

Jaarverslag 2005
15 jaar Mobiliteit





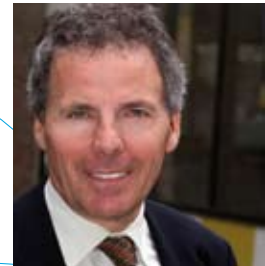
05
JAARVERSLAG
DE LIJN

**«...Meer dan 4 miljard
mensen op 15 jaar,
De Lijn heeft zowat de
hele wereldbevolking in
vervoering gebracht...»**





Ingrid Lieten
Directeur-generaal



Jos Geuens
Voorzitter raad van bestuur

Voorwoord

Op sommige momenten past het om eens stil te staan bij wat is geweest, en wat nog gaat komen. De vijftiende verjaardag van De Lijn is zo'n moment. Sinds onze start in 1991 heeft het openbaar vervoer in Vlaanderen een ingrijpende metamorfose ondergaan. Tram en bus zijn meer dan ooit een aantrekkelijk vervoermiddel. Openbaar vervoer is 'hot'.

De cijfers bewijzen dat. In de jaren 90 haalden we jaarlijks zowat 220 miljoen klanten, in 2005 was dat ruim het dubbele: bijna 450 miljoen. Het leeuwendeel daarvan zijn abonnees, onze trouwe reizigers. En dat aantal blijft stijgen. Nooit eerder gingen zoveel abonnementen over de toonbank. Die groei houdt aan, zodat we de komende jaren ongetwijfeld de kaap van het half miljard reizigers zullen ronden.

Succes kent vele vaders, maar in dit geval passeren er zeker drie de DNA-test. Eerst en vooral is er de uitbreiding van ons aanbod. Nu de basismobiliteit grotendeels is ingevoerd, hebben de inwoners van Vlaanderen een gegarandeerd aanbod: een halte op wandelafstand, een minimum aantal ritten per uur en dat op elk moment van de dag. Om concurrentieel te zijn met de auto blijft De Lijn ook de volgende jaren investeren in extra aanbod, comfort (aan de haltes en in de voertuigen) en stiptheid.

Daarnaast zijn onze tarieven zeer aantrekkelijk. Het Vlaamse openbaar vervoer is het goedkoopste van België en de buurlanden. De Lijn biedt ook kortingen voor jongeren en 60-plussers. 65-plussers rijden gratis. Automobilisten die hun nummerplaat inleveren, rijden drie jaar gratis. Ook de gemeenten en bedrijven dragen bij om de tarieven van het openbaar vervoer nog aantrekkelijker te maken.

Ook de kwaliteit zit snor. Uit de tevredenheidsonderzoeken blijkt dat onze reizigers de geboden kwaliteit zeer waarderen. Die kwaliteit moet meer dan ooit het speerpunt van onze dienstverlening worden. Daarom sturen we nu dagelijks enquêteurs op pad die peilen naar wat de klant vindt en verwacht.

Ten slotte is er de klok rond de onverdroten inzet van alle medewerkers van De Lijn en haar onderaannemers. Zij houden die complexe mechaniek draaiende en zetten elke dag opnieuw hun beste beentje voor om de klant op zijn wenken te bedienen.



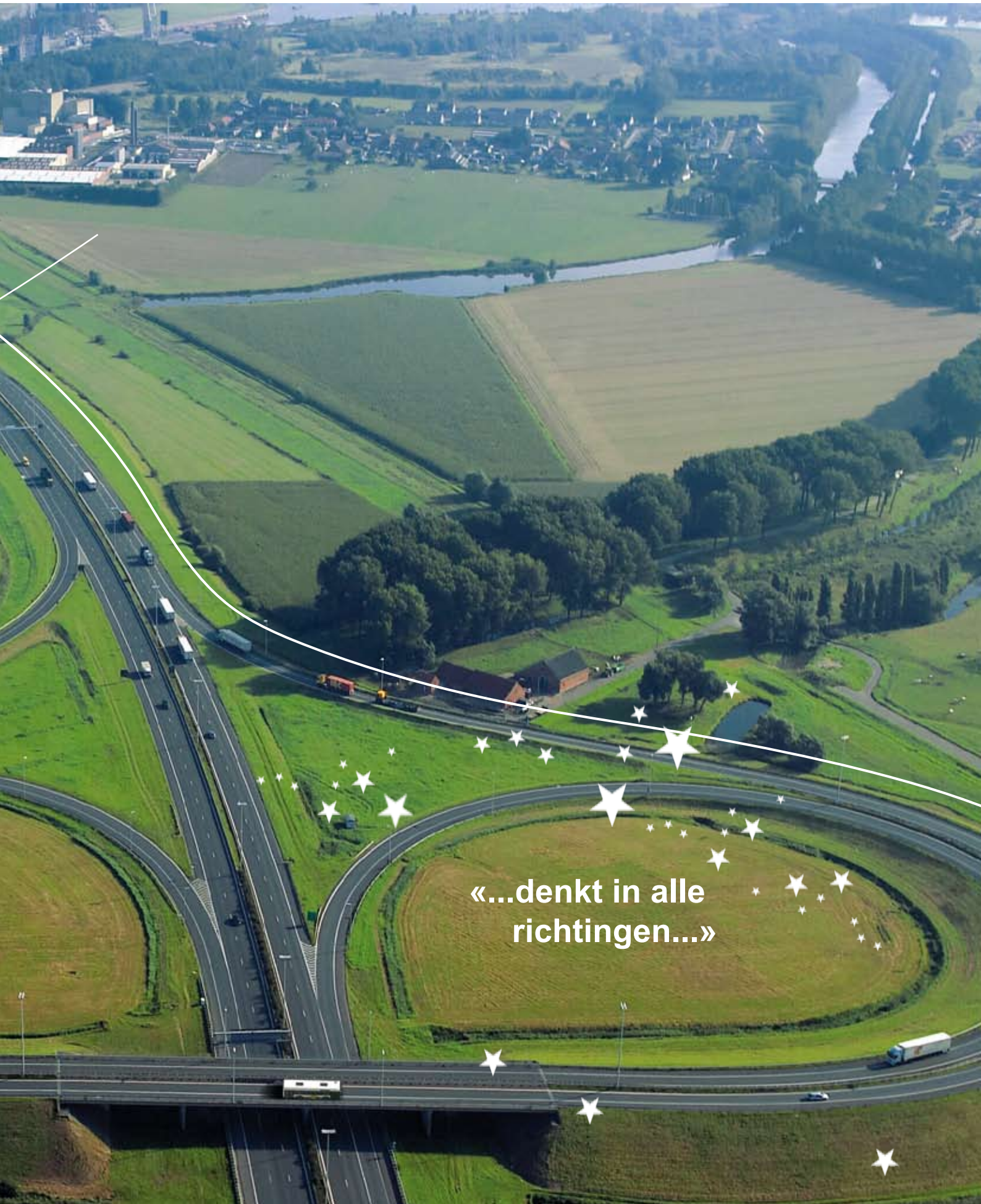
Ingrid Lieten
Directeur-generaal



Jos Geuens
Voorzitter raad van bestuur

An aerial photograph showing a complex highway interchange with multiple lanes and overpasses. The surrounding landscape is a mix of vibrant green agricultural fields and a large blue river. In the background, there are industrial buildings and power line towers. The scene is captured from a high angle, providing a clear view of the road layout and the natural environment.

«...Wie de toekomst
van de mobiliteit
wil garanderen...»



«...denkt in alle
richtingen...»



INHOUD

Voorwoord.....	7
Beleidsverslag	
Basismobiliteit	17
Netmanagement.....	19-25
Doorstroming	27-29
Reorganisatie	31-33
Moderne bedrijfsvoering	34-35
Harmonisatie communicatiedragers.....	37
Toegankelijkheid.....	41
Minder Hinder	43
Milieuzorg.....	44-45
Commentaar op de jaarrekening	48-49
Rollend materieel.....	50-53
De cijfers	54
Balans	56-57
Resultatenrekening.....	58-59
Toelichting	60-66
Sociale balans	68-71
Regeling inzake het aanvullend rust- of overlevingspensioen.....	72-73
Samenvatting van de waarderingsregels 2005.....	74-77
Verslag van het College van Commissarissen	78-79
Analytische exploitatierekening 2005	81
Aandeelhoudersstructuur.....	82-83
Personeel	84-87
Bezoldigingen en sociale lasten.....	88
Afgelegde kilometers	89-91
Ongevallen	92-93
Ondernemingsraden	94-95
Adressen De Lijn	97
Colofon.....	98

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

Eddy Guilliams
Commissaris van de Vlaamse Regering

Toon Wassenberg
Commissaris van de Vlaamse Regering

Jan Coolbrandt
Waarnemer vakverenigingen

Jean Van Mechelen
Waarnemer vakverenigingen

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

Sabin S'heeren
Directeur Limburg

Antoon Eggermont
Directeur Oost-Vlaanderen

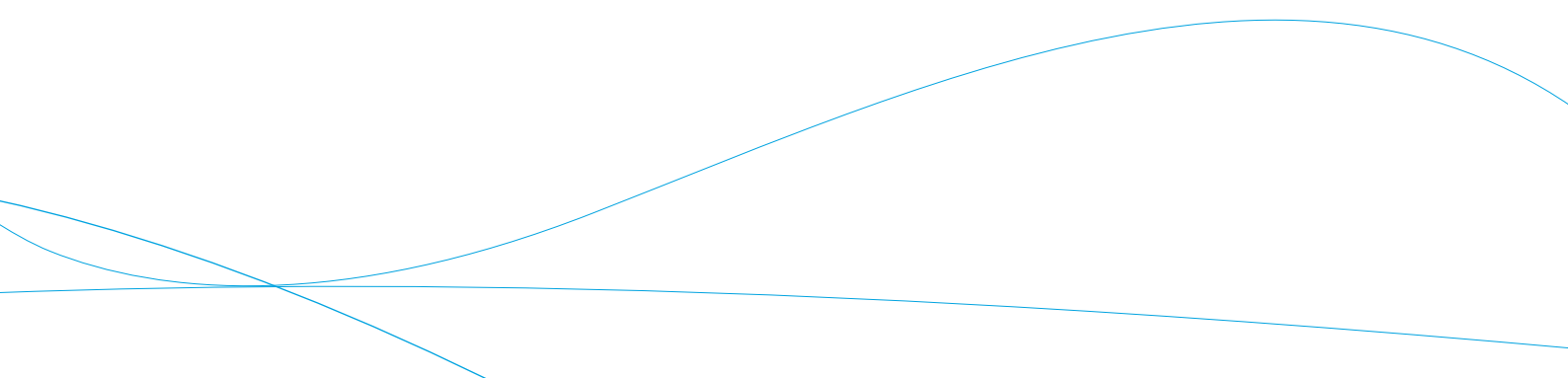
Francy Peeters
Directeur Vlaams-Brabant

Luc De Man
Directeur West-Vlaanderen

College van commissarissen

Van Passel, Mazars & Guerard
bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door
Lieven Acke

Ernst & Young
bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door
Inge Boets







**«...15 jaar geleden
droomde ik van mijn
eerste auto, nu denk
ik aan mobiliteit...»**

**«... in de steden blijft de tram
het meest milieuvriendelijke
vervoermiddel, dus onze
prioriteit...»**



Basismobiliteit

Het decreet op het personenvervoer bepaalt dat iedereen in een woonzone op korte afstand van zijn woning een halte moet hebben. De voorbije jaren werd het overgrote deel van de projecten basismobiliteit gerealiseerd. In 2005 kwamen er nog enkele grote, nieuwe projecten bij. Daarnaast hebben alle entiteiten lopende projecten geëvalueerd en bijgestuurd.

Bijna 50 gemeenten over heel Vlaanderen kregen en krijgen in 2005 en 2006 een project basismobiliteit. Eind 2006 zal op die manier 90 procent van de Vlamingen een basisaanbod aan openbaar vervoer hebben.

In Kortrijk voerde De Lijn op 1 december 2005 de tweede fase van de basismobiliteit door. Het volledige aanbod werd verbeterd en vereenvoudigd. Zo kwamen er enkele nieuwe lijnen bij en werden bestaande lijnen versterkt. Alle lijnen kregen een frequentie van 20 minuten. Bij de opstart van deze fase wierf De Lijn vijftien extra chauffeurs aan.

Sinds eind 2005 beantwoordt de regio Dender aan de normen van de basismobiliteit. Het project verliep in twee fases. Op 30 oktober 2005 kreeg Aalst een nieuw stadsnet. Vier stadslijnen lopen van het station en het centrum van de stad naar de deelgemeenten. Een nieuwe lijn 52 verbindt Aalst met Gijzegem en Wieze. De belbus Faluintjes beslaat het gebied Herdersem - Moorsel - Baardegem - Meldert en heeft haltes in heel wat andere gemeenten.

