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Afstand (km) per verkeerstype per jaar (Vlaanderen)

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Voertuigkilometers: totaal

1



De afstand die alle voertuigen samen per jaar afleggen zowel op lokale wegen als gewest- en snelwegen. Deze afstand wordt uitgedrukt in voertuigkilometers.

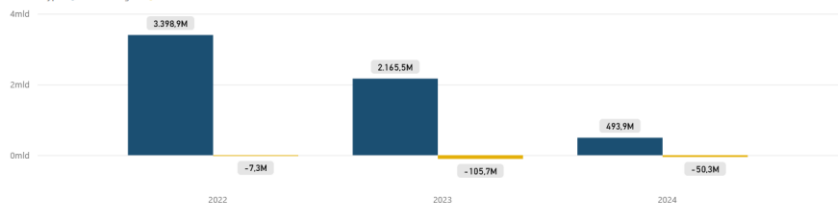
Afstand in kilometers per verkeerstype per jaar

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Absolute evolutie jaar op jaar

Verkeerstype ● Personenwagens ● Zwaar verkeer



Verdeling

☒ Absoluut

☐ Procentueel

Jaar

2021

Verkeerstype

☐ Personenwagens☐ Zwaar verkeer

Vervoerregio

Alle

Wegtype

Alle

Evolutie

● Absoluut

☐ Procentueel

Figuur 46 Voertuigkilometers afgelegd op het wegennet van vervoerregio Antwerpen / Vlaanderen (FLOMOVIA via MoMo)

Verkeersindicatoren

Kies uw indicator ?

1

Verkeersprestatie

OVER DEZE INDICATOR

De indicator verkeersprestatie kwantificeert de afstand die door de voertuigen samen gemiddeld (gemiddelde dag) wordt afgelegd op het wegennet. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkilometer of kortweg kilometer.

[Meer info](#)

2

Aggregatieniveau ?

Invloedsgebied

Dagtype ?

Weekdag

Dagdeel ?

Ou-24u

Voertuigklasse ?

Alle voertuigen

Wegcategorie ?

Hoofdrijbaan

3

KAART

GRAFIEK

TABEL

[Exporteren](#)

Type ?

Jaar evolutie

Periode:

2015

t.e.m.

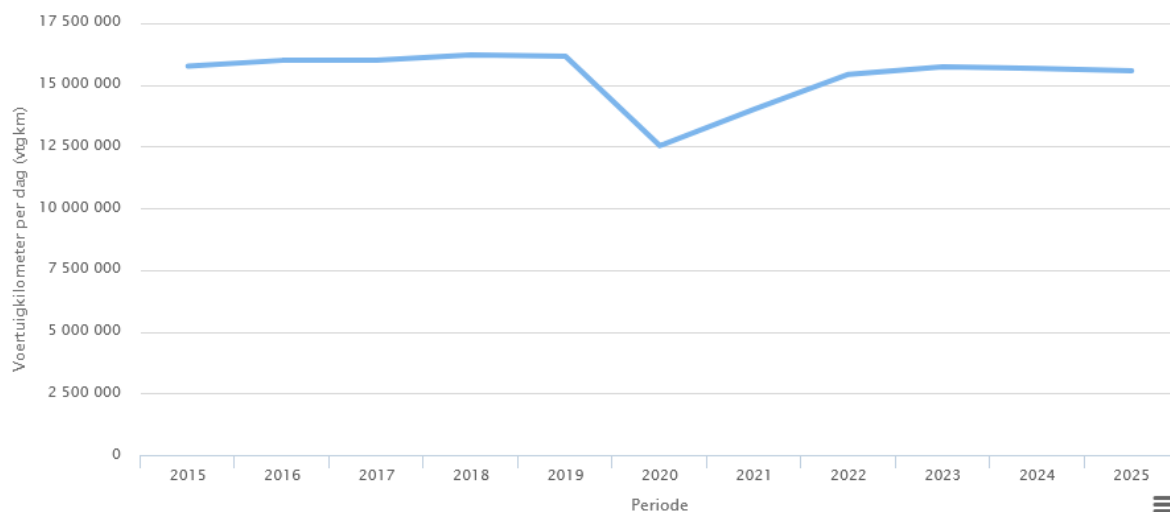
2025

Verfijn ?



[Antwerpen](#)

Laden



Verkeersindicatoren

Kies uw indicator ?

1 Verkeersprestatie ▼

OVER DEZE INDICATOR

De indicator verkeersprestatie kwantificeert de afstand die door de voertuigen samen gemiddeld (gemiddelde dag) wordt afgelegd op het wegennet. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkilometer of kortweg kilometer.

[Meer info](#)

Aggregatieniveau ?

2 Invloedsgebied ▼

Dagtype ?

Weekdag ▼

Dagdeel ?

Ou-24u ▼

Voertuigklasse ?

Alle voertuigen ▼

Wegcategorie ?

Hoofddrijbaan ▼

3

KAART

GRAFIEK

TABEL

[Exporteren](#)

Type ?

Maand evolutie ▼

Periode:

2015 ▼

t.e.m.

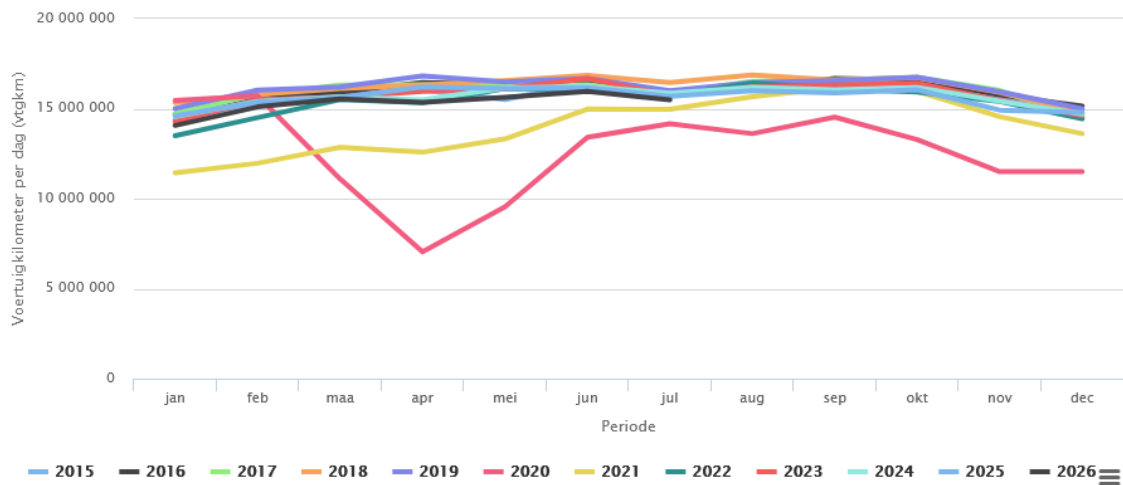
2026 ▼

Verfijn ?



[Antwerpen](#)

Laden



Verkeersindicatoren

Kies uw indicator ?

1 Verkeersprestatie

OVER DEZE INDICATOR

De indicator verkeersprestatie kwantificeert de afstand die door de voertuigen samen gemiddeld (gemiddelde dag) wordt afgelegd op het wegennet. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkilometer of kortweg kilometer.

[Meer info](#)

Aggregatieniveau ?

2 Invloedsgebied

Dagtype ?

Weekdag

Dagdeel ?

0u-24u

Voertuigklasse ?

Alle voertuigen

Wegcategorie ?

Hoofdrijbaan

3

KAART

GRAFIEK

TABEL

[Exporteren](#)

Type ?

Maand evolutie

Periode:

2024

t.e.m.

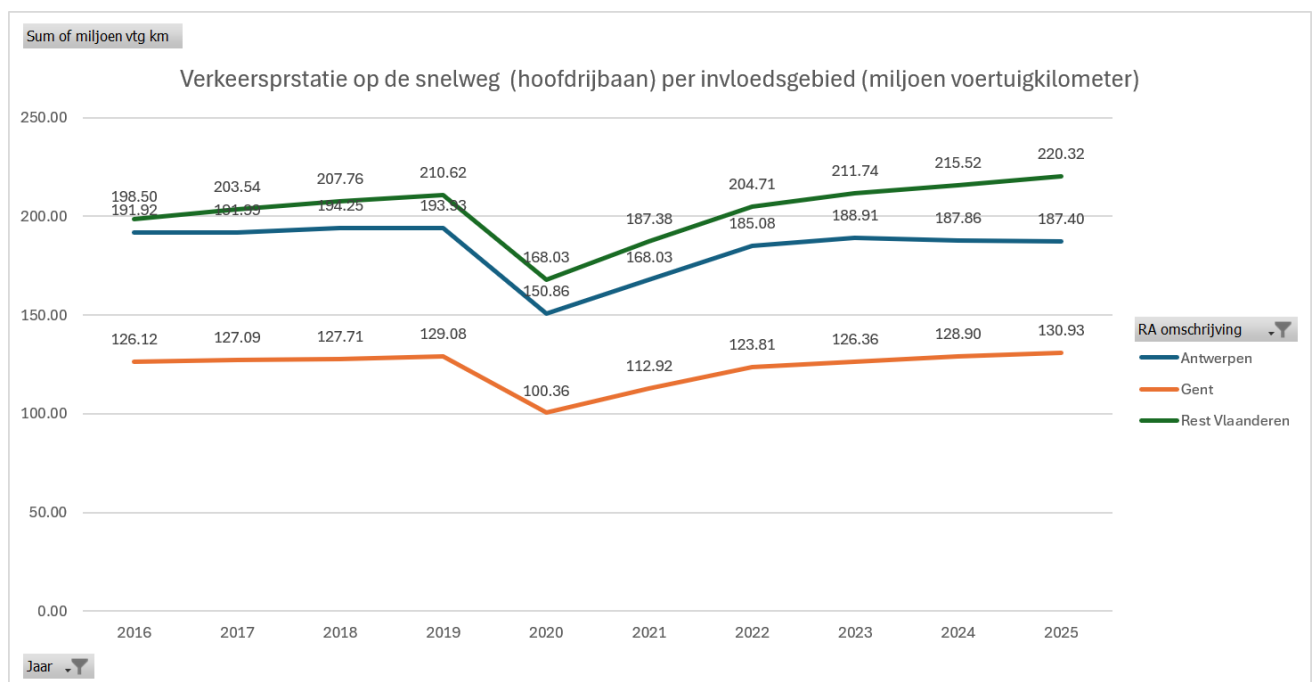
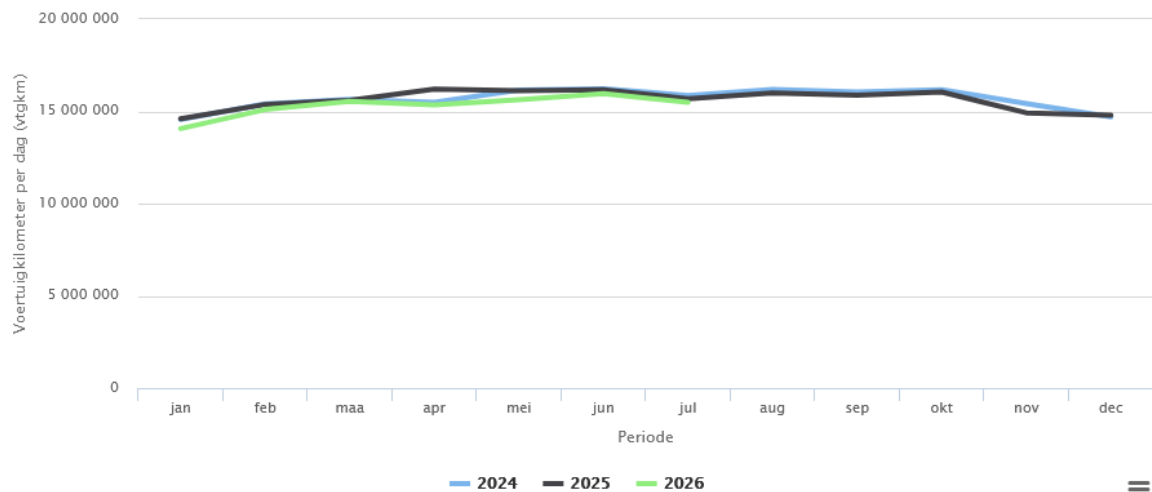
2026

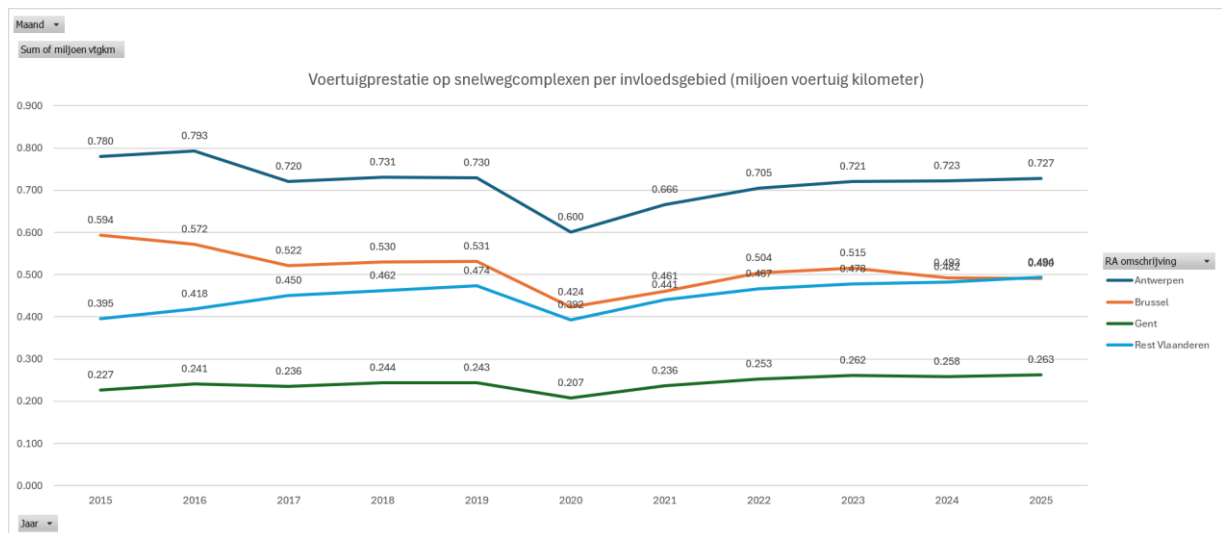
Verfijn ?



Antwerpen

Laden





Figuur 47 Voertuigprestaties per invloedsgebied ([Verkeerscentrum](#))

Kijken we naar het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) voor de inwoners van de vervoerregio (zonder Kruibeke) op alle dagen van de week en vergelijken we OVG7 (2024) met OVG 5 (2015-2019) dan zien we dat het merendeel van de kilometers nog steeds met de auto wordt afgelegd, al is het aandeel wel gedaald van 54% naar 52% als we geen rekening houden met de zeer lange verplaatsingen van meer dan 200km. Voor de andere modi moeten we ons bewust zijn van de grote onzekerheden op de afstanden gezien de mogelijke grote invloed van enkele relatief lange verplaatsingen op het gemiddelde. Het aandeel fiets is toegenomen van 6% naar 10% van de afgelegde afstand. Daarvan wordt de helft nog steeds niet-elektrisch gereden. Bus, tram en metro daalt van 8% naar 5%. Trein stijgt van 6% naar 8%. Autopassagier (-18jaar) daalt van 6% naar 5%. Te voet en ander wijze blijven beide op 2% en volwassen autopassagier blijft 15%. Samengevat stijgt het aandeel duurzaam afgelegde afstand ongeveer van 39% naar 41%. Op werkdagen verplaatsen we ons iets minder duurzaam (40%). Als we opsplitsen volgens motief zien we: gaan werken is minst duurzaam (34% van de kilometers), maar onderwijs volgen is meest duurzaam (77%), winkelen en ontspanning liggen daartussen met 47 tot 48%.

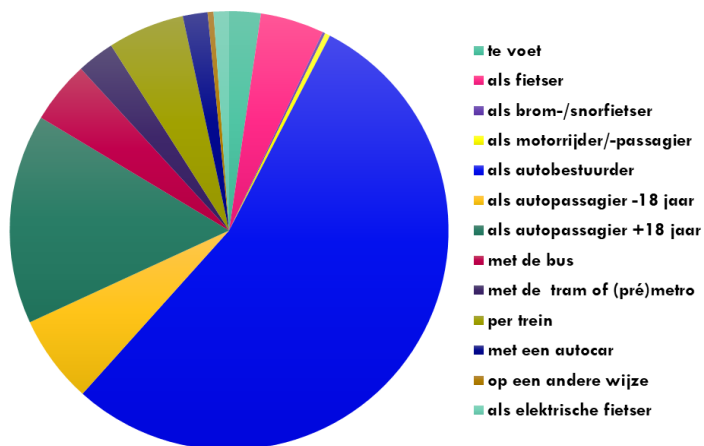
Grafieken en tabellen

Tabel 1 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 hoofdvervoerswijze



Figuur 48 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]

Tabel 2 Verdeling van het gemiddelde aantal afgelegde kilometer per persoon, per dag volgens hoofdvervoerswijze (OVG7)

Detail modale verdeling alle verplaatsingen in km			Motief: alle motieven													
Modus																
	Vlaanderen	Antwerpen	Brugge	Dender	Gent	Kempen	Kortrijk	Leuven	Limburg	Mechelen	Midwest	Oostende	Vlaamse Ardennen	Vlaamse Rand	Waasland	Westhoek
1. Te voet	1,8%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	3%	1%	2%	2%	2%
2. Niet-elektrische fiets	4,0%	5%	5%	4%	5%	5%	4%	5%	2%	5%	4%	3%	2%	3%	4%	3%
3. Elektrische fiets	3,2%	4%	4%	2%	4%	5%	3%	2%	2%	4%	3%	4%	1%	2%	4%	2%
4. Speedpedelec	0,7%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	2%	1%
Fiets	7,8%	10%	9%	7%	9%	11%	7%	7%	5%	10%	7%	7%	4%	6%	9%	6%
5. Elektrische step	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5. Taxi (of vergelijkbaar)	0,1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6. bus	2,4%	3%	2%	2%	2%	2%	1%	3%	3%	1%	1%	2%	2%	3%	3%	1%
7. tram	0,4%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%
8. Metro	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
9. Trein	8,3%	8%	12%	10%	9%	5%	8%	11%	4%	11%	10%	10%	8%	9%	7%	10%
Openbaar vervoer	11,2%	13%	14%	12%	12%	7%	9%	15%	7%	13%	11%	14%	10%	13%	10%	11%
10. Autopassagier 18+	12,6%	15%	11%	11%	14%	12%	15%	13%	13%	12%	11%	13%	16%	11%	11%	15%
TOTAAL DUURZAAM	33,7%	41%	37%	32%	37%	32%	33%	37%	27%	36%	31%	36%	31%	32%	32%	34%
11. Autopassagier 18-	6,0%	5%	5%	6%	5%	6%	6%	7%	6%	6%	6%	4%	7%	8%	7%	8%
12. Autobestuurder	58,4%	52%	57%	60%	57%	57%	60%	54%	65%	56%	62%	56%	60%	58%	60%	55%
13. Brom-/snorfiets, motor	0,4%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
15. Andere wijze	1,4%	2%	1%	1%	0%	4%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	0%	3%
TOTAAL NIET DUURZAAM	66,3%	59%	63%	68%	63%	68%	67%	63%	73%	64%	69%	64%	69%	68%	68%	66%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

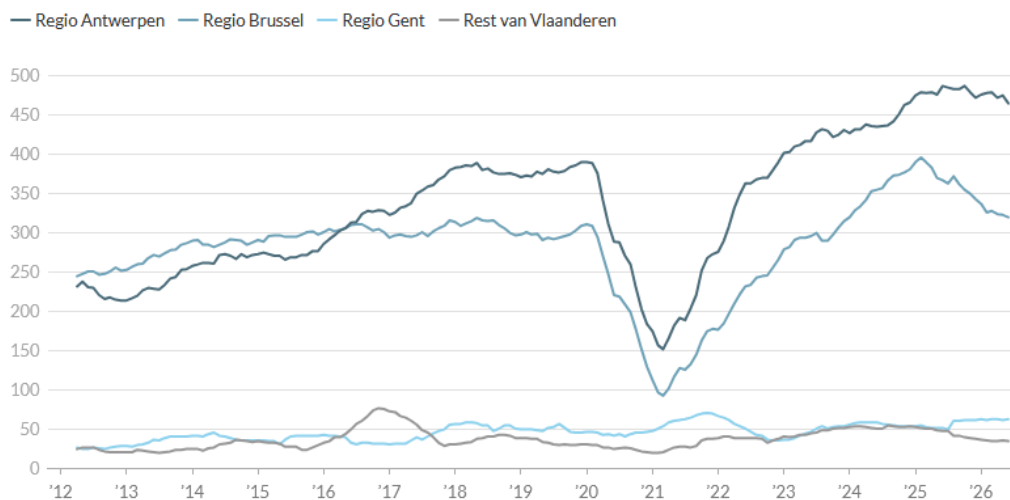
9. Filezwaarte hoofdwegennet

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). Doorstroming en aansluiting op hoofdwegen
Ambitie	Filezwaarte neemt af.
Partners	Verkeerscentrum (AWV).

