

Mmes :
 Davisters, J.I. (15.11.1992), ingénieur principal-chef de service;
 Neunez, B.Chr. (8.4.1992), directeur;
 MM. :
 De Prins, H.C. (15.11.1987);
 Keppens, G.A. (8.4.1992);
 Keymeulen, Chr.G.L. (15.11.1992);
 Van Vinckenroy, J.P.V. (15.11.1992), ingénieurs principaux.
 Sont décorées les Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne à :
 M. D'Haene, A., agent en chef.
 Ils prendront rang dans les Ordres à la date indiquée en regard de leur nom.

Mevrn. :
 Davisters, J.I. (15.11.1992), eerstaanwendend ingenieur-hoofd van dienst;
 Neunez, B.Chr. (8.4.1992), directeur;
 De heren :
 De Prins, H.C. (15.11.1987);
 Keppens, G.A. (8.4.1992);
 Keymeulen, Chr.G.L. (15.11.1992);
 Van Vinckenroy, J.P.V. (15.11.1992), eerstaanwendend ingenieurs.
 Worden verleend de Gouden Palmes der Kroonorde aan :
 de heer D'Haene, A., hoofdbeampte.
 Zij zullen vanaf de datum tegenover hun naam vermeld hun rang in de Orde innemen.

EXÉCUTIFS — EXECUTIEVEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Beheersovereenkomst afgesloten tussen de Vlaamse Executieve en de Vlaamse Vervoermaatschappij

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Executieve van 31 juli 1992 waarbij het ontwerp van beheersovereenkomst, af te sluiten tussen de Vlaamse Executieve en de Vlaamse Vervoermaatschappij, wordt goedgekeurd;

Gelet op de beslissing van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij van 18 augustus 1992, waarbij voormeld ontwerp van beheersovereenkomst eveneens wordt goedgekeurd;

Tussen :

de Vlaamse Executieve, hierna genoemd « de Executieve », vertegenwoordigd door haar Voorzitter, de heer Luc Van Den Brande, en door de Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatsvorming, de heer Johan Sauwens, hierna genoemd « de Gemeenschapsminister », enerzijds,

en

de Vlaamse Vervoermaatschappij, hierna genoemd « de Maatschappij », met zetel gevestigd te 2800 Mechelen, Hendrik Consciencestraat 1B, vertegenwoordigd door de Voorzitter van haar Raad van Bestuur, de heer Marc Van Santvoort, en door haar Directeur-generaal, de heer Hugo Van Wesemael, anderzijds,
 wordt volgende beheersovereenkomst afgesloten.

Voorwerp

Artikel 1. Het voorwerp van de beheersovereenkomst is omschreven in artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, hierna genoemd « het decreet ».

De overeenkomst omvat ondermeer :

- 1° de door de Maatschappij minimaal te verzekeren vervoerprestaties;
- 2° de structuur van de tarieven;
- 3° de wederzijdse rechten en verplichtingen;
- 4° de berekening en de verdeling over de exploitatie-entiteiten van de investerings- en de exploitatietoelagen, waarbij minimaal rekening wordt gehouden met de evolutie van de weddeschalen in de diensten van de Vlaamse Executieve;
- 5° het ondernemingsplan;
- 6° de duur.

Duur

Art. 2. Deze beheersovereenkomst, die een voorlopig karakter heeft, wordt afgesloten voor de duur van het begrotingsjaar 1993. Zij kan maximaal tweemaal met één jaar verlengd worden, ten einde binnen deze periode een definitieve beheersovereenkomst voor 3 jaar af te sluiten.

Vervoeropdracht van de Maatschappij

Art. 3. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 24 van het decreet wordt het geregeld vervoer, ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen, uitsluitend opgedragen aan de Maatschappij, die de exploitatie ervan aan derden kan toevertrouwen.

De machtiging voor het net van geregeld vervoer zal jaartijks worden hernieuwd.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer worden door de Executieve bij prioriteit toegekend aan de Maatschappij, die de exploitatie ervan eveneens aan derden kan toevertrouwen.

De procedures voor het verlenen van de machtiging voor bijzonder geregeld vervoer zullen daarbij maximaal worden vereenvoudigd en versneld, rekening houdend met de evolutie van de reglementering terzake.

Ondernemingsplan

Art. 4. De vervoeropdracht van de Maatschappij wordt nader omschreven in een ondernemingsplan, dat de realisatie van de doelstellingen van de Maatschappij en van het beleid van de Vlaamse Executieve op een geïntegreerde wijze weergeeft.

Dit ondernemingsplan maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst.

Het bestaat uit een strategisch plan op lange termijn, een tactisch plan op halflange termijn en een jaarlijks actieplan.

Het ondernemingsplan preciseerd de bijdrage van de Maatschappij tot de verwezenlijking van het beleid van de Vlaamse Executieve op het gebied van de mobiliteit in het algemeen en het gemeenschappelijk vervoer in het bijzonder.

Dit beleid van de Vlaamse Executieve, waarbij de Maatschappij nauw zal worden betrokken, zal gericht zijn op een versterking van de functie en de concurrentiepositie van het openbaar stads- en streekvervoer, door ondermeer :

- het voeren van een ruimtelijk ordeningsbeleid en huisvestingsbeleid gericht op de stads- en dorpskernherwaardering en inbreiding;
- het stimuleren van auto-arme stadscentra;
- het verlenen van doorstromingsfaciliteiten voor stads- en streekvervoer;
- het uitwerken van een aangepast parkeerbeleid.

Anderzijds zal de Maatschappij dit beleid door een aangepast dienstverlening ondersteunen. Zij zal tevens de integratie van de mindermobielen bevorderen door het verstrekken van informatie in de breedste zin en door het invoeren van comfortverbetering door aanpassing van de infrastructuur. Zij zal tenslotte aandacht besteden aan de sociale functie van het openbaar vervoer.

Het ondernemingsplan zal minstens de volgende elementen behandelen of bevatten :

- de afbakening van de exploitatie-entiteiten. Deze afbakening zal aangepast worden aan de op te richten vervoers- regio's;
- de algemene strategie van het bedrijf dat o.m. werkzaam is in een Vlaams vervoersysteem;
- de interne organisatie van het bedrijf;
- de strategie en de aangewende middelen om de normale voortzetting van de activiteiten van de onderneming te verzekeren. Daartoe zal het bedrijf zich nauwkeurige en welomschreven limieten en/of objectieven stellen;
- de menselijke middelen met inbegrip van de evolutie van de tewerkstelling en van de opleiding;
- de interne financiële evenwichten;
- de maatregelen om het structureel deficit te verminderen;
- de doelstellingen van het bedrijf inzake veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening;
- de veranderingen van het productie-apparaat die o.m. voortvloeien uit het investeringsprogramma;
- het tijdschema met betrekking tot de uitbouw van een beheersboekhouding die moet toelaten de inkomsten en uitgaven die betrekking hebben op de taak van openbare dienstverlening te scheiden van de inkomsten en uitgaven van de andere activiteiten, waarbij tevens een splitsing naar de exploitatie-entiteiten voorzien is.

Het ondernemingsplan omvat eveneens een omschrijving van de normen inzake kwaliteit en kwantiteit van het vervoeraanbod, de tariefstructuur, de noodzakelijke investeringen en middelen en de verdeling ervan over de exploitatie-entiteiten. Ten einde het recht op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest te waarborgen zal deze verdeling gesteund zijn op objectieve en meetbare criteria, op zodanige wijze uitgewerkt dat in de verschillende exploitatie-entiteiten een gelijkwaardig hoog kwaliteitsniveau van dienstverlening wordt bekomen, dat de exploitatie-entiteiten in hun prestaties worden gestimuleerd en dat binnen het Vlaamse Gewest een optimale bijdrage wordt geleverd tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem.

De Maatschappij zal dit ondernemingsplan binnen het jaar na de ondertekening van deze overeenkomst aan de Executieve voorleggen.

