



BVR TER UITVOERING VAN HET DECREET VAN 26 APRIL 2019 BETREFFENDE DE BASISBEREIKBAARHEID, WAT BETREFT DE MOBILITEITSMONITORING EN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

[www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) – T +32 2 209 01 11 – E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Adviesvraag	BVR Mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	1 februari 2022	
Formele goedkeuring raad	18 maart 2022	
Contactpersoon	Koen De Meyer	<a href="mailto:kdmeyer@serv.be">kdmeyer@serv.be</a>

# Inhoud

Inleiding	4
Situering	4
Korte inhoud ontwerpbesluit	4
Advies	6
1. Beleidsproces mobiliteitsplanning en basisbereikbaarheid	6
1.1 Planningshiërarchie mobiliteitsplannen	6
1.2 Uitrol basisbereikbaarheid	7
1.3 Rechtsbasis en regierol vervoerregioraden	7
1.4 Goederenvervoer en vervoerregio's	8
2. Monitoring als beleidsinstrument	8
2.1 Opvolging Vlaams, regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid	9
2.2 Begin vandaag met de ontsluiting van gegevens	9
2.3 Integratie gegevens van diverse spelers	10
2.4 Naar een bredere set thematische indicatoren	11

# Inleiding

## Situering

De Vlaamse Regering keurde het 'voorontwerp van besluit ter uitvoering van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, wat betreft de mobiliteitsmonitoring en de voortgangsrapportage' principieel goed op 28 januari 2022. Minister Peeters vroeg de MORA hierover om advies op 1 februari 2022 met een adviestermijn van 30 dagen.

De MORA-leden formuleerden in het adviesproces een aantal vragen ter verduidelijking. We willen het departement MOW bedanken voor de gekregen antwoorden die op de MORA Commissie Personenmobiliteit van 15 februari 2022 nuttig waren voor de onderbouwing van het debat.

De MORA is al lang vragende partij voor een uitgewerkt en functioneel mobiliteitsmonitoringsysteem. Het voor advies voorgelegde ontwerpbesluit biedt daartoe een eerste stap. In dit advies herhaalt de MORA zijn visie op mobiliteitsplanning en basisbereikbaarheid en brengt hij enkele hiaten in de wetgeving opnieuw onder de aandacht. Daarnaast schetst de Raad enkele aanbevelingen om een mobiliteitsmonitoringsysteem uit te werken dat het opvolgen van de voortgang in het bereiken van de beleidsdoelstellingen op Vlaams, regionaal en lokaal niveau moet mogelijk maken. De Raad adviseert ook een aantal concrete wijzigingen voor het ontwerpbesluit.

De MORA vraagt uitdrukkelijk om niet te wachten op de finale goedkeuring van dit BVR en verdere wetgeving om met de in dit advies geschetste aanbevelingen aan de slag te gaan voor een performant en toegankelijk monitoringssysteem.

## Korte inhoud ontwerpbesluit

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 zet de lijnen uit voor het mobiliteitsbeleid en de plaats die de mobiliteitsvisie en -plannen innemen op Vlaams niveau en in de vervoerregio's om de ambitie en doelstellingen te bereiken. Om de voortgang in het bereiken van de beleidsdoelstellingen op te volgen, wordt met dit besluit voorzien in een mobiliteitsmonitoringsysteem en een voortgangsrapportering.

Ten behoeve van de mobiliteitsmonitoring worden een aantal basisvereisten vastgelegd voor de opbouw en het bijhouden van een mobiliteitsinformatiesysteem. Het departement MOW staat in voor de kwaliteitszorg. De gemeenten, provincies en andere instellingen dienen hun medewerking te verlenen aan de ontwikkeling en het bijhouden van de gegevensbank waarover zij beschikken.

Het besluit bepaalt dat de gegevens minstens betrekking moeten hebben op de volgende thema's: verkeersveiligheid, verkeersvolume en -performantie voor verschillende modi, infrastructuur, aanbod en gebruik van vervoersdiensten en milieu-indicatoren. Voor deze thema's

worden gegevens over personenmobiliteit en goederenverkeer verzameld. De gegevens moeten bijdragen tot het inzichtelijk maken van de mobiliteitstoestand.