Ondanks de afgenomen verkeersprestatie is de filezwaarte in invloedsgebied Antwerpen op hoofdwegennet beduidend hoger dan vóór de COVID pandemie, hoewel we sinds midden 2025 wel een lichte afname zien in filezwaarte (Figuur 49).

Filezwaarte naar regio

Grootstedelijke regio's in Vlaanderen, vanaf april 2012, kilometeruren per werkdag (12-maands voortschrijdend gemiddelde)



Bron: Vlaams Verkeerscentrum

Figuur 49 Filezwaarte naar regio, 2012-2026 ([Verkeerscentrum via Statistiek Vlaanderen](#))

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. Integrale aanpak voor een andere mentaliteit 🧠
Ambitie	Combimobiliteit neemt toe.
Partners	dMOW.

In OVG7 (2024) zien we dat 3,2% van de verplaatsingen voorafgegaan wordt door een voortransport en 3,9% door natransport. Dat voor- en natransport is vooral te voet (2,2 % resp. 2,9% van verplaatsingen). Zowel bij voor- als natransport zien we bij 0,4% van de verplaatsingen de fiets en 0,2% de auto (bestuurder of passagier). Daarnaast bij 0,2% van verplaatsingen de bus of tram als voortransport resp. 0,3% als natransport. Een externe samenvatting van OVG7 vermeldt expliciet dat vergelijking met eerdere OVG's statistisch niet aangewezen is door de gewijzigde methodiek en de sterk verhoogde steekproef. Dat is relevant als je het OVG7-combimobiliteitscijfer naast OVG5 of OVG6 wil zetten

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. Integrale aanpak voor een andere mentaliteit 🧠
Ambitie	Aantal reizigers op het openbaar vervoer neemt evenredig toe met modal split en aantal verplaatsingen.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer (NMBS, De Lijn)

Het aantal **treinreizigers** neemt sinds 2022 opnieuw elk jaar toe, maar heeft op werkdagen nog niet de piek van 2019 geëvenaard. Het gaat in 2024 om 81 000 reizigers per werkdag, en 86 000 in het weekeinde of in totaal 491 000 per week (Figuur 50).

Bij **De Lijn** wordt voor 2025 nog een procent toename aan reizigers gerapporteerd voor de vervoerregio Antwerpen. Onze vervoerregio vertegenwoordigt 39% van de reizigers van De Lijn. Het gaat om 145 miljoen reizigers per jaar of gemiddeld 2,8 miljoen per week (Figuur 51).

Bij **DeWaterbus** zien we een lichte afname aan reizigers sinds 2022 tot 644 duizend reizigers in 2025, waarvan ongeveer een derde met een fiets. Per week zijn dat gemiddeld 12 duizend reizigers (Figuur 52).

Het aantal reizigers op de **fietsbus** door de Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel zit sinds 2023 weer in stijgende lijn en haalt in 2025 weer 128 duizend reizigers of gemiddeld een kleine 2500 per week.

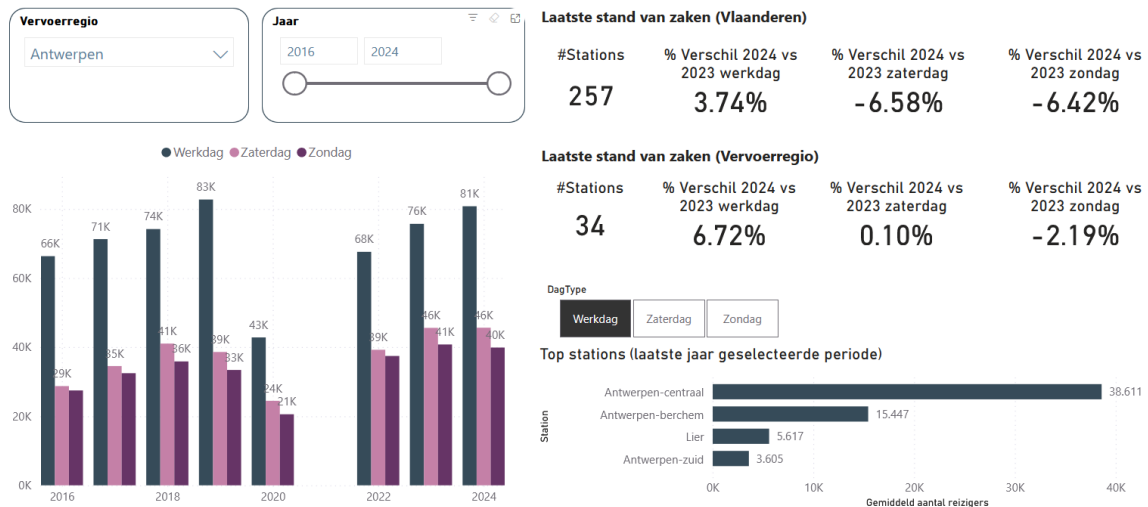
Voor de drie **veerdiensten** was 2024 een recordjaar met 1,89 miljoen reizigers, of gemiddeld 36 duizend per week (Figuur 53).

De internationale **luchthaven** van Antwerpen vervoerde 306 330 passagiers in recordjaar 2019. Dat is het hoogste aantal sinds 2000. Dat gebeurde in 36 370 vluchtbewegingen. De luchthaven verwelkomde 240 541 passagiers in 2025 een stijging van 15% tegenover het jaar voordien, maar ongeveer evenveel als in 2022 en 21% minder dan in 2019 (Figuur 54). Dat zijn verder ook gemiddeld 7 passagiers en 66 kg vracht per vluchtbeweging. Hierbij dient vermeld dat een touch-and-go trainingsmanoeuvre ook telt als twee vluchtbewegingen.

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 PoAB, MLSO en Vlaanderen. De kleinere ondernemingen en contractanten doen veelal beroep op het initiatief van de [Pendelbus](#).



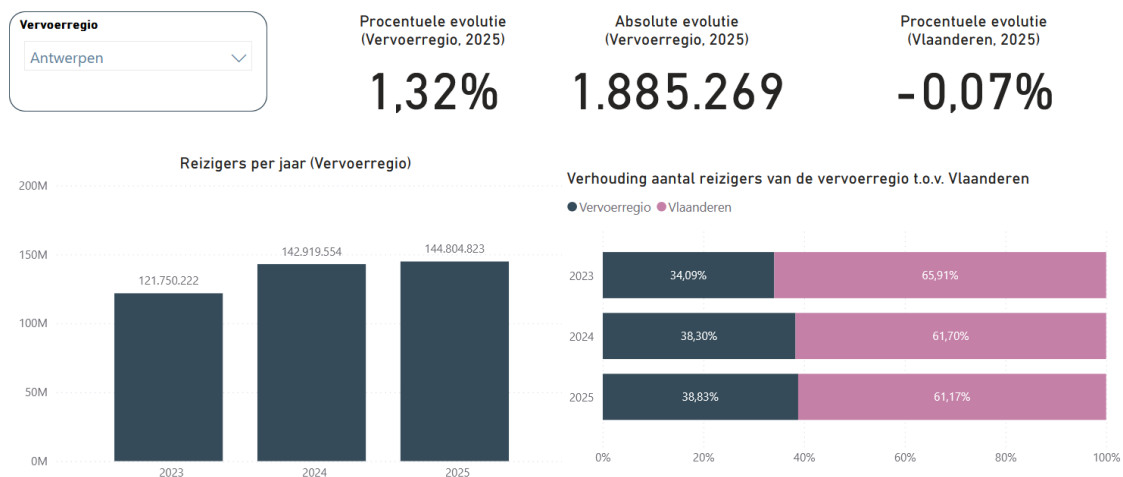
Evolutie van het gemiddeld aantal opstappende reizigers per station voor een werkdag, zaterdag of zondag van de binnenlandse reizigerstreinen. Deze reizigerstellingen worden jaarlijks uitgevoerd in oktober. Ze zijn een resultaat van een korte observatie in de tijd, wat onvermijdelijk een foutenmarge inhoudt. In 2021 werd er niet geteld. Naast het gemiddelde per station, geven we ook het totaal van de gemiddeldes per station weer.



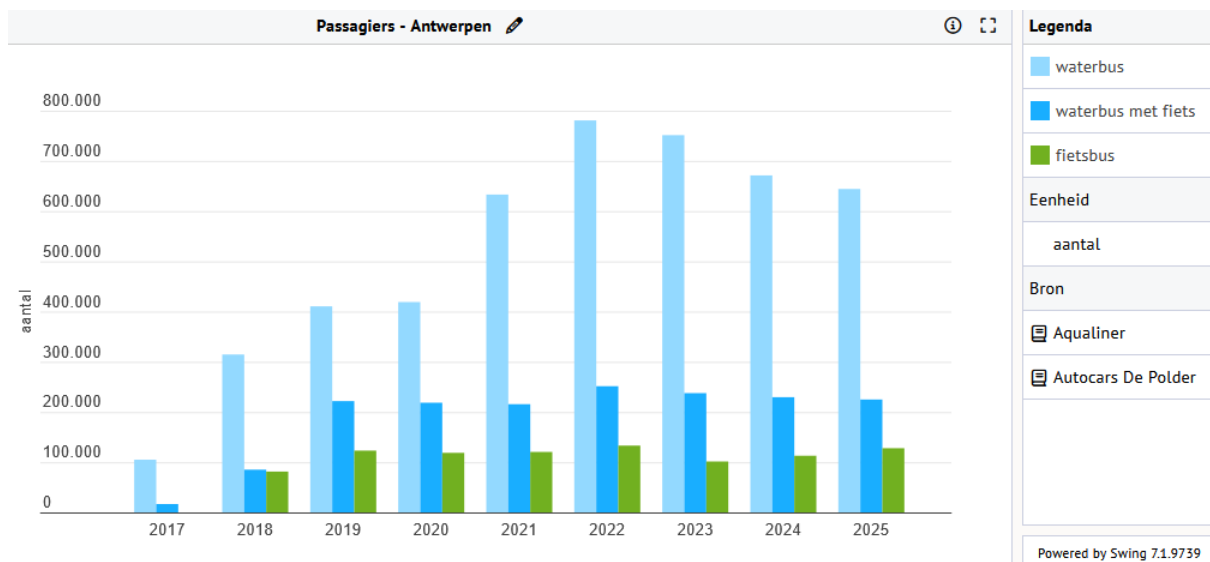
Figuur 50 Reizigers NMBS, 2016-2024 (MoMo)



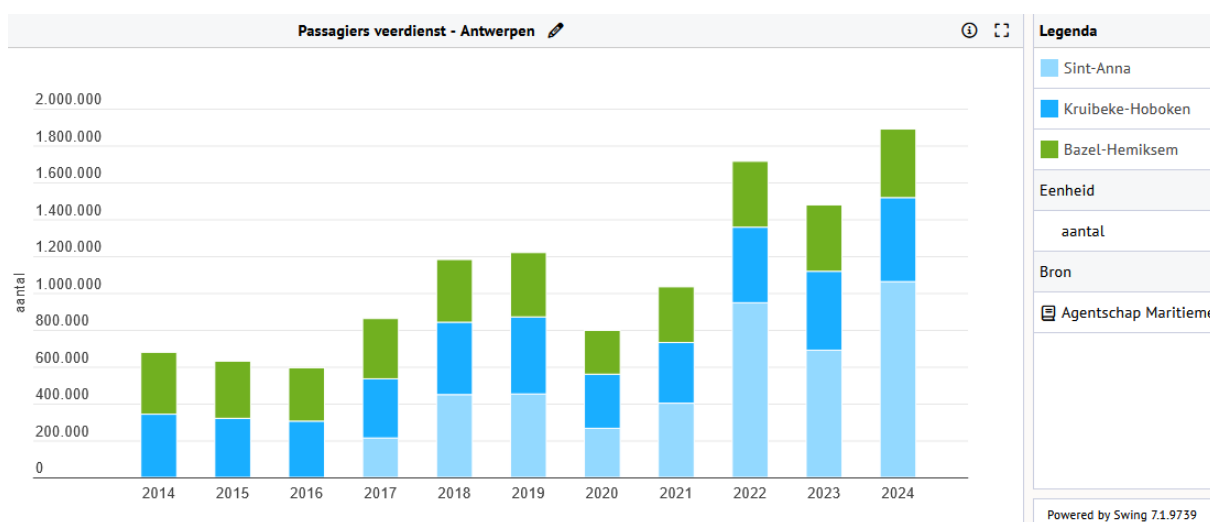
Reizigersaantallen van De Lijn gemeten via een methode die gebaseerd is op data van telcamera's en de extrapolatie daarvan. Deze methode is in gebruik sinds 2023.



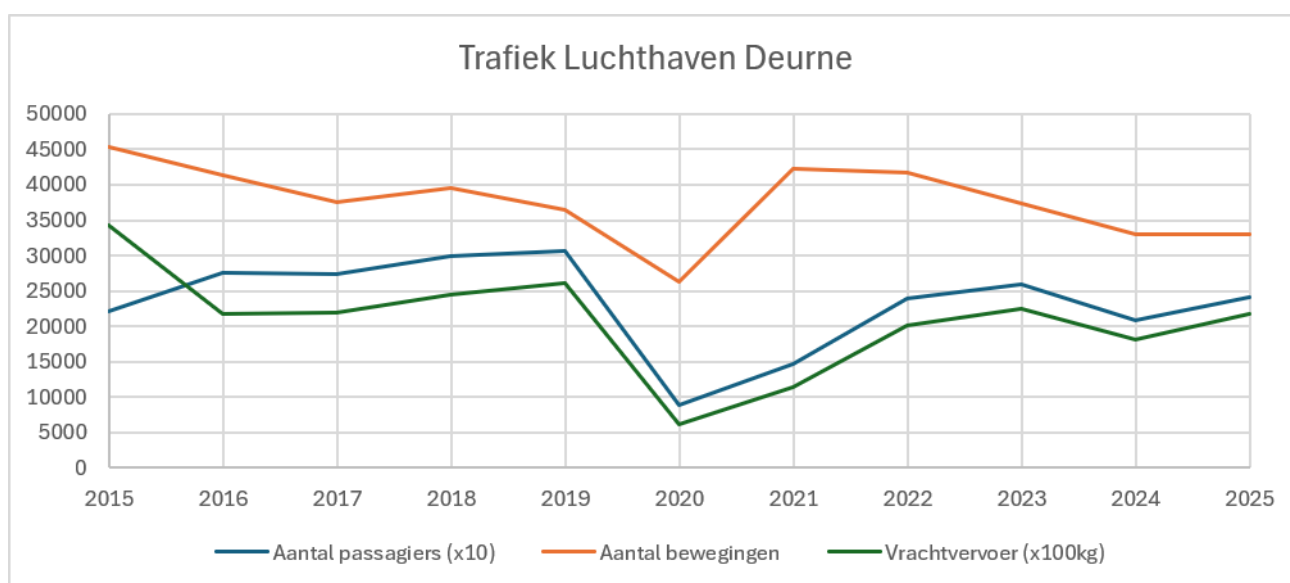
Figuur 51 Reizigers De Lijn 2023-2025 (MoMo)



Figuur 52 Reizigers DeWaterbus en de fietsbus 2017-2025 (Aqualiner en PoAB via [Stad in Cijfers](#))



Figuur 53 Reizigers op de veerdiensten (AMT via [Stad in Cijfers](#))



Figuur 54 Trafiek op de luchthaven van Deurne ([Antwerp City Airport](#))

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. Integrale aanpak voor een andere mentaliteit 
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.

Het fietsgebruik blijft toenemen in Antwerpen, zowel stad als vervoerregio.

Het aantal fietsers is moeilijk in te schatten voor de hele vervoerregio, maar het is opvallend dat op de twee locaties waar we al het langst tellen, dit jaar de maandrecords “duurzaam” sneuvelen.

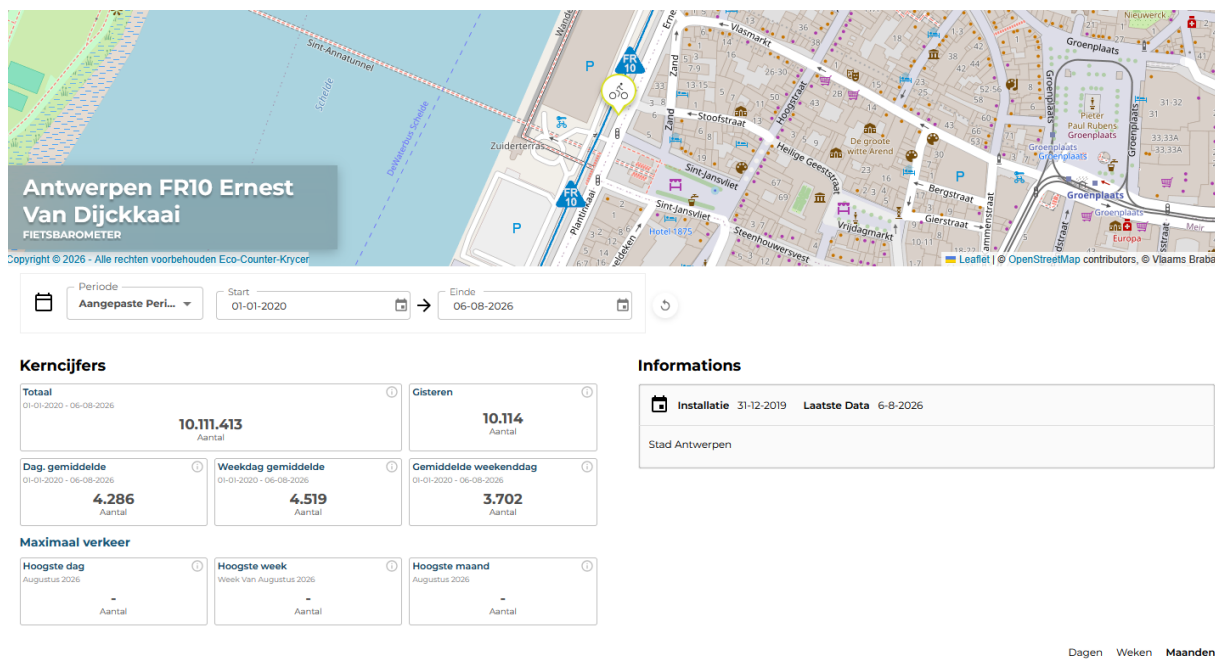
Op de Van Dijckkaai zijn er in het voorjaar van 2026 drie keer maanden met meer dan 200 000 fietsers per maand geteld, dat is de vorige zes jaar nog geen enkele maand gebeurd. In juli waren er zelfs meer dan 275 000 fietsers (Figuur 55). Ook op de Mercatorstraat is het record van voor 2026 dit jaar al vier keer verbroken. Dat lag op 249 279 fietsers per maand en er zijn in de eerste helft van 2026 al vier maanden met meer dan 250 000 fietsers. Het nieuwe record is hier 274 547 fietsers.

