



Opschrift

Vergadering van 11 maart 2026

Nummer: 2026_MV_00241

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sarah Van Acker: Opvolgvraag besparingen De Lijn

Raadslid(-leden):

Sarah Van Acker - Groen

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

14 van de 15 vervoerregio's spraken zich, net als de Vervoerregio Gent, uit tegen de besparingen. Ondertussen kwam er ook vanuit het Vlaamse niveau reeds een reactie op. De minister-president liet weten dat aanpassingen in de specifieke besparingsvoorstellen mogelijk zijn, maar dat de grootteorde van de besparing dezelfde blijft.

Ik had hierover de volgende vragen:

Vraag:

Kwam er reeds officiële communicatie vanuit de Vlaamse regering? Naar aanleiding van onze motie, maar ook naar aanleiding van de recente uitspraken van de minister-president? Wat was die communicatie?

Hoe verloopt de verdere analyse van de buslijnen die in de oorspronkelijke methodiek van De Lijn mogelijks aangepast zouden worden? Wordt deze analyse, en de verdere gesprekken daar rond, tijdelijk on hold gezet?

De Vlaamse regering spreekt over alternatieve besparingsopties. Wat zouden deze kunnen inhouden? Is dit telkens een besparing op het aanbod, of is er binnen het exploitatiebudget van De Lijn ruimte voor andere besparingen?

Antwoord

Wat is er gebeurd na de gemeenteraad van 23/2?

- Op niveau van de Vlaamse regering is de besparingsdoelstelling van 35,5 miljoen euro bij De Lijn bevestigd. Nog discussie over 30 + 5,5 mio. Vrijdag meer nieuws. (Impact van 330K op onze vervoerregio)

- Ik heb die dag zelf voor de 2de keer bilateraal overlegd met De Lijn over de voorgestelde maatregelen, wat tot bijstellingen heeft geleid :
 - L16 : geen frequentiedaling van 20' naar 30' tijdens de spits op schooldagen (maar een zeer beperkte amplitude inkorting van 06:45u naar 06:50u).
 - L12a en L12b : voorstel om aanbod in wijk Varendries in Drongen en Achtendries in Oostakker/St.Amandsberg te schrappen, is teruggetrokken. (12b zal wel een andere route volgen in Varendrieswijk)
- Er blijven evenwel een hele rist van maatregelen over (er zijn er zelfs enkele bijgekomen om de besparingsdoelstelling te kunnen halen) en die hebben een te grote impact op het aanbod in Gent. Daar blijf ik bij. En dat vinden wij zo goed als allemaal, zoals neergeschreven in de motie die we aangenomen hebben op 23/2 in de GR.

Dit brengt me bij de VVRR van 27/2. Daar heb ik integraal het standpunt van de stad Gent vertolkt zoals het in de motie staat :

1. Betreuen besparingen, te grote impact
2. De vraag aan Vlaamse regering om niet te besparen maar te investeren, en dus groeipad toe te kennen conform regeerakkoord
3. De kosten voor minder maatregelen niet verhalen op budget vervoerregio maar te voorzien in budgetten van investeringsprojecten (pro memorie : 1,65 miljoen euro voor werken T2). Zo worden lijnen die wél veel mensen gebruik van maken in het vizier.

De andere gemeenten van de vervoerregioraad zitten allemaal op dezelfde lijn. De VVRR heeft een even scherp als helder besluit genomen :

“De Vervoersregioraad betreurt dat bovenop de besparing van 2,2 miljoen euro ook nog eens 1,6 miljoen euro moet gevonden worden om noodzakelijke minder hinder maatregelen te financieren. Hierdoor wordt geschrapt in buslijnen die wel beantwoorden aan de criteria van basisbereikbaarheid. Minderhinder-kosten door ingrijpende en langdurige werkzaamheden op initiatief van Vlaamse agentschappen moeten verrekend worden in de projectkosten en niet verhaald worden op het budget van de vervoerregio.”

