

jaarverslag | De Lijn

09

inhoud

5 Voorwoord

Beleidsverslag

6-7 Hoofdstuk 1: De Lijn als slimme reisgezel

8-9 Slimme vervoerbewijzen

10-13 Milieu

14-15 Veiligheid

16 Communicatie

17 Project halte info

18-19 Campagnes

20-21 Hoofdstuk 2: Een uitgebreid aanbod

22-37 Startschot voor nieuw aanbod in 2009

38-39 Evenementen

40-41 Hoofdstuk 3: Uitbouw mobiliteitsbeleid

42-47 Mobiliteitsvisie 2020

48-53 Maatschappelijk verantwoord ondernemen

54-55 Publiek Private Samenwerking

56-61 Hoofdstuk 4: Een stimulerende en respectvolle werkomgeving

62 Cijfers

62-65 Commentaar op de jaarrekening

66-67 Balans op 31 december 2009

68-69 Resultatenrekening op 31 december 2009

70-76 Toelichting 2009

77-78 Sociale balans op 31 december 2009

80-83 Samenvatting van de waarderingsregels

84-85 Verslag van het college van commissarissen

86 Analytische exploitatierekening 2009

87-88 Aandeelhoudersstructuur

88-93 Personeel

94 Bezoldigingen en sociale lasten

95 Afgelegde kilometers

96-97 Rollend materieel

98-99 Busvloot

100-101 Reizigers en netto-vervoerontvangsten

102-103 Ongevallen

104-105 Ondernemingsraden

Voorwoord

2009 zal in ons geheugen gegrift blijven als een jaar met soms erg verrassende wendingen: nieuwe ontwikkelingen die de context voor ons bedrijf voor de komende jaren mee zullen bepalen. Zo kregen we in 2009 een strakke besparingsdoelstelling opgelegd en verliet directeur-generaal Ingrid Lieten na zeven jaar ons bedrijf om viceminister-president van de Vlaamse Regering te worden. We namen ook afscheid van enkele directeurs en bestuurders. Maar we lieten ons niet uit ons lood slaan door deze veranderingen, integendeel. Ook in 2009 wisten we opnieuw meer reizigers te overtuigen om te kiezen voor onze bussen en trams. En we sloten de jaarrekening opnieuw af in evenwicht. Sterker nog: in 2009 hebben we volop ingezet op de toekomst: een duurzame toekomst voor een leefbaarder, groener en beter bereikbaar Vlaanderen. Zo stelden we vorig jaar onze ambitieuze langetermijnvisie Mobiliteitsvisie 2020 voor. Daarin geven we onze kijk op het ideale openbaar-vervoernet in Vlaanderen weer. Deze blauwdruk zal de komende jaren concreet vorm krijgen in nauwe dialoog met onze stakeholders zoals de Vlaamse Regering, de steden en gemeenten of de andere openbaar-vervoerbedrijven.

In tussentijd zaten we natuurlijk niet stil. We bleven timmeren aan meer aanbod op maat. De eerste stappen werden gezet voor de realisatie van sneltrams in Limburg in het kader van het Spartacusplan. In Antwerpen gaven we met de ondertekening van het contract voor Brabo 1 het startschot voor twee tramlijnverlengingen. En in Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen investeerden we in meer en beter woon-werkverkeer met respectievelijk START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio) en de Kusttram X-tra. Bovendien verschenen de eerste dieselhybride bussen in het straatbeeld: bussen die deels op elektrische energie rijden. Daardoor verbruiken ze tot 25 % minder brandstof en zijn ze tot 30 % stiller. Ondertussen rijden deze milieuvriendelijke bussen al rond in Gent, Leuven en Brugge. Tot slot bleven we zoeken naar manieren om onze reizigers in de watten te leggen. We bouwden ons voorverkoopnet verder uit met de start van online verkoop, we verbeterden onze website en we hielden onze eigen Lijncontrole boven de doopvont. Want als De Lijn willen we elke dag opnieuw een slimme reisgezel zijn voor meer dan een miljoen mensen. Passie voor onze klanten is voor ons geen holle slogan.

U leest er alles over in dit jaarverslag.

Roger Kesteloot

Waarnemend Directeur-generaal



Roger Kesteloot

Jos Geuens

Voorzitter raad van bestuur



Jos Geuens

Raad van bestuur

Samenstelling

Jos Geuens
Voorzitter

Kathleen van der Hooft
Ondervoorzitter

Karin Brouwers
Bestuurder, tot 30 juni 2009

Dirk Boogmans
Bestuurder, tot 9 januari 2009

Eric Vermeulen
Bestuurder, sinds 9 januari 2009

Fernand Desmyter
Bestuurder

Marc Heughebaert
Bestuurder

Fernand Jonckheere
Bestuurder, tot 3 april 2009

Johan Vervoort
Bestuurder, sinds 3 april 2009

Paul Laeremans
Bestuurder

Geertje Smet
Bestuurder, overleden op
23 december 2009

Karel Stessens
Bestuurder

Mercedes Van Volcem
Bestuurder, tot 30 juni 2009

Kurt Debruyne
Commissaris van de Vlaamse Regering

Lieve Schuermans
Commissaris van de Vlaamse Regering

Jan Coolbrandt
Waarnemer

Rita Coeck
Waarnemer

Algemene directie

Ingrid Lieten
Directeur-generaal, tot 13 juli 2009

Roger Kesteloot
Waarnemend directeur-generaal sinds
7 september 2009

Centrale diensten

Eddy Minnaert
Adjunct-directeur-generaal
Directeur Financieel Beleid en ICT,
tot 1 december 2009

Werner Jacobs
Directeur Financieel Beleid & ICT,
sinds 1 oktober 2009

Roger Kesteloot
Directeur Onderzoek

Paul Raaij
Directeur Personeelsbeleid

Saskia Schatteman
Directeur Marketing & Communicatie,
tot 31 maart 2009

Tamara De Bruecker
Directeur Marketing & Communicatie,
sinds 1 oktober 2009

Freddy Van de Weghe
Directeur Techniek

Johan Bullynck
Directeur Exploitatie, sinds 16 juli 2009

Entiteiten

Lode De Kesel
Directeur Antwerpen

Dirk Busschaert
Directeur Oost-Vlaanderen

Francy Peeters
Directeur Vlaams-Brabant

Bart De Fré
Directeur Limburg, tot 17 juni 2009

Heidi Roubben
Directeur Limburg, sinds 17 juni 2009

Luc De Man
Directeur West-Vlaanderen

College van commissarissen

Mazars
Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd
door Lieven Acke

RSM InterAudit
Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door Luc Toelen

De Lijn als slimmere reisgezel

De Lijn wil tussen de mensen staan. Maar écht tussen de mensen staan kan alleen dankzij een sterk kwalitatief aanbod. Reizigers kunnen dan ook rekenen op de volledige inzet van alle medewerkers van het bedrijf. Die gedreven aanpak maakt van De Lijn een slimme reisgezel, die inspeelt op de behoeften van haar klanten en duidelijk met hen communiceert. De Lijn wil immers dé vervoersoptie in Vlaanderen zijn. Wie met het openbaar vervoer reist, heeft daar alleen maar voordeel bij. Stress achter het stuur, parkeerproblemen, hoge brandstofkosten... Klanten van De Lijn hebben er geen last van. Je in groep verplaatsen heeft zo zijn voordelen.

Slimme vervoerbewijzen

Klanten verwachten dat bussen en trams op tijd zijn. De Lijn draagt stiptheid dan ook hoog in het vaandel. Daarom heeft de vervoermaatschappij de voorverkoop van vervoerbewijzen sterk gestimuleerd. Minder verkoop op het voertuig levert immers tijdswinst op en verhoogt de stiptheid. Intussen kunnen reizigers gebruik maken van 3 600 voorverkooppunten. Sinds de lancering van het uitgebreide voorverkoopnet in 2006, daalde de verkoop van kaarten en biljetten op het voertuig met 68 procent. Van alle Lijnkaarten wordt zelfs 98 procent gekocht in voorverkoop. Een vervoerbewijs in voorverkoop zorgt niet alleen voor tijdswinst, het is ook tot 50% goedkoper.

E-ABONNEES

Niet alleen het grote aantal voorverkooppunten, maar ook de nieuwe technologieën zorgen ervoor dat de voorverkoop stijgt. In 2009 boekte de vervoermaatschappij een succes in de online verkoop van abonnementen. Het streefdoel was 10 000 verkochte abonnementen, maar uiteindelijk stond de teller op 11 157. Om de verkoop online te stimuleren, ondernam De Lijn verschillende initiatieven. Zo werkte het bedrijf bijvoorbeeld actief mee aan initiatieven van de federale overheid die het gebruik van de elektronische identiteitskaart promoten.

Tijdens roadshows werden gratis eID-lezers en informatiepakketten uitgedeeld. In die pakketten wees De Lijn op de gebruiksvriendelijkheid van het online abonnement. Dankzij hun eID moeten klanten bijvoorbeeld geen attest van de gezinssamenstelling meer afleveren als ze willen genieten van de gezinskorting. En De Lijn zet de promotie van online abonnementen verder. In 2010 wil ze het aantal e-abonnees verdubbelen.

SMS-TICKETS

In september verkocht De Lijn het 500 000ste sms-ticket. Dit cijfer bewijst dat die vorm van ticketverkoop in de lift zit. Daarom is sms-ticketing in februari 2010 aan uitbreiding toe. Dan zullen klanten niet alleen in Gent en Antwerpen, maar in heel Vlaanderen een sms-ticket kunnen kopen. Met sms-ticketing wil De Lijn de verkoop van biljetten op het voertuig verder terugdringen.

SMARTCARD

Om het de reizigers makkelijker te maken, sloegen de verschillende Belgische spelers van het openbaar vervoer de handen in elkaar. Een van de belangrijkste samenwerkingsprojecten is de ontwikkeling van één gezamenlijk vervoerbewijs. Met die smartcard zullen reizigers in heel België gebruik kunnen maken van trein, tram, bus en metro. De gezamenlijke kaart zal werken volgens het principe van een oplaadbare chipkaart. Reizigers zetten een som op hun kaart en via de magnetische kaartlezer betalen ze het verschuldigde bedrag,

De voorverkoop van vervoerbewijzen levert tijdswinst op voor de chauffeurs en stimuleert daardoor een stipte dienstverlening en vlotte aansluitingen.



“Met hun smartcard zullen reizigers in heel België gebruik kunnen maken van trein, tram, bus en metro.”

afhankelijk van het gekozen traject en vervoermiddel. Ook de bestaande abonnementen zullen vervangen worden door de smartcard. De smartcard heeft een bijkomend voordeel. Omdat alle verplaatsingen geregistreerd worden, kan De Lijn het verplaatsingsgedrag veel beter in kaart brengen. Die preciezere meting van het aantal reizigers geeft aan waar De Lijn haar aanbod efficiënter kan inzetten. Met de smartcard zal de vervoermaatschappij dus nog beter kunnen inspelen op de noden en vragen van haar reizigers. In 2010 start het eerste proefproject. De uitrol van de smartcard is voorzien vanaf 2011.

De vervoerbewijzen zijn goedkoop en reizen met bus of tram is goed voor het milieu. Kortom: wie met De Lijn als slimme reisgezel reist, reist eigenlijk altijd richting toekomst.

Een schone en veilige toekomst. In 2009 kozen 531,2 miljoen reizigers voor De Lijn. Dat zijn er 22 miljoen meer dan tijdens het vorige jaar. Vooral de voordelige abonnementen en het ruime aanbod op maat overtuigen elke dag ruim 1 miljoen mensen.

Milieu

Duurzaamheid betekent voor De Lijn werken aan een leefbare wereld: hier en nu, maar ook verder weg en later. Ook in tijden van crisis bespaart De Lijn niet op haar inspanningen voor het milieu. Integendeel: de bezorgdheid over de uitstoot van CO₂, fijn stof en andere schadelijke stoffen blijft actueler dan ooit. Als voortrekker op het vlak van milieuvriendelijke technologie werd De Lijn in 2009 dan ook beloond met een full signatory certificaat van het Charter Duurzame Ontwikkeling van de UITP, de internationale vereniging van openbaarvervoerbedrijven.

DE TOEKOMST RIJDT NU AL ROND

Achter de milieu-inspanningen van De Lijn steekt een geëngageerde toekomstvisie. Het bedrijf blijft zoeken naar oplossingen om het openbaar vervoer zo groen mogelijk te maken. En die toekomst begint vandaag: De Lijn wil op korte termijn – en sterker nog, nu al – het verschil maken. Daarom leverde de vervoermaatschappij ook in 2009 verdere inspanningen om de huidige bussen en trams zo milieuvriendelijk mogelijk te maken. Zo rijden alle trams van De Lijn sinds midden 2008 op groene stroom. Die AlpEnergie veroorzaakt bijna geen CO₂-uitstoot, want ze wordt opgewekt door negentien waterkrachtcentrales in de Franse Alpen. Ook de bussen worden groener. De Lijn experimenteert volop met nieuwe groene technologieën zoals de hybride bussen. Roetfilters op de meeste bussen verminderen de uitstoot van fijn stof en onverbrande koolwaterstoffen met 95 procent. De Lijn heeft een kwart van haar bussen ook uitgerust met ureuminjectie. De combinatie van een roetfilter en een ureuminjectie dringt de uitstoot van stikstofdioxide, dat smog en zure regen veroorzaakt, met 85 procent terug.

OLIESPOOKBUS OP BIODIESEL?

In januari en februari 2009 liep in Limburg de inzamelactie 'Grote Tombolie', gericht op de inzameling van gebruikt frituurvet of -olie. De gerecycleerde vetten en oliën kunnen immers perfect omgevormd worden tot biodiesel. De Lijn ondersteunde deze actie door inzet van een Olie-spookbus, die voor 10% op biodiesel van gebruikte frituurolie reed. Hiermee werd daadwerkelijk aangetoond dat de ingezamelde gebruikte frituuroliën en -vetten niet alleen gerecycleerd, maar ook nuttig gebruikt kunnen worden.

HYBRIDE BUSSEN

In 2009 zette de vervoermaatschappij een belangrijke stap naar milieuvriendelijke brandstoffen: op 9 maart nam ze de eerste hybride dieselelektrische bus van de Benelux in gebruik. Deze bus rijdt op de Gentse lijn 3 van Mariakerke naar Gentbrugge. Leuven en Brugge bleven niet achter. Daar rijdt sinds de lente van 2009 een eerste hybride dieselbus door het stadscentrum. Dit type hybride bus wordt aangedreven door een dieselmotor en een elektromotor en de zogenaamde ultracaps.

De hybride dieselelektrische bus op de Gentse lijn 3 was de allereerste van de Benelux.



Die laatste werken zoals een herlaadbare batterij. Ze slaan de energie op die vrijkomt als de bus afremt, en ze geven deze energie weer vrij bij het vertrek of wanneer de bus extra energie nodig heeft (bijvoorbeeld op een helling).

De combinatie van twee krachtbronnen zorgt voor een veel lager verbruik van fossiele brandstoffen. Vergeleken met klassieke dieselbussen zakt het verbruik met 25 procent, wat ook de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen reduceert. Een laatste voordeel van hybride bussen is dat de elektrische motor tot 30 procent stiller is.

Mooi meegenomen, vooral bij haltes in een stedelijke omgeving. Een eerste bestelling van 35 bussen, goed voor 15 miljoen euro, ging naar Gent (20 bussen), Brugge (5 bussen) en Leuven (10 bussen).

Een tweede bestelling omvatte 44 bussen. Vanaf 2010 zullen er daarvan 10 in Antwerpen rijden, 9 in Hasselt en Genk en 25 in Leuven. Op Europees vlak behoort De Lijn zo tot de voortrekkers van het gebruik van hybride bussen.

AFSCHEID VAN DE TROLLEY

Vanaf juni 2009 overhandigde de Gentse schepen van Mobiliteit Karin Temmerman de sleutels van de laatste trolley symbolisch aan de vzw MobiliteitsErfgoed Tram en Autobus. De Gentse trolleybussen van Lijn 3 behoren daarmee definitief tot het verleden. De trolleybussen worden vervangen door hybride bussen. De elektrische leidingen van Lijn 3 blijven. De Lijn onderzoekt of er in de toekomst een tram kan rijden op dit traject.



Mensen die kiezen voor De Lijn kiezen voor milieuvriendelijk vervoer. De trams op groene stroom stoten geen broeikasgassen uit. Roetfilters en nieuwe technologieën maken ook de bussen steeds groener.

GROENE STELPLAATSEN

De inspanningen voor het milieu reiken verder dan het rollend materieel. In de stelplaatsen respecteert De Lijn eveneens strenge ecologische normen. Een persluchtaansluiting zorgt ervoor dat bussen niet meer moeten warmdraaien. Geluidswerende wanden schroeven geluidshinder terug. In vijf stelplaatsen vangen reservoirs het regenwater van de daken op. Met dat water reinigt men de bussen, waarbij De Lijn uitsluitend kiest voor biologisch afbreekbare detergents. Het afvalwater wordt bovendien zoveel mogelijk gerecycleerd. De Lijn kijkt uit naar de komende jaren. Dan toetst het bedrijf het model van de ideale stelplaats, dat het in 2008 uittekende, aan de werkelijkheid. Bij de bouw van nieuwe stelplaatsen als bijvoorbeeld de grote Gentse stelplaats Wissenhage en de stelplaatsen in Overijse, Zomergem, Tongeren en Brugge wil de vervoermaatschappij namelijk de strengste energie- en isolatiewaarden halen.

HERE COMES THE SUN

Zonne-energie opent eveneens nieuwe perspectieven voor De Lijn. In 2009 plaatste De Lijn in Lommel het eerste

schuilhuisje uitgerust met een zonnepaneel. Het huisje wordt verlicht met de energie die het zonnepaneel levert. Het concept biedt een interessante oplossing voor schuilhuisjes, omdat men ze niet meer moet aansluiten op het elektriciteitsnet. Ook de papiermolen voor de bijhorende werken valt weg. Daarnaast verhogen deze schuilhuisjes het veiligheidsgevoel van de reiziger en helpen ze hem om bij duisternis de reisinformatie te lezen. Het systeem werkt met een bewegingsdetector. Alleen als iemand in het schuilhuisje is, brandt de LED-verlichting. De nieuwe schuilhuisjes zijn dus ook energiezuinig.

LEREN VAN DE WERELD

In oktober 2009 ondertekende De Lijn als full signatory het Charter Duurzame Ontwikkeling van de UITP (de internationale vereniging van openbaarvervoerbedrijven). Dit lidmaatschap bekroont de milieu-inspanningen van De Lijn. Het verplicht het bedrijf ook om zich nog intenser toe te spitsen op duurzaamheid. Tegelijkertijd zorgt het ervoor dat De Lijn best practices en knowhow kan uitwisselen met de andere leden. Op die manier

“We zetten volop in op een groene toekomst. Denk maar aan onze hybride bussen, schuilhuisjes op zonne-energie of milieuvriendelijke stelplaatsen.”

kan Vlaanderen leren van regio's over de hele wereld die heel wat ervaring hebben met duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld voor acties op vlak van ecodiving, energieverbruik, diversiteit of duurzaamheidsrapportering. Dankzij de uniforme duurzaamheidsindicatoren kan De Lijn zich bovendien benchmarken met regio's over de hele wereld.

ECOTEAM

De zorg voor het milieu mag niet alleen door De Lijn als organisatie uitgedragen worden. Elke medewerker moet een bijdrage kunnen leveren. Om het draagvlak van de ecologische gedachte te vergroten onder het personeel startten de Centrale Diensten van De Lijn in 2009 met een ecoteam. Binnen dit team geeft de duurzaamheidscoördinator, die eind 2008 in dienst kwam, vorm aan duurzame ideeën en initiatieven die uitgaan van het personeel. Het ecoteam promootte het afgelopen jaar bijvoorbeeld het gebruik van de trappen in plaats van de lift, organiseerde een Dikke Truiendag en een lunchlezing met Low Impact Man, Steven Vromman. Daarnaast leverde het ecoteam verschillende ideeën voor de

reductie van het energieverbruik. Het ecoteam past in het ruimere kader van het duurzaamheidsactieplan, dat onder andere energie-audits voor gebouwen van De Lijn, het gebruik van duurzame criteria bij aankoop- en aanbestedingsdossiers en ecodiving als vast onderdeel van de basisopleiding voor chauffeurs vooropstelt.

Veiligheid

Iedereen kan gebruik maken van bussen en trams. Daardoor zijn het openbare ruimtes, waar men incidenten jammer genoeg niet kan uitsluiten. De Lijn beschouwt de veiligheid van haar reizigers en medewerkers als een prioriteit. Jaarlijks investeert De Lijn daarom in veiligheidsmaatregelen. De oprichting van de Lijncontrole, de eigen veiligheidsdienst, betekende een nieuwe fase in een verdere professionalisering van het veiligheidsbeleid.

LIJNCONTROLE

Op 2 maart 2009 hield De Lijn haar eigen veiligheidsdienst boven de doopvont. 260 lijncontroleurs moeten de veiligheid van reizigers en personeel verhogen. Een lijncontroleur werkt vooral ondersteunend: zijn aanwezigheid op bus en tram zorgt voor een gevoel van veiligheid. Als de veiligheid op het spel staat, komt hij tussenbeide. De veiligheidsmedewerker controleert ook vervoerbewijzen. In de strijd tegen het zwartrijden en ander asociaal gedrag heeft hij de bevoegdheid om een proces-verbaal op te stellen. Een snelle interventie bij een verkeersonveilige situatie, bijvoorbeeld na een ongeval, is een derde taak. Ten slotte waken lijncontroleurs ook over de kwaliteit van de dienstverlening. Lijncontroleurs zijn herkenbaar aan hun grijze uniform. Ze kregen een opleiding tot veiligheidsagent. Als erkende veiligheidsagenten kunnen ze reizigers met dwang van een voertuig halen, iemand vatten na een wandaad of misdrijf en een veiligheidscontrole uitvoeren. De 260 lijncontroleurs werken zowel op het terrein als achter de schermen. Ze hebben beschikking over een radioverbinding, gps en interventiemotorfietsen

om snel tussenbeide te kunnen komen. Hun verdeling over de entiteiten is: 99 in Antwerpen, 15 in Limburg, 76 in Oost-Vlaanderen, 45 in Vlaams-Brabant, 25 in West-Vlaanderen.

VEILIGHEIDSMONITOR

Met de veiligheidsmonitor zet De Lijn een wetenschappelijk instrument in tegen overlast en geweld op en rond bussen en trams. De veiligheidsmonitor verzamelt informatie over de 7 685 buurten in Vlaanderen en Brussel waar er haltes zijn van De Lijn. Na een wetenschappelijke analyse van gemelde incidenten kent men deze buurten vier interventiefases, van 0 tot 3 toe. Fase 0 vraagt geen extra veiligheidsmaatregelen. Bij fase 1 zet De Lijn tijdelijk eigen veiligheidsmaatregelen in zoals extra controlepersoneel of camerabussen; bij fase 2 wordt die inzet permanent. Fase 3 betekent dat de lokale autoriteiten en politie bijstand verlenen. Het goede nieuws voor de veiligheid van het openbaar vervoer is het beperkte aantal plaatsen met nood aan extra aandacht. 98 procent van de buurten waar De Lijn een halte heeft, vergt geen bijkomende veiligheidsmaatregelen.

512 veiligheidsmedewerkers

Naast de 260 lijncontroleurs waken nog 252 personen over de veiligheid in en rond bussen en trams. Het gaat om 20 tweede personen in het voertuig, 75 lijnspotters, 42 plaatsbewijzentoezichters, 28 premetrotoezichters, 67 straathoekwerkers en 20 schoolspotters.

“98 procent van de buurten waar De Lijn een halte heeft, vergt geen bijkomende veiligheidsmaatregelen.”

VIER VOOR VEILIGHEID

Preventie en veiligheid zijn niet alleen een belangrijke taak voor De Lijn, maar ook voor de andere drie Belgische openbaarvervoermaatschappijen. De Lijn, de NMBS, TEC en MIVB opereren bovendien vaak op hetzelfde terrein of als burens. Ze krijgen te maken met gelijkaardige problemen, zoals diefstal en agressie. Om de krachten te bundelen, ondertekenden ze in juni 2009 een samenwerkingsprotocol veiligheid. Het is de bedoeling om informatie zoals best practices en opleidingen rond preventie en veiligheid uit te wisselen. Preventieve acties worden gezamenlijk uitgewerkt. Op het terrein vindt er overleg plaats en monitoren de verschillende partijen bijvoorbeeld samen de bewakingscamera's. Ten slotte ijveren de vier maatschappijen gezamenlijk voor een efficiënte gerechtelijke reactie op inbreuken.

VOORAAN INSTAPPEN

De chauffeurs van De Lijn dragen in grote mate bij tot het veiligheidsgevoel van de klanten. Sinds 21 september 2009 moeten de busreizigers van De Lijn verplicht vooraan instappen. De maatregel geldt niet voor rolstoelgebruikers,

mensen die om medische redenen niet vooraan kunnen instappen of reizigers met een kinderwagen. Dankzij 'vooraan instappen' heeft de chauffeur contact met de reizigers, wat zijn gezag en de sociale controle versterkt. Reizigers voelen zich veiliger, agressie en vandalisme nemen af. De maatregel pakt meteen ook het zwartrijden aan, want de reizigers zijn verplicht om hun vervoerbewijs te tonen aan de chauffeur. De nieuwe maatregel werd eerst grondig onderzocht en succesvol getest in Vlaams-Brabant. Bovendien ging 'vooraan instappen' van start met een brede communicatiecampagne: stickers op de voertuigen en aan de haltes brachten reizigers op de hoogte. Daarnaast waren lijncontroleurs aanwezig in de grote busstations om de reizigers tijdens de eerste dagen attent te maken op de nieuwe maatregel. De ingreep lost in de praktijk nog een ander probleem op: dat van het conflict tussen afstappende reizigers en mensen die te snel willen instappen. In een volgende hoffelijkheidscampagne wil De Lijn de busreizigers wel duidelijk maken dat ze nog beter moeten doorschuiven.

Communicatie

Als slimme reisgezel wil De Lijn duidelijk communiceren, zowel met haar klanten als met het grote publiek. In de tevredenheidsenquête van 2008 gaven klanten aan dat ze behoefte hadden aan heldere en betere reisinformatie. In 2009 leverde de vervoermaatschappij met het project 'halte-info' verdere inspanningen om aan die vraag te voldoen. Het grote publiek maakte dankzij verschillende publiciteitscampagnes kennis met de voordelen van het openbaar vervoer.

Gemakkelijk van A naar B

In 2009 werd de website www.delijn.be nog gebruiksvriendelijker gemaakt. Voor alle reis-informatietoepassingen voegde de vervoermaatschappij een zogenaamde 'auto-complete functie' toe. Die functie zorgt ervoor dat wie een naam van een straat of een gemeente ingeeft in de routeplanner, al na ingave van drie karakters suggesties krijgt van mogelijke straatnamen of gemeenten. Daarnaast werd de stabiliteit van de website fors verhoogd. Bezoekers konden die inspanningen zeker appreciëren: in 2009 noteerde De Lijn bijna een verdubbeling van het aantal opzoekingen met de routeplanner.

REALTIME INFORMATIE

Met realtime informatieschermen aan bus- en tramlijnen zet De Lijn opnieuw in op technologie. De schermen geven aan over hoeveel minuten een bus of tram de halte aankomt. De gps op de voertuigen maakt het mogelijk om doortochtijden precies aan te geven op de realtimeborden. Reizigers krijgen eveneens inlichtingen over vertragingen en omleidingen, en andere boodschappen over de dienstverlening. 22 grote busstations waren al uitgerust met zo'n scherm. In 2009 werden in het autobusstation van Halle ook perronborden, overzichtborden en schermen in de wachtruimte geïnstalleerd. Voor de uitrusting van 750 belangrijke Vlaamse haltes werden de nodige budgetten gereserveerd. In 2009 werd alvast de halteserver ontwikkeld om deze borden aan te sturen. Deze server zal de informatie naar de borden sturen en de status van de borden dagelijks opvolgen. Aan de halte Stadspark in Antwerpen werd een prototype geplaatst om deze software te testen.

MECHELEN KRIJGT KLEUR

Op 17 februari 2009 kreeg de stad Mechelen aan De Nekker, op het Douaneplein het eerste schuilhuisje met vernieuwde reisinformatie. Nieuw is bijvoorbeeld dat de schuilhuisjes van De Lijn uitgerust zijn met een naambordje aan de voorkant en de zijkant. Vanop het voertuig kunnen reizigers zo de naam van de halte heel duidelijk lezen. Zo weten ze meteen of ze op hun bestemming aangekomen zijn. Ook de andere 345 Mechelse haltes ondergingen een grondige facelift. Na evaluatie van dit proefproject start De Lijn met de vernieuwing van de overige 40 000 Vlaamse haltes.