Ook buiten het stadscentrum sneuvelen maandrecords dit voorjaar:

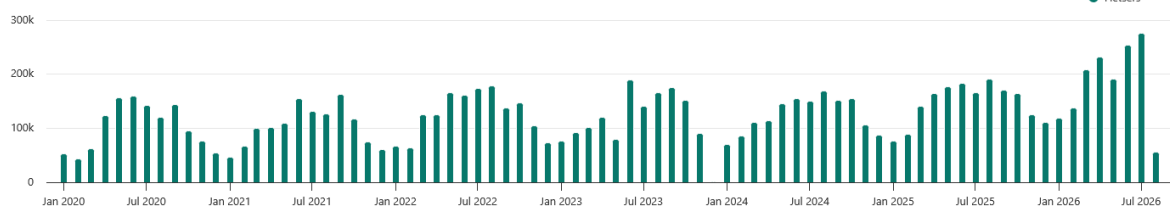
- Fietsbrug Berchem station: 211.038 fietsers, juli 2026
- Zurenborgbrug, Berchem: 152.019 fietsers, juni 2026
- Amsterdamstraat, Eilandje: 126.996 fietsers, juli 2026
- Jan Van Rijswijcklaan: 101.610 fietsers, maart 2026
- Stenenbrug: 156.210 fietsers, april 2026
- F1, Hove: 101.546 fietsers, juni 2026
- Ruggeveldbrug, Deurne: 30.007 fietsers, juni 2026
- Antitankgracht Oelegem: 11.171 fietsers, juli 2026
-

Het is niet overal zo:

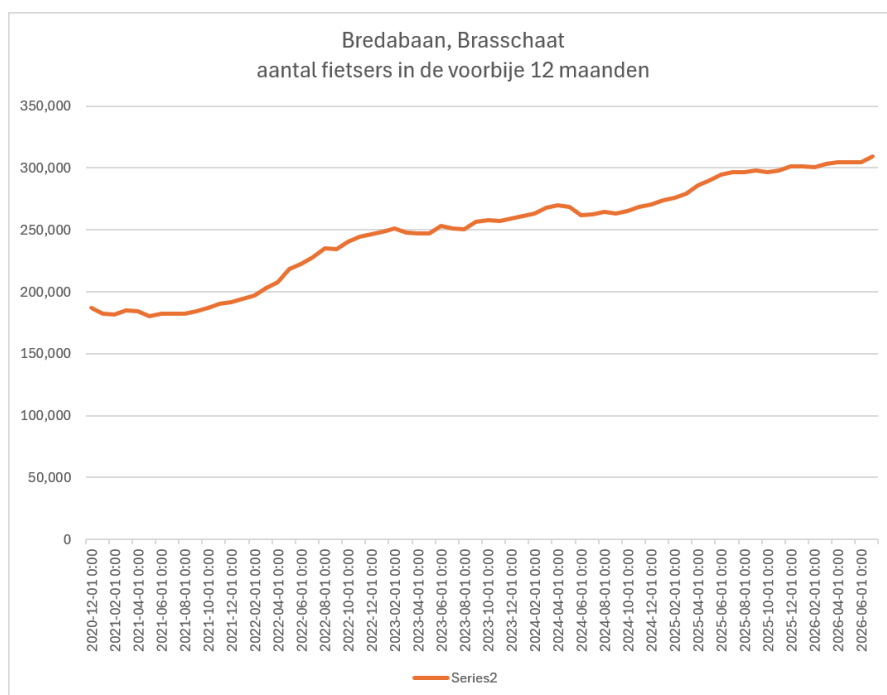
- Aan de Bredabaan in Brasschaat bij voorbeeld blijft het record van juni 2023 overeind: 31.425 fietsers per maand. In juni 2026 haalden we 29.784. Het totaal van de voorbije 12 maanden loopt wel duidelijk in stijgende lijn (Figuur 56).



Telgegevens



Figuur 55 Van Dijckkaai: aantal fietsers per maand, 2020-2026 (stad Antwerpen via [fietsflow](#))

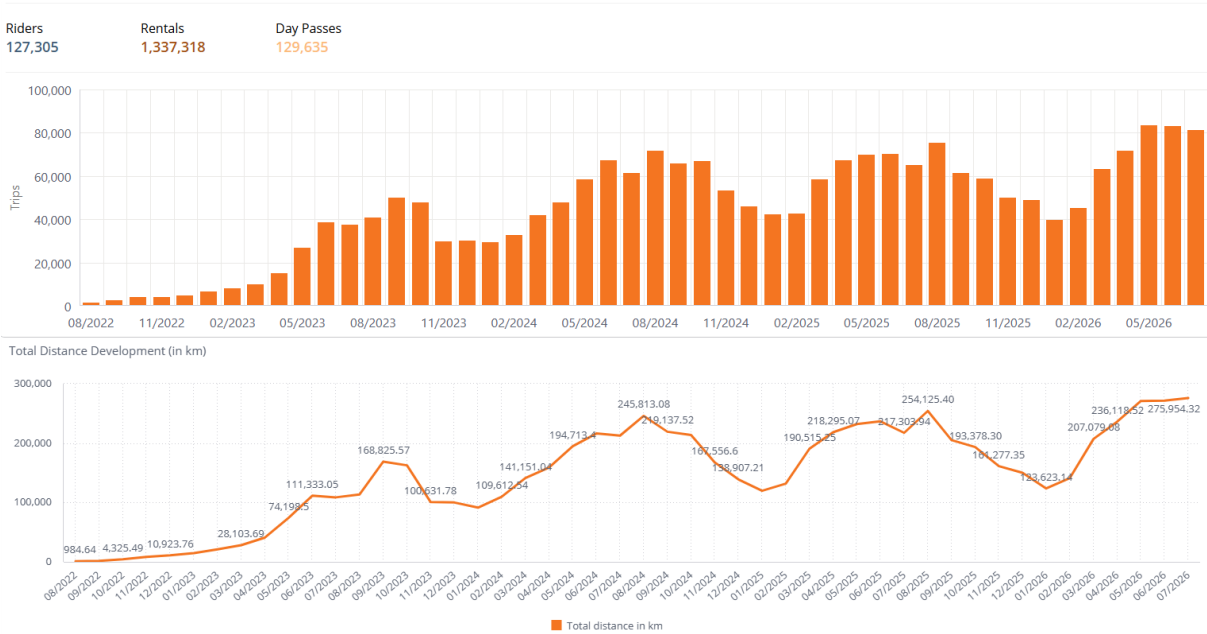


Figuur 56 Aantal fietsers, Bredabaan, Brasschaat, lopend totaal van laatste 12 maanden (fietsflow).

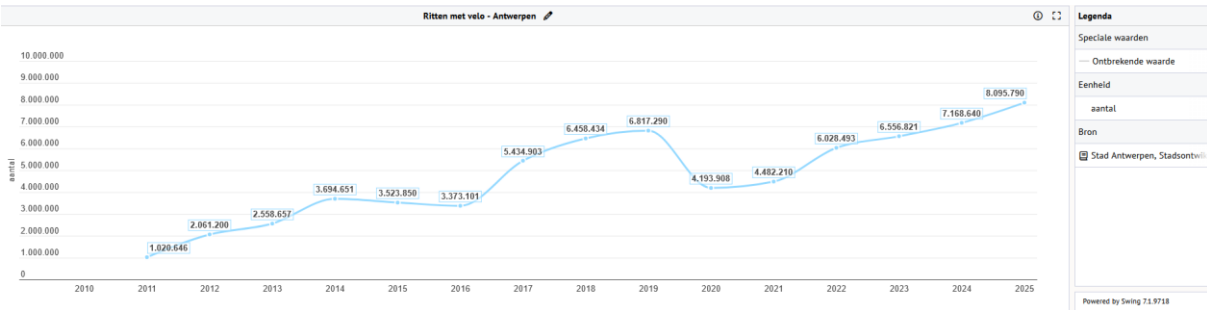
13. Aantal gebruikers deelmobiliteit

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. Van bezit naar gebruik 🚲
Ambitie	Het effectieve gebruik van deelmobiliteit zoals deelfietsen, deelauto's en deelsteps neemt toe.
Partners	Vervoersaanbieders en vergunningverleners.

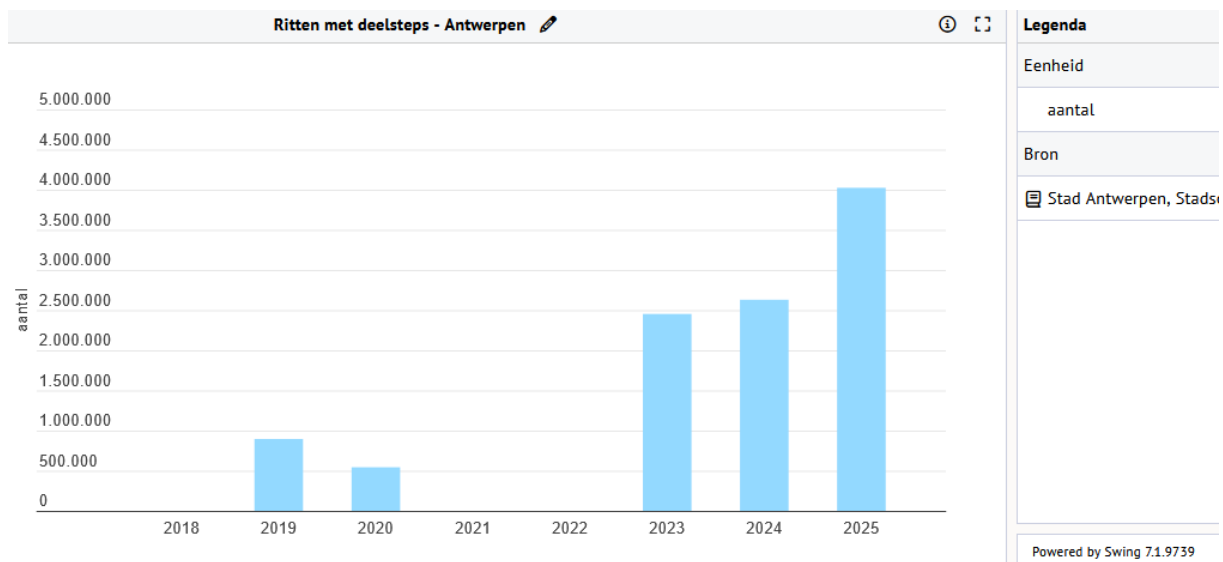
Het gebruik van deelmobiliteit zit nog steeds in stijgende lijn met voor Donkey Republic in Antwerpen en Waasland in mei, juni en juli 2026 voor het eerst meer dan 80 000 verplaatsingen per maand door meer dan 15 000 unieke gebruikers die samen elke maand meer dan 270 000 km afleggen. Voor Velo schrijven we ook in 2025 voor het eerst meer dan 8 miljoen ritten of gemiddeld 675 000 ritten per maand. Ook de deelsteps zitten in 2025 voor het eerst boven 4 miljoen ritten. De deelscooters, verreweg de minst gebruikte tweewielers, haalden in 2020 nog 100 000 ritten, maar komen sinds de heropstart in 2024 zelfs niet meer in die buurt.



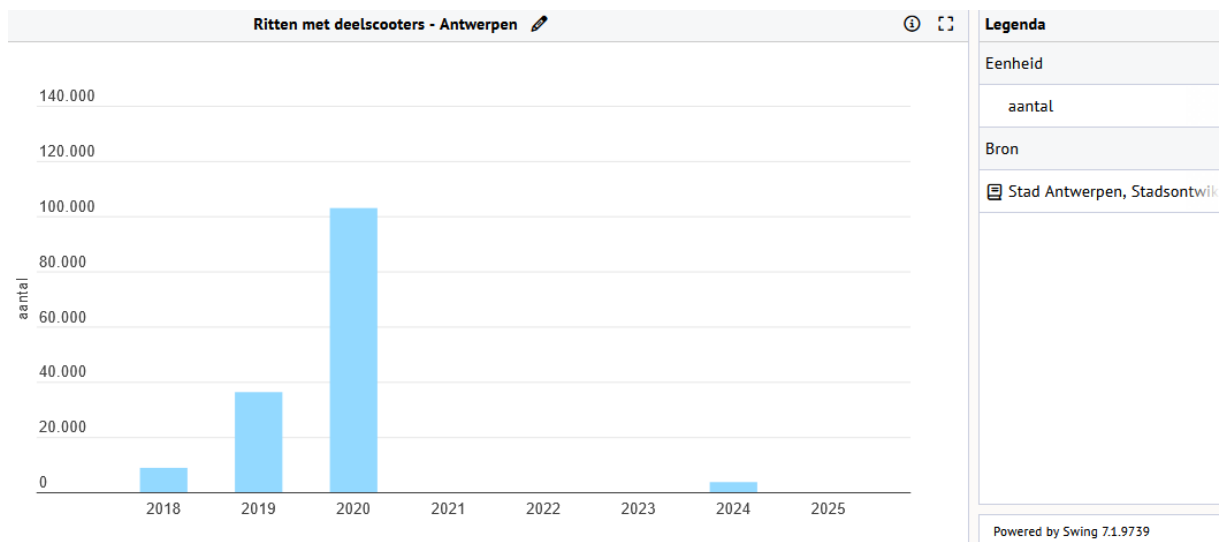
Figuur 57 Aantal ritten en afgelegde kilometer met Donkey deelfietsen in de vervoerregio's Antwerpen en Waasland (Donkey Republic)



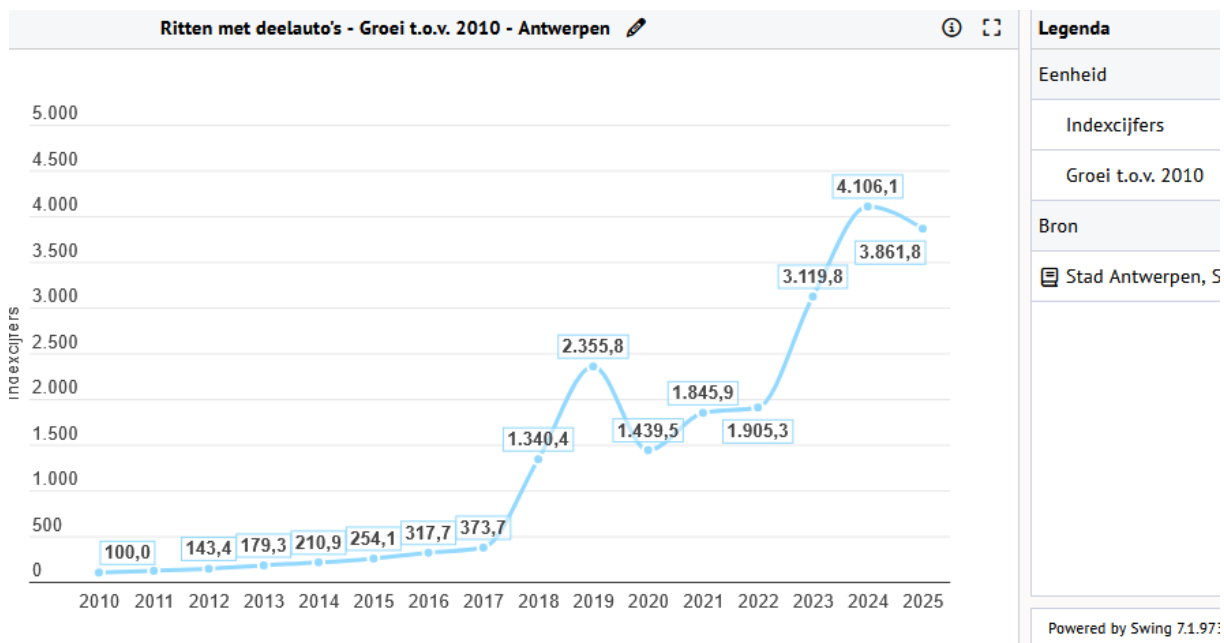
Figuur 58 Aantal ritten met Velo, 2011 - 2025 (Stad in Cijfers)



Figuur 59 Ritten met deelsteps in stad Antwerpen ([Stad in Cijfers](#))



Figuur 60 Ritten met deelscooters in stad Antwerpen ([Stad in Cijfers](#))

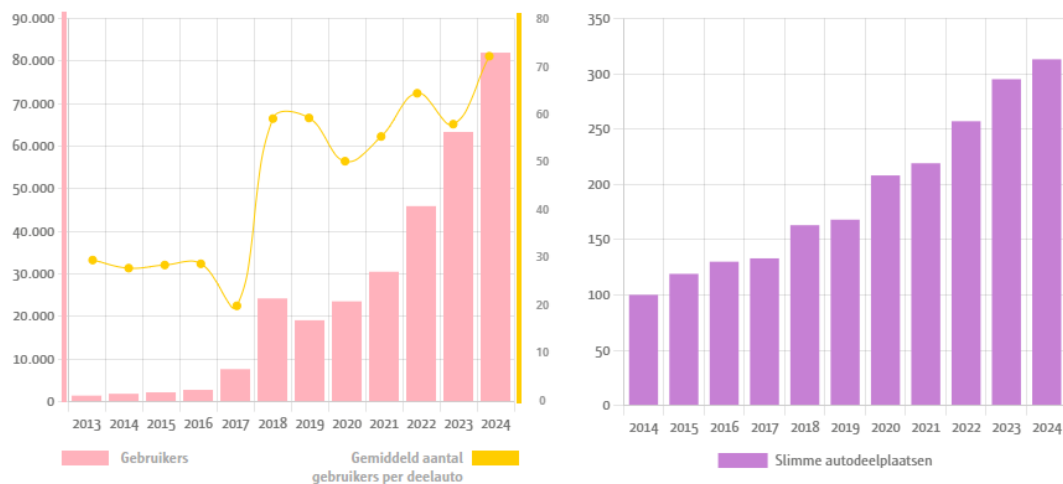


Figuur 61 Toename van aantal ritten (2010 = 100%) met deelauto's in stad Antwerpen ([Stad in Cijfers](#))

Deelauto's

Commercieel **autodelen** startte op in 2005. Sinds 2017 nam het aanbod fors toe. Gebruikers vinden sinds 2018 meer en meer hun weg naar commerciële en particuliere autodeelsystemen. Om autodelen te stimuleren telt de stad vandaag 313 slimme autodeelplaatsen, waarvan 44 elektrische.

Wist je dat... Antwerpen 81.954 gebruikers van deelwagens telt in 2024? Mochten die allemaal toch een auto hebben, creëert dat 326 kilometer file.

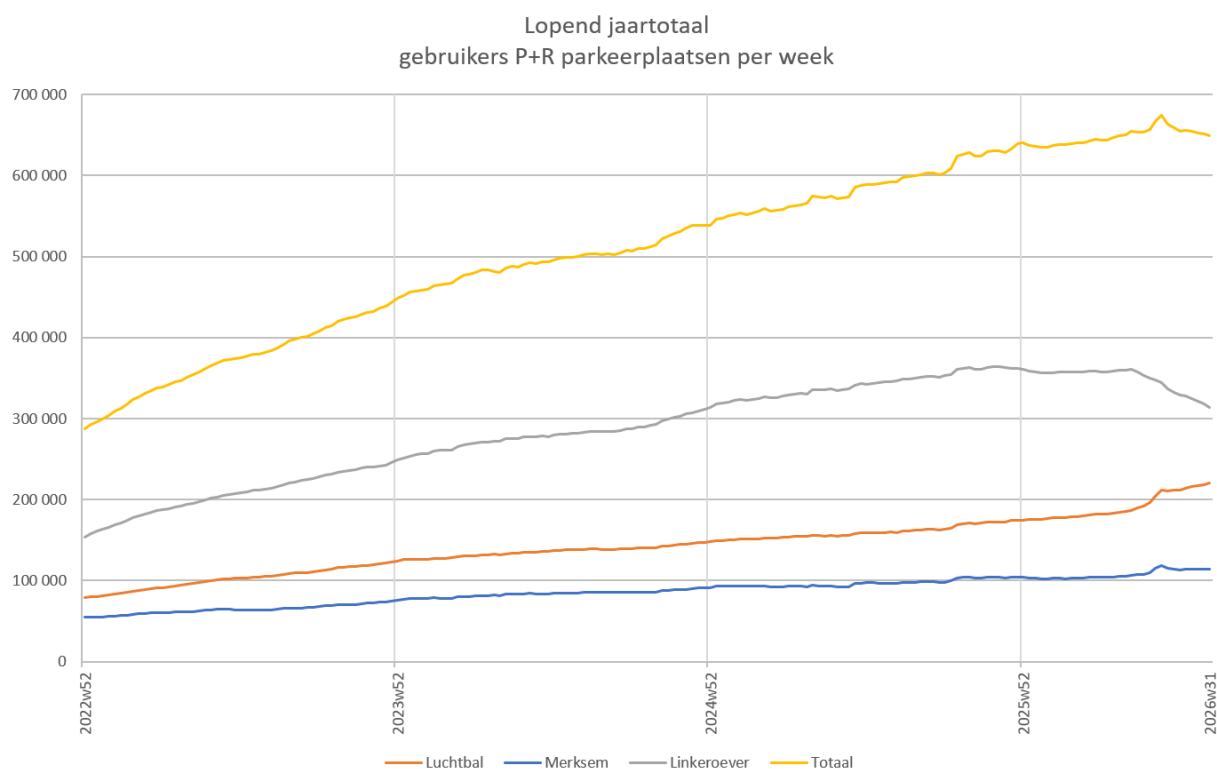


Figuur 62 Gebruik van deelauto's in Antwerpen 2013-2024 ([SNA](#))

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. Integrale aanpak voor een andere mentaliteit 
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).

