



# JAARVERSLAG 2007

 JAARVERSLAG 2007

# JAARVERSLAG 2007

## Voorwoord 08

## Beleidsverslag

### Duurzaamheid 12

Milieu	14
Diversiteit	16
Veilig op Weg	18
Toegankelijkheid	22
Moderne bedrijfsvoering	24

### Reizigers 30

Aantal reizigers	32
Verkoopkanalen	34
Tevredenheid	36
Website	38
Communicatie	40
Marketing	42

### Aanbod 44

Netmanagement	46
Doorstroming	52
Exploitanten	54

### Deugdelijk bestuur 56

Risico's en onzekerheden	60
--------------------------	----

**Cijfers 62**

Commentaar op de jaarrekening	64
Balans	66
Resultatenrekening	68
Toelichting	70
Sociale balans	78
Regeling inzake het aanvullend rust- of overlevingspensioen	82
Samenvatting van de waarderingsregels 2007	84
Verslag college	88
Analytische exploitatierekening	91
Aandeelhoudersstructuur	92
Personeel	94
Bezoldigingen en sociale lasten	98
Ex-personeelsleden en gerechtigden De Lijn	98
Afgelegde kilometer	98
Bijzondere vormen van geregeld vervoer	98
Rollend materieel	100
Busvloot	102
Reizigers en netto-vervoerontvangsten	104
Ongevallen	106
Ondernemingsraden	108

**Raad van bestuur****Samenstelling**

Jos Geuens  
*Voorzitter*

Kathleen van der Hoof  
*Ondervoorzitter*

Dirk Boogmans  
*Bestuurder*

Karin Brouwers  
*Bestuurder*

Fernand Desmyter  
*Bestuurder*

Marc Heughebaert  
*Bestuurder*

Fernand Jonckheere  
*Bestuurder*

Paul Laeremans  
*Bestuurder*

Geertje Smet  
*Bestuurder*

Karel Stessens  
*Bestuurder*

Mercedes Van Volcem  
*Bestuurder*

Kurt Debruyne  
*Commissaris van de Vlaamse Regering*

Lieve Schuermans  
*Commissaris van de Vlaamse Regering*

Jan Coolbrandt  
*Waarnemer*

Jean Van Mechelen  
*Waarnemer*

**Algemene directie**

Ingrid Lieten  
*Directeur-generaal*

**Centrale Diensten**

Eddy Minnaert  
*Adjunct-directeur-generaal*  
*Directeur Financieel Beleid*

Roger Kesteloot  
*Directeur Onderzoek*

Paul Raaij  
*Directeur Personeelsbeleid*

Saskia Schatteman  
*Directeur Marketing & Communicatie*

Freddy Van de Weghe  
*Directeur Techniek & Exploitatie*

**Entiteiten**

Lode De Kesel  
*Directeur Antwerpen*

Antoon Eggermont (tot 1 april)  
Dirk Busschaert (vanaf 1 oktober)  
*Directeur Oost-Vlaanderen*

Francy Peeters  
*Directeur Vlaams-Brabant*

Sabin S'heeren (tot 1 juni)  
Bart De Fré (vanaf 1 september)  
*Directeur Limburg*

Luc De Man  
*Directeur West-Vlaanderen*

**College van commissarissen**

Van Passel, Mazars & Guerard  
*Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door Lieven Acke*

TCLM-Toelen, Cats, Morlie & C<sup>o</sup> burg.bvba  
*Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door Luc Toelen*



# VOORWOORD

## RODE DRAAD

De Lijn is onder de mensen. Het herkenbare geel van De Lijn vormt de rode draad doorheen dit jaarverslag. Het vergezelt onze lezers op hun tocht door 2007.



**OP ZONDAG** wordt Elza bij haar kleindochter verwacht. Vanuit haar woonplaats in Mechelen reist ze wekelijks vlot en veilig naar het drukke stadscentrum.



## “Voor de mensen, onder de mensen, met de mensen”

De Lijn is onder de mensen. Letterlijk. Want dag in, dag uit nemen 1,4 miljoen reizigers bus of tram om van de ene plaats naar de andere te gaan, of van de ene mens naar de andere.

De Lijn is er dan ook voor en met de mensen. Het openbaar vervoer vormt een slim alternatief voor het dure en door files geplaagde autoverkeer. Een alternatief dat mensen bovendien samenbrengt.

Daarvan wil De Lijn reizigers en niet-reizigers overtuigen. Al onze maatregelen en acties zijn erop gericht om De Lijn bij de mensen te brengen.

In 2007 vervoerde De Lijn 483 miljoen reizigers, dat zijn er bijna 20 miljoen meer dan in 2006. Die stijgende trend zet zich jaar na jaar door, waarmee De Lijn almaar dichterbij haar doelstelling komt om in 2008 '500 miljoen reizigers in vervoering te brengen'.

De Lijn kiest resoluut voor een 'groen' beleid met milieuvriendelijke maatregelen voor onze stelplaatsen, voertuigen en kantoren. De waterstofbus, een wereldprimeur van een bus met nul-emissie die sinds juni rijdt, is daarvan een prachtig voorbeeld.

Duurzaamheid gaat verder dan alleen maar milieu. Het staat ook voor veiligheid, voor aandacht voor alle reizigers, voor een personeelsbeleid met oog voor diversiteit en een ethiek van behoorlijk bestuur. Ook op die vlakken is De Lijn het voorbije jaar uiterst actief geweest, onder andere met het plan 'Veilig op Weg', de verbeterde toegankelijkheid aan haltes en acties voor de aanwerving van mensen uit de kansengroepen. Deze maatregelen kaderen ook in het maatschappelijk verantwoord ondernemen dat De Lijn nastreeft.

En, niet onbelangrijk: vele realisaties komen er in overleg met een breed platform van mensen en organisaties: de reizigers, de vakorganisaties, steden en gemeenten, buurtbewoners, ...

Want je bent pas écht onder de mensen als je rekening houdt met hún wensen.



Ingrid Lieten  
Directeur-generaal



Jos Geuens  
Voorzitter raad van bestuur



Ingrid Lieten



Jos Geuens



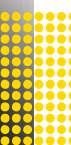


# DUURZAAMHEID

Werken aan duurzaamheid is werken aan een leefbaar Vlaanderen. De Lijn heeft dat motto in 2007 onder meer vertaald in aandacht voor milieu, veiligheid en mensen - zowel binnen als buiten de onderneming.



**Ken** is mecanicien in de stelplaats van Mechelen. Hij maakt graag zijn handen vuil voor een vlot rijdende bus.







Bussen en trams worden gewassen met biologisch afbreekbare detergenten.

Milieumaatregelen moeten geluidshinder en emissie beperken.

## Milieu

### Wereldprimeur op waterstof

Als bedrijf voor openbaar vervoer neemt De Lijn de zorg om het milieu vanzelfsprekend ter harte. In ons streven naar een beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen vormt de waterstofbus een duidelijk signaal. De bus rijdt sinds 18 juni 2007 tussen Lier en Antwerpen met een nul-uitstoot: geen koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>), stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) of fijn stof. De waterstofbus, die rem-energie recupereert, wordt aangedreven door een brandstofcel die waterstof omzet in elektrische energie en door batterijen die worden opgeladen als er een energieoverschot is.

### Alternatieve aandrijvingen

Daarnaast nam De Lijn in 2007 nog tal van andere milieuvriendelijke maatregelen om de hoeveelheid uitlaatgassen en andere schadelijke stoffen te reduceren. Zo werden onze bussen verder uitgerust met roet- en CRT-filters en werd de NO<sub>x</sub>-uitstoot van de dieselmotoren (verantwoordelijk voor zure regen) teruggebracht. Eerder had De Lijn al meer milieuvriendelijke alternatieve aandrijvingen getest, zoals LPG, aardgas, agrobrandstof en PPO (plantaardige olie). Voor de komende jaren gaat De Lijn bovendien het engagement aan om zoveel mogelijk hybride bussen in te zetten (combinatie van diesel en elektriciteit).

### Maatregelen in de stelplaatsen

Ook in de stelplaatsen werden maatregelen getroffen zodat de vaste installaties aan de strenge ecologische normen beantwoorden. Op elke parkeerplaats van bussen zorgt een persluchtaansluiting ervoor dat de bussen niet meer moeten warmdraaien, zodat de geluidshinder beperkt blijft. Via geluidswerende wanden beperkt De Lijn de geluidsemisatie nog verder. Een aparte brander warmt het interieur van de voertuigen op, waardoor de roetuitstoot beperkt blijft. Bovendien laten chauffeurs de motor van hun bussen niet meer draaien als ze op een rustplaats staan. In vijf stelplaatsen recupereert De Lijn ook het dakregenwater (via bufferreservoirs) om de voertuigen in de wasinstallaties te reinigen. Bussen en trams worden voortaan gewassen met biologisch afbreekbare detergenten. Het afvalwater van de wasinstallatie wordt op zijn beurt gerecycleerd via een ozon- of biologische zuiveringsinstallatie. Het bedrijfsafvalwater wordt geloosd via olie- en benzineafscijders. Bij de renovatie of aanleg van een stel- of werkplaats voert De Lijn alle nodige milieuwerkzaamheden en bodemsaneringen uit. Daarvoor worden milieuvergunningen aangevraagd en houdt De Lijn rekening met de bepalingen van het VLAREM-reglement. Voor de opslag van gevaarlijke producten en de plaatsing van gasolietanks legt De Lijn vloestofdichte vloeren om infiltratie van mazout te vermijden. Deze producten worden meestal bovengronds bewaard in dubbelwandige tanks. In 2007 startte De Lijn met een haalbaarheidsstudie naar alternatieve energievoorziening voor stel- en werkplaatsen, met het oog op een klimaatvriendelijkere energiebalans. In 2008 worden de resultaten van dit onderzoek verwacht.

## De waterstofbus in detail

De waterstofbus wordt aangedreven door twee krachtbronnen. Naast een tankvoorraad waterstof heeft ze batterijen die worden opgeladen als er een energieoverschot is. Dat overschot wordt gecreëerd door de brandstofcel en door de gerecupereerde remenergie. Daarbij komen geen schadelijke stoffen vrij. Bovendien zijn er geen bewegende mechanische onderdelen aan de bus, waardoor ze een stuk stiller rijdt dan een gewone dieselbus.

### In cijfers:

**0**-uitstoot van schadelijke stoffen | Sinds **1** juni 2007 in Vlaanderen | **2** krachtbronnen: waterstof en batterijen  
**6** chauffeurs kregen een speciale opleiding | Tankvoorraad: **40** kg waterstof | **100** % milieuvriendelijk op de baan





Marleen staat haar vrouwtje in de stelplaats 'Punt aan de Lijn' in Antwerpen. Vrouwelijke versterking blijft uiteraard welkom ...

De Lijn wil meer allochtonen en vrouwen laten doorstromen naar alle niveaus. De aanwezigheid van mensen met verschillende achtergronden bevordert de creativiteit en innovatie binnen de onderneming.

#### Aandeel vrouwelijke medewerkers

31 december 2006	31 december 2007
Directie: 18,52 %	Directie: 18,52 %
Bedienden: 33,68 %	Bedienden: 34,62 %
Chaufeurs: 15,53 %	Chaufeurs: 15,67 %
Technici + andere: 2,52 %	Technici + andere: 2,89 %

## Diversiteit

### Streefcijfers 2010

Begin 2007 maakte De Lijn de streefcijfers bekend om het aantal allochtone medewerkers en vrouwen binnen de organisatie te verhogen. Tegen eind 2010 mikt De Lijn op 4 % allochtonen. Voor vrouwelijke medewerkers werden er cijfers vooropgesteld per functiecategorie: 25 % chauffeurs, 4 % technici, 40 % bedienden en 25 % afdelingshoofden en directie.

### Afspiegeling als verrijking

Diversiteit is voor De Lijn een van de hoekstenen van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De Lijn staat tussen de mensen, dus is het niet meer dan logisch dat de onderneming ook een afspiegeling van onze maatschappij vormt. De inzet van allochtone chauffeurs en controleurs heeft bijvoorbeeld ook een positief effect op de relatie met allochtone reizigers: hun aanwezigheid vergemakkelijkt de communicatie met onze reizigers.

Door een beroep te doen op mensen met verschillende achtergronden kan De Lijn meer ideeën en invalshoeken genereren. Het samenbrengen van die talenten bevordert de creativiteit en innovatie binnen de

onderneming. Door die vernieuwingsdrang kan De Lijn haar economische positie versterken.

### Gunstige evolutie

De Lijn wil medewerkers uit de kansengroepen laten doorstromen naar alle niveaus binnen de organisatie. Daarom zal De Lijn in 2008 een campagne lanceren voor de aanwerving van meer allochtonen en vrouwen. Deze mensen moeten daarbij vanzelfsprekend dezelfde selectieprocedure doorlopen als andere kandidaten. De Lijn selecteert haar medewerkers immers niet op afkomst of geslacht, maar op kwaliteit en geschiktheid.

Hoever staat De Lijn, één jaar na de bekendmaking van de streefcijfers? Er is zeker een gunstige evolutie te merken. Van alle nieuwe medewerkers is 11 % van allochtone afkomst. Bij de uitzendkrachten loopt dit cijfer op tot 18 %. De Lijn verwacht dan ook dat De Lijn voor allochtone medewerkers het streefcijfer van 2010 zal halen.

Voor vrouwelijke medewerkers zijn de cijfers minder gunstig. Vooral voor technische functies blijft het moeilijk om vrouwen aan te trekken.

## Veilig op Weg

### Tussenfase

Aangezien De Lijn doorlopend met mensen onderweg is, hecht de maatschappij logischerwijze veel belang aan veiligheid. De Lijn realiseerde in 2007 de volgende projecten, opgedeeld volgens de vier basispijlers van het plan 'Veilig op Weg': organisatorische maatregelen, preventieve en technopreventieve maatregelen, opleidingen en samenwerking met andere partijen.

### Organisatorische maatregelen

**Uitbreiding dispatching.** Sinds 1 juni 2007 is de dispatching permanent bereikbaar. Zo kunnen chauffeurs er op elk moment terecht voor begeleiding of operationele vragen. Daartoe werden elf personeelsleden aangeworven.

**Lijncontrole.** In 2007 richtte De Lijn haar eigen veiligheidsdienst op: de Lijncontrole. Daartoe werden 82 bijkomende controleurs aangeworven (41 in Antwerpen, 25 in Oost-Vlaanderen en 16 in Vlaams-Brabant).

**Lijnsporters.** Sinds 2007 zijn 26 extra Lijnsporters aan het werk: 15 in Antwerpen, 9 in Gent, 1 in Oostende en 1 in Sint-Niklaas. Deze stadswachten hebben een belangrijke preventieve functie voor het bewaren van de veiligheid op het openbaar vervoer.

### Tweede persoon op het voertuig (proefproject).

In Antwerpen en Gent rijden sinds 14 mei 2007 20 extra personeelsleden mee op momenten en trajecten met een verhoogd veiligheidsrisico. Deze 'tweede persoon op het voertuig' wordt flexibel ingezet en moet de veiligheid en het veiligheidsgevoel verhogen. Na een proefperiode van één jaar wordt het project medio 2008 geëvalueerd.

**Schoolspotters.** Van bij de start van het schooljaar 2007-2008 assisteren 18 schoolspotters scholieren op hun weg van en naar school. Ze worden ingezet in steden en gemeenten waar het openbaar vervoer kampt met overlast door schoolgaande jeugd: Antwerpen, Mechelen, Gent, Eeklo, Wetteren, Vilvoorde, Hasselt en Ieper.

**Straathoekwerkers.** 46 straathoekwerkers kregen in 2007 een abonnement van De Lijn. Zo kunnen zij gemakkelijker de mensen uit hun doelgroep bereiken (dak- en thuislozen, druggebruikers, illegalen, prostituees, hangjongeren en vereenzaamde bejaarden), die vaak rondhangen op de voertuigen en in de grote bus- en premetrostations.

### Preventieve en technopreventieve maatregelen

**Camera's.** Door de installatie van camera's op 30 bijkomende voertuigen waren in 2007 102 voertuigen uitgerust met camerabewaking. In 2008 zullen nog 720 voertuigen met camera's uitgerust worden.

**Technologische vernieuwingen.** Alle voertuigen in regie en bij de exploitanten krijgen tegen midden 2008 afsluitbare stuurposten, gps, radio, alarmsystemen en geldkoffers.

**Snelle interventievoertuigen.** Het controlepersoneel zal in de loop van 2008 over 32 lichte motoren beschikken. Daarmee kunnen onze medewerkers in stedelijke zones de chauffeurs snel bereiken en hen bijstaan bij agressie, verkeersongevallen, technische mankementen of wagens die de doorgang belemmeren.

**Vooran instappen (proefproject).** In de vijf entiteiten van De Lijn loopt sinds 14 mei 2007 het proefproject 'vooran instappen'. Deze maatregel verhoogt het veiligheidsgevoel bij chauffeurs en reizigers: er is een sterkere sociale controle en de chauffeurs hebben een beter contact met de reizigers.

**Trammelant.** Het project Trammelant verbetert de verstandhouding tussen controleurs, chauffeurs,

scholieren en andere reizigers. Trammelant liep in het schooljaar 2007-2008 in tien Antwerpse en in drie Gentse scholen.

**Boetes.** Sinds 1 april 2007 kunnen Lijncontroleurs 'overlastboetes' uitschrijven (administratieve geldboetes) naast de bestaande boetes voor grijs- en zwartrijden. In het eerste halfjaar schreven zij 14 836 zulke boetes uit. 171 personeelsleden werden beëdigd en kunnen sindsdien overlastboetes uitschrijven.

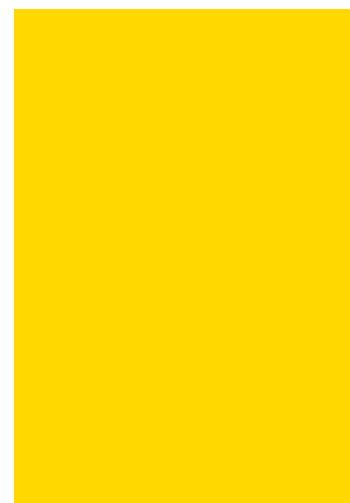
### Opleidingen

In het raam van 'Veilig op Weg' kregen controleurs en chauffeurs opleidingen. De opleiding voor chauffeurs, 'Omgaan met klanten', werd zowel gegeven aan de chauffeurs regie (door Instituut voor Communicatie) als aan de chauffeurs exploitanten (door Schouten & Nelissen/Pobos). Voor chauffeurs regie startte de opleiding eind 2007; ze wordt afgerond in juni 2008. De opleiding voor chauffeurs exploitanten werd - op een paar sessies na - afgerond in december 2007. De opleiding voor controleurs, 'Op 1 Lijn met de klant', werd verzorgd door Ogilvy. Het ging om een driedaagse training die eind 2007 volledig afgerond werd. De opleiding werd gegeven in kleine groepen: de eerste groep kreeg haar opleiding in april 2007, de laatste in december 2007.

Enkele Lijnsporters op stap in Antwerpen.



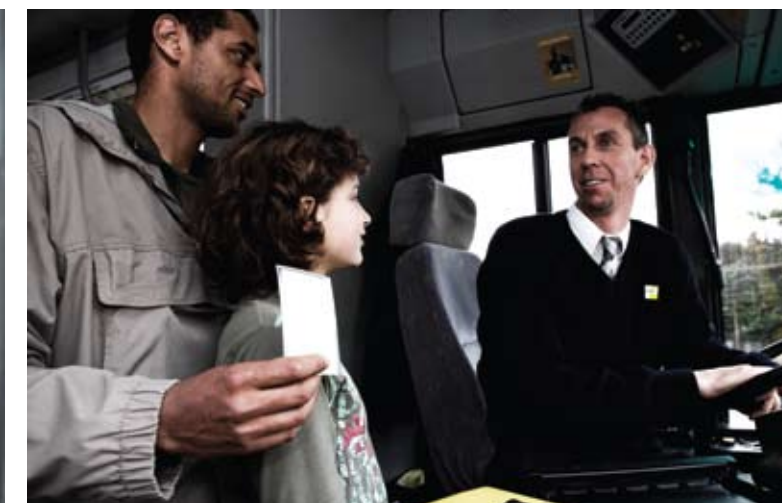
Het schoolspotters-team begeleidt scholieren tussen tram/bus en school.