Project 'halte-info'

De Lijn maakte 12 miljoen euro vrij voor de modernisering van de reisinfo, zowel de info nodig bij de voorbereiding van de rit als tijdens de reis. Met die inspanning wil de vervoermaatschappij de tevredenheid van haar reizigers verhogen en nieuwe reizigers aantrekken. Enerzijds maakt het gebruik van kleuren de nieuwe reisinformatie op halteborden, netplannen en dienstregelingen veel gebruiksvriendelijker. Klanten herkennen meteen hun lijn en de info over hun traject. Anderzijds zorgen realschermen aan de haltes voor heel actuele reisinformatie.



Jong geleerd is...

Buzzy Pazz campagnes mikten in 2009 opnieuw op een publiek van elf- en twaalfjarigen. Net op die leeftijd beginnen de meeste jongeren het openbaar vervoer regelmatig te gebruiken. Met een lessenpakket op maat en een leuke interactieve website wil De Lijn deze doelgroep dan ook optimaal bereiken. Bovendien biedt de vervoermaatschappij gratis dagpassen aan aan de klassen die in kader van hun lessen over het openbaar vervoer een uitstap maken met bus of tram. In 2009 bestelden leerkrachten zo 2 355 lessenpakketten en 12 628 gratis dagpassen.

Tussen de Lijnen

In 2009 kreeg het personeel magazine *Tussen de Lijnen* een nieuw kleedje. Met nieuwe rubrieken als 'Tussen de mensen' en 'Estafette' wil De Lijn het personeel nog nauwer betrekken. Ook de professionelere look verhoogt het leesplezier. Tot slot krijgen de provincies hun eigen regionale editie van *Tussen de Lijnen*: Limburg en Vlaams-Brabant beten de spits af in 2009, de andere

provincies volgen in 2010 en 2011. Lezersonderzoek toont aan dat dit nieuwe magazine aanslaat. Acht op tien lezers leest het magazine systematisch als het verschijnt. 84% van de lezers is tevreden over het vernieuwde magazine. Het helpt hen andere collega's, diensten of projecten binnen De Lijn te leren kennen. Ze voelen zich meer betrokken. De getuigenissen van collega's zorgen ervoor dat ze fier zijn op hun job en op De Lijn.

Campagnes

In 2009 scoorde De Lijn met de imagocampagne 'Je in groep verplaatsen heeft zo zijn voordelen.' Voor de vervoermaatschappij was het één van de grootste mediacampagnes ooit. De animatiefilmpjes met de pinguïns en de vuurvliegjes moesten de emotionele band met de reizigers versterken en zo extra reizigers aantrekken. Afgaande op de enthousiaste respons van het kijkerspubliek en resultaten van de metingen is De Lijn daar goed in geslaagd. Bovendien sleepte de campagne meerdere prijzen in de wacht, zo behaalde De Lijn een prijs op de New York Festivals en haalde ze zilver op de Kinsale Shark Awards Grand Prix. Op het UITP Marketing Congres waar openbaarvervoerbedrijven uit de hele wereld aanwezig waren, sleepte de campagne de publiekprijs én de prijs voor beste commerciële film in de wacht.

PARKEERMETER ALS BOKSBAL

Imagocampagnes zorgen voor meer reizigers: onderzoek toont aan dat wie De Lijn goedgezind is, sneller de intentie heeft om de bus of tram te gebruiken. Naast imagocampagnes voert De Lijn meer rationele campagnes die de voordelen van het openbaar vervoer in de kijker zetten. Een van de voordelen van het openbaar vervoer is bijvoorbeeld dat je geen parkeerplaats moet zoeken in de stad. Daar speelde de parkeercampagne van De Lijn op in. In steden zoals Gent konden mensen op een boksbal in de vorm van een parkeermeter slaan. Dan kregen ze een plannetje met alle info over het openbaar vervoer in die stad en een biljet voor een proefrit. Zo werden er tijdens de soldenmaand juli 30 000 probeerpasjes uitgedeeld, 40% daarvan werd ook effectief gebruikt. Ook wie wil uitgaan en graag een derde glas

drinkt, kan beter gebruik maken van het openbaar vervoer. Dat was ook de boodschap van de campagne 'uitgaan'. Zo kregen restaurantbezoekers in de grote steden tijdens de eindejaarsperiode BTW-bonnetjes met een extra boodschap 'Je had gerust nog die Irish coffee kunnen nemen. Geniet zonder zorgen van je avond uit. De bussen en trams brengen je ook 's nachts veilig thuis.' Naast de BTW-bonnetjes waren er affiches, advertenties in de grote kranten en volledige bekleefde bussen. De Lijn kaderde haar oudejaarsnachtcampagne dit jaar binnen de campagne 'uitgaan'. En met succes, tijdens de nacht van oud naar nieuw namen 8% meer mensen de feest- en nachtbus. Kiezen voor De Lijn is slim, diezelfde boodschap gaat op voor festivals. Op Pukkelpop beloofde De Lijn haar slimme reizigers daarom met oranje ligmatten.

Een uitgebreid aanbod

Een vraaggestuurd openbaar vervoer op maat van de mensen, daar gaat De Lijn voor elke dag.

De vervoermaatschappij bekijkt in kader van netmanagement waar ze tegemoet kan komen aan extra behoeften. Daarvoor overlegt het bedrijf met gebruikers, medewerkers op het terrein en gemeentebesturen. Alle projecten worden bovendien regelmatig geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd. Door nauw aan te sluiten op de verplaatsingsbehoeften van haar reizigers en potentiële reizigers, versterkt De Lijn haar positie als voorkeurspartner bij vervoerkeuzes in Vlaanderen. Zo werden in 2009 tien nieuwe projecten in kader van netmanagement opgestart. Daarnaast kregen grote openbaarvervoerprojecten zoals het Masterplan Antwerpen, Spartacus in Limburg en START in de regio rond de luchthaven van Zaventem verder vorm. Tot slot bewijst De Lijn ook met extra vervoer op grote evenementen zoals de zomerfestivals dat ze dicht bij haar reizigers staat met vervoer op maat.



Startschot voor nieuw aanbod in 2009

Antwerpen

In de provincie Antwerpen investeerde De Lijn in 2009 in drie nieuwe projecten rond openbaar vervoer. Er kwamen extra bussen in de zuidooststrand, tramlijn 8 werd verlengd en De Lijn zette meer snelbussen in op de E34/E313 van Turnhout naar Antwerpen. Daarnaast startte de vervoermaatschappij met rechtstreekse verbindingen naar het gloednieuwe treinstation Noorderkempem (Brecht).

ZUIDOOSTRAND

De gemeenten van de Antwerpse zuidooststrand kampen met sluipverkeer en fileproblemen. Om automobilisten te overtuigen om hun auto te ruilen voor het openbaar vervoer, zette De Lijn vanaf mei 2009 extra bussen in op de lijnen 130 (Lier-Kontich-Wilrijk) en 140 (Hoboken-UZA-Mortsel-Wijnegem).

De eerste rit van deze lijnen werd vervroegd en de laatste rit verlaat. Zo kunnen mensen die in ploegen werken, de bus nemen. De verdubbeling van het aantal bussen tijdens de spits verbeterde bovendien de verbinding naar de randgemeenten. Tot slot moeten de reizigers nu minder overstappen.

FREQUENTIEVERHOOGING SNELBUSSEN 415-416-417-418

Door de verdubbeling van het aantal snelbussen op het traject E34/E313 van Turnhout naar Antwerpen kunnen de reizigers nu elke tien minuten een snelbus nemen. Omdat deze snelbussen op de autosnelweg bij druk verkeer over de pechstrook rijden, laten ze de ochtend- en avondspits letterlijk links liggen.

Met de extra snelbussen pakt De Lijn de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen verder aan door een vervolg te breien aan het succes van de bestaande snelbussen. Dankzij de drie gratis Parkeer en Rijd-faciliteiten op het traject Turnhout-Antwerpen in Zoersel, Lille en Gierle kunnen reizigers hun wagen vlot parkeren en op de snelbus stappen. Snelbus 415 rijdt van Antwerpen naar Turnhout via Beerse, snelbus 416 via Welcherzande en snelbus 417 via Oostmalle. Snelbus 418 verzorgt het traject Antwerpen-Herentals via Lille/Poederlee. Alle snelbussen rijden tot aan de Antwerpse Rooseveltplaats waar men kan overstappen op verschillende stads- en streeklijnen.

VERLENGING TRAM 8

De verlenging van tram 8 is het eerste afgewerkte tramproject van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Sinds mei 2009 spoort tram 8 over de Dascottelei richting Silsburg. Met de verlengde tramlijn krijgt het dichtbevolkte Deurne-zuid een rechtstreekse tramverbinding met Berchem Station en het Antwerpse stadscentrum. Dankzij de aanleg van een vrije tram- en

busbaan op de Dascottelei spoort men in minder dan een kwartier van Silsburg naar Berchem Station. Ook de overstapmogelijkheden nemen toe, want tramlijn 8 vormt nu een verbinding met tramlijn 24, een andere belangrijke as van het openbaar vervoer. Samen met de aanleg van de vrije tram- en busbaan werd ook de keerlus op Silsburg, de terminus van tram 8 en 24, vernieuwd. Om de verlengde tramlijn te promoten deelde De Lijn 24 000 probeerpasjes uit. Daarmee konden de onmiddellijk omwonenden van het traject Silsburg-Berchem en de inwoners van Borsbeek en Wommelgem een dag gratis reizen met tram 8.

STATION NOORDERKEMPEN

Met de opening van het treinstation Noorderkempem zorgde de NMBS voor een snelle verbinding die reizigers in een kwartier van Brecht naar Antwerpen-Centraal brengt. De Lijn creëerde voor alle gemeenten in de buurt een rechtstreekse verbinding naar het nieuwe station. De nieuwe busverbindingen werden zo uitgetekend dat ze aansluiting garanderen met de vertrek- en aankomsturen van de treinen.



Met gerichte campagnes maakt De Lijn bewoners attent op een nieuw of ruimer aanbod in de buurt. Die communicatie vormt een essentieel onderdeel van onze dienstverlening.



- Lijn 602
Hoogstraten - Antwerpen rijdt voortaan om het uur van Hoogstraten via Rijkvorsel, Sint-Lenaarts en Brecht naar het station Noorderkempem.
- Lijn 432 Turnhout - Brecht is verlengd tot aan het station Noorderkempem. Inwoners van Turnhout, Beerse, Merksplas en Rijkvorsel hebben zo om het uur een verbinding met het station.
- Omdat de treinverbinding tussen Brecht en Antwerpen nu sneller is, rijdt de snelbus 605 Meer - Hoogstraten - Antwerpen minder vaak. De snelbus zorgt alleen tijdens de spits voor een bijkomende verbinding met Antwerpen. Tijdens de daluren rijdt de snelbus niet.
- De dienstregelingen van de lijnen 600, 601, 610, 620 en 621 zijn eveneens aangepast.



Oost-Vlaanderen

In Oost-Vlaanderen zorgden de nieuwe buslijnen 41/43 en 8 voor een betere bediening van de drie attractiepolen Blaarmeersen, Melle Caritas en de Veeartsenijschool in Merelbeke. Het KOBRA-project dat het Gentse stadscentrum grondig zal veranderen, ging van start. Tijdelijk zorgt dit voor omleidingen, maar eens gerealiseerd zal het oude stadscentrum een hedendaags openbaar-vervoerknoppunt zijn.

NIEUWE LIJNEN 41/43 EN 8

Met de nieuwe lijn 41 Gent St-Pieters - Blaarmeersen - Merelbeke Kwenenbos en lijn 43 Gent St-Pieters - Blaarmeersen - Melle Caritas ontstond een snelle rechtstreekse verbinding tussen enkele belangrijke attractiepolen en wijken in Merelbeke (Veeartsenijschool UGent, Caritas, Guldensporenpark, wijk Kwenenbos, wijk Flora, Merelbeke centrum, Provinciaal Zorgcentrum Lemberge) en het Sint-Pietersstation in Gent.

Beide lijnen kregen een uurfrequentie, zowel op weekdays als in het weekend. Op het gemeenschappelijke traject (Blaarmeersen - Van Goethemstraat) rijdt er dus elk halfuur een bus.

De rechtstreekse verbinding Blaarmeersen - Sint-Pietersstation wordt bovendien versterkt door lijn 8, de Campuslijn. Dit traject krijgt op die manier een stadsfrequentie van 15 minuten. Verder rijdt de Campuslijn van het Sint-Pietersstation, via het studentkwartier door tot de Zuid.

KOBRA-PROJECT

De Korenmarkt en het Emile Braunplein liggen langs een van de belangrijkste assen voor openbaar vervoer in Gent centrum. In maart 2009 startte de heraanleg van deze as. De Korenmarkt en de Cataloniënstraat werden daarbij eerst aangepakt. De tramhaltes op de Korenmarkt zullen verplaatst worden naar de Cataloniëstraat, de Sint-Niklaasstraat en het begin van de Veldstraat. Deze werken zorgen voor een onderbreking van de tramlijnen 1 en 4 en alle buslijnen die langs de drie torens rijden. Tussen Evergem en Gent rijdt tramlijn 1 tot aan het Gravensteen. De trams van het station Gent-Sint-Pieters reden via de Sint-Niklaasstraat en de Cataloniëstraat naar de Veldstraat, om dan opnieuw naar het station te sporen. In 2010 zal de Korenmarkt helemaal klaar zijn en rijdt tram 1 opnieuw van Evergem tot aan Flanders Expo, over de Korenmarkt en via de Veldstraat. In een latere fase worden het Braunplein en de Belfortstraat aangepakt.

Vlaams-Brabant

In het kader van START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio) bouwde De Lijn in Vlaams-Brabant het openbaar vervoer naar de luchthavenregio verder uit. Vorig jaar startten in deze provincie eveneens drie projecten in kader van netmanagement: een uitgebreid aanbod in de regio Brussel - Londerzeel - Boom, de uitbreiding van het nachtnet in Leuven en meer en beter openbaar vervoer op de as Aalst - Asse - Brussel.

START scoort

In 2009 hebben 8 miljoen reizigers gebruik gemaakt van één van de 13 START-lijnen. Dat zijn er 30% meer dan het vorige jaar. Vooraf werd ingeschat dat de 13 START-lijnen na vijf jaar 14,8 miljoen reizigers per jaar vervoeren. Hoewel sommige lijnen nog maar een jaar geleden zijn opgestart, behalen de 13 lijnen samen op jaarbasis met 8 miljoen reizigers nu al meer dan de helft van die prognose. Bovendien verwacht De Lijn dat de groei niet zal stoppen na vijf jaar. Nieuwe initiatieven hebben immers tijd nodig om tot hun volle potentieel te komen. Mensen veranderen hun verplaatsingsgedrag nu eenmaal niet van de ene dag op de andere.

START

Het START maakt de luchthavenregio beter bereikbaar voor werknemers. In een eerste fase lanceerde De Lijn dertien rechtstreekse buslijnen naar Zaventem Luchthaven en de omliggende tewerkstellingszones. In januari 2009 werd de bereikbaarheid van de luchthavenregio nog verbeterd door een opwaardering van twee van de dertien START-lijnen en een frequentieverhoging van achttien van de bestaande streeklijnen van en naar Brussel.

Tot slot werd gestart met de aanleg van busbanen op de Haachtsteenweg (N21) tussen Kampenhout Sas en Steenokkerzeel opdat de START-bussen over deze steenweg nog sneller en stipter op bestemming zouden geraken.

VERBETERDE LIJNEN 272 EN 830

- Lijn 272 (Bonheiden - Keerbergen - Haacht - Cargo - Zaventem Luchthaven) krijgt van maandag tot vrijdag extra ritten. Die lijn rijdt ook tijdens het weekend. Bovendien rijden de bussen voortaan tot aan de sporthal in Bonheiden.

- Lijn 830 (Groenendaal - Overijse - Tervuren - Zaventem Luchthaven - Cargo) rijdt vaker op zaterdag en in juli en augustus. Alle bussen rijden tot aan de Cargozone.

FREQUENTIEVERHOOGINGEN OP BESTAANDE STREEKLIJNEN VAN EN NAAR BRUSSEL

De verhoogde frequenties van bestaande streeklijnen naar Brussel maken het openbaar vervoer aantrekkelijker en moeten het fileleed op de Brusselse ring (RO) mee verminderen. Zowel mensen die in Brussel de trein nemen naar de luchthaven als mensen die beslissen om de wagen te ruilen voor de bus hebben er voordeel bij.

ACHT BUNDELS VAN LIJNEN RIJDEN NU MET EEN HOGERE FREQUENTIE:

- Lijnen 116 (Brussel - Itterbeek - Ternat), 117 (Brussel - Itterbeek - Dilbeek, Rondenbos) en 118 (Brussel - Itterbeek - Schepdaal)
- Lijnen 126 Snelbus (Brussel - Ninove), 127 (Brussel - Liedekerke - Ninove) en 128 (Brussel - Ninove) (via de N8)
- Lijnen 136 (Alsemberg - Groot-Bijgaarden) en 137 (Alsemberg - Dilbeek)

Frequentieverhogingen van bestaande lijnen en twee nieuwe lijnen verhogen de bereikbaarheid in en rond Zaventem.



- Lijnen 141 (Brussel, Kapellekerk - Lennik - Leerbeek), 142 (Brussel, Kapellekerk - Gaasbeek - Leerbeek) en 144 (Brussel - Sint-Pieters-Leeuw - Leerbeek)
- Lijnen 170 (Brussel - Sint-Pieters-Leeuw - Halle) en 171 (Brussel - Brukom - Halle)
- Lijnen 230 (Brussel - Grimbergen - Humbeek), 231 (Brussel - Het Voor - Grimbergen - Beigem) en 232 (Brussel - Het Voor - Grimbergen, Verbrande Brug)
- Lijn 282 (Mechelen - Vilvoorde - Diegem - Zaventem)
- Lijn 355 (Brussel, Noord - Ternat - Liedekerke)

NOG MEER AANBOD OP MAAT

Naast een ruim pakket van nieuwe en verbeterde buslijnen in kader van het START-aanbod gaf Vlaams-Brabant ook het startschot voor nieuwe netmanagementprojecten.

UITGEBREID AANBOD IN DE REGIO BOOM - LONDERZEEL - BRUSSEL

Met de nieuwe snelbus 461 Boom -

Brussel kregen de gemeenten Boom en Willebroek er in mei 2009 een vlottere verbinding met de hoofdstad bij. Die snelle verbinding tijdens de week is mooi meegenomen omdat er geen rechtstreekse spoorverbinding bestaat op de as Boom - Brussel. Bijkomend rijdt de bestaande snelbus 460 Boom - Londerzeel - Brussel nu ook op zaterdag. Die lijn bedient ook haltes in Breendonk en Londerzeel. Het uitgebreidere aanbod op de as Boom - Brussel richt zich op het woon-werkverkeer en het woon-winkelverkeer. De dienstregelingen van de twee lijnen werden ook op elkaar afgestemd. De nieuwe lijn 655 (Steenhuffel - Londerzeel - Kapelle-op-den-Bos) zorgt voor een vlotte verbinding vanuit de woonkernen van Steenhuffel, Londerzeel of Kapelle-op-den-Bos naar de stations van Londerzeel en Kapelle-op-den-Bos of naar bedrijfzone A12. Pendelaars richting Brussel kunnen voortaan een beroep doen op de extra snelbus, namelijk snelbus 462 (Bornem - Puurs - Breendonk - Londerzeel - Brussel). De dienstregeling van deze nieuwe lijn is afgestemd op de dienstregeling van snelbus 460 (Boom - Londerzeel - Brussel).



Meer nachtverbindingen

Met de uitbreiding van de Leuvense nachtbussen mikt De Lijn op 55 000 nieuwe nachtelijke klanten.

NACHTVERVOER IN REGIO LEUVEN UITGEBREID

In mei 2009 werd het aanbod van de Leuvense nachtbussen uitgebreid. Als bruisende regio kon Leuven al rekenen op 12 nachtlijnen, in 2008 goed voor 94 000 reizigers. Op vraag van reizigers, potentiële reizigers en steden en gemeenten in de buurt kwamen er 7 nieuwe nachtlijnen bij.

Ook de trajecten van 5 bestaande nachtlijnen werden verlengd. Daardoor kunnen ook de inwoners van deelgemeenten zoals Tielt-Winge, Tienen, Boutersem, Huldenberg, Overijse, Aarschot, Haacht, Hoeilaart en Tervuren rekenen op nachtbussen van en naar Leuven. Bijkomend rijden de bestaande nachtlijnen 2 (Leuven - Kortrijk-Dutsel) en 358 (Leuven - Kortenberg) frequenter.

Met de uitbreiding mikt De Lijn op 55 000 nieuwe nachtelijke klanten.

Samen met de 20 betrokken gemeenten sloot De Lijn bovendien een uniek derdebetalerssysteem af. Dankzij de

financiële tussenkomst van Aarschot, Bertem, Bierbeek, Boortmeerbeek, Boutersem, Haacht, Herent, Hoeilaart, Huldenberg, Kortenberg, Leuven, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotseelaar, Tervuren, Tielt-Winge, Tienen, Tremelo en Zaventem is reizen met de nachtbus gratis.

NIEUWE NACHTLIJNEN

- 284 (Leuven - Haacht - Hever)
- 317 (Leuven - Tervuren)
- 352 (Leuven - Erps-Kwerps - Kortenberg)
- 372 (Leuven - Geestbeek)
- 380 (Leuven - Tienen)
- 395 (Leuven - Overijse - Hoeilaart)

NACHTLIJNEN MET TRAJECTVERLENGING

- 5 (Leuven - Wijnmaal) uitbreiding tot Wakkerzeel - Werchter - Tremelo
- 316 (Leuven - Leefdaal) uitbreiding tot Vossem - Moorsel - Sterrebeek
- 335 (Leuven - Wezemaal) uitbreiding tot Gelrode - Aarschot
- 337 (Leuven - Sint-Joris-Weert) uitbreiding tot Sint-Agatha-Rode - Ottenburg
- 370 (Leuven - Lubbeek) uitbreiding

“ De Lijn sloot een uniek derdebetalerssysteem af met 20 gemeenten, waardoor reizen met de nachtbus in de regio Leuven gratis is.”

tot Sint-Joris-Winge - Tielt-Winge

NACHTLIJN 2 OPGESPLITST

- 2 (Leuven - Kessel-Lo, Hulsberg)
- 310 (Leuven - Kortrijk-Dutsel)

BESTAANDE NACHTLIJNEN

- 3 (Leuven - Lubbeek)
- 4 (Leuven - Herent)
- 5 (Leuven - Vaalbeek)
- 8 (Leuven - Bertem)
- 8 (Leuven - Bierbeek)
- 358 (Leuven - Kortenberg)

Vernieuwd aanbod op de as
Brussel - Asse - Aalst.

Vanaf nu is de keuze
supersnel gemaakt.



Lijnen **212** **213** **214** **165** **216**

Meer ritten, makkelijker overstappen.

“De bedrijvzones van Mollem en Ternat kregen een volwaardige verbinding met de snelbusas, én met de stations van Asse en Ternat”.

**MEER AANBOD OP DE AS
BRUSSEL - ASSE - AALST**

Voor de passagiers van snelbus 212 (Brussel - Asse - Aalst) die 's ochtends richting Brussel pendelen, staan er nu dubbel zoveel bussen klaar. Bovendien kunnen ook werknemers die dan in de richting van Aalst reizen nu op de snelbus rekenen. Concreet rijdt er tijdens de ochtendspits om het kwartier een bus richting Brussel en om het halfuur richting Aalst. Tijdens de avondspits kunnen reizigers elk kwartier opstappen richting Aalst en om het half uur richting Brussel. Verder rijden heel wat ritten die vroeger beperkt waren tot het traject Aalst - Koekelberg - Simonis nu door tot Brussel-Noord.

De lijnen 213 (Brussel - Asse - Ternat - Teralfene - Aalst) en 214 (Brussel - Asse - Aalst) werden vernieuwd. De dienstregeling van lijn 213 wijzigde tijdens de daluren. Daarnaast kwamen er extra ritten op zaterdag. Ook de frequentie van lijn 214 verhoogde en dit zowel tijdens de spits- en daluren als op zaterdag. Meer ritten van beide

lijnen, die nu beperkt zijn tot het traject Aalst - Asse, zullen doorrijden tot Brussel - Noord. Veel ritten die nu beperkt zijn tot het traject Brussel - Zellik werden verlengd tot Asse. Op die manier is vlot woon-werk en woon-winkelverkeer gegarandeerd. De kliniek in Asse blijft met beide lijnen vlot bereikbaar voor bezoekers, patiënten en ziekenhuispersoneel. In de bedrijvzones in Mollem en Ternat werken ongeveer drieduizend mensen. Bij hen leefde de vraag naar een volwaardige verbinding met de snelbusas, maar ook met de stations van Asse en Ternat waar zij kunnen overstappen op een andere buslijn of de trein. De nieuwe lijnen 165 (Ternat - Ternat, industriezone - Asse) en 216 (Relegem - Kobbegem - Mollem - Asse) beantwoorden nu aan deze nood. Voor de inwoners van de deelgemeenten Bekkerzeel, Kobbegem, Mollem, Relegem en Zellik betekent lijn 216 een vlotte verbinding met het centrum van Asse. Beide lijnen rijden op wekdagen tijdens de spits om het halfuur. Lijn 216 rijdt ook in de daluren. Tijdens het weekend rijden beide lijnen niet.

Limburg

In 2009 kwamen er in Limburg betere verbindingen tussen Genk, Diepenbeek en Hasselt. Zonhoven kreeg een belbus en een nieuwe streeklijn. Intussen bereidt Limburg zich ook voor op de eerste sneltrams in het kader van het Spartacusplan. Ook de grondige facelift voor de stationsomgeving van Tongeren werd in de steigers gezet.

EXTRA AANBOD

BETERE VERBINDINGEN VOOR DE REGIO HASSELT - GENK

Sinds april 2009 rijdt lijn 36 Genk - Lutselus - Diepenbeek Universiteit - Hasselt voor een groot deel van de dag om het halfuur in plaats van om het uur. Er is voortaan een extra trajectvariante via Diepenbeek centrum. Inwoners van Dorpheide, Lutselus en Rozendaal beschikken nu praktisch om het halfuur over een bus naar Hasselt en Genk én over een vaste lijn naar Diepenbeek-centrum. Inwoners van Diepenbeek-centrum kunnen rekenen op een nieuwe verbinding naar de universitaire campus, naar Hasselt en naar Genk. Op zondag blijft de uurfrequentie behouden, de lijn rijdt dan afwisselend volgens het huidige traject en de variante.

ZONHOVEN

Zonhoven kreeg in april 2009 een belbus die zorgt voor een betere verbinding tussen de dorpskern en de deelenkernen. De belbus 753 Zonhoven stopt aan 63 haltes, gelegen in de deelenkernen Halveweg-centrum, Termolen, Kolveren

en Zonhoven centrum.

Op 1 september 2009 reed ook voor het eerst een nieuwe streeklijn uit: lijn 47 Genk - Termolen - Zonhoven - Halveweg - Zolder - Houthalen. Vanuit Zonhoven is er zo tijdens de spitsuren een snellere, rechtstreekse verbinding met Genk. De nieuwe lijn versterkt bovendien de verbinding met Zolder en Houthalen. Shoppers bereiken met lijn 47 snel de winkelcentra en markten, met op zondag extra ritten afgestemd op de markt in Zonhoven en op donderdag op de markt in Genk. Scholieren beschikken over een betere bediening van de scholen in Zonhoven. Aan de halte Zonhoven Dorpsplein werd aansluiting voorzien tussen de Zonhovense belbus 753 en de nieuwe lijn 47. Ook met de aansluiting op lijn 2 Hasselt - Beringen (Mijnen) werd rekening gehouden.

SPARTACUS

SNELTRAMS

Op 23 oktober 2009 nam de Vlaamse Regering een principiële beslissing tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Spartacus: lijn Hasselt-Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen.'

De Lijn is echt van alle markten thuis. Extra ritten stemmen lijn 47 af op de markten in Zonhoven en Genk.



Na advies van de Raad van State bekrachtigde de Vlaamse Regering deze beslissing. Met deze principiële vastlegging zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor de aanleg van de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. Het eerste stuk van lijn 1, van Hasselt station tot de campus in Diepenbeek, vormt geen probleem voor de aanvraag van een bouwvergunning. En ook vanaf Bilzen kan de sneltram zonder moeilijkheden uitgetekend worden, want daar spoort hij op de bestaande (ongebruikte) bedding van spoorlijn 20. Maar tussen Diepenbeek en Bilzen zal de sneltram grotendeels door weilanden rijden en dus moest de bestemming van het gebied gewijzigd worden.