In de **drie parkeergebouwen** zien we een gestage groei van de gebruikers van 2022 tot week 19 (begin mei) 2026 wanneer de tramlijn 3 buiten dienst is gegaan voor de onderhoudswerken aan de premetro. Vanaf dat moment daalt het gebruik van Linkeroever van ongeveer 6500 gebruikers per week naar ongeveer 2500 gebruikers per week. De voorbije twaalf maanden zagen we al meer dan 650 000 gebruikers of gemiddeld bijna 2000 gebruikers per dag (Figuur 63).



Figuur 63 Wekelijks Jaartotaal - gebruik van de drie P+R parkeergebouwen in Antwerpen 2022-2026 (Lantis)

Tabel 3 Gemiddeld aantal opstappers per type dag per P+R in 2025 (De Lijn)

Rijlabels	Som van weekdag	Som van schoolvakantie	Som van zaterdag	Som van zondag
⊕ Antwerpen P+R Linkeroever	2138	2106	3192	2249
⊕ Antwerpen P+R Linkeroever zijrijbaan		20	3	2
⊕ Antwerpen P+R Luchtbal	3857	2793	2764	2067
⊕ Antwerpen P+R Olympiade	781	677	600	413
⊕ Boechout P+R Boechout	1256	1085	1036	1393
⊕ Brasschaat P+R Sint-Job	67	20	16	6
⊕ Hoboken P+R Schoonselhof	976	603	617	351
⊕ Kontich P+R Kontich	29	16	7	
⊕ Massenhoven P+R Massenhoven	46	27	31	18
⊕ Merksem P+R Merksem perron 1	363	395	286	120
⊕ Merksem P+R Merksem perron 2	2279	1566	1973	2278
⊕ Merksem P+R Merksem perron 3	1600	1374	1480	740
⊕ Merksem P+R Merksem perron 4	950	822	1007	918
⊕ Merksem P+R Merksem perron 5	759	679	600	340
⊕ Rumst P+R Carpool E19	6	5	3	3
⊕ Stabroek P+R Stabroek	36	12	8	6
⊕ Wommelgem P+R Wommelgem	475	413	531	294
⊕ Zoersel P+R Zoersel	161	101	88	60
⊕ Zwijndrecht P+R Melsele perron 2	58	22	73	38
⊕ Zwijndrecht P+R Melsele	1239	1072	1525	910
⊕ Zwijndrecht P+R Melsele perron 2	124	101	107	64
⊕ Zwijndrecht P+R Melsele perron 6	69	47	37	18
Eindtotaal	17269	13956	15984	12288

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. Integrale aanpak voor een andere mentaliteit 
Ambitie	Het aandeel auto wordt teruggebracht tot onder de 50%.
Partners	DMOW en Stad Antwerpen.

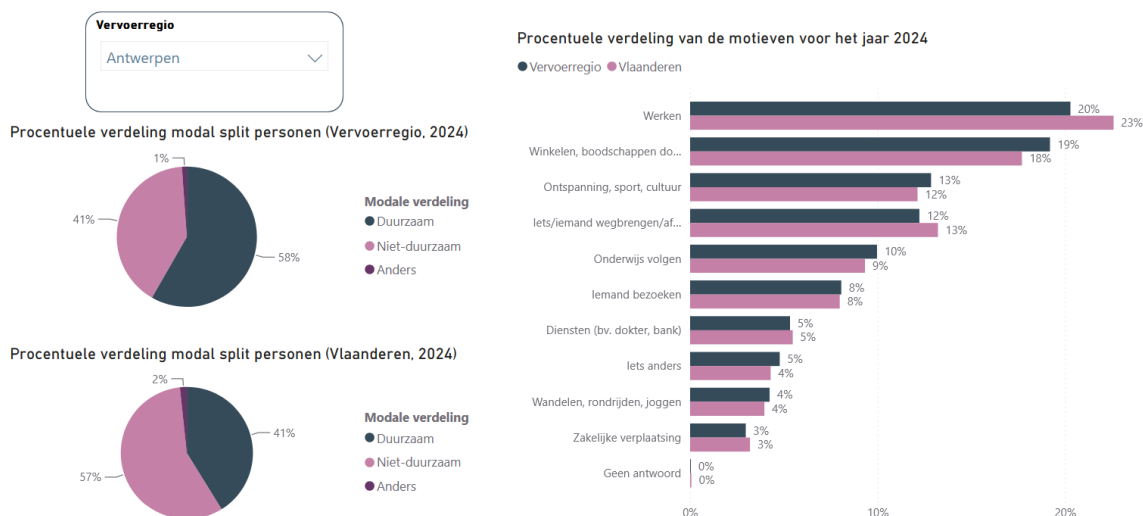
Bij de interpretatie van modal split is het belangrijk om te vermelden welke berekeningswijze wordt gebruikt. Een modal split kan worden uitgedrukt op basis van het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstand, het hoofdvervoermiddel of alle gebruikte vervoermiddelen binnen een verplaatsing. Die keuzes leiden tot verschillende accenten: een berekening op basis van verplaatsingen toont vooral het dagelijkse mobiliteitsgedrag, terwijl een berekening op basis van kilometers sterker doorweegt voor langere verplaatsingen en dus relevanter is voor klimaat- en congestie-effecten. Ook het onderscheid tussen hoofdvervoerswijze en combimobiliteit is belangrijk, omdat voor- en natransport anders buiten beeld kunnen blijven.

De data voor een afstandgebaseerde modal split vind je bij indicator 8. Hier focussen we nu op de Vlaamse definitie van modale verdeling volgens aantal verplaatsingen. Die gebeuren voor 58% duurzaam volgens de verplaatsingsboekjes van OVG7 (Figuur 64). Zoomen we in op korte verplaatsingen, dan rapporteert de gemeente en stadsmonitor dan ongeveer 80% van de inwoners van vervoerregio Antwerpen dat minstens wekelijks doet en 95% minstens maandelijks. Dat cijfer is eerder stabiel tussen 2020 en 2023. Voor woon-werkverkeer is de belangrijkste modus nog steeds de auto met ongeveer 50%, hoewel de fiets tussen 2017 en 2023 terrein heeft gewonnen, van 16% naar 21%, ten koste van alle andere modi.

Ongeveer 19% van de inwoners van de vervoerregio Antwerpen gebruikt af-en-toe de auto voor verplaatsingen voor vrije tijd in 2023, dat is 6% punten meer dan in 2017 (Figuur 67). Dat gaat zowel ten koste van hen die vaak/altijd de auto gebruiken (57% in 2023) en hen die zelden/nooit de auto gebruiken (24% in 2023). Bij de fiets (zowel pedelec, elektrisch als gewoon) zien we een toename van hen die de fiets vaak of altijd gebruiken van 48% naar 51%, zowel ten koste van af-en-toe als nooit/zelden. Bij bus/tram/metro zien we een afname van hen die het vaak of altijd gebruiken van 30% naar 25%. Dat wordt verdeeld over een toename in beide andere frequenties ().



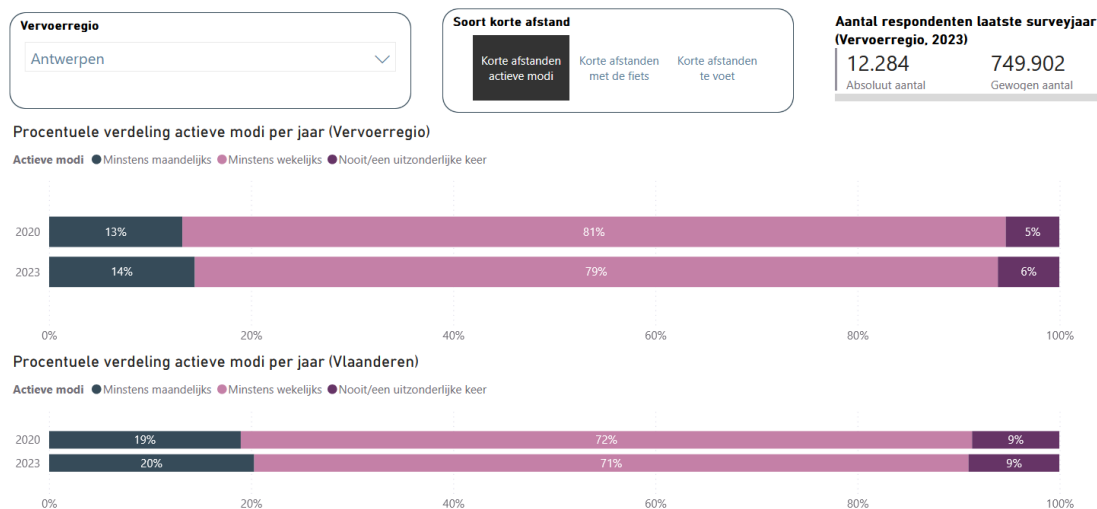
Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) ingedeeld volgens motief. Zo kan de modal split bekeken worden, bijv. voor woon-werk, woon-school of voor beide motieven samen.



Figuur 64 Modal Split personen (OVG7 via [MoMo](#))



Aandeel (%) 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 wat een korte afstand juist is qua lengte/tijd. Inzoomen op fiets of te voet (als aparte items) kan door gebruik te maken van de filter rechts op de pagina. Vraagstelling: Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden de fiets genomen voor korte afstanden? / Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden je te voet verplaatst voor korte afstanden?



Figuur 65 Gebruik van actieve modi voor korte afstanden (GSM via [MoMo](#))



Modale verdeling naar dominant vervoermiddel (=hoofdvervoerswijze) voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %. Onder dominant vervoersmiddel verstaan we de modus waarmee meestal het grootste deel van de afstand naar werk, school of opleiding wordt afgelegd. Vraagstelling: Met welk vervoermiddel leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk, school of opleiding af?

Vervoerregio

Antwerpen

Aantal respondenten laatste surveyjaar
(Vervoerregio, 2023)

6.385

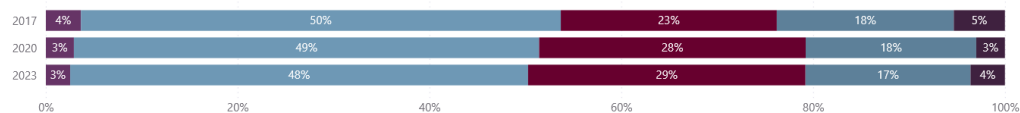
Absoluut aantal

448.629

Gewogen aantal

Procentuele verdeling vervoermiddelen per jaar (Vervoerregio)

Type ● Anders ● Met de auto ● Met de fiets ● Openbaar vervoer ● Te voet



Procentuele verdeling vervoermiddelen per jaar (Vlaanderen)

Type ● Anders ● Met de auto ● Met de fiets ● Openbaar vervoer ● Te voet



Figuur 66 Dominant vervoermiddel tussen woonplaats en school/werk (Gemeente/Stadsmonitor via [MoMo](#))



Percentage inwoners dat gebruik maakt van vervoermiddelen in zijn/haar vrije tijd. Je kan filteren op het vervoermiddel dat je wil zien selecteren. Enkel in 2020 is er een onderscheid tussen elektrische en niet-elektrische fiets. Om de cijfers voor fiets doorheen de tijd te vergelijken moet naar <fiets (algemeen)> worden gekeken. Dit is een berekende categorie die aangeeft welk aandeel van inwoners gebruik maakt van de niet-elektrisch ondersteunde fiets of van de elektrische fiets (incl. speedpedelec). Onder vrije tijd verstaan we de tijd los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.

Vervoerregio

Antwerpen

Verplaatsingstype

Autobestuurder

Aantal respondenten laatste surveyjaar (Vervoerregio, 2023)

11.717	717.558
Absoluut aantal	Gewogen aantal

Procentuele verdeling gebruik per jaar (Vervoerregio)

Frequentie ● Vaak/altijd ● Af en toe ● Nooit/zelden



Procentuele verdeling gebruik per jaar (Vlaanderen)

Frequentie ● Vaak/altijd ● Af en toe ● Nooit/zelden



Percentage inwoners dat gebruik maakt van vervoermiddelen in zijn/haar vrije tijd. Je kan filteren op het vervoermiddel dat je wil zien selecteren. Enkel in 2020 is er een onderscheid tussen elektrische en niet-elektrische fiets. Om de cijfers voor fiets doorheen de tijd te vergelijken moet naar <fiets (algemeen)> worden gekeken. Dit is een berekende categorie die aangeeft welk aandeel van inwoners gebruik maakt van de niet-elektrisch ondersteunde fiets of van de elektrische fiets (incl. speedpedelec). Onder vrije tijd verstaan we de tijd los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.

Vervoerregio

Antwerpen

Verplaatsingstype

Fiets (algemeen)

Aantal respondenten laatste surveyjaar (Vervoerregio, 2023)

12.130	745.311
Absoluut aantal	Gewogen aantal

Procentuele verdeling gebruik per jaar (Vervoerregio)

Frequentie ● Vaak/altijd ● Af en toe ● Nooit/zelden



Procentuele verdeling gebruik per jaar (Vlaanderen)

Frequentie ● Vaak/altijd ● Af en toe ● Nooit/zelden



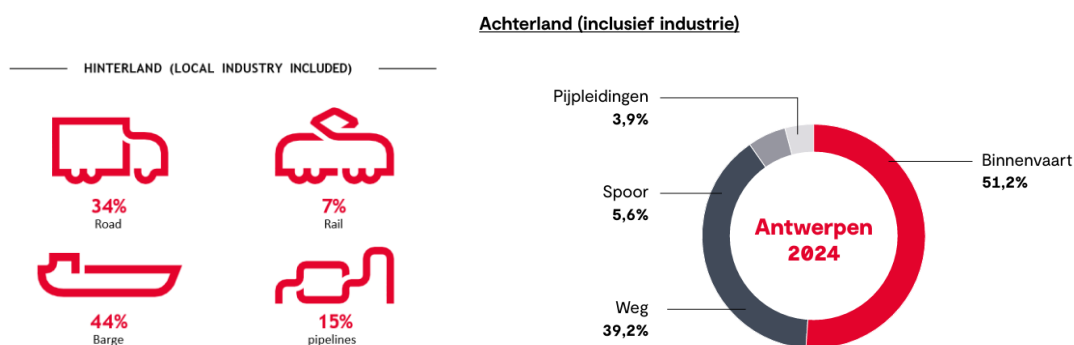
Figuur 67 Dominant vervoermiddel in de vrije tijd (GSM via [MoMo](#))

16. Modal split goederen

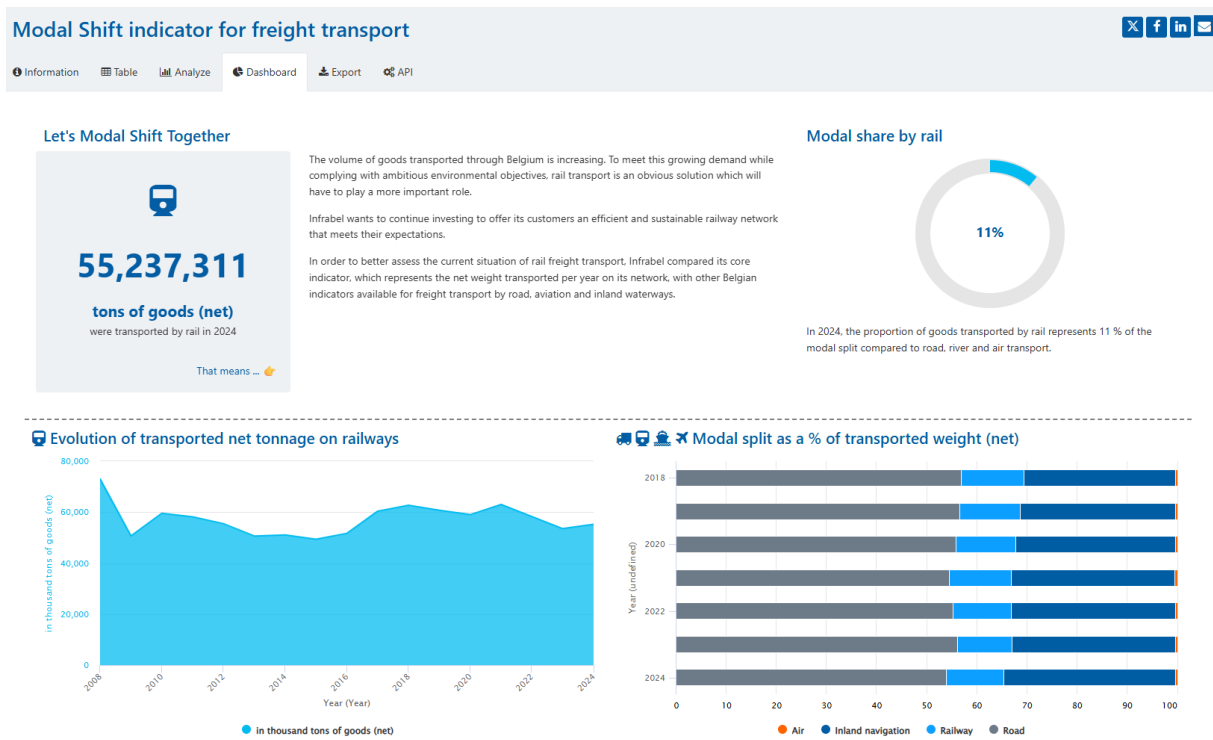
Wat?	De verdeling van de vervoersprestaties tussen de verschillende modi.
Waarom?	Niet enkel een modal shift in het personenvervoer is nodig om de Vlaamse klimaatdoelstellingen te behalen en congestie op de weg tegen te gaan, maar er moet ook een modal shift in het goederenvervoer komen. Dit werd gebundeld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

Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken

Het aandeel vrachtvervoer over de weg, voor de hinterlandverplaatsingen van Port of Antwerp is toegenomen van 34% tot 39% in de periode 2021 – 2024 (Figuur 68). Dat ging zowel ten koste van pijpleidingen en spoor. Binnenvaart nam ook toe van 44% naar 51%. Volgens Infrabel is op Belgisch niveau het aandeel wegtransport tussen 2018 en 2024 wel afgenomen, ook hier ten voordele van de binnenvaart (Figuur 69). In absolute cijfers zien we echter geen duidelijke toename in de binnenvaart in Vlaanderen (Figuur 70) en wel in het wegtransport (indicator 8). Voor laden en lossen in de binnenvaart in Vervoerregio Antwerpen zien we wel een toename over 2018-2024, maar dat lijkt vooral te verklaren door een uitzonderlijk slechte prestatie in 2018 (Figuur 71).