Extra controleurs versterken de ploeg van de baancontroleurs.



Vooran instappen is sinds voorjaar 2007 op welbepaalde lijnen verplicht (proefproject).





### Samenwerking met andere partijen

**Politie.** De Lijn sloot in 2007 provinciale samenwerkingsakkoorden af met de politiediensten. Die akkoorden leggen duidelijke afspraken vast inzake veiligheid, interventies, verkeer, opleidingen en overleg en samenwerking. Doel is om de veiligheid van reizigers en personeel te verzekeren, onze service beter en efficiënter te maken, informatie uit te wisselen en mogelijk gezamenlijke acties te coördineren.

Bovenop het provinciale akkoord heeft De Lijn in Vlaams-Brabant in 2007 samenwerkingsakkoorden afgesloten met de lokale politiezones:

- o Pajottenland (april 2007)
- o Zaventem (mei 2007)
- o Grimbergen (juli 2007)
- o Lubbeek (augustus 2007)
- o Leuven (september 2007)
- o PIVO met Sint-Pieters-Leeuw (december 2007).

**Steden en gemeenten.** Door de samenwerking met steden en gemeenten verschijnen 'externe' mensen op bus en tram: Lijnspotters, schoolspotters en straathoekwerkers. Hun aanwezigheid werkt preventief. Zulke overeenkomsten rond sociale veiligheid vormen een treffend voorbeeld van de samenwerking die De Lijn nastreeft met externe partijen.



### Ge zijt nen engel

Een veiliger en 'menschelijker' openbaar vervoer komt van twee kanten: van medewerkers én van reizigers. Daarom riep De Lijn begin 2007 een nieuwe code tegen overlast in het leven. Op basis van de code, die reizigers, medewerkers en materiaal beschermt, kunnen controleurs 32 types overtredingen vaststellen en beboeten.

De gedragsregels van De Lijn zijn voornamelijk preventief bedoeld. Natuurlijk worden overtreders bestraft, maar evengoed werden de 'engelen' beloond. De campagne 'Ge zijt nen engel' moedigde alle reizigers aan om zich op tram en bus volgens de regels te gedragen en zette die gedragsregels meteen in de kijker. Een positieve oproep die goed werd onthaald bij reizigers én chauffeurs.







Een verankering en oprijdplaat verhogen het comfort en de veiligheid voor rolstoelgebruikers.



De lagevloertrams maken het in- en uitstappen gemakkelijker.



## De vraag van de reiziger

In Heusden-Zolder werden eind 2007 negen haltes heringericht voor rolstoelgebruikers. Daarvoor werkte De Lijn samen met de gemeente en het Agentschap Wegen en Verkeer. Bijzonder aan het verhaal is dat die aanpassingen er kwamen op vraag van een reiziger zelf: bus- en rolstoelgebruiker Felix Aerts wilde graag gebruikmaken van De Lijn om zijn verplaatsingen te kunnen maken. Hij stapte zelf naar de gemeente Heusden-Zolder, waarna de bal aan het rollen ging. Een mooi voorbeeld van samenwerking op alle vlakken.

## Toegankelijkheid

### 57 % van de bussen toegankelijk voor rolstoelen

Momenteel beschikt 57 % van de bussen van De Lijn over een lage vloer, een oprijdplaat en een verankering voor een rolstoel. Het volledige buspark van De Lijn zal tegen 2014 toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Voor de exploitanten die ritten uitvoeren voor De Lijn is dat in 2018 het geval.

Door de langere afschrijvingstermijn worden trams minder snel vervangen dan bussen. Pas in 2022 zullen alle trams van De Lijn rolstoeltoegankelijk zijn. De Kusttram is wel al volledig rolstoeltoegankelijk.

### 52 stedelijke gebieden toegankelijk

Vanaf 1 januari 2008 hebben rolstoelgebruikers in 52 stedelijke gebieden de garantie dat ze kunnen meerijden met De Lijn. Het bestaande aanbod van 38 gebieden werd in 2007 uitgebreid met Aalst, Aarschot, Bilzen, Gent, Halle, Ieper, Leuven, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Mechelen, Neerpelt, Overpelt, Sint-Niklaas, Tielt, Tienen, Vilvoorde en Zonhoven.

In totaal gaat het om ongeveer 35 800 haltes met een toegankelijke service. Het aantal haltes dat beantwoordt aan de technische toegankelijkheidsnormen is beperkt, maar dankzij het reservatiesysteem - rolstoelgebruikers kunnen hun plaats reserveren - kunnen rolstoelgebruikers toch in- en uitstappen aan 20 500 belbushaltes, 15 000 stadsnethaltes en 300 streeklijnhaltes.

Om deze haltes aan te passen voor minder mobiele mensen, gaat De Lijn samenwerkingsakkoorden aan met steden, gemeenten en het Vlaams Gewest. Voortaan houdt De Lijn bij de aanleg van nieuwe haltes sowieso rekening met de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. De samenwerking tussen de stad Antwerpen en De Lijn bij de invoering van tramlijn 6 is daarvan een sprekend voorbeeld: De Lijn biedt de inwoners van de stad betere verbindingen aan, terwijl de stad meewerkt aan een betere doorstroming voor De Lijn en aan toegankelijke haltes.

### Proefproject in samenwerking met DAV's (Diensten Aangepast Vervoer)

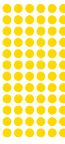
Sinds 1 mei 2007 loopt in elf aaneensluitende gemeenten een proefproject rond een aangepast vervoeraanbod voor personen met een handicap: Balen, Dessel, Geel, Meerhout, Mol, Leopoldsborg, Beringen, Ham, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt. Het proefproject werd opgezet op vraag van de Vlaamse overheid. De Lijn biedt onder meer aangepaste vervoermogelijkheden aan personen met een handicap binnen een straal van tien kilometer rond hun eigen woonadres, aangevuld met een aantal extra puntbestemmingen (station, ziekenhuis, cultureel centrum, ...).

Hierbij wordt gestreefd naar maatwerk voor de reiziger tegen de laagste kostprijs voor reiziger en maatschappij. Uitgangspunt is dat - in de mate van het mogelijke - het bestaande openbaar vervoer ingeschakeld wordt. Indien nodig wordt echter een beroep gedaan op aangepaste vervoerdiensten. De bestaande DAV's (Diensten Aangepast Vervoer) werden dan ook geïntegreerd in het nieuwe systeem.

Belangrijk motief in dit project is het uittesten van de initiële service. De nodige beheersinformatie wordt verzameld zodat het project kan worden bijgestuurd waar nodig vooraleer het wordt geïmplementeerd over heel Vlaanderen.

### Toegankelijke website

De website [www.delijn.be](http://www.delijn.be) werd in 2007 verbeterd en toegankelijker gemaakt. Om de reizigers optimaal te informeren en met hen te communiceren, streeft De Lijn naar het AnySurfer-label. Dit kwaliteitslabel garandeert dat de website van De Lijn ook voor slechtzienden, blinden, ouderen en internetgebruikers met motorische en auditieve beperkingen toegankelijk is.



De Lijn verhoogt het comfort aan de haltes.



Metingen peilen naar de tevredenheid van reizigers over de stiptheid en service van chauffeurs.



Via verbeteracties wil De Lijn de aansluiting voor reizigers verder optimaliseren.

## Moderne bedrijfsvoering

### Aanpassing organisatie

Door de gestage groei in de voorbije jaren – zowel qua reizigers als qua personeelsleden – was De Lijn toe aan een structurele reorganisatie. Een doorlichting van de processen en structuren gaf de eerste aanzet tot het efficiënter maken van onze organisatie. Als eerste functionele domeinen werden Marketing & Communicatie, het Projectencentrum en Asset Management gereorganiseerd. Verwacht wordt dat deze reorganisaties in 2008 zullen worden afgerond.

### Kwaliteitsmonitor

In haar continue streven naar klantgerichtheid en klantenservice ontwikkelde De Lijn in 2006 en 2007 het strategische project 'kwaliteitsmonitor'. Dit geïntegreerde meetinstrument meet de strategische kwaliteitsfactoren van De Lijn en rapporteert met het oog op een zo efficiënt en effectief mogelijke inzet van de middelen. Qua diepgang en bruikbaarheid is het een toonaangevende tool voor iedereen die binnen De Lijn met de kwaliteit van de dienstverlening begaan is.

Als input voor deze kwaliteitsmonitor fungeren volgende metingen:

- tweejaarlijkse tevredenheidsmetingen bij reizigers (aan huis) over stiptheid, chauffeur, comfort en

ruimte, informatie en communicatie, veiligheid, aansluitingen, properheid, aantal en regelmaat, traject, prijs en halte

- continue tevredenheidsmetingen bij reizigers (op het voertuig) over stiptheid, chauffeur, comfort en ruimte, informatie en communicatie, veiligheid, aansluitingen, properheid, aantal en regelmaat en traject
- reacties van reizigers
- interne metingen
- metingen in het kader van de beoordeling exploitanten.

De resultaten van de kwaliteitsmonitor kunnen tot op het niveau van stelplaats/exploitant en tot op lijn-niveau worden gerapporteerd. De bedoeling is om gericht verbeteracties op te zetten om zo de klantenservice en efficiënte inzet van middelen en mensen te verbeteren.





Om de veiligheid en continuïteit van de dienstverlening te garanderen, zijn investeringen nodig voor de (her)aanleg van stationsomgevingen, de bouw van nieuwe stelplaatsen en de aankoop van rollend materieel.

Intussen startte het implementatietraject van de kwaliteitsmonitor. De kwaliteitsmonitor wil:

- het personeel tot op elk niveau informeren over deze resultaten
- het management en het personeel begeleiden om hun rol en verantwoordelijkheid in het transformatietraject op te nemen en concrete verbeteracties op te zetten in het kader van de kwaliteitscyclus en de strategische planningscyclus
- het personeel op verschillende niveaus informeren over en betrekken bij de input voor de strategische planningscyclus.

Op de diverse aansturingsniveaus laat de kwaliteitsmonitor toe om – binnen de krijtlijnen die voor heel De Lijn gelden – prioritaire acties of projecten te bepalen. Op basis van de resultaten van 2007 zijn het uitbreiden van de capaciteit van het aanbod en betere informatie en communicatie met de reizigers tot voorname aandachtspunten voor 2008 uitgeroepen.

In 2007 liet De Lijn haar kwaliteitsmonitor proefdraaien. Vanaf 2008 wordt de kwaliteitsmonitor geïmplementeerd over de hele organisatie, want kwaliteit en hoe haar te bereiken is niet alleen een zaak van de directie. Binnen zijn of haar eigen taakstelling is iedereen kwaliteitsmanager.

## Investeringen

Tot nu toe werden investeringen van De Lijn gefinancierd door kapitaalsubsidies of 'eigen investeringen' (gefinancierd met leningen die De Lijn aanging onder het systeem van leningsmachtiging).

**Veiligheids- en continuïteitsinvesteringen.** De oorspronkelijke kapitaalsubsidie is voor de periode 2007-2009 voorbehouden voor de veiligheids- en continuïteitsinvesteringen. Dankzij deze investeringen kan De Lijn de continuïteit van de exploitatie en de veiligheid van personeel, reizigers en derden garanderen. Bijvoorbeeld: door tramsporen en bovenleidingen te vervangen, milieu-investeringen te realiseren en stelplaatsen te renoveren.

Deze investeringen volgen het investeringsprogramma dat de raad van bestuur heeft goedgekeurd. De Lijn stuurt de uitvoering volledig zelf aan. Als voor de uitvoering externen worden ingeschakeld, gebeurt dat via een klassieke aanbesteding in overeenstemming met de wet op de overheidsopdrachten. De Vlaamse Regering stelt de middelen ter beschikking via het reguliere begrotingsprogramma 'gemeenschappelijk vervoer' en via het Vlaams Infrastructuurfonds.

**(Her)aanleg van stationsomgevingen.** De investeringen die De Lijn in de komende jaren zal aangaan voor de (her)aanleg van stationsomgevingen worden

gefinancierd vanuit het nieuw opgerichte 'Fonds voor stationsomgevingen'. Op 2 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering een door De Lijn aangeleverde lijst van stationsomgevingen goedgekeurd voor financiering vanuit dit Fonds.

Bij deze projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen minstens De Lijn, de NMBS en een lokaal bestuur. Voor de projecten gelden de technische standaarden en toegankelijkheidsnormen van De Lijn. Het Fonds en De Lijn leggen in gezamenlijk overleg binnen de budgettaire grenzen jaarlijks aan de minister een investeringsprogramma voor de stationsomgevingen ter goedkeuring voor. De Lijn wordt belast met de uitvoering en opvolging van de goedgekeurde investeringsprojecten. Het Fonds wordt gespijsd vanuit de reguliere begrotingsmiddelen (gedeeld Vlaamse minister van Mobiliteit en algemene middelen).

**Bouw van nieuwe stelplaatsen.** De renovatie van bestaande stelplaatsen wordt verder gefinancierd met kapitaalsubsidies, maar voor de bouw van nieuwe stelplaatsen zal De Lijn een beroep doen op alternatieve financiering via operationele leasing, waarbij De Lijn eigenaar is van de grond.

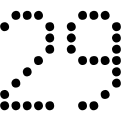
De Lijn zoekt een consortium – een aannemer of promotor, een financier en een onderhoudsfirm – als

private partner om de stelplaats te ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden. Als eigenaar van het terrein zal De Lijn aan die partner een recht van opstal verlenen voor dertig jaar, zodat deze laatste bouwheer en eigenaar wordt van de opstallen. Als test wordt deze vorm van alternatieve financiering voor het eerst aangewend bij de bouw van de nieuwe stelplaatsen van Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem.

De totale investeringskost voor alle nieuwe stelplaatsen werd geraamd op 161 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoedingen die De Lijn voor de stelplaatsen zal moeten betalen, maken deel uit van het totaal (exclusief projecten Masterplan Antwerpen) van maximaal 42,7 miljoen euro per jaar aan beschikbaarheidsvergoedingen dat de Vlaamse Regering ter beschikking zal stellen van De Lijn. Het aandeel van de leasevergoedingen voor de stelplaatsen in dit totaalbedrag werd geraamd op maximaal 11,7 miljoen euro per jaar (vanaf 2011).

**Rollend materieel.** Het rollend materieel van De Lijn werd tot nog toe aangekocht en gefinancierd via een combinatie van kapitaalsubsidie en eigen investeringen (op basis van de leningsmachtiging van het Vlaams Gewest). In haar beslissing van 16 februari 2007 voorziet de Vlaamse Regering de alternatieve financiering van de aanschaf van 30 trams en 500 bussen (periode 2007-2009). De Lijn onderzoekt welke de meest





aangewezen alternatieve financieringsvorm is. Overleg met de representatieve vakorganisaties hierover werd in september 2007 gestart.

De investeringskost voor de trams en bussen werd geraamd op 158,9 miljoen euro. De vergoedingen die De Lijn voor het rollend materieel moet betalen, maken deel uit van het totaal (exclusief projecten Masterplan Antwerpen) van maximaal 42,7 miljoen euro per jaar aan beschikbaarheidsvergoedingen dat de Vlaamse Regering ter beschikking zal stellen voor De Lijn. Het aandeel van de vergoedingen voor rollend materieel in dit totaalbedrag werd geraamd op maximaal 15,7 miljoen euro per jaar (vanaf 2012).

**Openbaarvervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen.** Parallel met haar beslissing rond nv Lijninvest en de alternatieve financiering bij De Lijn heeft de Vlaamse Regering op 16 februari 2007 beslist om de openbaarvervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit het globale BAM-financieringspakket te lichten. Deze projecten zullen via alternatieve financiering worden uitgevoerd door nv Lijninvest in een structuur met de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en het IVA-Infrastructuur (volgens de vooraf tussen deze drie partners gemaakte afsprakennota). Het gaat om twee clusters van tramprojecten.

Daarbij komt ook nog de aanschaf van 21 trams, die in het dossier 'rollend materieel' worden opgenomen.

De totale investeringskost voor de openbaarvervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan werd geraamd op 301 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding, door De Lijn te betalen aan de projectvennootschappen, bedraagt maximaal 30 miljoen euro per jaar (vanaf 2011). Deze vergoeding van maximaal 30 miljoen euro per jaar zal worden ingeschreven op een afzonderlijke basis-allocatie. Onderhouds- en exploitatiekosten van het tramgedeelte komen ten laste van de reguliere exploitatiedotatie van De Lijn. De kapitaalbreng van nv Lijninvest in de projectvennootschappen komt uit de middelen die de Vlaamse Regering ter beschikking heeft door de valorisatie van Staal Vlaanderen en de GIMV.

**Overige tramprojecten.** In haar beslissing van 16 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering ook alternatieve financieringen vooropgesteld voor nog drie andere tramprojecten die deel uitmaken van de langetermijnplannen van De Lijn (Pegasusplan, Spartacusplan):

- **Pegasus Antwerpen:** ingebruikneming premetrokker Turnhoutsebaan en tramverlenging Wommelgem
- **Pegasus Oost-Vlaanderen:** tramverlenging Zwijnaarde brug – Zwijnaarde dorp
- **Spartacus Limburg:** regionaal openbaar vervoernetwerk met onder meer de sneltramlijn Hasselt – Maastricht.

De investeringskost voor deze projecten werd geraamd op 147,5 miljoen euro. De vergoedingen die De Lijn voor deze tramprojecten moet betalen, maken deel uit van het totaal (exclusief projecten Masterplan Antwerpen) van maximaal 42,7 miljoen euro per jaar aan beschikbaarheidsvergoedingen dat de Vlaamse Regering via een afzonderlijke, geormerkte begrotingsallocatie ter beschikking stelt voor De Lijn. Het aandeel van de vergoedingen voor deze drie tramprojecten in dit totaalbedrag werd geraamd op maximaal 15,2 miljoen euro per jaar (vanaf 2009). Onderhouds- en exploitatiekosten van het tramgedeelte komen ten laste van de reguliere exploitatiedotatie van De Lijn. De kapitaalbreng van nv Lijninvest in de projectvennootschappen komt uit de middelen die de Vlaamse Regering ter beschikking heeft door de valorisatie van Staal Vlaanderen en de GIMV.

## Lijninvest

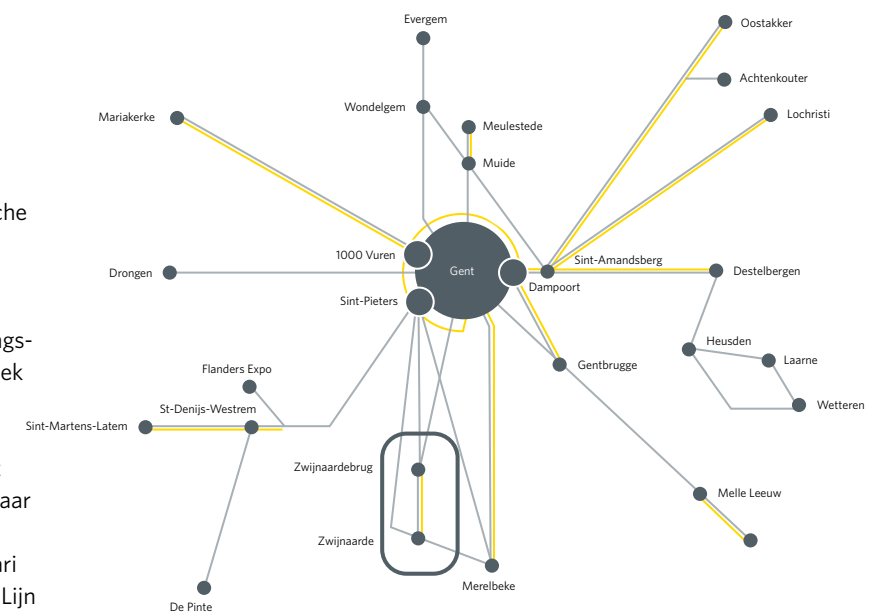
Lijninvest werd in 2007 als dochteronderneming van De Lijn opgericht om participaties te nemen in projectvennootschappen die zullen instaan voor de Publiek Private Samenwerking (PPS) bij tramlijnprojecten. Door hen onder te brengen bij Lijninvest kunnen deze nieuwsoortige investeringsprojecten op een specifieke manier worden opgevolgd, los van de dagelijkse werking van De Lijn. Tegelijkertijd is ervoor gezorgd dat Lijninvest als dochteronderneming de investeringsplanning van De Lijn zelf nauwgezet zal volgen. Als participatiemaatschappij wordt zij tegelijkertijd een belangrijke speler in het beleid van de Vlaamse Regering. Dat is erop gericht om investeringen in diverse soorten infrastructuur via PPS een heel stuk sneller te kunnen uitvoeren dan op dit ogenblik via klassieke begrotingsmiddelen mogelijk is.