De tweede fase van het project regio Dender startte op 25 december 2005. Na het stadsnet kreeg het streeknet een grondige facelift. Er kwamen enkele nieuwe lijnen bij, van anderen werd het traject gewijzigd, nog anderen kregen een hogere frequentie. De dienstregelingen van alle buslijnen van en naar Aalst werden beter afgestemd op de schooluren en de vertrekuren van de NMBS. In Haaltert, Erpe-Mere en hun deelgemeenten rijdt een belbus.

In de regio Haacht - Kampenhout - Boortmeerbeek breidde het busaanbod sinds 1 maart 2005 gevoelig uit dankzij enkele nieuwe lijnen en een verhoogde frequentie. De nieuwe belbus 700 bedient de woonzones van de drie gemeenten die de reguliere lijnen niet aandoen.

De Lijn Limburg werkte het project basismobiliteit Hasselt fase II uit dat op 9 januari 2006 van start ging. Het zwaartepunt van dit voorstel ligt in een volwaardige zondagbediening met alle stadslijnen. Verder werd het stadsnet uitgebreid tot Spalbeek. Ook werd de dienstregeling verfijnd en geoptimaliseerd.

Een vlotte doorstroming voor bus en tram is broodnodig. Bestuurders en controleurs worden dagelijks geconfronteerd met het steeds drukker wordende verkeer. Busbanen en vrije trambeddingen zijn daarom geen overbodige luxe.



**«...een andere dimensie
in het verkeer, in harmonie
met mens en maatschappij...»**



Netmanagement

Tegen 2007 zal 90 % van de basismobiliteit in heel Vlaanderen gerealiseerd zijn. Dat betekent dat er bijna overal in de woonzones een aanbod is aan openbaar vervoer en dat 9 op 10 Vlamingen over een degelijk, openbaar vervoer kunnen beschikken. In een volgende fase, vanaf 2007, stelt de Vlaamse overheid geld ter beschikking van De Lijn voor projecten in het kader van het netmanagement.

Netmanagement is het logisch vervolg op basismobiliteit. Door te streven naar een maximale bereikbaarheid in functie van de vraag naar vervoer is er voor het netmanagement onder meer een belangrijke rol weggelegd in de bestrijding van congestie in en rond de stedelijke en grootstedelijke gebieden.

Netmanagement zal daar inspelen waar er extra noden zijn: de vervollediging van basismobiliteit, woon-werk- en woon-schoolverkeer en andere missing links.

Bedrijventerreinen die nog niet ontsloten zijn, steden die extra bussen en trams kunnen gebruiken, specifieke bedieningen in het woon-schoolverkeer, vervoersknooppunten zoals Zaventem, de bereikbaarheid in de Vlaamse Ruit (gebied tussen Gent, Antwerpen, Brussel en Leuven), kwaliteitsvolle verbindingen in Limburg en West-Vlaanderen,... Al deze missing links moeten we stelselmatig opvullen.

Netmanagement bevat ook een methodiek waarmee De Lijn werkt om te bekijken waar de grootste noden zich bevinden. Deze methodiek laat toe op een objectieve manier prioriteiten aan te geven.

In 2005 bouwde De Lijn verder aan een onderzoeksmethodiek om het bijkomend aantal reizigers van een nieuwe of opgewaardeerde verbinding in te schatten.

Proefproject Roeselare

Om de methodiek voor die onderzoeken te testen en op punt te stellen, startte in 2004 een potentieel-onderzoek in het vervoergebied Roeselare. Het zwaartepunt van het proefproject lag in 2005.

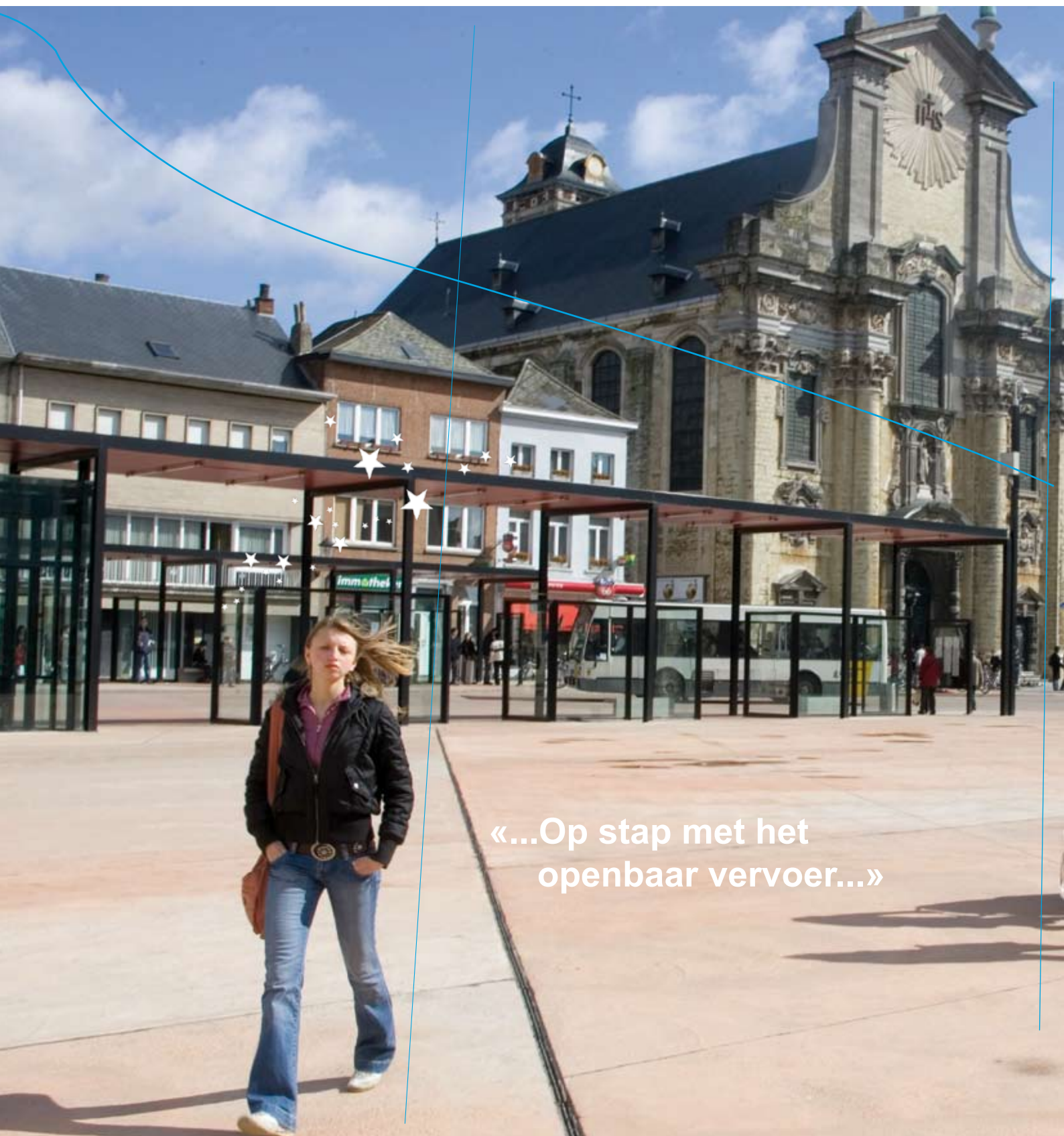
Het potentieelonderzoek werkt met het verkeersmodel van de Administratie Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest. Hoewel het model multimodaal is, ligt de nadruk vooral op het autoverkeer tijdens de spitsuren. Daarom moest het voor de potentieelonderzoeken van De Lijn worden aangepast. Het aspect openbaar vervoer werd gevoelig uitgebreid, onder meer door tellingen van het openbaarvervoergebruik. Met het aangepaste model werd het bestaande net van De Lijn onder de loep genomen en werd nagegaan welk theoretisch potentieel er bestaat voor bijkomende verbindingen. Vervolgens voerde De Lijn simulaties uit met mogelijke varianten van traject, frequentie en snelheid. Het resultaat van die oefening is een lijst van verbindingen die voldoende potentieel hebben om uitgebouwd te worden. Die lijst is opgemaakt voor het vervoergebied Roeselare.

*De bus nemen met papa is 'cool'.
In de bus heeft hij tijd om naar mij
te luisteren. Het zijn momenten die
ik koester. Vroeger met de auto
was hij gestresseerd en konden
wij amper praten.*









«...Op stap met het
openbaar vervoer...»

Missing links

Met dezelfde methodiek worden tot 2012 de andere twaalf Vlaamse vervoergebieden aan een potentieelonderzoek onderworpen. Het is niet de bedoeling met de realisatie van projecten netmanagement te wachten tot de Vlaamse prioriteitenlijst helemaal is afgerond. De beheersovereenkomst plant de eerste projecten vanaf 2007. Daarvoor zullen uiteraard de resultaten van de afgeronde onderzoeken worden gebruikt en enkele overduidelijke missing links aan bod komen.

De Lijn pakte in 2005 al twee projecten aan met de methodiek van netmanagement:

- » verfijning van de plannen voor een snelbusnet in Limburg, opgenomen in het Spartacusplan
- » onderzoek naar hoe De Lijn het best inspeelt op de plannen van de NMBS voor een nieuw station in Brecht. Dat station zal een belangrijke invloed hebben op de verplaatsingen in het vervoergebied Turnhout en de Noorderkempen.

*Het aantal reizigers blijft toenemen.
Tevreden klanten. Ook het comfort en
de kwaliteit van de voertuigen wordt
steeds beter.*





«...De Lijn legt jaarlijks
200.158.825 km af,
genoeg om u naar
de zon te brengen ...»

Toekomstplannen

Alle entiteiten van De Lijn tekenden de voorbije jaren het ideale aanbod aan openbaar vervoer uit. Daarbij hielden ze rekening met de principes van netmanagement. Voor de Vlaamse ruit is er het Pegasusplan en voor Limburg het Spartacusplan. West-Vlaanderen rondt zijn Masterplan af in 2006. Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant zetten vorig jaar nieuwe stappen op weg naar het ideale aanbod.

In Gent reed tramlijn 1 op 15 april 2005 voor het eerst door tot Flanders Expo. Zo kreeg de Gentenaar een rechtstreekse tramverbinding tussen Flanders Expo, het Sint-Pietersstation en het centrum van de stad. De tram rijdt bovendien voor een stuk over eigen bedding.

Voor het traject tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt startte een studie die de manke doorstroming in kaart brengt en oplossingen zoekt voor de knelpunten.

Ten slotte werkt De Lijn voor de verlenging van tramlijn 21-22 van Zwijnaarde Brug tot Zwijnaarde Dorp aan een technische studie.

In Vlaams-Brabant past de realisatie van de basismobiliteit in de regio Haacht - Kampenhout - Boortmeerbeek en de daaraan gekoppelde bediening van de luchthavenregio volledig in het Pegasusplan. De nieuwe sneldienst, lijn 272, zorgt voor een directe verbinding tussen het station Brussel Noord en de gemeenten Evere, Schaarbeek, Haacht en Kampenhout én de tewerkstellingsgebieden Keiberg, Cargo en de luchthaven. Bovendien stelt de luchthavenexploitant BIAC het luchthaventerrein verder open voor de bussen van De Lijn. Vanaf januari 2006 beschikt het terrein over een vrije busbaan van 2,5 kilometer.

Vlaanderen en Europa

In 2004 werden in het kader van de operatie 'Beter Bestuurlijk Beleid' van de Vlaamse regering het oprichtingsdecreet en de statuten van De Lijn aangepast aan de principes inzake nieuw Vlaams overheidsmanagement. In 2005 zijn de gewijzigde teksten echter nog niet in werking getreden. Die onzekerheid is weggenomen door het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006. Sinds 15 maart 2006 heeft De Lijn het statuut van een Extern Verzelfstandigd Agentschap.

De beheersovereenkomst vormt een hoeksteen van Beter Bestuurlijk Beleid. De Lijn en de Vlaamse regering sloten in 2003 een beheersovereenkomst af voor de periode 2003 – 2009. Daarin zijn de wederzijdse engagementen neergeschreven. Budgettair bond de beheersovereenkomst de Vlaamse regering enkel voor de jaren 2003 en 2004. Voor de uitvoering van de beheersovereenkomst is De

Lijn dus voor de rest van de looptijd afhankelijk van de jaarlijkse bepaling van de begroting door regering en parlement.

Op het Europese vlak werd 2005 vooral gekenmerkt door een nieuw verordeningvoorstel van de Commissie over de organisatie van het openbaar vervoer over de weg en per spoor. Het nieuwe voorstel biedt regionale overheden de mogelijkheid om ook in de toekomst, naast toewijzing door aanbesteding en onder strikte voorwaarden, desgewenst de organisatie van het openbaar vervoer rechtstreeks toe te wijzen aan een 'interne operator'. Dit komt in grote lijnen overeen met de huidige verhouding tussen de Vlaamse regering en De Lijn. Indien de verordening wordt goedgekeurd, vervalt weliswaar het huidige, decretaal en voor onbepaalde tijd vastgelegde alleenrecht van De Lijn op de organisatie van het geregeld vervoer. In 2005 is over het nieuwe voorstel van verordening binnen de Raad van Transportministers nog geen overeenstemming bereikt. Een politiek akkoord wordt wel uitdrukkelijk nagestreefd in 2006.