De Executieve verleent haar goedkeuring aan de gedeelten van het plan die handelen over de activiteiten waarvoor de Executieve een dotatie toekent en over de investeringen die waarmee verband houden.

Zij neemt kennis van de gedeelten die betrekking hebben op de activiteiten en de investeringen waarvoor geen tussenkomst verleend wordt.

Vervoeraanbod

Art. 5. Met het oog op de uitwerking van de definitieve beheersovereenkomst zal de Maatschappij de nodige instrumenten ontwikkelen voor de planning, de opvolging en de rapportering betreffende de hiernavolgende kwalitatieve en kwantitatieve criteria, teneinde deze te toetsen aan de bestaande toestand.

Deze toetsingsinstrumenten zullen in de eerste plaats betrekking hebben op de criteria inzake bereikbaarheid, frekwentie en reisweg, en achteraf worden uitgebreid tot andere criteria.

Op basis hiervan zal een kwalitatief en kwantitatief normeringssysteem van minimaal te leveren prestaties worden uitgewerkt. Dit normeringssysteem zal op basis van een in het strategisch ondernemingsplan goedgekeurd tijdschema en uiterlijk vóór het einde van deze voorlopige overeenkomst, worden opgesteld aan de hand van objectieve en meetbare criteria en het zal, vergezeld van alle noodzakelijk en nuttig statistisch materiaal, worden bekendgemaakt.

§ 1. Kwaliteit van het vervoeraanbod.

Voor de duur van deze overeenkomst wordt tenminste de kwaliteit van het vervoeraanbod van het jaar 1992 gewaarborgd.

De Maatschappij zal door een permanente opvolging van de markt de relevante kwaliteitscriteria bepalen waaraan haar vervoerdiensten moeten voldoen, voornamelijk inzake :

1. Bereikbaarheid :

De Maatschappij zal normen uitwerken met betrekking tot de maximale loopafstanden tot de dichtbijzijnde halte, na te streven in een stedelijk, voorstedelijk en landelijk gebied, voor zover een minimale ruimtelijke concentratie van activiteiten aanwezig is.

2. Frekwentie :

De minimum-frekwentie zal afhangen van de potentiële vervoersstromen en rekening houden met de functie van voor- en natransport t.o.v. de aansluitende vormen van gemeenschappelijk vervoer.

3. Reisweg :

De reisweg wordt bepaald op basis van gegevens betreffende de oorsprong en de bestemming van de verplaatsingsstromen die door de betrokken lijn moeten worden bediend.

In beginsel zal er naar gestreefd worden de bestemming te bereiken zonder overstappen, langs de normale, rechtstreekse weg.

Bij een eventuele omweg mogen de lengte en de reistijd deze van de normale, rechtstreekse weg, vermenigvuldigd met de omrijfactor 1,2 niet overtreffen.

4. Reiscomfort :

De Maatschappij zal de gebruiker een behoorlijk comfort waarborgen. Daartoe zal zij voldoende zit- en staanplaatsen aanbieden om de normale verkeersbehoeften op te vangen. Wat de staanplaatsen betreft zal zij een comfortnorm inzake aantal reizigers/m² uitwerken die lager moet liggen dan de bestaande veiligheidsnorm.

Voor reistijden vanaf 20 minuten, zal de Maatschappij er naar streven haar reizigers een zitplaats aan te bieden. De Maatschappij zal waken over het algemeen voorkomen van haar rollend materieel.

De comfortvereisten opgenomen in het lastenboek voor de aankoop van voertuigen, zullen bestendig worden getoetst aan de evoluerende verwachtingen van de gebruikers. Nieuwe voertuigen zullen eveneens worden afgestemd op een zo gemakkelijk mogelijk gebruik door mindervaliden.

5. Betrouwbaarheid :

De Maatschappij zal door een actieve opvolging en bijsturing een maximale betrouwbaarheid van haar diensten nastreven.

Wanneer de verbetering van de stiptheid en de regelmaat ingrepen vereist in de wegeninfrastructuur en het verkeer, zal de Maatschappij hiertoe de nodige voorstellen doen aan de wegbeheerders.

De Executieve zal op de wegen die tot haar bevoegdheid behoren een vlote doorstroming van het openbaar vervoer nastreven en eveneens de lokale wegbeheerders hiertoe aanzetten.

6. Informatie :

De Maatschappij zal door een efficiënt en actief informatiebeleid de huidige en mogelijke gebruikers van het stads- en streekvervoer sensibiliseren en gepast informeren over de aangeboden diensten, zowel via de klassieke communicatiemiddelen als individueel. Minstens éénmaal per jaar zullen de dienstregelingen ter beschikking worden gesteld voor het publiek.

7. Verkoopstelsel :

De Maatschappij zal een doorzichtig stelsel van verkoop en inning toepassen, dat ertoe bijdraagt het gebruik van het stads- en streekvervoer te vergemakkelijken en het oponthoud aan de halten te beperken.

8. Halte-uitrusting :

De uitrusting van de halten zal beantwoorden aan uit te werken kwaliteitscriteria op het vlak van de accommodatie, de informatie en het onderhoud, waarbij rekening zal worden gehouden met de zwakke weggebruiker. De Maatschappij zal hiertoe geregeld overleg plegen met de betrokken besturen en de private partners.

9. Rollend materieel :

Teneinde de kwaliteit van het rollend materieel op een hoog peil te houden zal de effectieve maximale gebruiksduur van de voertuigen overeenkomen met de toegepaste afschrijvingstermijn.

Bij de aanschaffing van nieuwe voertuigen zal worden gestreefd naar een hoog comfort voor de gebruikers en naar een zo groot mogelijke beperking van de milieuhinder.

10. Integrale kwaliteitszorg :

Bij het verwezenlijken van het aanbod zal de Maatschappij een integrale kwaliteitszorg (I.K.Z.) toepassen, gericht op de verzorging van de klantvriendelijkheid, het onthaal, de hulpvaardigheid, de reizigersbegeleiding en de promotie van het aanbod.

In dit kader zullen de gedragsregels van de Maatschappij en haar personeel ten overstaan van de gebruikers worden bepaald en bekendgemaakt.

§ 2. Aantal reizigers en kwantiteit van het vervoeraanbod.

a) Het aantal vervoerde reizigers moet stijgen waarbij een verhoging met minstens 2 % als streefdoel wordt gesteld.

b) Voor de duur van deze overeenkomst bedraagt de minimaal te verzekeren vervoerprestatie 116 644 880 km, aantal kilometers dat overeenstemt met het totaal vervoeraanbod op 1 januari 1992.

De te leveren prestatie per exploitatie-entiteit is de volgende :

— Antwerpen	35 547 271 km
— Limburg	18 546 992 km
— Oost-Vlaanderen	24 684 713 km
— Vlaams Brabant	20 906 184 km
— West-Vlaanderen	16 959 720 km

Mits naleving van het totaal aantal opgelegde kilometers, kan per entiteit een afwijking van maximum 2 % worden toegestaan.

Voor de definitieve beheersovereenkomst wordt de minimaal te verzekeren vervoerprestatie in overleg tussen de Executieve en de Maatschappij bepaald met behulp van te ontwikkelen normeringsinstrumenten, op basis van een analyse van de mobiliteitsbehoefte. Deze minimaal te verzekeren vervoerprestatie zal, per tractiewijze en per entiteit, zo gedetailleerd mogelijk worden omschreven en hierbij zal rekening worden gehouden met de vereiste kwaliteitskenmerken, gekoppeld aan een vooraf bepaalde dekkingscoëfficiënt en bezettingsgraad.