Figuur 68 Modal split Goederen Haven Antwerpen 2021 en 2024 (PoAB)

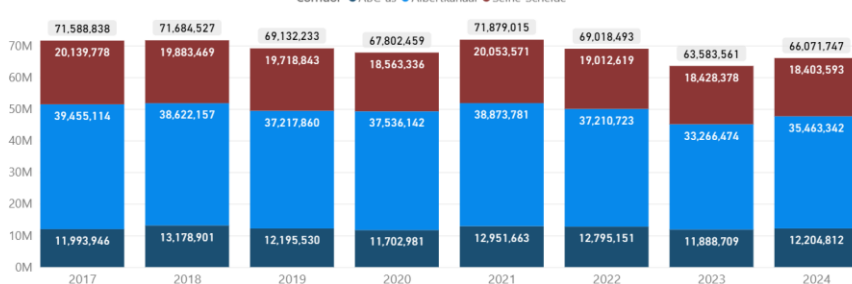




Tonkilometer, vervoerde tonnage en containertrafik over de Vlaamse waterwegen per corridor (ABC-as, Albertkanaal en Seine-Schelde). Tonkilometer is het aantal ton vervoerde goederen per reis vermenigvuldigd met het aantal vervoerde kilometers van deze reis. Tonnage (ton) is het aantal ton vervoerde goederen over de waterwegen. Vervoerde container (TEU) is het aantal ledige en geladen containers, uitgedrukt in TEU.

Vervoerde tonnages goederen langs de Vlaamse binnenwaterwegen per jaar in ton

Corridor ● ABC-as ● Albertkanaal ● Seine-Schelde



Corridor

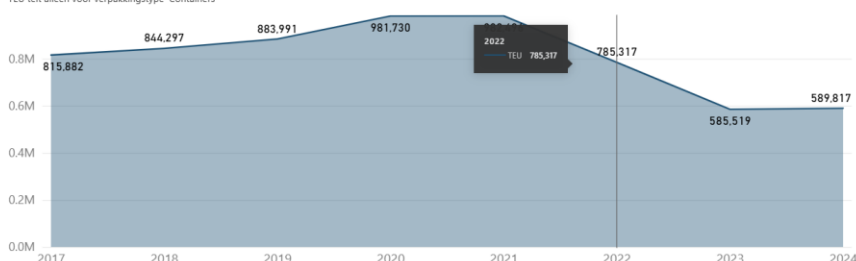
- ☒ ABC-as
- ☒ Albertkanaal
- ☒ Seine-Schelde

Verpakkingstype

- ☐ Bulk
- ☐ Containers
- ☐ Gas
- ☐ Leeg
- ☐ Onbekend
- ☐ Paletten
- ☐ Vloeibaar

Vervoerde tonnages goederen langs de Vlaamse binnenwaterwegen per jaar in TEU

TEU telt alleen voor verpakkingstype 'Containers'



Economische groep

- ☐ 0 - Landbouwproducten
- ☐ 1 - Voedingswaren en veevoerders
- ☐ 2 - Vaste brandstoffen
- ☐ 3 - Petroleumproducten
- ☐ 4 - Ertsen
- ☐ 5 - Metaalproducten
- ☐ 6 - Delfstoffen en bouwmaterialen
- ☐ 7 - Meststoffen
- ☐ 8 - Nijverheidsproducten
- ☐ 9 - Allerhande goederen
- ☐ 10 - Leegvaart
- ☐ 11 - Onbekend

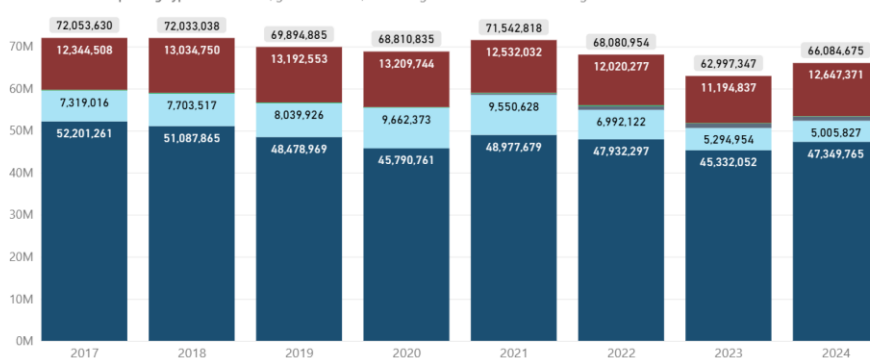
Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)



Tonkilometer, vervoerde tonnage en containertrafik over de Vlaamse waterwegen. Tonkilometer is het aantal ton vervoerde goederen per reis vermenigvuldigd met het aantal vervoerde kilometers van deze reis. Tonnage (ton) is het aantal ton vervoerde goederen over de waterwegen. Vervoerde container (TEU) is het aantal ledige en geladen containers, uitgedrukt in TEU.

Goederenoverslag langs de Vlaamse binnenwaterwegen per jaar in ton

Verpakkingstype ● Bulk ● Bulk, granulaire ● Bulk, vloeibaar gas ● Containers ● Gas ● Leeg ● Onbekend ● Paletten ● Vloeibaar



Verpakkingstype

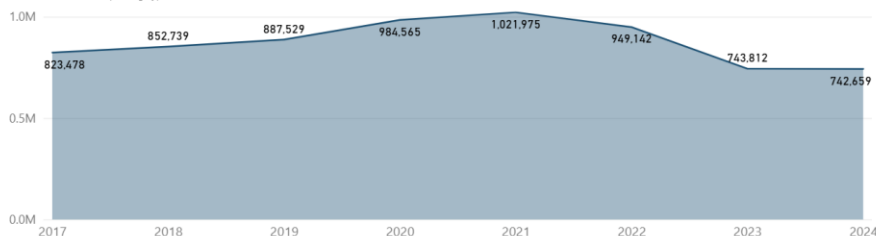
- ☐ Bulk
- ☐ Bulk, granulaire
- ☐ Bulk, vloeibaar gas
- ☐ Containers
- ☐ Gas
- ☐ Leeg
- ☐ Onbekend
- ☐ Paletten
- ☐ Vloeibaar

Economische groep

- ☐ 0 - Landbouwproducten
- ☐ 1 - Voedingswaren en veevoerders
- ☐ 2 - Vaste brandstoffen
- ☐ 3 - Petroleumproducten
- ☐ 4 - Ertsen
- ☐ 5 - Metaalproducten
- ☐ 6 - Delfstoffen en bouwmaterialen
- ☐ 7 - Meststoffen
- ☐ 8 - Nijverheidsproducten
- ☐ 9 - Allerhande goederen
- ☐ 10 - Leegvaart
- ☐ 11 - Onbekend

Goederenoverslag langs de Vlaamse binnenwaterwegen per jaar in TEU

TEU telt alleen voor verpakkingstype 'Containers'



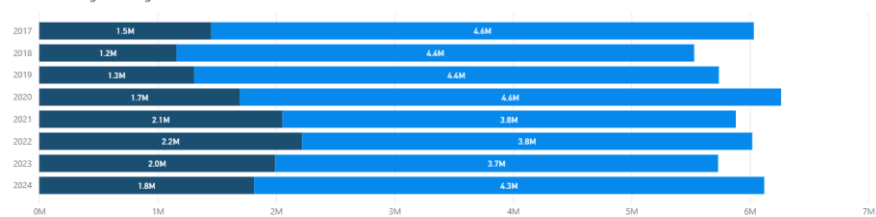
Figuur 70 Evolutie trafik Binnenvaart 2017-2024 ([MoMo](#))



Overzicht van de ladingen en lossingen van binnenvaartschepen op Vlaamse binnenvaartwegen uitgedrukt in ton en voor het verpakkingstype containers ook in TEU.

Vervoerde tonnages langs de Vlaamse binnenwaterweg per jaar in ton

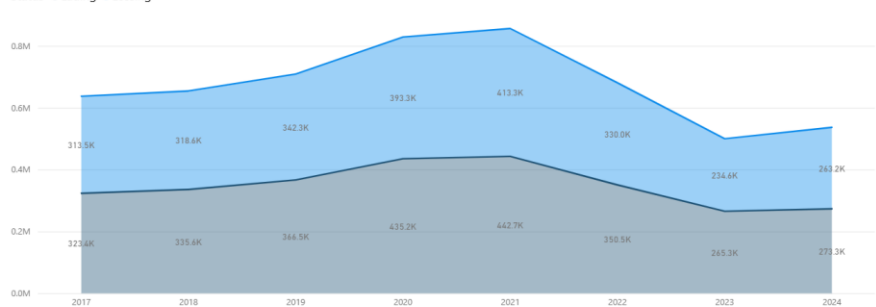
Status ● Lading ● Lossing



Vervoerde tonnages langs de Vlaamse binnenwaterweg per jaar in TEU

TEU telt alleen voor verpakkingstype 'Containers'

Status ● Lading ● Lossing



Vervoerregio

- ☒ Antwerpen
- ☐ Brugge
- ☐ Dender
- ☐ Gent
- ☐ Kempen
- ☐ Kortrijk
- ☐ Leuven
- ☐ Limburg

Verpakkingstype

- ☐ Bulk
- ☐ Containers
- ☐ Leeg
- ☐ Onbekend
- ☐ Paletten
- ☐ Vloelbaar

Economische groep

- ☐ 0 - Landbouwproducten
- ☐ 1 - Voedselwaren en veevoeders
- ☐ 2 - Vaste brandstoffen
- ☐ 3 - Petroleumproducten
- ☐ 4 - Ertsen
- ☐ 5 - Metaalproducten
- ☐ 6 - Delfstoffen en bouwmaterialen
- ☐ 7 - Meststoffen
- ☐ 8 - Nijverheidsproducten
- ☐ 9 - Allerhande goederen

Figuur 71 Ladingen en Lossingen binnenvaart vervoerregio Antwerpen (MoMo)

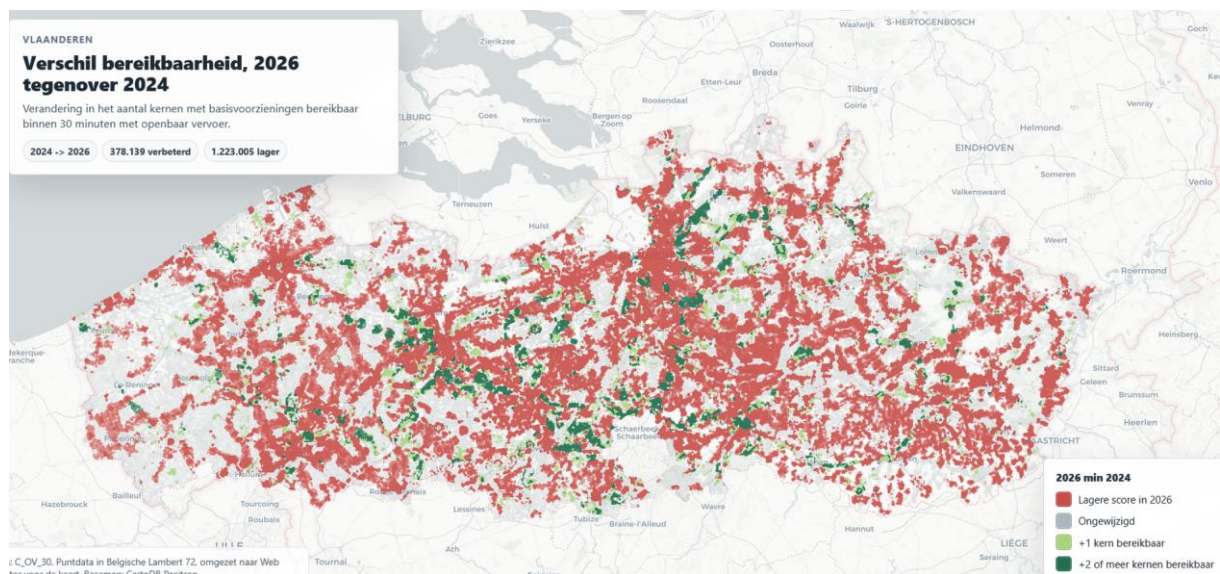
17. Vervoersarmoede

Wat?	Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een voldoende 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. Versterking van dorps- en stadskernen 🏡
Ambitie	Vervoersarmoede neemt af.
Partners	dMOW.

Vervoersarmoede gaat deels over mensen in armoede, maar ook over mensen met een beperking.

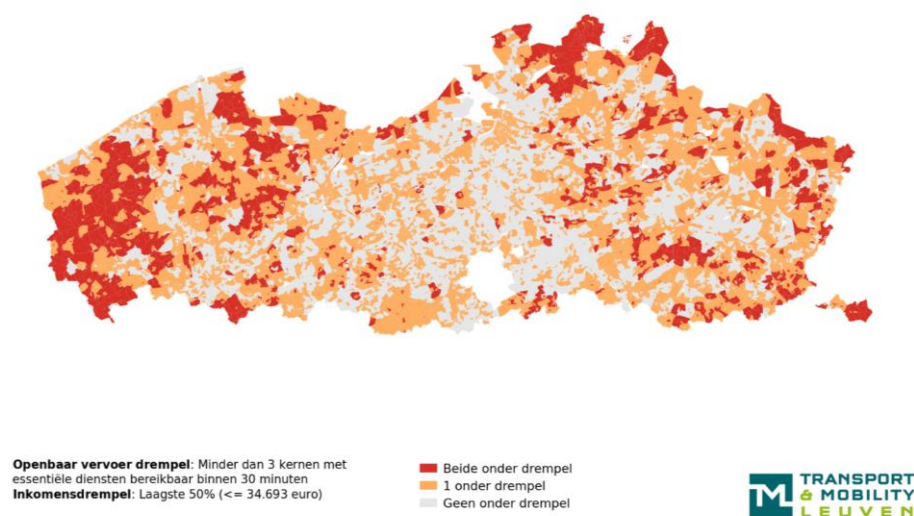
Fietsers met een handicap lopen onderweg niet alleen tegen fysieke barrières aan, zoals paaltjes die in de weg staan of ontbrekende parkeergelegenheid, maar ook tegen sensorische overbelasting. Dit blijkt uit het afstudeeronderzoek van Rafaela Karaviotou (Wageningen University & Research). Aanpassingen aan het ontwerp van de infrastructuur kunnen de sociale inclusiviteit bevorderen ([Karaviotou](#) in [CROW-fietsberaad](#)).

De bereikbaarheid met OV is volgens TML op vele plaatsen in Vlaanderen en vervoerregio Antwerpen afgenomen (Figuur 72 en Figuur 73).



Figuur 72 Verschil in bereikbaarheid met OV 2024-2026 ([TML](#) i.o.v. [dMOW](#))

Sectoren volgens aantal onderschreden drempelwaarden

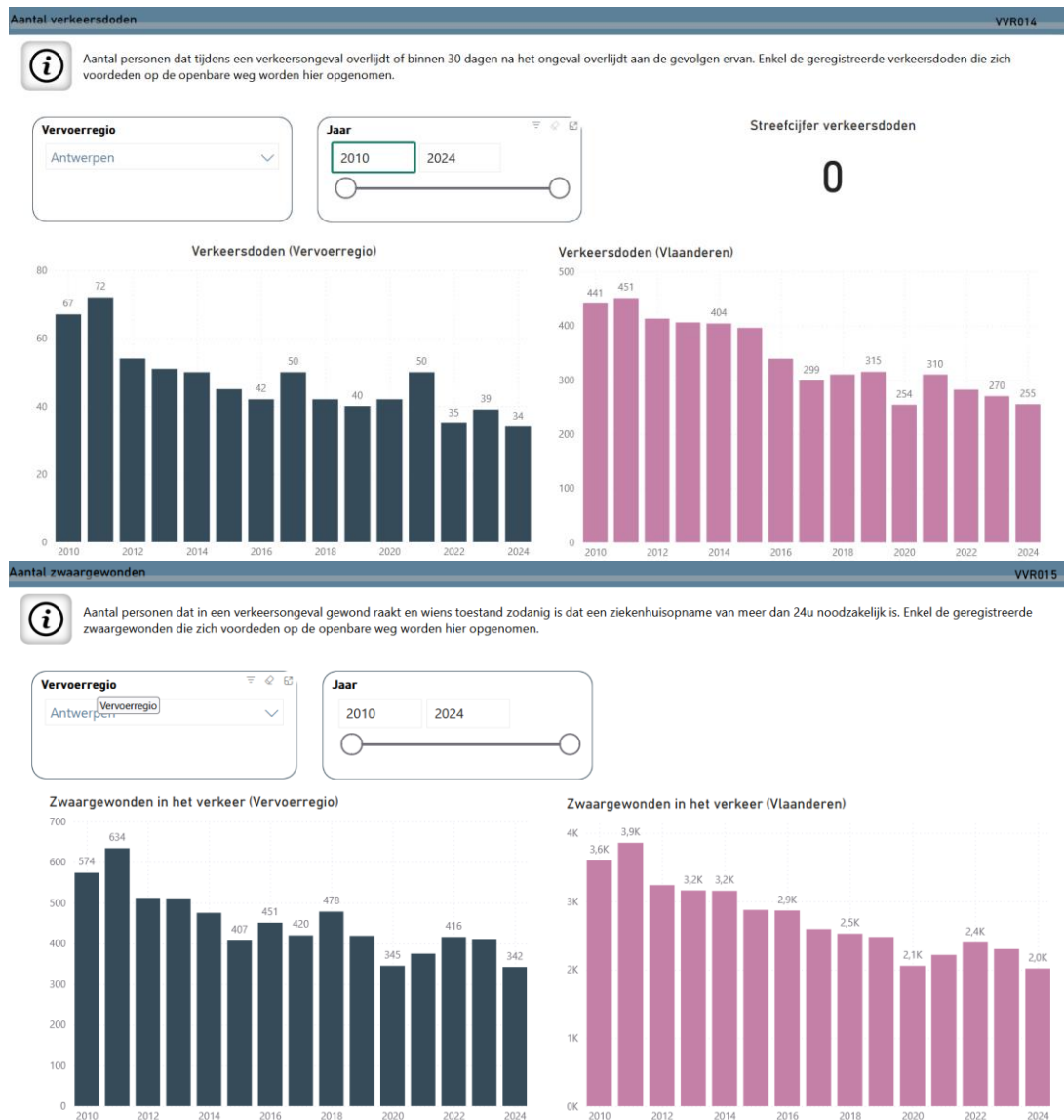


Figuur 73 Statistische sectoren onder inkomensdrempen en bereikbaarheidsdrempel ([TML iov dMOW](#))

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. Reisbeleving van deur tot deur bevorderen 🚗
Ambitie	Het aantal letselongevallen neemt af.
Partners	dMOW, politie, vervoersaanbieders en/of de wegbeheerders.

Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in vervoerregio Antwerpen en Vlaanderen vertoont tussen 2010 en 2024 een neerwaartse trend (Figuur 74). Die trend is ook herkenbaar specifiek bij voetgangers, maar niet bij fietsers (Figuur 75) of letselongevallen (Figuur 76).



Figuur 74 Verkeersdoden en zwaargewonden 2010-2024 (MoMo)



Aantal voetgangers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Vervoerregio

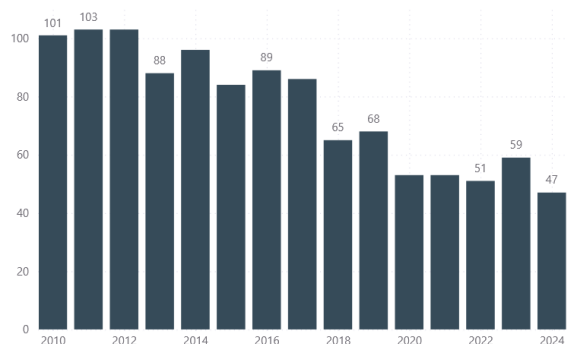
Antwerpen

Jaar

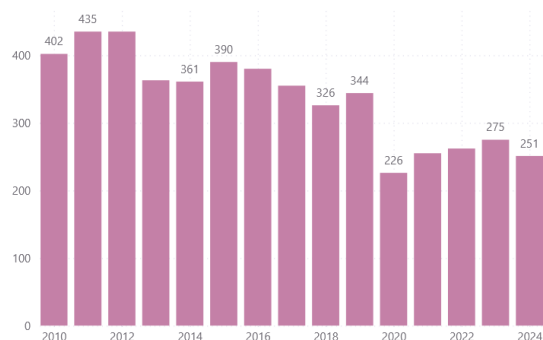
2010

2024

Doden & zwaargewonde voetgangers (Vervoerregio)



Doden & zwaargewonde voetgangers (Vlaanderen)



Aantal fietsers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Belangrijk om weten is dat gebruikers van een speedpedelec ook als fietsers worden gezien.