**Smart Card.** Voor de financiering van het nieuw aan te schaffen (elektronisch) registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem (Smart Card), kan De Lijn terugvallen op een beslissing van de Vlaamse Regering van 25 mei 2007. In overeenstemming met die beslissing zal de investering worden gespreid over zes jaar (2007-2012) voor een totaalbedrag van 56,6 miljoen euro.

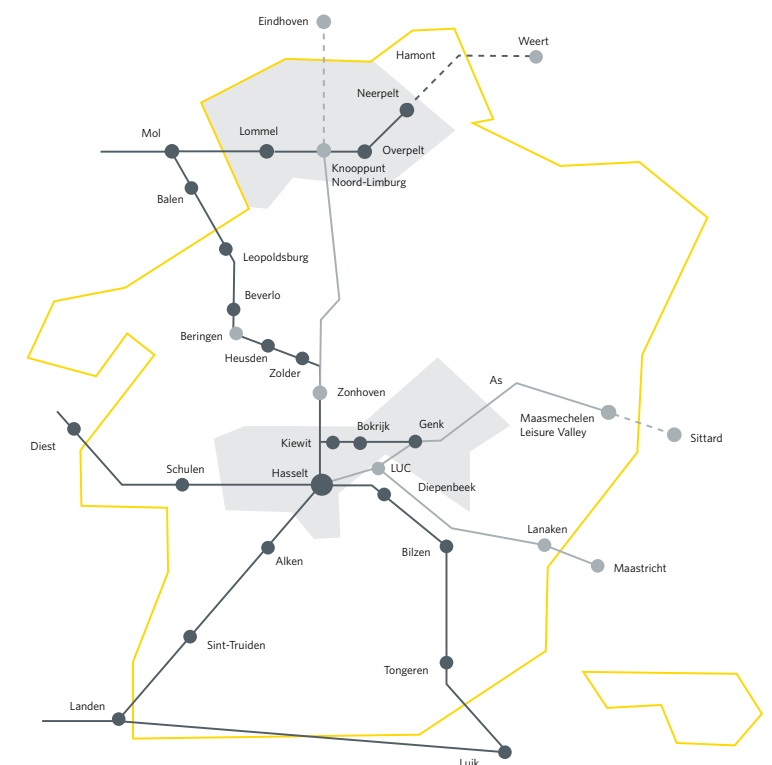
**LijnCom.** De opbrengsten van de nv LijnCom, de reclaimedochter van De Lijn, kunnen worden aangewend voor verbeterprojecten, zoals het strategische project ter verbetering van de reizigersinformatie en -communicatie.

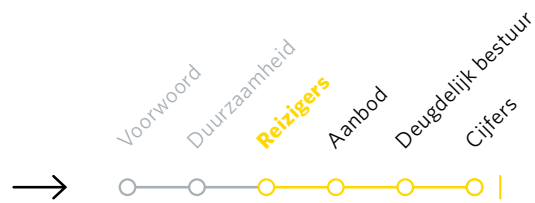
**Restcategorie.** Uit de inventarisatie van de investeringsbehoeften van De Lijn in de periode 2007-2009 bleek dat – na uitputting van de hierboven opgesomde financieringsstromen – nog een pakket van ca. 35 miljoen euro aan wenselijke investeringen ongedekt overbleef. Deze investeringen werden verschoven naar 2010 of later, tenzij ze kunnen worden gefinancierd uit de gerealiseerde meerontvangsten. Op 16 februari 2007 besliste de Vlaamse Regering immers dat De Lijn “haar eigen meerontvangsten volledig kan aanwenden voor de onderhouds- en exploitatiekosten die gerelateerd zijn aan bovenstaande investeringspakketten alsook aan de 35 miljoen euro resterende investeringsbehoeften op het reguliere investeringsbudget”.

Pegasusplan Gent



Spartacusplan Limburg



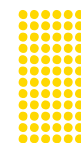


# REIZIGERS

**483 miljoen reizigers** reisden in 2007 met De Lijn.  
Anders gezegd: elke dag waren er zo'n 1,3 miljoen mensen onderweg met bus of tram. Dat zijn per dag zowat 50 000 reizigers meer dan in 2006.



Op woensdagmiddag reizen Anna en Mathilde uit Berchem vlotjes naar hun tante in Lier.



## Aantal reizigers

### Nieuw record

483 miljoen reizigers namen in 2007 bus of tram van De Lijn. Daarmee vervoerde de maatschappij 20 miljoen reizigers meer dan in 2006, goed voor een nieuw record. Als deze trend zich doorzet, zal De Lijn in 2008 de kaap van 500 miljoen reizigers ronden.

Het aantal reizigers neemt toe in alle entiteiten. Opvallendste groeier is Vlaams-Brabant, met een stijging van 8,52 %. Deze groei is grotendeels te danken aan het verbeterde aanbod naar de luchthaven (START-lijnen) en aan het succes van de lijnen naar Brussel en in de regio Leuven.

Het aandeel abonnees neemt toe: in 2007 waren abonnees goed voor 76,82 % van de ritten.

### Reizigers per entiteit

	Aantal	Aandeel	Evolutie t.o.v. 2006
Antwerpen	184 807 473	38,24 %	+ 3,60 %
Oost-Vlaanderen	99 783 230	20,65 %	+ 4,52 %
Vlaams-Brabant	87 410 761	18,09 %	+ 8,52 %
Limburg	46 234 569	9,57 %	+ 2,78 %
West-Vlaanderen	65 042 007	13,46 %	+ 2,50 %
<b>De Lijn</b>	<b>483 278 040</b>	<b>100,00 %</b>	<b>+ 4,42 %</b>

### Evolutie reizigers/abonnees

	Reizigers	Ritten door abonnees	Aandeel abonnees
2005	448 717 957	332 909 078	74,19 %
2006	462 838 642	346 972 932	74,97 %
2007	<b>483 278 040</b>	<b>371 231 715</b>	<b>76,82 %</b>

### Abonnementen (in omloop in december 2007)

	Aantal abonnementen
Buzzy Pazz (-25-jarigen)	248 717
Omnipas (25-plussers)	139 090
Omnipas 60+	15 000
<b>TOTAAL</b>	<b>402 807</b>



Elke week reist Qing met zijn papa naar zijn neefjes in Maasmechelen.



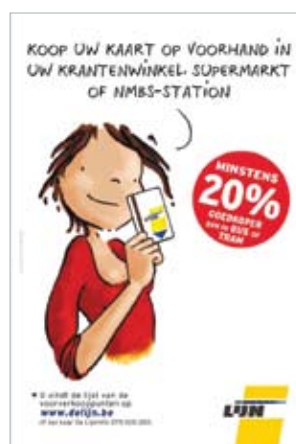
Mali gaat dolgraag naar de Zoo. Met de tram zijn zij en moeder in een oogwenk.





## Cordelia valt in de prijzen

Cordelia, het stripfiguurtje dat de hoofdrol speelt in de voorverkoopcampagne van De Lijn, viel in 2007 in de prijzen. Het kaapte een Award weg op de Best of Activation Awards 2007. Later op het jaar promoveerde Cordelia trouwens ook het systeem van sms-ticketing in Antwerpen en Gent.



## Verkoopkanalen

### Voorverkoop

Het aanbieden van vervoerbewijzen in voorverkoop startte in 2006. Het voorbije jaar raakte het systeem beter ingeburgerd en steeg het aantal verkochte vervoerbewijzen in voorverkoop sterk: in 2007 kocht 62 % van de reizigers een vervoerbewijs voor bus of tram in voorverkoop.

Het succes is onder meer te danken aan het uitgebreide voorverkoopnet: eind 2007 boden 3 139 winkelpunten vervoerbewijzen aan in voorverkoop. Naast krantenwinkels, supermarkten en buurtwinkels breidde De Lijn haar voorverkoopnetwerk uit tot NMBS-stations, tankstations, videotheken, nachtwinkels, copycenters, drankenhandels en geschenkenwinkels. In Antwerpen, Gent en op enkele andere plaatsen staan bovendien 263 verkoopautomaten ter beschikking.

Het vooraf aanschaffen van vervoerbewijzen zorgt voor een vlottere doorstroming op bus en tram, omdat chauffeurs minder vervoerbewijzen verkopen.

### Sms-ticketing

In Antwerpen en Gent loopt sinds 6 september 2007 een test van sms-ticketing. Met een sms'je naar het nummer 4884 kunnen reizigers hun plaats op bus of tram betalen. Dankzij deze primeur voor West-Europa

kopen gemiddeld 593 mensen per dag een biljet via hun gsm. Een biljet kost 1,20 euro, per sms'je betalen reizigers 0,15 euro.

Dit systeem zorgt, net als de voorverkoopbiljetten, voor een vlottere doorstroming op onze trams en bussen en dus voor een stipter openbaar vervoer.

### Online verkoop abonnementen

Toen de vernieuwde website [www.delijn.be](http://www.delijn.be) op 1 oktober 2007 van start ging, introduceerde De Lijn ook de mogelijkheid om online een abonnement te kopen: Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60+. Mensen met een elektronische identiteitskaart (eID), een pincode en een eID-lezer hoeven niet langer naar een Lijnwinkel te stappen of via de post hun abonnement aan te vragen, waardoor zij tijd uitsparen. Binnen drie dagen na aanvraag ligt het abonnement in de brievenbus van de reiziger. De eerste 3 300 surfers konden via [www.delijn.be](http://www.delijn.be) een gratis eID-lezer aanvragen.

## Aantal ontwaarding in voorverkoop

	Voorverkoop	Op het voertuig
februari 2006	219 068	4 343 719
maart 2006	1 365 233	2 726 105
april 2006	2 009 767	2 078 505
mei 2006	2 207 449	1 965 007
juni 2006	2 197 988	1 878 347
juli 2006	2 468 125	1 823 162
augustus 2006	2 602 143	1 799 557
september 2006	2 401 375	1 865 486
oktober 2006	2 473 691	1 827 617
november 2006	2 332 477	1 655 434
december 2006	2 563 350	1 738 952
januari 2007	2 617 118	1 817 119
februari 2007	2 451 062	1 573 907
maart 2007	2 809 257	1 713 552
april 2007	2 580 640	1 633 351
mei 2007	2 709 096	1 668 507
juni 2007	2 704 287	1 661 241
juli 2007	3 021 493	1 655 121
augustus 2007	2 907 454	1 607 373
september 2007	2 821 451	1 701 030
oktober 2007	2 935 261	1 691 493
november 2007	2 815 908	1 556 449
december 2007	2 911 694	1 653 890



De Lijn verbetert vanaf 2008 de informatie aan haltes.



Onze chauffeurs scoren goed in de tevredenheidsmetingen.



Reizigers krijgen nog duidelijkere informatie over de dienstregeling.



## Tevredenheid

### Tevredenheidsenquête

Naast de tweejaarlijkse tevredenheidsenquête houdt De Lijn nu ook continue metingen. Daarbij peilen enquêteurs dag in, dag uit naar de ervaringen, verzuchtingen en verwachtingen van de reizigers. Per kwartaal wordt er gerapporteerd over die bevindingen. Deze gerichte metingen stellen De Lijn in staat om per lijn in te spelen op bedenkingen van de reizigers.

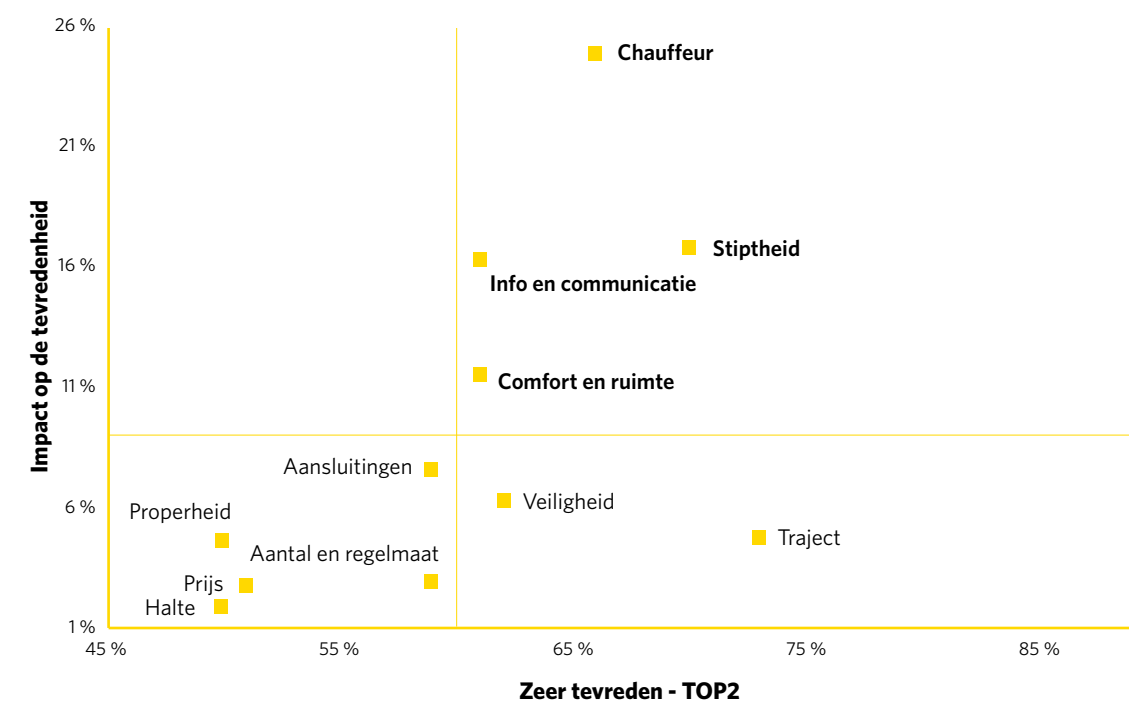
### Aandachtspunten

Uit de tevredenheidsenquêtes komen twee aandachtspunten naar voren: enerzijds informatie en

communicatie naar de reiziger, vooral bij onvoorziene omstandigheden, zoals vertragingen, incidenten of omleidingen. De Lijn plant daarom vanaf 2008 maatregelen om reizigers beter te informeren over de dienstregeling aan haltes en in de voertuigen.

Anderzijds capaciteit: de reiziger ervaart dat het steeds drukker wordt op de trams en de bussen van De Lijn. Deze twee aandachtspunten worden de maatstaf voor een kwaliteitsvolle dienstverlening in 2008.

### Prioriteitenkaart 2007





De beelden van de nieuwe website ademen menselijke warmte uit.



## Website

### Routeplanner

Op 5 oktober 2007 stelde De Lijn haar vernieuwde website [www.delijn.be](http://www.delijn.be) voor, met als blikvanger de routeplanner.

De nieuwe website ademt de geest "Voor de mensen, onder de mensen, met de mensen" uit. Deze 'mense-lijke' uitstraling - met veel sfeerfoto's en een duidelijke navigatiestructuur - maakt van [www.delijn.be](http://www.delijn.be) een aangename site. De vernieuwde website valt duidelijk in de smaak. Dagelijks surfen gemiddeld 23 000 bezoekers naar [www.delijn.be](http://www.delijn.be), goed voor een aangroei van 24,80 %.

### Content management

De entiteiten kunnen voortaan zelf de inhoud van de website actualiseren dankzij een content management systeem. Gegevens die de medewerkers invoeren, worden meteen in de correcte lay-out geplaatst.

### Van A naar B in één klik

De Lijn kondigde de vernieuwde website aan met een kleurrijke lanceringscampagne. De campagne stelde vier doelen voorop: 1) de website bekendmaken, ook bij de 'net niet-reizigers', 2) het bezoekersaantal van de site verhogen, 3) de online verkoop van abonnementen introduceren en 4) de routeplanner in de kijker zetten.

De campagne liep op één (VRT), via advertenties in Vlaamse kranten en magazines, via een spandoek op het gebouw van De Lijn Vlaams-Brabant en via bannering op andere websites. Ze legde de klemtoon op de letterlijke 'verbinding' die De Lijn tussen mensen tot stand brengt.



## Communicatie

### Communicatie en signalisatie bij omleidingen

In 2007 werd het verbeterproject 'Communicatie en signalisatie bij omleidingen' opgestart in Vlaams-Brabant. Het doel is om de reizigers uiterlijk bij het instappen te verwittigen dat bus of tram omgeleid wordt.

### Halte

Indien een halte tijdelijk niet wordt bediend, wordt het haltebord overtrokken met een transparante zak die ervoor zorgt dat de informatie leesbaar blijft, maar duidelijk maakt dat er iets aan de hand is. Daaronder komt een extra haltebord: op dat bord vinden reizigers informatie over de plaats van de tijdelijke vervanghalte en de periode en de reden van de storing. Bij langduriger omleidingen voorziet De Lijn in tijdelijke haltepalen, met de aangepaste dienstregeling.

### Realtimedeborden

Haltes die zijn uitgerust met realtime-informatieborden worden permanent geüpdatet. In 2007 kwamen er zulke borden bij op Antwerpen-Linkeroever, in Brugge ('t Zand), Kortrijk, Merksem en Sint-Truiden.

### Voertuigen

Op de voertuigen zijn strooibriefjes beschikbaar die de reiziger informeren over de duur en de reden van de omleiding. Bij omleidingen met een grote impact en onvoorziene omleidingen komen er boodschappen op de dakrondingen en worden er in de voertuigen auditieve boodschappen gecommuniceerd.

### Extra communicatiekanalen

De Lijn schakelt ook regionale informatiebladen, regionale televisie (in Limburg) en elektronische nieuwsbrieven in om reizigers te informeren.

Op [www.delijn.be](http://www.delijn.be) verschijnen extra nieuwsberichten over omleidingen en gewijzigde trajecten. Wie via de routeplanner een traject selecteert, krijgt bovendien informatie over tijdelijke aanpassingen aan dat traject. Onder de rubriek 'Reisinformatie' komt ook een link naar 'Omleidingen-Storingen'. In een latere fase zullen reizigers eveneens online-kaarten van de omleidingen kunnen raadplegen.

De realtime-informatieborden worden permanent geüpdatet.





## Het slimste alternatief, voor en onder de mensen

### Parkeercampagne

Parkeerproblemen vermijden? Neem dan bus of tram als je naar de stad gaat. Van 19 mei tot 9 juni 2007 maakte De Lijn die boodschap wel heel visueel: in Leuven, Hasselt, Gent, Brugge en Antwerpen doorprikte de parkeercampagne van De Lijn de alleenheerschappij van Koning Auto. Omdat het openbaar vervoer nu eenmaal een pak slimmer is als je naar de stad gaat ...

### Ge zijt nen engel

Hoe maak je aan reizigers op een positieve manier duidelijk dat er gedragsregels zijn op het openbaar vervoer? Door ze in het zonnetje te zetten als ze die regels naleven. In het najaar van 2007 startte De Lijn dan ook de campagne 'Ge zijt nen engel', waarbij De Lijn een charter voor hoffelijk gedrag op het openbaar vervoer in de kijker stelde.

### Cordelia

Cordelia, het stripfiguurtje van tekenares Ilah, dook ook in 2007 vaak op als 'gezicht' van De Lijn. In Antwerpen en Gent promoveerde ze sms-ticketing, in heel Vlaanderen nodigde ze reizigers uit om hun biljet in voorverkoop te kopen. Met succes, zo bleek ook tijdens de Best of Activation Awards, waar de voorverkoopcampagne van De Lijn een Award wegkaapte.