Door de principiële vastlegging in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Spartacus Diepenbeek - Bilzen' zet de Vlaamse Regering nu het licht op groen voor de aanleg van de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. Nu kan de bouwvergunning aangevraagd worden, waarna de werken kunnen starten.

De tweede sneltramlijn voor Limburg zit nog in een fase van trajectafweging. De planMER-procedure die werd opgestart, moet De Lijn helpen om een tracé te kiezen dat zowel voor mens als milieu goed is. In het kader van de planMER-procedure werd van 8 juni tot 7 juli 2009 een openbaar onderzoek georganiseerd. De afronding van het planMER-onderzoek wordt verwacht tegen april 2010. Ook voor sneltramlijn 3 van Hasselt naar Lommel loopt de fase van de trajectafweging met de planMER-procedure. Het openbaar onderzoek in het kader van deze procedure liep van 10 december 2008 tot 31 januari 2009. Het planMER-onderzoek zou tegen het voorjaar van 2010 moeten afgerond zijn.



De sneltram Hasselt-Maastricht wordt een paradepaardje binnen het Spartacusplan. De Limburgers reageerden alvast enthousiast op de meerwaarde van het project voor hun regio.

IEDEREEN OP DE HOOGTE

Spartacus is een ambitieus project met grote socio-economische gevolgen voor de provincie Limburg. Daarom kiest De Lijn duidelijk voor transparante en vooral toegankelijke informatie voor alle stakeholders, in het bijzonder de lokale overheden en de omwonenden. In 2009 werd zo het structureel overleg met onder meer de werkgeversorganisaties, natuur- en milieukoepel, onderwijssector intensief verder gezet. Daarnaast ging De Lijn een open dialoog aan met de burgers, die mogelijk hinder kunnen ondervinden van de aanleg van de spoorinfrastructuur. Zo gingen in de gemeenten Bilzen, Diepenbeek, Genk, Maasmechelen en Maastricht informatieavonden en hoorzittingen door. Inwoners die mogelijk in aanmerking

komen voor (gedeeltelijke) onteigening werden bovendien persoonlijk geïnformeerd. Een belangrijk kanaal in deze communicatie is de Spartacus-website (www.delijn.be/spartacus) die in maart werd gelanceerd. In november 2009 verscheen ook de eerste Mobiliteitskrant, als bijlage bij Het Belang van Limburg. De bedoeling van deze Mobiliteitskrant was enerzijds de Limburger informeren over de stand van zaken van het Spartacusproject en anderzijds ook de meerwaarde van dit project voor Limburg aantonen. De eerste reacties waren alvast veelbelovend.

BEVEILIGEN VAN OVERWEGEN

De Lijn is bekommerd om de veiligheid van de spoorwegovergangen op de spoorlijn die zal gebruikt worden door de

“ Bij de vernieuwing van de Tongerse stationsbuurt hoort ook een busstation met meer comfort en ruimte voor de reizigers.”

sneltram Hasselt-Maastricht. In 2008 sloten Infrabel en De Lijn, samen met de gemeente Diepenbeek, al een overeenkomst over de beveiliging van de overwegen in de gemeente Diepenbeek. In 2009 werd gewerkt aan een vergelijkbare overeenkomst voor de overwegen in Bilzen. Infrabel, De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg zijn akkoord over een voorstel om acht overwegen te sluiten en te vervangen door twee bruggen en vier tunnels. Dit akkoord lost de onveiligheid aan de bestaande overwegen op en garandeert de doorstroming.

STATIONSOMGEVING TONGEREN

De stad Tongeren, De Lijn, de NMBS-Holding en Infrabel sloten op 13 maart 2009 een Intentieovereenkomst om de Tongerse stationsomgeving nieuw leven in te blazen. Het station van Tongeren is een belangrijk knooppunt in het Spartacusplan. Een Masterplan zal nu de ruimtelijke uitgangspunten vastleggen voor de duurzame ontwikkeling van dit stadsdeel. De stationsomgeving moet opnieuw een levendige buurt worden in directe relatie met het historische

centrum van Tongeren. Het station wordt een stadspoort om verschillende verkeersstromen, woonfuncties en publieke ruimten te verknopen tot een geheel. Ook het busstation wordt onder handen genomen. De bushaltes situeren zich vandaag op een helling naast het stationsgebouw waar weinig comfort en ruimte is voor de wachtende reizigers. Tot slot krijgen de plannen voor de verhuizing van de stelplaats van De Lijn naar de voormalige goederenkoer van de NMBS-Holding een plaats in het Masterplan.

West-Vlaanderen

In West-Vlaanderen breidde De Lijn de sneltramritten van de Kusttram verder uit. Daarnaast zorgde de vervoermaatschappij voor een betere bediening van de driehoek Oostende-Nieuwpoort-Veurne.

De communicatiecampagne voor de nieuwe lijn 68 en de herwerkte lijn 69 toonde de borden 'Veurnende', 'Middel-poort', 'Oostduinsijde' en 'Sint-Ideskerke'. Deze borden wezen op een verbeterde aanbod tussen Veurne, Koksijde, Nieuwpoort, Middelkerke en Oostende. De inwoners van Veurne, Koksijde, Nieuwpoort en Middelkerke kregen een huis-aan-huisfolder, met een probeerpas waarmee zij gratis de lijnen 68 en 69 konden uitproberen. Abonnees kregen thuis een persoonlijke brief met de aangepaste dienstregeling.

KUSTTRAM X-TRA BLANKENBERGE - OOSTENDE

Op 6 april 2009 startte een sneltramverbinding tussen Blankenberge en Oostende met twee ritten vanuit Blankenberge naar Oostende tijdens de ochtendspits. Deze extra trams rijden op weekdays met vertrek in Blankenberge om 6.25 en om 7.25 uur en aankomst in Oostende exact een half uur later. Speciaal is dat deze Kusttrams X-tra slechts vijf haltes aandoen: Blankenberge Station, Wenduine Centrum, De Haan Aan Zee, Bredene Aan Zee en Oostende Station.

Hierdoor werd de rittijd met 8 minuten ingekort. Zo brengt deze Kusttram reizigers in 30 minuten van Blankenberge naar Oostende. In Oostende is er aansluiting op de treinen naar Antwerpen en Gent. Bovendien zijn deze ritten ook ideaal voor het woonwerk en woon-school vervoer naar Oostende. De Lijn bracht de inwoners van Blankenberge, De Haan en Bredene uitgebreid op de hoogte van het extra aanbod met een speciale huis-aan-huisfolder, radiospots, advertenties en

informatie op maat aan de betrokken haltes. Daarnaast maakte een promoteam bij de start van de Kusttram X-tra nieuwe reizigers wegwijs en deelde bonnen uit voor een gratis ontbijt in het station van Oostende. In 2007 en 2008 werd het Kusttramaanbod al uitgebreid tussen Nieuwpoort en Oostende met respectievelijk twee extra ritten tijdens de ochtendspits en twee extra ritten tijdens de avondspits.

De Kusttram X-tra is een concrete uitwerking van het Neptunusplan, het toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen. In het Neptunusplan is voorzien dat de Kusttram uitgebouwd wordt tot een interstedelijke lijn.

OOSTENDE - NIEUWPOORT - VEURNE

De drukke lijn 69 Oostende - Nieuwpoort - Veurne werd in mei 2009 aangepast en opgesplitst in twee lijnen: lijn 68 Oostende - Nieuwpoort - Koksijde Kazerne - Veurne en lijn 69 Oostende - Nieuwpoort - Koksijde Sint-Idesbald - Veurne. Tussen Oostende en Nieuwpoort volgen beide lijnen dezelfde, ongewijzigde reisweg. Tussen Nieuw-



poort en Veurne volgen de lijnen een verschillende reisweg. De nieuwe lijn 68 zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen Nieuwpoort Stad, Oostduinkerke Dorp, Koksijde Dorp en Veurne. De aangepaste lijn 69 rijdt van Nieuwpoort Stad eerst naar Nieuwpoort Bad, daarna naar Oostduinkerke Bad, Koksijde Dorp, Koksijde Bad, via Sint-Idesbald naar Veurne. Zo verbindt deze lijn de dorpen en de badsteden.

Met deze opsplitsing werd niet alleen de reisweg uitgebreid maar ook het aanbod groeide, zowel tijdens de spits als tijdens de daluren. Op weekdays is er voortaan tussen Oostende en Veurne om het uur een bus, in beide richtingen, die verbindend rijdt tussen Nieuwpoort en Veurne. Daarnaast rijdt ook de ontsluitende lijn 68 om het uur, tussen Veurne en Nieuwpoort. Zo zijn er twee bussen per uur, in beide richtingen. Tot slot wordt nu ook de industriezone in Veurne bediend tijdens de spitsuren.

Evenementen

De Lijn profileert zich al een hele tijd als slimme reisgezel bij evenementen zoals Pukkelpop en Rock Werchter. Evenementen bieden immers een uitgelezen kans om kennis te maken met de voordelen van het openbaar vervoer. Wie gebruikt maakt van tram of bus, hoeft bijvoorbeeld niet hopeloos op zoek naar een parkeerplaats en komt ontspannen aan op zijn bestemming. Ook wie graag een glas drinkt, reist veilig met De Lijn.

Reuzenpijp

Dertig jaar lang onderhield De Lijn een ongebruikte premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan in Antwerpen. De vervoermaatschappij wil die tunnel in 2011 eindelijk in gebruik nemen, terwijl ook de tramsporen worden verlengd tot aan de rotonde van Wommelgem en de nieuwe tramstelpplaats in Wijnegem. De ingebruikname van de slapende premetrotunnel maakt een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding van het Antwerpse tramnet mogelijk als antwoord op

de files in en rond Antwerpen. Het grote publiek kreeg op 4 en 5 april 2009 de kans om door de tunnel van 3,2 kilometer lang te wandelen en kennis te maken met het heden, verleden en de toekomst van de tunnel. De Lijn voorzag gratis pendeltrams. In aanloop van het tunnelevenement konden mensen deelnemen aan een wedstrijd om een naam te bedenken voor de tunnel. Ongeveer 1000 mensen stuurden een voorstel in. De Reuzenpijp haalde het.

ER ZIT MUZIEK IN DE LIJN

De Lijn groeide uit tot een vaste partner van de Vlaamse zomerfestivals. Muziek liefhebbers van alle leeftijden maakten ook in de zomer van 2009 massaal gebruik van het openbaar vervoer. TW Classic trok op 20 juni de festivalzomer op gang. Voor dit festival zette De Lijn 32 gelede bussen en 50 chauffeurs in.

Doordat de bussen een speciaal voorbehouden route konden volgen, legden ze het traject tussen het station van Leuven en de festivalweide af in amper een kwartier. In totaal vervoerde De Lijn 12 000 passagiers richting festivalweide en terug.

Opvallend was de samenwerking met de NMBS: één op drie busreizigers maakte gebruik van een B-dagtrip, waarin het toegangsticket, de treinreis en de busrit inbegrepen waren. Twee weken later trokken festivalgangers massaal naar Rock Werchter. Bijna één op twee koos voor het openbaar vervoer voor het traject tussen het Leuvense station en de festivalweide.

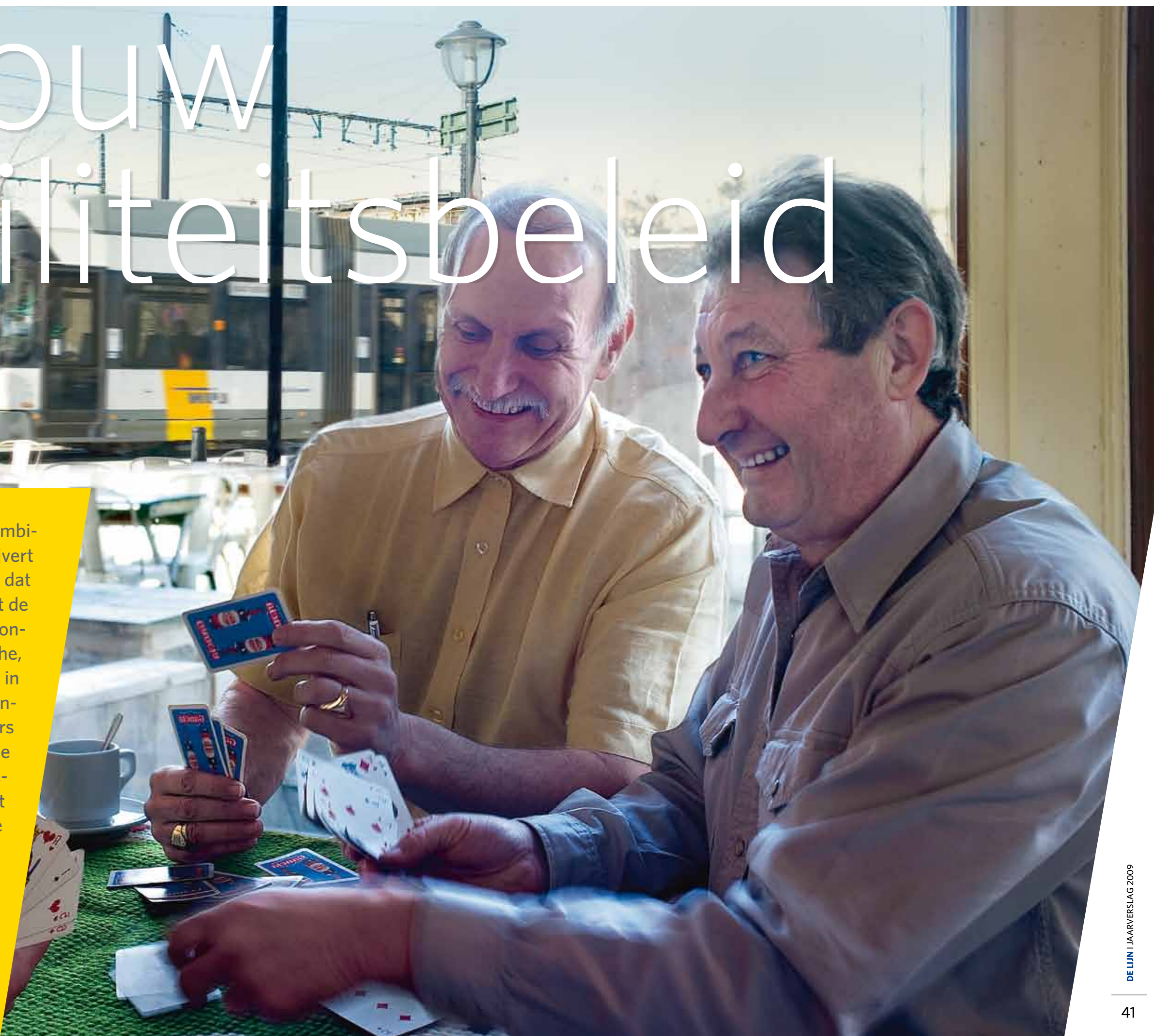


De Lijn telde 115 000 reizigers gedurende het vierdaagse festival. Dat de prijs voor de bus inbegrepen was in combi- en dagtickets bleek een succesvolle stimulans. Ook Madonnafans lieten zich verleiden: op 12 juli namen maar liefst 26.000 concertgangers de bus richting de wei van Werchter waar de popdiva optrad.

In augustus sprongen vooral Rimpelrock, het festival voor senioren en Pukkelpop, de editie voor het jonge geweld in het oog. Op zaterdag 15 augustus telde De Lijn 12 000 reizigers op de bussen van en naar Rimpelrock. Van 20 tot 22 augustus bekoorden de Pukkelpopbussen dan weer meer dan 65 000 mensen.

Uitbouw mobiliteitsbeleid

Met de Mobiliteitsvisie 2020, een ambitieuze visie op duurzame mobiliteit ijvert De Lijn voor een leefbaar Vlaanderen, dat zich ontplooit tot een sterke regio. Met de uitbouw van het openbaar vervoer ondersteunt De Lijn alvast de ecologische, economische en sociale ontwikkeling in Vlaanderen. Voor De Lijn zijn samenwerking en overleg essentiële pijlers van het mobiliteitsbeleid. De Vlaamse overheid, gemeenten en andere stakeholders zijn de gesprekspartners met wie De Lijn dat beleid vorm geeft. Die dialoog resulteert in een vraaggestuurde aanpak, waarbij de vervoermaatschappij middelen inzet daar waar ze nodig zijn.



Mobiliteitsvisie 2020

Op 21 april 2009 stelde De Lijn in Leuven haar Mobiliteitsvisie 2020 voor. Die ambitieuze toekomstvisie op het openbaar vervoer moet Vlaanderen tegen 2020 beter bereikbaar, gezonder en welvarender maken. De Lijn streeft daarbij naar een verruimd, performant en geïntegreerd aanbod van het openbaar vervoer. Deze visie op mobiliteit in 2020 zal het bedrijf verder vorm geven in overleg met belangenverenigingen, lokale besturen, de Vlaamse Regering en bedrijven.

VIER DOELSTELLINGEN

De Mobiliteitsvisie 2020 heeft verder gebouwd op plannen die De Lijn in het verleden uittekende in het kader van haar netmanagement. Het uitgangspunt blijft een geïntegreerd en hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer in en van en naar Vlaanderen. Dat alles werd nu in een overkoepelde visie gegoten. De Lijn haalde ook inspiratie bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

DE MOBILITEITSVISIE 2020 STEUNT OP VIER CENTRALE DOELSTELLINGEN:

- tegemoetkomen aan de bestaande en toekomstige vraag naar vervoer
- de kwaliteit van het openbaar vervoer garanderen
- meer reizigers aantrekken
- de verschuiving van het autogebruik naar het openbaar vervoer bewerkstelligen

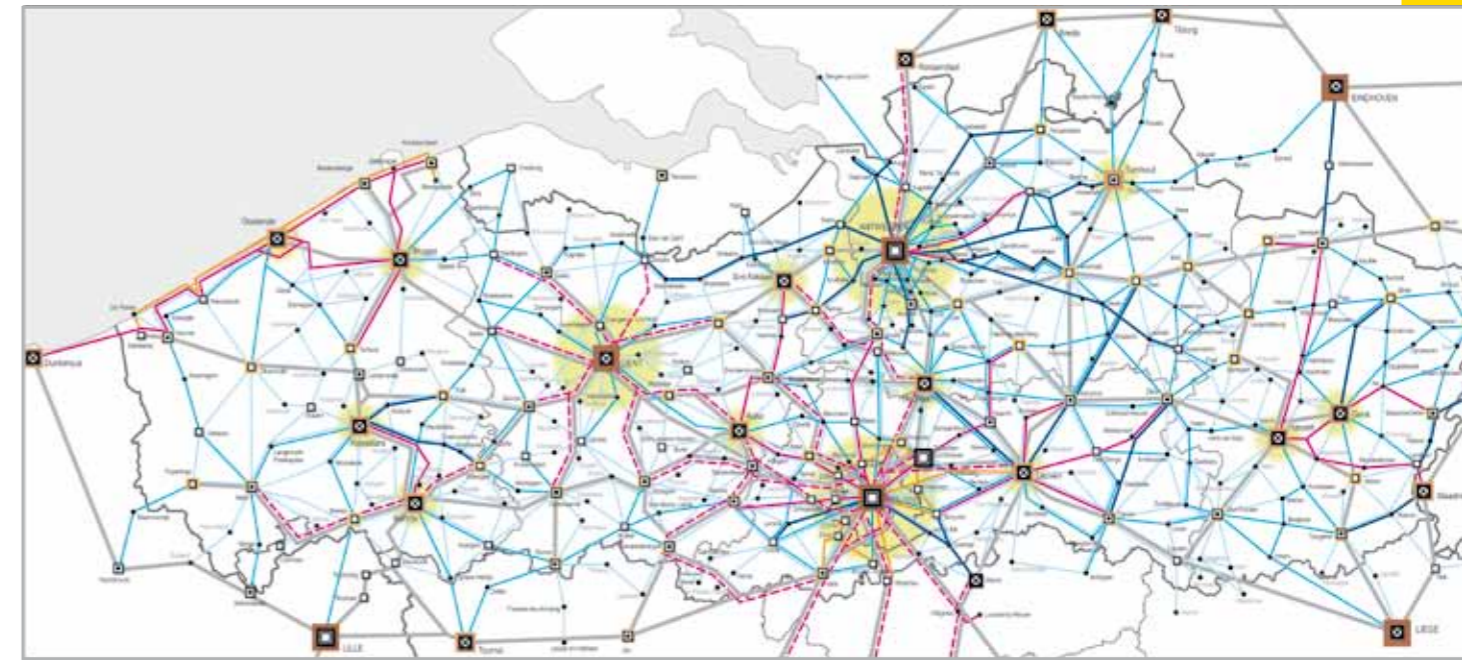
35 PROCENT MEER DRUKTE

41 nieuwe buslijnen en 813 kilometer spoor voor 33 nieuwe tramlijnen verspreid over Vlaanderen: die uitbreiding

vormt de ruggengraat van de Mobiliteitsvisie 2020. De nieuwe lijnen moeten zorgen voor een snelle en kwalitatief hoogstaande verbinding in en rond de stedelijke gebieden. Want alleen zo blijven steden, gemeenten, scholen en bedrijven bereikbaar. Wetenschappelijk onderzoek ondersteunt die aanpak. In 2008 gingen op de Vlaamse wegen tijdens werkdagen 22 miljoen file-uren verloren. De UITP (internationale unie voor openbaarvervoerbedrijven) raamt de economische kosten van het fileprobleem nu al op 2 tot 8 procent van het bruto nationaal product. Voor Vlaanderen komt 2 procent neer op 2,7 miljard euro. En de verkeersdrukke op de hoofdwegen zou tegen 2020 nog met 35 procent toenemen.

DUBBEL AANTAL REIZIGERS

Algemeen aanvaarde prognoses geven aan dat de vraag naar openbaar vervoer met 20 procent zal stijgen. Bovendien bevestigt onderzoek dat een concurrentiële reistijd dé troef is om nog meer reizigers aan te trekken. De Mobiliteitsvisie 2020 hield daarom rekening met



deze stijgende behoefte aan openbaar vervoer en de vraag naar kortere reistijden. De geplande uitbreidingen, de betere verbindingen en kortere reistijden die de Mobiliteitsvisie 2020 voorop stelt, kunnen het aantal reizigers doen verdubbelen. Bovendien werkte de Mobiliteitsvisie 2020 aan een optimale integratie met het aanbod van de NMBS. Daarvoor tekende De Lijn in haar netwerk knooppunten uit, waar zoveel mogelijk treinen, trams en bussen rond hetzelfde tijdstip aankomen en vertrekken. Door alle vormen van openbaar vervoer optimaal op elkaar af te stemmen, kan de reiziger vlot overstappen. Die knooppunten maken van het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto.

SAMENWERKING

Met deze visie stapt De Lijn naar de gemeenten en stakeholders voor hun inbreng. Deze visie is immers een blauwdruk. Overleg met onder andere steden en gemeenten moet de visie van De Lijn vertalen naar het lokale niveau. Daarom werd op 21 april 2009 ook het charter Mobiliteitsdialoog 2020 ondertekend. Dat charter betekende het startschot

voor een uitgebreide dialoog met onder meer de Vlaamse steden, gemeenten, provincies, werknemers- en werkgeversorganisaties, administraties en belangenverenigingen zoals TreinTramBus en Bond Beter Leefmilieu.

HET VERVOER VAN MORGEN

In haar visie op de mobiliteit in 2020 brengt De Lijn verschillende oplossingen aan: meer bussen en trams op bestaande lijnen, tramlijnverlengingen en nieuwe lijnen. Voor bepaalde trajecten denkt De Lijn aan lightrains en sneltrams. Een lightrain rijdt meestal op het bestaande spoorwagennet, maar onderscheidt zich toch van een klassieke trein. Dit type heeft vooral minder tijd nodig om te remmen en op te trekken. Dit resulteert in een belangrijke winst in reistijd. Het voertuig leent zich uitstekend tot gebruik in de voorstedelijke gebieden. Een sneltram lijkt op een trein en een tram: hij combineert de robuustheid en de capaciteit van een trein met de flexibiliteit en wendbaarheid van een tram. De sneltram rijdt best in stedelijke omgevingen.

Een groter aandeel van openbaar vervoer in het woon-werkverkeer, beter bereikbare steden en doordachte tramprojecten zijn de spil van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.

“Als rasechte teamspeler nodigen we al onze stakeholders uit om te reageren op onze blauwdruk voor duurzame mobiliteit.”



“De verbinding Koksijde-Veurne bevindt zich al in de studiefase omdat de twee betrokken gemeenten zich resoluut achter het plan hebben geschaard.”

“Elke euro die men investeert in het openbaar vervoer levert 1,30 tot 1,60 euro op.”

Snelbussen kunnen een oplossing zijn voor trajecten waar er geen treinverbinding bestaat en de vraag te klein is voor vervoer via het treinspoor. Op langere routes stopt een snelbus enkel aan belangrijke attractiepolen in stedelijke omgevingen en daarbuiten aan één of twee haltes in iedere grotere kern of deelgemeente. Een snelbus is wel gevoeliger voor knelpunten en files. Daarom is een goede doorstroming met bijvoorbeeld vrije busbanen en de beïnvloeding van verkeerslichten erg belangrijk.

STAPPENPLAN

Het ambitieuze openbaarvervoernet dat de Mobiliteitsvisie 2020 vooropstelt, kan niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden. Voor een aantal verbindingen is het studiewerk al afgerond en werden al budgetten vrijgemaakt. Het gaat om lijnen uit het vroegere Pegasusplan, het Spartacusplan en het Neptunusplan. Andere lijnen zitten nog in de planningsfase, waarbij ook grondig overleg met de gemeenten en plaatselijke actoren nodig is. Die hebben namelijk een belangrijke

stem in het verhaal. Zo bevindt de verbinding Koksijde-Veurne zich al in de studiefase omdat de twee betrokken gemeenten zich resoluut achter het plan hebben geschaard. Sommige aanpassingen kunnen in verschillende stappen gebeuren.

Waar nood is aan een tramverbinding, kan bijvoorbeeld in eerste instantie al een bus worden ingelegd om aan de vervoersvraag te voldoen. Een tramlijn uitbouwen duurt namelijk wat langer.

MEER OPENBAAR VERVOER BRENGT OP

De uitbreiding van het openbaar vervoer, zoals vooropgesteld in de Mobiliteitsvisie 2020, vraagt op termijn een verdubbeling van de investeringen. Cijferwerk wijst uit dat bij investeringen in openbaar vervoer de baten veel groter zijn dan de kosten. Zo onderzocht de Europese TRANSECON-studie het terugverdieneffect van dertien grootschalige investeringsprojecten in openbaar vervoer uit verschillende EU-lidstaten. Daarbij gaat het om uiteenlopende types van investeringen,

zoals tram-, metro- en streeklijnen. De studie stelt dat elke euro die men investeert in het openbaar vervoer tussen de 1,30 en 1,60 euro oplevert in termen van regionaal inkomen.

Elk geïnvesteerd miljoen is bovendien goed voor dertig bijkomende jobs. Het operationeel houden van het extra aanbod en de bouw van extra voertuigen en stelplaatsen genereert bijkomende tewerkstelling. Meer openbaar vervoer betekent ook dat het milieu gespaard wordt. Zo berekenden specialisten de negatieve impact van het transport op het milieu via de zogenaamde externe kosten. De externe kost per personenkilometer voor een personenwagen ligt met 17 euro veel hoger dan de 4 euro voor een bus.

Om 50 000 mensen per uur in twee richtingen te vervoeren is een auto-weg van 175 meter breed nodig, een busbaan van 35 meter breed en een metrospoor van 9 meter breed. In Vlaanderen legt het openbaar vervoer ook veel minder beslag op de schaarse openbare ruimte.

Doorstroming

De doorstroming blijft een cruciale factor voor een mobieler Vlaanderen. Iedereen wordt er beter van: de reiziger komt op tijd en kan zijn aansluitingen halen; buschauffeurs en trambestuurders hebben minder stress; de kans op verkeersagressie daalt. Experimenten over de beïnvloeding van clusters van verkeerslichten bevestigen dit. Nieuwe technologie gebaseerd op toepassingen van kortafstandsradio en gps zal in de toekomst helpen om verkeerslichten nog efficiënter te sturen.