Opbrengsten**Art. 6. § 1. Omschrijving.**

De opbrengsten van de Maatschappij bestaan o.a. uit :

- de netto vervoersontvangsten, zoals door de Maatschappij geïnd op basis van de toegepaste tarieven en toeslagen;
- de andere bedrijfsopbrengsten, zoals vergoedingen voor dienstonderbrekingen, de vergoedingen voor bijzondere vormen van geregeld vervoer, de inkomsten uit publiciteit, de prestaties voor derden, de terugvoerdelingen voor schadegevallen, de financiële en uitzonderlijke opbrengsten zoals de opbrengsten uit eventuele deelname in andere ondernemingen;
- de terugbetaling van de werkingskosten voor de verwezenlijking van het fysisch investeringsprogramma ten laste van het Vlaamse Gewest;
- de kapitaalsubsidies;
- de inkomsten uit patrimoniale verrichtingen dewelke evenwel slechts kunnen aangewend worden voor nieuwe investeringen.

§ 2. Tarieven

De Maatschappij zal een tariefsysteem toepassen dat tegemoetkomt aan de specifieke behoeften van de verschillende marktsegmenten (grootte van de stad, dal- en piekuren of weekeinde, specifieke tarieven voor snelbus, belbus, buurtbus- gezins- en groepstarieven).

De toepassing van het aldus uitgewerkte systeem moet evenwel eenvoudig blijven, zowel voor de klant als voor de bestuurder.

Bovendien zal zij een integratie nastreven van de eigen tarieven en vervoerbewijzen met deze van de andere maatschappijen voor openbaar vervoer, waarop haar diensten aansluiten.

Voor de indeling van het werkingsgebied in stadszones, voorstadszones en streekzones zullen objectieve maatstaven worden uitgewerkt.

De tarieven, met uitzondering van deze voor commerciële acties, worden goedgekeurd door de Executieve, op voorstel van de Raad van Bestuur van de Maatschappij.

De Maatschappij kan echter éénmaal per jaar vrij de tarieven verhogen met een percentage dat maximaal gelijk is aan de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Kosten

Art. 7. § 1. Omschrijving

De kosten van de Maatschappij zijn afhankelijk van het dienstenaanbod opgelegd door de Vlaamse Executieve en van de evolutie van de hierna beschreven parameters.

Zij bestaan uit :

- personeelskosten;
- betalingen van door derden uitgevoerde vervoerprestaties;
- uitgaven voor energie;
- kosten voor eigen investeringen;
- andere kosten.

In de voornoemde kostenposten zijn eveneens begrepen :

- de werkingskosten voor het realiseren van het fysisch programma ten laste van het Vlaamse Gewest;
- de kosten voor het operationeel houden van de verwezenlijkte investeringen;
- de kosten voor het toepassen van de integrale kwaliteitszorg;
- de kosten voor communicatie en informatie;
- de schadevergoedingen;
- de financiële lasten ingevolge art. 30 van het decreet.

§ 2. Personeelskosten.

De personeelskosten worden bepaald overeenkomstig de geldende collectieve arbeidsovereenkomsten. Bij de afsluiting hiervan wordt rekening gehouden met de richtlijnen van de Executieve en ten minste met de evolutie van de weddeschalen in de diensten van de Executieve.

In deze samenhang is de Executieve akkoord dat het door de Raad van Bestuur in zijn zitting van 17 december 1991 goedgekeurde ontwerp van Collectieve Arbeidsovereenkomst inzake het administratief en geldelijk statuut van het personeel en de personeelsformatie, wordt toegepast met ingang van 1 januari 1992.

§ 3. Exploitanten.

De betalingen verschuldigd aan de exploitanten worden bepaald door de Raad van Bestuur, na advies van de Contactcommissie Geregeld Vervoer over de evolutie van de standaardkostprijs.

Met het oog op het afsluiten van de definitieve beheersovereenkomst zal de Maatschappij, binnen het jaar na de ondertekening van deze voorlopige overeenkomst, een evaluatie maken teneinde de contracten met de exploitanten aan het vrije marktmechanisme te toetsen, rekening houdend met de evolutie van de wettelijke bepalingen en met de wetgeving op de overheidsopdrachten. Hierbij zal echter worden vermeden het bestaande dienstenaanbod in kwantitatief en kwalitatief opzicht in het gedrang te brengen.

In ieder geval zal bij elke nieuwe verpachting een ruim beroep op de mededinging worden georganiseerd, conform de wetgeving op de overheidsopdrachten.

§ 4. Uitgaven voor energie.

De energiekosten worden bepaald :

- wat de brandstoffen betreft, op basis van de richtprijs vervat in het programmacontract tussen de overheid en de producenten;
- wat de elektrische energie betreft, op basis van de overeenkomsten met de leveranciers.

§ 5. Afschrijvingen, provisies en financiële kosten in verband met eigen investeringen.

De Maatschappij zal jaarlijks een investeringsprogramma ten laste van haar eigen begroting opmaken.

Dit investeringsprogramma heeft betrekking op terreinen, gebouwen, sporen, bovenleidingen, tractiestations, zware uitrustingsgoederen, machines, spoorrijtuigen, autobussen, trolleybussen, wegvoertuigen, personenwagens, meubilair en informaticamateriaal (apparatuur en programmatuur), en omvat eveneens verbouwings- en vernieuwingswerken. Deze opsomming is niet limitatief.

De financiering van dit programma gebeurt via eigen middelen, hiervoor aangelegde provisies, leningen of via alternatieve financiering.

De kosen die hieruit voortvloeien zijn :

— de afschrijvingen, die worden verricht overeenkomstig de navermelde levensduur en voeten. Deze afschrijvingen leveren middelen op voor de aflossing van de leningen of voor de wedersamenstelling van het kapitaal :

	Levensduur	Voet
— gebouwen	40 jaar	2,50 %
— verbouwingswerken gebouwen en vernieuwingswerken	20 jaar	5 %
— sporen	25 jaar	4 %
— bovenleidingen	20 jaar	5 %
— tractiestations	20 jaar	5 %
— zware uitrustingsgoederen	20 jaar	5 %

	Levensduur	Voet
— machines	10 jaar	10 %
— spoorrijtuigen	30 jaar	3,30 %
— autobussen	14 jaar	7,14 %
— vernieuwing AB op overblijvende aanschaffingswaarde		
— trolleybussen	25 jaar	4 %
— wegvoertuigen	10 jaar	10 %
— personenwagens	5 jaar	20 %
— meubilair	10 jaar	10 %
— midibussen	10 jaar	10 %
— informaticamaterieel : (apparatuur en programmatuur)	5 jaar	20 %
— de huurkosten voortkomend uit verrichtingen van alternatieve financiering;		
— provisies voor eigen investeringen;		
— financiële kosten		

Voor het niet afgeschreven gedeelte van de aflossingen van de investeringsleningen kan de Maatschappij overgangsleningen aangaan.

§ 6. Andere kosten.

Met andere kosten worden ondermeer bedoeld :

— de aankoop van goederen en diensten, met uitzondering van de aankoop van vervoerprestaties geleverd door derden en de huurkosten voortspruitend uit verrichtingen van alternatieve financiering;

— verbruiken;

— verzekeringen;

— provisies (andere dan deze voor eigen investeringen).

Voor deze kosten, behalve voor de provisies met een welbepaald doel en voor uitzonderlijke of eenmalige kosten, wordt een jaarlijkse stijging in aanmerking genomen die gelijkloopt met deze van het indexcijfer der consumptieprijsen.

§ 7. Financiële lasten ingevolge artikel 30 van het decreet.

De regeling van deze financiële lasten verbonden aan de overname van de rechten en verplichtingen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke overeenkomst tussen de Executieve en de Maatschappij waarbij rekening wordt gehouden met de activa die in het verleden reeds zijn overgedragen.

Dotatie

Art. 8. De Executieve verleent aan de Maatschappij een dotatie voor het verzekeren van diensten van geregeld vervoer.

Deze dotatie is een deelname in de kosten, zoals die omschreven zijn in artikel 7, §§ 2 tot en met 6.

Voor de duur van deze beheersovereenkomst en onverminderd de toepassing van artikel 13 wordt de jaarlijkse dotatie minstens bepaald op basis van de dotatie aan de Maatschappij voor 1992, toegekend als bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening, hetzij 8325 miljoen frank (artikelen 22.01.85 en 22.02.85 van de begroting), verhoogd met een kostenindex.

