

3° au § 3, alinéa 2, le nombre « 0,445 » est remplacé par le nombre « 0,5 » ;

4° au § 4, alinéa 2, le nombre « 98 » est remplacé par le nombre « 111 » ;

5° au § 4, alinéa 3, le nombre « 70 » est remplacé par le nombre « 80 ».

**Art. 2.** Le Ministre flamand qui a l'agriculture et la pêche en mer dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 21 février 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de l'Économie, de l'Innovation, de l'Emploi, de l'Économie sociale et de l'Agriculture,

H. CREVITS

## VLAAMSE OVERHEID

[C – 2020/40634]

### 21 FEBRUARI 2020. — 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 ordegraad 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, 21 februari 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
L. PEETERS

—————  
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2020/40634]

**21 FEVRIER 2020. — Arrêté du Gouvernement flamand portant exécution de l'article 34, § 1, alinéa 3 du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base**

**Fondement juridique**

Le présent arrêté est fondé sur :

- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, l'article 34, § 1, alinéa 3.

**Formalités**

Les formalités suivantes sont remplies :

- Le Conseil de Mobilité (« Mobiliteitsraad ») a donné son avis le 16 janvier 2020.
- Le ministre flamand ayant le budget dans ses attributions a donné son accord le 10 décembre 2019.
- Le Conseil d'État a donné son avis 66.922/3 le 18 février 2020, en application de l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup> des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

**Initiateur**

Le présent arrêté est proposé par la ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° analyse comparative : le calcul, la comparaison et l'interprétation de différents ratios, qui contribuent à l'évaluation des performances de la société flamande de transport De Lijn ;
- 2° entreprises de référence : les exploitants européens de transport public de passagers opérant dans un contexte similaire ;
- 3° efficacité productive : la relation entre la production maximale (sortie) et les ressources utilisées (entrée) ;
- 4° coût-efficacité : la production à un coût minimal, en tenant compte des exigences de qualité prédéfinies ;
- 5° efficacité d'allocation : la relation entre la production et le besoin ;
- 6° efficacité dynamique : l'adaptation à la gestion d'entreprise moderne.

**Art. 2.** L'analyse comparative se base sur une comparaison avec un minimum de cinq et un maximum de dix entreprises de référence.

Les entreprises de référence sont sélectionnées sur la base des caractéristiques suivantes :

- 1° l'offre de services de transport public est comparable à celle de la société flamande de transport De Lijn. On entend par offre comparable :
  - a) des services réguliers d'autobus sur de courtes et moyennes distances, qui constituent la forme dominante des services produits par les entreprises ;
  - b) des services de tramway pour au moins une partie des entreprises de référence à sélectionner ;

- c) l'absence de services de métro et de train, sauf si ces services peuvent être facilement exclus de l'offre ou des statistiques recueillies.
- 2° l'offre des entreprises de référence est située dans une région aux caractéristiques socio-économiques et spatiales similaires. On entend par caractéristiques socio-économiques et spatiales similaires :
- une densité de population dans l'ensemble de la région d'environ 450 habitants par km<sup>2</sup>, avec une marge de plus ou moins 150 ;
  - une répartition spatiale de la population entre 200 et plus de 4 500 habitants par km<sup>2</sup> pour les sous-régions telles que les zones rurales ou urbaines ;
  - une structure spatiale d'une zone polycentrique avec des petites villes ;
  - un niveau de développement économique équivalent à 75 % ou plus du PNB par habitant de la Région flamande, avec un ordre de grandeur de 30 000 euros par habitant.

Au moins un exploitant de transport public de passagers des régions suivantes est directement inclus dans l'analyse comparative :

- les provinces de Hollande méridionale (« Zuid-Holland »), du Brabant septentrional (« Noord-Brabant ») et du Limbourg ;
- la Rhénanie-du-Nord-Westphalie ;
- la région écossaise autour des grandes villes d'Édimbourg et de Glasgow.

**Art. 3.** L'analyse comparative couvre quatre concepts d'efficacité : l'efficacité productive, l'efficacité des coûts, l'efficacité d'allocation et l'efficacité dynamique, sur la base des indicateurs suivants :

- prix unitaires : le coût unitaire moyen d'un élément de coût ;
- qualité des ressources : les caractéristiques de qualité des ressources utilisées ;
- structure des coûts : les parts des coûts dans les coûts totaux ;
- productivité : la mesure dans laquelle les ressources utilisées sont converties en sorties ;
- coûts moyens : les coûts moyens de la production et de l'offre des services de transport ;
- qualité de l'offre : les caractéristiques de qualité de l'offre de services (normes techniques) ;
- couverture des coûts : la mesure dans laquelle les ventes couvrent les coûts et dans laquelle les services offerts sont utilisés par les clients ;
- les coûts, les tarifs et la subvention moyens des passagers : les coûts totaux moyens de l'offre, le tarif moyen et la subvention moyenne, dans chaque cas par passager-kilomètre ;
- qualité du service : les caractéristiques de qualité du service fourni aux passagers ;
- utilité publique : la mesure dans laquelle l'utilisation des transports publics et les subventions ou dotations contribuent à la réalisation des objectifs politiques.

**Art. 4.** Dans l'analyse comparative, la comparaison est documentée qualitativement et quantitativement et visualisée au moyen de graphiques, de schémas ou d'autres représentations graphiques.

Pour chaque concept d'efficacité mentionné à l'article 3, une sous-conclusion documentée est formulée. Les quatre sous-conclusions seront intégrées dans une conclusion finale motivée.

**Art. 5.** Le ministre flamand ayant le transport en commun de passagers dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 21 février 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,  
L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2020/40656]

**21 FEBRUARI 2020. — Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de lijst van equivalente maatregelen, vermeld in artikel 14, § 5, van het Mestdecreet van 22 december 2006, voor het jaar 2020**

#### Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op :

- het Mestdecreet van 22 december 2006, artikel 14, § 5, vervangen bij het decreet van 24 mei 2019.

#### Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld :

- De beoordelingscommissie voor equivalente maatregelen, als vermeld in artikel 14, § 5, van het Mestdecreet van 22 december 2006, heeft advies gegeven op 18 februari 2020.
- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 17 februari 2020.
- Er is geen advies gevraagd aan de Raad van State, met toepassing van artikel 3, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973. Er is een dringende noodzakelijkheid omdat voorliggend besluit de invoering van equivalente maatregelen voor het jaar 2020 moet mogelijk maken en de voorgesteld equivalente maatregelen ingrijpen op de hoeveelheid meststoffen die de betrokken landbouwers mogen gebruiken en het tijdstip waarop ze deze meststoffen mogen gebruiken. Opdat landbouwers nog in de mogelijkheid zouden zijn om voor deze equivalente maatregel te kiezen is het dan ook noodzakelijk dat deze maatregelen zo snel mogelijk van kracht worden.