Onderzoek van de Technische Universiteit Delft wees op de voordelen van een vlotte doorstroming voor bussen en trams. Een reistijdverbetering van 5 minuten doet het marktaandeel van het openbaar vervoer stijgen van 18 naar 27 procent. In reizigersaantallen betekent dat 50 procent meer reizigers voor het openbaar vervoer.

“ De gemeenten zijn belangrijke pleitbezorgers van De Lijn. Daarom willen we hen aan boord krijgen, bijvoorbeeld met een gratis Lijnkaart voor nieuwe bewoners.”

Welkom in uw gemeente

De gemeenten zijn belangrijke pleitbezorgers van De Lijn. Eind 2009 hadden 156 Vlaamse gemeenten een derdebetalersysteem afgesloten. Dat betekent dat één Vlaamse gemeente op twee een stuk betaalt van een biljet, de Lijnkaart of het abonnement van haar inwoners of voor de reizigers op haar grondgebied.

Ook in 2009 bleef De Lijn actief zoeken naar nieuwe mogelijke samenwerkingen.

Het pakket waarmee gemeenten hun nieuwe inwoners verwelkomen is er zo één. Dit pakket blijkt een uitstekend middel om nieuwe inwoners kennis te laten maken met het aanbod van De Lijn. Via het derdebetalersysteem 'Nieuwe Inwoners' zorgt De Lijn dat ze informatie over het openbaar vervoer en een gratis Lijnkaart ter waarde van acht euro krijgen. De Lijn en de gemeente betalen elk de helft van die kaart. Holsbeek,

Zutendaal en Geraardsbergen stapten als eerste in dit systeem. Omdat Holsbeek en Geraardsbergen de spits afbeten, kregen hun nieuwe bewoners er bovendien een sightseeing trip met een Lijn-dubbeldekker bovenop. Intussen maken negen gemeenten gebruik van dit aanbod.



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Elke dag wordt De Lijn geconfronteerd met uitdagingen op het vlak van zorg voor zowel reizigers als medewerkers. Om die uitdaging aan te kunnen, heeft de vervoermaatschappij behoefte aan een heldere visie. Waar De Lijn voor staat, werd in 2008 helder geformuleerd in de vernieuwde missie en visie. In 2009 koppelde de vervoermaatschappij duidelijke doelstellingen aan haar visie en missie.

MISSIE

IN 2008 STUURDE DE LIJN HAAR MISSIE BIJ EN SCHOOF DE VIER PIJLERS VAN HAAR ORGANISATIE NAAR VOOR:

- De Lijn wil de slimme reisgezel zijn voor verplaatsingen in heel Vlaanderen.
- De Lijn staat dicht bij haar reizigers met een uitgebreid aanbod aan duurzame en kwalitatieve vervoersoplossingen. Veiligheid, betrouwbaarheid en efficiëntie staan centraal.
- De Lijn is een belangrijke gesprekspartner van de Vlaamse overheden voor het uitbouwen van het mobiliteitsbeleid. Zo ondersteunt De Lijn de economische en sociale ontwikkeling.
- De Lijn creëert een stimulerende en respectvolle werkomgeving die van onze vriendelijke en competente medewerkers onze ambassadeurs maakt. Met haar missie draagt De Lijn bij tot een vlot bereikbaar Vlaanderen waar het aangenaam leven is.

ZES DOELSTELLINGEN

De vernieuwde missie stelt de vervoermaatschappij in staat om haar eigen toekomst in handen te nemen. Iedere medewerker van hoog tot laag weet namelijk waar De Lijn naartoe wil en hoe dat zal gebeuren. De Lijn heeft haar missie vertaald in zes concrete doelstellingen. Daaraan koppelt de vervoermaatschappij heldere actieplannen.

1. Over tien jaar wil De Lijn het aantal reizigers verdubbelen. Dat kan door enerzijds nieuwe klanten aan te trekken. Anderzijds moet de gebruiksfrequentie bij bestaande klanten de hoogte in.
2. Als een gezond en solide Vlaams overheidsbedrijf, streeft de vervoermaatschappij naar een sterke waardering op het vlak van beheer, ontwikkeling en uitvoering van een geïntegreerde en duurzame mobiliteit. Om die doelstelling hard te maken, ijvert De Lijn voor een goed balansbeheer, een respectvolle en geëngageerde relatie met de overheid, een optimalisatie van de opbrengsten, een manier

De Lijn speelt slim in op de behoeften van haar reizigers. Die aanpak brengt haar dicht bij de mensen.



van handelen waaruit maatschappelijk verantwoord ondernemen spreekt en een zuinig beheer.

3. De Lijn neemt haar rol op als eerste adviseur voor Vlaamse en lokale beleidsmakers. Daarbij wordt openbaar vervoer de voornaamste pijler van duurzame mobiliteit. De Lijn zal haar visie dan ook daadkrachtig overbrengen aan beleidsmakers. Ook op nationale en internationale fora zal De Lijn actief netwerken.
4. Iedereen denkt spontaan aan De Lijn als voorkeursoptie bij vervoerskeuzes in Vlaanderen. Om dit te bewerkstelligen zal de vervoermaatschappij haar slimme en menselijke imago ondersteunen. Oplossingen op het vlak van netmanagement zullen inspelen op de behoeften.
5. Al onze klanten komen met De Lijn tevreden op hun bestemming. Daartoe moet de reiservaring van de klant verbeterd worden. De dienstverlening moet van een uitmuntende betrouwbaarheid zijn

en de verplaatsingsduur van deur tot deur moet competitief zijn.

6. De Lijn wil een bedrijf zijn waar medewerkers gemotiveerd zijn en zich gewaardeerd voelen. Daartoe wordt gestreefd naar competente medewerkers die de waarden van De Lijn in praktijk brengen. De Lijn verbindt zich ertoe om voor haar personeel aantrekkelijke arbeidsomstandigheden te creëren die tot tevredenheid leiden en de toewijding van het personeel verhogen. De Lijn kiest voor coachend leiderschap en strategisch management van prestaties. Een performante interne communicatie werkt ondersteunend.



DE KRACHTLIJNEN VAN DE BESPARINGEN

De rode draad doorheen de doelstellingen is dat De Lijn maatschappelijk verantwoord wil ondernemen. In tijden van besparingen betekent dat eens te meer dat het bedrijf als een goede huisvader de beschikbare middelen beheert. Voor 2010 staat de teller van de gevraagde inspanning op een bedrag van 51,8 miljoen euro. Aan de vraag naar een efficiëntere werking, koppelt de Vlaamse Regering het verzoek om de tewerkstelling en de investeringen maximaal te ontzien bij de besparingen. De Lijn werkte daarom samen met de gemeenten, de vakbonden en de exploitanten een evenwichtig besparingsplan uit. Een besparingsplan dat de reizigers zoveel mogelijk spaart, werkzekerheid garandeert en investeringen niet terugschreeft.

De Lijn wil een groot deel van de besparing realiseren door in de eerste plaats geplande strategische projecten te heroverwegen en het reclamebud-

get in te krimpen. Ook op dagelijkse werkingskosten zal De Lijn besparen. De resultaten van energiescans en energie-audits zullen aangeven waar besparing op verlichting, verwarming en airco mogelijk zijn. Door de inkrimping van de geplande projecten wordt automatisch ook bespaard op consultancy. Ook de communicatie zal het met minder moeten stellen. Maar op de functionele communicatie wordt echter niet bespaard: De Lijn wil haar reizigers blijven inlichten. Tot slot mikt de vervoermaatschappij op een efficiëntere planning en pas in laatste instantie wordt de herschikking van ritten met een te lage bezettingsgraad overwogen.

RISICO'S EN ONZEKERHEDEN

Duidelijke doelstellingen, een heldere missie en efficiënt omspringen met de beschikbare middelen zijn voor De Lijn onlosmakelijk verbonden met haar streefdoel om maatschappelijk verant-

“De Lijn blijft werkzekerheid bieden, ook tijdens de moeilijke periode van besparingen.”

woord te ondernemen. Daarnaast is het even goed belangrijk dat de vervoermaatschappij zich altijd bewust blijft van de risico's die haar werking en marktpositie kunnen bedreigen.

BESPARINGEN

De Vlaamse Regering moet fors besparen. Ook De Lijn moet haar bijdrage leveren en kreeg een strenge begrotingsdoelstelling. Daarom stelde de vervoermaatschappij een evenwichtig besparingsplan op. De geplande besparingsmaatregelen zullen de reizigers en de eigen medewerkers maximaal ontzien. Ook de investeringen blijven buiten schot. De omzetting van het besparingsplan naar realisaties ervan op het terrein – binnen de randvoorwaarden zoals die door de regering werden bepaald – is een belangrijke opdracht voor De Lijn in 2010.

CONCURRENTIEPOSITIE VERBETEREN

Het autosolisme kan een bedreiging zijn voor de groei van het openbaar vervoer. Om haar marktaandeel te vrijwaren en te vergroten, is het belangrijk dat De Lijn haar troeven uitspeelt en blijft

inzetten op duurzaam, comfortabel en stipt openbaar vervoer. Het openbaar vervoer biedt ten opzicht van de privé-auto immers ontegensprekelijk voordelen. Bijvoorbeeld op vlak van duurzaamheid: zowel voor de uitstoot van CO₂ als van andere schadelijke emissies scoort het openbaar vervoer per reizigersverplaatsing een stuk beter. Om deze voorsprong te behouden, blijft De Lijn inzetten op nieuwe groene technologieën. Daarnaast kan openbaar vervoer mee een antwoord bieden op het groeiende fileleed. Ook in tijden van besparingen zal De Lijn daarom niet besparen op investeringen.

HOGЕ KWALITEIT BEWAKEN

Haar concurrentiepositie veilig stellen, betekent ook dat De Lijn altijd een kwaliteitsvolle service moet aanbieden. De factor 'comfort' is immers sterk bepalend voor de klantentevredenheid en is een voorwaarde om nieuwe reizigers voor het openbaar vervoer te winnen. Daarom is het cruciaal om ook in de toekomst te blijven waken over voldoende capaciteit, propere voertuigen, vriendelijk personeel, heldere communicatie en informatie... kortom De Lijn moet kwaliteit hoog in het vaandel blijven dragen.

GROENE FISCALITEIT

Bedrijfsauto's zijn voor een toenemend aantal beroepscategorieën een nauwelijks verdoken onderdeel van het loon geworden. De fiscaal gunstige behandeling van deze auto's blijft de concurrentiepositie van meer duurzame vervoersmodi verzwakken. Daarom wil De Lijn met haar Belgische en Europese zusterorganisaties blijven aan de kar trekken voor een groenere fiscaliteit.

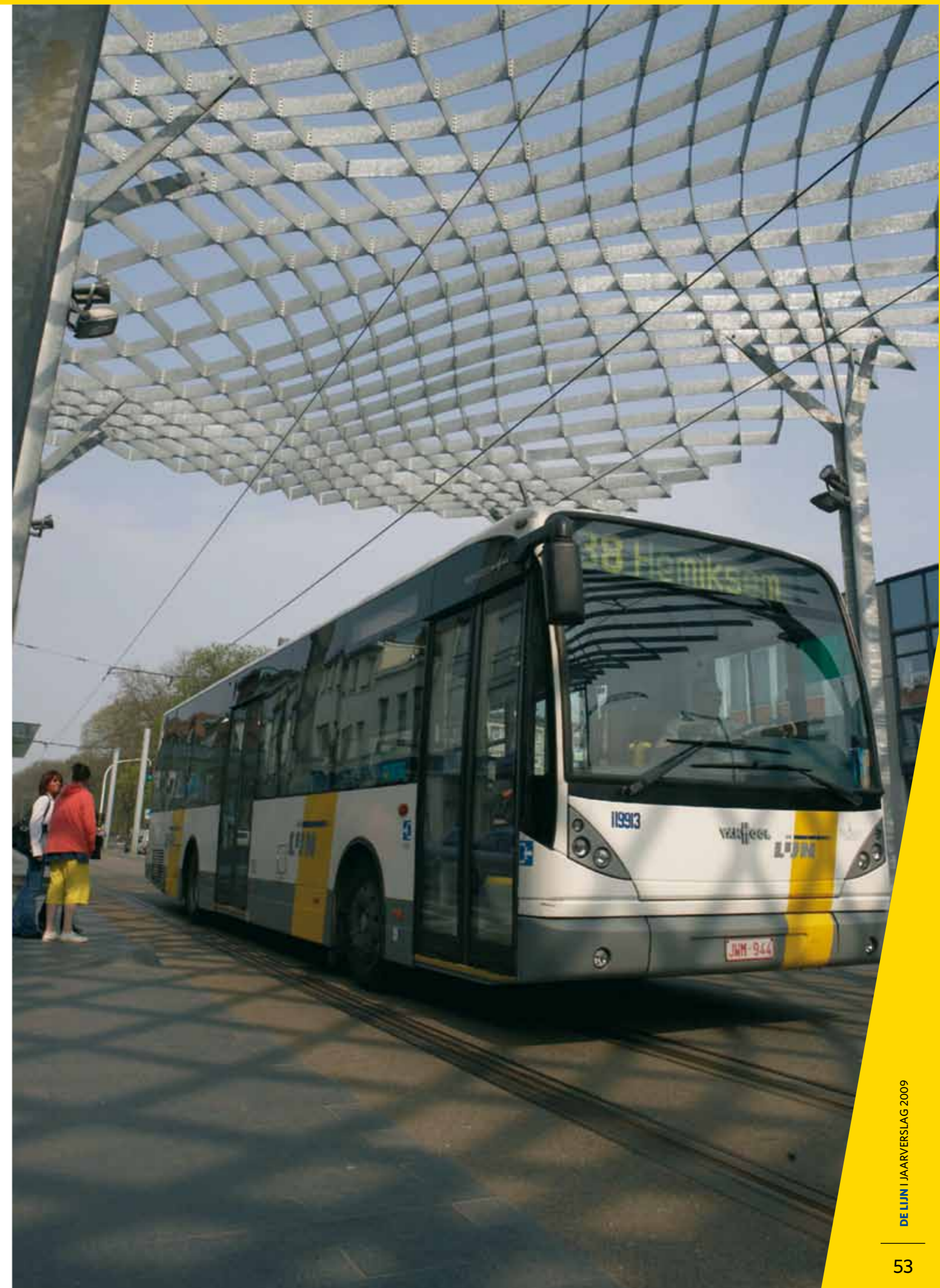
DOORDACHT LOCATIEBELEID

De verschillende bestuursniveaus - lokaal en Vlaams, maar ook federaal en Europees - bereiden de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor.

Maar deze nieuwe ontwikkelingen, zoals de bouw van nieuwe attractiepolen in afgelegen gebieden kunnen nadelig zijn voor het collectief vervoer en zo ongewenste, negatieve duurzaamheidseffecten veroorzaken. Daarom is een doordacht locatiebeleid op het vlak van bedrijventerreinen, winkelcentra of evenementenhallen meer dan ooit van belang.

NIEUWE BEHEERSOVEREENKOMST

In 2010 zal De Lijn samen met de Vlaamse Regering een nieuwe beheersovereenkomst vastleggen. De beheersovereenkomst biedt het kader voor wederzijdse afspraken en verwachtingen voor de periode 2010 tot 2015. In afwachting van de nieuwe overeenkomst werd de vorige stilzwijgend verlengd.



Publiek Private Samenwerking

Met de Publiek Private Samenwerking (PPS) gaat De Lijn op zoek naar creatieve, alternatieve oplossingen op vlak van financiering. Daartoe werd de investeringsmaatschappij Lijninvest NV opgericht. Het doel van die NV is de opstart, financiering, realisatie, coördinatie en uitbating van investerings- en andere samenwerkingsprojecten in het kader van PPS. In de toekomst komen twee types projecten in aanmerking voor financiering met PPS: tramprojecten en stelplaatsen. Voor rollend materieel en stationsomgevingen zijn andere vormen van alternatieve financiering ontwikkeld.

Brabo 1 zorgt voor primeur

Met de ondertekening van de contracten voor Brabo 1 op 5 augustus 2009 werd het startschot gegeven voor het eerste Vlaamse openbaar vervoerproject dat gerealiseerd wordt via een PPS (Publiek Private Samenwerking). Het projectvennootschap Brabo 1, met als hoofdaandeelhouder het privéconsortium Silvius, zorgt voor de bouw en het onderhoud van de infrastructuur. De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer betalen, eens de infrastructuur beschikbaar is, een vergoeding.

Ondertussen zijn de werken voor de eerste tramverlengingen gestart. Voor het project Mortsel - Boechout wordt gestart in Boechout, voor Deurne - Wijnegem in Deurne. Zo wordt tramlijn 7 doorgetrokken vanaf het Gemeenteplein over de Statielei, de Liersesteeweg en de Provinciesteeweg tot aan Capenberg in Boechout. In Deurne wordt tramlijn 10 verlengd tot aan Fortveld in Wijnegem. Tegelijk wordt tramlijn 5 hierop aangesloten via de Ruggeveldlaan en de August Van De Wielelei. Samen met de aanleg van de tram- en busbaan,

worden de straten volledig onder handen genomen. Er komen brede voet- en fietspaden, voldoende parkeerplaatsen, nieuwe riolering en een nieuwe rijweg.

TRAMPROJECTEN

Binnen Pegasus Antwerpen - LIVAN I zal PPS zorgen voor de realisatie van dit grote project. Enerzijds zal de oostelijke premetrokokker onder de Turnhoutsebaan opnieuw in gebruik genomen worden. Anderzijds komt er een uitbreiding van de tramlijn tussen de N 116a Herentalsebaan en de N12 Turnhoutsebaan, via de Florent Pauwelslei en de Ruggeveldlaan naar de Park&Ride Wommelgem/rondpunt. In 2009 werd binnen het Masterplan Antwerpen het contract getekend voor de tramlijnen Mortsel-Boechout,



Deurne-Wijnegem en de nieuwe tramstelplaats in Deurne (project Brabo 1). Op 15 mei 2009 besliste de Vlaamse Regering tevens over de realisatie van de tramlijnprojecten binnen Brabo 2, namelijk trams op de Noorderkant van de Leien, tramlijnen tot Ekeren, het Eilandje en Nieuw Zuid. Voor uitvoering tussen 2011 en 2013 staat voor Spartacus (Limburg) Lijn 1 van Hasselt tot aan de Belgisch-Nederlandse grens in Lanaken op stapel. De Nederlandse collega's zorgen voor de doortrekking tot Maastricht.

STELPLAATSEN

PPS wordt ook aangewend om projecten rond nieuwe stelplaatsen te realiseren. In overeenstemming met de nieuwe standaarden voor stelplaatsen primieren duurzaamheid (met minimumeisen betreffende K- en E-peil en hernieuwbare energie), budget en functionaliteit bij alle stelplaatsprojecten. In de toekomst wordt werk gemaakt van deze stelplaatsen: voor Tongeren is het contract getekend; Brugge, Overijse, Zomergem, Leuven Noord, Hasselt, Sint-Niklaas, Aalst en Wissenhage zitten in de pijplijn.

ROLLEND MATERIEEL

Binnen de procedure van alternatieve financiering werden al kandidaten geselecteerd voor de huur van 459 bussen evenals voor de huur en/of aankoop van 88 trams.

De Lijn zal zowel streekbussen, stadsbussen als gelede streekbussen huren voor een periode van 10 jaar. Eenen-twintig trams worden aangekocht voor Antwerpen. 67 trams zullen gehuurd of aangekocht worden voor Gent en Antwerpen. De huurtermijn bedraagt twintig jaar met optie tot huurverlengingen van vijf jaar.

STATIONSOMGEVINGEN

Via het nieuwe Fonds voor Stationsomgevingen is er 70 miljoen euro beschikbaar voor projecten in 38 gemeenten en voor het veiligheidsplan (camera's).

Zo komen er werken in onder andere Antwerpen Luchtbal, Kapellen, Gent Dampoort, Diksmuide, Ieper, Turnhout-Zuid, Sint-Truiden en Waregem.

Een stimulerende werkomgeving

De Lijn waardeert en respecteert haar medewerkers. De vervoermaatschappij verbindt zich ertoe om voor haar personeel aantrekkelijke arbeidsomstandigheden te creëren die tot tevredenheid leiden en de toewijding van het personeel verhogen. In 2009 sloot De Lijn zo een nieuwe cao af voor 2009 en 2010. Vanaf 2010 zorgt de nieuwe overeenkomst voor een netto koopkrachtverhoging van 250 euro. Zo verhoogt bijvoorbeeld de waarde van de maaltijdcheques en krijgen fietsende collega's een fietsvergoeding. Naast aantrekkelijke arbeidsomstandigheden kiest de vervoermaatschappij ook resoluut voor coachend leiderschap en strategisch management van prestaties. Het bedrijf verwacht wel dat alle medewerkers de waarden van De Lijn ook echt uitdragen in de praktijk. Die waarden werden in 2009 op punt gezet, en sluiten aan bij de missie van De Lijn.



“ De Lijn kiest voor een open cultuur waar medewerkers de zaken echt bespreken en bereid zijn om naar elkaar te luisteren.”

DIVERSITEIT

In 2009 zette De Lijn haar inspanningen voor diversiteit verder, met bijvoorbeeld een vervolg op de rekruteringcampagne ‘Word een gezicht van De Lijn’. Ze steunde ook het project ‘Respect op De Lijn’ van vzw Objectief, een lokaal Antwerps project dat positief inspeelt op de sfeer op bus en tram, en een goede relatie tussen chauffeurs en klanten op het openbaar vervoer wil bevorderen. Bovendien nam De Lijn opnieuw deel aan de interculturele jobbeurs van Kif Kif om personen van allochtone afkomst aan te moedigen bij De Lijn te solliciteren.

In 2009 organiseerde de dienst Emancipatiezaken bovendien voor het eerst een diversiteitsevenement waar De Lijn enthousiast aan meewerkte. Met haar deelname aan deze Forumdag behaalde de vervoermaatschappij de tweede plaats voor ‘Beste Instroompraktijk’. Ook de eigen (potentiële) medewerkers werden verder gesensibiliseerd. Zo rolde De Lijn de opleiding over diversiteit verder uit voor leden van de Ondernemingsraden en de

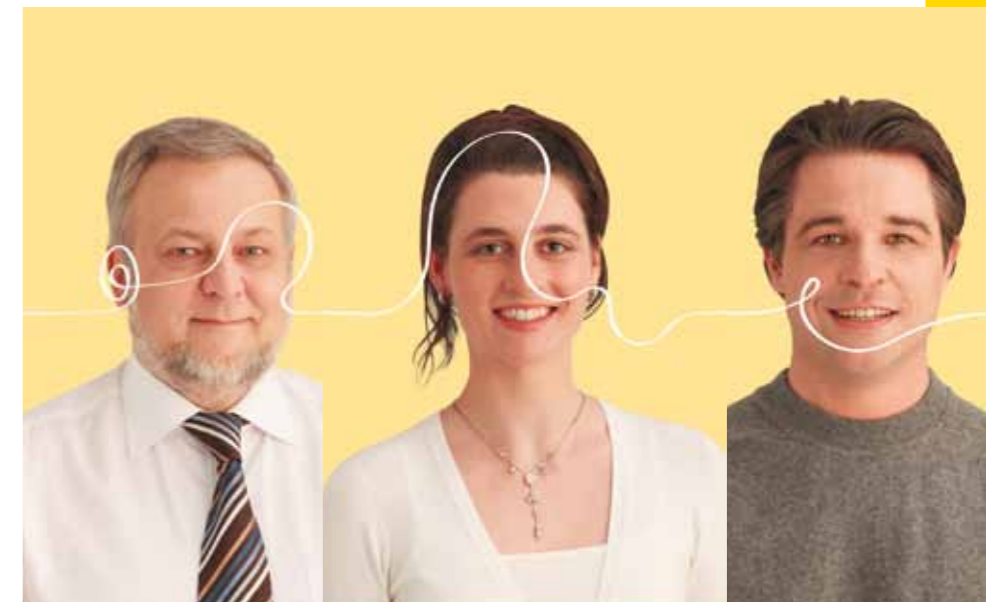
Comités, voor de instructeurs van de rijtscholen en de nieuwe regiomanagers. Daarnaast werkte de vervoermaatschappij het lesmateriaal uit voor een proefproject dat gepland is voor 2010. De Lijn wil in samenwerking met de VDAB een specifiek taaltraject aanbieden aan (anderstalige) kandidaat-chauffeurs en hen zo beter voorbereiden op hun nieuwe job.

Tot slot werd verder geïnvesteerd in de verbetering van de sanitaire voorzieningen voor chauffeurs en de opvanguren voor de thuisopvang voor zieke kinderen werden uitgebreid. Voor de vakantiekinderopvang startte De Lijn in 2009 een samenwerking met het Agentschap voor Overheidspersoneel.

NIEUWE TOP

Voor de top van De Lijn was 2009 letterlijk een bewogen jaar, want er vonden heel wat verschuivingen plaats. Directeur-generaal Ingrid Lieten werd viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding. Roger Keste-

Geen modellen, maar werknemers van De Lijn figureren in de campagne ‘Word een gezicht van De Lijn’



loot vervangt haar als waarnemend directeur-generaal. Ook directeur Marketing en Communicatie Saskia Schatteman maakte een overstap. Tamara De Bruecker nam haar functie bij De Lijn over. Eddy Minnaert, de directeur Financieel Beleid en ICT ging met pensioen. Werner Jacobs volgde hem op. Heidi Roubben werd de nieuwe directeur Limburg, ter vervanging van Bart De Fré. Ten slotte werd Johan Bullynck directeur Exploitatie.

ORGANISATIESTUDIES

Sinds 2004 neemt De Lijn de interne organisatie van haar directies en afdelingen onder de loep. Per functioneel domein worden de huidige en toekomstige processen uitgetekend.

Aan deze processen worden vervolgens verantwoordelijkheden en bijhorende functies gekoppeld. De functionele domeinen Marketing & Communicatie en Exploitatie maakten deze oefening al.

In 2009 werd verder gewerkt aan de domeinen ICT, Financieel Beleid, Techniek en Personeelsbeleid.



Klanten van De Lijn moeten voelen dat zij centraal staan. Ze kunnen dan ook rekenen op veilig openbaar vervoer en vriendelijk personeel.

WAARDEN

Nadat de missie helder werd geformuleerd, werden ook de waarden van de vervoermaatschappij duidelijk gedefinieerd. De vier waarden zijn de volgende:

DIALOOG

De Lijn streeft naar een open cultuur waar medewerkers zaken echt bespreken en bereid zijn om naar elkaar te luisteren. Het is van belang dat die dialoog plaatsvindt op alle niveaus en tussen alle niveaus: leidinggevenden praten met medewerkers; binnen de functionele domeinen wordt er gepraat, maar ook de domeinen communiceren met elkaar; de entiteiten overleggen met Centrale Diensten en collega's met elkaar.

SAMEN VOORUIT

Alleen als mensen samenwerken, komen ze echt vooruit.

Voor De Lijn betekent samenwerken meer dan samenwerken binnen het eigen team. Ook de Centrale Diensten en de entiteiten moeten de handen in

elkaar slaan. De Lijn stemt ook duidelijk af met de regering en met de externe stakeholders. De directie en de afdelingen Personeelsbeleid zitten samen met het personeel en de vakbonden aan tafel op zoek naar oplossingen. Samen vooruit betekent dat alle neuzen in dezelfde richting staan en dat er samen beslissingen worden genomen wanneer dat nodig is. Iedereen heeft een gemeenschappelijk doel voor ogen en werkt echt in team.

PASSIE VOOR ONZE KLANT

De Lijn doet meer dan alleen mensen vervoeren. Het bedrijf levert dagelijks inspanningen opdat de klant zou voelen dat hij centraal staat.

De klanten moeten ervaren dat de vervoermaatschappij alleen bestaat voor en door hen. Daarom biedt De Lijn een geïntegreerde totaaloplossing voor de verplaatsingen van de reizigers.

Dat 'reizigerspakket' omvat stiptheid, een gevoel van veiligheid, een goede aansluiting op de volgende bus, tram of trein, een vriendelijk antwoord op een vraag, een nette bus of tram.

“ Stimuleren en groeikansen geven zijn essentieel in het personeelsbeleid van De Lijn. Daarom ging De Lijnacademie van start.”

ZORGZAAM ONDERNEMEN

De Lijn neemt de rol van de goede huisvader op zich om zorgzaam te ondernemen. Als bedrijf gaan we bijgevolg kostenbewust te werk, op een ecologische verantwoorde manier en met respect voor elkaar. Zo zet De Lijn bijvoorbeeld bewust in op nieuwe, groene technologieën.

LIJNACADEMIE

Op basis van de waarden van De Lijn werden de vier waardegebonden competenties bepaald: zorgzaam handelen, samenwerken, voortdurend verbeteren en klantgerichtheid.