*Drie hartsvriendinnen op stap.
Met de bus reizen vinden ze leuk.
Elke dag komen ze met z'n drieën naar
Mechelen.*



«...13 wereldreizen,
elke dag opnieuw...»



Doorstroming

Uit alle metingen en onderzoeken blijkt dat klanten betrouwbaarheid, stiptheid en aansluitingen zeer belangrijk vinden. Al deze aspecten zijn onlosmakelijk verbonden met doorstroming. Een vlotte doorstroming is één van de topprioriteiten van De Lijn. Files en vertragingen leiden tot stress bij de chauffeurs en reizigers én zelfs tot problemen om de reglementering over rij- en rusttijden te kunnen respecteren. En als een gebrekkige doorstroming De Lijn dwingt om rittijden aan te passen, dan kost dat veel geld, geld dat effectiever kan worden besteed in betere dienstverlening.

Ministeriële Task Force

De Vlaamse overheid ijvert met De Lijn voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. In 2005 werd daarom een ministeriële Task Force opgericht die zich over de problematiek buigt. Naast de Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken en hun kabinetten, maken ook De Lijn, AWV en de afdeling Verkeerskunde er deel van uit.

Tegelijkertijd besliste de Vlaamse regering om vanaf 2006 een jaarlijks investeringsbudget van 18 miljoen euro vrij te maken voor doorstroming. De Task Force bepaalt welke projecten met dat

geld worden gefinancierd. Met de methode van AWV en De Lijn voor congestiemetingen wordt het aantal verliesuren voor de klanten in kaart gebracht. Deze congestiescore vormt de basis voor het investeringsprogramma.

Zo legde de werkgroep het programma voor 2006 vast. Op sommige plaatsen gaat het om grote infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van een busbaan. Elders volstaan kleinere ingrepen:

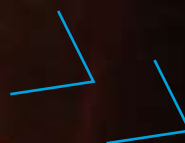
- » markering van een busbaan met verf
- » aanleg van een bussluis zodat een bus als eerste kan vertrekken aan verkeerslichten
- » beïnvloeding van de verkeerslichten zodat de bus altijd groen licht heeft
- » de 'uitstulpende' bushalte: de bus stopt op de rijweg, de auto's worden opgehouden en de bus heeft bij vertrek vrije baan.

Het investeringsprogramma voor doorstroming is ook afgestemd op het programma dat de zwarte punten op de Vlaamse wegen wegwerkt. Dat betekent dat tegelijkertijd met de aanpak van de zwarte punten ook maatregelen worden genomen om vlot openbaar vervoer te garanderen.





«... stop even en beeld
je in hoe onze wereld
er zou uitzien zonder
mobiliteit...»



Busbanen op snelwegen

Naar aanleiding van de werkzaamheden aan de Antwerpse Ring in 2004 en 2005 maakte Vlaanderen kennis met vrije busbanen op autosnelwegen. Dat gebeurde met proefopstellingen op de E19-Noord en de E34/E313. In 2005 is beslist die busbanen permanent in te richten. De werkzaamheden maken deel uit van het investeringsprogramma doorstroming voor 2006. De Lijn en AWV plannen ook vrije busbanen op andere autosnelwegen. Naast de potentiële tijdswinst voor het openbaar vervoer is uiteraard de veiligheid van alle verkeersdeelnemers cruciaal bij de keuze van de autosnelwegen waar busbanen wenselijk zijn.

Voorverkoop

Niet alleen files of foutgeparkeerde wagens brengen de doorstroming en dus de stiptheid van het openbaar vervoer in het gedrang. Ook verkoop in het voertuig van biljetten of Lijnkaarten zorgt voor tijdverlies. In 2005 kocht 55 procent van de klanten een biljet of een Lijnkaart. Slechts 15 procent daarvan kocht zijn vervoerbewijs in voorverkoop, 85 procent kocht het in het voertuig.

Om het koopgedrag van de reizigers te veranderen, werkte De Lijn een tweeledige strategie uit. Sinds 1 maart 2006 verkopen meer dan 2.000 voorverkooppunten de vervoerbewijzen van De Lijn. Daarnaast is een vervoerbewijs in voorverkoop gevoelig goedkoper dan in bus of tram. Als 70 procent van de 30 miljoen Lijnkaarten en biljetten in voorverkoop wordt verkocht, levert dat een tijdswinst op van 87.500 uur per jaar.

Vroeger bracht mijn mama me naar de tennisles. Nu ga ik alleen, met de bus! Aan de volgende halte stapt mijn vriendin in. Leuk! Dan kunnen we nog wat kletsen.







Reorganisatie

Nieuwe wegen voor Marketing

Nadat De Lijn de directie en afdelingen Marketing doorlichtte in 2004, tekende ze in 2005 een nieuwe organisatiestructuur uit voor Marketing. Ze bracht de processen in kaart en werkte de nodige functies en bijhorende functiebeschrijvingen uit. De functies worden stap voor stap ingevuld.

De directie Marketing & Communicatie wil de reiziger en zijn behoeften beter leren kennen. Daarom organiseerde De Lijn in 2005 een marketingdag voor alle marketingmedewerkers met als thema: 'Hoe plaats ik de klant centraal?'. De deelnemers maakten er kennis met de acht factoren die de klant heel belangrijk vindt, zo blijkt uit de kwaliteitsbarometer:

- » stiptheid
- » chauffeurs
- » aansluitingen
- » veiligheid
- » trajecten
- » frequentie
- » comfort
- » propere voertuigen

Deze acht factoren wil De Lijn permanent scoren. Vanaf 2006 voert ze daarom dag na dag mini-enquêtes uit in haar bussen en trams. Bovendien plant de afdeling Marktonderzoek opnieuw een grote tevredenheidsmeting. De scores van de reizigers zullen worden gekoppeld aan interne metingen over bijvoorbeeld de stiptheid van de voertuigen of de properheid ervan als ze de stelplaats verlaten. De koppeling tussen perceptie van de klanten en feiten vormt dan de basis voor de acties die De Lijn onderneemt om de tevredenheid van de reizigers te verhogen.

De acht factoren zijn natuurlijk geen zaak van de marketingmedewerkers alleen. Iedereen in het bedrijf moet ze kennen. In 2005 werden ze daarom uitgebreid intern gecommuniceerd, onder meer via de bedrijfskrant *Tussen de Lijnen*.



**«...Ik heb mijn auto
aan de kant gezet
voor De Lijn...»**

Nieuwe wegen voor Exploitatie

Ook de studie voor de reorganisatie van de directie en afdelingen Exploitatie startte in 2005. Het verhogen van de efficiëntie en effectiviteit zijn de belangrijkste doelstellingen: personeel en voertuigen moeten zo optimaal mogelijk worden ingezet. In de nieuwe structuur krijgen de regio's daarom meer bevoegdheden. Ook een betere omkadering en ondersteuning van de chauffeurs is essentieel.

Voor de reorganisatie van Exploitatie werd gekozen voor dezelfde aanpak als voor Nieuwe wegen voor Marketing. Het gaat wel om meer personeelsleden: het hart van het bedrijf en haar personeelsleden zijn erbij betrokken. Communicatie en een draagvlak voor de veranderingen zijn daarom zeer belangrijk.

De grote lijnen van de nieuwe organisatie werden in 2005 uitgetekend. Zo werden de processen, taken en functiebeschrijvingen vastgelegd. De studie wordt in het voorjaar van 2006 afgerond en dan wordt gestart met de implementatie.

Kennis en Techniek

Een derde reorganisatie bij De Lijn geeft twee technische studiediensten, Infrastructuur & Investeringsen en de Centrale Studiedienst die samen de investeringsdossiers behandelen, een nieuwe impuls. De studie voor de reorganisatie was reeds achter de rug. 2005 stond dan ook in het teken van de implementatie. De twee vroegere diensten zijn omgedoopt tot de nieuwe afdelingen Projectencentrum en Asset Management en rapporteren aan de directeur Techniek & Exploitatie. Ze moeten ervoor zorgen dat De Lijn mee evolueert met de nieuwste technische ontwikkelingen en mogelijkheden.

De afdeling Asset Management biedt ondersteuning voor de correcte toepassing van de standaardisatie op administratief, technisch en juridisch vlak. Deze afdeling introduceert nieuwe technologieën en bouwt de veelbelovende kennisdomeinen uit. Ook het beheer van het investeringsprogramma van De Lijn valt onder de verantwoordelijkheid van Asset Management.

Het Projectencentrum realiseert de projecten van De Lijn met inbegrip van het budgetbeheer en de communicatie. Een team van technische experts en ontwerpkenaar-werftoezichers ondersteunt de projectmanagers. In de entiteiten wordt de rol van projecteigenaar verder uitgebouwd.

Interne Audit en Kwaliteit

Ook de afdeling Interne Audit werd doorgelicht. De structuren en processen werden aangepast zodat ze beantwoorden aan de principes van 'good governance'. Onafhankelijk van het management werken een afdelingshoofd en twee interne auditoren. Ze rapporteren rechtstreeks aan de raad van bestuur. Een auditcomité, waarin de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur zetelen, volgt de werking op.

Tenslotte is er voor de afdeling Kwaliteit een nieuwe basisstructuur uitgewerkt en zijn de processen vastgelegd. De nieuwe afdeling Zorgsystemen bewaakt de kwaliteit, preventie en het milieu via Zorgcontrole en Zorgadvies.

- » Zorgcontrole voert op een permanente basis controle- of inspectieactiviteiten uit ter ondersteuning van het management.
- » De afdeling Zorgadvies is een interne adviseur voor het management op het vlak van interne controle, milieu, veiligheid en gezondheid.

De Lijn staat niet alleen voor comfortabele voertuigen, maar ook voor frequent en stipt rijden, flexibiliteit, veiligheid.



Moderne bedrijfsvoering

Strategische planning

Beter Bestuurlijk Beleid voerde een dubbele planningscyclus in bij de Vlaamse regering. De ministers werken een beleidsnota uit voor de volle regeerperiode van vijf jaar en concretiseren die elk jaar in een beleidsbrief. Aan die instrumenten zijn de meerjarenbegroting voor de volledige legislatuur en de jaarlijkse begroting gekoppeld.

Als bedrijf dat mee bouwt aan het Vlaamse mobiliteitsbeleid, heeft De Lijn zich ingeschreven in die twee cycli. De Lijn tekent daarom jaarlijks een operationele planning uit om de acties en projecten vast te leggen die kunnen worden gerealiseerd binnen de budgettaire marges.

In dat planningsproces zijn twee instrumenten heel belangrijk:

- » Het jaarlijkse strategisch seminarie van de raad van bestuur van De Lijn: hier wordt de strategie op lange termijn besproken en uitgezet.
- » Twee strategische seminars van de raad van directeuren: één in het voor- en één in het najaar. De directeuren bepalen de speerpunten van het bedrijfsbeleid voor het daaropvolgende jaar. Ze doen dit op basis van input vanuit alle entiteiten en functionele domeinen van het bedrijf.

Strategische projecten

Om haar strategische doelstellingen zoals klantgerichtheid, goede interne werking of budgetopvolging te realiseren, definieerde De Lijn ongeveer dertig strategische projecten. Deze projecten belangen het hele bedrijf aan.

De strategische projecten worden begeleid en opgevolgd door het Projectenbureau, dat ressorteert onder de directie Onderzoek. Elk project heeft een projectmanager die een gespecialiseerde opleiding kreeg. Maandelijks rapporteren de projectmanagers aan het Projectenbureau. Dat brengt een rapport uit voor de raad van directeuren over de hoofdlijnen van alle strategische projecten. Die rapportering vormt een onderdeel van de balanced scorecard die ontwikkeld is voor de raad van directeuren.

Balanced scorecard

Sinds vijf jaar loopt het DIVA-project. DIVA staat voor Doorzichtige Informatieverstrekking en Analysesystemen. Met DIVA wil De Lijn de productiegegevens (bijvoorbeeld gereden kilometers, gepresteerde uren, personeel, rollend materieel of verkochte biljetten en Lijnkaarten) omzetten in gebruiksvriendelijke beheersinformatie. Deze informatie moet toelaten het beleid bij te sturen en het personeel te responsabiliseren.

De beheersinformatie is samengebracht in enkele databanken. Zo zijn er databanken kostprijstransparantie, rollend materieel, ongevallen en exploitanten. Die databanken vormen de basis voor de balanced scorecard. De balanced scorecard, een sturingstechniek die zijn strepen verdiende in de privé-sector, laat toe systematisch te bewaken hoe een bedrijf scoort op verschillende domeinen.

De Lijn heeft een balanced scorecard ontwikkeld voor de raad van directeuren. Ze laat de directeuren toe op een overzichtelijke manier op te volgen of de strategische doelstellingen worden gehaald.

Ze toont de stand van zaken op vier domeinen en hun onderdelen.