Verder bevat het besluit bepalingen over de voortgangsrapportage voor de regionale mobiliteitsplannen: de samenstelling van de rapportage, welk type van besluiten men in de rapportage kan opnemen en wat de gevolgen zijn en de actoren die betrokken dienen te worden.

De vervoerregioraad stelt minstens in elke eerste helft van elke regeerperiode voor de regionale mobiliteitsplannen een voortgangsrapport op en maakt dit ter kennisgeving over aan de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid.

# Advies

De MORA stelt vast dat het voor advies voorgelegde 'ontwerp van besluit mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage' een kort, technisch besluit is. In dit advies formuleert de MORA een aantal opmerkingen op het beleidsproces mobiliteitsplanning en basisbereikbaarheid. Vervolgens formuleert de Raad een aantal aanbevelingen voor een performant en toegankelijk monitoringssysteem. De Raad adviseert ook een aantal concrete wijzigingen van het ontwerpbesluit.

## 1. Beleidsproces mobiliteitsplanning en basisbereikbaarheid

De MORA formuleerde de voorbije jaren in talrijke adviezen zijn visie op mobiliteitsplanning en basisbereikbaarheid. De Raad detecteerde een aantal hiaten in de wetgeving en suggereerde een aantal concrete verbetervoorstellen. De Raad betreurt dat deze hiaten nog niet werden opgelost en dit voor advies voorgelegde technische besluit hiertoe ook geen uitkomst biedt.

### 1.1 Planningshiërarchie mobiliteitsplannen

Het ontwerpdecreet basisbereikbaarheid vertrok aanvankelijk van een duidelijke planningshiërarchie waarbij het Mobiliteitsplan Vlaanderen richtinggevend was voor de regionale mobiliteitsplannen. Met de Mobiliteitsvisie werd deze verordenende planningshiërarchie verlaten voor een inspirerende rol voor de Mobiliteitsvisie t.o.v. regionale en lokale plannen.

De MORA gaf in zijn adviezen aan dat hij de Mobiliteitsvisie en de link met de andere mobiliteitsplannen te vrijblijvend vindt. De visietekst biedt onvoldoende sturing aan de andere beleidsniveaus en -domeinen en bevat niet de inhoudelijke elementen die een groot maatschappelijk draagvlak hebben en belangrijk zijn voor de MORA, zoals een ambitieuze modal shift, het STOP-principe en de differentiatie van mobiliteitsoplossingen voor doelgroepen.

De MORA wees op het belang van een uitgewerkt en functioneel mobiliteitsmonitoringsysteem. Ondanks goede intenties is dit in het verleden vaak dode letter gebleven. Informatie, meetgegevens en analyses zijn echter onontbeerlijk om zowel een maatschappelijk debat te voeren als bij de opmaak van een langetermijnvisie. De MORA vroeg om spoedig werk te maken van een besluit mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage.

De MORA stelt vast dat het voor advies voorgelegde ontwerpbesluit een kort, technisch besluit is met een aantal basisvereisten voor de mobiliteitsmonitoring. De MORA verwacht dat het mobiliteitsmonitoringsysteem een structurele bijdrage kan leveren ten aanzien van de beleidsvoorbereiding en uitvoering van het mobiliteitsbeleid op Vlaams, vervoerregionaal en lokaal niveau. Het monitoringssysteem moet ontworpen worden als een transparant systeem dat gelijk is in alle

vervoerregio's en verschillen tussen vervoerregio's kan detecteren. Net omdat er een vrijblijvende link is tussen de Vlaamse mobiliteitsvisie en de regionale plannen, zal het belangrijk zijn dat elk niveau dezelfde thema's en indicatoren in kaart brengt. Dit moet aggregatie van gegevens en een evaluatie op elk niveau mogelijk maken.