Vervoerregio

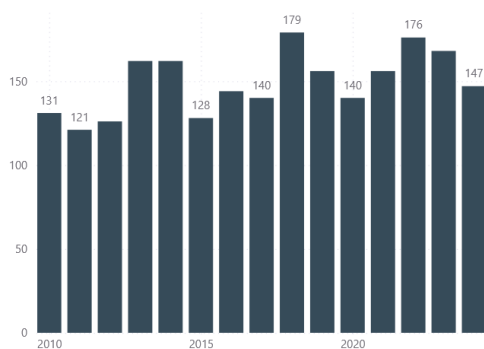
Antwerpen

Jaar

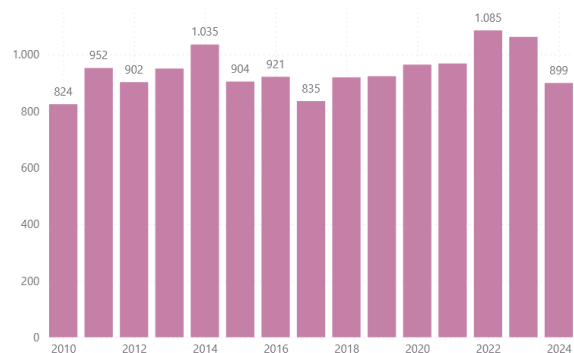
2010

2024

Dode & zwaargewonde fietsers (Vervoerregio)



Dode & zwaargewonde fietsers (Vlaanderen)



Figuur 75 dode en zwaargewonde voetgangers en fietsers ([MoMo](#))



Aantal verkeersongevallen met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt en dat zich voordoet op de openbare weg. Een verkeersongeval waarbij twee of meer weggebruikers betrokken zijn wordt beschouwd als één verkeersongeval. Ongevallen met louter materiële schade worden niet opgenomen.

Vervoerregio

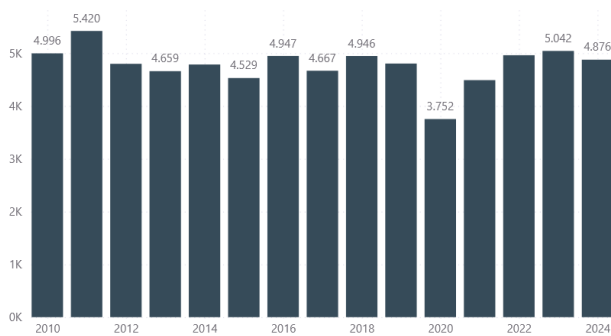
Antwerpen

Jaar

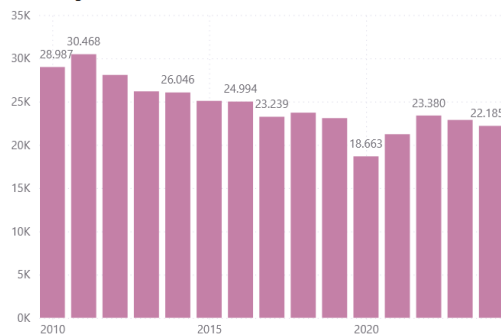
2010

2024

Letselongevallen in het verkeer (Vervoerregio)



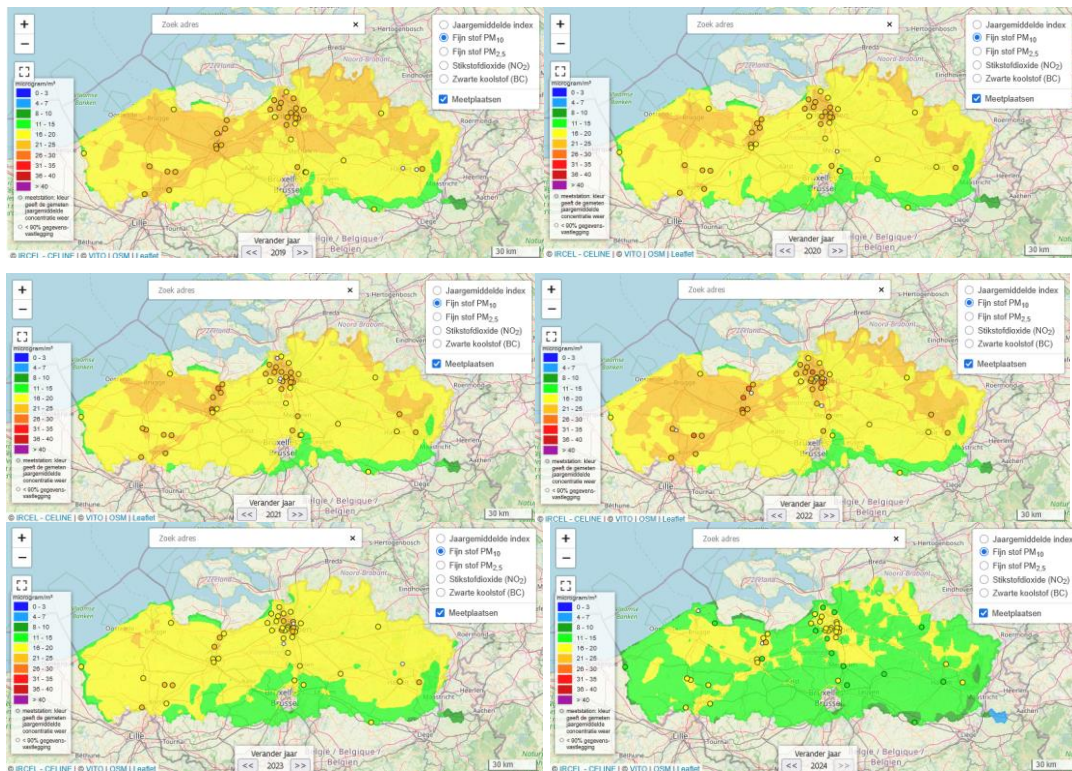
Letselongevallen in het verkeer (Vlaanderen)

Figuur 76 Letselongevallen ([MoMo](#))

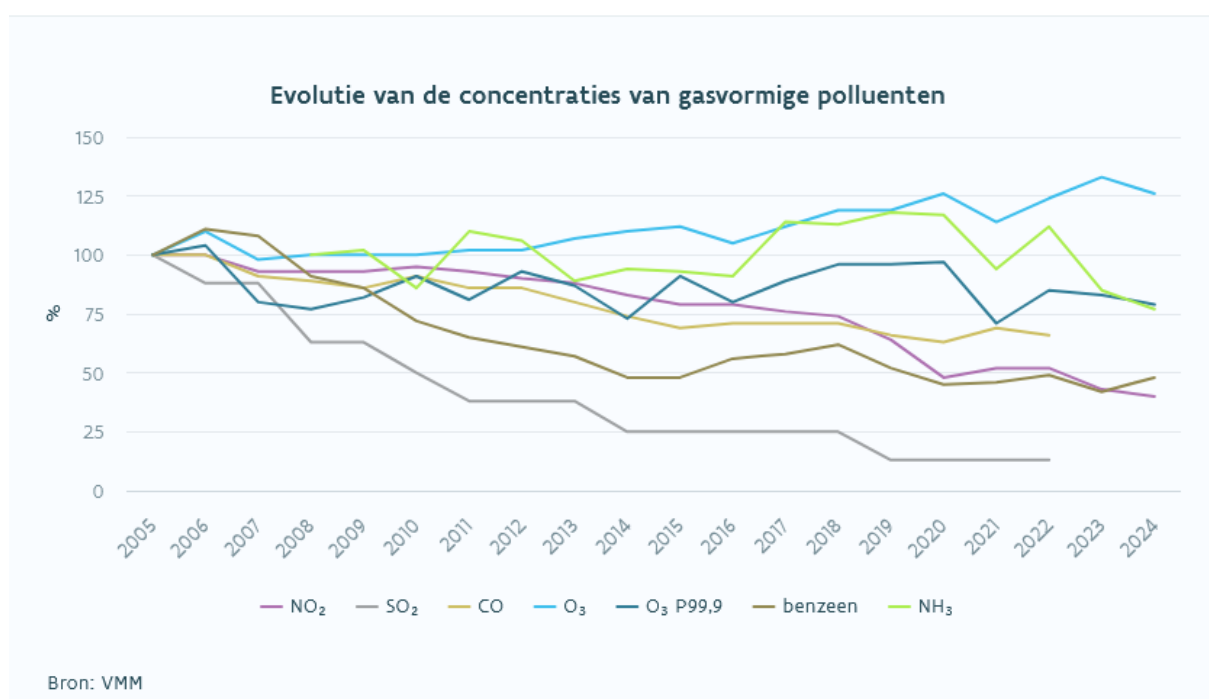
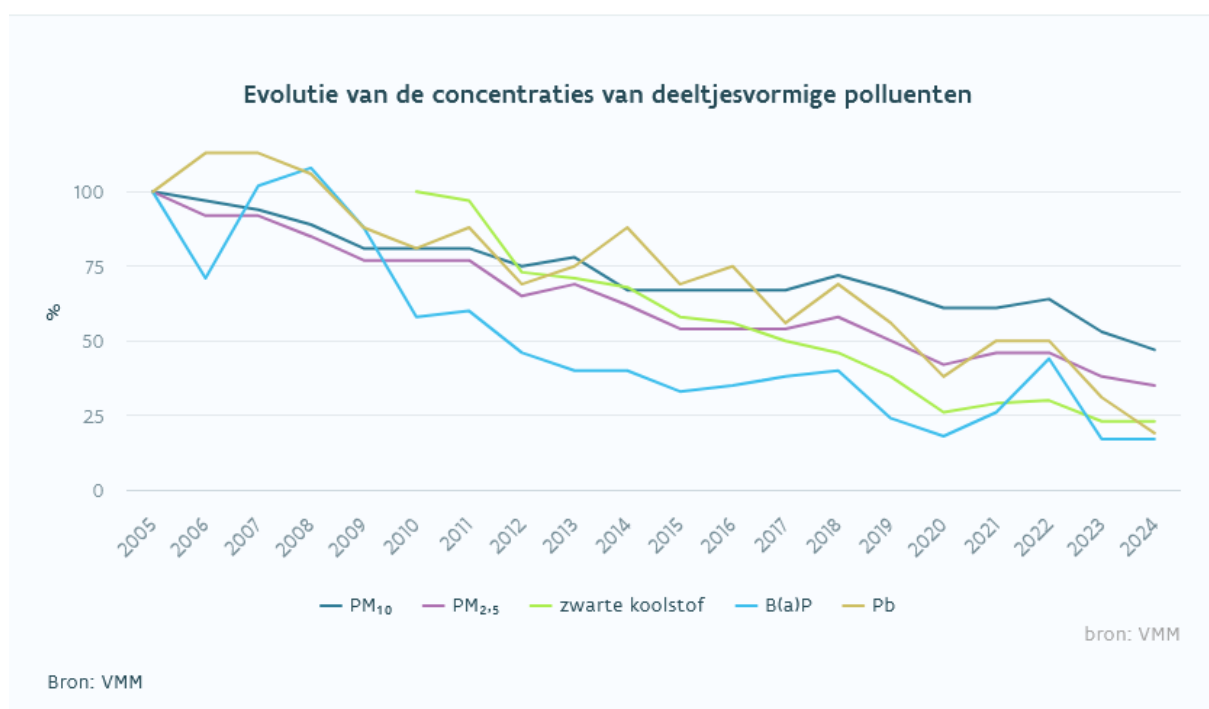
19. Klimaat en luchtkwaliteit

Wat?	Uitstoot van CO ₂ op basis van aantal gereden voertuigkilometers over de weg.
Waarom?	De doelstelling om een reductie van CO ₂ -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).
Ambitie	Reisbeleving van deur tot deur bevorderen  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.

De evoluties van de emissies van schadelijke stoffen en broeikasgassen zijn alleen beschikbaar op Vlaams niveau. De modellering van de jaargemiddelde luchtkwaliteit is beschikbaar op kaart. Het wegverkeer stoot 94% van alle CO₂-equivalent broeikasgassen uit binnen de transportsector en sinds 2020 nemen die emissies van het wegverkeer ook jaarlijks weer toe, wat verklaard kan worden met een toename in het aantal afgelegde voertuigkilometer (indicator 8).



Figuur 77 Evolutie van de jaargemiddelde PM10 luchtkwaliteit 2019-2024 ([VMM](#))



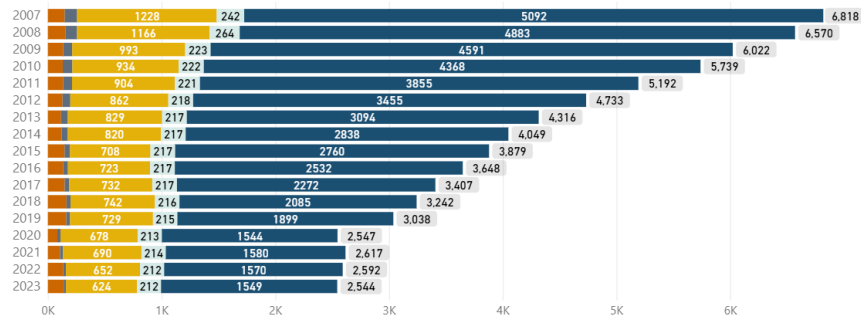
Figuur 78 evolutie van de concentraties van polluenten in Vlaanderen ([VMM](#))



Emissie van fijn stof (PM2.5) in Vlaanderen uitgedrukt in ton per modus van de transportsector. PM2.5-stofdeeltjes zijn kleiner dan 2,5 µm (= 0,025 mm). Er is een grote verscheidenheid in de deeltjes naar grootte en samenstelling. Fijn stof is de belangrijkste pollutant naar gezondheidsimpact, onder meer door luchtweginfecties, astma, dichtslibben van bloedvaten en het veroorzaken van kanker.

Emissie van fijn stof per jaar

Deelsector ● Luchtvaart ● Mobile machines ● Scheepvaart ● Spoorverkeer ● Wegverkeer



Jaar

2007 2023

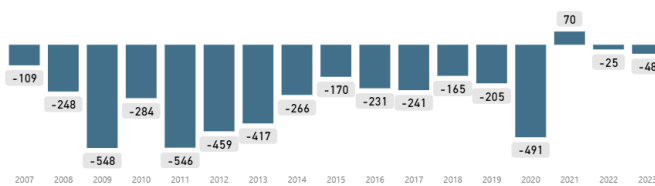
Modus & Activiteit

All

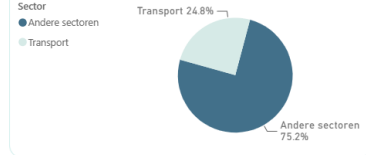
Evolutie

- ☒ Absoluut
☐ Procentueel

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)



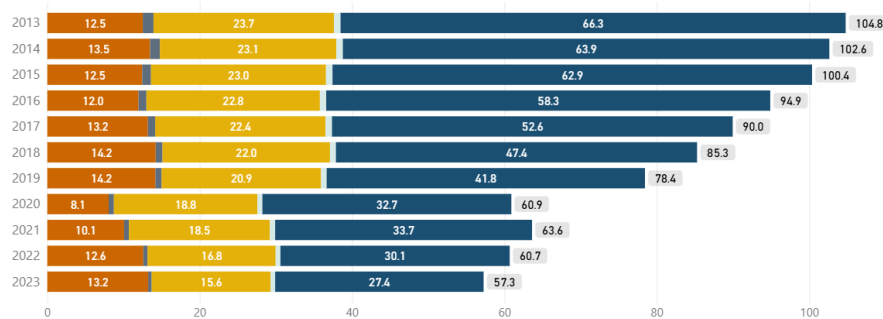
Aandeel van transport in de totale emissie van fijn stof in 2023



Emissie van stikstofoxiden (NOx) in Vlaanderen uitgedrukt in kiloton (=1000 ton) per modus van de transportsector. Stikstofgas (N2) is een kleur-en reukloos gas dat op zichzelf niet schadelijk is voor mens of milieu. Maar als we over stikstof spreken, bedoelen we stikstof in combinatie met zuurstof of waterstof. Stikstofoxiden kunnen irritaties aan de luchtwegen veroorzaken.

Emissie stikstofoxiden per jaar

Modus ● Luchtvaart ● Mobile machines ● Scheepvaart ● Spoorverkeer ● Wegverkeer



Jaar

2013 2023

Modus & Activiteit

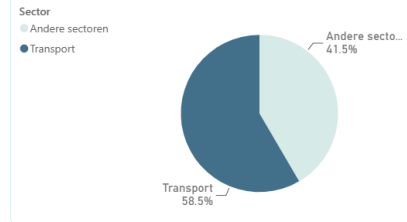
All

Evolutie

- ☐ Absoluut
☐ Procentueel
☒ Absoluut

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)

Aandeel van transport in de totale emissie van stikstofoxide in 2023



Emissie van koolstofmonoxide (in kton)

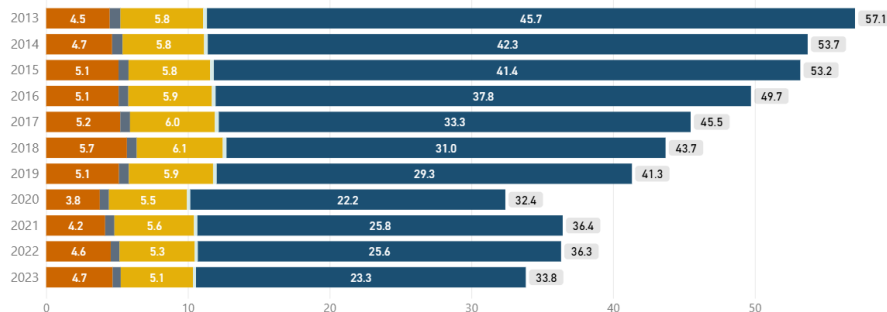
199



Emissie van koolstofmonoxide (CO) in Vlaanderen uitgedrukt in kiloton (= 1000 ton) per modus van de transportsector. Blootstelling aan CO kan tot de dood leiden. Er is een sterke afname van de uitstoot door wegverkeer omdat auto's met een euronorm lager dan Euro 2 uit de vloot verdwijnen.

Emissie van koolstofmonoxide

Modus ● Luchtvaart ● Mobile machines ● Scheepvaart ● Spoorverkeer ● Wegverkeer



Jaar

2013 2023

Modus & Activiteit

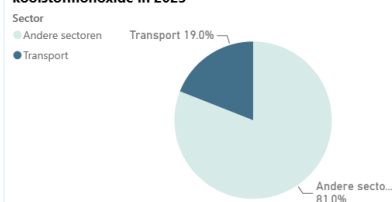
All

Evolutie

- ☐ Absoluut
☐ Procentueel
☒ Absoluut

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)

Aandeel van transport in de totale emissie van koolstofmonoxide in 2023



Emissie van zwaveldioxide (in kton)

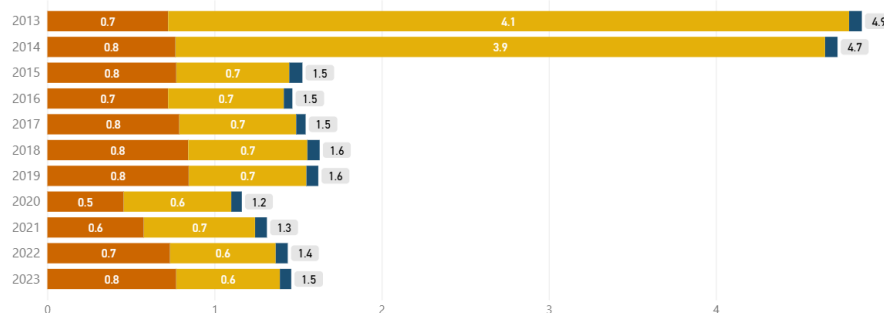
200



Emissie van zwaveldioxide (SO₂) in Vlaanderen uitgedrukt in kton (= 1000 ton) per modus van de transportsector. Zwaveldioxide kan schade veroorzaken aan de gezondheid en de vegetatie door de verzuring van het milieu. SO₂ nam sterk af door opeenvolgende EU-richtlijnen die sinds 2002 het zwavelgehalte van brandstoffen beperken.