De Lijn verwacht van al haar personeelsleden, op alle niveaus van de organisatie dat ze deze competenties bezitten en verder ontwikkelen. Bovenop de waardegebonden competenties bracht De Lijn ook alle andere gedragsmatige competenties duidelijk in kaart. Daarnaast definieerde de vervoermaatschappij elf functiefamilies. Aan elke functiefamilie werden, naast de waardegebonden competenties, ook specifieke gedragsmatige competenties

gekoppeld. Vervolgens bracht De Lijn elke functie onder in één van de functiefamilies en formuleerde ze voor elke functie eventueel extra gedragscompetenties, eigen aan de functie.

Tot slot werd er voor het functioneel domein Personeelsbeleid gestart met de identificatie van de vaktechnische competenties. Die eenduidige omschrijving van competenties is niet alleen belangrijk bij aanwervingen, maar speelt een zeer belangrijke en cruciale rol bij de ontwikkeling van het personeel.

De Lijn werkte in 2009 aan de verdere professionalisering van haar opleidingsbeleid. Zo werkt de vervoermaatschappij op basis van de vereiste competenties een of meerdere opleidingstrajecten op maat uit voor alle functies. Door de precieze omschrijving van wat van een personeelslid verwacht wordt, kan De Lijn perfect bepalen waar er bijgestuurd kan worden. Want stimuleren en groeikansen geven zijn essentieel in het personeelsbeleid van de vervoermaatschappij.

cijfers

COMMENTAAR OP DE JAARREKENING

MATERIËLE VASTE ACTIVA

Op 31 december 2009 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 10,34 miljoen euro ten opzichte van 31 december 2008

HET VERSCHIL VERKLAART ZICH ALS VOLGT:

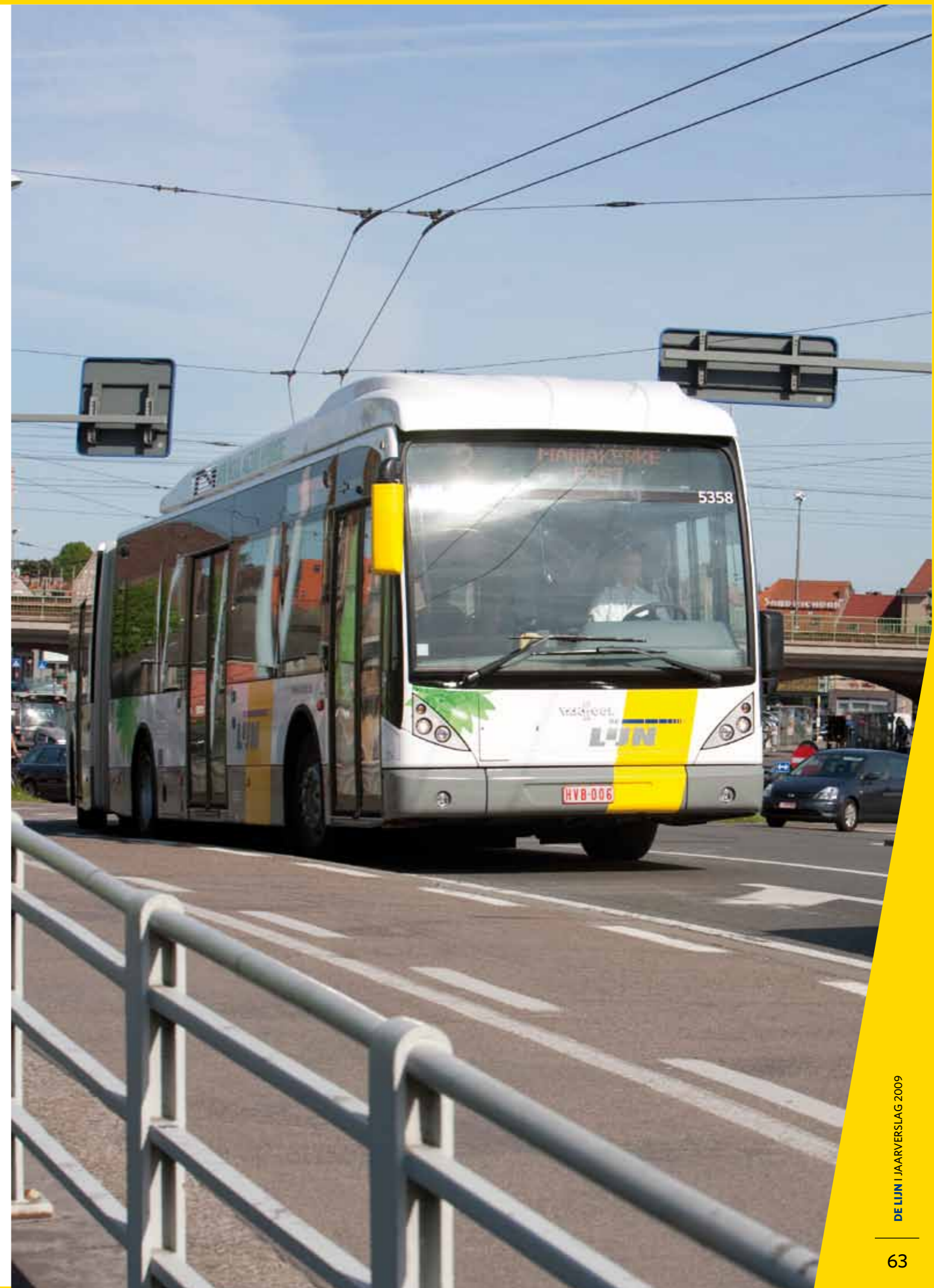
| | |
|--|--------------|
| aanschaffingen met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 93,32 |
| overdrachten en buitengebruikstellingen | - 35,77 |
| afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening | - 83,24 |
| overdracht naar immateriële vaste activa | - 0,13 |
| teruggenomen | + 0,20 |
| afgeboekte afschrijvingen tengevolge van buitengebruikstellingen | + 35,96 |
| | 10,34 |

OVERIGE VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR 213,38

Deze rubriek steeg in 2009 met 3,18 miljoen euro.

Voornaamste elementen van deze rubriek:

| | |
|--|--------|
| het nog door het Vlaams Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen | 176,91 |
| vordering op het Vlaams Gewest wegens aangelegde voorziening | 11,37 |
| nog te ontvangen kapitaalsubsidies | 5,82 |
| saldo van de rekening courant BTW | 13,24 |
| te recupereren buitenlandse BTW | 2,41 |



KAPITAALSUBSIDIES**843,47**

| | |
|---|----------|
| Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2009 | 1.140,80 |
| In resultaat opgenomen d.m.v. afschrijvingen of rechtstreeks verbruik | 297,33 |

De kapitaalsubsidies worden geboekt op het moment dat zij opgevraagd worden.

De aanvragen in 2009 zijn onder te verdelen in kapitaalsubsidies voor:

| | |
|---|-------|
| voertuigen (bus en tram) | 15,22 |
| infrastructuur (stelplaatsen, spoorinstallaties, ...) | 78,96 |

SCHULDEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR - KREDIETINSTELLINGEN

Vorig boekjaar sloot De Lijn af met een negatief banksaldo van 3,34 miljoen euro. Dit boekjaar is dit een negatief saldo van 12,86 miljoen euro. Deze momentopname is afhankelijk van de doorstorting van een deel van de dotatie 2009. Dit werd overgemaakt in januari 2010.

FINANCIËLE INSTRUMENTEN

In 2009 heeft De Lijn geen nieuwe specifieke financiële instrumenten opgezet.

PATRONALE BIJDRAGEN PENSIOENFONDS

De patronale bijdrage bedroeg 17,23 miljoen euro opgesplitst in:

| | |
|-------------------------------|------|
| normale jaarlijkse bijlage | 5,93 |
| herstelplan | 5,30 |
| invulling prudentiële reserve | 6,00 |

De patronale bijdrage op basis van de verdere beursevolutie in 2010 zal opgevangen worden binnen de toegekende dotaties 2010.

TOEWIJZING AAN DE PRIVÉSECTOR

Van het totaal aan gerealiseerde investeringen en kosten met betrekking tot verbruiken en goederen en diensten worden volgende bedragen gerealiseerd door de privésector:

| | |
|----------------------|--------|
| investeringen | 160,89 |
| verbruiken | 65,76 |
| goederen en diensten | 433,72 |

**RESULTATEN**

De VVM heeft het boekjaar 2009 in evenwicht afgesloten. De tussenkomst van het Vlaams Gewest bedroeg 829,31 miljoen euro, een stijging van 31,87 miljoen euro.

Vanaf dit boekjaar was er ook maar één begrotingsartikel n.l. art 41.01.

De opdeling in de verschillende rubrieken van de analytische exploitatierekening vindt u achteraan bij de bijlagen.

OVERGEDRAGEN VERLIES

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20,03 miljoen euro. De historische resultaten sindsdien verantwoorden de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit.

BALANS OP 31 DECEMBER 2009

ACTIVA

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|--|------------------|------------------|
| VASTE ACTIVA | | |
| Oprichtingskosten | 1 200 | 1 342 |
| Immateriële vaste activa | 2 984 | 4 272 |
| Materiële vaste activa | 1 155 747 | 1 145 406 |
| Terreinen en gebouwen | 312 474 | 273 291 |
| Installaties, machines en uitrusting | 57 081 | 51 738 |
| Meubilair en rollend materieel | 165 669 | 175 672 |
| Leasing en soortgelijke rechten | 307 425 | 334 380 |
| Overige materiële vaste activa | 19 805 | 20 209 |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | 293 293 | 290 116 |
| Financiële vaste activa | 25 259 | 25 258 |
| Verbonden ondernemingen | 25 209 | 25 209 |
| Deelnemingen | 25 209 | 25 209 |
| Andere financiële vaste activa | 50 | 49 |
| Aandelen | 6 | 6 |
| Vorderingen en borgtochten in contanten | 44 | 43 |
| VLOTTENDE ACTIVA | | |
| Vorderingen op meer dan een jaar | 9 394 | 10 424 |
| Overige vorderingen | 9 394 | 10 424 |
| Voorraden en bestellingen in uitvoering | 30 195 | 26 918 |
| Voorraden | 30 195 | 26 918 |
| Grond- en hulpstoffen | 30 092 | 26 673 |
| Goederen in bewerking | 103 | 245 |
| Vorderingen op ten hoogste een jaar | 238 960 | 227 738 |
| Handelsvorderingen | 25 578 | 17 540 |
| Overige vorderingen | 213 382 | 210 198 |
| Geldbeleggingen | 1 367 | 1 412 |
| Overige beleggingen | 1 367 | 1 412 |
| Liquide middelen | 668 | 789 |
| Overlopende rekeningen | 10 439 | 8 571 |
| TOTAAL ACTIVA | 1 476 213 | 1 452 130 |

PASSIVA

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|--|------------------|------------------|
| EIGEN VERMOGEN | | |
| Kapitaal | 53 951 | 53 951 |
| Geplaatst kapitaal | 53 951 | 53 951 |
| Reserves | 1 542 | 1 542 |
| Beschikbare reserves | 1 542 | 1 542 |
| Overgedragen verlies | -20 028 | -20 028 |
| Kapitaalsubsidies | 843 468 | 802 542 |
| VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN | | |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | 70 294 | 70 627 |
| Pensioenen en soortgelijke verplichtingen | 21 590 | 24 177 |
| Grote herstellings- en onderhoudswerken | 20 120 | 19 361 |
| Overige risico's en kosten | 28 584 | 27 089 |
| SCHULDEN | | |
| Schulden op meer dan een jaar | 201 541 | 240 886 |
| Financiële schulden | 201 355 | 240 700 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen | 8 374 | 8 980 |
| Leasingschulden en soortgelijke schulden | 5 297 | 7 705 |
| Kredietinstellingen | 187 684 | 224 015 |
| Overige schulden | 186 | 186 |
| Schulden op ten hoogste een jaar | 237 763 | 221 380 |
| Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen | 39 344 | 36 757 |
| Financiële schulden | 12 858 | 3 343 |
| Kredietinstellingen | 12 858 | 3 343 |
| Handelsschulden | 92 669 | 90 120 |
| Leveranciers | 92 669 | 90 120 |
| Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen | 458 | 497 |
| Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten | 91 734 | 89 282 |
| Belastingen | 14 255 | 13 661 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | 77 479 | 75 621 |
| Overige schulden | 700 | 1 381 |
| Overlopende rekeningen | 87 682 | 81 230 |
| TOTAAL PASSIVA | 1 476 213 | 1 452 130 |

RESULTATENREKENING OP 31 DECEMBER 2009

KOSTEN

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|---|------------------|------------------|
| BEDRIJFSRESULTATEN | | |
| Bedrijfskosten | 1 049 726 | 997 787 |
| Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen | 65 761 | 72 485 |
| Aankopen | 68 638 | 73 989 |
| Afname (toename) van de voorraad | -2 877 | -1 504 |
| Diensten en diverse goederen | 433 715 | 400 031 |
| Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen | 465 448 | 442 753 |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 81 732 | 78 183 |
| Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen Toevoegingen (terugnemingen) | 2 715 | -1 456 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen(bestedingen en terugnemingen) | -333 | 5 207 |
| Andere bedrijfskosten | 688 | 584 |
| FINANCIËLE RESULTATEN | | |
| Financiële kosten | 10 101 | 11 691 |
| Kosten van schulden | 9 899 | 11 407 |
| Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen | -20 | -39 |
| Andere financiële kosten | 222 | 323 |
| Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting | -705 | -520 |
| UITZONDERLIJKE RESULTATEN | | |
| Uitzonderlijke kosten | 5 129 | 5 569 |
| Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële VA | 4 847 | 4 162 |
| Andere uitzonderlijke kosten | 282 | 1 407 |
| BELASTINGEN OP HET RESULTAAT | | |
| Belastingen | 300 | 291 |
| TOTAAL KOSTEN | 1 065 256 | 1 015 338 |
| OVERGEDRAGEN VERLIES VAN HET BOEKJAAR | | |
| Overgedragen verlies van het vorige boekjaar | 20 028 | 20 028 |
| TOTAAL | 1 085 284 | 1 035 366 |

OPBRENGSTEN

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|---|------------------|------------------|
| BEDRIJFSRESULTATEN | | |
| Bedrijfsopbrengsten | 1 006 785 | 961 953 |
| Omzet | 962 948 | 928 996 |
| Toename (afname) in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering | -141 | -191 |
| Geproduceerde vaste activa | 13 210 | 9 658 |
| Andere bedrijfsopbrengsten | 30 768 | 23 490 |
| FINANCIËLE RESULTATEN | | |
| Financiële opbrengsten | 52 337 | 47 005 |
| Opbrengsten uit financiële vaste activa | | |
| Opbrengsten uit vlottende activa | 88 | 79 |
| Andere financiële opbrengsten | 52 249 | 46 926 |
| UITZONDERLIJKE RESULTATEN | | |
| Uitzonderlijke opbrengsten | 6 134 | 6 380 |
| Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA&MVA | 201 | 200 |
| Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa | 189 | 1 085 |
| Andere uitzonderlijke opbrengsten | 5 744 | 5 095 |
| TOTAAL OPBRENGSTEN | 1 065 256 | 1 015 338 |
| OVER TE DRAGEN VERLIES | | |
| Over te dragen verlies | 20 028 | 20 028 |
| TOTAAL | 1 085 284 | 1 035 366 |

TOELICHTING 2009

in duizenden euro

2009 2008

STAAT VAN DE OPRICHTINGSKOSTEN**Kosten bij uitgifte van leningen en disagio**

| | | |
|--|-------|-------|
| Netto boekwaarde per 31.12.2008 | | 1 342 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Afschrijvingen | 142 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 1 200 | |
| Waarvan | | |
| Kosten van oprichting en kapitaalverhoging, kosten bij uitgifte van leningen en andere oprichtingskosten | 1 200 | |

STAAT VAN DE IMMATERIËLE VASTE ACTIVA**Kosten van onderzoek en ontwikkeling**

| | | |
|--|---------------|--------|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 25 870 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen | 1 921 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 637 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 128 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 27 282 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 21 599 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 3 336 | |
| Afgeboekt | 637 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2009 | 24 298 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 2 984 | |

STAAT VAN DE MATERIËLE VASTE ACTIVA**Terreinen en gebouwen**

| | | |
|--|----------------|---------|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 466 010 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 56 510 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 10 982 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 4 719 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 516 257 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 192 719 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 22 045 | |
| Afgeboekt | 10 981 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 203 783 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 312 474 | |

in duizenden euro

2009 2008

Installaties, machines en uitrusting

| | | |
|--|----------------|---------|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 138 078 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 10 870 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 2 731 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 5 921 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 152 138 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 86 341 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 11 447 | |
| Afgeboekt | 2 731 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 95 057 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 57 081 | |

Meubilair en rollend materieel

| | | |
|--|----------------|---------|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 329 647 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 11 868 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 21 896 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 133 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 319 752 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 153 975 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 21 998 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 21 889 | |
| Teruggenomen want overtollig | 1 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 154 083 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 165 669 | |

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|--|----------------|---------|
| Leasing en soortgelijke rechten | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 570 745 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 269 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 570 476 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 236 365 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 27 155 | |
| Teruggenomen want overtollig | 200 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 269 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 263 051 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 307 425 | |
| Waarvan | | |
| Installaties, machines en uitrusting | 20 175 | |
| Meubilair en rollend materieel | 287 250 | |
| Overige materiële vaste activa | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 26 093 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 91 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | 193 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 26 195 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 5 883 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 598 | |
| Afgeboekt | 91 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 6 390 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 19 805 | |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 290 116 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 84 230 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 69 959 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | -11 094 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 293 293 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 293 293 | |

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 |
|--|---------------|--------------|
| STAAT VAN DE FINANCIËLE VASTE ACTIVA | | |
| Verbonden ondernemingen | | |
| Deelnemingen en aandelen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 25 209 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | 0 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 25 209 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2008 | | 0 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | 0 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2009 | 0 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 25 209 | |
| Andere ondernemingen | | |
| Deelnemingen en aandelen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2008 | | 6 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | 0 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2009 | 6 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 6 | |
| Nettoboekwaarde per 31.12.2008 | | 43 |
| Toevoegingen | 1 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2009 | 44 | |
| DEELNEMINGEN EN MAATSCHAPPELIJKE RECHTEN IN ANDERE ONDERNEMINGEN | | |
| Rechtstreekse deelneming (87,18 %) van De Lijn in de nv Optimobil Vlaanderen: aantal aandelen | 1 700 | |
| Rechtstreekse deelneming (99,99 %) van De Lijn in de nv LijnCom: aantal aandelen | 599 999 | |
| Rechtstreekse deelneming (99,99 %) van De Lijn in de nv LijnInvest: aantal aandelen | 24 439 | |
| OVERIGE GELDBELEGGINGEN | | |
| Overige geldbeleggingen | | |
| Vastrentende effecten | 1 367 | 1 412 |

in duizenden euro

| OVERLOPENDE REKENINGEN | | 2009 |
|-------------------------------|--|-------------|
| Over te dragen kosten | | |
| Voorafbetaalde huur | | 984 |
| Minderwaarde Franse lease | | 2 397 |
| Onderhoudscontracten | | 1 271 |

| STAAT MET BETREKKING TOT HET KAPITAAL | | aantal aandelen | |
|--|--------|------------------------|-----------|
| | | x 1.000 | op naam |
| Geplaatst kapitaal (per 31.12.2009) | 53 951 | | 2 706 052 |

| VOORZIENINGEN VOOR OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN | | 2009 |
|---|--|-------------|
| Overige risico's en kosten: | | |
| Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar | | 21 075 |
| Voorzieningen voor milieu (VLAREM 2) | | 6 409 |
| Voorzieningen geschillen | | 1 100 |

| STAAT VAN DE SCHULDEN | RESTERENDE LOOPTIJD | | |
|--|----------------------------|--|--------------------|
| | hoogstens één jaar | meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar | meer dan vijf jaar |
| SCHULDEN MET EEN OORSPRONKELIJKE LOOPTIJD VAN MEER DAN EEN JAAR | | | |
| Financiële schulden: | 39 344 | 100 973 | 100 382 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar) | 605 | 2 408 | 5 966 |
| Leasingschulden | 2 408 | 5 297 | - |
| Kredietinstellingen | 36 331 | 93 268 | 94 416 |
| Overige schulden | - | - | 186 |
| TOTAAL | 39 344 | 100 973 | 100 568 |

| SCHULDEN GEWAARBORGD DOOR BELGISCHE OVERHEIDSINSTELLINGEN | |
|--|----------------|
| Financiële schulden: | 232 995 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar) | 8 979 |
| Kredietinstellingen | 224 016 |
| Overige schulden | 186 |
| | 233 181 |

| SCHULDEN MET BETREKKING TOT BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN: | |
|--|---------------|
| Belastingen | |
| Niet vervallen belastingsschulden | 14 255 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | |
| Andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten | 77 479 |
| TOTAAL | 91 734 |

in duizenden euro

| OVERLOPENDE REKENINGEN | | 2009 | 2008 |
|---------------------------------------|--|-------------|------|
| Toe te rekenen kosten | | | |
| Intresten leningen | | 2 815 | |
| Over te dragen opbrengsten | | | |
| Spreiding abonnementen | | 24 342 | |
| Voorverkoop distributeurs | | 6 910 | |
| Te affecteren investeringen | | 20 340 | |
| Alternatieve financieringstransacties | | 17 715 | |
| START-project | | 5 666 | |
| Concessie LijnCom | | 7 529 | |

| BEDRIJFSRESULTATEN | | |
|---|------------|------------|
| WERKNEMERS INGESCHEVEN IN HET PERSONEELSREGISTER | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 8 611 | 8 247 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 8 070,7 | 7 757,6 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 12 996 191 | 12 541 314 |
| PERSONEELSKOSTEN | | |
| Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen | 278 568 | 262 653 |
| Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen | 132 509 | 125 560 |
| Werkgeverspremies voor buitenwettelijke verzekeringen | 169 | 190 |
| Andere personeelskosten | 21 067 | 17 348 |
| Ouderdoms- en overleveringspensioenen | 33 135 | 37 002 |
| VOORZIENINGEN VOOR PENSIOENEN | | |
| Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) | -2 587 | 4 897 |
| WAARDEVERMINDERINGEN | | |
| Op voorraden en bestellingen in uitvoering: | | |
| Geboekt | 323 | 775 |
| Teruggenomen | 950 | 2 602 |
| Op handelsvorderingen: | | |
| Geboekt | 3 525 | 493 |
| Teruggenomen | 183 | 122 |
| VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN | | |
| Toevoegingen | 7 333 | 8 777 |
| Bestedingen en terugnemingen | 7 666 | 3 570 |
| ANDERE BEDRIJFSKOSTEN | | |
| Bedrijfsbelastingen en -taksen | 572 | 468 |
| Andere kosten | 116 | 116 |
| UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKING VAN DE ONDERNEMING GESTELDE PERSONEN | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 141 | 182 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 201,7 | 194,0 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 317 138 | 309 772 |
| Kosten voor de onderneming | 14 256 | 11 992 |

| FINANCIËLE RESULTATEN | 2009 | 2008 |
|---|-------------|--------|
| ANDERE FINANCIËLE OPBRENGSTEN | | |
| Kapitaalsubsidies | 51 762 | 46 181 |
| AFSCHRIJVINGEN VAN KOSTEN BIJ UITGIFTE VAN LENINGEN EN DISAGIO | 142 | 152 |
| WAARDEVERMINDERINGEN OP VLOTTENDE ACTIVA | | |
| Geboekt | | 1 |
| Teruggenomen | 20 | 40 |
| BELASTINGEN OP HET RESULTAAT | 2009 | |
| Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen | 300 | |
| BTW EN BELASTINGEN TEN LASTE VAN DERDEN | 2009 | 2008 |
| IN REKENING GEBRACHT BELASTING OP DE TOEGEVOEGDE WAARDE | | |
| Aan de onderneming (aftrekbaar) | 72 638 | 74 932 |
| Door de onderneming | 27 521 | 28 744 |
| INGEHOUDEN BEDRAGEN TEN LASTE VAN DERDEN ALS | | |
| Bedrijfsvoorheffing | 64 872 | 64 022 |
| Roerende voorheffing | 50 | 52 |
| NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN | 2009 | |
| Zakelijke zekerheden gesteld op eigen activa als waarborg voor schulden en verplichtingen. Boekwaarde van de in pand gegeven activa van de onderneming | 20 175 | |
| De goederen en waarden gehouden door derden in hun naam maar ten bate en op risico van de onderneming, voor zover deze goederen en waarden niet in de balans zijn opgenomen. Vervoerbewijzen in consignatie | 100 | |
| Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa Hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie | 259 728 | |
| Pensioenfonds: tekort prudentiële reserve, opgenomen in herstelplan | 6 000 | |
| BETREKKINGEN MET VERBONDEN ONDERNEMINGEN EN MET ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT | 2009 | 2008 |
| Financiële vaste activa | | |
| Deelnemingen | 25 209 | 25 209 |
| Vorderingen | | |
| Op hoogstens één jaar | 5 454 | 5 550 |
| Schulden | | |
| Op hoogstens één jaar | 337 | 212 |
| FINANCIËLE BETREKKINGEN MET | 2009 | |
| Bestuurders | | |
| Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen: | | |
| aan bestuurders en zaakvoerders | 24 | |
| De commissarissen en personen met wie hij (zij) verbonden is (zijn) | | |
| Bezoldiging van de commissarissen | 91 | |
| Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd binnen het vennootschap door de commissaris - andere controle opdrachten | 9 | |

SOCIALE BALANS OP 31 DECEMBER 2009

STAAT VAN DE TEWERKGESTELDE PERSONEN

WERKNEMERS INGEGESCHREVEN IN HET PERSONEELSREGISTER

| Tijdens het boekjaar en het vorig boekjaar | 1. Voltijds (boekjaar) | 2. Deeltijds (boekjaar) | 3. Totaal (T) of totaal in voltijd- se equivalenten (VTE) (boekjaar) | 3 P. Totaal (T) of totaal in vol- tijdse equiva- lenten (VTE) (vorig boekjaar) |
|--|---------------------------|----------------------------|--|--|
| Gemiddeld aantal werknemers | 7 140,8 | 1 367,1 | 8 070,7 (VTE) | 7 757,6 (VTE) |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 11 530 032 | 1 466 159 | 12 996 191 (T) | 12 541 314 (T) |
| Personeelskosten (in duizenden euro) | 387 049 | 45 264 | 432 313 (T) | 405 751 (T) |
| Voordelen bovenop het loon (in duizenden euro) | - | - | 19 847 (T) | 18 635 (T) |

| Op de afsluitingsdatum van het boekjaar | 1. Voltijds | 2. Deeltijds | 3. Totaal in voltijdse equivalenten |
|--|-------------|--------------|---|
| Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister | 7 169 | 1 442 | 8 154,2 |
| Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst | | | |
| Overeenkomst voor een onbepaalde tijd | 7 020 | 1 436 | 8 000,7 |
| Overeenkomst voor een bepaalde tijd | 138 | 3 | 140,4 |
| Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk | 2 | - | 2,0 |
| Vervangingsovereenkomst | 9 | 3 | 11,1 |
| Volgens het geslacht | | | |
| Mannen | 5 986 | 1 053 | 6 716,9 |
| Vrouwen | 1 183 | 389 | 1 437,3 |
| Volgens de beroeps categorie | | | |
| Directiepersoneel | 11 | - | 11,0 |
| Bedienden | 1 412 | 327 | 1 634,5 |
| Arbeiders | 5 746 | 1 115 | 6 508,7 |
| Andere | - | - | - |

UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING VAN DE ONDERNEMING GESTELDE PERSONEN

| Tijdens het boekjaar | 1. Uitzendkrachten | 2. Ter beschikking van de onderneming gestelde personen |
|--|--------------------|--|
| Gemiddeld aantal tewerkgestelde personen | 137,7 | 64,0 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 264 876 | 52 262 |
| Kosten voor de onderneming (in duizenden euro) | 7 985 | 6 271 |

TABEL VAN HET PERSONEELSVOLTOEGANG TIJDENS HET BOEKJAAR

| INGETREDEN | 1. Voltijds | 2. Deeltijds | 3. Totaal in voltijdse equivalenten |
|--|-------------|--------------|-------------------------------------|
| Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven | 1567 | 2 | 1568,4 |
| Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst | | | |
| Overeenkomst voor een onbepaalde tijd | 715 | 1 | 715,8 |
| Overeenkomst voor een bepaalde tijd | 850 | 1 | 850,6 |
| Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk | 2 | - | 2,0 |
| Vervangingsovereenkomst | - | - | - |

| UITGETREDEN | 1. Voltijds | 2. Deeltijds | 3. Totaal in voltijdse equivalenten |
|--|-------------|--------------|-------------------------------------|
| Aantal werknemers met een in het personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam | 1127 | 78 | 1170,4 |
| Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst | | | |
| Overeenkomst voor een onbepaalde tijd | 340 | 74 | 381,8 |
| Overeenkomst voor een bepaalde tijd | 785 | 2 | 785,6 |
| Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk | 1 | 1 | 1,5 |
| Vervangingsovereenkomst | 1 | 1 | 1,5 |
| Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst | | | |
| Pensioen | 30 | 9 | 34,9 |
| Brugpensioen | 42 | 37 | 65,3 |
| Ontslag | 110 | 10 | 116,5 |
| Andere redenen | 945 | 22 | 953,7 |

INLICHTINGEN OVER DE OPLEIDINGEN VOOR DE WERKNEMERS TIJDENS HET BOEKJAAR

| Totaal van de opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|---|---------|---------|
| Aantal betrokken werknemers | 2 577 | 778 |
| Aantal gevolgde opleidingsuren | 173 720 | 38 260 |
| Kosten voor de onderneming (in duizenden euro) | 6 349 | 1 582 |



SAMENVATTING VAN DE WAARDERINGSREGELS

OPRICHTINGSKOSTEN

De kosten bij uitgifte van leningen, het disagio en de kosten voor toekenning gewestwaarborg worden geboekt op het actief van de balans voor het bedrag van de gedane uitgaven. Ze worden afgeschreven in gelijke tranches over de looptijd van de leningen waarop ze betrekking hebben.