1. De resultaten: de financiële resultaten maar bijvoorbeeld ook de evolutie van het reizigersaantal.
2. De klantgerichtheid zoals het opvolgen van de klantenreacties of de resultaten van de kwaliteitsmetingen.
3. De interne processen: veel indicatoren die te maken hebben met personeelsbeleid, zoals bijvoorbeeld het verloop van personeel.
4. Innovatie via de strategische projecten.

De balanced scorecard geeft niet alleen een stand van zaken. Ze toont ook op een heldere, visuele manier de evolutie die De Lijn maakt op de verscheidene domeinen. Evolueert de score voor een bepaald criterium in de verkeerde richting, dan kan gekeken worden welke processen en cijfers achter die score schuil gaan en hoe daarop kan worden ingespeeld.

Niet iedereen binnen een bedrijf moet over dezelfde informatie of dezelfde balanced scorecard beschikken. Iedereen moet die informatie hebben die hem in staat moet stellen zijn doelstellingen op de best mogelijke manier te bereiken. Er zijn dus vele balanced scorecards nodig. De Lijn werkt daarom aan een balanced scorecard voor de raad van bestuur die andere indicatoren zal bevatten dan die voor de directeuren. Er is ook een balanced scorecard voor de entiteiten en er komt er één voor elk functioneel domein. Voor het domein Personeelsbeleid is de card bijna af. Ze wordt een belangrijk werkinstrument voor het overleg van de afdelingshoofden Personeel.

Dankzij de voordelige abonnementen en lage tarieven kan iedereen met De Lijn reizen.





**«...De Lijn brengt u jaarlijks
in alle veiligheid 250 keer
naar de maan en terug...»**

Harmonisatie communicatiedragers

Duidelijke informatie geven aan de reizigers is een belangrijk onderdeel van klantvriendelijkheid. Daarom is 'harmonisatie communicatiedragers' één van de strategische projecten van De Lijn. In 2005 werd de eerste fase afgewerkt en startte de tweede fase 'communicatie in, op en rond de voertuigen'.

'Harmonisatie communicatiedragers' fase één voorziet uniforme ontwerpen voor de publicaties van De Lijn. Zo werden alle netplannen, lijnfolders en regioboeken voor 2006 opgemaakt volgens de nieuwe richtlijnen. Ook de ontwerpen en bijhorende sjablonen voor de correspondentieset werden aangepakt in fase één. De ingebruikname van de nieuwe correspondentieset is gepland voor de eerste helft van 2006.

Op en in de trams en bussen van De Lijn is veel reizigersinformatie aangebracht. Een verzameling van stickers die aanduiden waar een klant de deur kan openen, waar de belknop hangt, welke plaatsen voorbehouden zijn voor minder mobiele reizigers, ... Die informatie wil de tweede fase van het project harmoniseren. Om in dit allegaartje eenvormigheid en duidelijkheid te scheppen, liep een proefproject over de communicatie op en in de Kusttram. Het aantal informatiedragers werd gehalveerd en een set van stickers met een herkenbare stijl en kleuren, die variëren naargelang de aard van de boodschap, werd gecreëerd. Na een gebruikersonderzoek en enkele aanpassingen, werden de Kusttrams uitgerust met de nieuwe communicatiedragers.

Het proefproject op de Kusttram vormt de basis voor een gelijkaardige aanpak voor alle voertuigen van De Lijn. Ook de communicatiedragers rond het voertuig werden betrokken in deze opdracht. Dat wil zeggen dat ook de communicatie aan de haltes en de bus-, tram- of premetrostations wordt meegenomen. Premetrostation Diamant in Antwerpen is het proefproject.

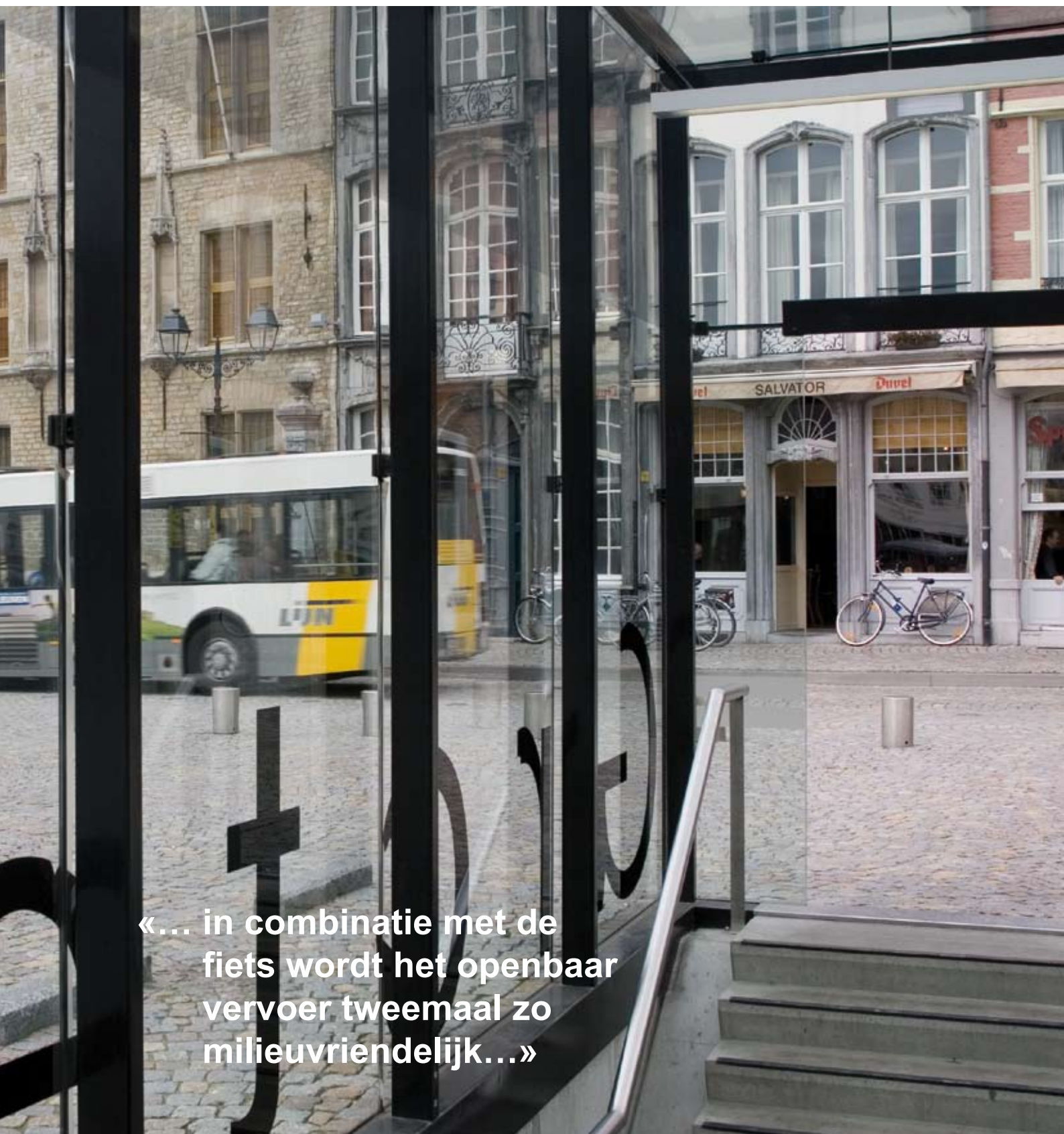
***De Lijn is er voor iedereen.
Ook zakenlui nemen bus of tram. Op
die manier staan ze niet in de files en
besparen ze heel wat kostbare tijd.***



«...Een directe
verbinding
met de toekomst...»







«... in combinatie met de fiets wordt het openbaar vervoer tweemaal zo milieuvriendelijk...»

Toegankelijkheid

Voor verplaatsingen op de toegankelijke stadsnetten garandeert De Lijn dat een rolstoelgebruiker veilig en comfortabel mee reist als hij zijn ritje reserveert bij de belbuscentrale. De belbusmedewerker kijkt dan of de aangevraagde haltes en het voertuig toegankelijk zijn én of er plaats is in de bus. Als één van de voorwaarden niet vervuld is, dan zet De Lijn een belbusje met lift in.

Na een proefperiode van één jaar werden de toegankelijke stadsnetten Turnhout, Genk, Wetteren, Diest en Knokke-Heist positief geëvalueerd. Zowel chauffeurs, belbusmedewerkers als rolstoelgebruikers werden ondervraagd.

De twee belangrijkste verbetersuggesties:

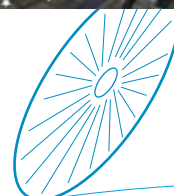
- Klanten vragen een betere communicatie. De meeste rolstoelgebruikers leerden het systeem kennen via mond-aan-mond reclame. In het najaar van 2005 werd dan ook beslist een nieuwe folder over toegankelijkheid te maken die via de chauffeurs, Lijnwinkels en belangenorganisaties wordt verdeeld.
- Chauffeurs willen graag dat de opleiding 'toegankelijkheid' regelmatig wordt opgefrist. Daarom werd een opleidingsfilm gemaakt.

Omdat alle respondenten het systeem van reservering apprecieerden, wordt deze service in 2006 uitgebreid over heel Vlaanderen.

Tegelijk startte De Lijn voor de streeklijnen met een proefproject op de lijn tussen Hasselt en Heusden-Zolder. Na overleg met de gemeentelijke adviesraden voor personen met een handicap zijn vijf haltes geselecteerd die toegankelijk zijn gemaakt. Mits reservering is deze lijn voor een beperkt traject toegankelijk.

Sinds begin september 2005 zijn ook de Antwerpse premetrostations Meir en Sport toegankelijk. In beide stations werden liften geïnstalleerd die plaats bieden aan een rolstoelgebruiker en een begeleider. De stations werden ook uitgerust met strips op de traptreden, automatische deuren, informatieborden in grootschrift of braille en blindegeleidelijnen.

***De fiets en het openbaar vervoer:
een milieubewuste, gezonde en
makkelijke combinatie. Ik kan gaan
en staan waar ik wil én hou mijn
conditie op peil. Twee vliegen in
één klap.***





**«...steeds meer weggebruikers
kiezen voor de milieuvriendelijkheid
van het openbaar vervoer...»**

Minder Hinder

Van begin mei tot eind oktober 2005 was de Antwerpse Ring opnieuw het toneel voor grote wegwerkzaamheden. Dat het net als tijdens de eerste fase in 2004 niet tot de gevreesde verkeerschaos kwam, was voor een groot deel te danken aan de Minder Hindermaatregelen.

De Lijn zette 130 nieuwe gelede bussen en tien bijkomende Hermelijnen in. Ze versterkte eveneens bestaande lijnen en nam nieuwe lijnen in gebruik. Bovendien ondersteunden tal van doorstromingsmaatregelen het nieuwe exploitatiemodel. Het meest in het oog springend waren de busbanen op de autosnelwegen E19-Noord, E313 en E34. Maar ook op de gewestwegen in de ruime omgeving van Antwerpen werden heel wat maatregelen genomen om vlot openbaar vervoer te waarborgen.

Tijdens de twee fasen van de werkzaamheden bood De Lijn aan bedrijven en organisaties in Antwerpen of de randgemeenten de mogelijkheid om een voordelig Ringabonnement aan te kopen voor hun werknemers. De stad Antwerpen en een twintig bedrijven uit de regio gingen in op het aanbod.

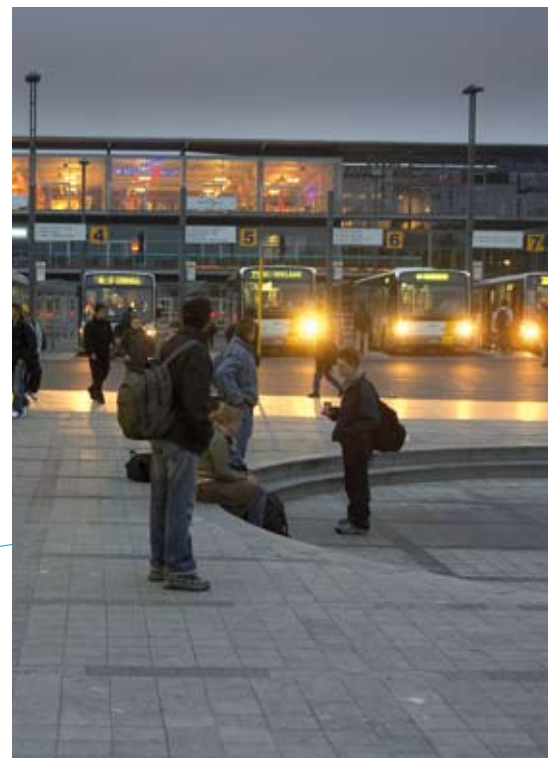
In de periode tussen de twee fasen van de werkzaamheden aan de Ring bleef het nieuwe exploitatiemodel, op enkele kleine aanpassingen na, behouden. Drie vierde van de klanten die tijdens de eerste fase de stap naar het openbaar vervoer had gezet, bleef De Lijn ook nadien trouw. Dat bleek uit vijf reizigerstel-

lingen op verschillende ogenblikken. Zowel bij de lokale besturen als bij de werkgevers- en werknemersorganisaties was een draagvlak ontstaan om de succesvolle initiatieven uit het Minder Hinderprogramma te behouden na de werkzaamheden. Uiteindelijk is nagenoeg 70 procent van het extra aanbod blijven bestaan. Ook de busbanen op de autosnelwegen en veel doorstromingsmaatregelen in de regio en stad kregen een permanent karakter.

