



## **Opschrift**

Vergadering van 11 februari 2026

Nummer: 2026\_MV\_00151

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Besparingen op dienstverlening bij De Lijn

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Voor Gent

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Eind vorige maand zat de Vlaamse minister van Mobiliteit, Annick De Ridder, samen met de vervoersregioraad om de aangekondigde besparingen bij de Lijn te bespreken. Volgens de minister zouden deze besparingen zich vooral vertalen in een inperking van de dienstverlening, waarbij lijnen met een gemiddelde bezetting van minder dan acht reizigers extra onder de loep worden genomen. De minister gaf daarbij aan dat het niet noodzakelijk de bedoeling is om lijnen te schrappen, maar om sterker in te zetten op flexibele vervoerssystemen. Die verschuiving roept echter vragen op over de concrete impact op steden en gemeenten, en over de toegankelijkheid en betrouwbaarheid van het aanbod voor reizigers die vandaag afhankelijk zijn van het reguliere openbaar vervoer.

**Vraag:**

1. Zijn er binnen de vervoersregioraad al concrete scenario's of aandachtspunten besproken die mogelijk ook een impact kunnen hebben op het openbaar vervoersaanbod in onze stad?
2. Er wordt aangegeven dat meer zal worden ingezet op flexibele vervoerssystemen. Kan u toelichten welke vormen van flexvervoer daarbij worden overwogen en of er vandaag al concrete plannen of proefprojecten op tafel liggen voor regio Gent?
3. Staan er nog verdere gesprekken met de minister gepland om de impact op het vervoersstelsel in de stad te bespreken?

## **Antwoord**

Beste collega's,

Dank voor jullie vragen, die ik gebundeld zal antwoorden.

De Vlaamse regering heeft beslist dat er 35,5 miljoen moet bespaard worden op het exploitatiebudget van De Lijn. En laat me meteen duidelijk maken dat het college dit geen goede zaak vindt, natuurlijk. Wij zijn van oordeel dat het stadsnet extra aanbod kan gebruiken, bijvoorbeeld in de Zuidelijke Mozaïek waar het aanbod niet meegroeit met de investeringen van bedrijven en van de universiteit.

Maar de beslissing is genomen. Nu komt het erop aan om ervoor te zorgen dat de ingrepen zo weinig mogelijk Gentenaars treffen.

Misschien eerst een woordje uitleg over hoe men te werk is gegaan. Om te bepalen hoe bespaard wordt en hoeveel elke vervoerregio moet besparen, heeft De Lijn een methodiek uitgewerkt op basis van de gemiddelde maximale bezetting. Dat heeft geresulteerd in 3 categorieën van lijnen:

- Categorie A: Lijnen met een gemiddelde maximale bezetting van minder dan 8 personen. Dit zijn de lijnen die als eerste in aanmerking komen om te besparen en dat gaat veelal over het schrappen van die lijn.
- Categorie B: Lijnen met een gemiddelde maximale bezetting van minder dan 8 in één of meerdere exploitatieperiodes. Deze lijnen worden ‘bijgeschaafd’: frequentie- en amplitude-aanpassingen, integratie met andere lijnen, maar ook schrapping.
- Categorie C: De lijnen die niet in categorie A of B vallen maar waar bepaalde inefficiënties zijn gedetecteerd, zitten in categorie C. Hier kunnen maatregelen bestaan uit het rechtekorten of inkorten van lijnen, het aanpassen van de frequentie of amplitude. Doel is om bijvoorbeeld de rittijd te verminderen en méér reizigers aan te trekken.

De logica achter deze besparing van de Vlaamse Regering en uitgewerkt door De Lijn is dus duidelijk: besparen op de lijnen met het minste reizigers.

Door toepassing van die methodiek is ook bepaald hoeveel elke vervoerregio afzonderlijk moet besparen. Dat is een belangrijk gegeven. In de volgorde der dingen is het dus niet zo dat er eerst een verdeling is gemaakt van de besparingstarget van 35,5 miljoen over de 15 vervoerregio's, om dan binnen die vervoerregio op basis van de methodiek besparingsvoorstellen te doen. Men heeft de methodiek toegepast op alle OV-lijnen in Vlaanderen, en op basis daarvan dan de besparingstarget per vervoerregio vastgelegd.

Als vervoerregio met een grootstedelijke kern komen we er in zo'n oefening gebaseerd op reizigersaantallen beter vanaf dan de landelijke regio's. Concreet: voor vervoerregio Gent betekent dit een besparing van 2.152.087 miljoen. Dat is 1,8% van het totale budget van onze vervoerregio. Daarnaast moet onze vervoerregio ook de 1,5 miljoen euro aan extra kosten voor de minder hinder maatregelen in Gent Noord (werken tramlijn 2) 'absorberen'. Ook daarvoor moeten ingrepen gebeuren, maar als die minder hinder maatregelen aflopen, blijven die middelen wel in de vervoerregio.

1,8% van de middelen wordt dus wel weggesneden.

Ter vergelijking: de vervoerregio Antwerpen moet 6,2 miljoen besparen ofwel 2,8% van hun budget. De Vlaamse Ardennen moet 3 miljoen besparen ofwel 15,6% van hun budget.

Wat betekent dit nu concreet voor onze vervoerregio? Op 27 januari werd ons tijdens een digitale vervoerregioraad deze methodiek toegelicht door De Lijn en werd ook duidelijk

welke lijnen in scope zijn, omdat ze tot een van de 3 categorieën behoren. Op **grondgebied Gent** gaat het om volgende lijnen: 5a, 6, 16, 12a, 12b, 50, 79 en enkele functionele lijnen. (In de pers staat een opsomming die de hele vervoerregio omvat). De voorstellen van De Lijn betreffen inkorting van lijnen, aanpassingen aan frequentie of amplitude tot schrapping van de bediening. En dit vanaf 1 juli.

Dit was een louter informatieve sessie waar nog geen standpunten werden ingenomen. De volgende vervoerregioraad is op 27 februari en op dat moment zal de vervoerregio moeten bepalen met welke voorstellen zij akkoord gaan en welke worden verworpen, goed wetende dat voor elk voorstel dat wordt verworpen een alternatief moet worden gezocht om de besparingstarget te halen.

Laat mij duidelijk zijn, voor mij zijn een aantal van die voorstellen onaanvaardbaar. Op 4 januari had ik in een bilateraal overleg met De Lijn om meer informatie en inzicht te krijgen over de afwegingen die gemaakt zijn en om aan te geven welke ingrepen voor ons niet aanvaardbaar zijn.

Een beperkte aanpassing van een amplitude of frequentie op basis van cijfers die aantonen dat de bezetting van een lijn soms bijzonder laag is, is bespreekbaar. Een halve of hele wijk zonder bus zetten, is dat niet. Op basis van die feedback heb ik De Lijn gevraagd om alternatieve voorstellen te doen die ik nog niet heb ontvangen. Ik kan er vandaag dus ook niet op vooruit lopen omdat we middenin het proces zitten. Maar jullie kunnen erop rekenen dat we er alles aan zullen doen om de impact op de gebruikers van het openbaar vervoer in onze stad zo klein mogelijk te houden.

Voor de historische evolutie van de budgetten van de vervoerregio en van de verschillende vervoerslagen, collega De Roo, nodig ik u uit om de bevoegde minister daarover te ondervragen.

---