Emissie zwaveldioxide per jaar

Modus ● Luchtvaart ● Mobile machines ● Scheepvaart ● Spoorverkeer ● Wegverkeer



Jaar

2013 2023

Modus & Activiteit

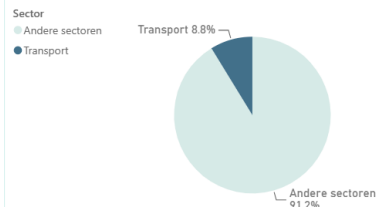
All

Evolutie

- ☐ Absoluut
☐ Procentueel
☒ Absoluut

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)

Aandeel van transport in de totale emissie van zwaveldioxide in 2023

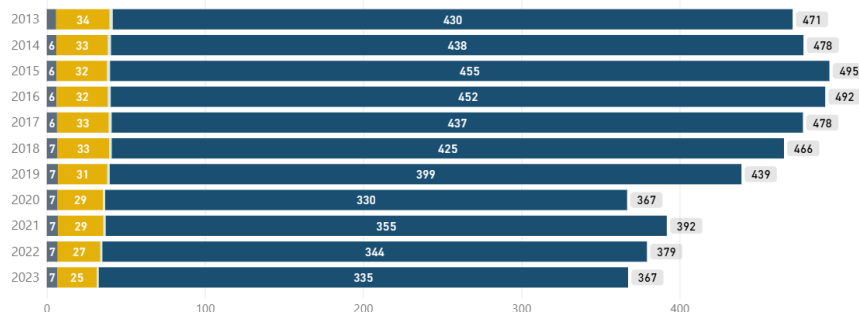




Emissie van PAK's in Vlaanderen uitgedrukt in kg per modus van de transportsector. Polycyclische aromatische koolwaterstoffen, afgekort PAK's, zijn organische verbindingen die bestaan uit gekoppelde aromatische ringen. Verkeer, en vooral diesellovertuigen, zijn één van de belangrijke bronnen voor bepaalde soorten PAK's. Verschillende PAK's zorgen in het menselijk lichaam voor DNA-schade en zijn daardoor erg kankerverwekkend.

Emissie van PAK's per jaar

Deelsector ● Mobile machines ● Scheepvaart ● Spoorverkeer ● Wegverkeer



Jaar

2013 2023

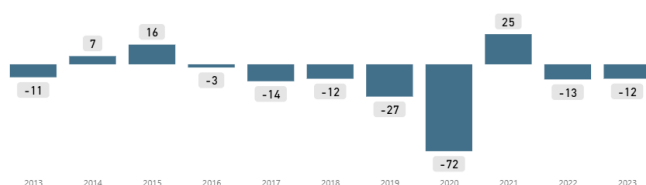
Modus & Activiteit

All

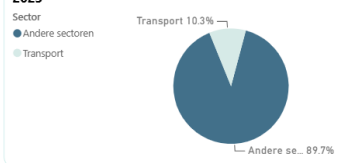
Evolutie

- ☒ Absoluut
☐ Procentueel

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)



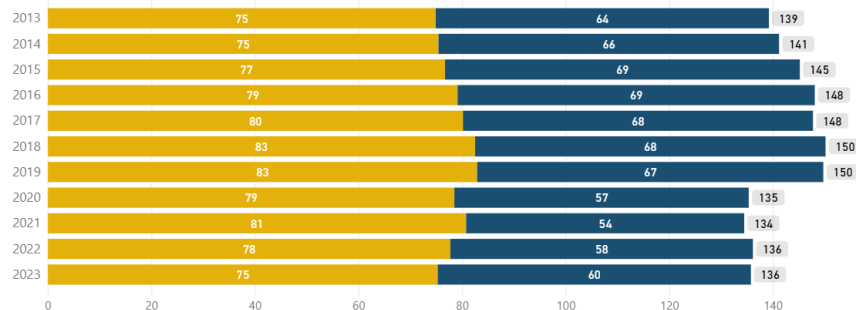
Aandeel van transport in de totale emissie van PAK's in 2023



Emissie van zware metalen in Vlaanderen uitgedrukt in kg per modus van de transportsector. Onder zware metalen verstaan we Arseen (As), Cadmium (Cd), Kwik (Hg), Lood (Pb) en Nikkel (Ni). Ze verspreiden zich via stofdeeltjes in de lucht en kunnen zo langs onze neus en mond in ons lichaam binnen dringen. In hogere concentraties kunnen ze lichamelijke schade toebrengen.

Emissie van zware metalen per jaar

Deelsector ● Scheepvaart ● Wegverkeer



Jaar

2013 2023

Modus & Activiteit

All

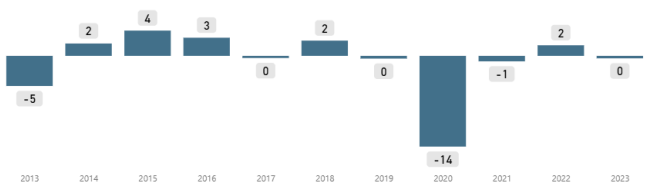
Zware metalen

- ☒ Arseen
☐ Cadmium
☐ Kwik
☐ Lood
☐ Nikkel

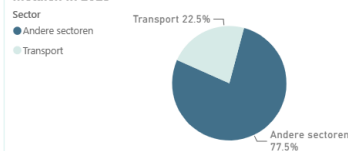
Evolutie

- ☒ Absoluut
☐ Procentueel

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)



Aandeel van transport in de totale emissie van zware metalen in 2023

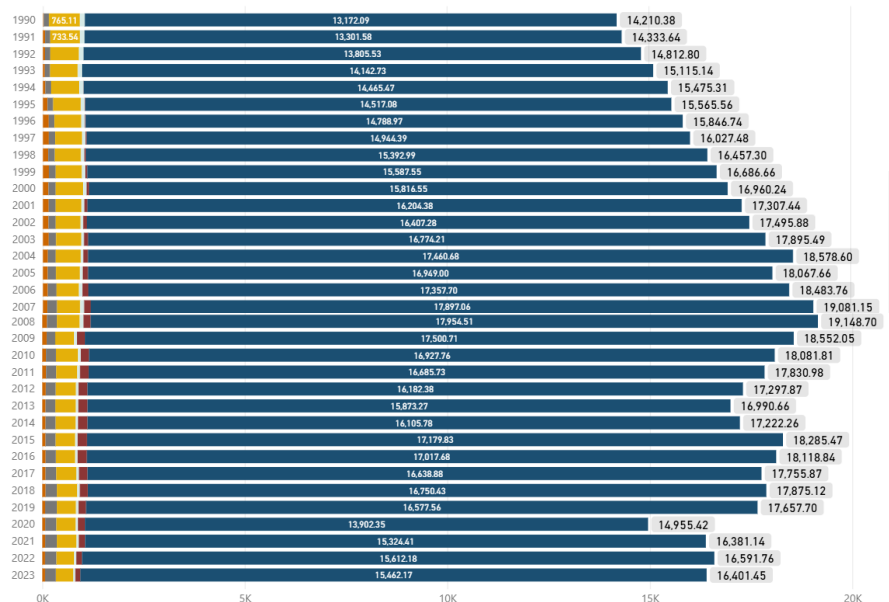




Emissie van broeikasgassen in Vlaanderen uitgedrukt in kton CO₂-equivalenten per modus van de transportsector. De transportsector is medeverantwoordelijk voor de uitstoot van de broeikasgassen CO₂ (koolstofdioxide), CH₄ (methaan), N₂O (lachgas), HFK's (fluorkoolwaterstoffen) en PFK's (perfluorkoolwaterstoffen). Deze broeikasgassen dragen in verschillende mate bij aan de klimaatverandering. Om hun opwarmend effect te kunnen vergelijken, worden emissies uitgedrukt in CO₂-equivalenten (CO₂-eq). De modus totaal transport F-gassen wijst op de F-gassen, namelijk HFK's (fluorkoolwaterstoffen), PFK's (perfluorkoolwaterstoffen) en SF₆ (zwafelhexafluoride). Aangezien deze moeilijk te verdelen zijn over de modi van transport, staan ze apart.

Emissie broeikasgassen per jaar

Modus: Luchtvaart, Mobile machines, Scheepvaart, Spoorverkeer, Totaal transport F-gassen, Wegverkeer



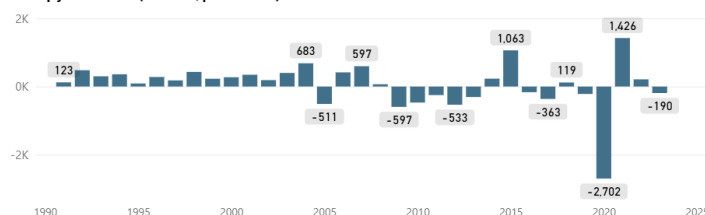
Modus & Activiteit

All

Evolutie

☒ Absoluut
☐ Procentueel

Jaar op jaar evolutie (absoluut/procentueel)

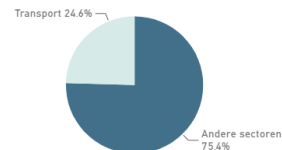


Aandeel van transport in de totale emissie van broeikasgassen in 2023

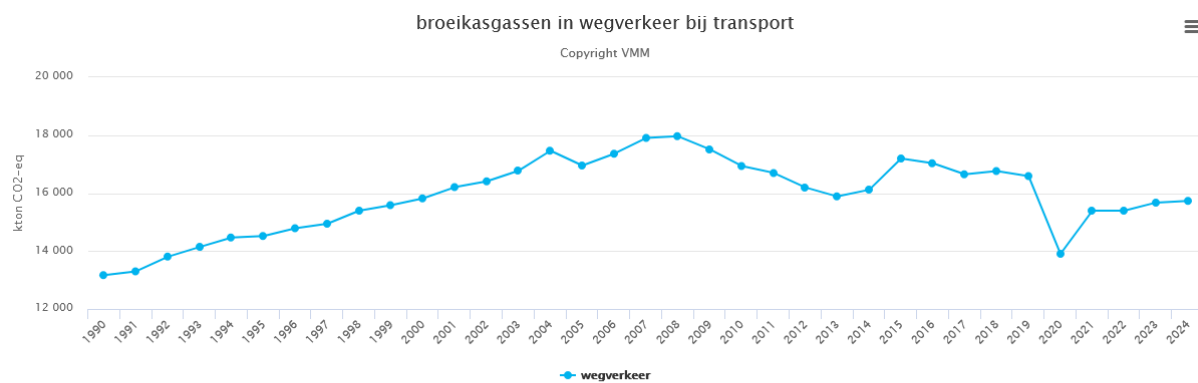
Sector

Andere sectoren

Transport

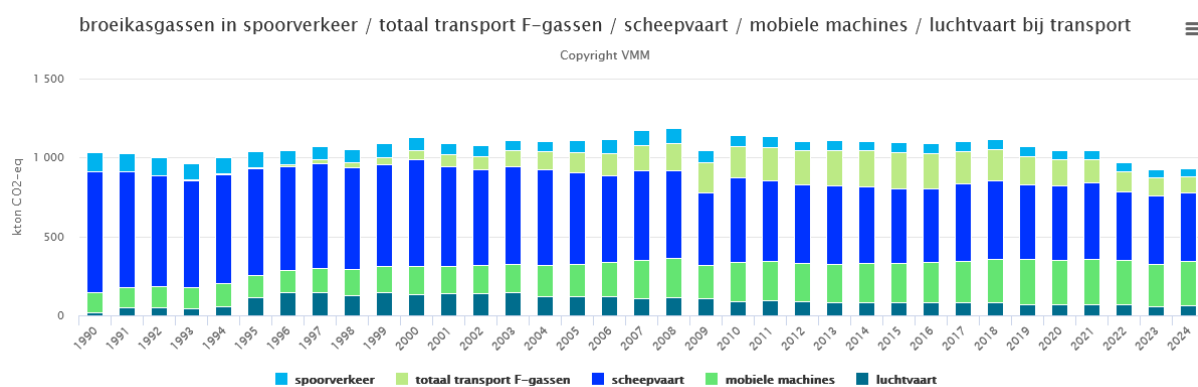


Figuur 79 Emissie van broeikasgassen door de transportsector in Vlaanderen 1990-2023 (MoMo)



Gegevens

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
16 776	17 464	16 952	17 361	17 902	17 961	17 509	16 937	16 696	16 194	15 884	16 117	17 192	17 030	16 650	16 760	16 585	13 904	15 394	15 393	15 675	15 729



Figuur 80 Emissie van broeikasgassen door de transportsector in Vlaanderen 1990-2024 ([VMM](#))

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 de richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG) .
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. Reisbeleving van deur tot deur bevorderen 🚗
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.

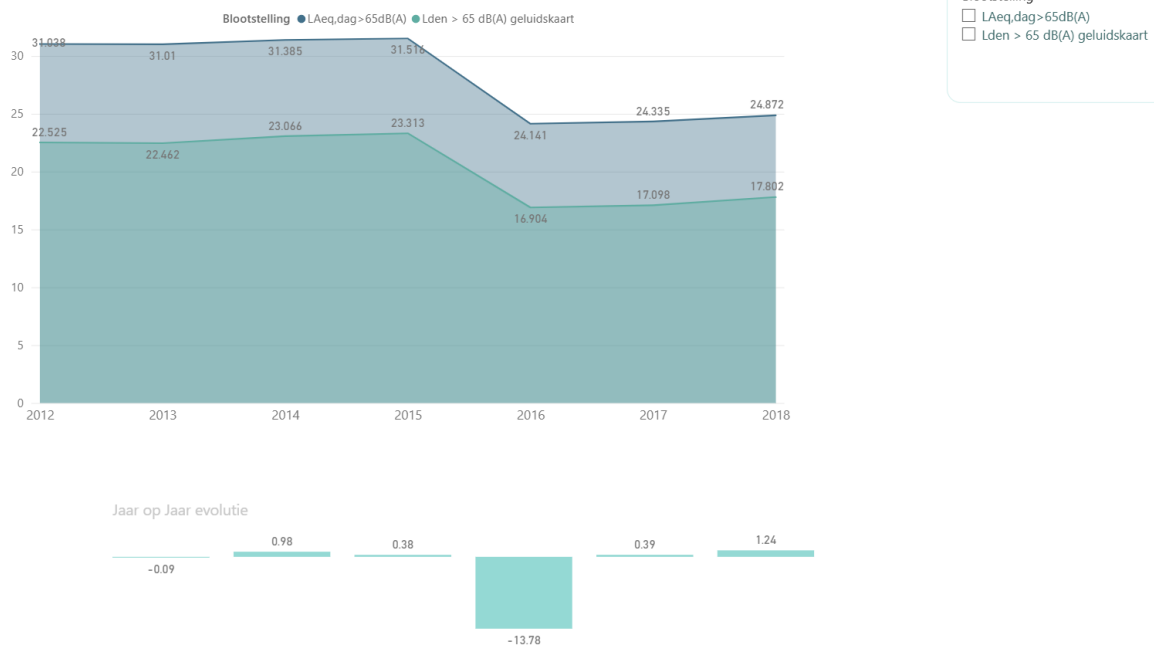
Er zijn sinds 2021 geen nieuwe geluidsbelastingskaarten. De kaarten van 2021 zijn opgenomen in het Evaluatiebericht omgeving van 2023. Er is wel een nieuw geluidsactieplan 2025-2029 waarin gesteld wordt dat geluidsemissies op de R1 en R11 vooral zullen dalen, maar op wegen naar Antwerpen en enkele knooppunten wel zullen stijgen (Figuur 82). Over de meeste knelpunten in het geluidsactieplan is er geen nieuws. Enkel de N12 is gedeeltelijk aangepakt in afwachting van een volledige heraanleg.

Er zijn wel enkele maatregelen genomen tegen geluidsoverlast door wegverkeer in Antwerpen zoals geluidsschermen op verschillende locaties en geluidsdempende groeven in het betonnen wegdek op R1.

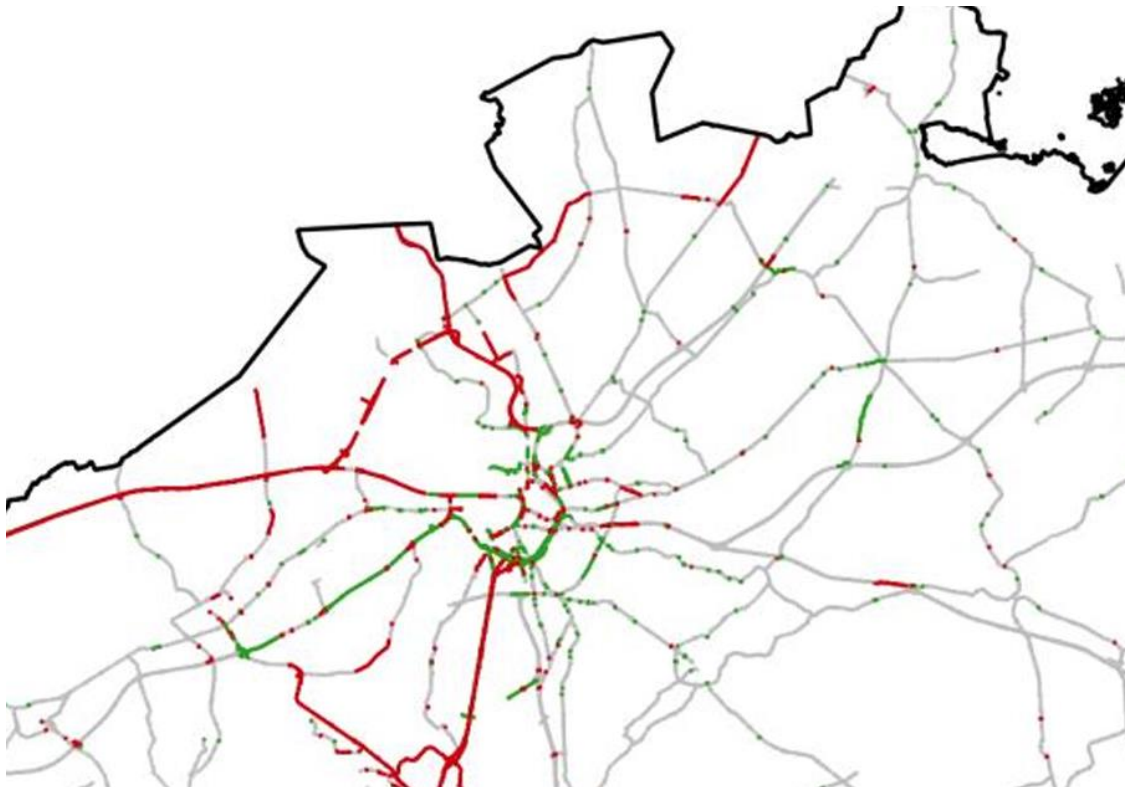
De modal shift heeft waarschijnlijk nog geen effect op de geluidsemissies, vermits ook het wegverkeer nog toeneemt.



Percentage van de bevolking in Vlaanderen blootgesteld aan geluidsdruk(niveaus) ter hoogte van de gevel van woningen. Er wordt een onderscheid gemaakt volgens blootstelling overdag (excl. avond en nacht) ($L_{Aeq,dag} > 65 \text{ dB(A)}$) versus blootstelling gedurende de hele dag (incl. avond en nacht) ($L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$).



Figuur 81 Percentage van de Vlaamse bevolking blootgesteld aan wegverkeerslawaaï 2012-2018 ([MoMo](#))



Figuur 82 Visualisatie van scenario A2 op de **geluidsemissies** op de belangrijke en aanvullende wegen zoals aangeduid voor dit actieplan. Op wegen aangeduid in het grijs heeft de evolutie van verkeersintensiteiten van 2017 naar 2030 geen significante invloed op de geluidsemissies. Op wegen in het groen zal de geluidsemissie in 2030 ten opzichte van 2017 dalen met minstens 1,0 dB. Rode wegen zijn wegen waar de geluidsemissie met minstens 1,0 dB zal stijgen ([Geluidsactieplan 2025-2029, dOMG](#)).