IMMATERIELE - EN MATERIELE VASTE ACTIVA

De immateriële en materiële vaste activa worden op het actief van de balans geboekt voor hun aanschaffingswaarde (aanschaffingswaarde of vervaardigingsprijs). Er zijn geen herwaarderingen toegepast. De afschrijvingen worden gedaan op basis van de lineaire methode, tegen de jaarlijkse percentages die hieronder worden vermeld.

Op de vaste activa in aanbouw worden geen afschrijvingen verricht.

De afschrijvingspercentages werden vastgelegd door de Raad van Bestuur in zitting van 19 november 1991.

Voor de vaste activa die via een overeenkomst gedeeltelijk door derden worden gefinancierd, kan in de overeenkomst een levensduur worden bepaald die afwijkt van de algemene regel.

| | Levensduur | Voet |
|---|---|---------|
| Onderzoek en ontwikkeling | 5 jaar | 20 % |
| Gebouwen | 40 jaar | 2,5 % |
| Verbouwingswerken gebouwen en vernieuwingswerken | 20 jaar | 5 % |
| Sporen | 25 jaar | 4 % |
| Bovenleiding | 20 jaar | 5 % |
| Tractiestations | 20 jaar | 5 % |
| Zware uitrustingsgoederen (en installaties) | 20 jaar | 5 % |
| Machines | 10 jaar | 10 % |
| Spoorrijtuigen | 30 jaar | 3,3 % |
| Autobussen | 14 jaar | 7,14 % |
| Trolleybussen | 25 jaar | 4 % |
| Wegvoertuigen | 10 jaar | 10 % |
| Personenwagens | 5 jaar | 20 % |
| Meubilair | 10 jaar | 10 % |
| Midibussen | 10 jaar | 10 % |
| Informaticamateriaal: hardware en software | 3 jaar | 33,33 % |
| Vernieuwing activa en aankoop tweedehandsgoederen | op de overblijvende levensduur | |
| Rollend materieel in leasing | afschrijving over de resterende levensduur volgens oorspronkelijk afschrijvingsplan | |

VORDERINGEN OP MEER DAN 1 JAAR, VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR EN BORGTOCHTEN IN CONTANTEN

De vorderingen en borgtochten in contanten worden geboekt voor hun nominale waarde. Waardeverminderingen worden geboekt in geval van oninbaarheid.

Dotaties met betrekking tot 2004 en 2005 ten belope van 62,91 miljoen euro zijn tot op heden onbetaald. De beslissing om geen waardecorrectie te boeken steunt op de door de betrokken ministers geconfirmeerde inbaarheid.

Er werd ten laste van voorgaande jaren een waardevermindering geboekt van het resterende saldo van de compensatievergoeding van 1985 (ten bedrage van 0,63 miljoen euro onder de handelsvorderingen) alsook voor het saldo op de staatstoelage van 1985 (ten bedrage van 3,86 miljoen euro onder de vlottende activa).

Gezien een aantal toekomstige verplichtingen krachtens het boekhoudrecht dienen voorzien te worden, doch ten laste komen van de exploitatiesubsidies, werd uitdrukking gegeven aan een corresponderende vordering van 11,37 miljoen euro op het Vlaamse Gewest m.b.t. dossiers voor 2007. Deze vordering is aflopend gezien de voorziening voor brugpensioenen, waarvan de opzeg een aanvang nam in 2008, ten laste worden genomen. Dit bedraagt 10,22 miljoen euro.

VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

De voorraden en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen. Binnen de voorraadsoftware werd een module ontwikkeld om de waardevermindering te bepalen. De opbouw van deze gegevens startte een aantal jaar terug. De resultaten, alhoewel een optimalisatie van de software nog in ontwikkeling is, zijn bruikbaar zodat vanaf 2008 het vast percentage van 38,18% als waardevermindering verlaten werd.

De goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering worden geboekt tegen vervaardigingsprijs, die zowel directe als indirecte kosten omvat.

GELDBELEGGINGEN EN LIQUIDE MIDDELEN

De vastrentende effecten worden in de balans opgenomen voor hun aanschaffingswaarde.

OVERLOPENDE REKENINGEN

De overlopende rekeningen omvatten :

- op het actief:

- de kosten die betrekking hebben op de volgende boekjaren, o.a. vooruitbetaalde huur ten bedrage van 0,98 miljoen euro (2,06 miljoen euro in 2008) , evenals de opbrengsten met betrekking tot het boekjaar die zullen ontvangen worden in de loop van het volgende boekjaar. Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast, die wat betreft de vooruitbetaalde huur op de sale-and-rent-back transacties nagenoeg gelijk loopt met de initiële afschrijvingstermijn.

- op het passief:

- de kosten met betrekking tot het boekjaar , maar te betalen tijdens het volgende boekjaar evenals de opbrengsten, verworven in de loop van het boekjaar of vorige boekjaren, maar toe te rekenen aan volgende boekjaren, o.a. de opbrengsten en meerwaarden met betrekking tot de alternatieve financieringstransacties ten bedrage van 17,71 miljoen euro (21,92 miljoen euro in 2008). Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast die aansluit met de betreffende afschrijvingstermijnen en / of de duurtijd van de betrokken contracten.

- krachtens beslissing van de Vlaamse Regering kan VVM De Lijn de meerontvangsten van het afgelopen boekjaar affecteren aan investering. In 2009 werd 11,78 miljoen euro (5,99 miljoen euro in 2008) geaffecteerd via lopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de kapitaalsubsidies. Tot nu bedroeg deze 1,74 miljoen euro.

Het resultaat m.b.t. het rollend materieel opgenomen in sale en lease back verrichtingen.

In toepassing van de betreffende boekhoudwetgeving en ingevolge ingewonnen advies, wordt:

- het resultaat op deze verrichtingen gespreid over de looptijd van de leasings;
- niettegenstaande CBN advies 163 aan de leasingsschulden, gezien de door De Lijn gedane vooruitbetalingen en in het licht van de door de Raad van Bestuur vastgestelde onderlinge samenhang der contracten, geen uitdrukking gegeven. Voor de in 2000 t.e.m. 2006 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingsschuld 360,44 miljoen euro op 31.12.2009 (372,86 miljoen euro in 2008);
- door de classificatie van de geleasde activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van de VVM. Voor de vaste activa in leasing waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, bevestigen wij onze intentie over te gaan tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat De Lijn de beschikking blijft behouden over de activa tot het einde van de afschrijvingstermijn.

De Raad van Bestuur is van oordeel dat met gebeurlijke risico's, verbonden aan dergelijke verrichtingen, in het specifiek contractueel kader werd rekening gehouden, zoals bvb een wijziging aan de voor de verrichtingen relevante fiscale wetgeving en, alhoewel de gedane vooruitbetalingen aan in het kader van de verrichtingen gecreëerde entiteiten (PUA), de verplichting in hoofde van VVM tot betaling van de leaseterms.

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN

Bij de afsluiting van ieder boekjaar wordt overgegaan tot een onderzoek van alle gekende risico's en latente verplichtingen, teneinde toevoegingen, terugnemingen of annulaties te doen aan de staat van de voorzieningen.

De Lijn is eigen verzekeraar voor schadegevallen voortvloeiend uit schade aan derden tot 125 K euro. Voor deze schadegevallen wordt het risico telkens ingeschat en dit steeds op een meer accurate wijze. De voorziening bedraagt 16,19 miljoen euro (14,67 miljoen euro in 2008).

Ten aanzien van de verwerking van de saneringskosten werden volgende principes gehanteerd:

- is het de intentie de site te verkopen, dan werden de saneringskosten geactiveerd. De aldus bekomen netto boekwaarde wordt vervolgens getoetst aan de marktwaarde.
- de saneringskosten verbonden aan sites bestemd voor verdere exploitatie worden in kost genomen, tenzij gedekt door kapitaal subsidies of specifieke waarborgen terzake. Vanaf 2006 wordt er een voorziening aangelegd voor alle toekomstige saneringskosten.

De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris. Per 31.12.2009 is 6,41 miljoen euro (7,08 miljoen euro in 2008) voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris en van de begroting van de saneringskosten.

Voor haar activiteiten gebruikt De Lijn vaste activa die intensief en met een vooropgestelde levensduur worden gebruikt. Ten einde de vooropgestelde levensduur te bereiken zijn periodiek grote herstellingen en groot onderhoud nodig. Om de kost van groot onderhoud en grote herstellingen te spreiden over een levensduur van de activa werd hiervoor een voorziening aangelegd van 20,12 miljoen euro (19,36 miljoen euro in 2008).

SCHULDEN OP MEER DAN EEN JAAR EN SCHULDEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

KAPITAALSUBSIDIES:

| Kapitaalsubsidies (bedragen x 1 000 euro) | |
|---|------------------|
| Toekenning 1993 tot en met 2008 | 991 598 |
| 2009 | 94 185 |
| TOTAAL | 1 085 783 |
| Ontvangen betaling 1993 tot en met 2008 | 983 780 |
| 2009 | 96 098 |
| TOTAAL | 1 079 878 |
| Te ontvangen per 31 december 2009 | 5 905 |

De vrijval van de kapitaalsubsidies ten gunste van de resultatenrekening gebeurt naar evenredigheid van de afschrijvingen van de vaste activa waarop de subsidies betrekking hebben.

In totaal zijn er nog voor 305,57 miljoen euro toegekende vastleggingen, doch nog te vorderen. In strijd met advies 125/1CBN wordt geen uitdrukking gegeven aan deze vordering.

OVERGEDRAGEN VERLIES

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20,03 miljoen euro. De historische resultaten sindsdien verantwoorden de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit.

BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN

De afrekeningen met de exploitanten gebeuren in functie van gegevens die met een zekere mate van vertraging beschikbaar zijn. Dit impliceert dat op jaareinde de afgrenzing van deze afrekeningen mede gebaseerd is op inschattingen.

GESCHILLEN

De Lijn is betrokken bij een aantal geschillen. Hiervoor wordt telkens het risico ingeschat en indien nodig een voorziening aangelegd. Deze bedraagt 1,10 miljoen euro in 2009 (1,25 miljoen euro in 2008).

PENSIOENEN

De pensioenen van de VVM en haar rechtsvoorgangers worden gefinancierd via het repartitiestelsel, via het pensioenfonds dat sinds 1992 voorziet in een aanvullende pensioentoeelage voor de personeelsleden in actieve dienst en via een groepsverzekering.

De pensioenverplichtingen en verplichting inzake invaliditeitsrente voor personeelsleden die op 31.12.1991 in dienst waren, worden, voor het deel niet gefinancierd door het pensioenfonds, rechtstreeks vanuit de dotatie van het Vlaams Gewest betaald.

Per 31.12.2009 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 133,91 miljoen euro (berekend per 1 januari 2010). Voor wat betreft de bruggepensioneerden per 31.12.2008 werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 21,59 miljoen euro (24,18 miljoen euro in 2008) voor de desbetreffende toekomstige pensioenverplichtingen.

Voor de opstart van de Lijn genoten de werknemers van de drie ex-vervoermaatschappijen (MIVA, MIVG en NMVB) aanvullende toelagen bij het pensioen bij overlijden, ziekte en invaliditeit. De Lijn vond het noodzakelijk het risicoplan aan te passen aan de nieuwe noden van onze samenleving door de oprichting van de VZW Pensioenfonds De Lijn, met het doel volgende voordelen te verstrekken vanaf 01.01.1992.

1. Het aanvullend rustpensioen
2. Aanvullende toelagen ten gunste van de weduwe of weduwnaar en van de wezen
3. De aanvullende uitkeringen bij ziekte en invaliditeit

Voor de personeelsleden, in dienst op 31.12.1991 met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur, wordt bij pensionering en invaliditeit nagegaan of de voordelen uit het vorige statuut niet hoger liggen dan de nieuwe waarborgen. Zij zullen steeds over het hoogste bedrag kunnen beschikken. Indien bij pensionering de pensioentoeelage, in toepassing van één van de vorige statuten weerhouden wordt, zullen op de pensioendatum de persoonlijke bijdragen integraal terugbetaald worden, verhoogd met de gecumuleerde, bij K.B. vastgestelde, intrest. Het nieuwe pakket aan voordelen wordt gefinancierd door bijdragen van De Lijn en van de personeelsleden zelf. De financiering betekent voor de maatschappij een zeer belangrijke supplementaire uitgave, daar zij enerzijds haar verplichtingen tegenover haar gepensioneerde personeelsleden verder moet nakomen, wat wil zeggen dat de bestaande pensioenlast blijft, en ze anderzijds reeds een reservering moet doen voor de aanvullende pensioenen van de personeelsleden in activiteit, d.w.z. dat zij nu reeds gelden ter beschikking moet stellen om de toekomstige aanvullende pensioenen veilig te stellen.

Hiervoor werden door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1992 tot 2008 een bedrag van 107,57 miljoen euro voorzien in de exploitatierekening.

In 2009 bedroeg deze patronale bijdrage 17,23 miljoen euro

- 5,30 miljoen euro herstelplan;
- 6,00 miljoen euro invulling prudentiële reserve;
- 5,93 miljoen euro normale patronale bijdrage.

Derhalve dient voor de komende boekjaren nog een storting van 21,20 miljoen euro te gebeuren, ongeacht de positie van het fonds. De Raad van Bestuur is van oordeel dat de verdere beursevolutie 2010 zal opgevangen worden binnen de toegekende dotaties 2010.

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, dienen de personeelsleden een kleine financiële inspanning te leveren. De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5% van het pensioensalaris en wordt vanaf 1 januari 1992 van de bezoldigingen afgehouden, dit voor de personeelsleden die op 31.12.1991 in dienst waren met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur. Vanaf 1 januari 1993 gebeurt de afhouding maandelijks. Voor de personeelsleden die na deze datum werden aangeworven met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur, is de bijdrage als volgt samengesteld: 0,5% van het gedeelte van het pensioensalaris onder het plafond en 3% van het gedeelte boven het plafond.

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER AANDEELHOUDERS VAN DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ OVER DE JAARREKENING OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2009

- Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij U verslag uit in het kader van ons mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons oordeel over de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

VERKLARING OVER DE JAARREKENING ZONDER VOORBEHOUD, MET TOELICHTENDE PARAGRAFEN

- Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij over het boekjaar afgesloten op 31 december 2009, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 1.476.213 K euro en waarvan de resultatenrekening afsluit met een resultaat van het boekjaar van 0 K euro.
- Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.
- Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel te geven over deze jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze controlenormen vereisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.
- Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met haar procedures van interne controle. Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vennootschap de voor onze controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.
- Naar ons oordeel geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2009 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van de vennootschap, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.
- Zonder afbreuk te doen aan ons oordeel, vestigen wij de aandacht op hiernavolgende onzekerheden:
 - in de toelichting van de jaarrekening wordt uiteengezet dat de voorziening voor milieu- en ontmantelingsrisico's (6.409 K euro) is gebaseerd op de huidige stand van de inventarisatie en inschatting van genoemde risico's, hetgeen een element van onzekerheid inhoudt;
 - in de toelichting wordt uiteengezet dat geen voorziening werd gevormd voor de pensioenverplichtingen m.b.t. personeelsleden, op rust voor 1992 (begroot op 133,91 K euro (januari 2010) aangezien deze pensioenen ten laste vallen van de jaarlijkse dotatie van het Vlaamse Gewest; dergelijke verwerking geeft enerzijds geen uitdrukking aan de betreffende verplichting en is anderzijds gebaseerd op de assumptie van blijvende en afdoende dotaties, die evenwel nog niet werden toegekend;
 - de jaarrekening bevat een vordering op het Vlaams Gewest, analoog aan de verplichtingen wegens brugpensionering van voor 2008 (ad 11.370 K euro), gezien deze ten laste van de jaarlijkse dotatie van het Vlaams Gewest vallen; bovenstaande verwerking is gebaseerd op de assumptie van blijvende en afdoende dotaties, die evenwel nog niet werden toegekend;
 - in de toelichting wordt uiteengezet dat IBP De Lijn Organisme voor de Financiering van Pensioenen, een plan heeft ingediend tot herstel van de voorgeschreven prudentiële dekking. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn beperkt zich tot de vermelding in de toelichting van het engagement in dit verband.

- wij vestigen de aandacht op de toelichting van de jaarrekening, waarin onder andere is uiteengezet dat, zoals de voorgaande boekjaren, de afrekeningen met de exploitanten gebeuren in functie van gegevens die met een zekere mate van vertraging beschikbaar zijn, hetgeen impliceert dat op jaareinde de afgrenzing van deze afrekeningen mede gebaseerd is op inschattingen. Bij de vaststelling van de jaarrekening en de redactie van het jaarverslag, werd deze onzekerheid door de raad van bestuur beoordeeld in functie waarvan, zoals in vorige boekjaren, boekingen werden verricht op basis van schattingen en de dienstig geachte toelichting werd verstrekt;
- niettegenstaande overgedragen verliezen worden gerapporteerd, is de jaarrekening opgesteld op continuïteitsbasis. Wij vestigen de aandacht op het jaarverslag, waarin de raad van bestuur, overeenkomstig de Belgische wettelijke verplichtingen, de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit verantwoordt;
- voor de activa in leasing waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, wordt in de toelichting de vaste intentie tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn de beschikking blijft houden over de activa ten minste tot het einde van de afschrijvingstermijn bevestigd.

BIJKOMENDE VERMELDINGEN EN INLICHTINGEN

- Het opstellen en de inhoud van het jaarverslag, alsook het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en van de statuten, vallen onder de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur.
- Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen en inlichtingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:
 - Wij vestigen de aandacht op de toelichting bij de jaarrekening, waarin nadere duiding wordt verstrekt omtrent sale & lease back transacties, hangende geschillen en vorderingen op ten hoogste 1 jaar. Hierbij oordeelt de raad van bestuur dat de hangende geschillen afdoende geprovisioneerd zijn en dat er geen indicaties zijn dat de in de jaarrekening tot uitdrukking gebrachte vorderingen ten opzichte van het Vlaamse Gewest en andere vorderingen niet geïnd zouden worden.
 - Het jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Wij kunnen ons echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling. Wij kunnen evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.
 - Krachtens een vaststaande interpretatie van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen (in substance defeasance), hadden de leasingschulden, resulterend uit de sale and lease back verrichtingen, zoals gerapporteerd in de toelichting, moeten uitgedrukt worden als passiefpost. Evenmin wordt uitdrukking gegeven aan de toegekende doch nog niet gevorderde kapitaalsubsidies. De toelichting bevat wel een kwantificatie hiervan. Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, wordt voor het overige de boekhouding gevoerd en de jaarrekening opgesteld overeenkomstig de in België toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
 - Wij vestigen de aandacht op de noodzaak om de administratieve organisatie van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn blijvend aan te passen aan de groei en aan de bijkomende eisen.
 - De toelichting i.v.m. de consolidatie is getrouw mits tijdige openbaarmaking van de geconsolideerde jaarrekening en bijhorend jaarverslag.
 - Wij dienen u voor het overige geen verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de statuten of het Wetboek van vennootschappen zijn gedaan of genomen. De verwerking van het resultaat die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Mechelen, 31 maart 2010

Het college van commissarissen

Mazars Bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door

Lieven Acke

RSM InterAudit
vertegenwoordigd door

Luc Toelen

ANALYTISCHE EXPLOITATIEREKENING 2009

in duizenden euro

| | 2009 | 2008 | % |
|--|------------------|------------------|-------------|
| 1. Opbrengsten | | | |
| a. Netto-vervoerontvangsten | 134 038,1 | 131 910,9 | 1,61 |
| b. Andere bedrijfsopbrengsten | 15 586,5 | 12 534,6 | 24,35 |
| TOTAAL OPBRENGSTEN | 149 624,6 | 144 445,5 | 3,59 |
| c. Toelagen | 846 059,6 | 803 430,0 | 5,31 |
| TOTAAL | 995 684,2 | 947 875,5 | 5,04 |
| 2. Kosten | | | |
| a. Personeelskosten | 470 140,3 | 455 380,2 | 3,24 |
| Niet voor exploitatie | -2 585,9 | -2 653,1 | -2,53 |
| TOTAAL | 467 554,4 | 452 727,1 | 3,28 |
| b. Verbruik | 19 597,4 | 19 647,9 | -0,26 |
| c. Brandstoffen | 36 426,7 | 43 152,6 | -15,59 |
| d. Elektrische energie | 7 163,7 | 7 562,6 | -5,27 |
| e1. Exploitanten | 262 061,7 | 250 881,9 | 4,46 |
| e2. Leerlingenvervoer | 58 885,2 | 55 533,7 | 6,03 |
| e. Exploitanten - leerlingenvervoer | 320 946,9 | 306 415,7 | 4,74 |
| f. Goederen en diensten & andere kosten | 80 792,2 | 59 110,0 | 36,68 |
| g. Afschrijvingen & waardevermindering | 29 314,5 | 30 159,1 | -2,80 |
| h. Verzekeringen en voorzieningen | 12 003,5 | 11 426,1 | 5,05 |
| i. Financiële kosten | 10 101,1 | 11 684,0 | -13,55 |
| l. Affectatie investering | 11 784,1 | 5 990,4 | 96,72 |
| TOTAAL | 995 684,3 | 947 875,6 | 5,04 |
| Verschil opbrengsten - kosten | 0,0 | 0,0 | 0,00 |

AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR

IN HET BELGISCH STAATSBLED VAN 4 FEBRUARI 1994 WERD VOLGEND BERICHT GEPUBLICEERD

Verwerving van aandelen op naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij door bepaalde houders van aandelen aan toonder van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Houders van aandelen aan toonder van de lijnen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zoals vermeld in bijlage 2 bij het Koninklijk Besluit van 31 december 1991, worden verzocht zich vanaf 7 maart 1994 aan te bieden op de maatschappelijke zetel van de Vlaamse Vervoermaatschappij, Motstraat 20 in 2800 Mechelen, om aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verwerven, overeenkomstig de bepalingen en van hoger vermeld Koninklijk Besluit en van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, tegen inschrijving in het aandelenregister.

De aandeelhouders dienen volgende documenten voor te leggen:

1. de betreffende aandelen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen
2. identiteitskaart

Artikel 6f2 van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij bepaalt dat de activa en passiva van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer in Antwerpen, van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer in Gent en van het Vlaamse gedeelte van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, worden ingebracht in de Vlaamse Vervoermaatschappij tegen verwerving van aandelen.

Aan de aandeelhouders van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen worden aandelen toegekend in de Vlaamse Vervoermaatschappij overeenkomstig de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 31 december 1991 houdende de verdeling van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan het Vlaams Gewest en aan het Waals Gewest na afsluiting van de ontbinding. Overeenkomstig artikel 8, tweede lid van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, zoals gewijzigd in artikel 67 van het Decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, zijn alle aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij op naam. Ondertussen werd een aantal aandelen aan toonder van de NMVB aangeboden.

KAPITAALVERHOOGING

Het kapitaal van De Lijn werd krachtens beslissing van de Vlaamse Regering de dato 14 november 2007 verhoogd met 24,44 miljoen euro. Deze kapitaalverhoging gaf aanleiding tot de uitgifte van 977 600 aandelen. Deze beslissing werd ter kennis gebracht van de aandeelhouders op de Bijzondere Algemene Vergadering van 12 november 2007. Op deze Algemene Vergadering werd tevens meegedeeld 'dat alle andere aandeelhouders van de beslissing tot kapitaalverhoging schriftelijk op de hoogte zullen gebracht worden, waarna zij eveneens de kans zullen krijgen om middels uitoefening van hun voorkeurrecht te participeren in de kapitaalverhoging van De Lijn'. Er werd ingetekend voor 6 961 nieuwe aandelen.