Met dit ontwerpbesluit wordt de beleidsverantwoordelijkheid nog meer verschoven van het Vlaams niveau naar het niveau van de vervoerregio's. Dit ontwerpbesluit biedt zo geen antwoord op de vraag van de Raad naar meer afstemming tussen mobiliteitsplannen en beleidsniveaus.

## 1.2 Uitrol basisbereikbaarheid

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 werd breed geformuleerd waardoor vele politieke keuzes deze legislatuur nog moesten uitgewerkt worden. De exacte timing voor de uitrol van basisbereikbaarheid werd al een paar keer verschoven. De MORA stelt vast dat de vooropgestelde doelstelling momenteel midden 2023 is. Dat betekent dat de tijd dringt.

De MORA betreurt dat de versnipperde oplevering van het verdere wettelijke kader basisbereikbaarheid in verzamel- en oprichtingsdecreten en vele strategische uitvoeringsbesluiten voor onduidelijkheid zorgen bij het mobiliteitsmiddenveld en de reiziger. Het is onduidelijk wanneer bepaalde wetgeving zal worden opgeleverd, in welke vorm en hoe de verschillende actoren zich tot elkaar zullen verhouden. De oprichting van een DAB Vervoersautoriteit heeft ongetwijfeld een interactie met dit voor advies voorgelegde ontwerpbesluit en zal er misschien toe leiden dat huidige besluiten terug aangepast moeten worden. Het ontbreekt aan een duidelijke beleidsvisie over het eindplaatje van basisbereikbaarheid. Dit bemoeilijkt het maatschappelijk debat en maakt de in opmaak zijnde regelgeving ondoorzichtig.

De MORA herhaalt zijn suggestie om een kalender op te stellen voor alle betrokken stakeholders en belanghebbenden om duidelijkheid te scheppen in de verdere timing van het wetgevend proces. Daarnaast vraagt de MORA om ook actief te communiceren naar de reiziger zodat hij weet welke toekomstige veranderingen basisbereikbaarheid voor hem zullen teweegbrengen en tot wie hij zich moet richten voor informatie, klachten enz.

## 1.3 Rechtsbasis en regierol vervoerregioraden

In het kader van dit advies wil de MORA ook nog eens wijzen op een hiaat uit het decreet basisbereikbaarheid. Het decreet definieert in art. 7 dat de vervoerregioraad een overlegorgaan is dat multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De regelgeving legt de basis van het mobiliteitsbeleid bij de vervoerregio's. Deze vervoerregio's hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, waardoor alle definitieve beslissingen moeten bevestigd worden door de gemeenteraden of de Vlaamse Regering.

Dit ontwerpbesluit geeft de vervoerregioraden de bevoegdheid om het voortgangsrapport op te stellen en op basis hiervan te beslissen of de strategische visie en het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan moeten gewijzigd worden.

Het is echter niet duidelijk wie verantwoordelijk is als de vervoerregioraden hun monitoringstaken niet halen en wie gemandateerd is hen daarop terecht te wijzen. De MORA vraagt om dit te verduidelijken en het decreet basisbereikbaarheid aan te passen.

## 1.4 Goederenvervoer en vervoerregio's

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de vervoerregioraden het regionaal mobiliteitsplan opstellen dat het kader aangeeft voor het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio. Dit heeft betrekking op personenmobiliteit en goederenvervoer. Dit ontwerpbesluit bepaalt dat de vervoerregioraden in de voortgangsrapportages gegevens over personenmobiliteit en goederenvervoer kunnen meenemen en op basis hiervan wijzigingen kunnen aanbrengen aan het regionaal mobiliteitsplan.

Zoals al aangegeven in zijn advies op de Beleidsnota MOW 2019-2024 herhaalt de MORA zijn standpunt dat goederenvervoer via het spoor, de binnenvaart, de lucht en de weg vooral vervoerregio-overschrijdend is en daarom een coherent beleid op Vlaams niveau vraagt. Op alle niveaus moet overleg met de stakeholders voorzien worden. De MORA herhaalt daarom zijn advies om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen die, op maat van de specifieke vervoerregio of van een specifiek project, alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld betreft bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. Concreet moet de stakeholdermanager er dus ook op toezien dat de juiste expertise en stakeholders aanwezig zijn om het goederenvervoerbeleid te bepalen. De MORA betreurt dat dit tot op vandaag niet het geval is.

