



Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 20;
- het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, artikel 32, §2, vijfde en zevende lid, en §3, vierde en achtste lid, artikel 44, tweede lid, en artikel 47, §1, tweede lid en §2, artikel 70.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 1 juli 2020.
- De Raad van State heeft advies 67.795/1/V gegeven op 21 augustus 2020, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2^o, 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:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1^o amplitude: de tijdsspanne tussen de eerste en laatste rit van een lijn;
- 2^o cadanslijn: een lijn met een vaste regelmaat in de bediening tijdens de amplitude;
- 3^o centrumsteden: de steden Antwerpen, Gent, Brugge, Leuven, Turnhout, Roeselare, Genk, Oostende, Hasselt, Sint-Niklaas, Kortrijk, Mechelen en Aalst;
- 4^o extrastedelijke verbinding: een verbinding binnen het openbaar vervoer die in een bediening voorziet die de gemeentegrens overschrijdt;
- 5^o frequentie: het aantal ritten per tijdseenheid dat het openbaar vervoer per richting per lijn aanbiedt;

- 6° intrastedelijke verbinding: een verbinding binnen het openbaar vervoer die in de bediening van een centrumstad voorziet binnen de gemeentegrens;
- 7° lijn: een openbaarvervoerverbinding, een bus- of tramverbinding;
- 8° ontsluitend: de fijnmazige bediening van een gebied waarbij snelheid ondergeschikt is aan de bediening van zo veel mogelijk gebruikers van het openbaar vervoer;
- 9° structurerend: een verbinding die aan een van de volgende voorwaarden voldoet:
 - a) ze brengt hoofdstructuur in een net;
 - b) ze zorgt voor de fundamentele opbouw van een net;
 - c) ze bedient de grote vervoersstromen.

Art. 2. Dit besluit is niet van toepassing op gewestgrensoverschrijdende verbindingen.

Hoofdstuk 2. Methodologie

Art. 3. De grootte van de vervoersvraag bepaalt of verbindingen in het kernnet of het aanvullende net worden georganiseerd en dit binnen de beschikbare budgetten.

Verbindingen kunnen extrastedelijk of intrastedelijk zijn.

Art. 4. In dit artikel wordt verstaan onder deelgemeente: alle voormalige gemeenten die vóór de gemeentelijke fusie van 1961 nog zelfstandig waren.

Het intrinsieke potentieel van een extrastedelijke verbinding L_x die loopt van G_1 tot G_n wordt bepaald als

$$P_I(L_x) = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} \sum_{j=i+1}^n d_{i,j} V_{i,j}}{\sum_{i=1}^{n-1} d_{i,i+1}}, \text{ waarbij:}$$

- 1° $G = \{G_1, \dots, G_n\}$: de verzameling van alle deelgemeenten;
- 2° $L = \{L_1, \dots, L_z\}$: de verzameling van alle verbindingen;
- 3° elke verbinding L_x wordt gekenmerkt door:
 - a) $V_{i,j}$: de verplaatsingsstroom tussen deelgemeente G_i en de deelgemeente G_j ;
 - b) $d_{i,j}$: de afstand tussen G_i en G_j , gemeten over de weg.

Art. 5. De vervoersvraag binnen de centrumsteden wordt onderworpen aan een potentieelonderzoek om te bepalen of die voldoende hoog is om intrastedelijke lijnen te organiseren.

Binnen de centrumsteden resulteert het potentieelonderzoek, vermeld in het eerste lid, als gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid en het hoge aantal bestemmingen binnen die steden, in intrastedelijke kernnetlijnen als er voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in artikel 6, derde lid, of in lijnen in het aanvullende net in de overige gevallen.

Hoofdstuk 3. Het kernnet

Art. 6. Een extrastedelijke verbinding behoort tot het kernnet als het intrinsieke potentieel 2500 of hoger is en de omrijfactor niet hoger is dan 1,3.

In het eerste lid wordt verstaan onder omrijfactor: de verhouding van de afstand van het traject van de buslijn ten opzichte van de meest aangewezen afstand van de reisweg met de wagen. Die meest aangewezen afstand van de reisweg met de wagen is niet noodzakelijk de kortst mogelijke weg voor de wagen.

Een intrastedelijke verbinding in centrumsteden behoort tot het kernnet als ze structurerend en niet ontsluitend is.

Tramlijnen behoren altijd tot het kernnet.

In het vierde lid wordt verstaan onder tramlijn: een verbinding binnen het openbaar vervoer die met een tram wordt uitgevoerd.

Art. 7. Binnen het kernnet bestaan de volgende kwaliteitsniveaus:

- 1° een A-bediening;
- 2° een B-bediening;
- 3° een C-bediening.

Het kwaliteitsniveau kan binnen een bepaalde corridor gerealiseerd worden met een of meer kernnetlijnen.