De dotatie wordt bepaald uiterlijk op 1 augustus van het jaar voorafgaand aan het exploitatiejaar waarop deze betrekking heeft.

Zij wordt berekend volgens volgende formule :

$$PVi = PV_0 \frac{Ki}{Ko}$$

In deze formule is :

i = het jaar waarvoor de berekening gemaakt wordt (vb. voor 1993 is i = 1).

o = index voor het referentiejaar 1992.

PVi = uit te keren dotatie voor het jaar i.

Ki = kostenindex Maatschappij voor het jaar i, gesteund op de begrotingsrichtlijnen van de Executieve, maar samengesteld volgens de verschillende kostenposten van de Maatschappij voor het jaar 1992, zoals omschreven in artikel 7, §§ 2 tot en met 6.

$$Ki = Cp \left(\frac{Li}{Lo} + \frac{CAOi}{CAOo} - 1 \right)$$

$$+ Cex \frac{SKi}{SKo}$$

$$+ Cen. \left(0,76 \frac{Gi}{Go} + 0,24 \frac{Ei}{Eo} \right)$$

$$+ Caf \frac{AFi}{AFo}$$

$$+ Ca \frac{li}{lo}$$

Ko = 100 (kosten 1992, volgens goedgekeurde begroting na begrotingscontrole.

Cp = 55,743385 : coëfficiënt voor het aandeel van de personeelskosten.

Cex = 22,751256 : coëfficiënt voor het aandeel van de kosten voor exploitanten.

Cen = 5,045265 : coëfficiënt voor het aandeel van de kosten voor energie.

Caf = 10,345318 : coëfficiënt voor het aandeel van de kosten voor afschrijvingen en financiële lasten.

Ca = 6,114781 : coëfficiënt voor het aandeel van de andere kosten.

Cp, Cex, Cen, Caf en Ca zijn variabele coëfficiënten die het aandeel weergeven van de verschillende kostenposten zoals ze opgenomen zijn in de jongste jaarrekening van de Maatschappij.

Alle indexen zijn per maand gewogen jaargemiddelden voor het jaar i volgens de begrotingsrichtlijnen.

L = loonindex openbaar ambt.

CAO = index van de weddeschalen van de diensten van de Vlaamse Executieve.

SK = vooraf bepaalde standaardkostprijs exploitanten.

G = index gasolieprijzen.

E = index elektriciteitstarieven.

AF = index financiële lasten en afschrijvingen.

I = index consumptieprijzen.

Deze indexen worden jaarlijks in de maand juni bepaald in overleg tussen de Maatschappij, de functioneel bevoegde Gemeenschapsminister en de Gemeenschapsminister die Financiën en Begroting onder zijn bevoegdheid heeft.

De aldus berekende dotatie kan, mits akkoord van de Executieve, uitzonderlijk verhoogd worden in geval van substantiële kostenverhogingen ten gevolge van factoren vreemd aan het goede beheer van de Maatschappij.

De dotatie wordt uitbetaald in twaalfden en gestort op de rekening van de Maatschappij, uiterlijk de vijfde werkdag van de maand waarop zij betrekking heeft.

De Maatschappij dient haar exploitatierekening minimaal in evenwicht af te sluiten, rekening houdend met de bekomen dotatie.

Wanneer de dotatie het uiteindelijk verschil tussen de kosten en opbrengsten overtreft, zal het overschot worden aangewend om het eigen vermogen van de Maatschappij aan te vullen.

Van zodra de Maatschappij beschikt over het normeringssysteem zoals omschreven in artikel 5, alsook over een normering van kosten en opbrengsten en over een operationeel beheerssysteem, zal de dotatie en de verdeling ervan over de exploitatie-entiteiten worden berekend per te presteren capaciteitseenheid. In het kader van het uit te werken beheerssysteem zal de Maatschappij een afsplitsing maken van de resultaten van de activiteiten waarvoor een dotatie wordt toegekend en van de resultaten van de overige activiteiten.

Promotie van het gemeenschappelijk vervoer

Art. 9. De Executieve geeft aan de Maatschappij, binnen de perken van de begroting, de nodige toelagen :

- voor de promotie van het openbaar vervoer;
- voor studies en onderzoeken inzake de bijdrage van het stads- en streekvervoer tot het beheersen van de mobiliteit, desgevallend in samenhang met andere vervoerswijzen ;
- voor het opstarten, de exploitatie gedurende de eerste jaren en het bevorderen van nieuwe projecten van gemeenschappelijk vervoer.

Overleg met andere maatschappijen voor openbaar vervoer

Art. 10. De Maatschappij zal een permanente overlegstructuur met andere maatschappijen van openbaar vervoer opzetten.

Dit overleg zal betrekking hebben op het kwantitatief en kwalitatief vervoeraanbod (frequentie, reisweg, betrouwbaarheid, aansluitingsmogelijkheden, uitrusting stationsomgeving, verkoopsystemen), op het prijsbeleid (tarieven in het algemeen, gezamenlijke abonnementen, enz.) en op de investeringsplannen, de marktanalyse, de informatie en de promotie.

Dit overleg zal in ieder geval plaats hebben naar aanleiding van concrete projecten tot wijziging van de infrastructuur en de exploitatie van de ene maatschappij die een invloed hebben op die van de andere maatschappij.

Investerings ten laste van het Vlaamse Gewest

Art. 11. Teneinde de kwaliteit van het vervoeraanbod te verbeteren voorziet de Executieve specifieke begrotingsmiddelen, bestemd voor de verwezenlijking of betoelaging van investeringen en acties ter bevordering van het openbaar vervoer.

Hiertoe zal een jaarlijks programma aan de Gemeenschapsminister ter goedkeuring worden voorgelegd, dat voornamelijk betrekking heeft op :

- de realisatie, de verbetering en de instandhouding van bovengrondse en ondergrondse infrastructuren, gebouwen, kunstwerken en uitrustingen;
- de verbetering van de halte- en overstapaccommodatie;
- het nemen van doorstromingsmaatregelen;
- de verbetering van de bedrijfszekerheid, het comfort en de milieuvriendelijkheid van het rollend materieel;
- de investeringen ten behoeve van de informatie aan de reizigers en de reizigersbegeleiding;
- de aankoop van specifiek of bijkomend rollend materieel;
- de restauratie van historisch materieel;
- het uitvoeren en coördineren van studies betreffende de bovenvermelde projecten.

Voor de duur van deze overeenkomst wordt het jaarlijks bedrag van de investeringen ten laste van het Vlaamse Gewest minstens gehandhaafd op het niveau van 1992, zijnde 2 402 miljoen F (artikelen 81.28.85, 81.29.85 en 81.30.85 van de begroting), verhoogd met een percentage dat overeenstemt met de stijging van de index der consumptieprijzen.

De modaliteiten voor de uitvoering van deze investeringen maken het voorwerp uit van een afzonderlijke samenwerkingsovereenkomst.

De financiering van bepaalde projecten kan gebeuren in de vorm van kapitaalsubsidies.

De betoelaging van investeringen kan worden omgezet in kapitaal, waarbij de aldus gefinancierde activa door de Maatschappij worden afgeschreven.

Openbaarheid van bestuur en statistische gegevens

Art. 12. De Maatschappij zal concrete initiatieven nemen met betrekking tot de toepassing van de regelen inzake de openbaarheid van de bestuursdocumenten.

Ten einde het verwerven van een maximaal inzicht in de evolutie van haar organisatie en werking mogelijk te maken stelt de Maatschappij minstens jaarlijks alle noodzakelijke en nuttige statistische gegevens ter beschikking.

Evaluatie

Art. 13. De uitvoering van deze beheersovereenkomst zal vóór 1 juni van elk jaar worden geëvalueerd. Deze evaluatie kan aanleiding geven tot aanpassingen en tot verrekeringen op te nemen in de dotatie voor het volgende activiteitsjaar.