Naar aanleiding van de werkzaamheden op de Ring opende De Lijn in april 2004 haar eerste Mobiliteitswinkel aan de Rooseveltplaats in Antwerpen. 'De stad blijft bereikbaar', dat moest de Mobiliteitswinkel aan iedereen duidelijk maken. Met de bereikbaarheidsgidsen toonde de winkel aan hoe elke plaats in de stad het best kon worden bereikt met de verschillende vervoersmodi.

Op basis van de ervaringen tijdens de werkzaamheden en een grondig marktonderzoek wordt de Mobiliteitswinkel in Antwerpen verder uitgebouwd. Vanaf de zomer van 2006 wordt de winkel hét mobiliteitsportaal van de provincie waar iedereen - individuele burgers, scholen, organisaties, ondernemingen, overheden - terecht kan voor informatie, advies en verkoop van duurzame vervoerproducten. De dienstverlening gebeurt zowel aan de balie als via telefoon en e-mail. In de loop van de volgende jaren krijgt elke Vlaamse provincie haar Mobiliteitswinkel.

Vrijdagavond. De studenten keren huiswaarts. Nog even met de vrienden afspreken om een glaasje te gaan drinken. De Lijn brengt hen veilig thuis!



Milieuzorg

De Lijn is voortdurend op zoek naar innoverende technieken om o.a. haar voertuigenpark milieuvriendelijker te maken.

Enkele jaren geleden werd beslist alle bussen met een euro 2-motor, ongeveer 750 voertuigen, uit te rusten met een roetfilter. Aansluitend zullen ook alle voertuigen met een euro 3-motor een roetfilter en een NO_x-katalysator krijgen.

Met de firma Van Hool, de leverancier van de gelede bussen, zijn onderhandelingen gestart om een lopende bestelling van 36 bussen met een euro 4-motor voor de helft om te zetten in voertuigen met een euro 5-motor.

In Hasselt rijdt al twee jaar een bus op zuivere plantenolie. De brandstof wordt gewonnen uit oliehoudende gewassen. Na eerst enkele kilometer op gewone diesel te rijden, schakelt de bus over op plantenolie. De grote milieuwinst is dat het voertuig CO₂-neutraal is: de CO₂-uitstoot van de bus wordt gecompenseerd door de hoeveelheid CO₂ die de planten waaruit de olie wordt gemaakt, aan de lucht onttrekken. In 2005 besliste de raad van bestuur het proefproject uit te breiden met 70 bussen in verschillende Vlaamse steden.

Volgens een rapport van het VITO (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek) rijden de milieuvriendelijkste dieselbussen op het Europese vasteland in Gent. Dankzij de combinatie van ureuminjectie en een roetfilter stoten deze bussen nagenoeg geen schadelijke stoffen uit.

Op lijn 77 (Deinze – Gent – Beervelde) in Gent rijden twee proefbussen met ureuminjectie en roetfilter. Met dit proefproject wil De Lijn de haalbaarheid van de nieuwe technologie onderzoeken.

Als alle bussen van De Lijn zijn uitgerust met ureuminjectie vermindert de uitstoot van NO_x jaarlijks met 1.040 ton. In 2006 gaan we al van start met 106 bussen.

Eind 2005 sloot De Lijn een contract af met haar brandstofleveranciers dat bepaalt dat zij voortaan een mengsel van gewone diesel met twee tot vijf procent plantenolie zullen leveren. Alle bussen zullen op het mengsel rijden.

Ook zette De Lijn de [eerste stappen](#) naar een milieucertificaat voor haar stelplaatsen (ISO 14001). Met behulp van een externe consultant is een inventaris gemaakt van alle milieuaspecten waaraan moet worden voldaan en van de procedures die ervoor nodig zijn. In 2006 worden vijf stelplaatsen volgens deze ISO-norm aangepakt.

Shopper is mijn hobby. Ik parkeer mijn auto aan de rand van de stad en neem de bus naar het stadshart. Makkelijk en comfortabel.





«... comfort bij De Lijn is ook netheid over de hele lijn...»



COMMENTAAR op de jaarrekening (in miljoen €)

Materiële vaste activa

Op 31 december 2005 was de nettowaarde van de materiële vaste activa met 89,16 miljoen gestegen ten opzichte van 31 december 2004.

Het verschil verklaart zich als volgt:

- aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	149,38
- overdrachten en buitengebruikstellingen (courante verrichtingen)	-11,67
- afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	-57,84
- overdracht naar immateriële vaste activa	-2,23
- afgeboekte afschrijvingen ten gevolge overdrachten/buitengebruikstellingen	11,52
	89,16

De nog af te schrijven waarde bij het afsluiten van het voorbije dienstjaar beloopt 998,95 miljoen:

- aanschaffingswaarde van de investeringen	1 496,60
- aanschaffingswaarde van de terreinen	-7,97
- uitgevoerde afschrijvingen	-489,68
	998,95

In de rubriek «leasing en soortgelijke rechten» zijn de trams geboekt die opgenomen werden in de Franse lease voor 93,08 miljoen.

De aanschaffingen kunnen opgesplitst worden in eigen investeringen (32,43 mio) en investeringen via kapitaalsubsidies (116,95 mio).

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar

146,00

Deze rubriek daalde t.o.v. 2004 met 129,17 miljoen. Dit komt vooral doordat de vordering op het Vlaamse Gewest m.b.t. de exploitatiedotatie eveneens afnam met 136,82 miljoen.

Voornaamste elementen van deze rubriek:

- het nog door het Vlaamse Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen	76,06
- vordering op het Vlaamse Gewest wegens aangelegde voorziening pensioenfondsen, brugpensioenen, overuren en anciënniteitsdagen	31,79
- te recupereren lasten die hun oorsprong vinden voor oprichting VVM	3,86
- nog te ontvangen kapitaalsubsidies	28,21
- saldo van de rekening courant BTW ten laste van het ministerie van Financiën	4,90
- te recupereren buitenlandse BTW	0,73

Kapitaalsubsidies

633,83

Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2005	786,48
In resultaat opgenomen d.m.v. afschrijvingen of rechtstreeks verbruik:	152,65

De stijging van deze rubriek is vooral te wijten aan de aanvraag van kapitaalsubsidies voor:

- voertuigen (bus en tram)	28,09
- infrastructuur (stelplaatsen, spoorinstallaties,...)	61,67
- afrekening tussenkomst BAM voor 10 trams	1,57

Schulden op ten hoogste 1 jaar - Kredietinstellingen

Einde boekjaar vertoonde deze rubriek geen bedrag gezien het positief banksaldo ten gevolge de inhaalbeweging in de rubriek vorderingen op ten hoogste 1 jaar.

Resultaten

De VVM heeft het boekjaar 2005 in evenwicht afgesloten.

De tussenkomst van het Vlaamse Gewest bedroeg 634,65 miljoen (een stijging van 54,31 miljoen t.o.v. 2004).

Deze tussenkomst wordt opgesplitst in verschillende begrotingsartikels

art 31.02 - basisdotatie	621,24
art 31.07 - mobiliteitsconvenants	0,14
art 31.12 - basismobiliteit	13,27
	<u>634,65</u>

Vanaf 2004 zijn de begrotingsartikels 31.07 en 31.12 uitdovend en reeds gedeeltelijk geïntegreerd in de basisdotatie. Dit geldt eveneens voor de artikels m.b.t. de tariefhervormingen (art 31.15) en het leerlingenvervoer (art 31.11).

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

ROLLEND materieel

Aankopen

Vervoer over de weg

Er werden **149** nieuwe voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk:

110 bussen

79	12-m streekbussen Jonckheere Transit - 210 A
28	citybussen Van Hool A 309 - 210 C
3	gelede streekbussen Van Hool AG 300 - 210 B

39 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, enz.)

Vervoer per spoor

3 enkelrichtingtrams werden in dienst gesteld in Antwerpen

17 tweerichtingtrams werden in dienst gesteld in Gent

Omvormingen

- **1 bus** werd omgevormd tot lichte vrachtwagen.

Slopingen

Er werden **91** bussen effectief buiten dienst gesteld.

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

2 PCC'S van Antwerpen werden buiten dienst gesteld.

Vloot op 31 december 2005

Vervoer over de weg

2190 bussen waarvan 20 trolleybussen

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

Vervoer per spoor

49	gelede Kusttrams
155	trams (PCC) - Antwerpen
54	trams (PCC) - Gent
57	Hermelijnen – enkelrichting – Antwerpen
31	Hermelijnen – tweerichting - Gent

VOORUITZICHTEN VOOR 2006

Leveringen:

- » 42 lagevloerstreekbussen Jonckheere Transit - 212 A
- » 22 12-m stadsbussen Van Hool A 330 - 212 B
- » 62 gelede streekbussen Jonckheere Transit - 212 C
- » 16 citybussen Van Hool A 309 - 212 D

- » 8 eenrichtingtrams voor Antwerpen
- » 6 eenrichtingpooltrams voor de Kust

Bestellingen:

Voor de bussen wordt het normale vernieuwingsprogramma verder uitgevoerd, namelijk jaarlijks één veertiende van het park, eventueel aangevuld met voertuigen bestemd voor basismobiliteit en convenants.

Dit jaar worden besteld:

- » 4 tweerichtingpooltrams voor Gent
- » 6 tweerichtingpooltrams voor de Kust

Toestand op 31 december 2005

Bouwjaar	Merk en type bus	12-m bussen			gelede bussen			kleine bussen			trolleybussen		
		aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus
1985	Van Hool AG 280/3				1	56	82						
1986	Van Hool AG 280/3				1	56	82						
1988	Jonckheere - Volvo B10M				16	57	80						
	Van Hool AG 280				14	62	76						
	Van Hool AG 280				13	56	82						
	Van Hool ACEC 280 T										20	46	92
1989	Jonckheere Transcity I	24	39	56									
	Van Hool A 120	17	39	52									
	Van Hool AG 280				8	56	82						
1990	Jonckheere Transcity II	4	39	58									
	Van Hool A 600	52	39	53									
1991	Van Hool A 600	54	39	53									
1992	Van Hool A 600	76	39	53									
	Van Hool A 508							1	18	45			
	Van Hool A 600	56	39	54									
	Van Hool AG 700 (occasie)				1	42	103						
1993	Van Hool A 600	41	39	54									
	Van Hool A 300	44	25	70									
	Van Hool A 500	15	24	79									
	Van Hool A 308							1	17	43			
	Van Hool AG 700				26	61	73						
1994	Van Hool A 600	17	39	54									
	Van Hool A 300	18	25	70									
	Van Hool A 600	36	39	55									
	Van Hool A 500	18	28	73									
	Van Hool AG 700				10	61	73						
1995	Van Hool A 300	32	25	70									
	Van Hool A 300 CNG	4	25	68									
	Belbus Mercedes - Jonckheere							1	13	-			
	Belbus Mercedes - Denolf & Depla							4	15	10			
1996	Van Hool A 360	15	39	58									
	Jonckheere Communo	78	39	57									
	Van Hool A 300	16	25	72									
	Microbus Peugeot Denolf & Depla							3	12	-			
	Van Hool AG 500				19	59	87						
1997	Jonckheere Communo	5	39	57									
	Van Hool A 300	19	25	72									
	Van Hool A 600 - lange afstand	8	41	46									
	Van Hool AG 500				3	59	87						
	Van Hool AG 300				14	48	88						
	Midibussen Mercedes Denolf & Depla							5	23	17			
	Van Hool A 308							40	17	46			
	Mercedes BUSiness							1	16	7			
	Peugeot - Denolf & Depla							3	13	9			
	Peugeot - Denolf & Depla							3	13	8			
	Van Hool A 308							15	17	46			
1998	Van Hool A 600	89	39	60									
	Peugeot - Denolf & Depla							2	13	8			
	Van Hool AG 300				1	48	88						

