

Standpunt coördinatie mobiliteitsdata

Samenvatting standpunt:

Mobiliteitsdata worden steeds crucialer bij het voeren van een (lokaal) mobiliteitsbeleid. In deze nota focussen we ons op het bestaande “data-governance-model”, de verschillende data-(visualisatie)initiatieven geïnitieerd door de Vlaamse overheid en de regisseursrol van Digitaal Vlaanderen en Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Ten eerste moet het voor de VVSG duidelijk zijn op welke manier data gedeeld wordt. Vervolgens moet duidelijk zijn wat de rol is van de Vlaamse en Europese data spaces en hoe ze zich verhouden ten opzichte van elkaar. Ten derde moet er over gewaakt worden dat er geen gelijkaardige data-initiatieven geïnitieerd worden door de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid. De regisseursrol van Digitaal Vlaanderen en Departement Mobiliteit en Openbare Werken binnen het mobiliteitsdataluik wordt, volgens VVSG, dus onmisbaar. Tot slot moet het “only-once principe” in het (mobiliteits)databeleid voor VVSG altijd leidend zijn.

1. Inleiding

Data-gedreven beleid is vandaag niet meer weg te denken op de verschillende bestuursniveaus. Ook op het lokale niveau worden besturen geconfronteerd met de vraag om steeds meer beleidsbeslissingen te motiveren met data. Data hebben ook een voorspellende waarde. Ze worden gebruikt om toekomstige trends, gebeurtenissen en gedragingen te voorspellen, denk maar aan de uitgebreide verkeersmodelleringstools waar vandaag de dag al volop gebruik van wordt gemaakt. Op die manier kunnen lokale beleidsmakers een inschatting maken van de effecten van hun beleidskeuzes.

Binnen het decreet Basisbereikbaarheid wordt ook gefocust op mobiliteitsmonitoring (en het bijbehorende mobiliteitsmonitoringssysteem, zie ook addendum) om de voortgang van de regionale mobiliteitsplannen te evalueren. De lijnen van het kernnet en het aanvullend net moeten door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn voortdurend gemonitord worden om openbaarvervoersvoorzieningen op de juiste plaats in te zetten. Ook digitalisatie van parkeer- en toegangsrechtensystemen, de verkeersbordendatabank en GIPOD zijn tools die stilaan onmisbaar zijn geworden bij het vormgeven van lokale mobiliteitsplannen.

Ook in aanverwante beleidsthema's zoals klimaat nemen mobiliteitsdata een steeds prominentere rol in. Binnen het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP), werf 3 – koolstofvrije (deel)mobiliteit, worden data rond deelwagensystemen en het aantal laadpunten verzameld en op gemeentelijk niveau weergegeven in het pactportaal. Deze data worden halfjaarlijks aangeleverd door respectievelijk autodelen.net (deelwagens) en departement MOW (laadpunten). Het Lokaal Klimaatpactportaal volgt de resultaten van de lokale besturen op en bundelt ze. Als lokaal bestuur dien je jouw resultaten ook jaarlijks te bespreken op de gemeenteraad. Autodelen.net kreeg bovendien de opdracht van ABB om onderzoek te doen naar de optimalisatie van data en de noden van lokale besturen rond toegankelijke datavergaring binnen het pactportaal.

Bij heel wat data-initiatieven worden lokale besturen ontzorgd door centrale overheden. Ze creëren leesbare dataplatformen en zorgen ervoor dat data op een gestructureerde en eenduidige manier moeten aangeleverd worden (cfr. OSLO-standaard). De VVSG moedigt deze evoluties ten zeerste aan. Tegelijkertijd is de VVSG ook bekommerd om de veelheid aan gelijkaardige data-initiatieven geïnitieerd door de Vlaamse overheid. **Het is van belang om te streven naar meer samenwerking en coördinatie tussen deze initiatieven en de verschillende overheidsdepartementen om de efficiëntie te verhogen en dubbel werk te voorkomen, zodat de lokale besturen optimaal kunnen profiteren van de geboden ondersteuning.**

2. Data governance & waarborgen van only-once principe

Er zijn vandaag al heel wat mobiliteitsdata voorhanden. Private eigenaars beschikken vaak over heel wat car floating data, parkeergegevens ed. Daarnaast hebben overheidsinstanties ook heel wat mobiliteitsdata in hun bezit. Het blijkt echter problematisch om de verschillende databronnen vindbaar te maken en beschikbaar te stellen voor beleidsdoeleinden van de verschillende bestuursniveaus.