In het tweede lid wordt verstaan onder corridor: een verbindingsschakel tussen kernen en attractiepolen waarin men verkeersstromen concentreert.

Op basis van het type kalenderdag zijn afwijkingen mogelijk van de vooropgestelde bedieningsniveaus.

In het vierde lid wordt verstaan onder type kalenderdag: de typedag binnen een jaarkalender met afgebakende periodes

Art. 8. Bij extrastedelijke kernnetlijnen wordt het vereiste kwaliteitsniveau aan de hand van het intrinsieke potentieel bepaald.

Bij een intrinsiek potentieel van 15000 of hoger wordt gestreefd naar een A-bediening. Bij een intrinsiek potentieel van 4500 of hoger wordt gestreefd naar een B-bediening. Bij een intrinsiek potentieel van 2500 of hoger wordt gestreefd naar een C-bediening.

Art. 9. Bij intrastedelijke kernnetlijnen wordt het vereiste kwaliteitsniveau bepaald aan de hand van het potentieelonderzoek. Daarbij bestaan de volgende kwaliteitsniveaus:

- 1° een A-bediening;
- 2° een B-bediening.

Art. 10. Als een kernnetlijn een A-bediening vereist, voldoet die lijn aan al de volgende voorwaarden:

- 1° de lijn wordt op weekdays minstens van 6 uur tot en met 23 uur bediend, waarbij voor 7 uur en na 19 uur in elke richting minstens één rit om het half uur plaatsvindt en tussen 7 uur en 19 uur per richting minstens één rit om het kwartier plaatsvindt;
- 2° de lijn wordt op zaterdagen minstens van 8 uur tot en met 23 uur bediend, waarbij na 19 uur in elke richting minstens één rit om het half uur plaatsvindt en tussen 8 uur en 19 uur per richting minstens één rit om het kwartier plaatsvindt;
- 3° de lijn wordt op zon- en feestdagen voor intrastedelijke verbindingen minstens van 8 uur tot en met 21 uur bediend en op die lijn vindt op zon- en feestdagen per richting minstens één rit om het half uur plaats;
- 4° op de lijn vindt op zon- en feestdagen voor extrastedelijke verbindingen, als een aanbod te verantwoorden is volgens de vervoersvraag, om het half uur in één rit per richting plaats. De richtinggevende amplitude is van 8 uur tot en met 21 uur.

Als een kernnetlijn een B-bediening vereist, voldoet die lijn aan al de volgende voorwaarden:

- 1° de lijn wordt op weekdays minstens van 6 uur tot en met 21 uur bediend, waarbij voor 7 uur en na 19 uur in elke richting minstens één rit om het uur plaatsvindt en tussen 7 uur en 19 uur per richting minstens één rit om het half uur plaatsvindt;
- 2° de lijn wordt op zaterdagen minstens van 8 uur tot en met 21 uur bediend en per richting vindt minstens één rit om het uur plaats;
- 3° de lijn wordt op zon- en feestdagen voor intrastedelijke kernnetverbindingen van 8 uur tot en met 21 uur bediend en per richting vindt minstens één rit om het uur plaats;
- 4° op de lijn vindt op zon- en feestdagen voor extrastedelijke kernnetverbindingen, als een aanbod te verantwoorden is volgens de vervoersvraag, om het uur één rit per richting plaats. De richtinggevende amplitude is van 8 uur tot en met 21 uur.

Als een kernnetlijn een C-bediening vereist, voldoet die lijn aan al de volgende voorwaarden:

- 1° de lijn wordt op weekdays minstens van 6 uur tot en met 19 uur bediend en per richting vindt minstens één rit om het uur plaats;
- 2° de lijn wordt op zaterdagen minstens van 8 uur tot en met 19 uur bediend en per richting vindt minstens één rit om het uur plaats;
- 3° als met het oog op de vervoersvraag een aanbod te verantwoorden is, wordt op zon- en feestdagen voorzien in het aanbod dat nodig is volgens de vervoersvraag. De richtinggevende amplitude is van 8 uur tot en met 19 uur. De richtinggevende frequentie is één rit per richting om het uur.

Art. 11. De exploitant evalueert het kernnet en kan om het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag, na advies van de vervoerregioraad, met behoud van de toepassing van artikel 6 tot en met 10, een gemotiveerde beslissing nemen om de volgende aspecten bij te sturen:

- 1° de reisweg;
- 2° de invulling van de kwaliteitscriteria, namelijk de frequentie en de amplitude;

3° de plaats van de haltes.

Hoofdstuk 4. Kwaliteitseisen voor het aanvullende net

Art. 12. In dit artikel wordt verstaan onder functionele lijn: een lijn waarvan de dienstregeling toegespitst is op piekmomenten en gericht is op bepaalde doelgroepen of attractiepolen.

