



Evaluatienota

van het

Routeplan 2030

Regionaal mobiliteitsplan

Ontwerpversie
2021-09

Inleiding

Doel evaluatienota

Deze evaluatienota vormt het sluitstuk¹ van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen 'Routeplan 2030' en dient als instrumentarium om:

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

Deze evaluatienota legt een kader vast van kernindicatoren die minimaal deel uitmaken van de periodieke evaluatie en dus rapportage over het Routeplan 2030 (*"Wat gaan we monitoren en evalueren?"*). De primaire focus zal liggen op het bijeenbrengen van beschikbare data, die evoluties aantonen rond deze kernindicatoren. Idealiter kan op termijn ook aanvullend gerapporteerd worden over bijkomende indicatoren die inzicht verschaffen in de oorzaken en mechanismen achter de kernindicatoren.

Rolverdeling binnen de Vervoerregio

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

Procesverloop en rapportage

Dit moet resulteren in een jaarlijkse rapportage² met beschikbare data die de voorafgaande 12 maanden verzameld werd en een vergelijking met eerdere data en/of data voor andere bestuursniveaus en/of vervoerregio's. De rapportage wordt telkens voorgesteld aan de Vervoerregioraad en het Vlaams Parlement³ in Q1 van een kalenderjaar voor de dataset voor het jaar n-1 (vb. rapportage in Q1 2022 over data voor kalenderjaar 2020). Het jaarlijks totstandkomingsproces ziet er als volgt uit:

- Bepalen van te gebruiken databronnen en meetmethodieken per indicator, verwerken van geleerde lessen uit voorgaande rapportage;

¹ Na de oriëntatienota (inventarisatie en onderzoek – ook visienota genoemd), synthesenota (opbouw strategisch visie en operationele doelstellingen – ook plannota genoemd) en het actieplan (uitwerking van het beleidsscenario).

² Eerste rapportage ten laatste het eerste kalenderjaar na vaststelling van het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan door de Vervoerregioraad Antwerpen.

³ Halfjaarlijkse rapportage naar aanleiding van het Toekomstverbond, met beleidsrapportage in het voorjaar en financiële/cijfermatige rapportage in het najaar.

- Datacollectie per indicator;
- Bundelen, aggregeren, trianguleren en analyseren van data, opmaak ontwerprapport;
- Presentatie van de rapportage en reflectie op noodzakelijke bijsturing in het beleid.

De rapportage gebeurt in de vorm van een jaarverslag dat zowel in een online dashboard alsook in een schriftelijk rapport publiek ter beschikking wordt gesteld. In bijlage worden de gebruikte databronnen (incl. eigenaar, referentiejaar) opgesomd.

Overzicht kernindicatoren

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

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

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

Bijlage: Detail 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

2. Abonnementen duurzame modi

Wat?	Het bezit van abonnement voor diverse duurzame vervoersmodi. Het aantal abonnementen bij inwoners wordt in kaart gebracht door de NMBS, De Lijn, DeWaterbus, ...
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	Vervoersaanbieders duurzame modi, vergunningverleners.

3. Stiptheid Openbaar Vervoer (A-net)

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.

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 vertrekken steeds stipt aan elk mobipunt.
Partners	Vervoersaanbieders openbaar vervoer en deelmobiliteit.

5. Knelpunten fietsnetwerk

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

6. Aanbod deelmobiliteit

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

7. 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. Zijn de overstapmogelijkheden voldoende en voldoende comfortabel? Het Routeplan 2030 zet sterk in op multimodaliteit en de Reisbeleving van deur tot deur bevorderen
Waarom?	Daarom is ook het vlot en aangenaam kunnen overstappen van de ene vervoerswijze op de andere een belangrijke indicator voor de vervoerregio. Dit is in lijn met het Vlaams niveau, waar ook met de Hoppin-punten sterk ingezet op overstap. Daarnaast zijn het aanbod aan verschillende vervoerswijzen in de mobipunten, de stiptheid van het openbaar vervoer en de infrastructuur en diensten in een mobipunt van groot belang. Ook het parkeerbeleid is hierbij een belangrijk aandachtspunt waarover we moeten rapporteren zoals benoemd in de ambitie: Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid
Ambitie	Aanbod neemt toe tot het gewenste niveau is bereikt (zie tabel).
Partners	Vervoersaanbieders, vergunningverleners, wegbeheerders, exploitanten en dMOW.

Uitrusting infrastructuur	Type mobipunt		
	Interregionaal	Regionaal	Lokaal
Minimaal percentage verharde perrons	100%	100%	100%
Minimaal percentage van perrons met schuilhuisjes	100%	100%	100%
Minimaal percentage van de perrons toegankelijk voor personen met motorische beperking en personen met visuele beperking.	100%	100%	100%
Minimaal percentage van perrons met zitbank	100%	100%	100%
Minimaal percentage van perrons met vuilbak	100%	100%	100%
Maximaal percentage van perrons die van het voertuig gescheiden worden door een fietspad	0%	0%	0%
Ticketautomaat De Lijn aanwezig	ja	nee	nee
Elektronisch bord met correcte real time informatie over de aankomsten en vertrekken aanwezig	ja	ja	ja
Overdekte fietsenstalling aanwezig met minimaal 10% vrije ruimte op 90% van de telmomenten	ja	ja	te bepalen
Autoparking aanwezig met minstens 10% vrij ruimte op 90% van de telmomenten	voor elk mobipunt afzonderlijk te bepalen of P+R wenselijk is		
Concessies voor drank/snack automaten (niet op openbaar domein in stedelijke context)	ja	ja	mogelijk
Concessies voor fastfood of kleine winkels en diensten (niet op openbaar domein in stedelijke context)	ja	mogelijk	nee

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.

9. Filezwaarte hoofdwegenet

Wat?	Combinatie van lengte en duur van de file in het invloedsgebied van Antwerpen zoals gerapporteerd door het verkeerscentrum.
Waarom?	Een vlot hoofdwegenet 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).

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.

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)

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.

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.

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, AWV, Lantis, lokale besturen).

15. Modal split personenvervoer

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.

16. Modal split goederenvervoer

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 Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken 🔄
Ambitie	Het aandeel vrachtvervoer over de weg neemt af.
Partners	dMOW, Havenbedrijf Antwerpen en de stad Antwerpen.

17. Vervoersarmoede

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

18. Verkeersveiligheid: aantal ongevallen

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 letselonegevallen neemt af.
Partners	dMOW, politie, vervoersaanbieders en/of de wegbeheerders.

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). Reisbeleving van deur tot deur bevorderen 🗺️
Ambitie	Daling van de voertuigprestaties t.o.v. business as usual conform de Vlaamse ambities die rekening houden met economische groei. Licht vervoer daalt met 6% en zwaar vervoer stijgt met niet meer dan 20% tussen 2017 en 2030.
Partners	dOMG i.s.m. dMOW en de wegbeheerders die instaan voor tellingen.

20. Lawaai

Wat?	Zicht krijgen op knelpunten inzake 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.

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.

Lijst van Afkortingen en vaktermen.

A-net	Deel van het netwerk voor fiets of OV met hoge kwaliteitseisen.
dMOW	departement Mobiliteit en Openbare Werken
dOMG	Departement Omgeving
Q1, Q2, Q3, Q4	Kwartalen van het kalenderjaar
SDG 11.2	Sustainable Development Goals, formeel aangenomen in 2015 door de algemene vergadering van de VN met Agenda 2030 voor Duurzame Ontwikkeling. Doelstelling 11.2 is: "Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen." Daarbij hoort indicator 11.2.1: "Deel van de bevolking dat gemakkelijke toegang heeft tot openbaar vervoer afhankelijk van geslacht, leeftijd, en beperkingen."
OV	Openbaar Vervoer
OVG	Onderzoek Verplaatsings-Gedrag Vlaanderen
VOM	Vervoer Op Maat
VRI	Verkeers-Regel-Installatie of verkeerslicht