

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 522

van **ELS ROBEYNS**

datum: 11 januari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Financiering De Lijn - Evolutie

Graag zou ik volgende gegevens met betrekking tot de financiering en begroting van De Lijn ontvangen.

1. Het overzicht van de werkingsdotatie aan De Lijn sinds 2009, opgelijst per jaar.
2. Het overzicht van de investeringsdotatie aan De Lijn sinds 2009, opgelijst per jaar.
3. Het overzicht van de totale dotatie aan De Lijn sinds 2009, opgelijst per jaar.
4. Het overzicht van de kostenstijgingen voor bijkomende prestaties (index bezoldigingen, index exploitanten, projecten, vergrijzing en inflatie,...) sinds 2009, per jaar.
5. Het overzicht van de eigen inkomsten van De Lijn sinds 2009, opgelijst per jaar.
6. Het overzicht van het totaal aan Opex- en Capex-middelen sinds 2009, opgelijst per jaar.
7. In het 'Memorandum 2019 - 2024' van De Lijn staat volgende passage: "Er is een groeiscenario nodig waarbij het gebruik van bus en tram in Vlaanderen op termijn stijgt met 50%. De Lijn stuurt bij de volgende regering daarom aan op meer werkingsmiddelen en een investering in de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer waaronder verregaande doorstromingsmaatregelen."
Gaaf dit over een stijging met 50% van het aantal reizigers, het aantal reizigerskilometers of het aantal gereden kilometers? Ten opzichte van welk jaar? Hoeveel extra werkingsmiddelen en investeringsmiddelen zijn daarvoor nodig? Is dit voor De Lijn nog steeds een realistisch scenario?
8. In het nieuwe openbaredienstencontract (ODC) is sprake van een structurele stijging van het investeringsbudget met 120 miljoen euro naar een gemiddelde van 260 miljoen euro per jaar over de periode 2023-2027.

Ten opzichte van welk jaar wordt deze stijging afgezet?

ANTWOORD

op vraag nr. 522 van 11 januari 2023

van **ELS ROBEYNS**

1-6. Zie bijlage 1.

7. De aangehaalde passage uit het memorandum van De Lijn wou vooral het belang van en de nood aan goed, kwaliteitsvol, stipt openbaar vervoer onderstrepen. De 50% groei was niet zozeer een harde doelstelling dan wel een ambitieniveau van De Lijn. De toegenomen druk op de leefbaarheid van onze steden, het vele fileleed op onze wegen, de klimaatcrisis vragen om een sterk uitgebouwd openbaar vervoer. Willen we de modal en mental shift (mensen overtuigen om de stap naar openbaar vervoer te zetten) echt realiseren, dan moet het openbaar vervoer in Vlaanderen aantrekkelijker, beter worden. Met het nieuwe openbaredienstencontract dat de Vlaamse Regering vorige zomer met De Lijn afsloot, slaan we die weg in: we gaan resoluut voor duurzaam, vraaggericht openbaar vervoer waar de reiziger kan op rekenen. In het nieuwe openbaredienstencontract werd daarvoor een stabiel budgettair kader afgesproken.

8. Bij opstart van het ODC *ontvangt De Lijn een continu investeringsbudget van 145,7 miljoen euro voor de reguliere kapitaalsubsidies.*

Elk jaar werd dit continuïteitsbudget door de Vlaamse Overheid bijgesteld met extra financieringen vanuit de budgetten van het departement MOW, het klimaatfonds, relancemiddelen ...

Met de invoering van het ODC wordt de structurele stijging van de investeringsdotatie met 120 miljoen euro verankerd vanaf 2023, hetgeen voor investeringszekerheid zorgt voor de komende jaren.

55 miljoen euro van deze extra middelen komen uit de investeringsportefeuille van MOW en 65 miljoen euro komt uit FFEU-middelen en zal ingezet worden voor de vergroening van De Lijn.

BIJLAGE

[Overzicht](#)