21. Gebruikerstevredenheid

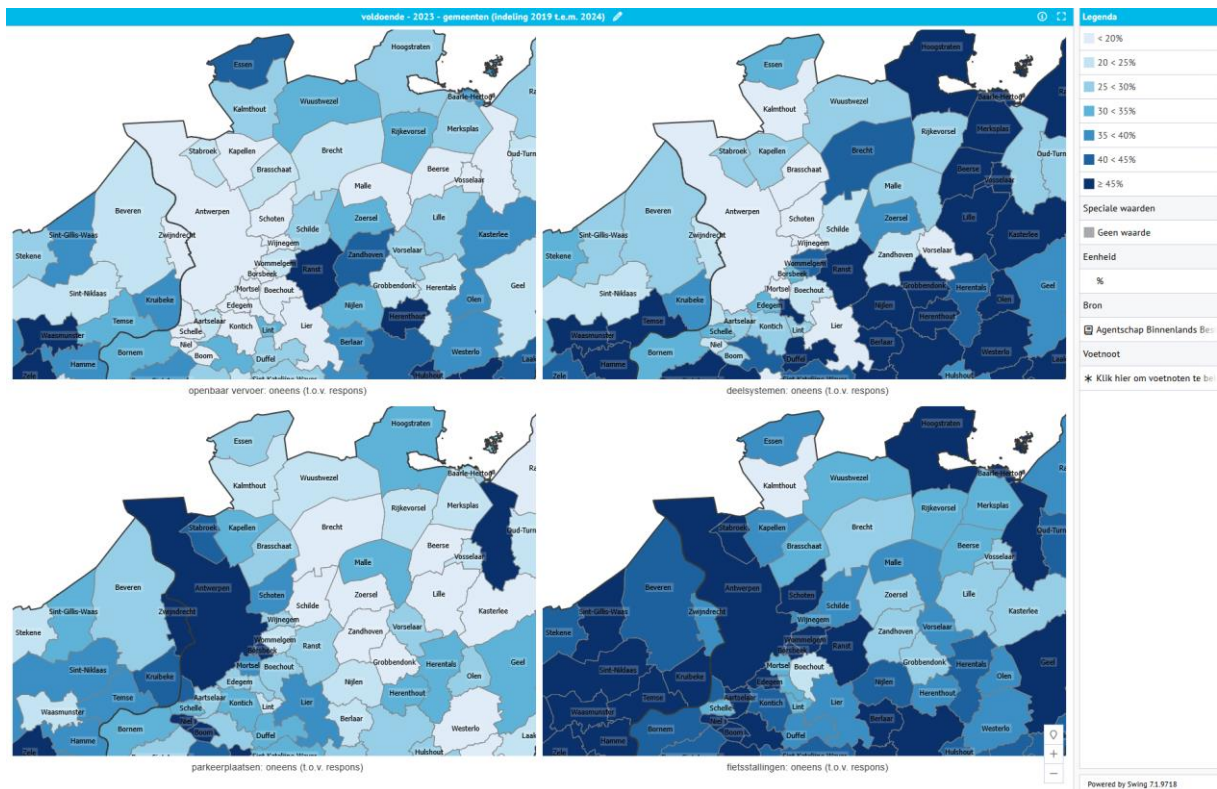
Wat?	Resultaten van enquêtes bij de gebruikers van de diensten en infrastructuur voor vervoer.
Waarom?	Om een modal shift te kunnen bewerkstelligen en duurzame modi attractiever te maken is het nodig dat de gebruikers tevreden zijn. Reisbeleving van deur tot deur bevorderen 🚗 Integrale aanpak voor een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

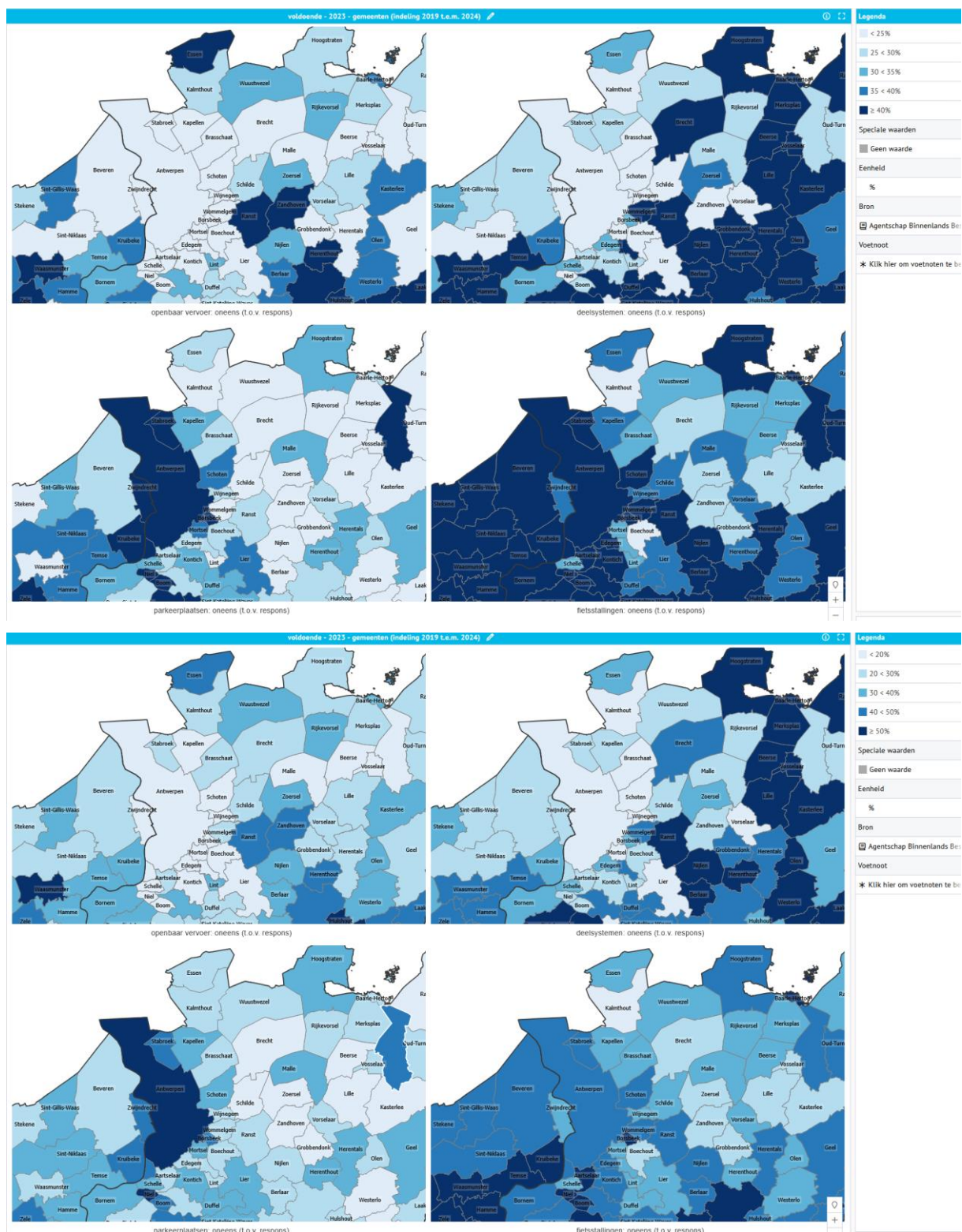
Als we kijken naar de enquête van ABB zien we vooral in Ranst, Zandhoven en Essen vraag naar meer OV, en in Ranst ook naar meer deelsystemen, in Antwerpen meer parkeerplaatsen en in Aartselaar, Borsbeek, Kruibeke, Niel en Boom meer fietsenstallingen (Figuur 83).

Voor De Lijn citeren we het rapport van IPSOS dat publiek beschikbaar is ([dMOW](#)):

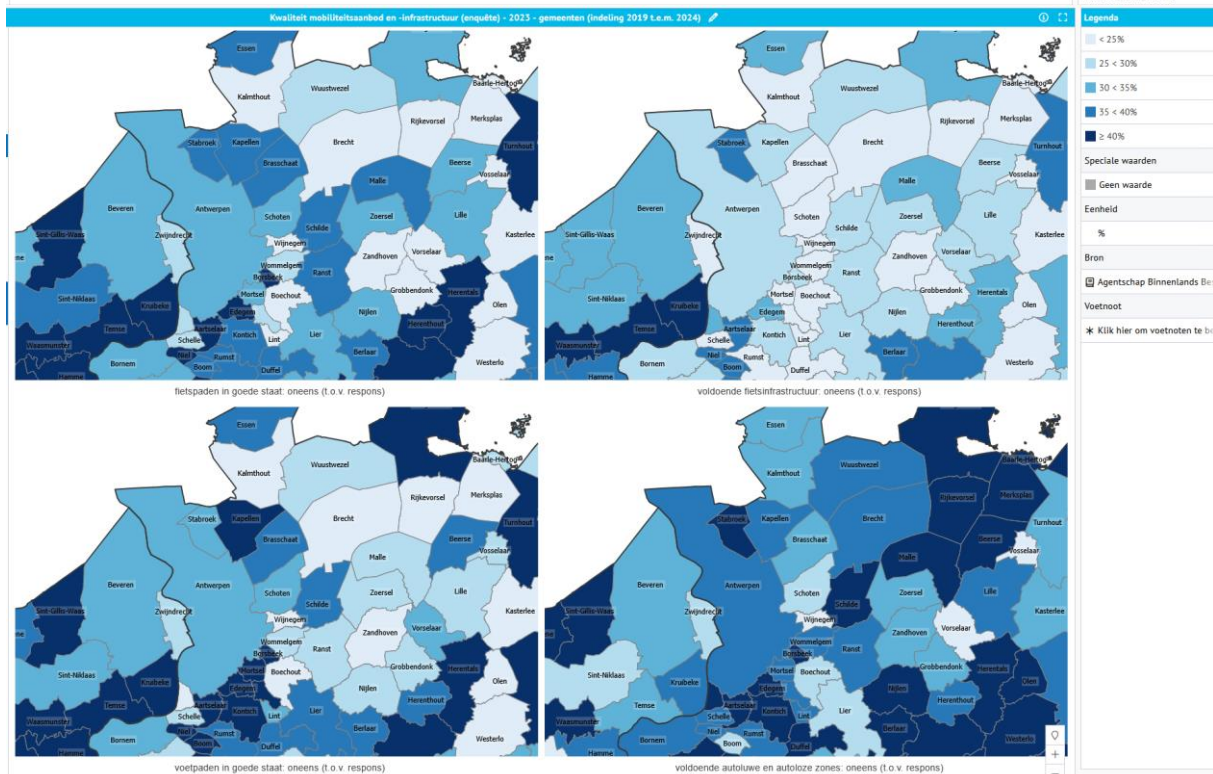
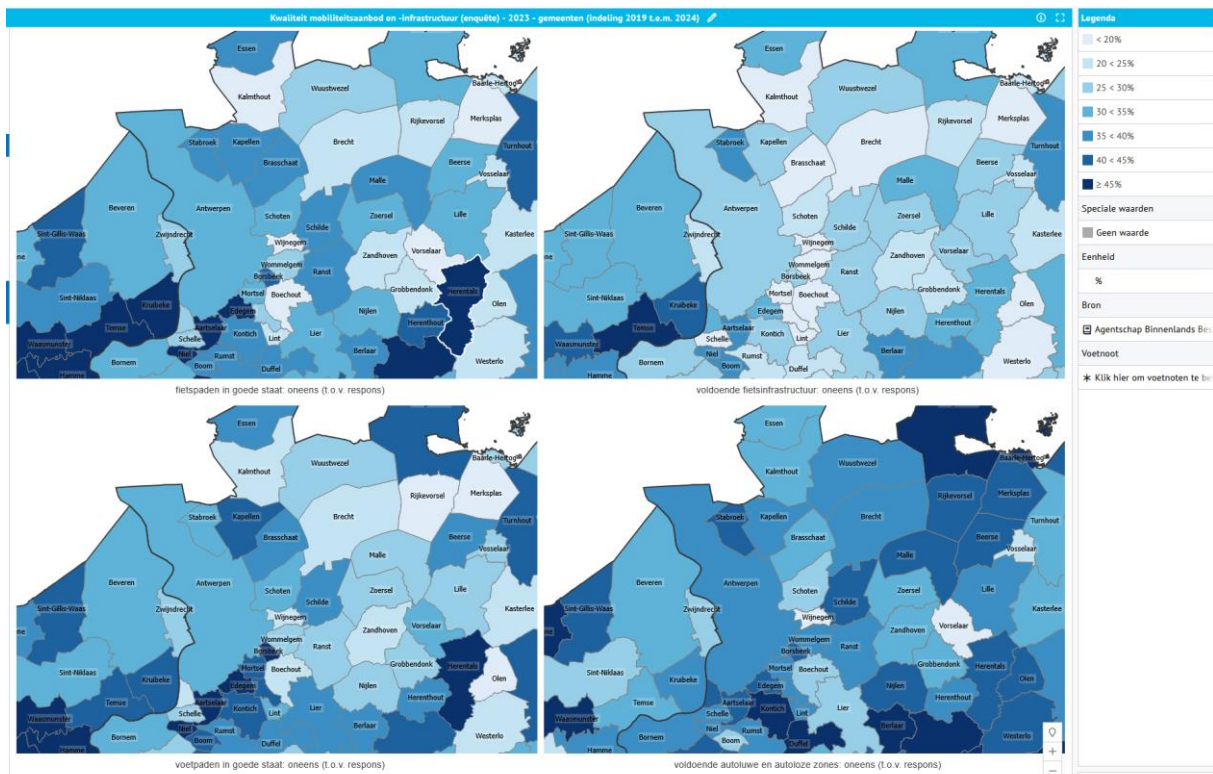
"74% van de ondervraagde reizigers is tevreden over de rit waarmee Antwerpen op de 12e plaats komt te staan van de 15 vervoerregio's. De algemene rittevredenheid in Antwerpen is significant lager dan in Vlaanderen, maar vertoont geen significante evolutie vergeleken met 2024. We zien de beste scores en een tevredenheid van minstens 70% voor het veiligheidsgevoel tijdens de rit en voor de rijstijl en de vriendelijkheid van de chauffeur. Er is echter hoge ontevredenheid over de netheid van het voertuig. Heel wat detailsaspecten scoren significant lager dan in Vlaanderen. Ze staan aangeduid met een in figuur 43. De rijstijl van de chauffeur, de netheid van het voertuig en de reisinformatie tijdens de rit scoren beduidend beter in vergelijking met 2024 en er is dit jaar beduidend minder ontevredenheid over de klimaatregeling in het voertuig.

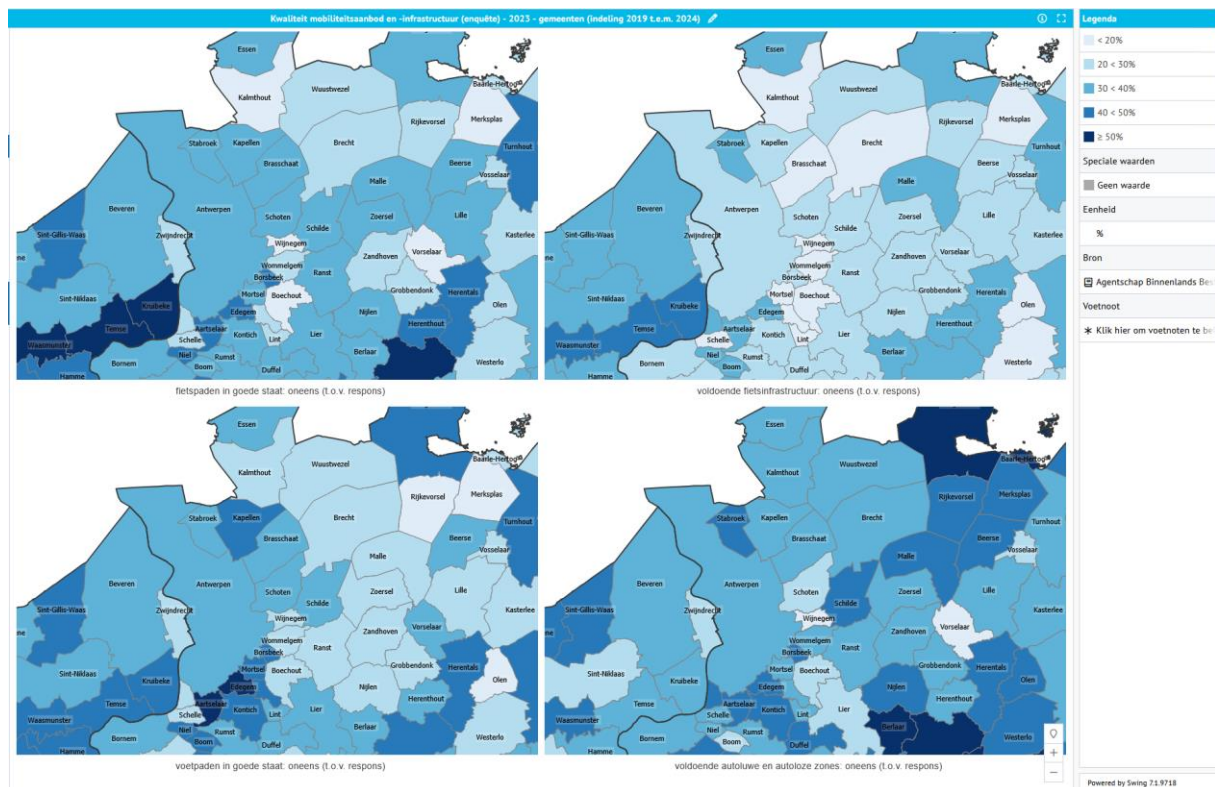
Er zijn dit jaar geen sterke punten meer voor de ritbeleving in vervoerregio Antwerpen. Het veiligheidsgevoel is geen sterk punt meer omdat dit aspect minder impact heeft op de algemene rittevredenheid dit jaar. De reisinformatie voor het opstappen is een te verbeteren actiepoint geworden in deze vervoerregio dat de top 4 tevredenheid van minstens 70% nog niet haalt in combinatie met een hogere impact op de algemene rittevredenheid dit jaar. Het gedrag van de medereizigers, het tijdig vertrek aan de opstaphalte, de reisinformatie tijdens de rit, de overstaptijd, de netheid en de klimaatregeling in het voertuig, de inrichting van het voertuig, de drukte en het geluid in het voertuig zijn te bewaken aandachtspunten die de top 4 tevredenheid van minstens 70% nog niet halen, maar die een matige of lage impact hebben op de algemene tevredenheid van de rit. De aspecten die in het rood aangeduid staan, zijn aspecten met een ontevredenheid die hoger is dan 15%."





Figuur 83 Percentage van de bevolking die vindt dat er niet voldoende openbaar vervoer, deelsystemen, parkeerplaatsen en/of fietsenstallingen zijn in de gemeente (ABB via PinC)





Figuur 84 Percentage van de bevolking dat vindt dat er NIET voldoende fietsinfrastructuur, autoluwe zones zijn en dat de fiets- of voetpaden in goed staat zijn (PinC)

Lijst met tabellen

Tabel 1 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze (OVG 2015-2019) Opgelet, de minder courante vervoerswijzen hebben een grote onzekerheid.	48
Tabel 2 Verdeling van het gemiddelde aantal afgelegde kilometer per persoon, per dag volgens hoofdvervoerswijze (OVG7)	49
Tabel 3 Gemiddeld aantal opstappers per type dag per P+R in 2025 (De Lijn)	60

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
OV	Openbaar Vervoer
OVG	Onderzoek Verplaatsings-Gedrag Vlaanderen
VoM	Vervoer op Maat
VRA	vervoerregio 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
2026-09-02	Jeroen Van Houtte	opmaak
2026-09-28	Michel Druart	Opmaak en definitieve versie