De verhoging of vermindering van de in artikel 8 omschreven dotatie, is afhankelijk van de mate waarin de Maatschappij de in deze overeenkomst opgelegde doelstellingen bereikt, inzonderheid met betrekking tot de uitwerking van het in artikel 4 voorziene ondernemingsplan onder meer betreffende de verdeling van de middelen over de exploitatie-entiteiten, van het in artikel 5 bepaalde normeringssysteem en van de in artikel 7, § 3, vermelde evaluatie inzake de contracten met de exploitanten.

Geschillen

Art. 14. Geschillen waartoe deze overeenkomst aanleiding geeft, worden geregeld via een verzoenings-procedure, waarbij een college van deskundigen een voorstel tot oplossing van het geschil formuleert. Dit college bestaat uit een afgevaardigde van de Executieve en een afgevaardigde van de Maatschappij, die samen een derde persoon aanduiden.

Brussel, 1 september 1992.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
L. VAN DEN BRANDE

De Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,
J. SAUWENS

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,
M. VAN SANTVOORT

De Directeur-generaal,
H. VAN WESEMAEL

TRADUCTION

MINISTERE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE

Contrat de gestion entre l'Exécutif flamand et la « Vlaamse Vervoermaatschappij » (Société flamande des Transports)

Vu la décision de l'Exécutif flamand du 31 juillet 1992 approuvant le projet de contrat de gestion à conclure entre l'Exécutif flamand et la Société flamande des Transports;

Vu la décision du conseil d'administration de la Société flamande des Transports du 18 août 1992 approuvant également le projet de contrat de gestion précité;

Entre :

l'Exécutif flamand, nommé ci-après « l'Exécutif », représenté par son Président, M. Luc Van den Brande, et par le Ministre communautaire des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles, M. Johan Sauwens, nommé ci-après « le Ministre communautaire », d'une part
et

la Société flamande des Transports, nommée ci-après « la Société », ayant son siège à 2800 Mechelen, Hendrik Conciencestraat 1B, représentée par le président du conseil d'administration, M. Marc Van Santvoort, et par son directeur général, M. Hugo Van Wesemael, d'autre part,
est conclu le contrat de gestion suivant.

Objet

Article 1^{er}. L'objet du contrat de gestion est spécifié à l'article 25 du décret du 31 juillet 1990 portant création de la Société flamande des Transports, nommé ci-après le « le décret ».

Le contrat porte notamment sur :

- 1° les services de transports minimaux devant être assurés par la Société;
- 2° la structure des tarifs;
- 3° les droits et obligations respectifs;
- 4° le calcul et la répartition entre les unités d'exploitation des subventions d'investissements et d'exploitation, compte tenu pour le moins de l'évolution des échelles des traitements dans les services de l'Exécutif flamand;
- 5° le plan d'entreprise;
- 6° la durée.

Durée

Art. 2. Le présent contrat de gestion, qui a un caractère provisoire, est conclu pour la durée de l'année budgétaire 1993. Il peut être prorogé au maximum deux fois d'un an, afin de conclure pendant ce délai un contrat de gestion définitif pour 3 ans.

Mission en matière de transports de la Société

Art. 3. Conformément aux dispositions de l'article 24 du décret, les services réguliers sont confiés exclusivement à la Société, quel que soit le système de traction des moyens de transport utilisés. L'exploitation de ces services peut être attribuée à des tiers par la Société.

L'autorisation pour le réseau des services réguliers sera renouvelée annuellement.

Les services réguliers spéciaux sont confiés par priorité à la Société par l'Exécutif. L'exploitation de ces services peut être attribuée à des tiers par la Société.

A cet égard, les procédures d'attribution des autorisations pour les services réguliers spéciaux seront simplifiées et accélérées au maximum, en tenant compte de l'évolution de la réglementation en la matière.

Plan d'entreprise

Art. 4. La mission en matière de transports de la Société est spécifiée dans un plan d'entreprise, qui reflète d'une manière intégrée, la réalisation des objectifs de la Société et de la politique de l'Exécutif flamand.

Ce plan d'entreprise fait partie intégrante du contrat de gestion. Il est composé d'un plan de stratégie à long terme, d'un plan tactique à moyen terme et d'un plan d'action annuel.

Le plan d'entreprise précise la contribution de la Société à la réalisation de la politique de l'Exécutif flamand au niveau de la mobilité en général et des transports en commun en particulier.

Cette politique de l'Exécutif flamand, à laquelle la Société sera étroitement associée, sera axée sur un renforcement de la fonction et de la position concurrentielle des transports en commun urbains et régionaux, notamment par :

- la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire et de logement axée sur la revalorisation urbaine et rurale et sur le comblement;
- la stimulation de centres urbains à trafic réduit;
- la prévision de facilités d'écoulement pour les transports urbains et régionaux;
- l'élaboration d'une politique de stationnement adaptée.

D'autre part, la Société appuiera cette politique au moyen d'un service adapté. Elle encouragera également l'intégration des personnes ayant des difficultés à se déplacer, en fournissant des informations au sens le plus large et en améliorant le confort par l'adaptation de l'infrastructure. Enfin, la Société accordera une attention particulière à la fonction sociale des transports en commun.

Le plan d'entreprise mentionnera ou comportera au moins les éléments suivants :

- la délimitation des entités d'exploitation. Cette délimitation sera adaptée aux régions de transport à créer;
 - la stratégie générale de l'entreprise qui, notamment, œuvre au sein d'un système de transport flamand;
 - l'organisation interne de l'entreprise;
 - la stratégie et les moyens mis en œuvre pour assurer une poursuite normale des activités de l'entreprise.
- A cet effet, l'entreprise se fixera des limites et/ou des objectifs précis et quantifiés;
- les ressources humaines, en ce compris l'évolution de l'emploi et de la formation;
 - les équilibres financiers internes;
 - les mesures prévues pour réduire le déficit structurel;
 - les objectifs de l'entreprise en matière de sécurité et de qualité du service;
 - les changements de l'appareil de production résultant notamment du programme d'investissement;
 - le calendrier relatif à l'élaboration d'une comptabilité de gestion permettant de séparer les recettes et dépenses ayant trait aux prestations de services publics des recettes et dépenses des autres activités, prévoyant également un dédoublement suivant les entités d'exploitation.

Le plan d'entreprise comprend également une définition des normes relatives à la qualité et la quantité de l'offre de transport, à la structure tarifaire, aux investissements et moyens nécessaires et à la répartition de ceux-ci sur les entités d'exploitation. Afin de garantir le droit à la mobilité dans la Région flamande, cette répartition s'appuiera sur des critères objectifs et mesurables, élaborés de façon à assurer un haut niveau de qualité de service qui est identique dans les différentes entités d'exploitation, à stimuler ces entités d'exploitation dans leurs prestations et à fournir une contribution optimale à la résolution du problème de mobilité au sein de la Région flamande.

La Société soumettra le présent plan d'entreprise à l'Exécutif dans un délai d'un an après la signature du présent contrat de gestion.

L'Exécutif approuve les éléments du plan qui concernent les activités faisant l'objet d'une dotation de l'Exécutif et les investissements y afférents.

Elle prend connaissance des éléments qui concernent les activités et les investissements ne faisant pas l'objet d'une intervention.

Offre de transport

Art. 5. En vue de l'élaboration d'un contrat de gestion définitif, la Société développera des instruments pour le planning, le suivi et le rapport relatifs aux critères qualitatifs et quantitatifs énoncés ci-après, afin de confronter ceux-ci à la situation existante.

Ces instruments de contrôle se rapporteront en premier lieu aux critères relatifs à l'accessibilité, à la fréquence et à l'itinéraire, et seront ensuite élargis à d'autres critères.