Bouwjaar	Merk en type bus	12-m bussen			gelede bussen			kleine bussen			rolleybussen		
		aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus	aantal bussen	aantal zitpl. per bus	aantal staanpl. per bus
1999	Van Hool A 600	56	39	60									
	Van Hool A 600 - lange afstand	10	46	45									
	Van Hool A 300	18	25	72									
	Van Hool A 360	25	39	58									
	Van Hool A 308							6	17	47			
	Van Hool AG 500				17	59	91						
2000	Van Hool A 360	19	39	58									
	Van Hool A 600	23	39	60									
	Van Hool A 600	9	39	60									
	Van Hool A 600 - lange afstand	8	46	52									
	Jonckheere Transit 2000	21	39	61									
	Jonckheere Transit 2000	43	39	64									
	Ford							1	8				
	Van Hool A 308							7	17	47			
	Van Hool AG 500				2	59	91						
	Berkhof Premier				24	48	102						
2001	Jonckheere Transit 2000	86	39	64									
	Jonckheere Transit 2000	17	39	65									
	Van Hool A 360	41	39	66									
	Jonckheere Transit 2000				25	59	99						
	Van Hool AG 500				19	59	95						
	Van Hool AG 300				7	48	100						
	Procity							14	13	5			
	Mercedes Cito							3	14	44			
	Van Hool A 308							12	17	48			
	Jonckheere Procity							2	13	5			
2002	Van Hool A 360	10	39	66									
	Van Hool A 330	33	26	78									
	Van Hool A 330	19	26	78									
	Van Hool AG 300				9	48	102						
	Jonckheere Procity							4	13	5			
	Jonckheere procity							20	13	5			
2003	Van Hool A 360	51	39	66									
	Van Hool A 360	6	39	64									
	Van Hool A 308							34	18	53			
	Mercedes Sprinter							13	10	11			
	Mercedes Sprinter							3	10	11			
	Van Hool A 308							1	17	45			
	Van Hool AG 300				14	48	102						
	Van Hool AG 500				17	59	95						
	Van Hool AG 300				1	48	100						
2004	Van Hool A 360	61	39	64									
	Jonckheere Man							42	17	74			
	Van Hool A 309							16	18	71			
	Van Hool AG 300				4	48	100						
	Jonckheere Transit geleed				55	53	148						
	Van Hool AG 300				188	55	153						
2005	Jonckheere Transit	79	39	65									
	Van Hool A 309							28	18	71			
	Van Hool AG 300				3	55	153						
TOTAAL		1373			512			285			20		

EFFECTIEF AANTAL BUSSEN OP 31 december 2005:

2190



DE CIJFERS

2005

15 180 438	8,81%
7 431 213	7,64%
5 281 064	3,62%
1 408 951	8,12%
4 638 070	8,22%
33 957 737	8,22%
957 737	8,22%
665	8,85%
	9,93%
	1,46%
	%

BALANS op 31 december 2005

in duizenden €	2005	2004
		Activa
Vaste activa		
I. Oprichtingskosten	1 513	1 344
II. Immateriële vaste activa	7 033	6 508
III. Materiële vaste activa	1 006 916	917 756
A. Terreinen en gebouwen	209 898	191 737
B. Installaties, machines en uitrusting	47 855	38 761
C. Meubilair en rollend materieel	91 732	65 329
D. Leasing en soortgelijke rechten	363 525	297 731
E. Overige materiële vaste activa	21 194	21 505
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	272 712	302 693
IV. Financiële vaste activa	216	209
A. Verbonden ondernemingen	170	170
1. Deelnemingen	170	170
C. Andere financiële vaste activa	46	39
1. Aandelen	7	7
2. Vorderingen en borgtochten in contanten	39	32
Vlottende activa		
V. Vorderingen op meer dan een jaar	14 268	15 868
B. Overige vorderingen	14 268	15 868
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	20 198	19 590
A. Voorraden	20 198	19 590
1. Grond- en hulpstoffen	19 658	19 070
2. Goederen in bewerking	540	520
VII. Vorderingen op ten hoogste een jaar	155 194	292 424
A. Handelsvorderingen	9 195	17 255
B. Overige vorderingen	145 999	275 169
VIII. Geldbeleggingen	1 508	1 542
B. Overige beleggingen	1 508	1 542
IX. Liquide middelen	32 090	885
X. Overlopende rekeningen	13 332	16 705
TOTAAL ACTIVA	1 252 268	1 272 831

BALANS op 31 december 2005

in duizenden €

2005

2004

	Passiva	
Eigen Vermogen		
I. Kapitaal	29 337	29 337
A. Geplaatst kapitaal	29 337	29 337
IV. Reserves	1 542	1 542
D. Beschikbare reserves	1 542	1 542
V. Overgedragen verlies	-20 028	-20 028
VI. Kapitaalsubsidies	633 835	565 921
Voorzieningen voor risico's en kosten		
VII. Voorzieningen voor risico's en kosten	54 991	38 025
1. Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	25 310	18 375
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken	10 418	1 835
4. Overige risico's en kosten	19 263	17 815
Schulden		
VIII. Schulden op meer dan een jaar	282 094	259 064
A. Financiële schulden	281 908	258 878
2. Niet-achtergestelde obligatieleningen	10 371	10 993
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden	14 287	16 262
4. Kredietinstellingen	257 250	231 623
D. Overige schulden	186	186
IX. Schulden op ten hoogste een jaar	203 799	322 537
A. Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	29 471	23 736
B. Financiële schulden	0	133 856
1. Kredietinstellingen	0	133 856
C. Handelsschulden	99 633	89 766
1. Leveranciers	99 633	89 766
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	184	199
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	71 442	72 304
1. Belastingen	11 176	10 633
2. Bezoldigingen en sociale lasten	60 266	61 671
F. Overige schulden	3 069	2 676
X. Overlopende rekeningen	66 698	76 433
TOTAAL PASSIVA	1 252 268	1 272 831

RESULTATENREKENING op 31 december 2005

in duizenden €

2005

2004

	Kosten	
Bedrijfsresultaten		
II. Bedrijfskosten	798 324	737 129
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	53 916	55 051
1. Inkopen	54 504	57 883
2. Wijziging in voorraad	-588	-2 832
B. Diensten en diverse goederen	320 056	292 244
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	351 008	338 116
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	54 959	46 849
E. Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	783	2 605
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	16 967	1 684
G. Andere bedrijfskosten	635	580
Financiële resultaten		
V. Financiële kosten	10 573	10 264
A. Kosten van schulden	10 187	10 096
B. Waardeverminderingen op vlottende activa	35	-1 065
C. Andere financiële kosten	351	1 233
Uitzonderlijke resultaten		
VIII. Uitzonderlijke kosten	5 845	7 634
A. Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	5 712	7 047
E. Andere uitzonderlijke kosten	133	587
Belastingen op het resultaat		
X.A. Belastingen	11	12
TOTAAL KOSTEN	814 753	755 039
Resultaatsverwerking		
XIII. Te verwerken verliessaldo	20 028	20 028
A.2. Overgedragen verlies van het vorige boekjaar	20 028	20 028
TOTAAL	834 781	775 067

RESULTATENREKENING op 31 december 2005

in duizenden €

2005

2004

	Opbrengsten	
	2005	2004
Bedrijfsresultaten		
I. Bedrijfsopbrengsten	781 384	723 183
A. Omzet	749 558	692 291
B. Wijziging in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering	20	32
C. Geproduceerde vaste activa	11 821	17 260
D. Andere bedrijfsopbrengsten	19 985	13 600
Financiële resultaten		
IV. Financiële opbrengsten	23 473	19 198
B. Opbrengsten uit vlottende activa	89	132
C. Andere financiële opbrengsten	23 384	19 066
Uitzonderlijke resultaten		
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	9 896	12 658
D. Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	529	3 730
E. Andere uitzonderlijke opbrengsten	9 367	8 928
TOTAAL OPBRENGSTEN	814 753	755 039
Resultaatverwerking		
XIII. Over te dragen verlies	20 028	20 028
D.2. Over te dragen verlies	20 028	20 028
TOTAAL	834 781	775 067

TOELICHTING 2005

in duizenden €

I. Staat van de oprichtingskosten

Kosten bij uitgifte van leningen en disagio

Netto boekwaarde per 31.12.2004		1 343
Mutaties tijdens het boekjaar:		170
Nieuwe kosten	328	
Afschrijvingen	-158	

Netto boekwaarde per 31.12.2005 **1 513**

II. Staat van de immateriële vaste activa

Kosten van onderzoek en ontwikkeling

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004		17 717
Mutaties tijdens het boekjaar:		3 322
Aanschaffingen	1 120	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-36	
Overboeking van een post naar een andere	2 238	

Aanschaffingswaarde per 31.12.2005 **21 039**

Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004		11 209
Mutaties tijdens het boekjaar:		2 797
Geboekt via de resultatenrekening	2 833	
Afgeboekt	-36	

Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2005 **14 006**

Netto boekwaarde per 31.12.2005 **7 033**

III. Staat van de materiële vaste activa

1. Terreinen en gebouwen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004		329 253
Mutaties tijdens het boekjaar:		26 895
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	1 041	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-2 692	
Overboekingen van een post naar een andere	28 546	

Aanschaffingswaarde per 31.12.2005 **356 148**

Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004		137 515
Mutaties tijdens het boekjaar:		8 735
Geboekt via de resultatenrekening	11 422	
Afgeboekt	-2 687	

Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2005 **146 250**

Netto boekwaarde per 31.12.2005 **209 898**

in duizenden €

2. Installaties, machines en uitrusting

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	102 407
Mutaties tijdens het boekjaar:	13 915
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	2 412
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-342
Overboekingen van een post naar een andere	11 845
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	116 322
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004	63 647
Mutaties tijdens het boekjaar:	4 820
Geboekt via de resultatenrekening	5 162
Afgeboekt	-342
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2005	68 467
Netto boekwaarde per 31.12.2005	47 855

3. Meubilair en rollend materieel

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	180 666
Mutaties tijdens het boekjaar:	31 914
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	4 190
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-7 950
Overboekingen van een post naar een andere	35 674
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	212 580
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004	115 337
Mutaties tijdens het boekjaar:	5 511
Geboekt via de resultatenrekening	13 573
Afgeboekt	-7 950
Overboekingen van een post naar een andere	-112
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2005	120 848
Netto boekwaarde per 31.12.2005	91 732

in duizenden €

4. Leasing en soortgelijke rechten

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	419 872
Mutaties tijdens het boekjaar:	92 943
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	-140
Overboekingen van een post naar een andere	93 083
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	512 815
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004	122 141
Mutaties tijdens het boekjaar:	27 148
Geboekt via de resultatenrekening	27 288
Overboekingen van een post naar een andere	-140
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2005	149 289
Netto boekwaarde per 31.12.2005	363 526

5. Overige materiële vaste activa

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	26 230
Mutaties tijdens het boekjaar:	-205
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	26
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-398
Overboekingen van een post naar een andere	167
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	26 025
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2004	4 725
Mutaties tijdens het boekjaar:	106
Geboekt via de resultatenrekening	392
Afgeboekt	-398
Overboekingen van een post naar een andere	112
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2005	4 831
Netto boekwaarde per 31.12.2005	21 194

6. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	302 694
Mutaties tijdens het boekjaar:	-29 982
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	141 719
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-148
Overboekingen van een post naar een andere	-171 553
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	272 712
Netto boekwaarde per 31.12.2005	272 712

in duizenden €

IV. Staat van de financiële vaste activa**1. Verbonden ondernemingen**

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	356
Mutaties tijdens het boekjaar:	0
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	356
Waardeverminderingen per 31.12.2004	186
Mutaties tijdens het boekjaar	0
Waardeverminderingen per 31.12.2005	186
Netto boekwaarde per 31.12.2005	170

3. Andere ondernemingen

A. Deelnemingen en aandelen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2004	7
Mutaties tijdens het boekjaar	0
Aanschaffingswaarde per 31.12.2005	7
Netto boekwaarde per 31.12.2005	7

B. Borgtochten betaald in contanten

Netto boekwaarde per 31.12.2004	32
Mutaties tijdens het boekjaar:	7
Toevoegingen	7
Netto boekwaarde per 31.12.2005	39

V.A. Deelnemingen en maatschappelijke rechten in andere ondernemingen

Rechtstreekse deelneming (50%) van de VVM in de nv Streep: aantal aandelen	750
Rechtstreekse deelneming (87,18%) van de VVM in de nv Optimobil Vlaanderen: aantal aandelen	1 700

2005

2004

VI. Geldbeleggingen

Overige beleggingen		
Vastrentende effecten	1 508	1542

VII. Overlopende rekeningen

Over te dragen kosten	11 875
Verkregen opbrengsten	1 457
Opbrengsten met betrekking tot het boekjaar, maar die slechts zullen worden geïnd in 2006	

in duizenden €

VIII. STAAT MET BETREKKING TOT HET KAPITAAL

	x 1 000	aantal aandelen	
		op naam	aan toonder
Geplaatst kapitaal per 31.12.2005	29 337	1 718 013	3 478

IX. VOORZIENINGEN VOOR OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN

Overige risico's en kosten:

Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar	14 669
Voorzieningen voor milieu (VLAREM 2)	2 438
Voorzieningen beheer huurcontracten	1873

X. STAAT VAN DE SCHULDEN**A. Schulden met een oorspronkelijke looptijd van meer dan één jaar**

	Resterende looptijd		
	hoogstens één jaar	meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar	meer dan vijf jaar
Financiële schulden:			
2.Niet-achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	621	2 442	7 929
3.Leasingschulden	1 976	8 960	5 327
4.Kredietinstellingen	26 874	108 065	149 185
Overige schulden:			186
TOTAAL	29 471	119 467	162 627

B1. Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen

Financiële schulden:

Niet-achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	10 993
Kredietinstellingen	284 123