## Marketing

### In de prijzen

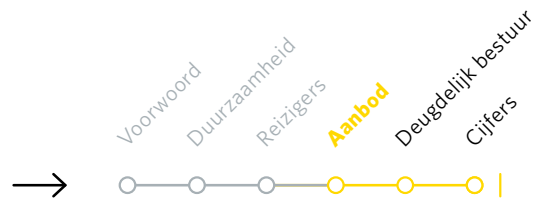
De Valentijnsactie van Buzzy Pazz viel het afgelopen jaar tweemaal in de prijzen. De website [www.eenliefineelkeprovincie.be](http://www.eenliefineelkeprovincie.be) won de publieksprijs op het marketingcongres van UITP, de internationale organisatie van openbaarvervoermaatschappijen. De Valentijnsactie vertelde op een ludieke manier dat je met Buzzy Pazz overal geraakt en dus overal een lief kunt hebben. Dat deze boodschap duidelijk overkwam, bewijzen de bezoekersaantallen op de website: tussen 5 en 18 februari 2007 kreeg de site 23 910 unieke bezoekers over de vloer, goed voor meer dan 500 000 hits.

Uiteindelijk namen er 567 unieke personen deel aan de actie: 247 hadden een Buzzy Pazz-nummer, 320 niet. Deze mensen verstuurden 4 341 'lieven' naar 1 797 unieke e-mailadressen.

Buzzy Pazz kreeg op 13 maart 2007 ook de publieksprijs tijdens de Triple A-award. Deze Antwerp Advertising Award wordt uitgereikt aan de creatiefste reclamecampagne van een Antwerps reclamebureau. De publieksprijs werd toegekend door studenten, de doelgroep van Buzzy Pazz. Zij apprecieerden het sterk interactieve element van de website: surfers konden hun vrienden of vriendinnen een fictief lief cadeau doen, die dan een liefdesbrief verstuurde naar die vriend of vriendin.

Triple A-award





# AANBOD

Het openbaar vervoer in Vlaanderen biedt een passende dienst aan steeds meer reizigers, maar het kan altijd beter. De Lijn wil haar aanbod de komende jaren verder verbeteren via netmanagement. De toekomst belooft betere verbindingen, snellere verplaatsingen, extra bussen en trams waar er nodig zijn en om attractiepolen beter te bedienen. Voorwaarde is wel dat de gemeenten actief meewerken.



**Yentel, Stéphanie en Femke** uit Leuven nemen steevast de bus om een stapje in de wereld te zetten.





## Netmanagement

### Veertien projecten gerealiseerd

In het kader van netmanagement werden in 2007 veertien projecten gerealiseerd. Als antwoord op specifieke problemen of knooppunten dragen zij extra bij tot de mobiliteit van onze reizigers. Bij de uitvoering van deze projecten hield De Lijn rekening met de nettowinst aan reizigers, de modal shift (de omschakeling van privé-autogebruik naar collectief personenvervoer (bus, trein), fietsen, wandelen, ...), de modal shift woon-werkverkeer, de nettokost, het milieu, de verkeersveiligheid en structurele capaciteitsproblemen.

### Antwerpen: Pegasusplan

**Noorderkempen.** De nieuwe buslijn 440 Essen - Brecht - Herentals bedient de gemeenten Essen, Kalmthout, Wuustwezel, Brecht, Malle, Lille en Herentals. Zo kwam er een rechtstreekse verbinding tussen het noordwesten van de provincie Antwerpen en het zuidoosten, die bovendien inspelt op de noden in het woon-, werk- en schoolverkeer.

Sinds 1 september 2007 zijn er zeven nieuwe buslijnen voor leerlingenvoer die de scholen in de gemeenten Kalmthout, Essen en Wuustwezel bedienen:

- o **441:** Essen - Wuustwezel (via Wildert)
- o **442:** Brecht - Wuustwezel - Kalmthout (één rit richting Kalmthout, één richting Wuustwezel)
- o **443:** Sint-Job - Kalmthout
- o **444:** Wuustwezel - Essen (via Maria-ter-Heide en Wildert)
- o **445:** Brasschaat - Maria-ter-Heide - Kalmthout
- o **671:** Zandvliet - Stabroek - Kalmthout
- o **672:** Stabroek - Kalmthout - Essen

Bij de opening van het station van Brecht (december 2008) zullen de bestaande lijnen het station van Brecht zo veel mogelijk in hun aanbod opnemen. De bestaande buslijn 432 Turnhout - Rijkevorsel zal verlengd worden tot het station van Brecht. Op die manier hoeven de reizigers niet langer via een filegevoelig traject naar Turnhout om daar de trein naar Brussel te nemen.

**Evenemententram 6.** Paradedepaardje van de projecten netmanagement in Antwerpen is de nieuwe tram 6, de 'evenemententram'. Die verbindt op zijn traject van Luchtbal tot Olympiade elf culturele attracties: Metropolis, Sportpaleis, Lotto Arena, Aquatopia, Diamantmuseum, Elisabethzaal, de Zoo, UGC, Vlaamse Opera, de Singel en Antwerp Expo (Boekenbeurs). Met deze nieuwe lijn kunnen reizigers uit het noorden van de stad voor het eerst rechtstreeks met de tram naar het centrum.



### Limburg: Spartacusplan

**Snelbus.** In Limburg zagen het afgelopen jaar drie snelbuslijnen het levenslicht. Die zorgen tijdens de spitsuren voor een snelle verbinding met de treinstations van Hasselt, Genk, Neerpelt en Diest. Dit bespaart pendelaars en studenten uit Noord(-Oost)- en Zuid-West-Limburg heel wat kostbare tijd. Gemiddeld zijn er tijdens de spits vijf ritten van en naar deze stations voorzien. De drie nieuwe snellijnen zijn:

- o **182:** Achel - Neerpelt - Hasselt
- o **183:** Neerpelt - Bree - Genk
- o **184:** Leopoldsburg - Tessenderlo - Diest

**Maasmechelen.** Maasmechelen kreeg een vernieuwd lokaal busnet, waarbij de beschikbare lijn 63 en de twee nieuwe buslijnen 64 en 65 de deelgemeenten met het centrum verbinden. Met een frequentie van een halfuur hebben vooral pendelaars en scholieren hier baat bij. Daarnaast zorgt het nieuwe aanbod voor betere en vooral snellere streeklijnverbindingen naar onder meer Maastricht, Genk en Hasselt.

De belbussen 724 en 725 bleven behouden, maar kregen een flinke facelift. Aan de halte 'Eisden Bloemenlaan' werd een strategisch knooppunt uitgebouwd, zoals voorzien binnen het Spartacusplan.

### Oost-Vlaanderen: Pegasusplan Gent

**Gent.** De frequentie van trams en trolleybussen op de Gentse hoofdlijnen 1, 21/22, 3 en 4 ging fors omhoog. Overdag mogen de reizigers nu elke zes minuten een tram of trolleybus verwachten.

Ook het aanbod 's nachts werd flink uitgebreid. Een aantal daglijnen rijdt 2 uur langer dan voorheen. De speciale nachtlijnen verschuiven en rijden voortaan van 1.45 tot 4.45 uur (vroeger van 23.30 tot 2.30 uur). Daardoor is er op vrijdag en zaterdag 24 uur op 24 openbaar vervoer. Met deze laatste uitbreiding wordt Gent de eerste Vlaamse stad waar er op sommige dagen de klok rond openbaar vervoer is.

Gent heeft op vrijdag en zaterdag de klok rond openbaar vervoer.



Leerlingen uit het noorden van Gent reizen vlotter naar school.



### Vlaams-Brabant: Pegasusplan

**Leuven.** Ook het stads- en het streekvervoer in Leuven en de omliggende regio's gingen er op vooruit. Lijn 16 werd opgesplitst in twee nieuwe lijnen en aangevuld met een school-, markt- en nachtbus. Die moeten de zware bezetting op bus 16 verlichten. Lijn 3 verzorgt elk kwartier het traject van Leuven-Gasthuisberg naar Pellenberg-Kliniek. Elk halfuur is er een bus tot Lubbeek-Dorp. Nachtbus 3 vertrekt op vrijdag om 00.00, 01.00 en 02.00 uur aan het Leuvense Fochplein en rijdt eveneens tot Lubbeek-Dorp. De semirecte lijn 485 (Leuven - Lubbeek - Tienen) zorgt voor een snellere verbinding naar Leuven voor de inwoners van Vissenaken, Binkom, Lubbeek en Linden.

**Tienen.** De bestaande schoolritten vanuit Lubbeek via Kerkom en Attenrode-Wever naar Tienen gebeuren voortaan onder het nieuwe lijnummer 585. De bus die reizigers naar de markt in Tienen brengt, krijgt het nieuwe nummer 685. Het traject en de dienstregeling blijven voor beide lijnen hetzelfde.

**Leuven.** Dankzij de doortrekking van lijn 630 beschikken de werknemers van bedrijventoneel Haasrode over een rechtstreekse verbinding met het station van Leuven. Ook verhoogde De Lijn de frequentie op het

traject naar de Philipssite in Leuven en de Remysite in Wijgmaal. Op die manier staat er op werkdagen tijdens de spits om het kwartier een bus klaar voor de werknemers. Lijn 630 rijdt nu ook op zaterdag.

In Leuven lanceerde De Lijn ook Ringbus 600, de allereerste lijn die de hele Leuvense ringweg bedient. De buslijn is een snel alternatief voor reizigers met een bestemming op de ring. Zij hoeven dankzij de Ringbus niet langer door het stadscentrum om hun eindpunt te bereiken. Door het wegblijven van deze 'ringreizigers' kunnen de centrumbussen ook meer comfort bieden aan de overige reizigers. De bus rijdt elke werkdag om de 10 minuten tussen 6 uur en 19.50 uur. De cirkel wordt enkel in tegenwijzerzin uitgevoerd.

#### START-lijnen maken luchthaven beter bereikbaar.

Sinds 2007 zijn de dertien rechtstreekse buslijnen naar de luchthavenregio operationeel. Die kaders in het START-project (STrategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling van de luchthavenregio), waarmee De Lijn Vlaams-Brabant de regio voor werknemers in en om de luchthaven beter bereikbaar maakt. In totaal zijn er nu dertien rechtstreekse lijnen. Mede dankzij deze nieuwe lijnen boekte Vlaams-Brabant de sterkste procentuele en absolute aangroei van het aantal reizigers van alle entiteiten.

**820/821.** START-lijn 820 zorgt sinds mei voor een rechtstreekse verbinding vanuit Dilbeek, via Groot-Bijgaarden, Zellik, Relegem en Wemmel met de tewerkstellingszones van Zaventem-luchthaven en Cargo. Lijn 821 behoudt haar bestaande traject, maar er rijden voortaan wel heel wat meer bussen.

**621/681/683.** Lijn 621 betekende goed nieuws voor pendelaars uit Kapelle-op-den-Bos, Grimbergen, Vilvoorde en Machelen. Zij reizen sinds september vlotter naar hun werkplek in de luchthavenregio. Lijnen 681 en 683 openen sinds oktober 2007 meer mogelijkheden voor reizigers vanuit Mechelen, Bonheiden, Boortmeerbeek, Elewijt, Hofstade, Zemst, Vilvoorde en Steenokkerzeel.

**616/651/659.** Dankzij de nieuwe lijnen 616 en 651 reizen werknemers uit Leuven, Herent, Kortenberg, Steenokkerzeel, Bertem en Tervuren voortaan sneller naar de luchthaven. Vanuit Bertem, Leefdaal, Vossem en Moorsel is er nu zelfs voor het eerst een rechtstreekse verbinding. Vanuit het metrostation Roodebeek reizen Brusselse pendelaars via lijn 659 dan weer vlot naar hun werkplek.

**272/471.** Ook lijn 272 is aangepast: het traject werd verlengd vanuit Haacht via Keerbergen tot Bonheiden.

Voor de inwoners van de betrokken gemeenten staan er sinds 3 december ook heel wat meer bussen klaar. Sneldienst 471 tussen Brussel-Noord en industriezone Keiberg rijdt sinds december door tot op de luchthaven en kreeg er ook extra spitsritten bij.

In Leuven werd het nachtnet sterk uitgebreid.



Dertien rechtstreekse lijnen maken de luchthavenregio beter bereikbaar.



#### De 13 START-lijnen zijn:

- o lijn 830: Groenendaal - Hoeilaart - Overijse - Tervuren - Luchthaven - Cargo (maart 2004 en december 2008)
- o lijn 652: Leuven - Herent - Erps-Kwerps - Kortenberg - Nossegem - Luchthaven - Cargo (oktober 2006)
- o lijn 272: Brussel - Schaarbeek - Evere - Keiberg - Luchthaven (december 2006) en bijbehorende sneldienst 471 Brussel-Noord - Keiberg - Zaventem-Luchthaven (december 2007)
- o lijn 682: Mechelen - Zemst - Weerde - Elewijt - Perk - Cargo - Luchthaven (december 2006)
- o lijn 820: Dilbeek - Jette UZ - Vilvoorde - Cargo - Luchthaven (mei 2007)
- o lijn 821: Merchtem - Meise - Grimbergen - Vilvoorde - Cargo - Luchthaven (mei 2007)
- o lijn 621: Kapelle-o/d-Bos - Grimbergen - Vilvoorde - Buda - Keiberg - Luchthaven (september 2007)
- o lijn 681: Mechelen - Bonheiden - Boortmeerbeek - Cargo - Luchthaven (oktober 2007)
- o lijn 683: Mechelen - Hofstade - Zemst - Houtem - Cargo - Luchthaven (oktober 2007)
- o lijn 616: Leuven - Bertem - Leefdaal - Vossem - Moorsel - Luchthaven - Cargo (november 2007)
- o lijn 651: Leuven - Everberg - Kortenberg - Steenokkerzeel - Cargo - Luchthaven (november 2007)
- o lijn 272: Bonheiden - Keerbergen - Haacht - Kampenhout - Cargo - Luchthaven (december 2007 en december 2008)
- o lijn 659: Roodebeek - Kraainem - Luchthaven - Cargo (december 2007)



### West-Vlaanderen: Neptunusplan

**Kusttram.** Aan de kust werd het tramaanbod buiten het zomerseizoen uitgebreid. Van de paas- tot de herfstvakantie rijden er tijdens de weekends en de schoolvakanties extra trams tussen Oostende en Westende, waardoor een frequentie van 7,5 minuten ontstaat. Van half juni tot half september rijden deze extra trams ook op werkdagen. In de zomermaanden rijdt er zelfs om de 5 minuten een tram tussen Westende en Oostende.

Ook werd de communicatie aan de haltes verbeterd. Zo werden onder meer duidelijke omgevingsplannen aangebracht aan de haltes. Er werden ook diverse nieuwe contracten afgesloten met partners voor de Kusttramactie.

**Kusttram X-tra.** Een sneltram brengt vroege vogels tijdens de ochtendspits sneller naar het station van Oostende. Er zijn twee tramverbindingen vanuit Nieuwpoort (om 5.59 uur en om 6.59 uur). De trams stoppen slechts aan een beperkt aantal haltes. Ze zorgen ervoor dat pendelaars in de vroege ochtend een vlotte aansluiting hebben op de NMBS-treinen vanuit Oostende.

**Oostende.** Ook de avondlijnen in en om Oostende werden flink uitgebreid. De bestaande avondlijnen in Oostende werden gedeeltelijk herschikt en versterkt met bijkomende avondlijnen. De inwoners van Bredene en Oostende worden voortaan bediend door vijf Avondlijnen Stad. Voor de inwoners van Middelkerke, Gistel, Oudenburg en Zandvoorde staan drie Avondlijnen Voorstad ter beschikking. De avondlijnen rijden dagelijks tot 23.30 uur en op vrijdag en zaterdag tot 2.30 uur.

Aan de halte 'Renbaan', ter hoogte van het nieuwe bioscoopcomplex, opende De Lijn een nieuw type Lijnwinkel.

**Roeselare - Tielt.** Ten slotte voerde De Lijn buslijn 80 - 80s in. Lijn 80 bedient 23 haltes en rijdt het centrum van Ardoeie binnen. Lijn 80s (sneldienst) bedient 7 haltes en legt daardoor het traject Roeselare - Tielt sneller af. De combinatie van deze twee lijnen zorgt op werkdagen en zaterdagen voor een 30 minuten-frequentie op het traject.

**Neptunusplan boven doopvont.** Op 20 september 2007 hield de entiteit West-Vlaanderen het Neptunusplan boven de doopvont: een antwoord op de mobiliteitsvragen in de regio, een plan om nog meer reizigers te vervoeren. Alle maatregelen uit het Neptunus-plan sluiten aan bij de doelstellingen van De Lijn in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen:

- slimme selectie van knooppunten om de trajecten in te korten
- afstemming van het plan op ruimtelijke ordening (en omgekeerd)
- aandacht voor doorstroming
- oog voor de toegankelijkheid van haltes en voertuigen
- aandacht voor maximale bereikbaarheid van woonzones en attractiepolen.

Op korte termijn (2007-2014) wil De Lijn de kwaliteit van de trambaan en de toegankelijkheid van de haltes verbeteren. Ook zal de frequentie op het drukke Kusttramnet worden verhoogd. Op langere termijn (2014-2022) blijft de frequentie een aandachtspunt. Daarnaast voorziet het plan in sneltrams en tramverlengingen. Ondertussen werkt De Lijn ook verder aan de optimalisering van het busnetwerk in de provincie.

De verdere communicatie over het plan zal verlopen via een 'Ronde van West-Vlaanderen'. De Lijn bereidt die momenteel volop voor.

De Kusttram rijdt nu ook vaker buiten het zomerseizoen.



Aan de halte 'Renbaan', ter hoogte van het nieuwe bioscoopcomplex, opende De Lijn een nieuw type Lijnwinkel.





Een aantal pechstroken zijn nu definitief uitgerust voor permanent busgebruik.

## Doorstroming

### Pechstrook

Op het Vlaamse hoofdwegennet maakt De Lijn in de Antwerpse agglomeratie gebruik van vijf onderscheiden trajecten op de pechstrook. Deze aanpassing kaderde aanvankelijk in de Minder Hindermaatregelen bij de start van de werken aan de R1 (ring Antwerpen). Op basis van een positieve evaluatie kreeg het zogenaamde 'pechstrookrijden' een definitief statuut. Na de proefperiode werden de pechstroken definitief uitgerust voor permanent gebruik door het openbaar vervoer en enkele andere categorieën weggebruikers.

### Een overzicht van de trajecten

Busbaan op pechstrook	Wegvak en/of gemeente	Doortochten dagtotaal	Spitsfrequentie (om de ... minuten)	Lengte in meter (afgerond)
E34	Zoersel - Ranst	128	6	5 800
E313	Massenhoven - Ranst	37	15	3 500
E34/E313	Ranst - Borgerhout	161	7,5	9 000
E19	Sint-Job - Kleine Bareel	67	12	8 300
A12 Noord	Stabroek - afrit Noorderlaan	125	6	8 200

Het hoge aantal reizigers op deze buslijnen heeft te maken met het gebrek aan snelle spoorverbindingen op deze verbindingen. Tijdens de spitsuren kennen bijna alle buslijnen een volledige bezetting. Per rit is er een gemiddelde bezetting van dertig reizigers over alle lijnen en op alle momenten van de dag.

### Pechhavens

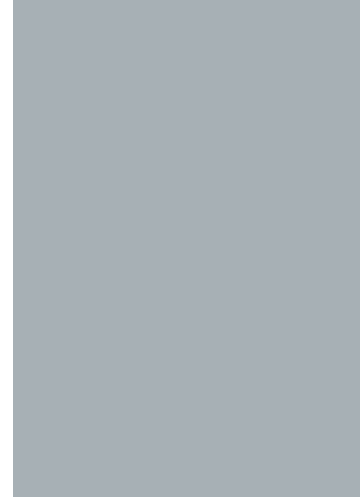
De busbanen langs de E34/E313 vormen geen enkele capaciteitsbeperking voor het overige wegverkeer. Ze bevinden zich waar vroeger de pechstrook gelegen was. Over het hele traject zijn die busbanen belijnd zoals een bijzonder overrijdbare bedding. Defecte voertuigen kunnen terecht in de pechhavens, die op regelmatige afstanden zijn aangebracht (conform de Europese richtlijnen over verkeersveiligheid op het TEN-netwerk).

Bussen die gebruikmaken van de E34/E313 rijden in principe mee met het overige verkeer. Bij vertraging op de gewone wegvakken geeft het verkeerscentrum de speciaal uitgeruste stroken vrij voor het openbaar vervoer.