Zowel private organisaties als overheden trachten gebundelde en gecoördineerde data-oplossingen aan te bieden door mobiliteitsdata beschikbaar te stellen en overzichtelijk te maken voor lokale besturen. Enerzijds vindt de VVSG dat zowel private als publieke organisaties het initiatief moeten kunnen blijven nemen om data-oplossingen op maat van het lokaal bestuur aan te kunnen bieden. Anderzijds vindt de VVSG dat de Vlaamse overheid een regisseursrol moet spelen bij het structureren, vindbaar maken en waar nodig visueel voorstellen van verschillende data. Dit bespreken we verderop in deze nota. Tot slot kan de Vlaamse overheid ook sturend zijn in de doorontwikkeling van reeds bestaande dataplatformen, waarbij ze concrete opdrachten geeft aan de oorspronkelijke initiatiefnemer. Op die manier kunnen ze afgestemd worden op bestaande of nieuwe beleidsdoelstellingen.

De VVSG vraagt daarnaast aan de Vlaamse overheid om het only-once-principe steeds te volgen en te handhaven over de verschillende departementen en bestuursniveaus heen. Dit principe stelt immers dat organisaties, overheden en burgers maar één keer dezelfde gegevens moeten delen. Vlaanderen zou dus moeten fungeren als intermediaire overheid met betrekking tot het delen van gegevens naar hogere overheden. Tegelijkertijd moet Vlaanderen waakzaam zijn dat ze dit principe ook zelf handhaven in hun verschillende data-initiatieven richting de lokale overheden. Zo moet, bijvoorbeeld, vermeden worden dat data van deelwagens onafhankelijk moeten opgeladen worden in het pactportaal en bij de mobiliteitsmonitoringstool. Data spaces, op Vlaams en Europees niveau, kunnen hier mogelijk een oplossing bieden.

2.1 Data spaces & Nationaal access point (NAP)

Volgens de Europese ITS-richtlijn moeten alle Europese lidstaten een nationaal toegangspunt voor intelligente transportsystemen oprichten (NAP ITS). Mobiliteitsaanbieders zijn via gedelegeerde verordeningen verplicht om volgende datasets en datadiensten te registreren:

- Multimodale reisinformatiediensten (**MMTIS**; [EU 2017/1926](#))
- Realtimeverkeersinformatiediensten (**RTTI**; [EU 2015/962](#))
- Verkeersveiligheidsinformatie (**SRTI**; [EU 886/2013](#))
- Informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (**SSTP**; [EU 885/2013](#))

Het Belgische NAP (transportdata.be) wil de toegang tot mobiliteitsdatasets en diensten centraliseren en hergebruik faciliteren. Alle mobiliteitsdata-eigenaars (overheden, private partners) zijn verplicht hun organisatie te registreren op het Nationaal Acces Point en een link te leggen met hun datasets.

Anderzijds is er op Europees niveau de ambitie om een common European Mobility Dataspace te initiëren (EMDS). De ambitie van de data space is om gegevensuitwisseling te vergemakkelijken om efficiënter en veiliger transport op het Europese grondgebied te creëren. Het bouwt verder op bestaande data-initiatieven en wil de interoperabiliteit, beschikbaarheid en beveiliging van data bevorderen.

Ook binnen de Vlaamse Smart Data Space (VSDS) wordt gewerkt aan een mobiliteit data space. Enerzijds wordt hier het OSLO-traject gelopen waarin men één datastandaard wil uitwerken voor mobiliteitsdata. Anderzijds wordt de focus gelegd op het publiceren en hergebruiken van relevante mobiliteitsdata. De Vlaamse mobiliteit data space zou naadloos moeten aansluiten op de European Mobility Data Space.