## 2. Monitoring als beleidsinstrument

Het mobiliteitsmonitoringsysteem moet volgens de MORA zo worden vormgegeven dat het kan fungeren als essentieel beleidsinstrument om de planning van het mobiliteitsbeleid op alle niveaus te ondersteunen, om evaluaties en beleidsbijsturing mogelijk te maken en om draagvlak te creëren.

In dit deel formuleren we een aantal aanbevelingen om een mobiliteitsmonitoringsysteem uit te werken dat het opvolgen van de voortgang in het bereiken van de beleidsdoelstellingen op Vlaams, regionaal en lokaal niveau moet mogelijk maken. Dit vraagt het integreren van gegevens van diverse spelers, een bredere thematische set indicatoren en maximale ontsluiting en toegankelijkheid van de gegevensdatabank.

De MORA heeft al in verschillende adviezen gepleit voor een uitgewerkt en functioneel mobiliteitsmonitoringsysteem. Het voor advies voorgelegde ontwerpbesluit biedt daartoe een eerste stap. De MORA wil echter uitdrukkelijk vragen om niet te wachten op de finale goedkeuring van dit BVR en verdere wetgeving om met de hieronder geschetste aanbevelingen aan de slag te gaan.



## 2.1 Opvolging Vlaams, regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid

Dit ontwerpbesluit bepaalt dat er minstens één voortgangsrapport per regeerperiode wordt opgesteld met als eventueel gevolg het bijsturen van de regionale mobiliteitsplannen. Van een voortgangsrapportage op Vlaams niveau is geen sprake, hoewel een groot aantal netwerken zoals het Europese en Vlaamse hoofdwegenet, het kernnet, de fietssnelwegen enz. Vlaamse bevoegdheden zijn. De MORA stelt vast dat er zowel politiek als maatschappelijk een grote vraag is om over deze elementen op regelmatige basis een voortgangsrapport te krijgen.

De Raad herhaalt dan ook zijn advies om de Vlaamse Mobiliteitsvisie te valoriseren door een jaarlijkse evaluatie en verantwoording te voorzien in de beleids- en begrotingstoelichting (BBT). Dit vraagt een wijziging van het decreet basisbereikbaarheid. De beleids- en begrotingstoelichting wordt jaarlijks besproken in het Vlaams Parlement waardoor de democratische controle toeneemt. De BBT wordt ook jaarlijks voor advies voorgelegd aan de MORA, waardoor ook de transparantie naar het mobiliteitsmiddenveld toeneemt. Een jaarlijkse rapportering kan er ook voor zorgen dat het beleid eventueel sneller kan bijgestuurd worden.

De Raad vraagt om te voorzien in jaarlijkse voortgangsrapportages van de regionale mobiliteitsplannen, waarin dezelfde thema's en indicatoren aan bod komen als de geadviseerde jaarlijkse voortgangsrapportage van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.

### Aanpassingen aan het ontwerpbesluit

Artikel 6 stelt dat *'er minstens in elke eerste helft van elke regeerperiode voor de regionale mobiliteitsplannen een voortgangsrapport als vermeld in artikel 24, §3, van het decreet van 26 april 2019 wordt opgesteld.'*

De Raad vraagt om dit artikel duidelijker te omschrijven en doet hierbij volgend voorstel:

- Het regionaal mobiliteitsplan wordt elke vijf jaar onderworpen aan een sneltoets waarbij de vervoerregioraad kan oordelen of het beleidsplan nog actueel is, of bepaalde thema's verbreed of verdiept moeten worden of dat het beleidsplan gedateerd is en er een nieuw plan moet opgemaakt worden.
- *"Er wordt jaarlijks een voortgangsrapport voorgelegd aan de vervoerregioraad van het actieplan en de datamonitoring."*

## 2.2 Begin vandaag met de ontsluiting van gegevens

Het ontwerpbesluit stelt in artikel 2 dat het departement MOW instaat voor de kwaliteitszorg en maatregelen neemt om mobiliteitsinformatie te verspreiden. In de nota staat bij artikel 4 dat het de ambitie is om 'het mobiliteitsmonitoringsysteem te laten evolueren tot een centraal kennisplatform'.