Overige schulden

186

TOTAAL**295 302****B2. Schulden gewaarborgd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de onderneming**

Financiële schulden:

Leasingschulden en soortgelijke schulden	16 262
--	--------

TOTAAL**16 262****C. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten:**

1. Belastingen

b) niet vervallen belastingsschulden	11 176
--------------------------------------	--------

2. Bezoldigingen en sociale lasten

b) andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten	60 266
---	--------

TOTAAL**71 442****XI. OVERLOPENDE REKENINGEN**

Toe te rekenen kosten	4 956
Over te dragen opbrengsten	61 742

in duizenden €	2005	2004
XII. BEDRIJFSRESULTATEN		
C1. Werknemers ingeschreven in het personeelsregister		
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	7 303	7 213
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	6 943,9	6 791,6
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	11 104 328	11 297 248
C.2. Personeelskosten		
Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	212 288	204 448
Patronale bijdragen voor sociale verzekeringen	102 686	97 857
Patronale premies voor buitenwettelijke verzekeringen	218	327
Andere personeelskosten	15 043	14 130
Pensioenen	20 773	21 354
TOTAAL	351 008	338 116
C.3. Voorzieningen voor pensioenen		
Toevoegingen min bestedingen en terugnemingen	-6 935	-900
D. Waardeverminderingen op:		
Vorraden en bestellingen in uitvoering:		
Geboekte	211	1 930
Terugnemingen	-21	-53
Handelsvorderingen:		
Geboekte	598	769
Terugnemingen	-4	-41
E. Voorzieningen voor risico's en kosten		
Toevoegingen	19 417	4 055
Bestedingen en terugnemingen	-2 450	-2 371
F. Andere bedrijfskosten		
Belastingen en taksen op de bedrijfsuitoefening	567	530
Andere kosten	68	50
G. Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen		
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	146	87
Gemiddeld aantal berekend in voltijdse equivalenten	107,0	87,8
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	185 493	154 003
Kosten voor de onderneming	5 212	4 248
XIII. FINANCIËLE RESULTATEN		
A. Andere financiële opbrengsten		
Kapitaalsubsidies	22 980	18 464
Intrestsubsidies		171

in duizenden €

2005

2004

B. Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio

158

139

D. Waardeverminderingen op vlottende activa

Geboekt

95

30

Teruggenomen

-60

-1 095

XV. BELASTINGEN OP HET RESULTAAT

Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen

11

XVI. BTW EN BELASTINGEN TEN LASTE VAN DERDEN

A. Belasting over de toegevoegde waarde, egalisatiebelasting en speciale taks in rekening gebracht tijdens het boekjaar:

Aan de onderneming (aftrekbaar)

64 557

77 610

Door de onderneming

44 077

58 571

B. Ingehouden bedragen ten laste van derden bij wijze van:

Bedrijfsvoorheffing

52 916

50 520

Roerende voorheffing

51

53

XVII. NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGENZakelijke zekerheden gesteld op eigen activa als waarborg voor schulden en verplichtingen van de onderneming
Boekwaarde van de in pand gegeven activa

23 139

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

678

Verplichtingen tot aankoop van vaste activa, hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidies

156 527

XVIII. BETREKKINGEN MET VERBODEN ONDERNEMINGEN EN MET ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT

1. Financiële vaste activa

Deelnemingen

170

170

2. Vorderingen

Op hoogstens één jaar

268

326

4. Schulden

Op hoogstens één jaar

31

22

XIX. FINANCIËLE BETREKKINGEN

4. Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen:

Aan bestuurders en zaakvoerders

14



SOCIALE balans

I. Staat van de tewerkgestelde personen

A. Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

1. 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	6 293,6	989,4	6 943,9 (VTE)	6791,6 (VTE)
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	10 085 123	1 019 205	11 104 328 (T)	11 297 248 (T)
Personeelskosten (in duizenden €)	289 186	29 225	318 411 (T)	306 655
Voordelen bovenop het loon (in duizenden €)	-	-	13 376 (T)	13 110 (T)

2. Op de afsluitingsdatum van het boekjaar	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
a. Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister	6 248	1 055	6 946,7
b. Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
• Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	6 109	1 031	6 791,2
• Overeenkomst voor een bepaalde tijd	59	4	61,6
• Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk	4	-	4,0
• Vervangingsovereenkomst	76	20	89,9
c. Volgens het geslacht			
• Mannen	5 330	763	5 841,1
• Vrouwen	918	292	1 105,6
d. Volgens de beroeps categorie			
• Directiepersoneel	11	-	11,0
• Bedienden	994	240	1 154,2
• Arbeiders	5 243	815	5 781,5
• Andere	-	-	-

B. 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	98,4	8,6
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	170 697	14 796
Kosten voor de onderneming (in duizenden €)	4 267	945

II. Tabel van het personeelsverloop tijdens het boekjaar

A. Ingetreden	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
a. Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven	1 001	3	1 002,6
b. Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
• Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	398	2	398,8
• Overeenkomst voor een bepaalde tijd	602	1	602,8
• Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk	-	-	-
• Vervangingsovereenkomst	1	-	1,0
c. Volgens het geslacht			
• Mannen: lager onderwijs	95	1	95,5
secundair onderwijs	327	1	327,5
hoger niet-universitair onderwijs	95	1	95,6
universitair onderwijs	12	-	12,0
• Vrouwen: lager onderwijs	98	-	98,0
secundair onderwijs	288	-	288,0
hoger niet-universitair onderwijs	76	-	76,0
universitair onderwijs	10	-	10,0

B. Uitgetreden	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
a. Aantal werknemers met een in het personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam	846	68	877,7
b. Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
• Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	248	66	278,7
• Overeenkomst voor een bepaalde tijd	590	2	591,0
• Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk	4	-	4,0
• Vervangingsovereenkomst	4	-	4,0
c. Volgens het geslacht			
• Mannen: lager onderwijs	100	14	107,3
secundair onderwijs	230	32	246,3
hoger niet-universitair onderwijs	85	12	91,0
universitair onderwijs	3	-	3,0
• Vrouwen: lager onderwijs	107	3	107,5
secundair onderwijs	235	5	235,8
hoger niet-universitair onderwijs	84	2	84,8
universitair onderwijs	2	-	2,0
d. Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst			
• Pensioen	27	5	29,5
• Brugpensioen	34	32	53,3
• Afdanking	67	5	70,2
• Andere reden	718	26	724,7

III. Staat over het gebruik van de maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid tijdens het boekjaar

	Aantal betrokken werknemers		3. Bedrag van het financiële voordeel (in duizenden €)
	1. Aantal	2. In voltijdse equivalenten	
1. Maatregelen met financieel voordeel			
1.1. Voordeelbanenplan	27	26,9	47
2. Andere maatregelen			
2.3. Conventioneel brugpensioen	66	52,8	
Totaal voor het boekjaar	93	79,7	
Totaal voor het vorig boekjaar	84	72,0	

IV. Inlichtingen over de opleidingen voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
1. Aantal betrokken werknemers	2 330	488
2. Aantal gevolgde opleidingsuren	183 104	20 724
3. Kosten voor de onderneming (in duizenden €)	2 867	778

REGELING inzake het aanvullend rust- of overlevingspensioen

Pensioenen

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

De pensioenverplichtingen met betrekking tot de personeelsleden die voor 1992 reeds op rust waren en m.b.t. de bruggepensioneerden van voor en na 1992, worden rechtstreeks vanuit de dotatie van het Vlaamse Gewest betaald. Op 31 december 2005 bedraagt het geactualiseerd bedrag van desbetreffende pensioenverplichtingen 178,1 miljoen euro (berekend per februari 2005).

Voor de bruggepensioneerden per 31 december 2005 werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 15,03 miljoen euro voor de desbetreffende pensioenverplichtingen. Aangezien deze pensioenverplichtingen gefinancierd worden door de exploitatiesubsidies, werd uitdrukking gegeven aan een analoge vordering op het Vlaamse 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 1 januari 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 december 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 pensioentoeleage, 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 januari 1992 volgende bedragen voorzien in de exploitatierekening:

1992	€ 3,10 miljoen
1993	€ 0,86 miljoen
1994	€ 1,04 miljoen
1995	€ 1,56 miljoen
1996	€ 8,63 miljoen
1997	€ 8,68 miljoen
1998	€ 8,77 miljoen
1999	€ 0,38 miljoen
2000	€ 2,38 miljoen
2001	€ 2,48 miljoen
2002	€ 2,98 miljoen
2003	€ 4,19 miljoen
2004	€ 4,87 miljoen
2005	€ 4,37 miljoen

Voor de dienstjaren vóór 1 januari 1992 werd in 1995, 1996 en 1997 een provisie geboekt van in totaal 19,77 miljoen euro. De totale last voor de dienstjaren vóór 1 januari 1992 wordt geraamd op 26,85 miljoen euro. In 2006 zal het saldo van de verplichting met betrekking tot verleden dienstjaren worden ingekocht. Hiervoor werd een voorziening opgezet van 7,15 miljoen euro.

Door de op 31 januari 2002 vastgestelde negatieve evolutie op de financiële markten is er niet langer een volledige dekking van de pensioenverplichtingen door de middelen van het Pensioenfonds. Voor het tekort, dat op 31 december 2005 wordt begroot op 3,12 miljoen euro, werd een voorziening aangelegd voor hetzelfde bedrag, met uitdrukking van een vordering op het Vlaamse Gewest van gelijke grootte orde. De vordering zal op termijn worden geïnd en doorgestort aan het Pensioenfonds, mede afhankelijk van de toekomstige evolutie op de financiële markten.

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, moeten de personeelsleden een kleine financiële inspanning 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 december 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.

SAMENVATTING van de waarderingsregels 2005

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.

Immateriële en materiële vaste activa

De immateriële en materiële vaste activa worden op het actief van de balans geboekt voor hun aanschaffingswaarde (aanschaffingswaarde of vervaardigingsprijs). Er zijn geen herwaarderingen toegepast.

De afschrijvingen worden gedaan op basis van de lineaire methode, tegen de jaarlijkse percentages die hieronder worden vermeld.

Op de vaste activa in aanbouw worden geen afschrijvingen verricht.

De afschrijvingspercentages werden vastgelegd door de raad van bestuur in zitting van 19 november 1991.

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

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

Vorderingen op meer dan 1 jaar, vorderingen op ten hoogste 1 jaar en borgtochten in contanten

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

De vorderingen op ten hoogste 1 jaar bevatten voor 6,44 miljoen euro te innen bedragen in het kader van mobiliteitsconvenants en basismobiliteit, voor dit bedrag is er een voldoende vastlegging voorzien.

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

Gezien een aantal toekomstige verplichtingen krachtens het boekhoudrecht moeten voorzien worden, doch ten laste komen van de exploitatiesubsidies, werd uitdrukking gegeven aan een corresponderende vordering van 31,79 miljoen euro op het Vlaamse Gewest.

Vorraden en bestellingen in uitvoering

De voorraden en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen.

Gezien de recente ingebruikneming van het nieuw programma ter identificatie en valorisatie van incurante voorraad ontbreken tot op heden de historische gegevens die moeten toelaten de waarderingsregels (met name op het vlak van waardecorrecties) toe te passen. Daarom werd de waardevermindering einde 2005 vastgesteld op hetzelfde percentage zoals per einde 2004, zijnde 38,18% van de aanschaffingswaarde van de voorraden (exclusief brandstoffen).

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 9,09 miljoen euro, 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 38,08 miljoen euro. 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.

Zoals in vorige boekjaren werd ook in 2005 overgegaan tot een sale-and-lease back verrichting m.b.t. rollend materieel.

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

- het resultaat op deze verrichtingen gespreid over de looptijd van de leasing;
- 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, 2001, 2003, 2004 en 2005 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingschuld 348,43 miljoen euro op 31 december 2005;
- door de classificatie van de geleasede activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van de VVM.

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 bijvoorbeeld een wijziging aan de voor de verrichtingen relevante fiscale wetgeving en, alhoewel de gedane vooruitbetalingen aan in het kader van de verrichtingen gecreëerde entiteiten (PUA), de verplichting in hoofde van VVM tot betaling van de leaseterms.

Belangrijke hangende geschillen en andere belangrijke verplichtingen

Er bestaan geschillen met twee voormalige exploitanten inzake de aanbestedingsprocedure voor het verpacht vervoer. In deze zaken is de raad van bestuur, op basis van ingewonnen intern juridisch advies, van oordeel dat de procedures terzake werden nageleefd. Een vermelding in de toelichting wordt dan ook afdoend geacht.

De raad van bestuur is van oordeel dat de overige geschillen, in het licht van de inschatting terzake, niet verder moeten toegelicht worden.

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.

De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De totale toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar gelang al dan niet de intentie bestaat deze site te verkopen, dan wel zelf verder te exploiteren.