De VVSG steunt initiatieven die data-uitwisseling, ook over de landsgrenzen heen, mogelijk maakt. Tegelijkertijd moet het voor lokale besturen duidelijk zijn wat de meerwaarde is van deze data spaces en hoe ze zich verhouden tot elkaar. Ook hier is het belangrijk voor VVSG dat het only-once principe gehandhaafd wordt en data slechts één keer opgeladen hoeven te worden door de lokale besturen. VeloPark.be (zie ook addendum) is een mooi voorbeeld van gegevens die vooral op lokaal niveau beschikbaar zijn, en waar de datastandaard in overleg met de lokale en Vlaamse overheid tot stand kwam. Inspanningen hoeven dan niet gericht te zijn op het opnieuw verzamelen van deze gegevens, maar kunnen zich wel richten op het promoten van de data space.

Daarnaast is het belangrijk dat men weet wie er als data-eigenaar wordt beschouwd en wie er, bijgevolg, verwacht wordt datasets op te laden. Met betrekking tot deelmobiliteit, bijvoorbeeld worden vaak concessies afgesloten met lokale overheden om een deelsysteem uit te rollen op het grondgebied. Hierbij moet de mobiliteitsaanbieder vaak een deel van de data ter beschikking stellen aan de aanbestedende overheid. Het gaat dan vaak om data, relevant voor beleidsdoeleinden. In zo'n gevallen is het belangrijk dat duidelijk is wie beschouwd wordt als eigenaar en bijgevolg verantwoordelijk is voor het opladen van de data. Het only-once principe moet opnieuw leidend zijn.

3. Sturing van bestaande en gelijkaardige data-initiatieven

Naast de uitwisselbaarheid van data initieert de Vlaamse overheid ook verschillende initiatieven om data te visualiseren en geschikt te maken voor (lokale) beleidsdoeleinden. In addendum A geven we een niet-exhaustief overzicht van verschillende lopende initiatieven, waarvan de VVSG op de hoogte is. Zoals in de lijst wordt aangegeven zijn er heel wat datavisualiseringsprojecten waarmee lokale besturen ontzorgd zouden moeten worden. De recente initiatieven en het gebrek aan overzicht en coördinatie zorgt er echter voor dat de tools door de lokale besturen eerder beschouwd worden als losstaande instrumenten in plaats van een geïntegreerd en toegankelijk systeem. Dit leidt tot een

versnippering van middelen en een inefficiënt gebruik van beschikbare hulpmiddelen en expertise.

Kortom, volgens VVSG zijn er een aantal valkuilen waarmee de Vlaamse overheid rekening dient te houden.

- (1) Voor lokale besturen moet het duidelijk zijn welk platform/data-initiatief het best beantwoordt aan de beleidsdoeleinden. Een duidelijk en bruikbaar overzicht voor lokale besturen biedt hier een absolute meerwaarde. Binnen de opdracht van de VMM en ABB (lokale multimodale mobiliteitsdata, zie ook addendum) wordt hier, gedeeltelijk aan die vraag beantwoord. Met een draaiboek wil men bestaande verkeerstellingsinitiatieven catalogiseren en duidelijk aangeven welk platform/meetinstrument het best geschikt is voor de voorliggende lokale beleidsvraag. Tot slot moet ook duidelijk zijn op welke manier de verschillende data-initiatieven zich ten opzichte van elkaar verhouden.
- (2) Omgekeerd moet het over beleidsdomeinen heen mogelijk zijn om dezelfde datatools in te zetten. Zo kan het dashboard deelwagens heel wat inzichten bieden voor het LEKP maar ook voor de evaluatie van de regionale mobiliteitsplannen.
- (3) Data binnen een nieuwe tool moeten vlot ontsloten kunnen worden naar reeds bestaande tools en vice versa.
- (4) Sommige wenselijke data zijn moeilijk te verzamelen, of zeggen maar beperkt iets over een thematiek. De aanwezigheid van fietspaden zegt maar in beperkte mate iets over fietsveiligheid en hangt bv. sterk samen met de snelheidszonerings. In samenwerking met experts kan gezocht worden naar “second best”-data.
- (5) Via raamcontracten waarbij data-oplossingen worden aangeboden voor lokale besturen, kan de Vlaamse Overheid er ook voor zorgen dat er voldoende en noodzakelijke data voor lokale beleidsdoeleinden gedeeld worden. Lokale besturen ervaren vandaag regelmatig het probleem dat er te weinig beleidsrelevante data gedeeld wordt door de data-eigenaars.