Sur cette base, il sera établi un système de normes qualitatifs et quantitatives de services de transport minimaux. Ce système de normes sera élaboré sur la base d'un calendrier approuvé dans le plan d'entreprise stratégique et au plus tard avant l'expiration de la présente convention provisoire, au moyen de critères objectifs et mesurables. Il sera publié accompagné de tout le matériel statistique nécessaire et utile.

§ 1^{er}. Qualité de l'offre de transport.

Pour la durée du présent contrat, la qualité de l'offre de transport garantie égale au moins celle de l'année 1992.

En suivant en permanence le marché, la Société fixera les critères qualitatifs significatifs auxquels ses services de transport doivent satisfaire, notamment dans les domaines suivants :

1. Accessibilité.

La Société élaborera des normes visant à déterminer les distances maximales à parcourir jusqu'à l'arrêt le plus proche en zone urbaine, suburbaine et rurale, pour autant qu'il y ait une concentration minimale d'activités.

2. Fréquence.

La fréquence minimale dépendra des flux de trafic potentiels et tiendra compte de la fonction pré-transport et après-transport à l'égard des modes correspondants de transport en commun.

3. Itinéraire.

L'itinéraire est défini en fonction de données relatives à l'origine et à la destination des flux de déplacement devant être desservis par la ligne concernée.

L'objectif est d'atteindre à gagner la destination sans devoir changer de ligne, par le chemin normal et direct.

En cas de détour, la longueur et la durée du déplacement ne peuvent excéder celles du chemin normal et direct, multipliées par le facteur de détour 1,2.

4. Confort.

La Société garantira à l'usager un confort raisonnable. Dès lors, elle offrira un nombre suffisant de places assises et debout, afin de satisfaire aux besoins de transport. En ce qui concerne les places debout, la Société élaborera une norme de confort en matière de nombre de voyageurs/m² inférieure à la norme de sécurité existante.

Pour des durées de voyage de plus de 20 minutes, la Société s'efforcera d'offrir une place assise à chaque voyageur. La Société veillera sur l'aspect général de son matériel roulant.

Les conditions de confort reprises dans le cahier des charges pour l'achat de véhicules seront confrontées de façon permanente à l'évolution des attentes des voyageurs. Les nouveaux véhicules seront également conçus pour un usage optimal par les handicapés.

5. Fiabilité.

Par un suivi et un ajustement actifs, la Société visera à atteindre une fiabilité maximale de ses services.

Au cas où l'amélioration de la ponctualité et de la régularité nécessite des interventions au niveau de l'infrastructure routière et de la circulation, la Société fera des propositions dans ce sens aux gestionnaires de la route.

Sur les routes qui sont de son ressort, l'Exécutif s'efforcera d'assurer un écoulement plus fluide en ce qui concerne les transports en commun et invitera les gestionnaires locaux de la route à en faire autant.

6. Information.

Par une politique d'information efficace et active, la Société sensibilisera les utilisateurs actuels et potentiels des transports en commun urbains et régionaux et les informera adéquatement sur les services qu'elle offre, à la fois par les moyens de communication classiques et individuellement. Au moins une fois par an, les horaires seront mis à la disposition du public.

7. Système de vente.

La Société appliquera un système transparent de vente et de perception susceptible de faciliter l'utilisation des transports en commun urbains et régionaux et de réduire les pertes de temps aux arrêts.

8. Equipements des arrêts.

L'équipement des arrêts répondra aux critères qualitatifs à élaborer en matière de confort, d'information et d'entretien, tout en tenant compte des usagers vulnérables. A cet effet, la Société consultera régulièrement les organismes concernés et les partenaires privés.

9. Matériel roulant.

Afin de maintenir le niveau élevé de qualité du matériel roulant, la durée d'utilisation maximum effective des véhicules correspondra au délai d'amortissement appliqué.

L'achat de nouveaux véhicules se fera en fonction d'un confort optimal pour les usagers et d'une réduction maximale des nuisances.

10. Gestion totale de la qualité.

La Société appliquera une gestion totale de la qualité, axée sur la convivialité, l'accueil, la serviabilité, l'assistance aux voyageurs et la promotion de l'offre.

C'est dans ce cadre que seront fixées et annoncées les règles de conduite de la Société et de son personnel à l'égard des utilisateurs.

§ 2. Nombre de voyageurs et quantités de l'offre de transport.

a) Le nombre de voyageurs transportés doit augmenter. L'objectif à atteindre est une hausse d'au moins 2 %.

b) Pour la durée de la présente convention, les services de transport minimaux s'élèvent à 116 644 800 km, soit le nombre de kilomètres correspondant à l'offre globale de transport au 1^{er} janvier 1992.

Les services à réaliser par entité d'exploitation sont les suivants :

— Anvers	35 547 271 km
— Limbourg	18 548 992 km
— Flandre orientale	24 684 713 km
— Brabant flamand	20 906 184 km
— Flandre occidentale	18 959 720 km

Si le nombre total des kilomètres imposés est atteint, une dérogation de 2 % au maximum peut être accordée par entité.

Pour le contrat de gestion définitif, le service de transport minimal est déterminé conjointement par l'Exécutif et la Société et à l'aide des instruments de normalisation à développer, sur la base d'une analyse des besoins de mobilité. Ce service de transport minimal sera décrit dans le détail, par système de traction et par entité, tout en tenant compte des caractéristiques de qualité requises, liées à un coefficient de couverture et à un taux d'occupation.

Ressources

Art. 6.

§ 1^{er}. Définition.

Les ressources de la Société comprennent :

- les recettes nettes des transports, telles qu'elles sont perçues par la Société sur la base des tarifs et des suppléments appliqués;
- les autres produits d'exploitation, tels que les indemnités pour interruptions de travail, les indemnités pour services réguliers spéciaux, les prestations pour une tierce partie, les indemnités pour dommages, les produits financiers et exceptionnels tels que les revenus d'une participation éventuelle dans d'autres entreprises;
- le remboursement des frais de fonctionnement pour la réalisation du programme physique d'investissement à charge de la Région flamande;
- les subsides en capitaux;
- les revenus provenant d'opérations patrimoniales destinés exclusivement à de nouveaux investissements.

§ 2. Tarifs.

La Société appliquera un système de tarifs qui répond aux besoins spécifiques des différents segments du marché (dimension de la ville, heures creuses et heures de pointe ou week-end, tarifs spécifiques du bus express, de l'autobus sur demande téléphonique, de l'autobus de desserte locale, tarifs pour familles et groupes).

Toutefois, l'application du système ainsi élaboré doit rester simple, tant pour le client que pour le conducteur.

D'autre part, la Société visera à intégrer ses tarifs et titres de transport à ceux des autres sociétés de transports en commun qui assurent la correspondance avec ses services.

Des critères objectifs seront développés pour la répartition du rayon d'action en zones urbaines, zones suburbaines et zones rurales.

Les tarifs, exceptés ceux des actions commerciales, sont approuvés par l'Exécutif, sur la proposition du Conseil d'administration de la Société.

Une fois par an, la Société peut cependant augmenter les tarifs d'un pourcentage inférieur ou égal à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

Charges

Art. 7. § 1^{er}. Définition.

Les charges de la Société sont conditionnées par l'offre de services imposée par l'Exécutif flamand d'une part et de l'évolution des paramètres mentionnés ci-dessous d'autre part :

- les charges de personnel;
- la rétribution de services de transport effectués par des tiers;
- dépenses d'énergie;
- dépenses d'investissements;
- autres charges.

Sont compris dans les postes de frais précités :

- les frais de fonctionnement pour la réalisation du programme physique à charge de la Région flamande;
- les frais pour maintenir opérationnels les investissements réalisés;
- les frais découlant de la réalisation de la gestion totale de la qualité;
- les frais de communication et d'information;
- les dédommagements;
- les charges financières en vertu de l'article 30 du décret.

§ 2. Charges de personnel.

Les charges de personnel sont déterminées conformément aux conventions collectives de travail en vigueur. Celles-ci seront conclues en tenant compte des directives de l'Exécutif et au moins de l'évolution des échelles de traitement des services de l'Exécutif.

