



## **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.

### **Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Mobiliteitsraad heeft advies gegeven op 16 januari 2020.
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 10 december 2019.
- De Raad van State heeft advies 66.922/3 gegeven op 18 februari 2020, met toepassing van artikel 84, §3, eerste lid, 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:

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan 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: de Europese exploitanten van openbaar personenvervoer die opereren in een vergelijkbare context;
- 3° productieve efficiëntie: de relatie tussen maximale productie (output) en aangewende middelen (input);
- 4° kostenefficiëntie: de productie aan minimale kosten, rekening houdend met de gestelde kwaliteitseisen;

- 5° allocatieve efficiëntie: de relatie tussen productie en behoefte;  
6° dynamische efficiëntie: de aanpassing aan de hedendaagse bedrijfsvoering.

**Art. 2.** De benchmark wordt uitgevoerd op basis van een vergelijking met minimaal vijf en maximaal tien referentiebedrijven.

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

1° het aanbod van openbaarvervoerdiensten is vergelijkbaar met dat van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Onder vergelijkbaar aanbod wordt verstaan:

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

2° het aanbod van de referentiebedrijven is gesitueerd binnen een regio met vergelijkbare sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken. Onder vergelijkbare sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken wordt verstaan:

- a) een bevolkingsdichtheid in de regio als geheel van ongeveer 450 inwoners per km<sup>2</sup>, met een bandbreedte van plus of min 150;
- b) een ruimtelijke spreiding van de bevolking tussen 200 en meer dan 4500 inwoners per km<sup>2</sup> 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 Vlaamse Gewest, met ordegrrootte 30.000 euro per inwoner.

Minstens één exploitant van openbaar personenvervoer uit volgende regio's behoort rechtstreeks tot de benchmark:

- 1° de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg;
- 2° Nordrhein-Westfalen;
- 3° de Schotse regio rondom de grootsteden Edinburgh en Glasgow.

**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 reizigerskosten, -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.** In de benchmark wordt de vergelijking 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 deelconclusie geformuleerd. De vier deelconclusies worden geïntegreerd in een gemotiveerde eindconclusie.

**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