



Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van artikel 34, §1, derde lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, artikel 34, §1, derde lid.

Vormvereiste(n)

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 26/11/2019;
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op ... (datum);
- De Mobiliteitsraad heeft advies gegeven op ... (datum);
- De Raad van State heeft advies xxxxxx/x (nummer) gegeven op ... (datum), met toepassing van artikel ... (artikel), van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. In dit besluit wordt begrepen onder:

- 1° "benchmark": de berekening, vergelijking en interpretatie van verschillende ratio's, die bijdragen aan de beoordeling van de performantie van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn;
- 2° referentiebedrijven: Europese exploitanten van openbaar personenvervoer die opereren in een vergelijkbare context;

- 3° productieve efficiëntie: relatie tussen maximale productie (output) en aangewende middelen (input);
- 4° kostenefficiëntie: productie aan minimale kosten rekening houdend met de gestelde kwaliteitseisen;
- 5° allocatieve efficiëntie: relatie tussen productie en behoefte;
- 6° dynamische efficiëntie: aanpassing aan hedendaagse bedrijfsvoering.

Titel 2. Afspraken over de methode van de benchmark

Art. 2.

De benchmark gebeurt op basis van een vergelijking met minimum vijf en maximum tien referentiebedrijven.

De selectie van de referentiebedrijven wordt gemaakt op basis van volgende kenmerken:

1° Een aanbod van openbaarvervoerdiensten vergelijkbaar met dat van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn:

- a) reguliere busdiensten op korte en middellange afstanden als dominante vorm van door de bedrijven geproduceerde diensten;
- b) tramdiensten voor ten minste een deel van de te selecteren referentiebedrijven;
- c) de afwezigheid van metro- en treindiensten tenzij ze makkelijk uit te sluiten zijn van deze diensten of uit de verzamelde statistieken.

2° Het aanbod is gesitueerd binnen een regio met vergelijkbare sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken:

- a) een bevolkingsdichtheid in de regio als geheel van ongeveer 450 inwoners per km², met een bandbreedte van plus of min 150;
- b) een ruimtelijke spreiding van de bevolking tussen 200 en meer dan 4500 inwoners per km² voor deelgebieden, zoals buitengebied en stedelijk gebied;
- c) een ruimtelijke structuur van een polycentrisch gebied met kleinere steden;
- d) een niveau van economische ontwikkeling van ten minste 75% van het BNP per inwoner van dat van het Vlaams Gewest (ordegrootte €30.000 per inwoner).

Exploitanten van openbaar personenvervoer, actief in onderstaande regio's, zijn referentiebedrijven die beantwoorden aan de kenmerken zoals benoemd in het tweede lid, 2° en behoren rechtstreeks tot deze benchmark:

- 1° OV-concessies in de provincies Zuid-Holland – Noord-Brabant – Limburg;
- 2° Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen
- 3° Operatoren in Schotland.

Art. 3. De benchmark heeft betrekking op vier efficiëntieconcepten: productieve efficiëntie, kostenefficiëntie, allocatieve efficiëntie en dynamische efficiëntie, aan de hand van volgende indicatoren:

- 1° eenheidsprijzen: gemiddelde kosten per eenheid van een kostencomponent;
- 2° kwaliteit middelen: kwaliteitskenmerken van de aangewende middelen;
- 3° kostenopbouw: kostenaandelen in de totale kosten;
- 4° productiviteit: de mate waarin aangewende middelen worden omgezet in outputs;
- 5° gemiddelde kosten: de gemiddelde productiekosten en aanbodkosten van vervoersdiensten;

6° aanbodkwaliteit: kwaliteitskenmerken van het dienstenaanbod (technische maatstaven);

7° kostendekking: de mate waarin de verkoop de kosten dekt en waarin de aangeboden diensten door de klanten worden benut;

8° gemiddelde reizigerskost, -tarieven en -subsidie: de gemiddelde totale aanbodkosten, het gemiddelde tarief en de gemiddelde subsidie, telkens per reiziger-kilometer;

9° dienstkwaliteit: kwaliteitskenmerken van de dienstverlening aan de reizigers;

10° publiek nut: de mate waarin het gebruik van het openbaar vervoer en de subsidies en/of dotaties bijdragen aan de realisatie van beleidsdoelen.

Art. 4.

De vergelijking wordt zowel kwalitatief als kwantitatief gedocumenteerd en gevisualiseerd aan de hand van grafieken, schema's of andere grafische voorstellingen.

Voor elk efficiëntieconcept, vermeld in artikel 3. wordt een gedocumenteerde conclusie geformuleerd. De vier conclusies worden verbonden tot een gemotiveerde eindconclusie.

Titel 3. Slotbepalingen

Art. 5. De Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk personenvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, [DATUM].

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS