

## VLAAMSE OVERHEID

[C – 2020/15669]

**4 SEPTEMBER 2020. — 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°, 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° amplitude: de tijdsspanne tussen de eerste en laatste rit van een lijn;
- 2° cadanslijn: een lijn met een vaste regelmaat in de bediening tijdens de amplitude;
- 3° centrumsteden: de steden Antwerpen, Gent, Brugge, Leuven, Turnhout, Roeselare, Genk, Oostende, Hasselt, Sint-Niklaas, Kortrijk, Mechelen en Aalst;
- 4° extrastedelijke verbinding: een verbinding binnen het openbaar vervoer die in een bediening voorziet die de gemeentegrens overschrijdt;
- 5° 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

$$P_1(L_x) = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} \sum_{j=i+1}^n d_{i,j} V_{i,j}}{\sum_{i=1}^{n-1} d_{i,i+1}}, \text{ waarbij:}$$

- 1°  $G = \{G_1, \dots, G_n\}$ : de verzameling van alle deelgemeenten;
- 2°  $L = \{L_1, \dots, L_n\}$ : 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 zaterdag 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 zaterdag 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 zaterdag 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 zaterdagen 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, 4 september 2020.

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

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

#### TRADUCTION

#### AUTORITE FLAMANDE

[C – 2020/15669]

#### 4 SEPTEMBRE 2020. — Arrêté du Gouvernement flamand déterminant les exigences de qualité pour le réseau central et le réseau complémentaire et les valeurs cibles pour les gestionnaires de la voirie en matière de fluidité des transports publics

##### Fondements juridiques

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 20 ;
- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, article 32, § 2, alinéas 5 et 7, et § 3, alinéas 4 et 8, article 44, alinéa 2, article 47, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, et § 2, et article 70.

##### Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

- l'Inspection des Finances a rendu un avis le 1<sup>er</sup> juillet 2020 ;
- le Conseil d'État a rendu l'avis 67.795/1/V le 21 août 2020, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</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 :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

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

- 1° amplitude : le laps de temps entre le premier et le dernier trajet d'une ligne ;
- 2° ligne cadencée : ligne à régularité fixe dans la desserte durant l'amplitude ;
- 3° villes-centres : les villes d'Anvers, Gand, Bruges, Louvain, Turnhout, Roulers, Genk, Ostende, Hasselt, Saint-Nicolas, Courtrai, Malines et Alost ;
- 4° liaison extra-urbaine : liaison dans les transports publics qui prévoit une desserte au-delà de la limite communale ;
- 5° fréquence : nombre de trajets par unité de temps qu'offrent les transports publics par sens et par ligne ;
- 6° liaison intra-urbaine : liaison dans les transports publics qui prévoit la desserte d'une ville-centre à l'intérieur de la limite communale ;
- 7° ligne : une liaison de transports publics, une liaison de bus ou de tram ;
- 8° fonction de désenclavement : la desserte finement maillée d'une zone, où la vitesse est subordonnée à la desserte d'un maximum d'usagers des transports publics ;
- 9° structurante : liaison qui remplit l'une des conditions suivantes :
  - a) elle constitue la structure principale d'un réseau ;

- b) elle assure la construction fondamentale d'un réseau ;  
 c) elle dessert les grands flux de transport.

**Art. 2.** Le présent arrêté ne s'applique pas aux liaisons transrégionales.

CHAPITRE 2. — *Méthodologie*

**Art. 3.** L'importance de la demande de transport détermine si des liaisons sont organisées dans le réseau central ou le réseau complémentaire et ce, dans les limites des budgets disponibles.

Des liaisons peuvent être extra-urbaines ou intra-urbaines.

**Art. 4.** Dans le présent article, on entend par section de commune : toutes les anciennes communes qui étaient encore indépendantes avant la fusion des communes de 1961.

Le potentiel intrinsèque d'une liaison extra-urbaine  $L_x$  qui va de  $G_1$  à  $G_n$  est déterminé comme suit :

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

- 1°  $G = \{G_1, \dots, G_n\}$  : l'ensemble de toutes les sections de commune ;  
 2°  $L = \{L_1, \dots, L_z\}$  : l'ensemble de toutes les liaisons ;  
 3° chaque liaison  $L_x$  est caractérisée par :  
 a)  $V_{i,j}$  : le flux de déplacement entre la section de commune  $G_i$  et la section de commune  $G_j$  ;  
 b)  $d_{i,j}$  : la distance entre  $G_i$  et  $G_j$ , mesurée par la route.

**Art. 5.** La demande de transport à l'intérieur des villes-centres est soumise à un examen du potentiel afin de déterminer si elle est suffisamment élevée pour organiser des lignes intra-urbaines.

À l'intérieur des villes-centres, l'examen du potentiel visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> débouche, par suite de la haute densité de population et du nombre élevé de destinations au sein de ces villes, sur des lignes de réseau central intra-urbaines si les conditions visées à l'article 6, alinéa 3, sont remplies ou sur des lignes dans le réseau complémentaire dans les autres cas.

CHAPITRE 3. — *Le réseau central*

**Art. 6.** Une liaison extra-urbaine appartient au réseau central si le potentiel intrinsèque est égal ou supérieur à 2 500 et si le facteur de détour n'est pas supérieur à 1,3.

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, on entend par facteur de détour : le rapport entre la distance du trajet de la ligne de bus et la distance la plus indiquée du trajet en voiture. Cette distance la plus indiquée du trajet en voiture n'est pas nécessairement le chemin le plus court pour la voiture.

Une liaison intra-urbaine dans les villes-centres appartient au réseau central si elle est structurante et n'a pas une fonction de désenclavement.

Les lignes de tram appartiennent toujours au réseau central.

À l'alinéa 4, on entend par ligne de tram: une liaison dans les transports publics qui est assurée par un tram.

**Art. 7.** Les niveaux de qualité suivants existent au sein de réseau central :

- 1° une desserte A ;  
 2° une desserte B ;  
 3° une desserte C.

Le niveau de qualité peut être réalisé à l'intérieur d'un corridor donné par une ou plusieurs lignes de réseau central.

À l'alinéa 2, on entend par corridor : une jonction entre des centres et des pôles d'attraction dans laquelle on concentre des flux de trafic.

Sur la base du type de jour calendrier, des dérogations aux niveaux de desserte postulés sont possibles.

À l'alinéa 4, on entend par type de jour calendrier : le type de jour dans une année calendrier avec des périodes délimitées.

**Art. 8.** Dans le cas de lignes de réseau central extra-urbaines, le niveau de qualité requis est déterminé à l'aide du potentiel intrinsèque.

Pour un potentiel intrinsèque égal ou supérieur à 15 000, on vise une desserte A. Pour un potentiel intrinsèque égal ou supérieur à 4 500, on vise une desserte B. Pour un potentiel intrinsèque égal ou supérieur à 2 500, on vise une desserte C.

**Art. 9.** Dans le cas de lignes de réseau central intra-urbaines, le niveau de qualité requis est déterminé à l'aide de l'examen du potentiel. À cet égard, les niveaux de qualité suivants existent :

- 1° une desserte A ;  
 2° une desserte B.

**Art. 10.** Si une ligne du réseau central exige une desserte A, cette ligne remplit l'ensemble des conditions suivantes :

1° en semaine, la ligne est desservie de 6 heures à 23 heures au moins, étant entendu qu'avant 7 heures et après 19 heures, au moins un trajet dans chaque sens est assuré toutes les demi-heures et qu'entre 7 heures et 19 heures, au moins un trajet par sens est assuré tous les quarts d'heure ;

2° les samedis, la ligne est desservie de 8 heures à 23 heures au moins, étant entendu qu'après 19 heures, au moins un trajet dans chaque sens est assuré toutes les demi-heures et qu'entre 8 heures et 19 heures, au moins un trajet par sens est assuré tous les quarts d'heure ;

3° les dimanches et jours fériés, la ligne est desservie pour les liaisons intra-urbaines de 8 heures à 21 heures au moins et sur cette ligne, au moins un trajet par sens est assuré toutes les demi-heures les dimanches et jours fériés ;

4° les dimanches et jours fériés, un trajet par sens est assuré toutes les demi-heures sur la ligne pour les liaisons extra-urbaines, si une offre se justifie selon la demande de transport. L'amplitude indicative est comprise entre 8 heures et 21 heures.

Si une ligne du réseau central exige une desserte B, cette ligne remplit l'ensemble des conditions suivantes :

1° en semaine, la ligne est desservie de 6 heures à 21 heures au moins, étant entendu qu'avant 7 heures et après 19 heures, au moins un trajet dans chaque sens est assuré toutes les heures et qu'entre 7 heures et 19 heures, au moins un trajet par sens est assuré toutes les demi-heures ;

2° les samedis, la ligne est desservie de 8 heures à 21 heures au moins et au moins un trajet par sens est assuré toutes les heures ;

3° les dimanches et jours fériés, la ligne est desservie pour les liaisons de réseau central intra-urbaines de 8 heures à 21 heures et au moins un trajet par sens est assuré toutes les heures

4° les dimanches et jours fériés, un trajet par sens est assuré toutes les heures sur la ligne pour les liaisons de réseau central extra-urbaines, si une offre se justifie selon la demande de transport. L'amplitude indicative est comprise entre 8 heures et 21 heures.

Si une ligne du réseau central exige une desserte C, cette ligne remplit l'ensemble des conditions suivantes :

1° en semaine, la ligne est desservie de 6 heures à 19 heures au moins et au moins un trajet par sens est assuré toutes les heures ;

2° les samedis, la ligne est desservie de 8 heures à 19 heures au moins et au moins un trajet par sens est assuré toutes les heures ;

3° si, afin de répondre à la demande de transport, une offre se justifie, il sera pourvu à l'offre nécessaire selon la demande de transport les dimanches et jours fériés. L'amplitude indicative est comprise entre 8 heures et 19 heures. La fréquence indicative est d'un seul trajet par sens toutes les heures.

**Art. 11.** L'exploitant évalue le réseau central et peut, en vue d'une adaptation économiquement justifiée de l'offre à la demande réelle de transport, sur avis du conseil de la région de transport et sous réserve de l'application des articles 6 à 10, prendre une décision motivée pour ajuster les aspects suivants :

1° l'itinéraire ;

2° la concrétisation des critères de qualité, à savoir la fréquence et l'amplitude ;

3° la localisation des arrêts.

#### CHAPITRE 4. — Exigences de qualité pour le réseau complémentaire

**Art. 12.** Dans le présent article, on entend par ligne fonctionnelle : une ligne dont l'horaire est concentré sur les heures de pointe et est axé sur des groupes-cibles ou pôles d'attraction déterminés.

Dans le réseau complémentaire, les dessertes sont réparties en lignes cadencées et en lignes fonctionnelles.

Une liaison cadencée extra-urbaine appartient au réseau complémentaire si le potentiel intrinsèque est égal ou supérieur à 1 000.

Une liaison cadencée intra-urbaine qui a une fonction de désenclavement ou qui n'est pas structurante appartient au réseau complémentaire.

Dans le réseau complémentaire, une ligne fonctionnelle peut être prévue là où la demande de transport est, systématiquement, suffisamment élevée à certains moments de la journée.

**Art. 13.** L'amplitude d'une ligne cadencée est fixée selon la demande de transport.

Les lignes cadencées circulent en semaine et les samedis à une fréquence minimale d'un trajet par heure et par sens durant toute leur amplitude.

Si une desserte d'une ligne cadencée est instaurée les dimanches et jours fériés, elle est au minimum d'un trajet toutes les deux heures par sens.

**Art. 14.** Le conseil de la région de transport établit le réseau complémentaire en tenant compte des exigences visées aux articles 12 et 13.

**Art. 15.** L'exploitant évalue le réseau complémentaire et peut, en vue d'une adaptation économiquement justifiée de l'offre à la demande réelle de transport, en consensus avec le conseil de la région de transport, et sous réserve de l'application des articles 12 et 13, ajuster les aspects suivants :

1° l'itinéraire ;

2° la concrétisation des critères de qualité, à savoir la fréquence et l'amplitude ;

3° la localisation des arrêts.

En l'absence de consensus entre l'exploitant et le conseil de la région de transport dans un premier temps, le conseil de la région de transport formule une proposition alternative pour le réseau complémentaire qui permet de manière équivalente à l'exploitant d'adapter les aspects suivants, sous réserve de l'application des articles 12 et 13, à la demande réelle de transport :

- 1° l'itinéraire ;
- 2° la concrétisation des critères de qualité, à savoir la fréquence et l'amplitude ;
- 3° la localisation des arrêts.

#### CHAPITRE 5. — *Autres exigences de qualité pour le réseau central et le réseau complémentaire*

**Art. 16.** Dans les villes-centres, on tend à une distance minimale entre arrêts de 400 mètres. En ce qui concerne les autres arrêts, on tend à une distance minimale entre arrêts de 600 mètres.

Pour déterminer l'implantation des arrêts, tous les aspects suivants sont pris en compte :

- 1° la sécurité routière ;
- 2° l'accessibilité de l'arrêt ;
- 3° la proximité de carrefours ;
- 4° la proximité de pôles d'attraction et points Mob ;
- 5° la distance par rapport aux zones d'habitat et aux zones d'emploi.

**Art. 17.** Les véhicules déployés sur le réseau central et le réseau complémentaire offrent une capacité suffisante de manière à ce que des voyageurs ne soient pas refusés à leur bord par manque de capacité.

L'exploitant vise en priorité, dans les limites des budgets disponibles, à offrir la capacité visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> en augmentant la fréquence ou la capacité des véhicules ou en instaurant des trajets de renfort.

#### CHAPITRE 6. — *Fluidité pour le réseau central et le réseau complémentaire*

**Art. 18.** Le gestionnaire de la voirie garantit une circulation fluide afin de permettre à l'exploitant d'offrir au voyageur une fiabilité et une efficacité élevées. La valeur cible pour la fiabilité et l'efficacité s'élève, pour toutes les lignes du réseau central et les lignes cadencées du réseau complémentaire, à 85 % à l'intérieur des villes et à 90 % en dehors des villes.

La fiabilité est l'indicateur déterminant de la ponctualité. Plus le score est élevé, moins les temps de parcours sont fluctuants. L'efficacité détermine la mesure dans laquelle le meilleur temps de parcours possible est approché compte tenu de facteurs ambiants. Plus ce score est élevé, plus les moyens sont déployés efficacement.

La fiabilité (exprimée en %) est le temps de parcours moyen dans un créneau horaire de pointe divisé par le 90<sup>e</sup> centile des temps de parcours dans ce créneau horaire de pointe. Ceux-ci sont calculés au moyen des heures de passage des véhicules aux arrêts.

L'efficacité (exprimée en %) est le temps de parcours moyen durant le meilleur créneau horaire, en l'espèce, le créneau horaire présentant le temps de parcours moyen le plus bas, divisé par le temps de parcours moyen par créneau horaire de pointe. Ceux-ci sont calculés au moyen des heures de passage des véhicules aux arrêts.

Les créneaux horaires de pointe sont les suivants : de 7 heures à 9 heures et de 15 h 30 à 18 heures. Les autres créneaux horaires sont les suivants : de 0 à 7 heures, de 9 heures à 15 h 30, de 18 heures à 19 h 30 et de 19 h 30 à 24 heures.

La période de mesure pour calculer la fiabilité et l'efficacité est de deux mois en période scolaire.

**Art. 19.** Les gestionnaires de la voirie réalisent des projets, dans le cadre ou non d'un marché conjoint avec l'exploitant, pour améliorer la fluidité des bus et trams afin d'atteindre les valeurs cibles de fiabilité et d'efficacité.

#### CHAPITRE 7. — *Dispositions modificatives*

##### *Section 1<sup>re</sup>.* — Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 novembre 2002 relatif à la Mobilité de base dans la Région flamande

**Art. 20.** Dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 novembre 2002 relatif à la Mobilité de base dans la Région flamande, les chapitres II à IV, comprenant les articles 2 à 11, sont abrogés.

##### *Section 2.* — Modifications de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 mai 2004 relatif à l'exploitation et aux tarifs de la VVM

**Art. 21.** À l'article 17 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 mai 2004 relatif à l'exploitation et aux tarifs de la VVM, l'alinéa 2 est abrogé.

**Art. 22.** Les articles 18 et 19 du même arrêté sont abrogés.

#### CHAPITRE 8. — *Dispositions finales*

**Art. 23.** Les articles 58 et 59 du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base entrent en vigueur à la même date que le présent arrêté.

**Art. 24.** Le ministre flamand compétent pour les transports en commun est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 septembre 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
J. JAMBON

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