### Buslijnen op de snelweg E34-E313 richting Antwerpen

Lijn	Frequentie (om de ... minuten)
<b>68</b> Bocholt - Houthalen - Antwerpen	Spits: 60
<b>415</b> Turnhout - Beerse - Antwerpen	Spits: 60
<b>416</b> Turnhout - Wechelderzande - Antwerpen	Spits: 15 à 30 / Dal: 60
<b>417</b> Turnhout - Malle - Zoersel - Antwerpen	Spits: 15 / Dal: 60
<b>418</b> Herentals - Lille - Antwerpen	Spits: 30 / Dal: 60
<b>427</b> Herentals - Grobbendonk - Zandhoven - Antwerpen	Spits: 15 / Dal: 60

Tijdens de spits rijden er vijftien bussen per uur, dat is gemiddeld elke vier minuten een bus. Het bovenlokale en het sneldienstkarakter van deze lijnen maken het gebruik van het hoofdwegennet noodzakelijk, dat daar trouwens ook voor is voorzien (volgens het structuurplan Vlaanderen, categorisering van de wegen).



## Exploitanten

### Contracten tot 31 december 2007

Op 1 januari 2003 namen 78 contracten van geregeld vervoer een aanvang. Ze hadden van rechtswege een duur van vijf jaar (tot 31 december 2007), met mogelijkheid van twee verlengingen, indien aan bepaalde voorwaarden voldaan was. Die voorwaarden betreffen een goede prijs-kwaliteitverhouding van de contracten, beoordeeld aan de hand van deze criteria: redelijke contractprijs, kwaliteit, naleving cao en flexibiliteit.

### Contract-evaluatie

Als resultaat van de contract-evaluatie werden negen contracten niet verlengd. Deze contracten stonden onderaan op de lijst op basis van prijs, kwaliteit, naleving cao-bepalingen en flexibiliteit bij wijzigingen aan de contracten. De 69 overige contracten werden wel verlengd.

Voor de niet-verlengde contracten werd een nieuw bestek uitgewerkt, rekening houdend met de aanbevelingen in de auditrapporten en met praktische en juridische verbeteringen.

Wat de 69 verlengde contracten betreft, is de termijn van contractverlenging drie, vier of vijf jaar - afhankelijk van het gebied waarin de contracten zich bevinden. Op basis van de auditrapporten werden er contractaanpassingen uitgewerkt overeenkomstig de lichte wijzigingen en verduidelijkingen aan de voorwaarden van het nieuwe bestek.

### De belangrijkste aanpassingen

- De mogelijkheid wordt voorzien om de controle op de naleving van de CAO's te laten uitvoeren door VIA-SOC, een private stichting die daartoe door de raad van bestuur van De Lijn - in zitting op 16 mei 2007 - erkend is.

VIA-SOC wordt bestuurd door een raad van bestuur die paritair samengesteld dient te zijn uit een gelijk aantal natuurlijke of rechtspersonen, aangesteld door:

**- enerzijds:** de Regionale Commissie van de Geregelde Autobusdiensten (Commissie Geregeld Vervoer) van de Vlaamse Raad van Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (VRA)

**- anderzijds:** de representatieve werknemersorganisaties uit de sector van het geregeld vervoer voor rekening van De Lijn en vertegenwoordigd in het Paritair Comité voor het Vervoer en de Logistiek.

Er werd een samenwerkingsovereenkomst van onbepaalde duur afgesloten tussen VIA-SOC en De Lijn. Deze overeenkomst trad in werking op 1 januari 2008.

- Het artikel inzake kwaliteit werd aangepast aan de kwaliteitsmonitor. Het geeft nu duidelijker aan welke kwaliteitsmetingen per criterium kunnen worden uitgevoerd: controle door controlepersoneel, interne metingen, externe metingen en/of klantenreacties.

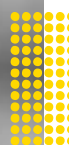


# DEUGDELIJK BESTUUR

Deugdelijk bestuur is meer dan een modewoord. Het staat voor maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarbij ondernemingen streven naar een evenwichtige relatie tussen ondernemerschap, risicobeheer en controle. Met als doel: aan elke belanghebbende een optimaal rendement aanbieden. Ook De Lijn gaat mee in dit streven naar continue verbetering.



**Stijn** uit Temse is dankzij De Lijn stipt op zijn afspraak.





### Economisch, sociaal, ecologisch

De Lijn integreert een economische, sociale en ecologische dimensie in haar werking. Openbaar vervoer aanbieden, is op zich al een maatschappelijk belangrijke investering, als dienst van algemeen belang en als vervoermodus die op milieuvlak een stuk beter scoort dan het privéautoverkeer. In het raam van het maatschappelijk verantwoord ondernemen schenkt De Lijn ook aandacht aan de manier waarop ze dat als bedrijf aanpakt. Sleutelbegrippen zijn daarbij:

- investeren in een voertuigenpark dat de milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer nog versterkt
- investeren in het zo laagdrempelig mogelijk maken van het openbaar vervoer, zowel inzake fysieke toegankelijkheid, tariefsystemen als reizigersinformatie
- investeren in diversiteit, waarbij De Lijn als bedrijf probeert een zo goed mogelijke afspiegeling te vormen van de maatschappij waarin ze actief is
- investeren in opleiding van haar medewerkers in de geest van "Voor de mensen, onder de mensen, met de mensen".

### Gezonde bedrijfsstructuren

Deugdelijk bestuur betekent ook het organiseren van een goede taakverdeling tussen de diverse onder-

delen van het bedrijf. Als Vlaams overheidsbedrijf – het Vlaams Gewest is hoofdaandeelhouder – voert De Lijn uiteraard het beleid uit dat door de Vlaamse Regering en de minister bevoegd voor Mobiliteit in het bijzonder wordt uitgestippeld. De Lijn levert daarvoor ook relevante beleidsinput.

De raad van bestuur legt het algemene beleid en de strategie vast. In de raad van bestuur van De Lijn, waarvan de leden door de Vlaamse Regering worden benoemd, zijn zowel de verscheidene bestuursniveaus als de sociale partners vertegenwoordigd. Zij leveren naast hun expertise ook noodzakelijke echo's uit de maatschappij aan.

De directeur-generaal draagt de hoogste verantwoordelijkheid voor het operationele management. Zij wordt daarin bijgestaan door de adjunct-directeur-generaal en het team van directeurs van entiteiten en functionele domeinen. Via duidelijk uitgeschreven functioneringsprincipes stuurt de raad van directeurs samen met de afdelingshoofden het bedrijf operationeel aan.

### Missie en strategie

De strategische doelstellingen van De Lijn zijn vastgelegd in de beheersovereenkomst 2003-2009 die de Vlaamse Regering met De Lijn heeft afgesloten. Zij vormen het (middel)lange termijnkader waarbinnen De Lijn werkt. Ter voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst voor de periode na 2009 is De Lijn in 2007 begonnen met een oefening om haar

missie en visie te actualiseren: waarvoor staat De Lijn en hoe positioneert ze zich binnen de maatschappij?

### Meten is weten

Van groot belang voor een deugdelijk bestuur zijn de binnen het bedrijf aanwezige interne controlesystemen. De interne audit van De Lijn had op dit vlak al een speerpuntfunctie en die functie is in 2007 verder geperfectioneerd. Op basis van een risicoanalyse zijn de prioriteiten voor het uitvoeren van interne audits bepaald, vastgelegd in een actieplan en uitgevoerd (voor 2007).

Ook werden alle vormen van planning op elkaar afgestemd om in één geïntegreerde planningcyclus de inspanningen, acties en projecten van alle geledingen binnen De Lijn op de strategische doelstellingen te richten en daarover ook te rapporteren. Het uitbouwen en uitrollen (vanaf eind 2007) van de kwaliteitsmonitor – een in de openbaarvervoersector toonaangevend instrument – betekent daarnaast een verdere stap in het objectiveren van de resultaatbeoordeling.

Metten is weten. In de voorbije jaren is al fors geïnvesteerd in beheersinformatie gebaseerd op productiegegevens. Samen met de door de Vlaamse Ombudsman geprezen registratie van klantenreacties moet de kwaliteitsmonitor De Lijn in staat stellen de focus nog meer op de wensen van de reiziger te richten.

### Transparantie

Het sluitstuk van deugdelijk bestuur wordt gevormd door een transparante werking. De manier waarop een bedrijf als De Lijn aan de buitenwereld rapporteert vormt daarin een centraal element. Dit jaarverslag zelf neemt daarbij een bijzondere plaats in – vooral maar niet uitsluitend als het over de financiële middelen, de resultaten en de balans gaat. Maar evengoed verleent De Lijn al sinds 2004 haar volle medewerking aan de invulling van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg. Ook wordt jaarlijks aan de minister gerapporteerd over de uitvoering van de beheersovereenkomst.

Als overheidsbedrijf geniet De Lijn verder ruime belangstelling van het Vlaams Parlement. Op de zowat 200 schriftelijke vragen die in 2007 over De Lijn aan de voogdijminister zijn gesteld, heeft De Lijn dan ook de nodige elementen van antwoord aangeleverd. Net als op vele andere agentschappen wordt ten slotte ook op De Lijn toezicht uitgeoefend door – elk wat hun werkerterrein betreft – twee regeringscommissarissen, de Inspectie van Financiën, de Interne Audit van de Vlaamse Administratie en het Rekenhof. Hun analyses en eventuele aanbevelingen laten – naast die van het College van Commissarissen – De Lijn toe haar interne controle waar nodig nog gericht te versterken.

Liza neemt op zaterdag de bus naar de jeugdbeweging.



Opa reist met zijn kleinzoon Arne naar Plopsaland.



Qing kijkt uit naar zijn uitje met mama en hond Xena.



Ferre heeft het altijd naar zijn zin op de bus.



Niets zo leuk als een dagje zee met vriendinnen.





De Lijn biedt haar reizigers een comfortabele rit aan.

## Risico's en onzekerheden

### Concurrentiepositie verbeteren

Een blijvend aandachtspunt voor De Lijn is het vrijwaren van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer tegenover het autosolisme, en die positie zo mogelijk verbeteren. Het openbaar vervoer biedt ten opzichte van de privéauto ontegensprekelijk maatschappelijke voordelen op het vlak van duurzaamheid. Zowel voor de uitstoot van CO<sub>2</sub> als van andere emissies scoort het openbaar vervoer per reizigersverplaatsing een stuk beter.

### Milieuvriendelijk voertuigpark

De jongste jaren doet de auto-industrie zelf heel veel aan haar milieu-imago. Daar gooit ze haar vanouds ijzersterke en van ruime budgetten voorziene marketingmachine tegenaan. Maar ondertussen versterkt ook De Lijn haar positie door te investeren in een milieuvriendelijk voertuigpark. In die context is het heel belangrijk dat het openbaar vervoer zelf heel duidelijk zijn sterke kanten aan zijn (potentiële) reizigers duidelijk maakt. Investeren in goede informatie en communicatie is een absolute voorwaarde voor klantentevredenheid en verdere groei.

### Blijvend hoge kwaliteit

Even belangrijk is dat het openbaar vervoer die (potentiële) reizigers een blijvend hoge kwaliteit biedt. Voor de toekomst wordt het daarom cruciaal om te investeren in voldoende capaciteit. De Lijn moet haar reizigers een comfortabele rit aanbieden. De factor 'comfort' weegt zwaar in klantentevredenheid en is een voorwaarde om de drempel naar het openbaar vervoer voor nieuwe reizigers zo laag mogelijk te maken.

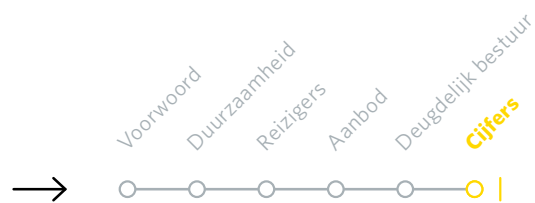
### Doordacht locatiebeleid

Op verschillende bestuursniveaus - lokaal en Vlaams, maar ook federaal en Europees - worden beslissingen genomen en voorbereid die een grote impact kunnen hebben op de verdere ontwikkelingen inzake mobiliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen - zoals het bouwen van nieuwe attractiepolen in perifere gebieden - kunnen nadelig zijn voor het collectief vervoer en daardoor ongewenste, negatieve duurzaamheidseffecten veroorzaken. Daarom is een doordacht locatiebeleid op het vlak van bedrijventerreinen, winkelcentra, evenementenhallen, ... meer dan ooit van belang.

### Groenere fiscaliteit

Bedrijfsauto's zijn voor een toenemend aantal beroeps-categorieën een nauwelijks verdoken onderdeel van het loon geworden. De fiscaal uitermate gunstige behandeling van die wagens blijft kunstmatig de concurrentiepositie van meer duurzame vervoerwijzen verzwakken. Mee daarom wil De Lijn met haar Belgische en Europese zusterorganisaties aan de kar trekken van een groenere fiscaliteit.





# CIJFERS

Dat De Lijn in 2007 483 miljoen klanten heeft vervoerd, dat wist u al. Zo'n cijfer haalt een onderneming niet zomaar. Daarachter gaat een hele organisatie schuil. En een organisatie draait nu eenmaal op cijfers.

**18 jaar** 'lijnen' hebben ze er samen opzitten. Er is geen pendelaar in Gent die controleurs Andy en Eva niet kent.





## Commentaar op de jaarrekening

### Materiële vaste activa

Op 31 december 2007 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 60,59 miljoen EUR ten opzichte van 31 december 2006.

#### Het verschil verklaart zich als volgt:

aanschaffingen met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	130,06
overdrachten en buitengebruikstellingen	-10,10
afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	-66,64
overdracht naar immateriële vaste activa	-2,10
afgeboekt afschrijvingen tengevolge van buitengebruikstellingen	9,37
	<b>60,59</b>

#### De nog af te schrijven waarde bij het afsluiten van het voorbije boekjaar beloopt 1 099,48 miljoen:

aanschaffingswaarde van de investeringen	1 716,98
aanschaffingswaarde van de terreinen	-7,96
uitgevoerde afschrijvingen	-609,54
	<b>1 099,48</b>

In de rubriek 'leasing en soortgelijke rechten' zijn de trams geboekt die als nieuwe investering 2007 voor 23,45 miljoen EUR opgenomen werden in de Franse lease.

### Financiële vaste activa - deelnemingen

In 2007 werd nv Lijninvest opgericht een bijna 100 % dochter van De Lijn (1 aandeel is in handen van de Vlaamse overheid). De Lijn nam een deelname van 24,44 miljoen EUR waarvan in 2007 voor 6,11 miljoen EUR volstort werd.

### Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar

**233,21**

Deze rubriek daalde in 2007 met 240,21 miljoen EUR. Dit komt vooral doordat een deel van de dotaties van het Vlaams Gewest van 2006 in 2007 werden overgemaakt (359,1 miljoen EUR) en doordat de dotaties van 2007 voor een groot deel binnen het boekjaar werden vereffend.

Voornaamste elementen van deze rubriek:

het nog door het Vlaams Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen	184,81
vordering op het Vlaams Gewest wegens aangelegde voorziening	27,99
nog te ontvangen kapitaalsubsidies	1,06
saldo van de rekening courant BTW	11,53
te recupereren buitenlandse BTW	2,78

### Eigen vermogen - kapitaal

In 2007 stemde de Vlaamse Regering in met een kapitaalverhoging bij De Lijn om de deelneming in nv Lijninvest te kunnen realiseren. De Vlaamse overheid bracht 24,44 miljoen EUR in. De andere aandeelhouders krijgen eveneens de kans om in te schrijven op deze kapitaalverhoging.

### Kapitaalsubsidies

**755,96**

Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2007	967,72
In resultaat opgenomen d.m.v. afschrijvingen of rechtstreeks verbruik	211,76

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

De aanvragen in 2007 zijn onder te verdelen in kapitaalsubsidies voor:

- voertuigen (bus en tram)	79,02
- infrastructuur (stelplaatsen, spoorinstallaties, ...)	36,26

### Schulden op ten hoogste 1 jaar - kredietinstellingen

Gezien de exploitatiedotatie en kapitaalsubsidies tijdig werden overgemaakt, sloot De Lijn het boekjaar af met een positief banksaldo. Vorig boekjaar bedroeg deze rubriek nog 247,21 miljoen EUR.

### Financiële instrumenten

In 2006 heeft De Lijn geen specifieke financiële instrumenten gebruikt, met uitzondering van de voortzetting van de Franse cross-border lease op de in 2007 geleverde trams.

### Resultaten

De Lijn heeft het boekjaar 2007 in evenwicht afgesloten. De tussenkomst van het Vlaams Gewest bedroeg 724,52 miljoen EUR, een stijging van 61,11 miljoen EUR.

Deze tussenkomst wordt opgesplitst in verschillende begrotingsartikels:

- art 41.01 - basisdotatie	724,44
- art 31.12 - basismobiliteit	0,08

Vanaf 2004 zijn de begrotingsartikels 31.07 en 31.12 uitdovend en reeds geïntegreerd in de basisdotatie.

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 EUR. De historische resultaten sindsdien verantwoorden de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit.



## Balans op 31 december 2007

in duizenden euro

**ACTIVA**  
2006

	2007	2006
<b>Vaste activa</b>		
Oprichtingskosten	1 494	1 664
<b>Immateriële vaste activa</b>	<b>5 554</b>	<b>5 913</b>
<b>Materiële vaste activa</b>	<b>1 107 447</b>	<b>1 046 856</b>
Terreinen en gebouwen	242 602	238 655
Installaties, machines en uitrusting	53 471	46 049
Meubilair en rollend materieel	136 344	101 405
Leasing en soortgelijke rechten	360 166	365 407
Overige materiële vaste activa	20 509	20 847
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	294 355	274 493
<b>Financiële vaste activa</b>	<b>6 929</b>	<b>816</b>
Verbonden ondernemingen	6 880	770
Deelnemingen	6 880	770
Andere financiële vaste activa	49	46
Aandelen	7	7
Vorderingen en borgtochten in contanten	42	39

	2007	2006
<b>Vlottende activa</b>		
<b>Vorderingen op meer dan een jaar</b>	<b>11 544</b>	<b>12 843</b>
Overige vorderingen	11 544	12 843
<b>Vorraden en bestellingen in uitvoering</b>	<b>23 736</b>	<b>21 070</b>
Vorraden	23 736	21 070
Grond- en hulpstoffen	23 300	20 507
Goederen in bewerking	436	563
<b>Vorderingen op ten hoogste een jaar</b>	<b>245 929</b>	<b>482 981</b>
Handelsvorderingen	12 718	9 556
Overige vorderingen	233 211	473 425
<b>Geldbeleggingen</b>	<b>1 439</b>	<b>1 474</b>
Overige beleggingen	1 439	1 474
<b>Liquide middelen</b>	<b>12 082</b>	<b>843</b>
<b>Overlopende rekeningen</b>	<b>11 486</b>	<b>15 432</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>1 427 640</b>	<b>1 589 892</b>

in duizenden euro

**PASSIVA**  
2006

	2007	2006
<b>Eigen vermogen</b>		
<b>Kapitaal</b>	<b>53 777</b>	<b>29 337</b>
Geplaatst kapitaal	53 777	29 337
<b>Reserves</b>	<b>1 542</b>	<b>1 542</b>
Beschikbare reserves	1 542	1 542
<b>Overgedragen verlies</b>	<b>-20 028</b>	<b>-20 028</b>
<b>Kapitaalsubsidies</b>	<b>755 963</b>	<b>668 245</b>

	2007	2006
<b>Voorzieningen voor risico's en kosten</b>		
<b>Voorzieningen voor risico's en kosten</b>	<b>65 420</b>	<b>62 590</b>
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	19 280	19 946
Grote herstellings- en onderhoudswerken	18 665	18 218
Overige risico's en kosten	27 475	24 426

	2007	2006
<b>Schulden</b>		
<b>Schulden op meer dan een jaar</b>	<b>277 643</b>	<b>305 087</b>
Financiële schulden	277 457	304 901
Niet achtergestelde obligatieleningen	9 585	9 761
Leasingschulden en soortgelijke schulden	10 004	12 211
Kredietinstellingen	257 868	282 929
Overige schulden	186	186
<b>Schulden op ten hoogste een jaar</b>	<b>213 687</b>	<b>465 039</b>
Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	27 862	29 506
Financiële schulden	-	247 206
Kredietinstellingen	-	247 206
Handelsschulden	102 649	111 278
Leveranciers	102 649	111 278
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	265	335
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	79 522	73 305
Belastingen	12 149	11 544
Bezoldigingen en sociale lasten	67 373	61 761
Overige schulden	3 389	3 409
<b>Overlopende rekeningen</b>	<b>79 636</b>	<b>78 080</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>1 427 640</b>	<b>1 589 892</b>