KAPITALEN

Op balansdatum hadden het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeenten en de particulieren volgende inschrijvingen op:

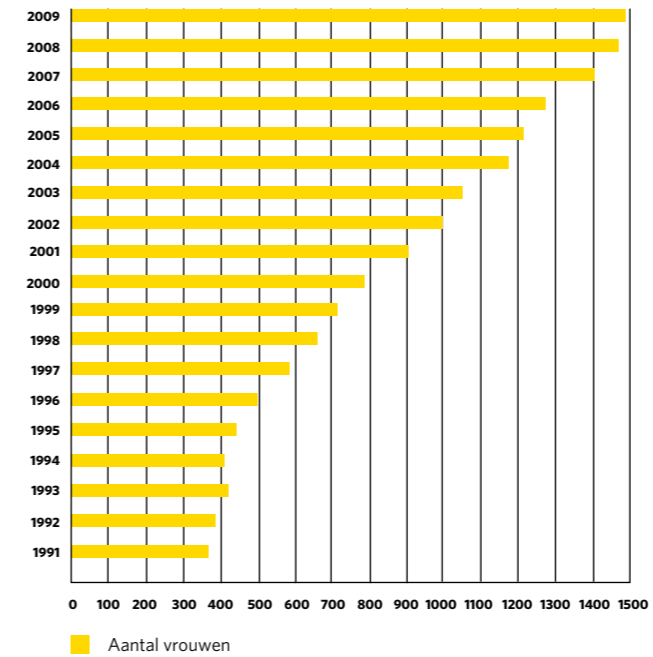
| Kapitalen (in duizenden euro) | |
|-------------------------------|---------------|
| Vlaams Gewest | 41 606 |
| Provincies | 4 523 |
| Gemeenten | 7 729 |
| Particulieren | 93 |
| TOTAAL | 53 951 |

AANDELEN

Op balansdatum zijn het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeenten en de particulieren houder van volgend aantal aandelen:

| Aandeelhouders | Aantallen | Quota's |
|----------------------|------------------|---------------|
| Vlaams Gewest | 2 206 731 | 81,55 |
| Provincies | 183 057 | 6,76 |
| Gemeenten | 312 499 | 11,55 |
| Particulieren | 3 765 | 0,14 |
| TOTAAL | 2 706 052 | 100,00 |

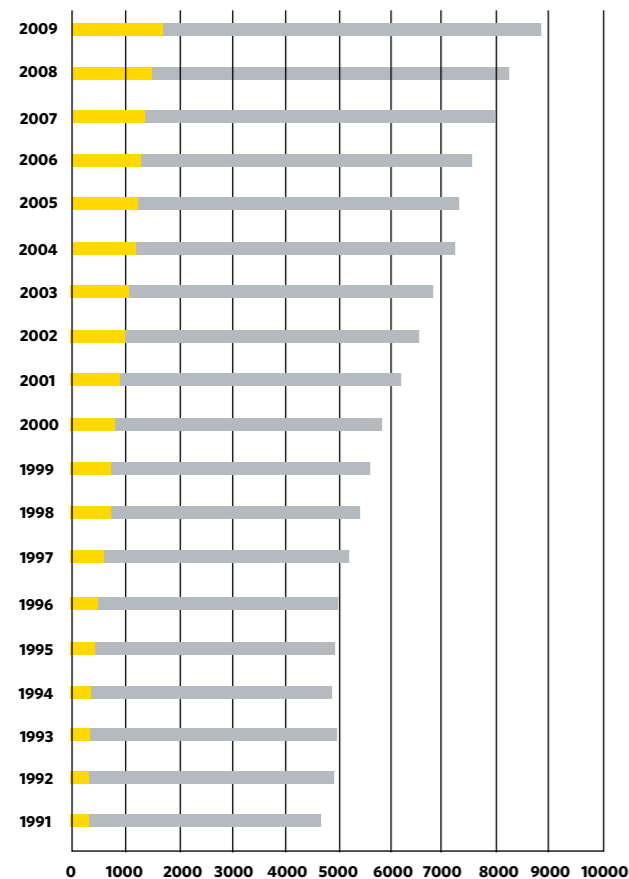
EVOLUTIE TEWERKSTELLING VROUWEN 1991-2009



| Jaar | Aantal |
|------|--------|
| 2009 | 1552 |
| 2008 | 1467 |
| 2007 | 1403 |
| 2006 | 1271 |
| 2005 | 1210 |
| 2004 | 1176 |
| 2003 | 1053 |
| 2002 | 986 |
| 2001 | 890 |
| 2000 | 777 |
| 1999 | 716 |
| 1998 | 661 |
| 1997 | 590 |
| 1996 | 503 |
| 1995 | 436 |
| 1994 | 404 |
| 1993 | 407 |
| 1992 | 349 |
| 1991 | 347 |

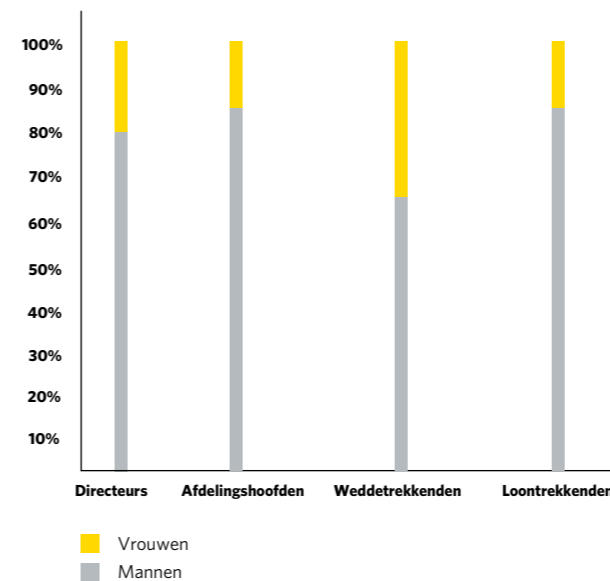
PERSONEEL

PERSONEELSBESTAND 1991-2009



| | Vrouwen | Mannen | TOTAAL |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2009 | 1552 | 7009 | 8561 |
| 2008 | 1467 | 6779 | 8246 |
| 2007 | 1403 | 6576 | 7979 |
| 2006 | 1271 | 6257 | 7528 |
| 2005 | 1210 | 6093 | 7303 |
| 2004 | 1176 | 6037 | 7213 |
| 2003 | 1053 | 5760 | 6813 |
| 2002 | 986 | 5549 | 6535 |
| 2001 | 890 | 5296 | 6186 |
| 2000 | 777 | 5036 | 5813 |
| 1999 | 716 | 4876 | 5592 |
| 1998 | 661 | 4764 | 5425 |
| 1997 | 590 | 4644 | 5234 |
| 1996 | 503 | 4494 | 4997 |
| 1995 | 436 | 4410 | 4846 |
| 1994 | 404 | 4397 | 4801 |
| 1993 | 407 | 4494 | 4901 |
| 1992 | 349 | 4517 | 4866 |
| 1991 | 347 | 4250 | 4597 |

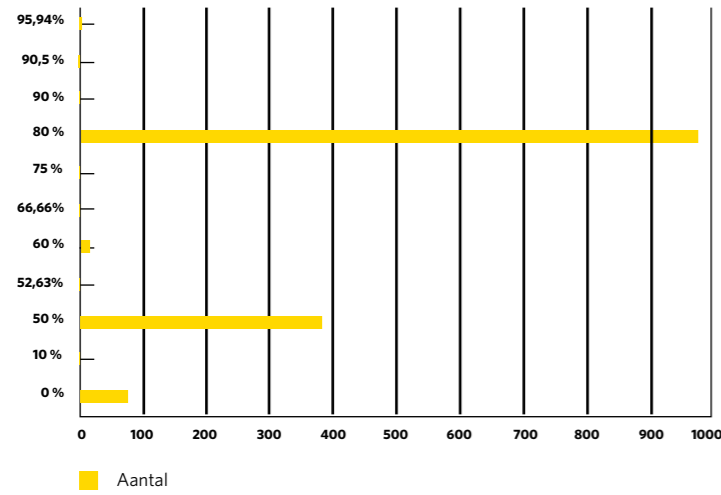
VERDELING MANNEN/ VROUWEN 2009



| | Mannen | Vrouwen | TOTAAL |
|------------------|--------|---------|--------|
| Directeurs | 9 | 2 | 11 |
| Afdelingshoofden | 36 | 6 | 42 |
| Weddetrekkenden | 1111 | 586 | 1697 |
| Loontrekkenden | 5853 | 958 | 6811 |
| Totaal | 7009 | 1552 | 8561 |

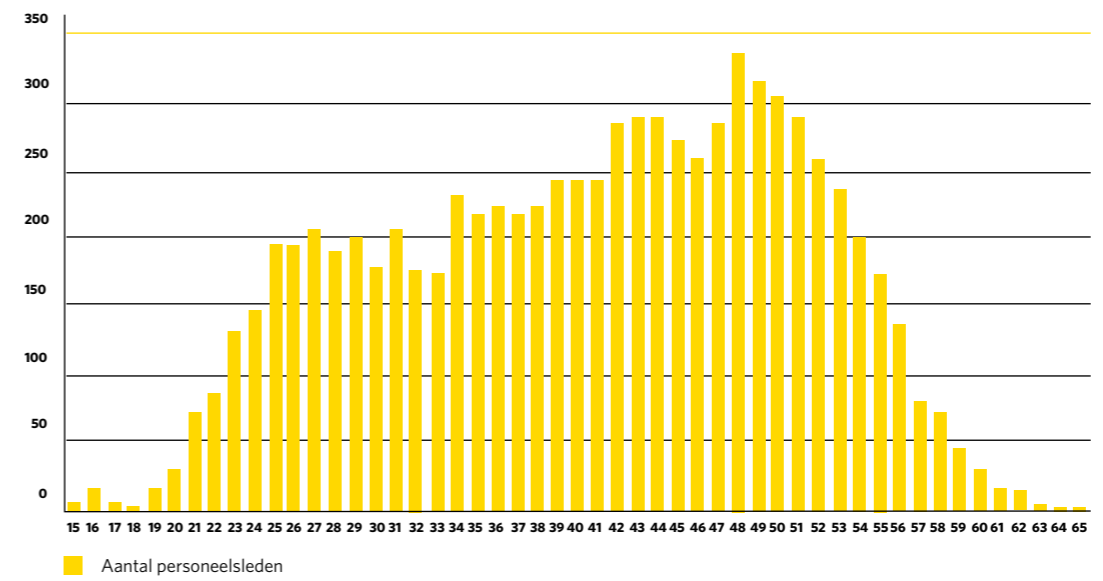
| | Totaal M+V | Vrouwen | |
|-------------------------------|-------------|-------------|--------|
| Directeurs + Afdelingshoofden | 53 | 8 | 15,09% |
| Weddetrekkenden | 1697 | 586 | 34,53% |
| Chauffeurs | 5890 | 932 | 15,82% |
| Technici | 921 | 26 | 2,82% |
| Totaal | 8561 | 1552 | |

DEELTIJDSE PERSONEELSLEDEN



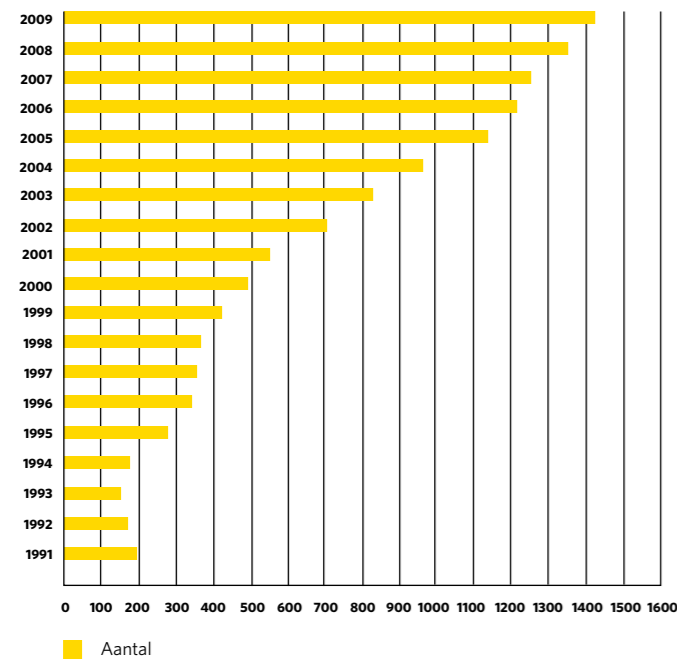
| % | Aantal deelt. |
|-------|---------------|
| 95,94 | 1 |
| 80 | 982 |
| 75 | 2 |
| 66,66 | 1 |
| 60 | 18 |
| 52,63 | 1 |
| 60 | 18 |
| 52,63 | 1 |
| 50 | 368 |
| 10 | 1 |
| 0 | 67 |

LEEFTIJDSPIRAMIDE PERSONEEL



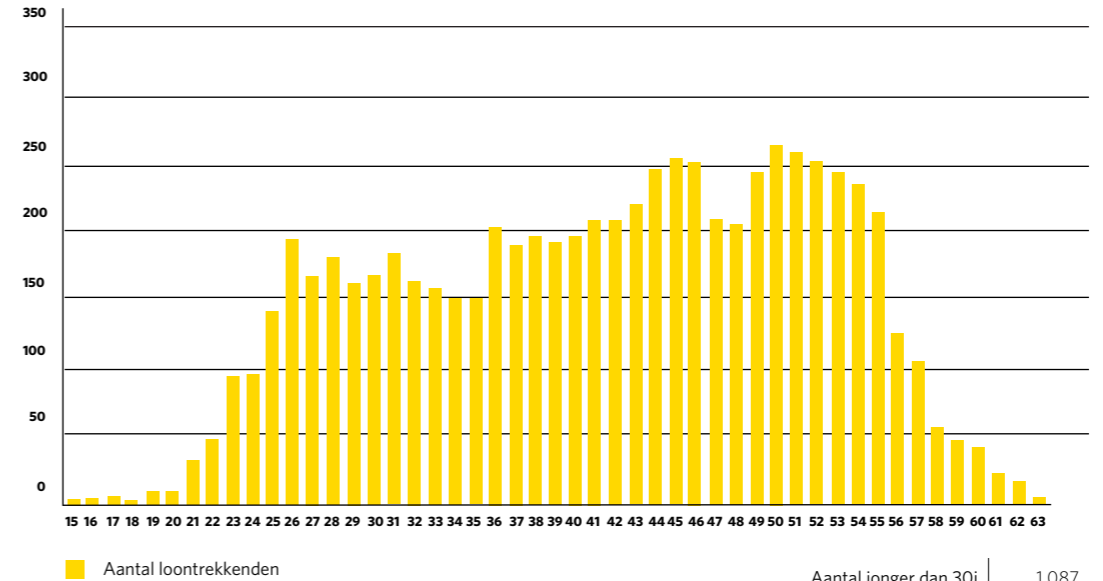
| | |
|--------------------------|--------------|
| Aantal jonger dan 30j | 1 298 |
| Aantal tussen 30j en 40j | 2 134 |
| Aantal tussen 40j en 50j | 2 713 |
| Aantal tussen 50j en 60j | 2 265 |
| Aantal van 60j en ouder | 151 |
| TOTAAL | 8 561 |

EVOLUTIE DEELTIJDSE ARBEID 1991-2009



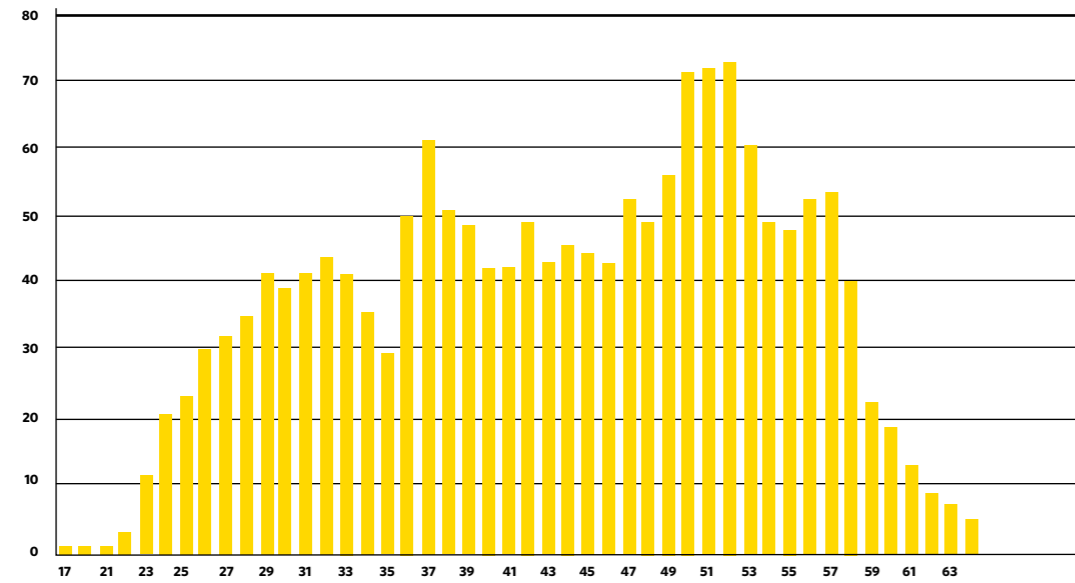
| Jaar | Aantal |
|-------------|--------------|
| 2009 | 1 441 |
| 2008 | 1 261 |
| 2007 | 1 161 |
| 2006 | 1 130 |
| 2005 | 1 058 |
| 2004 | 896 |
| 2003 | 763 |
| 2002 | 656 |
| 2001 | 544 |
| 2000 | 511 |
| 1999 | 459 |
| 1998 | 393 |
| 1997 | 343 |
| 1996 | 298 |
| 1995 | 221 |
| 1994 | 136 |
| 1993 | 127 |
| 1992 | 129 |
| 1991 | 160 |

LOONTREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



| | |
|--------------------------|--------------|
| Aantal jonger dan 30j | 1 087 |
| Aantal tussen 30j en 40j | 1 682 |
| Aantal tussen 40j en 50j | 2 242 |
| Aantal tussen 50j en 60j | 1 707 |
| Aantal van 60j en ouder | 93 |
| TOTAAL | 6 811 |

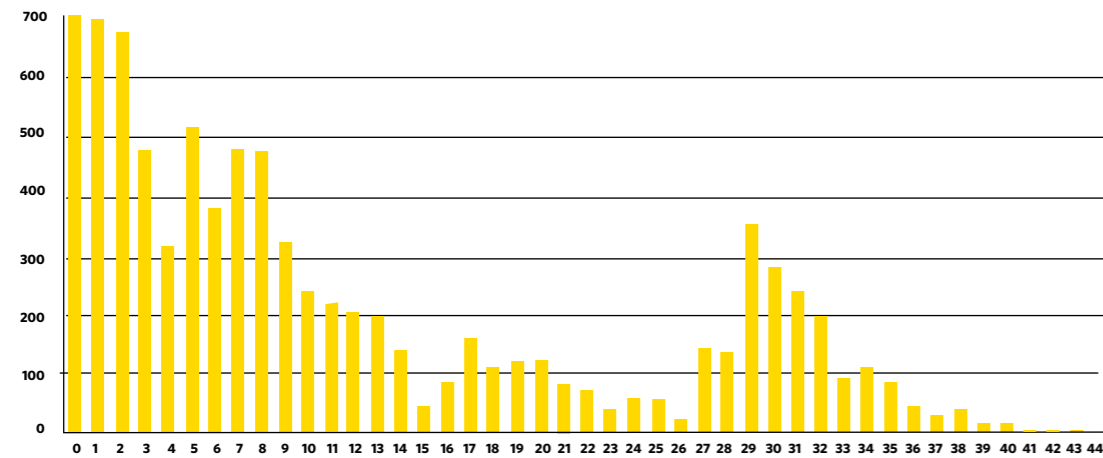
WEDDETREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



Aantal weddetrekkenden

| | |
|--------------------------|-------------|
| Aantal jonger dan 30j | 211 |
| Aantal tussen 30j en 40j | 452 |
| Aantal tussen 40j en 50j | 471 |
| Aantal tussen 50j en 60j | 558 |
| Aantal van 60j en ouder | 58 |
| TOTAAL | 1750 |

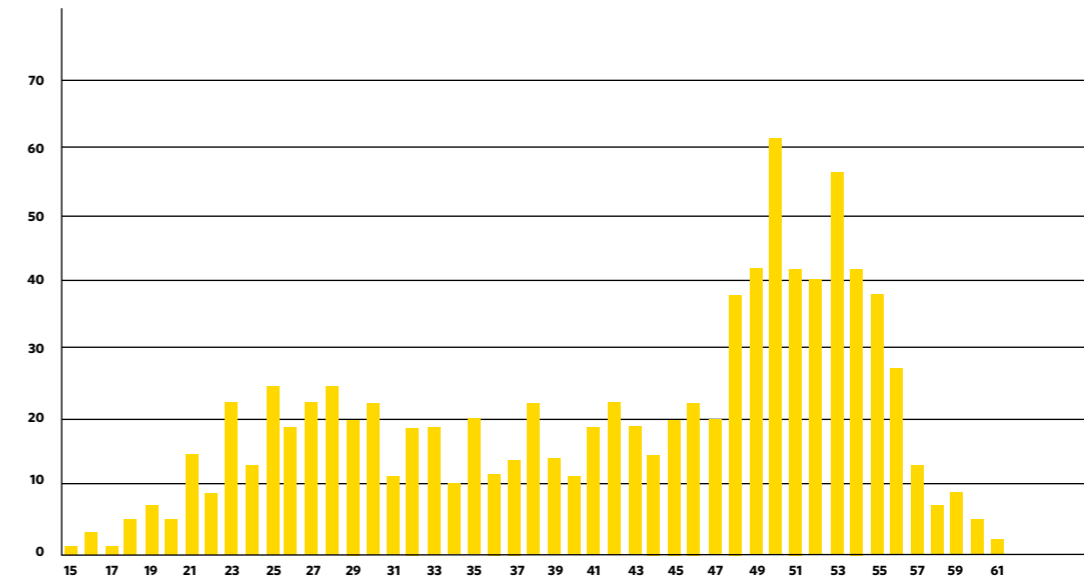
PERSONEELSLEDEN PER JAREN DIENST



Aantal personeelsleden

| | |
|-------------------------|--------------|
| Minder dan 10 dienstj | 4 993 |
| Tussen 10 en 20 dienstj | 1 557 |
| Tussen 20 en 30 dienstj | 789 |
| Tussen 30 en 40 dienstj | 1 204 |
| Met 40 dienstj en meer | 18 |
| TOTAAL | 8 561 |

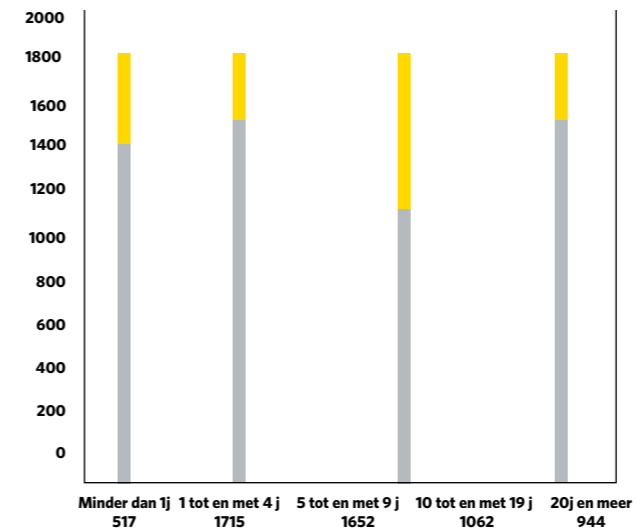
LOONTREKKENDEN TECHNISCHE DIENSTEN VOLGENS LEEFTIJD



Aantal Loontrekkenden

| | |
|--------------------------|------------|
| Aantal jonger dan 30j | 181 |
| Aantal tussen 30j en 40j | 160 |
| Aantal tussen 40j en 50j | 226 |
| Aantal tussen 50j en 60j | 343 |
| Aantal van 60j en ouder | 11 |
| TOTAAL | 921 |

AANTAL CHAUFFEURS PER JAREN DIENST 2009



Aantal

| | |
|------------------------------|--------------|
| Minder dan 1 dienstj | 517 |
| Van 1 tot en met 4 dienstj | 1 715 |
| Van 5 tot en met 9 dienstj | 1 652 |
| Van 10 tot en met 19 dienstj | 1 062 |
| 20 dienstj en meer | 944 |
| TOTAAL | 5 890 |

BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

in euro

| A. BEZOLDIGINGEN | | Rekening |
|--|-----------------------|-----------------|
| Directie en afdelingshoofden | 6 218 540,33 | 6 201 |
| Bedienden | 74 036 146,20 | 6 202 |
| Loontrekkenden | 198 312 633,29 | 6 203 |
| TOTAAL | 278 567 319,82 | 620 |
| B. PATRONALE BIJDRAGEN | | |
| Op bezoldigingen | 132 509 100,78 | 621 |
| Andere sociale lasten | 21 236 319,07 | 622 + 623 |
| TOTAAL | 153 745 419,85 | |
| C. AANVULLENDE RUST- EN OVERLEVINGSPENSIOENEN | | 624 |
| | 33 134 981,74 | |
| D. RSZ-AFHOUDINGEN OP BEZOLDIGINGEN | | |
| | 36 408 748,70 | |

| | TOTAAL (A+B+C) |
|-------------|-----------------------|
| 2009 | 465 447 721,41 |
| 2008 | 442 753 150,90 |
| 2007 | 409 927 470,67 |
| 2006 | 374 257 223,41 |
| 2005 | 351 007 500,24 |
| 2004 | 338 116 611,09 |
| 2003 | 320 418 311,48 |
| 2002 | 300 004 954,32 |
| 2001 | 295 137 963,61 |
| 2000 | 240 531 848,72 |
| 1999 | 226 411 438,13 |
| 1998 | 225 775 173,93 |

EX-PERSONEELSLEDEN EN GERECHTIGDEN DE LIJN: AANTAL

| Aantal begunstigen van: | 2009 |
|-------------------------------------|--------------|
| Aanvullend rustpensioen | 1 696 |
| Aanvullend overlevingspensioen | 1 225 |
| Aanvullende invaliditeitstoelage | 325 |
| Aanvullende werkloosheidstoelage | 0 |
| Aanvullende vergoedingen cao nr. 17 | 717 |
| TOTAAL | 3 963 |

AFGELEGDE KILOMETERS

AFGELEGDE KILOMETERS IN 2009

| ENTITEITEN | Trolley | Tram | Busdiensten | | | | TOTAAL | Alle diensten samen |
|-----------------|----------|-------------------|--------------------|-------------------|------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| | | | Eigen beheer | Exploitanten | | | | |
| | | | | Geregeld | Leerlingen- vervoer | | | |
| Antwerpen | | 10 163 000 | 27 762 152 | 19 628 634 | 5 044 255 | 52 435 041 | 62 598 041 | |
| Oost-Vlaanderen | 0 | 3 255 908 | 19 723 342 | 16 537 541 | 4 498 282 | 40 759 165 | 44 015 073 | |
| Vlaams-Brabant | | 0 | 25 399 557 | 21 362 141 | 3 044 303 | 49 806 001 | 49 806 001 | |
| Limburg | | 0 | 15 519 303 | 16 045 056 | 3 238 775 | 34 803 134 | 34 803 134 | |
| West-Vlaanderen | | 3 093 534 | 16 433 902 | 11 443 273 | 4 103 942 | 31 981 117 | 35 074 651 | |
| TOTAAL | 0 | 16 512 442 | 104 838 256 | 85 016 645 | 19 929 557 | 209 784 458 | 226 296 900 | |

BIJZONDERE VORMEN VAN GEREGELD VERVOER
(SITUATIE OP 31 DECEMBER 2009)

| ENTITEITEN | Baddiensten regie | | Ophaalvervoer regie | | Ophaalvervoer exploitanten | | Werklieden regie | | TOTAAL | |
|-----------------|----------------------|--------------|------------------------|------------|-------------------------------|---------------|---------------------|------------|--------------|---------------|
| | Aantal | km | Aantal | km | Aantal | km | Aantal | km | Aantal | km |
| Antwerpen | 81 | 844 | 3 | 45 | 410 | 20 054 | 0 | 0 | 494 | 20 943 |
| Oost-Vlaanderen | 10 | 55 | 2 | 20 | 374 | 19 114 | 3 | 34 | 389 | 19 223 |
| Vlaams-Brabant | 2 | 62 | 1 | 12 | 235 | 13 052 | 0 | 0 | 238 | 13 126 |
| Limburg | 25 | 166 | 1 | 2 | 238 | 13 734 | 2 | 14 | 266 | 13 916 |
| West-Vlaanderen | 142 | 923 | 5 | 25 | 307 | 18 149 | 3 | 99 | 457 | 19 196 |
| TOTAAL | 260 | 2 050 | 12 | 104 | 1 564 | 84 103 | 8 | 147 | 1 844 | 86 404 |

Ingevolge het liberaliseren van de bijzondere vormen van geregeld vervoer is de VVM niet meer prioritair. Dientengevolge kunnen, wat bad- en werkliedenvervoer betreft, enkel de gegevens voor de diensten in regie in deze tabel opgenomen worden. In de kolom 'Ophaalvervoer exploitanten' zijn de diensten, die per 1/09/2001 van het Departement Onderwijs werden overgenomen, vermeld of in afwachting zijn voor buitendienststelling.

Rollend Materieel

VERVOER OVER DE WEG

Er werden 84 nieuwe voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk: *29 autobussen

- 1 12-m stadsbus Van Hool A300 hybride - 216 A
- 1 citybus Van Hool A 308 hybride - 216 B
- 3 gelede streekbussen Van Hool AG 300 Hybride - 216 C
- 14 citybussen Van Hool A 309 - 214 C2
- 10 gelede streekbussen Van Hool AG 300 - 214 B2

* 55 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.)

VERVOER PER SPOOR

Er werden geen nieuwe voertuigen in dienst gesteld.

OMVORMINGEN

Er werden 8 autobussen omgevormd in rijkschoolbussen.

SLOPINGEN

Er werden 94 autobussen effectief buiten dienst gesteld.

16 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, gemengde voertuigen, enz.) werden eveneens buiten dienst gesteld.

EFFECTIEF OP 31.12.2009

- 2 290 autobussen waarvan
- 2 trolleybussen

422 andere voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz.)

- 49 gelede trams Kust
- 155 trams (PCC) - Antwerpen
- 43 trams (PCC) - Oost-Vlaanderen

- 70 Hermelijn - enkelrichting - Antwerpen waarvan 5 pooltrams van West-Vlaanderen
- 40 Hermelijn - tweerichting - Gent waarvan 5 pooltrams van West-Vlaanderen
- 2 Hermelijn - Kust

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 2010

LEVERINGEN

- 22 gelede hybridebussen
- 4 hybride stadsbussen
- 4 hybride citybussen
- 15 12m streekbussen
- 19 microbussen
- 44 12m streekbussen hybride
- 58 12m streekbussen
- 61 gelede streekbussen

BESTELLINGEN

Voor de autobussen wordt het normale vernieuwingsprogramma verder uitgevoerd, namelijk jaarlijks één veertiende van het park, aangevuld met hybride voertuigen. Er wordt voorzien een bestelling te plaatsen voor 51 trams.