Dans ce contexte, l'Exécutif approuve l'application, à partir du 1^{er} janvier 1992, du projet de convention collective de travail relative au statut administratif et pécuniaire du personnel et au cadre organique, adopté par le conseil d'administration en sa séance du 17 décembre 1991.

§ 3. Exploitants.

Les paiements aux exploitants sont déterminés par le Conseil d'administration, de l'avis de la Commission de contact des Transports réguliers sur l'évolution du prix coûtant standard.

En vue de la conclusion du contrat de gestion définitif, la Société fera une évaluation dans l'année après la signature de la présente convention provisoire, afin de confronter les contrats avec les exploitants aux mécanismes du marché libre, tout en tenant compte de l'évolution des dispositions légales et de la législation sur les marchés publics. Cette évaluation ne peut toutefois mettre en cause ni la quantité, ni la qualité des services offerts.

En tout cas, pour tout nouveau bail il sera largement fait appel à la concurrence, conformément à la législation sur les marchés publics.

§ 4. Dépenses d'énergie.

Les frais d'énergie sont déterminés :

- en ce qui concerne les combustibles, sur la base du prix indicatif stipulé dans le contrat-programme conclu entre les autorités et les producteurs;
- en ce qui concerne l'énergie électrique, sur la base des contrats conclus avec les fournisseurs.

§ 5. Amortissements, provisions et charges financières concernant les investissements.

Chaque année, la Société établira un programme d'investissement à charge de son propre budget.

Ce programme porte sur les terrains, les immeubles, les voies ferrées, les canalisations aériennes, les stations de traction, les biens d'équipement lourds, les machines, les wagons, les autobus, les trolleybus, les véhicules routiers, les voitures particulières, le mobilier et le matériel informatique (appareillage et logiciel), et comprend également les travaux de transformation et de rénovation. Cette énumération n'est pas limitative.

Ce programme est financé par les moyens propres, des provisions constituées à cet effet, des emprunts ou un financement alternatif.

Les frais qui en découlent sont :

- les amortissements, effectués conformément à la durée de vie et aux taux mentionnés ci-après. Ces amortissements produisent des fonds pour le remboursement des emprunts ou pour la reconstitution du capital :

	Durée de vie	Taux
— immeubles	40 ans	2,50 %
— travaux de transformation aux immeubles et de rénovation	20 ans	5,00 %
— voies ferrées	25 ans	4,00 %
— canalisations supérieures	20 ans	5,00 %
— stations de traction	20 ans	5,00 %
— biens d'équipement lourds	20 ans	5, %
— machines	10 ans	10,00 %
— wagons	30 ans	3,30 %
— autobus	14 ans	7,14 %
— remplacement autobus	sur la valeur d'acquisition résiduelle	
— trolleybus	25 ans	4,00 %
— véhicules routiers	10 ans	10,00 %
— voitures particulières	5 ans	20,00 %

	Durée vie	Taux
— meubles	10 ans	10,00 %
— midibus	10 ans	10,00 %
— matériel informatique (appareillage et logiciel)	5 ans	20,00 %
— frais de location provenant d'opérations de financement alternatif;		
— provisions pour investissements propres;		
— charges financières		

Pour la partie non amortie des remboursements des emprunts d'investissement, la Société peut contracter des emprunts transitoires.

§ 6. Autres charges.

Par « autres charges » il y a lieu d'entendre :

— l'achat de biens et de services, à l'exception de l'achat de services de transport par des tiers et des frais de location provenant d'opérations de financement alternatif;

— consommations;

— assurances;

— provisions (autres que celles destinées aux investissements propres).

Une augmentation annuelle liée à la hausse de l'indice des prix à la consommation est prévue pour ces charges, sauf pour les provisions à usage déterminé et pour les frais exceptionnels ou uniques.

§ 7. Charges financières en application de l'article 30 du décret.

Le règlement de ces charges financières liées à la succession des droits et obligations de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, de la Société des Transports intercommunaux d'Anvers et de la Société des Transports intercommunaux de Gand fera l'objet d'une convention séparée entre l'Exécutif et la Société, en tenant compte des actifs déjà transférés dans le passé.

Dotation

Art. 8. L'Exécutif octroie à la Société une dotation destinée à assurer les services de transport régulier.

Cette dotation représente une participation dans les frais tels que cités à l'article 7, §§ 2 à 6 y compris.

Pour la durée de la présente convention de gestion et sans préjudice de l'application de l'article 13, la dotation annuelle est fixée au moins sur la base de la dotation octroyée à la Société pour 1992, à titre de contribution à l'équilibre du compte d'exploitation, soit 8.325 millions de francs (articles 22.01.85 et 22.02.85 du budget), augmentée d'un indice coût.

La dotation est fixée au plus tard le 1^{er} août de l'année qui précède l'année d'exploitation à laquelle elle se rapporte.

Elle est calculée comme suit :

$$PVi = PVo \cdot \frac{Ki}{Ko}$$

où :

i = l'année pour laquelle le calcul est fait (ex. : pour 1993 $i = 1$);

o = indice pour l'année de référence 1992;

PVi = dotation à octroyer pour l'année i ;

Ki = indice coût de la Société pour l'année i , basé sur les directives budgétaires de l'Exécutif, mais composé suivant les différents postes de frais de la Société pour l'année 1992, tels que décrits à l'article 7, §§ 2 à 6 y compris.

$$Ki = Cp \left(\frac{Li}{Lo} + \frac{CAOi}{CAOo} - 1 \right)$$

$$+ Cex \cdot \frac{SKi}{SKo}$$

$$+ Cen \cdot \left(0,76 \frac{Gi}{Go} + 0,24 \frac{Ei}{Eo} \right)$$

$$+ Caf \cdot \frac{AFi}{AFo}$$

$$+ Ca \cdot \frac{Ii}{Io}$$

Ko = 100 (frais 1992, suivant budget approuvé après contrôle budgétaire)

Cp = 55,743385 : coefficient pour la quote-part des charges de personnel

Cex = 22,751256 : coefficient pour la quote-part des frais d'exploitants

Cen = 5,045265 : coefficient pour la quote-part des dépenses d'énergie

Caf = 10,345318 : coefficient pour la quote-part des frais d'amortissements et des charges financières

Ca = 6,114781 : coefficient pour la quote-part des autres frais

Cp , Cex , Cen , Caf et Ca sont des coefficients variables représentant la quote-part des différents postes de frais tels qu'inscrits au dernier compte annuel de la Société.

Tous les indices sont des moyennes annuelles pondérées par mois pour l'année i , suivant les directives budgétaires.

L = indice des salaires de la fonction publique

CAO = indice des échelles de traitement des services de l'Exécutif flamand

SK = prix coûtant standard des exploitants préalablement fixé

G = indice des prix du gasoil

- E = indice des tarifs d'électricité
 AF = indice des charges financières et des amortissements
 I = indice des prix à la consommation

Ces indices sont fixés annuellement au cours du mois de mai, de commun accord entre la Société, le Ministre communautaire ayant les Finances et le Budget dans ses attributions.

A titre exceptionnel, la dotation calculée ainsi peut, avec l'accord de l'Exécutif, être augmentée en cas de hausses substantielles du coût suite à des facteurs extérieurs à la bonne gestion de la Société.

La dotation est liquidée en douzièmes et versée au compte de la Société, au plus tard le cinquième jour ouvrable du mois auquel elle se rapporte.

La Société doit veiller à ce que son compte d'exploitation soit au moins en équilibre lors de sa clôture, en tenant compte de la dotation obtenue.

Lorsque la dotation dépasse l'écart entre les charges et les revenus, l'excédent complètera l'actif de la Société.

Dès que la Société dispose du système normatif visé à l'article 5, ainsi que de normes des frais et produits et d'un système de gestion opérationnel, la dotation et sa répartition entre les entités d'exploitation sont calculées par unité de capacité à performer. Dans le cadre du système de gestion à élaborer, la Société dissociera les résultats des activités pour lesquelles une dotation est octroyée et les résultats des autres activités.