## Resultatenrekening op 31 december 2007

in duizenden euro	KOSTEN	
	2007	2006
<b>Bedrijfsresultaten</b>		
<b>Bedrijfskosten</b>	<b>909 203</b>	<b>838 886</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	62 053	59 454
Inkopen	66 419	60 936
Wijziging in voorraad	-4 366	-1 482
Diensten en diverse goederen	367 393	330 415
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	409 928	374 257
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	64 198	65 426
Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	2 070	1 122
Voorzieningen voor risico's en kosten	2 830	7 598
Andere bedrijfskosten	731	614
<b>Financiële resultaten</b>		
<b>Financiële kosten</b>	<b>8 315</b>	<b>15 482</b>
Kosten van schulden	12 251	11 196
Waardeverminderingen op vlottende activa	-4 132	4 109
Andere financiële kosten	196	177
<b>Uitzonderlijke resultaten</b>		
<b>Uitzonderlijke kosten</b>	<b>6 035</b>	<b>6 810</b>
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	5 770	6 108
Andere uitzonderlijke kosten	265	702
<b>Belastingen op het resultaat</b>		
<b>Belastingen</b>	<b>655</b>	<b>11</b>
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>924 208</b>	<b>861 189</b>
<b>Overgedragen verlies van het boekjaar</b>		
Overgedragen verlies van het vorige boekjaar	20 028	20 028
Overgedragen verlies van het vorige boekjaar	20 028	20 028
<b>TOTAAL</b>	<b>944 236</b>	<b>881 217</b>

in duizenden euro	OPBRENGSTEN	
	2007	2006
<b>Bedrijfsresultaten</b>		
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>886 389</b>	<b>820 418</b>
Omzet	851 009	783 256
Wijziging in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering	-127	23
Geproduceerde vaste activa	15 985	13 499
Andere bedrijfsopbrengsten	19 522	23 640
<b>Financiële resultaten</b>		
<b>Financiële opbrengsten</b>	<b>30 721</b>	<b>32 847</b>
Opbrengsten uit financiële vaste activa	-	731
Opbrengsten uit vlottende activa	90	87
Andere financiële opbrengsten	30 631	32 029
<b>Uitzonderlijke resultaten</b>		
<b>Uitzonderlijke opbrengsten</b>	<b>7 098</b>	<b>7 924</b>
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA&MVA	200	129
Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa	-	186
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	282	499
Andere uitzonderlijke opbrengsten	6 616	7 110
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN</b>	<b>924 208</b>	<b>861 189</b>
<b>Over te dragen verlies</b>		
<b>Over te dragen verlies</b>	<b>20 028</b>	<b>20 028</b>
Over te dragen verlies	20 028	20 028
<b>TOTAAL</b>	<b>944 236</b>	<b>881 217</b>



## Toelichting 2007

in duizenden euro

### Staat van de oprichtingskosten

Kosten bij uitgifte van leningen en disagio		
Netto boekwaarde per 31.12.2006		1 664
Mutaties tijdens het boekjaar		-170
Afschrijvingen	-170	
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>1 494</b>

### Staat van de immateriële vaste activa

Kosten van onderzoek en ontwikkeling		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		22 385
Mutaties tijdens het boekjaar		1 698
Aanschaffingen	669	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-1 067	
Overboeking van een post naar een andere	2 096	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>24 083</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		16 472
Mutaties tijdens het boekjaar		2 057
Geboekt via de resultatenrekening	3 124	
Afgeboekt	-1 067	
<b>Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2007</b>		<b>18 529</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>5 554</b>

### Staat van de materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		398 276
Mutaties tijdens het boekjaar		18 123
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	1 363	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-315	
Overboekingen van een post naar een andere	17 075	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>416 399</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		159 620
Mutaties tijdens het boekjaar		14 177
Geboekt via de resultatenrekening	14 492	
Afgeboekt	-315	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>173 797</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>242 602</b>

in duizenden euro

### Installaties, machines en uitrusting

Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		120 326
Mutaties tijdens het boekjaar		14 185
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	2 309	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-568	
Overboekingen van een post naar een andere	12 444	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>134 511</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		74 277
Mutaties tijdens het boekjaar		6 763
Geboekt via de resultatenrekening	7 331	
Afgeboekt	-568	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>81 040</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>53 471</b>

### Meubilair en rollend materieel

Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		234 978
Mutaties tijdens het boekjaar		42 166
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	3 179	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-8 491	
Overboekingen van een post naar een andere	47 478	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>277 144</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		133 573
Mutaties tijdens het boekjaar		7 227
Geboekt via de resultatenrekening	15 718	
Overboekingen van een post naar een andere	-8 491	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>140 800</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>136 344</b>



in duizenden euro

**Leasing en soortgelijke rechten**

Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		544 984
Mutaties tijdens het boekjaar		23 454
Overboekingen van een post naar een andere	23 454	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>568 438</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		179 577
Mutaties tijdens het boekjaar		28 695
Geboekt via de resultatenrekening	28 895	
Teruggenomen want overtollig	-200	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>208 272</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>360 166</b>

**Overige materiële vaste activa**

Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		26 069
Mutaties tijdens het boekjaar		68
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	6	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-2	
Overboekingen van een post naar een andere	64	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>26 137</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		5 222
Mutaties tijdens het boekjaar		406
Geboekt via de resultatenrekening	408	
Afgeboekt	-2	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>5 628</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>20 509</b>

**Activa in aanbouw en vooruitbetalingen**

Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		274 493
Mutaties tijdens het boekjaar		19 862
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	123 202	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-728	
Overboekingen van een post naar een andere	-102 612	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>294 355</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>294 355</b>

in duizenden euro

**Staat van de financiële vaste activa**

<b>Verbonden ondernemingen:</b>		
Deelnemingen en aandelen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		770
Mutaties tijdens het boekjaar		24 439
Aanschaffingen	24 439	
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>25 209</b>
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2006		0
Mutaties tijdens het boekjaar		18 329
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	18 329	
<b>Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2007</b>		<b>18 329</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>6 880</b>

**Andere ondernemingen**

Deelnemingen en aandelen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2006		7
Mutaties tijdens het boekjaar		-
<b>Aanschaffingswaarde per 31.12.2007</b>		<b>7</b>
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>7</b>
Borgtochten betaald in contanten		
Nettoboekwaarde per 31.12.2006		39
Mutaties tijdens het boekjaar		3
Toevoegingen	5	
Terugbetalingen	-2	
<b>Netto boekwaarde per 31.12.2007</b>		<b>42</b>

**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	

**Geldbeleggingen**

	<b>2007</b>	2006
Overige beleggingen		
Vastrentende effecten	<b>1 439</b>	<b>1 474</b>





in duizenden euro

Overlopende rekeningen		2007
<b>Over te dragen kosten</b>		
Voorafbetaalde huur		3 758
Minderwaarde Franse lease		2 797
Onderhoudscontracten		1 587
<b>Verkregen opbrengsten</b>		
Accijnzen		192
Ruilovereenkomsten		780

Staat met betrekking tot het kapitaal		aantal aandelen	
	x 1.000	op naam	aan toonder
Geplaatst kapitaal (per 31.12.2007)	53 777	2 695 681	3410

Voorzieningen voor overige risico's en kosten		2007
Overige risico's en kosten:		
Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar		17 297
Voorzieningen voor milieu (VLAREM 2)		7 242
Voorzieningen beheer huurcontracten		2 701
Voorzieningen Optimobil		235

Staat van de schulden		Resterende looptijd		
Schulden met een oorspronkelijke looptijd van meer dan één jaar		hoogstens één jaar	meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar	meer dan vijf jaar
Financiële schulden:				
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)		605	2 420	7 165
Leasingschulden		2 196	10 004	-
Kredietinstellingen		25 061	118 058	139 810
Overige schulden		-	-	186
<b>TOTAAL</b>		<b>27 862</b>	<b>130 482</b>	<b>147 161</b>

Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen	
Financiële schulden:	
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	10 190
Kredietinstellingen	282 929
Overige schulden	186
<b>TOTAAL</b>	<b>293 305</b>

Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten:	
Belastingen	
niet vervallen belastingsschulden	12 149
Bezoldigingen en sociale lasten	
andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten	67 373
<b>TOTAAL</b>	<b>79 522</b>

in duizenden euro

Overlopende rekeningen	
<b>Toe te rekenen kosten</b>	
Intresten leningen	4 299
<b>Over te dragen opbrengsten</b>	
Alternatieve financieringstransacties	25 894
Start-project	13 225
Spreiding abonnementen	21 816
Voorverkoop distributeurs	5 691
Te affecteren investeringsfonds	4 303

Bedrijfsresultaten		2007	2006
<b>Werknemers ingeschreven in het personeelsregister</b>			
Totaal aantal op de afsluitingsdatum		7 979	7 528
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten		7 448,3	7 113,3
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren		12 028 015	11 928 993
<b>Personeelskosten</b>			
Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen		239 156	223 325
Patronale bijdragen voor sociale verzekeringen		116 202	108 258
Patronale premies voor buitenwettelijke verzekeringen		685	222
Andere personeelskosten		16 388	15 459
Pensioenen		37 497	26 993
<b>Voorzieningen voor pensioenen</b>			
Toevoegingen min bestedingen en terugnemingen		-666	-5 364
<b>Waardeverminderingen</b>			
Op voorraden en bestellingen in uitvoering:			
Geboekt		1 554	654
Teruggenomen		-	-8
Op handelsvorderingen:			
Geboekt		559	535
Teruggenomen		-43	-59
<b>Voorzieningen voor risico's en kosten</b>			
Toevoegingen		5 714	17 047
Bestedingen en terugnemingen		-2 884	-9 449
<b>Andere bedrijfskosten</b>			
Bedrijfsbelastingen en -taksen		636	480
Andere kosten		95	134
<b>Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen</b>			
Totaal aantal op de afsluitingsdatum		153	140
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten		152,5	139,9
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren		256 314	227 870
Kosten voor de onderneming		7 331	7 154

	2007	2006
<b>Financiële resultaten</b>		
<b>Andere financiële opbrengsten</b>		
Kapitaalsubsidies	30 176	31 538
<b>Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio</b>	170	178
<b>Waardeverminderingen op vlottende activa</b>		
Geboekt	5	4 141
Teruggenomen	-4 137	-32
<b>Belastingen op het resultaat</b>	2007	2006
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen	655	
<b>BTW en belastingen ten laste van derden</b>	2007	2006
<b>In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde</b>		
Aan de onderneming (aftrekbaar)	71 099	67 969
Door de onderneming	35 418	37 993
<b>Ingehouden bedragen ten laste van derden als</b>		
Bedrijfsvoorheffing	58 195	55 502
Roerende voorheffing	54	56
<b>Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen</b>	2007	2006
Zakelijke zekerheden gesteld op eigen activa als waarborg voor schulden en verplichtingen. Boekwaarde van de in pand gegeven activa van de onderneming	21 651	
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	37	
Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa, hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie	77 028	
<b>Betrekkingen met verbonden ondernemingen en met ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat</b>	2007	2006
<b>Financiële vaste activa</b>		
Deelnemingen	6 880	770
<b>Vorderingen</b>		
Op hoogstens één jaar	320	-
<b>Financiële betrekkingen met</b>	2007	2006
Bestuurders		
<b>Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen :</b>		
aan bestuurders en zaakvoerders	109	
De commissarissen en personen met wie hij (zij) verbonden is (zijn)		
Bezoldiging van de commissarissen	89	



Ferre met zijn trouwe reisgezel op de bus.



## Sociale balans op 31 december 2007

### Staat van de tewerkgestelde personen

#### Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Tijdens het boekjaar en het vorig boekjaar	1. Voltijds (boekjaar)	2. Deeltijds (boekjaar)	3. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (boekjaar)	4. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (vorig boekjaar)
Gemiddeld aantal werknemers	6 673,0	1 159,3	7 448,3 (VTE)	7 113,3 (VTE)
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	10 810 175	1 217 840	12 028 015 (T)	11 928 993 (T)
Personeelskosten (in duizenden EUR)	334 722	37 709	372 431 (T)	347 264 (T)
Voordelen bovenop het loon (in duizenden EUR)	XXXXXXXX	XXXXXXXX	17 887 (T)	14 071 (T)

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister	6 818	1 161	7 600,9
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
○ Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	6 652	1 154	7 430,8
○ Overeenkomst voor een bepaalde tijd	149	5	151,8
○ Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk	2	-	2,0
○ Vervangingsovereenkomst	15	2	16,3
Volgens het geslacht			
○ Mannen	5 735	841	6 311,2
○ Vrouwen	1 083	320	1 289,7
Volgens de beroepscategorie			
○ Directiepersoneel	11	-	11,0
○ Bedienden	1 163	259	1 340,7
○ Arbeiders	5 644	902	6 249,2
○ 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	127,5	25,0
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	215 464	40 850
Kosten voor de onderneming (in duizenden EUR)	5 147	2 184

### Tabel van de personeelsverloop tijdens het boekjaar

Ingetreden	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven	1 549	15	1 555,0
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
○ Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	821	4	823,9
○ Overeenkomst voor een bepaalde tijd	728	11	731,1
○ Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk			
○ Vervangingsovereenkomst			
Volgens het geslacht en het studieniveau			
○ Mannen: lager onderwijs	177	2	177,8
secundair onderwijs	611	6	612,7
hoger niet-universitair onderwijs	177	2	178,0
universitair onderwijs	20	-	20,0
○ Vrouwen: lager onderwijs	118	1	118,5
secundair onderwijs	344	3	345,2
hoger niet-universitair onderwijs	90	1	90,8
universitair onderwijs	12	-	12,0



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	1 001	112	1 058,1
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
○ Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	367	99	420,0
○ Overeenkomst voor een bepaalde tijd	634	13	638,1
Volgens het geslacht en het studieniveau			
○ Mannen: lager onderwijs	140	23	153,0
secundair onderwijs	320	52	345,0
hoger niet-universitair onderwijs	118	19	127,7
universitair onderwijs	4	-	4,0
○ Vrouwen: lager onderwijs	105	5	107,0
secundair onderwijs	230	10	236,0
hoger niet-universitair onderwijs	82	3	83,4
universitair onderwijs	2	-	2,0
Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst			
○ Pensioen	32	12	39,2
○ Brugpensioen	51	48	82,5
○ Ontslag	99	5	102,2
○ Andere reden	819	47	834,2

#### Staat over het gebruik van de maatregelen ten gunste van de werkegelegenheid tijdens het boekjaar

Ingetreden	Aantal betrokken werknemers		3. Bedrag van het financiële voordeel (in duizenden EUR)
	1. Aantal	2. In voltijdse equivalenten	
<b>Maatregelen met een financieel voordeel</b>			
Voordeelbanenplan	11	9,4	25 091,60
Startovereenkomst	29	29,0	676,23
<b>Andere maatregelen</b>			
Conventioneel brugpensioen	102	86,3	
<b>Aantal werknemers betrokken bij één of meerdere maatregelen ten gunste van de werkegelegenheid</b>			
<b>Totaal voor het boekjaar</b>	<b>142</b>	<b>124,7</b>	
<b>Totaal voor het vorige boekjaar</b>	<b>140</b>	<b>111,0</b>	

#### Inlichtingen over de opleidingen voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
Aantal betrokken werknemers	3 411	821
Aantal gevolgde opleidingsuren	149 129	30 632
Kosten voor de onderneming (in duizenden EUR)	6 934	1 221





## Regeling inzake het aanvullend rust- of overlevingspensioen

### PENSIOENEN

De pensioenen van De Lijn 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 31.12.2007 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 159,1 miljoen EUR (berekend per februari 2007).

Voor wat betreft de bruggepensioneerden per 31.12.2007 werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 19,28 miljoen EUR (18,38 miljoen EUR in 2006) voor de desbetreffende toekomstige pensioenverplichtingen. Aangezien deze pensioenverplichtingen gefinancierd worden door de exploitatiesubsidies, werd uitdrukking gegeven aan een analoge vordering op het Vlaams Gewest.

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 1.1.1992 volgende bedragen voorzien in de exploitatierekening:

<b>1992</b>	3,10 miljoen EUR
<b>1993</b>	0,86 miljoen EUR
<b>1994</b>	1,04 miljoen EUR
<b>1995</b>	1,56 miljoen EUR
<b>1996</b>	8,63 miljoen EUR
<b>1997</b>	8,68 miljoen EUR
<b>1998</b>	8,77 miljoen EUR
<b>1999</b>	0,38 miljoen EUR
<b>2000</b>	2,38 miljoen EUR
<b>2001</b>	2,48 miljoen EUR
<b>2002</b>	2,98 miljoen EUR
<b>2003</b>	4,19 miljoen EUR
<b>2004</b>	4,87 miljoen EUR
<b>2005</b>	4,37 miljoen EUR
<b>2006</b>	10,92 miljoen EUR
<b>2007</b>	21,43 miljoen EUR

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.

### DOCHTERVENNOOTSCHAPPEN:

In 2007 werd nv Lijninvest opgericht. Het eerste boekjaar van dit bedrijf loopt tot 31.12.2008.

## Samenvatting van de waarderingsregels 2007

### 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 %
Bussen	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	

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 houden over de activa ten minste tot het einde van de afschrijvingstermijn.

### VORDERINGEN OP MEER DAN EEN JAAR, VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN 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 EUR zijn tot op heden onbetaald. De beslissing om geen waardecorrectie te boeken steunt op de door de betrokken ministers geconfirmeerde inbaarheid.

De vordering in 2006 met betrekking tot mobiliteitsconvenanten en basismobiliteit (0,73 miljoen EUR) werd in 2007 vereffend.

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 EUR onder de handelsvorderingen) alsook voor het saldo op de staatstoelage van 1985 (ten bedrage van 3.86 miljoen EUR 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 27,99 miljoen EUR (28,06 miljoen EUR in 2006) op het Vlaams Gewest.

### VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

De voorraden en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen. Op de magazijnwaarde, met uitzondering van de gasolie voor de voertuigen, wordt een gepaste waardevermindering opgenomen op dezelfde basis als voorgaande boekjaren. 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 3,77 miljoen EUR (9,39 miljoen EUR in 2006), 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 25,89 miljoen EUR (32,02 miljoen EUR in 2006). 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 De Lijn de meerontvangsten van het afgelopen boekjaar affecteren aan investeringen. In 2007 werd 4,30 miljoen EUR geaffecteerd via overlopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de rubriek kapitaalsubsidies.



Zoals in vorige boekjaren werd ook het in 2007 geleverd rollend materieel verder opgenomen in een sale and lease back verrichting.

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 wordt 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. 2007 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingschuld 382,15 miljoen EUR per 31.12.2007 (370,3 miljoen EUR in 2006);

- door de classificatie van de geleaste activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van De Lijn. 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 bv. 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 De Lijn tot betaling van de leaseterms.

## KAPITAAL

Het kapitaal van De Lijn werd krachtens beslissing van de Vlaamse Regering de dato 14 november 2007 verhoogd met 24,44 miljoen EUR. 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 zullen van de beslissing tot kapitaalverhoging schriftelijk op de hoogte gebracht worden, waarna zij eveneens de kans zullen krijgen om middels uitoefening van hun voorkeurrecht te participeren in de kapitaalverhoging van De Lijn".

## 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. Voorzieningen worden gevormd voor kostenrisico's als eigen verzekeraar voortvloeiend uit schade aan derden, voor revisie van rollend materieel en milieurisico's.

Er dreigen in ongeveer twintig hangende procedures inzake beroepsziekten voor De Lijn negatieve arresten. De financiële impact kan op dit moment moeilijk exact bepaald worden en is afhankelijk van het percentage invaliditeit dat zal toegekend worden, en van de intresten die op deze soms oude dossiers zullen moeten betaald worden. In 2007 werd een voorziening aangelegd van 1,10 miljoen EUR.

De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris. Per 31.12.2007 is 7,24 miljoen EUR (7,91 miljoen EUR in 2006) 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 18,67 miljoen EUR (18,22 miljoen EUR in 2006).