Ook wat de andere twee punten betreft zit vervoerregioraad op dezelfde lijn. Daarvoor heeft vervoerregioraad een helder besluit gemaakt met 12 overwegingen (zie verder)

Onder meer:

- Er wordt andere betreurd dat de vervoerregio haar rol niet goed kan spelen door enorme tijdsdruk
- De maatregelen zullen vervoersarmoede doen toenemen
- Wij vragen dat er er garanties komen voor beloofde aanbodsuitbreiding

Dat resulteerde in unaniem standpunt van 20 gemeenten die in die vervoerregioraad zitten.

Twee dingen staan wel vast: er moet 35.5 miljoen bespaard worden bij de lijn en dat zal vanaf 1 juli operationeel vertaald worden.

Conclusies Vervoerregioraad Gent 27 februari 2026

Rekening houdend met de volgende overwegingen :

1. We willen als vervoerregio ook de vooropgestelde (Vlaamse) doelstellingen voor modal shift bereiken en daarvoor zijn goede alternatieven nodig zoals een goed werkend, kwalitatief en aaneengeschakeld busnetwerk. Door deze besparingsmaatregelen dreigen reizigers geen goed busaanbod meer te hebben en terug de auto te nemen. Dit is negatief voor het behalen van onze modal shift doelstelling.
2. Het Decreet Basisbereikbaarheid hield nog maar recent een hele omwenteling in van het openbaar vervoer, dat al zeer grote impact had op het hele openbaar vervoernetwerk. De huidige besparingsplannen komen zeer kort nadien daar nog bovenop, terwijl de lokale besturen tot hiertoe vooral overleg pleegden met de Lijn en streefden naar het bijsturen van ongewenste gevolgen van de vorige hervorming.
3. De Vervoersregioraad betreurt dat bovenop de besparing van 2,2 miljoen euro ook nog eens 1,6 miljoen euro moet gevonden worden om noodzakelijke minder hinder maatregelen te financieren. Hierdoor wordt geschrapt in buslijnen die wel beantwoorden aan de criteria van basisbereikbaarheid. Minderhinder-kosten door ingrijpende en langdurige werkzaamheden op initiatief van Vlaamse agentschappen moeten verrekend worden in de projectkosten en niet verhaald worden op het budget van de vervoerregio.
4. De partners in de vervoerregio beschikken op het ogenblik van de behandeling van dit beslispunt over onvoldoende informatie over het gebruik van het gehele aanbod in de regio, zoals onder meer de kostprijs per lijn, gebruikersaantallen over langere periode,...
5. Het kader dat op Vlaams niveau bepaald is om deze besparingen te bespreken is zo strak (zowel qua timing als qua methodiek) dat er geen ruimte is voor de vervoerregioraad om haar rol op een goede manier op te nemen. Dit ondermijnt de rol die de vervoerregioraad krijgt in het decreet basisbereikbaarheid : adviseren over kernnet, beslissen over aanvullend net en vervoer op maat.
6. De diensten van MOW en De Lijn stellen zich constructief op, maar datzelfde strakke kader en timing maakt het hen onmogelijk om voldoende tijd te nemen voor overleg met de lokale besturen.
7. De vervoerregioraad benadrukt dat het essentieel is om vervoersarmoede serieus te nemen en te zorgen voor een inclusief openbaar vervoerssysteem dat toegankelijk is voor iedereen. Het risico op vervoersarmoede in Vlaanderen werd al in 2024 door het Rekenhof aangehaald in rapport voor het Vlaams Parlement waar de uitwerking van het decreet basisbereikbaarheid werd onderzocht. Deze besparingsoefening zal de vervoersarmoede verder doen toenemen in de landelijke gebieden van onze vervoerregio. De vervoerregio adviseert met klem om de strijd tegen vervoersarmoede ook decretaal te verankeren.
8. We stellen vast dat het huidige flexsysteem niet robuust genoeg is, de witte vlekken in het OV-netwerk onvoldoende voorziet van betrouwbaar OV en bijgevolg geen waardig alternatief is.
9. De vervoerregioraad wijst er op dat het doorverwijzen naar de trein als alternatief voor het niet aanbieden van een busverbinding enkel kan als er ook sprake is van ticket-en tariefintegratie tussen beide netten. Zolang dat niet het geval is, wordt de reiziger gedwongen tot aankoop van 2 tickets of abonnementen wat de kostprijs