Promotion des transports en commun

Art. 9. Dans les limites budgétaires, l'Exécutif octroie à la Société les subventions nécessaires :

- à la promotion des transports en commun;
- à l'organisation d'études et de recherches sur la contribution du transport urbain et régional à la gestion de la mobilité, le cas échéant en relation avec d'autres formes de transport;
- à la mise en œuvre, l'exploitation durant les premières années et la promotion de nouveaux projets de transports en commun.

Concertation avec d'autres sociétés de transports en commun

Art. 10. La Société organisera une structure de concertation permanente avec d'autres sociétés de transports en commun.

Cette concertation portera sur l'offre de transport quantitative et qualitative (fréquence, itinéraire, fiabilité, moyens de correspondance, équipement des stations et de leurs abords, systèmes de vente), sur la politique de prix (tarifs en général, abonnements collectifs, etc.), les plans d'investissement, l'étude du marché, l'information et la promotion.

Cette concertation s'effectuera à l'occasion de projets concrets visant une modification de l'infrastructure et de l'exploitation d'une société susceptible d'avoir une influence sur celles de l'autre société.

Investissements à charge de la Région flamande

Art. 11. Afin d'améliorer la qualité de l'offre de transport, l'Exécutif prévoit des moyens budgétaires spécifiques destinés à réaliser ou à subventionner des investissements et des actions visant la promotion des transports en commun.

A cet effet, un programme annuel sera soumis à l'approbation du Ministre communautaire. Il portera sur :

- la réalisation, l'amélioration et le maintien d'infrastructures aériennes et souterraines, d'immeubles, d'œuvres d'art et d'équipements;
- l'amélioration de l'équipement des haltes et des correspondances;
- l'adoption de mesures d'écoulement;
- l'amélioration de la sécurité de fonctionnement, du confort et du caractère écologique du matériel roulant;
- les investissements en faveur de l'information des voyageurs et de leur accompagnement;
- l'achat de matériel roulant spécifique ou supplémentaire;
- la restauration de matériel historique;
- la réalisation et la coordination d'études relatives aux projets susmentionnés.

Pour la durée du présent contrat, le montant annuel des investissements à charge de la Région flamande est au moins maintenu au niveau de 1992, soit 2.402 millions de francs (articles 81.28.85, 81.29.85 et 81.30.85 du budget), majoré d'un pourcentage équivalent à la hausse de l'indice des prix à la consommation.

Les modalités d'application de ces investissements font l'objet d'un accord de coopération séparé.

Certains projets peuvent être financés au moyen de subsides en capitaux.

Le subventionnement d'investissements peut être converti en capital; l'actif ainsi financé est amorti par la Société.

Publicité de l'administration et données statistiques

Art. 12. La Société prendra des initiatives concrètes au niveau de l'application des règles de la publicité des documents administratifs.

Au moins une fois par an, la Société publie toutes les données statistiques nécessaires et utiles, pour permettre une connaissance maximale de l'évolution de son organisation et de son fonctionnement.

Evaluation

Art. 13. L'exécution du présent contrat de gestion sera évaluée avant le 1^{er} juin de chaque année. Cette évaluation peut donner lieu à des ajustements et décomptes à reporter à la dotation pour la prochaine année d'activité.

L'augmentation ou la réduction de la dotation visée à l'article 8 dépend de la mesure dans laquelle la Société atteint les objectifs imposés par le présent contrat, notamment en ce qui concerne la réalisation du plan d'entreprise prévu à l'article 4 (notamment la répartition des moyens entre les entités d'exploitation), du système de normes visé à l'article 5 et de l'évaluation des contrats avec les exploitants mentionnée à l'article 7, § 3.

Litiges

Art. 14. Les litiges qui découlent du présent contrat sont réglés par voie de conciliation, par l'intermédiaire d'un collège d'experts formulant une proposition de solution du litige. Ce collège est composé d'un délégué de l'Exécutif et d'un délégué de la Société, qui désignent ensemble une troisième personne.

Bruxelles, le 1er septembre 1992.

Le président de l'Exécutif flamand,

L. VAN DEN BRANDE

Le Ministre communautaire des Communications,
du Commerce extérieur et de Réformes institutionnelles,

J. SAUWENS

Le président du conseil d'administration,

M. VAN SANTVOORT

Le directeur général,

H. VAN WESEMAEL

Departement Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur

13 JANUARI 1993. — Ministerieel besluit
houdende de benoeming van de voorzitter, de ondervoorzitter
en de leden van de Vlaamse Hoge Raad voor de Sport

De Vlaamse Minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden,

Gelet op het decreet van 23 juli 1992 houdende oprichting van een Vlaamse Hoge Raad voor de Sport;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Executieve van 20 oktober 1992 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Executieve;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Executieve van 20 oktober 1992 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Executieve, inzonderheid op artikel 3, § 1, 7°,

Besluit :

Artikel 1. Worden benoemd tot leden van de Vlaamse Hoge Raad voor de Sport :

Mevr. Bekaert, Greet, Kemzekestraat 1, 9170 Sint-Gillis-Waas;

De heren :

- Bonarens Jan, Jovastraat 10, 9050 Gentbrugge;
- Borremans, Jean-Pierre, N. Welterstraat 8, 3290 Diest;
- Brokken, Marc, Oudestraat 7, 2610 Wilrijk;
- Bruninx, Willy, Heestraat 138, 3740 Bilzen;
- Carnier, Luc, Bloemstraat 9, 9050 Gent-Gentbrugge;
- Coomans, Cyriel, p/a Scheigoorstraat 5, 3580 Beringen;
- De Knop, Paul, J.B. Reykerslaan 23, 2550 Kontich;
- Dequeecker, Guy, Berlaarsesteenweg 32, 2560 Kessel-Nijlen;
- De Vis, Frank, Beekstraat 11, 9230 Melle;

Mevr. Evenepoel, Denise, Nieuwland 13, 3600 Genk;

De heren :

- Faveere, Johan, p/a J. de Lalaingstraat 28, 1040 Brussel;
- Gittenæer, Marc, Waasdonk 119, 2100 Deurne;
- Laeremans, Eddy, Mechelbaan 139, 3100 Heist-op-den-Berg;
- Lambrechts, Mathieu, Beukenstraat 41, 3500 Hasselt;

Mevr. Massez, Chris, Auwegemvaart 104, 2800 Mechelen;

De heren :

- Pannier, Jean-Louis, Pacificatielaan 2, 9000 Gent;
- Steegmans, Valère, Spoorwegstraat 41, 3740 Bilzen-Beverst;
- Van Bael, Danny, Lakensestraat 76, 1000 Brussel;
- Van Cleemput, Raymond, Eric Sasselaan 55, 2020 Antwerpen;

Mevrn. :

- Van Damme, Karin, p/a Sint-Jansstraat 32/38, 1000 Brussel;
- Van der Cam-Vereecken, Pierrette, Leernsesteenweg 459, 9800 Sint-Martens-Leerne;

De heren :

- Vandervaerent, Paul, Bollestraat 31, 8840 Hooglede-Gits;
- Van Deun, Robert, Thomas Greshamstraat 25, 2030 Antwerpen;
- Van Gerven, Dirk, Bovenbosstraat 120, 3053 Haasrode;
- Vanhaeverbeke, Antoon, Stekelbremlaan 37, 1150 Brussel;
- Vanlerberghe, Jos, Kerkstraat 82, 3010 Leuven;
- Van Strytem, Jean, Rooien 77, 9280 Wieze;
- Vercammen, Gilbert, Hazelaarstraat 19, 2800 Mechelen;
- Verreydt, Pieter, Kalverenstraat 71, 2800 Mechelen;
- Vranken, Jan, Noordgijzelstraat 45, 9031 Drongen;

Mevr. Wieers-Grevendonk, Carine, Kerkweg 1, 3920 Lommel.