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

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

## KAPITAALSUBSIDIES

Kapitaalsubsidies (in duizenden euro)	
Toekenning 1993 tot en met 2006	780 325
2007	118 392
<b>TOTAAL</b>	<b>898 717</b>
Ontvangen betaling 1993 tot en met 2006	777 592
2007	119 307
<b>TOTAAL</b>	<b>896 899</b>
Te ontvangen per 31 december 2007	1 818

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.

## OVERGEDRAGEN VERLIES

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20 028 K EUR. 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.





## 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 2007

- 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 2007, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 1.427.640 KEUR en waarvan de resultatenrekening afsluit met een resultaat van het boekjaar van 0 KEUR.
- 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 2007 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 milieurisico's (7.242 KEUR) 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 159.100 KEUR {februari 2007}) aangezien deze pensioenen ten laste vallen van de jaarlijkse dotatie van het Vlaams 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 brug-pensionering en inkoop van verleden diensttijd en aan diverse verplichtingen waaronder voornamelijk nog op te nemen vakantiedagen en te recupereren overuren (ad 27.990 KEUR), 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;
  - 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 continuïteits-basis. 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 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 Vlaams 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. 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.
  - 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, 2 april 2008

Mazars Bedrijfsrevisoren  
vertegenwoordigd door

Lieven Acke

TCLM-Toelen, Cats, Morlie & C° burg.bvba, Bedrijfsrevisoren  
vertegenwoordigd door

Luc Toelen

## Analytische exploitatierekening 2007

in duizenden EUR

	2007	2006	%
<b>1. Opbrengsten</b>			
a. Netto-vervoerontvangsten	126 696,9	119 460,9	6,06
b. Andere bedrijfsopbrengsten	14 466,5	13 816,9	4,70
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>141 163,4</b>	<b>133 277,8</b>	<b>5,92</b>
c. Toelagen	732 956,8	659 271,3	11,18
<b>TOTAAL</b>	<b>874 120,2</b>	<b>792 549,1</b>	<b>10,29</b>
<b>2. Kosten</b>			
a. Personeelskosten	415 486,7	373 041,8	11,38
Niet voor exploitatie	-3 202,6	-2 838,1	12,84
<b>Totaal</b>	<b>412 284,1</b>	<b>370 203,7</b>	<b>11,37</b>
b. Verbruik	17 677,2	16 832,0	5,02
c. Brandstoffen	34 098,8	32 554,5	4,74
d. Elektrische energie	5 272,2	5 198,0	1,43
e. Exploitanten	288 105,5	261 929,4	9,99
f. Goederen en diensten & andere kosten	52 666,6	49 986,7	5,36
g. Afschrijvingen & waardevermindering	35 608,2	34 586,7	2,95
h. Verzekeringen en voorzieningen	11 652,8	9 912,6	17,55
i. Financiële kosten	12 452,2	11 345,6	9,75
<b>TOTAAL</b>	<b>869 817,6</b>	<b>792 549,1</b>	<b>9,75</b>
<b>3. Ontvangsten naar Investering</b>	4 302,5	0,0	NVT
<b>VERSCHIL OPBRENGSTEN - KOSTEN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,00</b>





## Aandeelhoudersstructuur

### IN HET BELGISCH STAATSBLAD 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 hogervermeld 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.

### KAPITAALVERHOGING

Het kapitaal van De Lijn werd krachtens beslissing van de Vlaamse Regering de dato 14 november 2007 verhoogd met 24,44 miljoen EUR. 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 zullen van de beslissing tot kapitaalverhoging schriftelijk op de hoogte gebracht worden, waarna zij eveneens de kans zullen krijgen om middels uitoefening van hun voorkeurrecht te participeren in de kapitaalverhoging van de De Lijn".

### KAPITALEN

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

Kapitalen (in duizenden euro)	
<b>Vlaams Gewest</b>	41 606
<b>Provincies</b>	4 523
<b>Gemeenten</b>	7 557
<b>Particulieren</b>	91
<b>TOTAAL</b>	<b>53 447</b>

### AANDELEN

Als vergoeding voor hun inbreng werden:

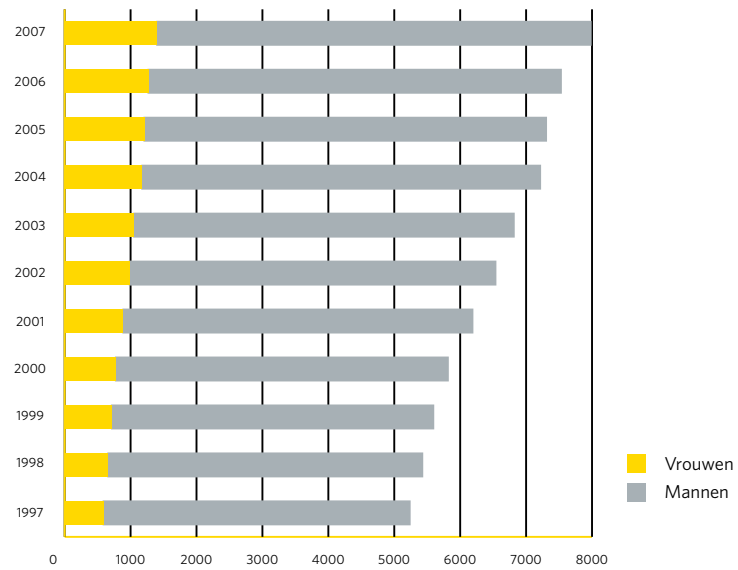
- na herrekening van de nettoboekwaarden voor de materiële vaste activa op basis van een gelijke waarderingsregel
- na een taxatie van de waarde van de onroerende goederen (gedeelte terreinen en gebouwen)
- rekening gehouden met de kapitaalsubsidies van de Staat, volgende aantallen aandelen De Lijn zonder nominale waarde toegekend:

Aandeelhouders	Aantallen	Quota's
<b>Vlaams Gewest</b>	2 206 231	81,76
<b>Provincies</b>	183 057	6,78
<b>Gemeenten</b>	305 611	11,32
<b>Particulieren</b>	3 692	0,14
<b>TOTAAL</b>	<b>2 699 091</b>	<b>100,00</b>



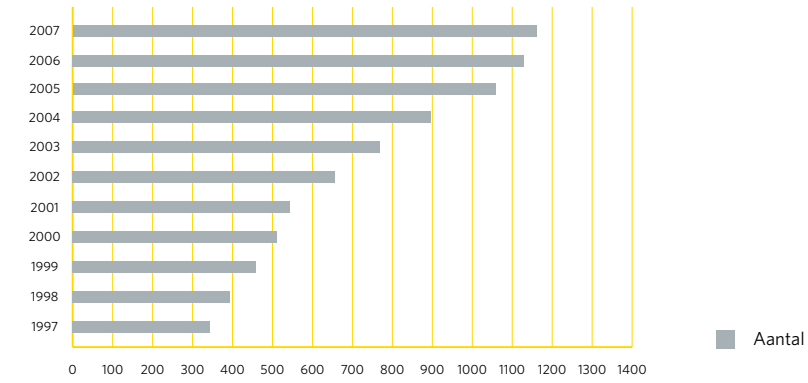
# Personeel

## PERSONEELSBESTAND 1991 - 2007



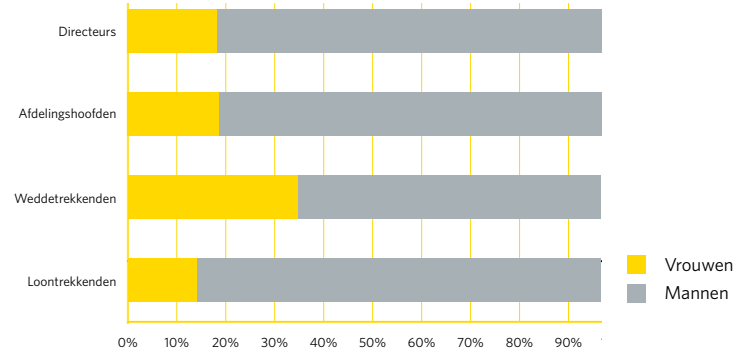
	Vrouwen	Mannen	TOTAAL
<b>2007</b>	<b>1 403</b>	<b>6 576</b>	<b>7 979</b>
2006	1 271	6 257	7 528
2005	1 210	6 093	7 303
2004	1 176	6 037	7 213
2003	1 053	5 760	6 813
2002	986	5 549	6 535
2001	890	5 296	6 186
2000	777	5 036	5 813
1999	716	4 876	5 592
1998	661	4 764	5 425
1997	590	4 644	5 234

## EVOLUTIE DEELTIJDE ARBEID 1991 - 2007



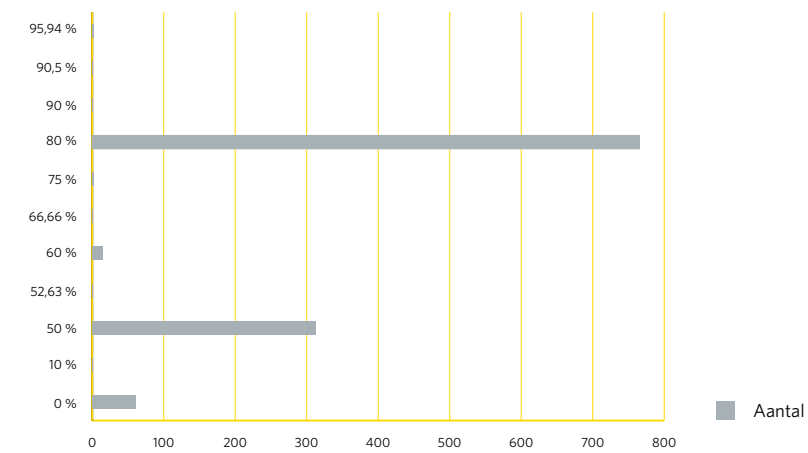
Jaar	Aantal
<b>2007</b>	<b>1 161</b>
2006	1 130
2005	1 058
2004	896
2003	763
2002	656
2001	544
2000	511
1999	459
1998	393
1997	343

## VERDELING MANNEN/VROUWEN



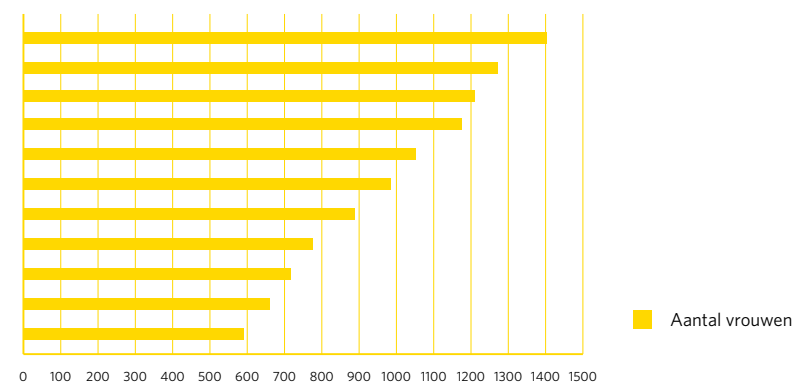
	Vrouwen	Mannen	Totaal
Directeurs	2	9	11
Afdelingshoofden	8	35	43
Weddetrekkenden	477	901	1 378
Loontrekkenden	916	5 631	6 547
<b>TOTAAL</b>	<b>1 403</b>	<b>6 576</b>	<b>7 979</b>

## DEELTIJDE PERSONEELSLEDEN



%	Aantal deelt.
95,94	2
90,5	1
90	1
80	765
75	2
66,66	1
60	14
52,63	1
50	312
10	1
0	61

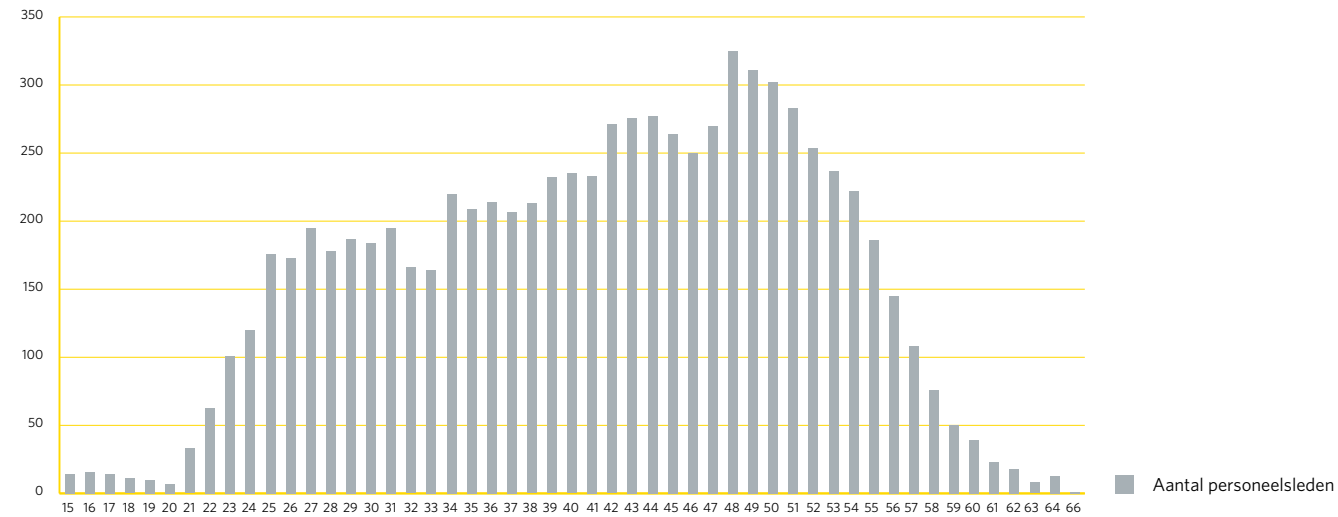
## EVOLUTIE TEWERKSTELLING VROUWEN



Jaar	Aantal
<b>2007</b>	<b>1 403</b>
2006	1 271
2005	1 210
2004	1 176
2003	1 053
2002	986
2001	890
2000	777
1999	716
1998	661
1997	590

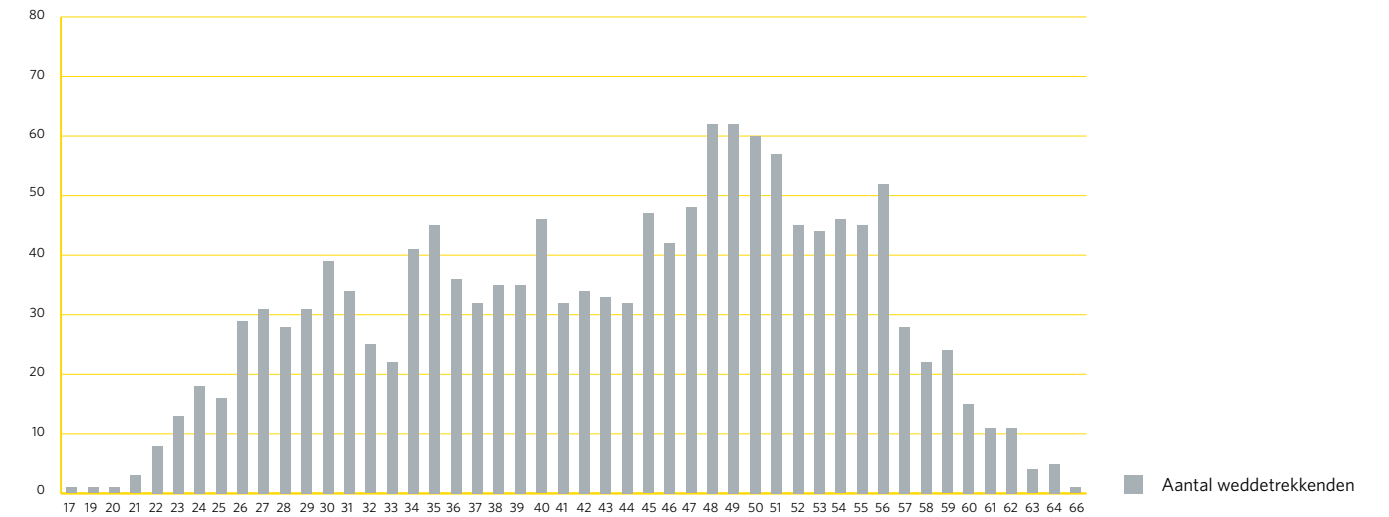


### LEEFTIJDSPIRAMIDE PERSONEEL



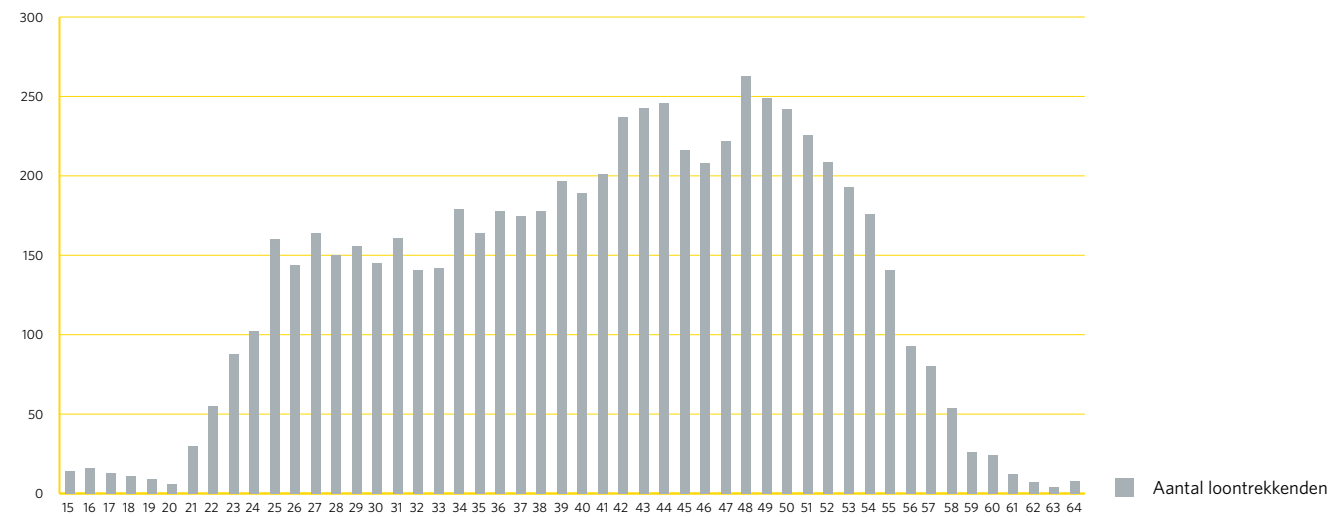
Aantal jonger dan 30j	1 298
Aantal tussen 30j en 40j	2 004
Aantal tussen 40j en 50j	2 712
Aantal tussen 50j en 60j	1 863
Aantal van 60j en ouder	102
<b>TOTAAL</b>	<b>7 979</b>

### WEDDE TREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



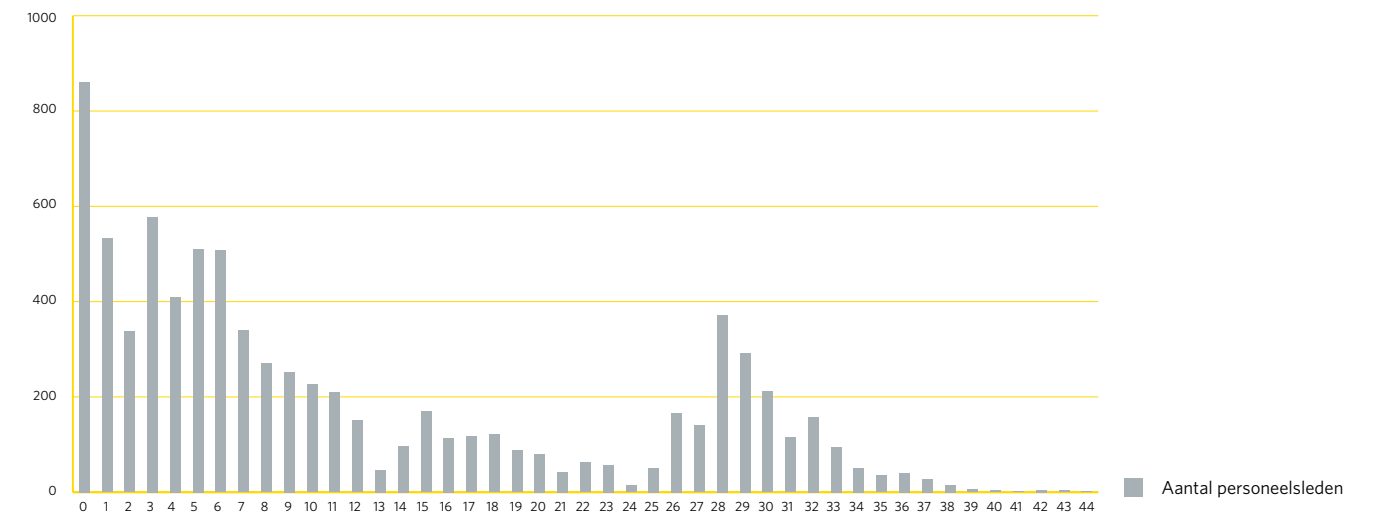
Aantal jonger dan 30j	180
Aantal tussen 30j en 40j	344
Aantal tussen 40j en 50j	438
Aantal tussen 50j en 60j	423
Aantal van 60j en ouder	47
<b>TOTAAL</b>	<b>1 432</b>

### LOONTREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



Aantal jonger dan 30j	1 118
Aantal tussen 30j en 40j	1 660
Aantal tussen 40j en 50j	2 274
Aantal tussen 50j en 60j	1 440
Aantal van 60j en ouder	55
<b>TOTAAL</b>	<b>6 547</b>

### PERSONEELSLEDEN PER JAREN DIENST



Minder dan 10 dienstj	4 597
Tussen 10 en 20 dienstj	1 338
Tussen 20 en 30 dienstj	1 276
Tussen 30 en 40 dienstj	754
Met 40 dienstj en meer	14
<b>TOTAAL</b>	<b>7 979</b>



## Bezoldigingen en sociale lasten

in euro

A. Bezoldigingen		Rekening
Directie en afdelingshoofden	5 411 799,17	6 201
Bedienden	55 533 837,57	6 202
Loontrekkenden	178 209 957,22	6 203
<b>TOTAAL</b>	<b>239 155 593,96</b>	<b>620</b>

### B. Patronale bijdragen

Op bezoldigingen	116 202 010,10	621
Andere sociale lasten	17 073 147,24	622+623
<b>TOTAAL</b>	<b>133 275 157,34</b>	

### C. Aanvullende rust- en overlevingspensioenen

<b>37 496 719,37</b>	<b>624</b>
----------------------	------------

### D. RSZ-afhoudingen op bezoldigingen

	Totaal (A+B+C)
<b>2007</b>	<b>409 927 470,67</b>
2006	374 257 223,41
2005	351 007 500,24
2004	338 116 611,09
2003	320 418 311,48
2002	300 004 945,32
2001	295 137 963,61
2000	240 531 848,72
1999	226 411 438,13
1998	225 775 173,93
1997	212 927 297,61

## Ex-personeelsleden en gerechtigden De Lijn

Aantal begunstigden van:	2007
Aanvullend rustpensioen	1 744
Aanvullend overlevingspensioen	1 393
Aanvullende invaliditeitstoelage	316
Aanvullende werkloosheidstoelage	0
Aanvullende vergoedingen cao nr. 17	679
<b>TOTAAL</b>	<b>4 132</b>

## Afgelegde kilometer

Entiteiten	Trolley	Tram	Busdiensten				Alle diensten samen
			Eigen beheer	Exploitanten		TOTAAL	
				Geregeld	Leerlingen- vervoer		
Antwerpen		9 371 830	27 071 980	18 082 086	4 477 469	49 631 535	<b>59 003 365</b>
Oost-Vlaanderen	427 791	3 086 074	18 421 583	15 702 815	4 196 514	38 320 912	<b>41 834 777</b>
Vlaams-Brabant			22 355 528	17 490 577	2 946 392	42 792 497	<b>42 792 497</b>
Limburg			14 351 113	14 739 380	3 076 992	32 167 485	<b>32 167 485</b>
West-Vlaanderen		3 027 294	15 892 051	10 215 171	3 911 176	30 018 398	<b>33 045 692</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>427 791</b>	<b>15 485 198</b>	<b>98 092 255</b>	<b>76 230 029</b>	<b>18 608 543</b>	<b>192 930 827</b>	<b>208 843 816</b>

## Bijzondere vormen van geregeld vervoer (situatie op 31 december 2007)

Entiteiten	Baddiensten regie		Ophaalvervoer regie		Ophaalvervoer exploitanten		Werklieden regie		TOTAAL	
	Aantal	km	Aantal	km	Aantal	km	Aantal	km	Aantal	km
Antwerpen	77	712	3	45	371	18 845	0	0	451	19 602
Oost-Vlaanderen	11	64	2	20	322	17 089	4	57	339	17 230
Vlaams-Brabant	5	218	1	12	223	12 674	0	0	229	12 904
Limburg	23	155	3	20	216	12 457	1	8	243	12 640
West-Vlaanderen	155	1 070	5	25	295	17 709	3	99	458	18 903
<b>TOTAAL</b>	<b>271</b>	<b>2 219</b>	<b>14</b>	<b>122</b>	<b>1 427</b>	<b>78 774</b>	<b>8</b>	<b>164</b>	<b>1 720</b>	<b>81 279</b>

Ingevolge het liberaliseren van de bijzondere vormen van geregeld vervoer is De Lijn 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 01.09.2001 van het Departement Onderwijs werden overgenomen, vermeld.



## Rollend materieel

### Indienststelling

#### 1 - ROLLEND MATERIEEL OP DE WEG

143 bussen

20 dienstvoertuigen

#### 2 - SPOORMATERIEEL:

10 Hermelijnen (tweerichtingstrams)

### Omvormingen

Microbus 3370 is omgevormd in bestelwagen 7563

### Slopingen

#### 1 - ROLLEND MATERIEEL OP DE WEG

146 bussen

27 dienstvoertuigen

#### 2 - SPOORMATERIEEL

11 PCC's (tweerichtingstrams)

### Effectief op 31.12.2007

#### 1 - ROLLEND MATERIEEL OP DE WEG

2251 bussen waarvan 18 trolleybussen

126 personenwagens + auto's voor dubbel gebruik

215 vrachtwagens, bestelwagens, aanhangwagens, ....

#### 2 - SPOORMATERIEEL:

155 PCC's (éénrichtingstrams)

71 Hermelijnen (éénrichtingstrams)

43 PCC's (tweerichtingstrams)

41 Hermelijnen (tweerichtingstrams)

48 Kusttrams (éénrichtingstrams)

1 Kusttram (tweerichtingstrams)

#### Historisch materieel

3 locomotieven

2 spoorauto's

8 motorrijtuigen reizigers

4 motorrijtuigen

22 aanhangrijtuigen

19 verscheidene wagons

### Vooruitzichten voor 2008

#### LEVERINGEN

5 stadsbussen

17 microbussen

42 streekbussen

108 gelede streekbussen

31 citybussen



## Reizigers en netto-vervoerontvangsten

### Reizigers (exclusief leerlingvervoer)

	Biljetten		SMS-biljetten		Kaarten		Omnipas, MTB, dagpas		Abonnementen Buzzy Pazz	
Antwerpen	8 528 481	4,61 %	45 508	0,02 %	15 764 799	8,53 %	69 259 223	37,48 %	71 751 593	38,83 %
Oost-Vlaanderen	4 117 010	4,13 %	26 619	0,03 %	6 325 927	6,34 %	31 811 340	31,88 %	37 609 007	37,68 %
Vlaams-Brabant	4 683 174	5,36 %	0	-	5 753 877	6,58 %	25 919 201	29,65 %	27 154 125	31,06 %
Limburg	1 246 142	2,70 %	0	-	1 638 577	3,54 %	8 468 490	18,32 %	25 257 485	54,62 %
West-Vlaanderen	3 271 831	5,03 %	0	-	4 746 383	7,30 %	16 129 159	24,80 %	22 791 452	35,04 %
<b>TOTAAL 2007</b>	<b>21 846 638</b>	<b>4,52 %</b>	<b>72 127</b>	<b>0,01 %</b>	<b>34 229 563</b>	<b>7,08 %</b>	<b>151 587 413</b>	<b>31,37 %</b>	<b>184 563 662</b>	<b>38,19 %</b>
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 %
Totaal 1999	27 930 138	12,51 %	-	-	57 280 091	25,66 %	41 516 594	18,60 %	68 312 168	30,60 %

Abonnementen NMBS/De Lijn		Bijzondere diensten		Tussenkomst derden		Andere		TOTAAL
6 393 391	3,46 %	1 613 021	0,87 %	10 735 899	5,81 %	715 558	0,39 %	<b>184 807 473</b>
9 707 175	9,73 %	1 108 513	1,11 %	8 966 629	8,99 %	111 010	0,11 %	<b>99 783 230</b>
13 809 376	15,80 %	188 805	0,22 %	7 752 106	8,87 %	2 150 096	2,46 %	<b>87 410 760</b>
1 197 652	2,59 %	719 440	1,56 %	7 643 573	16,53 %	63 210	0,14 %	<b>46 234 569</b>
3 973 045	6,11 %	2 599 021	4,00 %	10 423 950	16,03 %	1 107 166	1,70 %	<b>65 042 007</b>
<b>35 080 639</b>	<b>7,26 %</b>	<b>6 228 800</b>	<b>1,29 %</b>	<b>45 522 157</b>	<b>9,42 %</b>	<b>4 147 040</b>	<b>0,86 %</b>	<b>483 278 039</b>
28 906 783	6,25 %	6 869 426	1,48 %	46 073 409	9,95 %	3 639 403	0,79 %	<b>462 838 643</b>
26 652 922	5,94 %	6 751 853	1,50 %	46 999 723	10,47 %	3 928 191	0,88 %	<b>448 717 957</b>
22 029 593	5,33 %	7 566 976	1,83 %	47 606 525	11,53 %	4 648 696	1,13 %	<b>413 014 716</b>
17 508 194	4,83 %	7 244 098	2,00 %	42 958 465	11,86 %	4 816 803	1,33 %	<b>362 184 395</b>
15 261 900	4,79 %	7 709 628	2,42 %	43 449 088	13,65 %	4 131 469	1,30 %	<b>318 358 490</b>
14 544 304	5,49 %	8 232 011	3,11 %	37 076 689	13,99 %	3 881 723	1,46 %	<b>265 004 679</b>
13 602 024	5,66 %	9 345 000	3,89 %	26 074 164	10,85 %	1 969 484	0,82 %	<b>240 409 886</b>
11 708 760	5,25 %	9 051 648	4,05 %	6 228 787	2,79 %	1 204 138	0,54 %	<b>223 232 324</b>

### Netto-vervoerontvangsten (exclusief leerlingvervoer)

	Biljetten		SMS-biljetten		Kaarten		Omnipas, MTB, dagpas		Abonnementen Buzzy Pazz	
Antwerpen	10 025 138,93	22,91 %	37 259,10	0,09 %	10 535 914,93	24,08 %	8 971 539,98	20,51 %	9 262 712,71	21,18 %
Oost-Vlaanderen	5 380 272,65	21,90 %	20 814,90	0,08 %	4 493 082,42	18,29 %	3 918 601,93	15,95 %	5 689 815,06	23,16 %
Vlaams-Brabant	6 527 781,02	24,56 %	0	-	4 829 438,85	18,17 %	4 839 403,55	18,21 %	4 960 937,31	18,66 %
Limburg	2 084 797,11	17,55 %	0	-	1 325 945,26	11,16 %	1 141 021,64	9,60 %	4 530 246,12	38,12 %
West-Vlaanderen	4 860 617,84	25,03 %	0	-	4 518 390,76	23,26 %	2 209 864,25	11,38 %	3 883 900,96	19,99 %
<b>TOTAAL 2007</b>	<b>28 878 607,55</b>	<b>22,88 %</b>	<b>58 074,00</b>	<b>0,05 %</b>	<b>25 702 772,22</b>	<b>20,37 %</b>	<b>21 080 431,35</b>	<b>16,70 %</b>	<b>28 327 612,16</b>	<b>22,45 %</b>
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 %
Totaal 1999	26 048 193,72	22,22 %	-	-	42 871 451,42	36,57 %	14 106 438,94	12,03 %	20 725 724,90	17,68 %

Abonnementen NMBS/De Lijn		Bijzondere diensten		Tussenkomst derden		Andere		TOTAAL
1 651 313,39	3,78 %	1 390 597,45	3,18 %	1 048 546,27	2,40 %	817 379,69	1,87 %	<b>43 740 403,45</b>
2 528 050,54	10,29 %	1 154 238,10	4,70 %	1 251 879,63	5,10 %	130 748,80	0,53 %	<b>24 567 505,03</b>
3 399 280,54	12,79 %	321 872,41	1,21 %	1 083 083,72	4,07 %	619 968,77	2,33 %	<b>26 581 767,17</b>
306 671,19	2,58 %	634 032,94	5,34 %	1 760 792,89	14,82 %	98 899,97	0,83 %	<b>11 882 408,12</b>
1 024 133,23	5,27 %	1 610 088,41	8,29 %	803 206,90	4,13 %	515 547,89	2,65 %	<b>19 425 751,24</b>
<b>8 909 448,89</b>	<b>7,06 %</b>	<b>5 110 829,31</b>	<b>4,05 %</b>	<b>5 947 509,41</b>	<b>4,71 %</b>	<b>2 182 545,12</b>	<b>1,73 %</b>	<b>126 197 830,01</b>
7 139 907,80	6,00 %	4 883 234,36	4,10 %	6 070 999,76	5,10 %	1 744 487,23	1,47 %	<b>119 051 885,90</b>
5 998 846,56	5,27 %	4 709 312,98	4,14 %	5 116 639,59	4,50 %	2 192 685,85	1,93 %	<b>113 733 250,22</b>
5 328 222,16	4,82 %	5 189 632,53	4,69 %	4 654 621,13	4,21 %	3 291 955,30	2,98 %	<b>110 624 929,56</b>
4 706 391,41	4,58 %	4 955 857,90	4,82 %	4 498 670,61	4,37 %	3 278 324,79	3,19 %	<b>102 856 755,46</b>
4 632 971,40	4,39 %	5 215 973,93	4,95 %	4 832 296,72	4,58 %	3 067 031,27	2,91 %	<b>105 421 638,83</b>
4 735 628,62	4,29 %	5 225 344,76	4,73 %	4 430 599,98	4,01 %	3 017 437,67	2,73 %	<b>110 359 723,35</b>
4 531 625,61	4,01 %	5 761 507,51	5,09 %	3 394 826,56	3,00 %	2 146 317,72	1,90 %	<b>113 143 435,48</b>
4 152 942,82	3,54 %	5 586 808,84	4,77 %	2 270 322,26	1,94 %	1 463 295,50	1,25 %	<b>117 225 178,40</b>



## Ongevallen

### I. 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	-	-	161	30	88	9	249	39
Oost-Vlaanderen	-	-	97	9	25	6	122	15
Vlaams-Brabant	-	-	62	12	16	1	78	13
Limburg	-	-	26	8	10	3	36	11
West-Vlaanderen	-	-	54	9	16	2	70	11
Centrale Diensten	-	-	1	4	3	4	4	8
<b>TOTAAL</b>	-	-	<b>401</b>	<b>72</b>	<b>158</b>	<b>25</b>	<b>559</b>	<b>97</b>

### II. Ongevallen weg

	Aantal	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	2 152	1	4	53	16	385	103
Oost-Vlaanderen	1 551	0	2	14	2	202	41
Vlaams-Brabant	1 936	1	0	17	6	127	29
Limburg	413	0	1	7	8	56	29
West-Vlaanderen	852	0	2	14	3	92	16
Centrale Diensten	7	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>6 911</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>105</b>	<b>35</b>	<b>862</b>	<b>218</b>

### III. Ongevallen spoor

	Aantal	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	1 132	0	3	12	6	80	57
Oost-Vlaanderen	475	0	0	13	0	49	18
West-Vlaanderen	231	0	2	6	1	16	2
<b>TOTAAL</b>	<b>1 838</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>145</b>	<b>77</b>

## Ondernemingsraden

### Centrale Diensten

#### VOORZITTER

Paul Raa

#### WERKGEVERSAFVAARDIGING

Pierre Vanhove, Jos Messiaen, Veerle Bussens

#### WERKNEMERSAFVAARDIGING

José Nolf, Jaak Ottevaere, Els Deceuninck, Peter Elaut, Johan Kuppens, Nancy Van Oosterwijck

### De Lijn Antwerpen

#### VOORZITTER

Lode De Kesel

#### WERKGEVERSAFVAARDIGING

Marina Christiaens, Jacques Lesire, Daniël Swerts, Jean-Pierre Vaneygen, Eddy Deheusich, Danny Van Dromme

#### WERKNEMERSAFVAARDIGING

Martine Backs, Jean-Paul Druijve, Franciscus Lafosse, Alfred Luyten, Karine Vermeiren, Dirk Oorts, Walter Sluyts, Hilde Storms, Ann Van der Jeught, Eric Verschaeve, Evi Vervoort, Guido Janssens, Walter Wegge

### 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, Dirk Stautemas, Guy Van Houtte, Sven Vanmackelbergh, Rudy Aerts, Frank Desloovere, Rudy Goedgebuer, Vanessa Petereyns, Lydia Rappé, Kristof Verdurme

### De Lijn Vlaams-Brabant

#### VOORZITTER

Francy Peeters

#### WERKGEVERSAFVAARDIGING

Paul Audoore, Philippe Jacobs, Jan Brackeva, Patrick Reynders

#### WERKNEMERSAFVAARDIGING

Marc De Mars, Michel Geevaert, François Geeraerts, Jean Vermariën, Hans Cleppe, Guido De Valck, Dirk Eeckhout, Kevin Maswiens, Marc Vander Borgh, Eddy Vanhove

### De Lijn Limburg

#### VOORZITTER

Bart De Fré

#### WERKGEVERSAFVAARDIGING

Peter Van den Bergh, Kris Van Goidsenhoven, Linda Vanné, Heidi Roubben, Cynthia Langenaken

#### WERKNEMERSAFVAARDIGING

Greta Billen, Enrico Franco, Ronny Geris, Urbain Luytens, Marcel Vanginst, Willy Breels, Koen Wuyts, Stijn De Grauwe

### De Lijn West-Vlaanderen

#### VOORZITTER

Luc De Man

#### WERKGEVERSAFVAARDIGING

Annie Vermeulen, Andy Herman, Brita Verniest, Johan Bullynck, Yvan Bellaert

#### WERKNEMERSAFVAARDIGING

Jean-Marie De Clerck, Dirk Demoen, Petra Depoorter, Roger Rau, Marcel Stafford, Guido Steelandt, Ronald Strubbe, Peter Vandewalle, Bjorn Vanronsele, Stefaan Vansteenkiste

*Dit jaarverslag werd gedrukt op 9lives55, een zeer milieuvriendelijk gestreken papier met 55 % gerecycleerde vezels en 45 % nieuwe houtvrije FSC pulp. FSC is een internationale organisatie die in 1993 opgericht werd door betrokkenen uit de bos- en houtsector, sociale bewegingen en milieuorganisaties. Het FSC label wordt wereldwijd erkend als hét bewijs voor producten uit verantwoord bosbeheer.*

**COORDINATIE DE LIJN:** Marleen Campi, directie Marketing & Communicatie

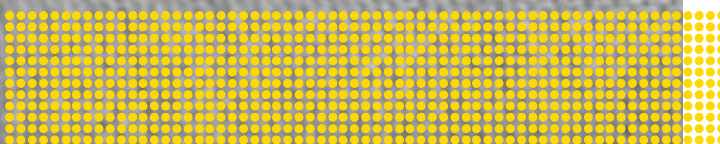
**COMMUNICATIE & PRODUCTIE:** BBC- [www.bbc.be](http://www.bbc.be)

**FOTOGRAFIE:** Stefaan Van Hul

**COPYWRITING:** Tom Melis

**ARTDIRECTION:** Stéphanie Fraikin





## 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 Broomstraat 4  
3500 Hasselt  
tel.: 011 85 02 11  
fax: 011 25 32 92

### De Lijn Oost-Vlaanderen

Brusselsesteenweg 361  
9050 Gentbrugge  
tel.: 09 210 93 11  
fax: 09 210 93 16

### 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](http://www.delijn.be)  
De LijnInfo: 070 220 200