BUSVLOOT - TOESTAND OP 31.12.2009

| Bouwjaar | Merk en type bus | Nummers | 12-m bussen | | | gelede bussen | | | kleine bussen | | | trolleybussen | | | |
|----------|---------------------------------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|--|
| | | | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | |
| 1988 | Van Hool ACEC 280 T | 7401 à 7420 | | | | | | | | | | 2 | 46 | 92 | |
| 1990 | Van Hool A 600 | 2356 à 2470 | 3 | 39 | 53 | | | | | | | | | | |
| 1991 | Van Hool A 600 | 2356 à 2470 | 14 | 39 | 53 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 2484 à 2658 | 12 | 39 | 53 | | | | | | | | | | |
| 1992 | Van Hool A 600 | 2484 à 2658 | 42 | 39 | 53 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 2819 à 2896 | 39 | 39 | 54 | | | | | | | | | | |
| 1993 | Van Hool A 600 | 2819 à 2896 | 21 | 39 | 54 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 2782 à 2814 | 5 | 25 | 70 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 500 | 2958 à 2972 | 4 | 24 | 79 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 2921 à 2957 | 19 | 39 | 54 | | | | | | | | | | |
| 1994 | Van Hool AG 700 | 2897 à 2919 | | | | 13 | 61 | 73 | | | | | | | |
| | Van Hool AG 700 | 2973 à 2985 | | | | 2 | 61 | 73 | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 2921 à 2957 | 17 | 39 | 54 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 3081 à 3110 | 1 | 25 | 70 | | | | | | | | | | |
| 1995 | Van Hool A 600 | 3151 à 3186 | 36 | 39 | 55 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 500 | 3219 à 3236 | 18 | 28 | 73 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 700 | 2973 à 2985 | | | | 8 | 61 | 73 | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 3187 à 3218 | 18 | 25 | 70 | | | | | | | | | | |
| 1996 | Belbus Mercedes Denolf & Depla | 3244 à 3247 | | | | | | | 1 | 15 | 10 | | | | |
| | Van Hool A 360 | 3248 à 3262 | 7 | 39 | 58 | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Communo | 3263 à 3345 | 78 | 39 | 57 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 3372 à 3406 | 16 | 25 | 72 | | | | | | | | | | |
| 1997 | Microbus Peugeot Denolf & Depla | 3368 à 3371 | | | | | | | 2 | 12 | - | | | | |
| | Van Hool AG 500 | 3346 à 3367 | | | | 19 | 59 | 87 | | | | | | | |
| | Jonckheere Communo | 3263 à 3345 | 4 | 39 | 57 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 3372 à 3406 | 18 | 25 | 72 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600-lange afstand | 3432 à 3439 | 8 | 41 | 46 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 500 | 3346 à 3367 | | | | 3 | 59 | 87 | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 3407 à 3421 | | | | 14 | 48 | 88 | | | | | | | |
| | Van Hool A 308 | 3450 à 3489 | | | | | | | 34 | 17 | 46 | | | | |
| | Mercedes BUSiness | 3490 | | | | | | | 1 | 16 | 7 | | | | |
| | Peugeot - Denolf & Depla | 3491 à 3494 | | | | | | | 1 | 13 | 9 | | | | |
| | Peugeot - Denolf & Depla | 3577 à 3581 | | | | | | | 1 | 13 | 8 | | | | |
| | Van Hool A 308 | 3495 à 3509 | | | | | | | 5 | 17 | 46 | | | | |
| 1998 | Van Hool A 600 | 3510 à 3576 | 66 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 3584 à 3654 | 22 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 3407 à 3421 | | | | 1 | 48 | 88 | | | | | | | |
| 1999 | Van Hool A 600 | 3584 à 3654 | 48 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600-lange afstand | 3655 à 3664 | 10 | 46 | 45 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 300 | 3795 à 3812 | 18 | 25 | 72 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 360 | 3729 à 3773 | 25 | 39 | 58 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 3689 à 3719 | 8 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 308 | 3821 à 3826 | | | | | | | 6 | 17 | 47 | | | | |
| | Van Hool AG 500 | 3774 à 3794 | | | | 17 | 59 | 91 | | | | | | | |
| | Van Hool A 360 | 3729 à 3773 | 19 | 39 | 58 | | | | | | | | | | |
| 2000 | Van Hool A 600 | 3689 à 3719 | 23 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600 | 3720 à 3728 | 9 | 39 | 60 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 600-lange afstand | 3813 à 3820 | 8 | 46 | 52 | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit 2000 | 3829 à 3978 | 21 | 39 | 61 | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit 2000 | 3829 à 3978 | 43 | 39 | 64 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 308 | 3979 à 3985 | | | | | | | 7 | 17 | 47 | | | | |
| | Van Hool AG 500 | 3774 à 3794 | | | | 2 | 59 | 91 | | | | | | | |
| | Berkhof Premier | 3665 à 3688 | | | | 24 | 48 | 102 | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit 2000 | 3829 à 3978 | 85 | 39 | 64 | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit 2000 | 4011 à 4027 | 17 | 39 | 65 | | | | | | | | | | |
| 2001 | Van Hool A 360 | 4043 à 4093 | 40 | 39 | 66 | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit 2000 | 3986 à 4010 | | | | 25 | 59 | 99 | | | | | | | |

| Bouwjaar | Merk en type bus | Nummers | 12-m bussen | | | gelede bussen | | | kleine bussen | | | trolleybussen | | | | |
|--|---------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|----|--|
| | | | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | totaal aantal bussen | aantal zitpl. per bus | aantal staanpl. per bus | | |
| | Van Hool AG 500 | 4139 à 4157 | | | | 19 | 59 | 95 | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4158 à 4164 | | | | 7 | 48 | 100 | | | | | | | | |
| | Procity | 4029 à 4042 | | | | | | | | 13 | 13 | 5 | | | | |
| | Mercedes Cito | 4165 à 4167 | | | | | | | | 3 | 14 | 44 | | | | |
| | Van Hool A 308 | 4127 à 4138 | | | | | | | | 11 | 17 | 48 | | | | |
| | Jonckheere Procity | 4168 à 4173 | | | | | | | | 2 | 13 | 5 | | | | |
| | 2002 | Van Hool A 360 | 4043 à 4093 | 10 | 39 | 66 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 4094 à 4126 | 33 | 26 | 78 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 4225 à 4243 | 19 | 26 | 78 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4295 à 4317 | | | | 9 | 48 | 102 | | | | | | | | |
| | Jonckheere Procity | 4168 à 4173 | | | | | | | | 4 | 13 | 5 | | | | |
| | Jonckheere Procity | 4318 à 4337 | | | | | | | | 20 | 13 | 5 | | | | |
| | 2003 | Van Hool A 360 | 4174 à 4224 | 51 | 39 | 66 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 360 | 4338 à 4404 | 6 | 39 | 64 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 308 | 4244 à 4277 | | | | | | | | 34 | 18 | 53 | | | | |
| | Mercedes Sprinter | 4502 à 4514 | | | | | | | | 13 | 10 | 11 | | | | |
| | Mercedes Sprinter | 4520 à 4522 | | | | | | | | 3 | 10 | 11 | | | | |
| | Van Hool A 308 | 4523 | | | | | | | | 1 | 17 | 45 | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4295 à 4317 | | | | 14 | 48 | 102 | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 500 | 4278 à 4294 | | | | 17 | 59 | 95 | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4515 à 4519 | | | | 1 | 48 | 100 | | | | | | | | |
| | 2004 | Van Hool A 360 | 4338 à 4404 | 61 | 39 | 64 | | | | | | | | | | |
| | | Jonckheere Man | 4460 à 4501 | | | | | | | | | | 42 | 17 | 74 | |
| Van Hool A 309 | | 4664 à 4707 | | | | | | | | 16 | 18 | 71 | | | | |
| Van Hool AG 300 | | 4515 à 4519 | | | | 4 | 48 | 100 | | | | | | | | |
| Jonckheere Transit geleed | | 4405 à 4459 | | | | 55 | 53 | 95 | | | | | | | | |
| Van Hool AG 300 | | 4708 à 4837 | | | | 129 | 55 | 98 | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4603 à 4663 | | | | 58 | 55 | 98 | | | | | | | | |
| | 2005 | Jonckheere Transit | 4524 à 4602 | 79 | 39 | 65 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 309 | 4664 à 4707 | | | | | | | | 28 | 18 | 71 | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 4603 à 4663 | | | | 3 | 55 | 98 | | | | | | | | |
| | 2006 | Jonckheere Transit | 4838 à 4879 | 25 | 39 | 65 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 4880 à 4901 | 22 | 26 | 76 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit geleed | 4902 à 4963 | | | | 58 | 56 | 98 | | | | | | | | |
| | Van Hool A 309 | 4964 à 4979 | | | | | | | | 16 | 18 | 52 | | | | |
| | Mercedes (occasie) | 5092 | | | | | | | | 1 | 8 | | | | | |
| 2007 | Jonckheere Transit | 4838 à 4879 | 17 | 39 | 65 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit | 5079 à 5083 | 5 | 39 | 65 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 5084 à 5088 | 5 | 26 | 76 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit | 4980 à 5015 | 36 | 39 | 65 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit | 5095 à 5167 | 31 | 39 | 65 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 5016 à 5029 | 12 | 26 | 76 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit geleed | 4902 à 4963 | | | | 3 | 56 | 98 | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 5030 à 5063 | | | | 34 | 56 | 96 | | | | | | | | |
| | 2008 | Van Hool A 330 | 5016 à 5029 | 2 | 26 | 76 | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 330 | 5089 à 5091 | 3 | 25 | 78 | | | | | | | | | | | |
| | Jonckheere Transit | 5095 à 5167 | 42 | 39 | 65 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool AG 300 | 5168 à 5275 | | | | 108 | 55 | 95 | | | | | | | | |
| | Jonckheere Procity | 5064 à 5078 | | | | | | | | 15 | 12 | 10 | | | | |
| | Jonckheere Procity | 5307 - 5308 | | | | | | | | 2 | 12 | 10 | | | | |
| | Van Hool A 309 | 5276 à 5306 | | | | | | | | 31 | 17 | 55 | | | | |
| 2009 | Van Hool A 300 Hybide | 5348 à 5352 | 1 | 39 | 50 | | | | | | | | | | | |
| | Van Hool A 308 Hybide | 5353 à 5357 | | | | | | | | 1 | 17 | 42 | | | | |
| | Van Hool AG 300 hybride | 5358 à 5382 | | | | 3 | 54 | 82 | | | | | | | | |
| | Van Hool A 309 | 5334 à 5347 | | | | | | | | 14 | 17 | 55 | | | | |
| Van Hool AG 300 | 5324 à 5333 | | | | 10 | 55 | 95 | | | | | | | | | |
| TOTAAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EFFECTIEF AANTAL BUSSEN OP 31.12.2009: De voertuigen met bouwjaar 1988 à 1995 zijn inventarisvoertuigen die slechts sporadisch voor exploitatie worden ingezet of in afwachting zijn voor buitendienststelling. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 1302 | | | 660 | | | | 326 | | | | 2 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 2 290 | | |

REIZIGERS EN NETTO-VERVOERONTVANGSTEN

REIZIGERS (EXCLUSIEF LEERLINGENVERVOER)

| | Biljetten | | SMS-biljetten | | Kaarten | | Omnipas, MTB, dagpas | | Abonnementen Buzzy Pazz | |
|--------------------|-------------------|--------------|----------------|--------------|-------------------|--------------|----------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| Antwerpen | 6 383 798 | 3,16% | 167 284 | 0,08% | 16 301 998 | 8,07% | 78 642 918 | 38,95% | 77 734 204 | 38,50% |
| Oost-Vlaanderen | 3 850 308 | 3,45% | 117 492 | 0,11% | 6 985 613 | 6,26% | 36 907 045 | 33,06% | 41 960 170 | 37,58% |
| Vlaams-Brabant | 4 559 992 | 4,63% | - | - | 6 090 740 | 6,19% | 30 618 595 | 31,09% | 31 391 992 | 31,88% |
| Limburg | 1 031 018 | 2,07% | - | - | 1 867 909 | 3,75% | 10 611 315 | 20,42% | 26 644 794 | 53,56% |
| West-Vlaanderen | 3 203 514 | 4,61% | - | - | 4 703 635 | 6,77% | 17 883 799 | 25,76% | 25 180 414 | 36,27% |
| Totaal 2009 | 19 028 630 | 3,58% | 284 776 | 0,05% | 35 949 895 | 6,77% | 174 213 672 | 32,79% | 202 911 574 | 38,20% |
| Totaal 2008 | 20 032 421 | 3,94% | 226 795 | 0,04% | 35 788 410 | 7,04% | 162 137 203 | 31,91% | 192 868 376 | 37,96% |
| Totaal 2007 | 21 846 638 | 4,52% | 72 127 | 0,01% | 34 229 563 | 7,08% | 151 587 413 | 31,37% | 184 563 662 | 38,19% |
| Totaal 2006 | 25 767 505 | 5,57% | - | - | 30 515 968 | 6,59% | 143 700 135 | 31,05% | 177 366 014 | 38,32% |
| Totaal 2005 | 34 790 177 | 7,75% | - | - | 23 338 935 | 5,20% | 138 867 028 | 30,97% | 167 389 128 | 37,30% |
| Totaal 2004 | 33 957 737 | 8,22% | - | - | 23 891 780 | 5,78% | 116 688 963 | 28,25% | 156 624 446 | 37,92% |
| Totaal 2003 | 32 040 665 | 8,85% | - | - | 24 817 046 | 6,85% | 89 929 930 | 24,83% | 142 869 194 | 39,45% |
| Totaal 2002 | 31 597 695 | 9,93% | - | - | 31 381 404 | 9,86% | 65 283 515 | 20,51% | 119 543 791 | 37,55% |
| Totaal 2001 | 30 381 915 | 11,46% | - | - | 42 528 422 | 16,05% | 42 085 284 | 15,88% | 86 274 331 | 32,56% |
| Totaal 2000 | 29 501 285 | 12,27% | - | - | 48 339 133 | 20,11% | 40 732 460 | 16,94% | 70 846 336 | 29,47% |

| | Abonnementen De Lijn/NMBS | | Bijzondere diensten | | Tussenkost derden | | Andere | | TOTAAL |
|--|---------------------------|--------------|---------------------|--------------|-------------------|--------------|------------------|--------------|--------------------|
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | |
| | 8 173 783 | 4,05% | 1 726 397 | 0,85% | 11 867 528 | 5,88% | 929 867 | 0,46% | 201 927 777 |
| | 11 711 679 | 10,49% | 819 745 | 0,73% | 9 184 457 | 8,23% | 109102 | 0,10% | 111 645 611 |
| | 15 597 200 | 15,84% | 82 118 | 0,08% | 7 769 208 | 7,89% | 2 363 807 | 2,40% | 98 473 652 |
| | 1 551 245 | 3,12% | 969 026 | 1,95% | 7 477 701 | 15,03% | 48 168 | 0,10% | 49 751 176 |
| | 4 761 561 | 6,86% | 2 508 308 | 3,61% | 10 173 210 | 14,65% | 1 017 313 | 1,47% | 69 431 754 |
| | 41 795 468 | 7,87% | 6 105 594 | 1,14% | 46 472 104 | 8,75% | 4 468 257 | 0,84% | 531 229 970 |
| | 40 678 275 | 8,01% | 5 945 575 | 1,17% | 46 369 545 | 9,13% | 4 057 314 | 0,80% | 508 103 914 |
| | 35 080 639 | 7,26% | 6 228 800 | 1,29% | 45 522 157 | 9,42% | 4 147 040 | 0,86% | 483 278 039 |
| | 28 906 783 | 6,25% | 6 869 426 | 1,48% | 46 073 409 | 9,95% | 3 639 403 | 0,79% | 462 838 643 |
| | 26 652 922 | 5,94% | 6 751 853 | 1,50% | 46 999 723 | 10,47% | 3 928 191 | 0,88% | 448 717 957 |
| | 22 029 593 | 5,33% | 7 566 976 | 1,83% | 47 606 525 | 11,53% | 4 648 696 | 1,13% | 413 014 716 |
| | 17 508 194 | 4,83% | 7 244 098 | 2,00% | 42 958 465 | 11,86% | 4 816 803 | 1,33% | 362 184 395 |
| | 15 261 900 | 4,79% | 7 709 628 | 2,42% | 43 449 088 | 13,65% | 4 131 469 | 1,30% | 318 358 490 |
| | 14 544 304 | 5,49% | 8 232 011 | 3,11% | 37 076 689 | 13,99% | 3 881 723 | 1,46% | 265 004 679 |
| | 13 602 024 | 5,66% | 9 345 000 | 3,89% | 26 074 164 | 10,85% | 1 969 484 | 0,82% | 240 409 886 |

NETTO-VERVOERONTVANGSTEN (EXCLUSIEF LEERLINGENVERVOER)

| | Biljetten | | SMS-biljetten | | Kaarten | | Omnipas, MTB, dagpas | | Abonnementen Buzzy Pazz | |
|--------------------|----------------------|---------------|-------------------|--------------|----------------------|---------------|----------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| Antwerpen | 8 596 572,67 | 19,26% | 189 378,16 | 0,42% | 11 010 254,76 | 24,67% | 9 913 955,75 | 22,21% | 9 812 275,34 | 21,99% |
| Oost-Vlaanderen | 5 198 451,44 | 19,54% | 133 009,80 | 0,50% | 4 922 278,59 | 18,50% | 4 623 841,11 | 17,38% | 6 418 963,79 | 24,13% |
| Vlaams-Brabant | 6 885 974,06 | 23,25% | - | - | 5 135 337,38 | 17,34% | 5 640 856,29 | 19,04% | 5 709 604,00 | 19,28% |
| Limburg | 1 936 363,43 | 15,23% | - | - | 1 528 300,07 | 12,02% | 1 304 859,94 | 10,27% | 4 729 219,64 | 37,21% |
| West-Vlaanderen | 4 858 424,29 | 24,17% | - | - | 4 509 577,63 | 22,44% | 2 451 162,08 | 12,19% | 4 283 877,63 | 21,31% |
| Totaal 2009 | 27 475 785,89 | 20,56% | 322 387,96 | 0,24% | 27 105 748,43 | 20,28% | 23 934 675,17 | 17,91% | 30 953 940,40 | 23,16% |
| Totaal 2008 | 28 407 119,78 | 21,61% | 256 776,16 | 0,20% | 27 117 962,98 | 20,63% | 22 739 650,43 | 17,30% | 29 755 473,15 | 22,63% |
| Totaal 2007 | 28 878 607,55 | 22,88% | 58 074,00 | 0,05% | 25 702 772,22 | 20,37% | 21 080 431,35 | 16,70% | 28 327 612,16 | 22,45% |
| Totaal 2006 | 30 054 472,26 | 25,24% | - | - | 22 965 233,63 | 19,29% | 19 794 393,88 | 16,63% | 26 399 156,98 | 22,17% |
| Totaal 2005 | 32 640 962,56 | 28,69% | - | - | 18 166 128,13 | 15,97% | 20 469 338,44 | 18,00% | 24 439 336,11 | 21,49% |
| Totaal 2004 | 32 402 805,92 | 29,29% | - | - | 18 423 514,84 | 16,65% | 18 180 332,62 | 16,43% | 23 153 845,06 | 20,93% |
| Totaal 2003 | 30 828 827,31 | 29,97% | - | - | 18 647 570,74 | 18,13% | 14 339 556,13 | 13,94% | 21 601 556,57 | 21,00% |
| Totaal 2002 | 30 041 973,13 | 28,50% | - | - | 24 360 650,36 | 23,11% | 13 905 751,11 | 13,19% | 19 364 990,91 | 18,37% |
| Totaal 2001 | 28 724 229,09 | 26,03% | - | - | 31 676 122,15 | 28,70% | 13 711 536,20 | 12,42% | 18 838 824,89 | 17,07% |
| Totaal 2000 | 27 513 843,51 | 24,32% | - | - | 36 076 549,45 | 31,89% | 13 546 751,90 | 11,97% | 20 172 013,22 | 17,83% |

| | Abonnementen NMBS/De Lijn | | Bijzondere diensten | | Tussenkost derden | | Andere | | TOTAAL |
|--|---------------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|-----------------------|
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | |
| | 2 104 564,78 | 4,72% | 1 497 949,71 | 3,36% | 5 515 899,60 | 1,24% | 952 726,36 | 2,13% | 44 629 267,13 |
| | 3 047 179,60 | 11,45% | 917 464,26 | 3,45% | 1 232 279,80 | 4,63% | 109 413,31 | 0,41% | 26 602 881,70 |
| | 4 206 087,47 | 14,20% | 83 980,25 | 0,28% | 1 190 565,21 | 4,02% | 766 393,25 | 2,59% | 29 618 797,91 |
| | 395 898,68 | 3,11% | 692 882,67 | 5,45% | 1 927 995,10 | 15,17% | 194 865,33 | 1,53% | 12 710 384,86 |
| | 1 235 501,92 | 6,15% | 1 480 657,41 | 7,37% | 768 811,94 | 3,82% | 511 735,09 | 2,55% | 20 099 747,99 |
| | 10 989 232,45 | 8,22% | 4 672 934,3 | 3,50% | 5 671 241,65 | 4,24% | 2 535 133,34 | 1,90% | 133 661 079,60 |
| | 10 721 391,47 | 8,15% | 4 434 407,84 | 3,37% | 5 681 665,74 | 4,32% | 2 363 667,95 | 1,80% | 131 478 115,50 |
| | 8 909 448,89 | 7,06% | 5 110 829,31 | 4,05% | 5 947 509,41 | 4,71% | 2 182 545,12 | 1,73% | 126 197 830,01 |
| | 7 139 907,80 | 6,00% | 4 883 234,36 | 4,10% | 6 070 999,76 | 5,10% | 1 744 487,23 | 1,47% | 119 051 885,90 |
| | 5 998 846,56 | 5,27% | 4 709 312,98 | 4,14% | 5 116 639,59 | 4,50% | 2 192 685,85 | 1,93% | 113 733 250,22 |
| | 5 328 222,16 | 4,82% | 5 189 632,53 | 4,69% | 4 654 621,13 | 4,21% | 3 291 955,30 | 2,98% | 110 624 929,56 |
| | 4 706 391,41 | 4,58% | 4 955 857,90 | 4,82% | 4 498 670,61 | 4,37% | 3 278 324,79 | 3,19% | 102 856 755,46 |
| | 4 632 971,40 | 4,39% | 5 215 973,93 | 4,95% | 4 832 296,72 | 4,58% | 3 067 031,27 | 2,91% | 105 421 638,83 |
| | 4 735 628,62 | 4,29% | 5 225 344,76 | 4,73% | 4 430 599,98 | 4,01% | 3 017 437,67 | 2,73% | 110 359 723,35 |
| | 4 531 625,61 | 4,01% | 5 761 507,51 | 5,09% | 3 394 826,56 | 3,00% | 2 146 317,72 | 1,90% | 113 143 435,48 |

ONGEVALLEN

ARBEIDSONGEVALLEN

| | Dodelijke ongevallen | | Ongevallen met werkverlet | | Ongevallen zonder werkverlet | | TOTAAL | |
|-------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| | in dienst | op de weg van/naar het werk | in dienst | op de weg van/naar het werk | in dienst | op de weg van/naar het werk | in dienst met en zonder werkverlet | op de weg van/naar het werk |
| Antwerpen | 1 | 0 | 208 | 32 | 80 | 6 | 289 | 38 |
| Oost-Vlaanderen | 0 | 0 | 99 | 18 | 31 | 1 | 130 | 19 |
| Vlaams-Brabant | 1 | 0 | 71 | 15 | 26 | 5 | 98 | 20 |
| Limburg | 0 | 0 | 23 | 10 | 3 | 3 | 26 | 13 |
| West-Vlaanderen | 0 | 0 | 62 | 11 | 27 | 3 | 89 | 14 |
| Centrale Diensten | 0 | 0 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 5 |
| TOTAAL | 2 | 0 | 465 | 90 | 168 | 19 | 635 | 109 |

ONGEVALLEN WEG

| | Aantal | Doden | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|-------------------|--------------|-----------|----------|---------------|-----------|---------------|------------|
| | | reizigers | derden | reizigers | derden | reizigers | derden |
| Antwerpen | 2 275 | 0 | 0 | 23 | 9 | 389 | 88 |
| Oost-Vlaanderen | 1 529 | 0 | 0 | 15 | 3 | 232 | 45 |
| Vlaams-Brabant | 2 216 | 0 | 1 | 32 | 12 | 215 | 48 |
| Limburg | 413 | 0 | 0 | 5 | 4 | 53 | 24 |
| West-Vlaanderen | 926 | 0 | 0 | 22 | 0 | 200 | 34 |
| Centrale Diensten | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 7 362 | 0 | 1 | 97 | 28 | 1 089 | 239 |

ONGEVALLEN SPOOR

| | Aantal | Doden | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|-----------------|--------------|-----------|----------|---------------|----------|---------------|-----------|
| | | reizigers | derden | reizigers | derden | reizigers | derden |
| Antwerpen | 1 117 | 0 | 1 | 7 | 6 | 111 | 56 |
| Oost-Vlaanderen | 413 | 0 | 0 | 1 | 1 | 47 | 21 |
| West-Vlaanderen | 248 | 0 | 4 | 3 | 1 | 51 | 15 |
| TOTAAL | 1 778 | 0 | 5 | 11 | 8 | 209 | 92 |

ONDERNEMINGSRADEN

CENTRALE DIENSTEN

VOORZITTER

Paul Raaij

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Pierre Vanhove, Veerle Bussens

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Els Deceuninck, Peter Elaut, Nancy Van Oosterwijck, Christof Van Dessel, Peter Van Oers, An Vanhoudt, Theo Borremans

DE LIJN ANTWERPEN

VOORZITTER

Lode De Kesel

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Marina Christiaens, Jacques Lesire, Daniël Swerts, Jean-Pierre Vaneygen, Eddy Deheusich, Dirk Van Landeghem

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Martine Backs, Emiel Verhoeven, Franciscus Lafosse, Alfred Luyten, Dirk Oorts, Walter Sluyts, Ann Van der Jeught, Eric Verschaeve, Walter Wegge, Geert Vermunicht, Wendy Van Dijck, Walter Brack, Marc Van Tichelt

DE LIJN OOST-VLAANDEREN

VOORZITTER

Dirk Busschaert

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Christel Boumans, Marc Feys, Jan Van Ostaeyen, Alex Maenhaut, Julien Bellekens

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Freddy De Smet, Roger Praet, Guy Van Houtte, Sven Vanmackelbergh, Rudy Aerts, Frank Desloovere, Kristof Verdurme, Gino De Sutter, Tom Verwest, Bruno De Cock, Nathalie Huylenbroeck

DE LIJN VLAAMS-BRABANT

VOORZITTER

Francy Peeters

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Paul Audoore, Philippe Jacobs, Jan Brackeva, Patrick Reynders, Jean Verlinden

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Michel Geevaert, Guido De Valck, Dirk Eeckhout, Marc Vander Borgh, Eddy Vanhove, Gerard Moens, Anita Simons, Ali Saïdi, Herman Vandeven, Loredana Ippolito

DE LIJN LIMBURG

VOORZITTER

Heidi Roubben

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Peter Van den Bergh, Kris Van Goidsenhoven, Linda Vanné, Wim Claes, Cynthia Langenaken

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Marcel Vanginst, Anne-Marie Schreurs, Joseph Bams, Tom Talloen, Franco Errico, Benny Kellens, Steven Vanderheyden, Bert Louwagie

DE LIJN WEST-VLAANDEREN

VOORZITTER

Luc De Man

WERKGEVERSAFVAARDIGING

Andy Herman, Brita Verniest, Jan D'hooge, Yvan Bellaert

WERKNEMERSAFVAARDIGING

Petra Depoorter, Roger Rau, Sandy Procureur, Bianca Hoornaert, Francky Tanghe, Christel Lapierre, Jeffrey Loones, Erwin Poppe, Kathy Vermandel, Marc Vandenberghe

COORDINATIE DE LIJN: Astrid Hulhoven Marketing & Communicatie
CREATIE & PRODUCTIE: Duval Guillaume
FOTOGRAFIE: Sarah Eechaut, Stefaan Van Hul, De Lijn



Dit jaarverslag werd gedrukt op milieuvriendelijk papier.



**De Lijn - Vlaamse Vervoermaatschappij
Maatschappelijke zetel**
Motstraat 20
2800 Mechelen

Centrale Diensten
Motstraat 20
2800 Mechelen
tel.: 015 44 07 11
fax: 015 44 09 98

De Lijn Antwerpen
Grotehondstraat 58
2018 Antwerpen
tel.: 03 218 14 11
fax: 03 218 15 00

De Lijn Limburg
Grote Breemstraat 4
3500 Hasselt
tel.: 011 85 02 11
fax: 011 25 32 92

De Lijn Oost-Vlaanderen
Brusselsesteenweg 361
9050 Gentbrugge
tel.: 09 210 91 11
fax: 09 210 91 10

De Lijn Vlaams-Brabant
Martelarenplein 19
3000 Leuven
tel.: 016 31 37 11
fax: 016 31 37 12

De Lijn West-Vlaanderen
Nieuwpoortsesteenweg 110
8400 Oostende
tel.: 059 56 52 11
fax: 059 56 52 12

www.delijn.be
De LijnInfo: 070 220 200