De MORA pleit voor een pragmatische aanpak en voor een snelle ontsluiting van data. We vragen dat de data die er vandaag al zijn ter beschikking gesteld worden voor het politieke en

maatschappelijke debat en dat er een transparant routeplan wordt opgesteld naar betere data-verzameling. Een nulmeting bij de start van de concretisering van basisbereikbaarheid bijvoorbeeld, is noodzakelijk maar ontslaat de Vlaamse overheid niet om vandaag al bestaande gegevens breed toegankelijk te maken.

We ondersteunen de doelstelling om te evolueren naar een centraal kennisplatform. Dit vraagt ook de integratie van bestaande indicatorensets van andere beleidsdomeinen en agentschappen. Het Vlaamse Relanceplan, de rapporten van de beleids- en beheerscyclus van lokale besturen, het Vlaams Data Warehouse enz. bevatten immers allen data die moeten gebundeld worden in het mobiliteitsmonitoringsysteem. Ook gegevens van de Federale politie en politiezones moeten meegenomen worden.

Een brede toegankelijkheid impliceert dat de gegevens niet enkel raadpleegbaar zijn voor afdelingen van het departement MOW. Voor de Raad is het cruciaal dat het mobiliteitsmonitoringsysteem op termijn toegankelijk is voor lokale besturen, politiezones, het mobiliteitsmiddenveld, mobiliteitsaanbieders, MaaS-operatoren, routeplanners, kennisinstellingen enz. Instanties moeten ook analyses kunnen doen op schaal van het gewest, de vervoerregioraad, de provincie, de politiezone en de gemeente. Voor o.a. lokale besturen is het belangrijk dat zij toegang krijgen tot de gegevensbank in functie van hun beleidsvoorbereiding. Het is in het verleden immers al gebeurd dat gemeenten mee instaan voor dataverzameling, maar dan geen toegang kregen tot beleidsrelevante info voor hun gemeente.

De MORA pleit voor een stapsgewijze benadering waarbij gegevens in een eerste fase worden ontsloten naar alle referentiestakeholders, waaronder middenveldorganisaties, die werkzaam zijn in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Zo kan in een proces van co-creatie gewerkt worden aan een robuuste en gedragen mobiliteitsmonitoring.

### **Aanpassingen aan het ontwerpbesluit**

Bovenstaande aanbevelingen geven volgens de MORA geen aanleiding tot een aanpassing van het besluit.

In de begeleidende nota aan de Vlaamse Regering staat bij artikel 4 dat 'het mobiliteitsmonitoringsysteem moet evolueren tot een centraal kennisplatform.' De MORA pleit in dit advies vooral voor een pragmatische aanpak die op korte termijn leidt naar een snelle ontsluiting van data, het opstellen van een transparant routeplan naar betere dataverzameling, een nulmeting bij de start van basisbereikbaarheid, de integratie van bestaande indicatorensets en een bredere consulteerbaarheid door vele spelers, mee te nemen in de nota zodat hiermee gestart kan worden.

## **2.3 Integratie gegevens van diverse spelers**

Het ontwerpbesluit stelt in artikel 2 dat de gemeenten, provincies en publiek- en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met de taken van openbaar nut hun medewerking verlenen aan de ontwikkeling en actualisering van de gegevensbank.

De MORA kreeg in de zomer van 2021 en in februari 2022 een toelichting 'monitoring mobiliteits-toestand' van het departement MOW. Daaruit bleek dat de meerderheid van de indicatoren vandaag worden aangeleverd door publieke spelers zoals het departement MOW (OVG, ongevallen, laadpalen, ...), het beleidsdomein MOW (Verkeerscentrum, De Lijn, ...), lokale overheden, de FOD Mobiliteit, de NMBS, ...