3.1. Nood aan een duidelijk kader

Zoals bovenstaande tekst en addendum A aantonen ondernemen verschillende entiteiten binnen de Vlaamse overheid actie om mobiliteitsdata te verzamelen, uitwisselbaar te maken en ter beschikking te stellen. Vanuit de VVSG moedigen we deze evolutie aan, maar benadrukken we het belang van een goede coördinatie tussen de verschillende projecten. Op die manier kan er vermeden worden dat verschillende dataplatformen worden opgesteld met gelijkaardige doeleinden enerzijds. Anderzijds kan informatie efficiënter gecommuniceerd worden tussen verschillende entiteiten en kan men daardoor de bevraging aan lokale besturen minimaliseren.

Digitaal Vlaanderen dient haar rol op te nemen met betrekking tot gestroomlijnde data-ontsluiting. Gezien er binnen deze nota gefocust wordt op data m.b.t. mobiliteit(svraagstukken) vraagt de VVSG aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken om coördinerend op te treden en een duidelijk kader te scheppen waarbinnen de verschillende initiatieven een plaats hebben en waar nodig communiceren met andere monitoringsprojecten.

Ten tweede is de VVSG voorstander van de oprichting van klankbordgroepen *per project in samenwerking met Digitaal Vlaanderen en het leidende overheidsdepartement/agentschap* zodoende de belanghebbende partijen (1) op de hoogte zijn van de (toekomstige) ontwikkeling, (2) bedenkingen, opmerkingen en dergelijke op een directe manier besproken kunnen worden en (3) uitwisseling gemaximaliseerd kan worden. Dergelijke klankbordgroep kan het ook mogelijk maken om inzicht te krijgen in de ontsluiting van data, zoals eerder aangegeven.

Tot slot wordt eenduidigheid met betrekking tot de visualisatie van data wenselijk geacht. Dit wil zeggen dat er via een gelijkaardige taal dient te worden gecommuniceerd over data. Er ontstaat namelijk heel wat verwarring wanneer over quasi dezelfde doelstellingen op diverse manieren gecommuniceerd wordt. Hierdoor is het voor lokale besturen geen evidentie om een beeld te krijgen over hun vooruitgang in desbetreffende doelstellingen. Zoals in het vorige punt aangehaald dienen lokale besturen te weten welk platform/data-initiatief het best beantwoordt aan de beleidsdoeleinden en dient versnippering van de data dus geminimaliseerd te worden. Dit betekent niet dat lokale of interlokale datavisualiseringsinitiatieven, die beantwoorden aan lokale of interlokale beleidsvraagstukken, altijd op een uniforme manier moeten gevisualiseerd worden. VVSG pleit voor een uniforme visualisatie met betrekking tot beleidsdoelstellingen op Vlaams niveau.

4. Conclusie

Data-gedreven beleid is zeer belangrijk op lokaal niveau. Mobiliteitsdata spelen een cruciale rol in beleidsbeslissingen, voorspellende analyses en evaluatieprocessen. Een gestructureerde aanpak en coördinatie tussen verschillende data-initiatieven is noodzakelijk om de efficiëntie te verhogen en dubbel werk te vermijden.

Voor de VVSG zijn daarbij drie zaken van belang:

- Duidelijkheid voor lokale besturen: Er is een behoefte aan een overzicht van beschikbare platforms/data-initiatieven die het best aansluiten bij specifieke beleidsdoeleinden, met een heldere vergelijking tussen deze initiatieven om verwarring te voorkomen.
- Interdisciplinaire toepasbaarheid van datatools: Het vermogen om dezelfde datatools in te zetten voor diverse beleidsdomeinen kan waardevolle inzichten opleveren en efficiëntie bevorderen.
- Vlottere gegevensuitwisseling tussen tools: Het belang van naadloze data-uitwisseling tussen verschillende platforms en tools, om optimaal gebruik te maken van beschikbare informatie en overlapping te vermijden.

Verder is er ook nood aan een duidelijk kader en coördinatie tussen verschillende data-initiatieven. Digitaal Vlaanderen moet hier optreden als coördinator met betrekking tot

gegevensuitwisseling, Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft dan weer een rol om de verschillende data-initiatieven binnen haar beleidsdomein te coördineren.

De oprichting van structurele klankbordgroepen per project waarbij belanghebbende partijen en departementen betrokken worden kan hierbij soelaas bieden.