Binnen het aanvullende net worden bedieningen ingedeeld in cadanslijnen en functionele lijnen.

Een extrastedelijke gecadanseerde verbinding behoort tot het aanvullende net als het intrinsieke potentieel 1000 of hoger is.

Een intrastedelijke gecadanseerde verbinding die ontsluitend of niet-structurerend is, behoort tot het aanvullende net.

Binnen het aanvullende net kan een functionele lijn voorzien worden waar er systematisch, op beperkte tijdstippen van de dag een voldoende hoge vervoersvraag aanwezig is.

Art. 13. De amplitude van een cadanslijn wordt volgens de vervoersvraag vastgesteld.

Cadanslijnen rijden op weekdays en zaterdag met een minimale frequentie van één rit per uur per richting gedurende hun hele amplitude.

Als er op zondagen en feestdagen een bediening van een cadanslijn wordt ingelegd, heeft die een minimale bediening van één rit per twee uur per richting.

Art. 14. De vervoerregioraad legt het aanvullende net vast rekening houdend met de eisen, vermeld in artikel 12 en 13.

Art. 15. De exploitant evalueert het aanvullende net en kan om het aanbod op economisch verantwoorde wijze op de reële vervoersvraag af te stemmen in consensus met de vervoerregioraad en met behoud van de toepassing van artikel 12 en 13, de volgende aspecten bijsturen:

- 1° de reisweg;
- 2° de invulling van de kwaliteitscriteria, namelijk de frequentie en de amplitude;
- 3° de plaats van de haltes.

Als een consensus tussen de exploitant en de vervoerregioraad in eerste instantie uitblijft, doet de vervoerregioraad een alternatief voorstel voor het aanvullende net dat de exploitant op equivalente wijze in staat stelt om de volgende aspecten, met behoud van de toepassing van artikel 12 en 13, af te stemmen op de reële vervoersvraag:

- 1° de reisweg;
- 2° de invulling van de kwaliteitscriteria, namelijk de frequentie en de amplitude;
- 3° de plaats van de haltes.

Hoofdstuk 5. Overige kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullende net

Art. 16. Binnen de centrumsteden wordt naar een minimale afstand tussen halteplaatsen van 400 meter gestreefd. Voor de andere haltes wordt naar een minimale afstand tussen haltes van 600 meter gestreefd.

Bij het bepalen van de inplanting van de haltes wordt rekening gehouden met al de volgende aspecten:

- 1° de verkeersveiligheid;
- 2° de toegankelijkheid tot de halte;
- 3° de nabijheid van kruispunten;
- 4° de nabijheid van attractiepolen en mobipunten;
- 5° de afstand ten opzichte van woonzones en tewerkstellingszones.

Art. 17. Voertuigen die ingezet worden op het kernnet en het aanvullende net, bieden voldoende capaciteit aan opdat reizigers niet geweigerd zouden worden op die voertuigen door een gebrek aan capaciteit.

De exploitant streeft er prioritair naar, binnen de beschikbare budgetten, om de capaciteit, vermeld in het eerste lid, aan te bieden, door de frequentie of de capaciteit van de voertuigen te verhogen of door versterkingsritten in te leggen.

Hoofdstuk 6. Doorstroming voor het kernnet en het aanvullende net

Art. 18. De wegbeheerder garandeert een vlotte doorstroming om de exploitant in staat te stellen een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie aan te bieden aan de reiziger. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden.

Betrouwbaarheid is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. Efficiëntie bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden.

De betrouwbaarheid (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spitstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spitstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De efficiëntie (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spitstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De spitstijdblokken zijn de volgende: van 7 uur tot 9 uur en van 15.30 uur tot 18 uur. De overige tijdsblokken zijn de volgende: van 0 uur tot 7 uur, van 9 uur tot 15.30u, van 18 uur tot 19.30 uur en van 19.30 uur tot 24 uur.

De meetperiode om de betrouwbaarheid en de efficiëntie te berekenen bedraagt twee maanden tijdens een schoolperiode.

Art. 19. De wegbeheerders realiseren projecten, al dan niet in het kader van een gezamenlijke opdracht met de exploitant om de doorstroming van bus- en tramvoertuigen te verbeteren, om de streefwaarden van betrouwbaarheid en efficiëntie te bereiken.

Hoofdstuk 7. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest

Art. 20. In het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest worden hoofdstuk II tot en met IV, die bestaan uit artikel 2 tot en met 11, opgeheven.

Afdeling 2. Wijzigingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM

Art. 21. In artikel 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 22. Artikel 18 en 19 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Art. 23. Artikel 58 en 59 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de Basisbereikbaarheid treden in werking op dezelfde datum als dit besluit.

Art. 24. De Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, 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