De MORA dringt aan om actief samen te werken met private spelers. Ook MaaS-operatoren, ontwikkelaars van routeplanners enz. kunnen immers beleidsrelevante data aanleveren. Het correct aanleveren van jaarlijkse data door externe partijen is een arbeidsintensief proces, bijvoorbeeld om alles GDPR-proof te laten verlopen. Daarom is ondersteuning en begeleiding aangewezen.

Zoals de MORA aangaf in zijn Mobiliteitsverslag 2018 moet het MaaS-dataverhaal vertrekken van interoperabiliteit, wederkerigheid en samenwerking, zodat noch private, noch publieke spelers het alleenrecht over systeemdata en reizigersdata bezitten. Deze uitgangspunten moeten hun weg vinden naar het MaaS afsprakenkader dat momenteel in ontwikkeling is.

### Aanpassingen aan het ontwerpbesluit

De MORA dringt aan om bovenstaande aanbevelingen te valideren, door het ontwerpbesluit en de nota als volgt aan te passen:

- Artikel 3 stelt dat *'de gemeenten, provincies en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaams Gewest belast zijn met de taken van openbaar nut, vermeld in artikel 4 van het voormelde decreet, hun medewerking verlenen aan ontwikkeling en actualisering van de gegevensbank, vermeld in het eerste lid, punt 2°, met de gegevens waarover ze beschikken conform titel III, hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.'* De Raad vraagt deze bepaling zo aan te passen dat ook private spelers en spelers onder federale bevoegdheid kunnen bijdragen aan de gegevensdatabank.
- Zoals hierboven geschetst kan dan in de begeleidende nota aan de Vlaamse Regering verder worden geduïd dat het dan gaat om bv. MaaS-operatoren, routeplanners, de Federale politie enz.

## 2.4 Naar een bredere set thematische indicatoren

Het BVR legt in artikel 3 een thematische scope vast van de basisgegevens die later kunnen vertaald worden in indicatoren. Het BVR noemt minstens 5 thema's:

- verkeersveiligheid
- verkeersvolume en -performantie voor verschillende modi
- infrastructuur
- aanbod en gebruik van vervoersdiensten
- milieu-indicatoren.

Er wordt specifiek vermeld om zowel personen- en goederenmobiliteit in de scope mee te nemen.

De Raad stelt vast dat de bepalingen over mobiliteitsmonitoring in het ontwerpbesluit zich enkel richten op mobiliteits- en milieu-indicatoren. Aangezien het ontwerpbesluit een verdere uitwerking is van het decreet basisbereikbaarheid, meent de MORA dat de monitoring dit brede bereik moet weerspiegelen. Voor de MORA is het belangrijk dat ook bereikbaarheidsindicatoren nauwkeuring gemonitord worden. Ook indicatoren met een maatschappelijke component, zoals vervoersarmoede en toegankelijkheid moeten worden meegenomen. Dit moet het mogelijk maken om te onderzoeken of de concretisering van basisbereikbaarheid erin slaagt om een oplossing te bieden voor de werkelijke bereikbaarheidsbehoeften van gebruikers ongeacht leeftijd, sociaal-economische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.

De Raad vraagt ook om data te verzamelen over de doorstroming van vervoersmodi, en dus de invloed van bepaalde ingrepen in de infrastructuur of in de verkeersafwikkeling.

### **Aanpassingen aan het ontwerpbesluit**

De MORA dringt aan om bovenstaande aanbevelingen te valideren, door het ontwerpbesluit en de nota als volgt aan te passen:

- Voeg in artikel 3 twee thema's toe: '6° bereikbaarheidsindicatoren' en '7° doorstroming'.
- Zoals hierboven geschetst kan dan in de begeleidende nota aan de Vlaamse Regering 'bereikbaarheidsindicatoren' verder worden gedefinieerd als indicatoren met een maatschappelijke component zoals vervoersarmoede en toegankelijkheid. En 'doorstroming' als de invloed van bepaalde ingrepen in de infrastructuur of de verkeersafwikkeling op de doorstroming.