Tot slot vraagt de VVSG ook uniformiteit in de visualisatie van data om verwarring te voorkomen en lokale besturen duidelijkheid te bieden over hun vooruitgang binnen centraalgestelde beleidsdoelstellingen.

A. Addendum: overzicht initiatieven m.b.t. mobiliteitsdata

De VVSG tracht inzicht te krijgen in het bestaande datalandschap. Hieronder wordt een niet-exhaustieve lijst weergegeven van de gekende initiatieven binnen VVSG, hun finaliteit en de initiatief nemende instantie (trekker).

A.1 Monitoringstools: monitoring Mobiliteit (MoMo)

- Korte beschrijving
De monitoringstool MoMo is een online dashboard dat de belangrijkste trends op vlak van mobiliteit samenbrengt. De cijfers kennen een jaarlijkse update met als bedoeling de belangrijkste evoluties in kaart te brengen op basis van geaggregeerde historische data. Op deze manier kunnen beleidsmedewerkers, mobiliteitsprofessionals, middenveld, vakorganisaties en andere geïnteresseerden ten alle tijde als werkinstrument gebruiken en beschikbare relevante cijfers over mobiliteit evolutief opvolgen en opnemen in rapportages, studies en beleidsdocumenten.
- Trekker: Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Website: [dashboard Monitoring Mobiliteit](#)

A.2 Lokaalklimaatpactportaal: werf 3: elke buurt deelt en is duurzaam bereikbaar

- Korte beschrijving
Het pactportaal volgt de resultaten van lokale besturen inzake het behalen van de LEKP-doelstellingen op. In het kader van het behalen van de doelstellingen rond koolstofvrije (deel)mobiliteit wordt data rond deelwagensystemen en laadpunten verzameld. Deze worden halfjaarlijks aangeleverd door autodelen.net (deelwagensystemen) en door departement MOW (laadpunten).
- Trekker: Agentschap voor Binnenlands Bestuur
- Website: op het [lokaalklimaatpactportaal.be](#) wordt een overzicht gegeven van de doestelling op Vlaams niveau en op niveau van de steden en gemeenten.

A.3 Lokale multimodale mobiliteitsdata - In opmaak

- Korte beschrijving
Het gaat hier over de catalogisering van bestaande multimodale mobiliteitsdata en het ontwikkelen van een draaiboek voor lokaal gebruik. Tegelijkertijd wordt er

uitgezocht hoe lokale mobiliteitsdata aan kunnen sluiten bij de reeds bestaande tool FLOMOVIA.

- Trekker: Agentschap voor Binnenlands Bestuur en de Vlaamse Milieumaatschappij
- Website: Nog niet van toepassing

A.4 Datapedia

- Korte beschrijving
De Datapedia is een laagdrempelig instrument voor beleidsmedewerkers dat hun beleidsvragen matcht met aanbevolen data en tegelijk de kwaliteit van die data verbetert en lacunes detecteert om tot een betere beleidsvoering en dienstverlening te komen.
Met de Vlaamse Datapedia wil het Kenniscentrum Vlaamse Steden bouwen aan een neutraal platform, waar voor verschillende beleidsuitdagingen een overzicht van datasets (en lacunes) wordt gegeven. Voor iedere dataset wordt aan de hand van informatiefiches een inschatting gemaakt van de datakwaliteit (bv. beschikbaarheid, toegankelijkheid, actualiteit, volledigheid, dekkingsgraad, ...) en worden problemen bij de data inzichtelijk gemaakt.
- Trekker: Kenniscentrum Vlaamse Steden, Stad Brugge, Stad Gent, Stad Leuven, Stad Mechelen, Stad Roeselare, Digitaal Vlaanderen, Agentschap Binnenlands Bestuur
- Website: project is voorlopig "on hold"

A.5 Antwerpse Parkeer- en Toegangsregister (ATPR) - uitbreiding

- Korte beschrijving
Het Kenniscentrum Vlaamse Steden onderzocht de mogelijkheid om, naar analogie met ORBA, het Antwerpse Parkeer- en Toegangsregister (APTR) in andere centrumstemsteden uit te rollen. Na een uitgebreide inventarisatie van de wensen van de centrumsteden werd in het najaar van 2022 vorm gegeven aan de PTR-centrumstedenversie waarmee in een eerste fase 2 pilootsteden in 2023 aan de slag gaan. In het kader daarvan werkten we in de werkgroep samen aan waterdichte afspraken voor een licentieovereenkomst bij de overdracht van de broncode. In kader van het programma lokaal digitaal werd in 2023 een haalbaarheidsonderzoek gestart waarin wordt onderzocht of (en hoe) PTR eventueel kan opgeschaald worden tot een Vlaams brede oplossing t.b.v. alle lokale besturen.
- Trekker: Kenniscentrum Vlaamse Steden, Stad Antwerpen, Stad Oostende, Stad Genk (gebruikers)

- Website: Niet van toepassing

A.6 Mobilidata

- Korte beschrijving
Bedrijven, overheden en onderzoekers ontwikkelen innovatieve verkeersoplossingen. Ook in dit project staan dataverzameling, data-uitwisseling en datatellingen centraal. Mobilidata gebruikt technologie om anonieme verkeersgegevens openlijk en in realtime samen te brengen, zodat deze toegankelijk wordt voor belanghebbenden die werken aan het verbeteren van de mobiliteit. Het gaat om gegevens van apps, weginfrastructuur en overheidssystemen.
- Trekker: Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Economie Wetenschap & Innovatie en Agentschap Innoveren en ondernemen.
- Website: <https://www.mobilidata.be/nl>

A.7 Data Integratie voor slimme mobiliteit (DIM)

- Korte beschrijving
Binnen het project “data integratiediensten voor slimme mobiliteit” worden mobiliteitsdatastromen gestandaardiseerd en via de Vlaamse smart data space ter beschikking gesteld. Deze stromen worden ter beschikking gesteld van de Hoppincentrale
- Trekker: Digitaal Vlaanderen
- Website: niet van toepassing

A.8 VeloPark.be

- Korte beschrijving
VeloPark verzamelt alle gegevens over fietsenstallingen in België. Het platform biedt toegang aan steden en gemeenten om stallingen toe te voegen en de kwaliteit van de data te beheren. De informatie kan vervolgens gebruikt worden door allerlei toepassingen, bijvoorbeeld digitale kaarten, routeplanners, websites van gemeenten of evenementen en allerlei fiets apps. Ook op velopark.be is de informatie over de fietsenstallingen raadpleegbaar.
- Trekker: Fietsberaad Vlaanderen, in overleg met VVSG en Departement Mobiliteit en Openbare Werken

- Website: www.velopark.be

A.9 Provincie in Cijfers

- Korte beschrijving:
Online platform waarop kerncijfers, kant-en-klare rapporten en gedetailleerder info per gemeente, regio en Vlaanderen terug te vinden is over allerlei thema's waaronder mobiliteit. Via het dashboard worden kerncijfers op een visuele manier voorgesteld. In de databank is data voor verschillende jaren en gebiedsniveaus terug te vinden.
- Trekker: Initiatief van de vijf Vlaamse Provincies
- Website: <https://provincies.incijfers.be>

A.10 Gemeente-Stadsmonitor

- Korte beschrijving:
De Gemeente-Stadsmonitor is een omgevingsscanner die de brede omgeving van elke Vlaamse stad en gemeente in beeld brengt. De monitor bevat meer dan 300 omgevingsindicatoren of –cijferreeksen voor verschillende thema's, waaronder ook mobiliteit. De indicatoren kennen twee soorten bronnen: indicatoren uit registerdatabanken (centrale databanken van andere Vlaamse en federale overheidsinstanties); en indicatoren uit de driejaarlijkse burgerbevraging bij de inwoners van alle Vlaamse gemeenten.
- Trekker: ABB
- Website: <https://gemeente-stadsmonitor.be>

A.11 FLOMOVIA

- Korte beschrijving: FLOMOVIA is een propagatiemodel om voertuigprestaties in Vlaanderen en Brussel te berekenen op zowel snelwegen als op het onderliggende wegennet. De bedoeling is om op basis van het model een inschatting te kunnen maken van het aantal voertuigkilometers op jaarbasis op elke weg in Vlaanderen en Brussel, dit zowel voor autoverkeer als vrachtverkeer.
- Trekker: Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse Milieumaatschappij
- Website: /