- voor gebruik van openbaar vervoer verhoogt en zo het alternatief van openbaar vervoer onaantrekkelijk maakt. De trein is bijgevolg geen waardig alternatief gezien de extra drempels die het met zich mee brengt. Tegelijk is ook de verknoping tussen het busnet en treinnet van belang. Er moet voldoende aanvoer zijn per bus naar de treinstations.
10. De vervoerregioraad wenst nu een stabiel netwerk waar voor meerdere jaren geen wijzigingen meer van bovenaf aan doorgevoerd worden omwille van budget-, voertuig- of chauffeurstekort. Bij de keuze om wijzigingen aan het netwerk door te voeren moet het gebruikscomfort en de stabiliteit van het netwerk i.f.v. de reiziger voorop staan.
 11. De vervoerregioraad gaat ervan uit dat de aangekondigde bedragen voor aanbodsuitbreidingen voor de periode 2027 – 2029 verworven zijn ook voor VVR Gent en dat de voorbereidingen voor de keuze van de maatregelen asap kunnen starten op niveau van de vervoerregioraad. Met voorbereidingen bedoelen we dat de vervoerregioraad zelf de principes voor de besteding van dit budget kan vastleggen vooraleer er concrete maatregelen worden uitgewerkt. De Vervoerregioraad wijst er op dat het contradictorisch te noemen is dat men dit jaar een besparingsplan doorvoert, zonder duidelijkheid waar de budgetten voor uitbreiding volgend jaar naartoe gaan.
 12. De vervoerregioraad heeft er begrip voor dat De Lijn een zo efficiënt mogelijke werking moet nastreven en in functie daarvan het netwerk regelmatig evalueert en bijstuurt.

Concluderend:

De Vervoersregioraad Gent kan het voorliggend voorstel van de Lijn, dat deel uitmaakt van een breder besparingsplan in Vlaanderen voor 2026, niet goedkeuren omdat de lokale besturen zich unaniem verzetten tegen de plannen.

De lokale besturen betreuren eensgezind dat zij onvoldoende tijd krijgen om degelijk hun rol te spelen binnen de Vervoersregioraad, niet de nodige informatie hebben om alternatieven naar voor te schuiven en dus niet volwaardig hun rol kunnen spelen.

De lokale besturen maken zich ernstig zorgen over de toekomst van de werking van de Vervoersregioraad indien deze manier van werken keer op keer terugkeert.

Het voorliggend plan zal naar de mening van de lokale besturen in de Vervoersregio de vervoersarmoede verder doen toenemen, zeker omdat er bijkomend moet bespaard worden om de noodzakelijke minder hinder maatregelen te financieren (waardoor bijkomend maatregelen nodig zijn, wat heel wat reizigers raakt en dus niet enkel dun bezette lijnen), schoolkinderen dreigen het slachtoffer te worden, net als kwetsbare groepen die van weinig mobiliteit zullen kunnen genieten in de toekomst.

De lokale besturen betreuren ook dat er wel aangekondigd wordt dat er een aanbodsuitbreiding aan komt in 2027, maar daar vandaag geen enkele garantie of duidelijkheid rond bestaat, en die oefening contradictorisch is met de grote besparingen die nu doorgevoerd wordt.

De lokale besturen verwerpen dan ook unaniem de plannen en vragen de Vlaamse regering om terug te komen op de beslissing om te besparen op het aanbod van De Lijn. Team MOW neemt akte van de bezorgdheden van de lokale besturen.

Beslissing:

Aangezien de lokale besturen unaniem het voorstel tot aanpassing aan het openbaar vervoer verwerpen, wordt het voorstel niet goedgekeurd door de Vervoerregioraad.
