



Opschrift

Vergadering van 11 maart 2026

Nummer: 2026_MV_00243

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: opvolgvraag besparingen bij De Lijn en overleg vervoerregioraad Gent

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Voor Gent

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Eind februari kwam de vervoerregioraad samen om de Vlaamse besparingen bij De Lijn te bespreken waarna unaniem het standpunt werd ingenomen om zich uit te spreken tegen de besparingsplannen.

Daarnaast werd op de Gentse gemeenteraad van 23 februari een motie goedgekeurd waarin gevraagd werd aan de Vlaamse regering om een groeipad toe te kennen aan het exploitatiebudget van De Lijn, zoals voorzien was in de meerjarenbegroting en er geen structurele besparingen meer op door te voeren. Alsook om de kosten van minder-hindermaatregelen ten gevolge van ingrijpende, langdurige werkzaamheden door entiteiten van de Vlaamse overheid te voorzien in het budget voor deze projecten en niet te verhalen op het budget van de vervoerregio's.

In opvolging van de motie in de gemeenteraad en de plaatsgevonden vervoersregioraad had ik graag volgende vragen gesteld:

Vraag:

- Hoe verliepen de gesprekken op de vervoersregioraad? Zijn er naast de gezamenlijke standpuntbepaling ook verdere stappen afgesproken?
- Zijn bovenstaande standpunten ook vertolkt op de vervoersregioraad?

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 aaneengeschaakt 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 ondermeer 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.