Deze begroting is als volgt (in duizenden €):

» saneringskosten inzake te verkopen sites	2 350
» saneringskosten betreffende verder te exploiteren sites	5 923
TOTAAL	8 273

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

- » is het de intentie de site te verkopen, dan worden de saneringskosten geactiveerd. De aldus bekomen netto boekwaarde wordt vervolgens getoetst aan de geschatte marktwaarde.
- » de saneringskosten verbonden aan sites bestemd voor verdere exploitatie worden in kosten genomen, tenzij gedekt door kapitaalsubsidies of specifieke waarborgen terzake.

Per 31 december 2005 is 2,44 miljoen euro voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris en van de begroting van de saneringskosten.

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 €):	
Toekenning 1993 tot en met 2004	623 649
2005	89 757
TOTAAL	713 406
Ontvangen betaling 1993 tot en met 2004	596 770
2005	86 465
TOTAAL	683 235
Te ontvangen per 31 december 2005	30 171

Dochteronderneming:

In toepassing van art. 107 3° KB 30 januari 2001 wordt de dochteronderneming, nv Streep, buiten consolidatie gelaten, er wordt dan ook geen geconsolideerde jaarrekening opgemaakt.

Overgedragen verlies:

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20.028 K euro. De historische resultaten sindsdien verantwoorden de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit.

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.

VERSLAG van het College van Commissarissen over de jaarrekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij per 31 december 2005

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij u verslag uit over de uitvoering van de controleopdracht die ons werd toevertrouwd.

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2005, opgesteld op basis van de in België toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften, met een balans-totaal van K€ 1.252.268 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een resultaat van het boekjaar van K€ 0. Wij hebben eveneens de bijkomende specifieke controles uitgevoerd die door de wet zijn vereist.

Het opstellen van de jaarrekening, de beoordeling van de inlichtingen die in het jaarverslag dienen te worden opgenomen, alsook het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en de statuten, vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

Onze controle van de jaarrekening werd uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren.

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud, met een toelichtende paragraaf

De voormelde controlenormen eisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Overeenkomstig deze normen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met de procedures van interne controle. De verantwoordelijken van de vennootschap hebben onze vragen naar opheldering of inlichtingen duidelijk beantwoord. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de waarderingsregels, de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen die de onderneming maakte en de voorstelling van de jaarrekening in haar geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel, rekening houdend met de toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften, geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2005 een getrouw beeld van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van de vennootschap.

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 (K€ 2.438) is gebaseerd op de huidige stand van de inventarisatie en inschatting van genoemde risico's;
- » in de toelichting van de jaarrekening wordt uiteengezet dat de pensioenverplichtingen met betrekking tot de personeelsleden die voor 1992 reeds op rust waren, welke volgens de begroting van 2004 op K€ 178.100 begroot worden, ten laste vallen van de jaarlijkse dotatie van het Vlaamse Gewest en als dusdanig niet het voorwerp van een voorziening uitmaken; tevens werd een vordering op het Vlaamse Gewest uitgedrukt analoog aan de verplichtingen wegens brugpensioenering en inkoop van verleden diensttijd (ad K€ 24.160) en aan diverse verplichtingen waaronder voornamelijk nog op te nemen vakantiedagen en te recupereren overuren (ad K€ 7.633), gezien deze eveneens ten laste van de jaarlijkse dotatie van het Vlaamse Gewest vallen; bovenstaande verwerking is gebaseerd op de assumptie van een blijvende en afdoende dotatie.

Bijkomende verklaringen en inlichtingen

Wij vullen ons verslag aan met de volgende bijkomende verklaringen en inlichtingen 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 in het kader van de mobiliteitsconvenants en basismobiliteit en andere vorderingen ten opzichte van het Vlaamse Gewest niet geïnd zouden worden;
- » het jaarverslag bevat 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 evidente tegenstrijdigheden vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat;
- » onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, wordt de boekhouding gevoerd en de jaarrekening opgesteld overeenkomstig de in België toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften;
- » voor het overige dienen wij u geen verrichting of beslissing mede te delen die in overtreding met de statuten of de vennootschappenwet zou zijn gedaan of genomen. De resultaatsverwerking die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Mechelen, 19 april 2006

VAN PASSEL, MAZARS & GUERARD C.B.V.
Bedrijfsrevisoren

vertegenwoordigd door
Lieven Acke

Ernst & Young & partners BURG. BVBA
Bedrijfsrevisoren

vertegenwoordigd door
Inge Boets



ANALYTISCHE exploitatierekening 2005

Rubrieken	in duizenden €	2005	2004	%
1. OPBRENGSTEN				
a. Netto-vervoerontvangsten		114 078,6	110 951,7	2,82
b. Andere bedrijfsopbrengsten		14 686,1	13 163,8	11,56
Subtotaal		128 764,7	124 115,5	3,75
c. Toelagen		634 645,5	580 339,4	9,36
TOTAAL		763 410,3	704 454,9	8,37
2. KOSTEN				
a. Personeelskosten		357 242,2	339 512,5	5,22
Niet voor exploitatie		-3 138,7	-3 501,9	-10,37
Totaal		354 103,5	336 010,6	5,38
b. Verbruik		17 439,8	15 840,4	10,10
c. Brandstoffen		30 346,1	23 249,8	30,52
d. Elektrische energie		4 750,4	4 888,4	-2,82
e. Exploitanten		257 550,4	232 315,6	10,86
f. Goederen en diensten & andere kosten		45 457,8	44 197,1	2,85
g. Afschrijvingen & waardevermindering		32 212,5	30 138,4	6,88
h. Verzekeringen en voorzieningen		10 977,4	7 721,5	42,17
i. Financiële kosten		10 572,3	10 093,1	4,75
TOTAAL		763 410,3	704 454,9	8,37
Verschil opbrengsten - kosten		0,0	0,0	

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 Vlaamse Gewest en aan het Waalse 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.

Kapitalen

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

Kapitalen (in duizenden €)

Vlaamse Gewest	17 166
Provincies	4 523
Gemeenten	7 557
Particulieren	91

TOTAAL

29 337

Aandelen

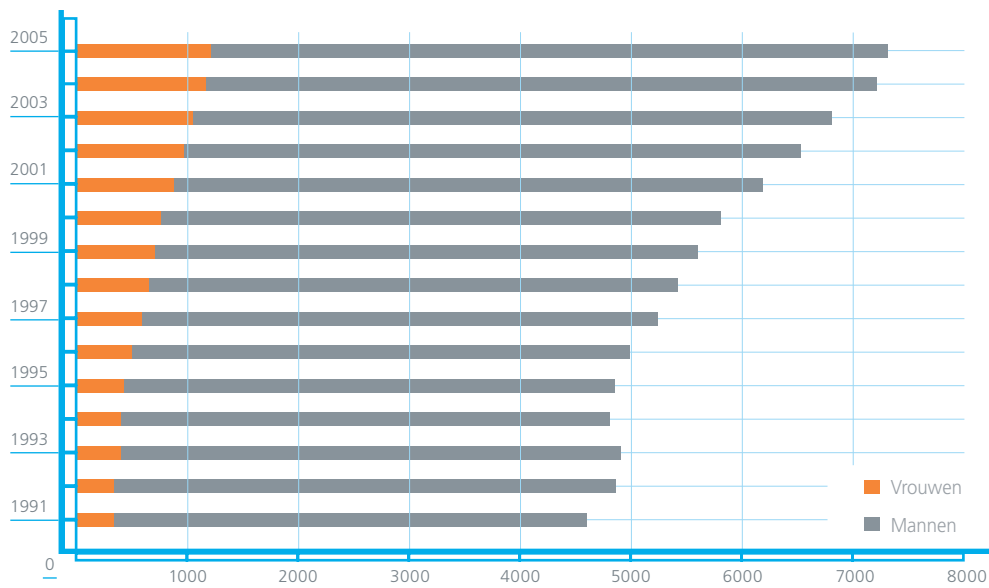
Als vergoeding voor hun inbreng werden:

- » 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 VVM zonder nominale waarde toegekend:

Aandelhouders	Aantallen	Quota's
Vlaamse Gewest	1 229 131	71,40
Provincies	183 057	10,63
Gemeenten	305 611	17,75
Particulieren	3 692	0,22
TOTAAL	1 721 491	100,00

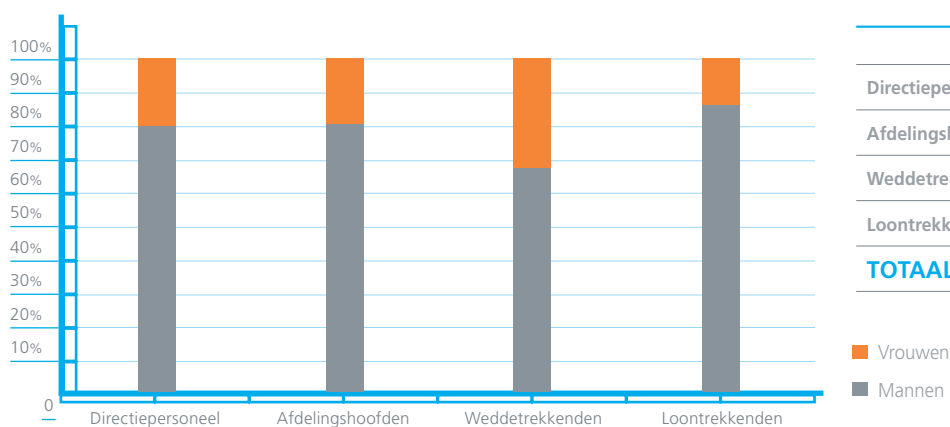
PERSONEEL 2005

Personeelsbestand 1991 - 2005



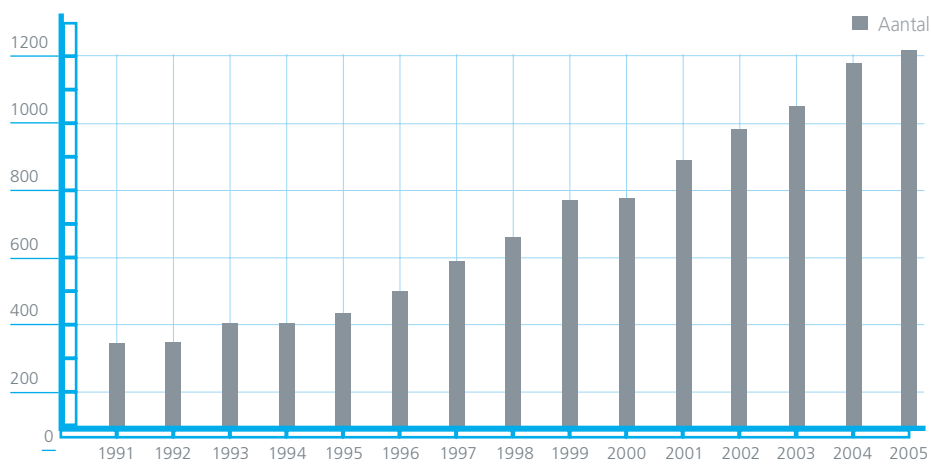
	Vrouwen	Mannen	Totaal
2005	1 210	6 093	7 303
2004	1 176	6 037	7 213
2003	1 053	5 760	6 813
2002	986	5 549	6 535
2001	890	5 296	6 186
2000	777	5 036	5 813
1999	716	4 876	5 592
1998	661	4 764	5 425
1997	590	4 644	5 234
1996	503	4 494	4 997
1995	436	4 410	4 846
1994	404	4 397	4 801
1993	407	4 494	4 901
1992	349	4 517	4 866
1991	347	4 250	4 597

Verdeling mannen/vrouwen



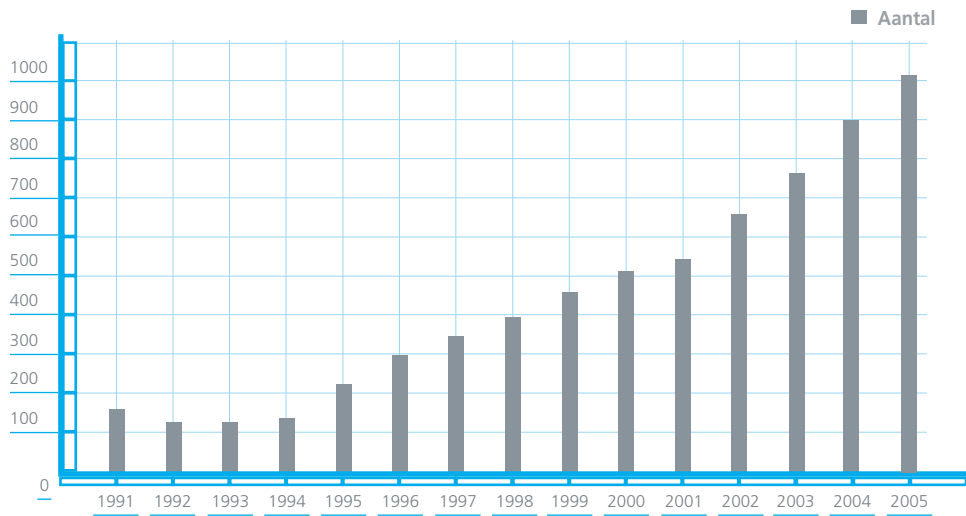
	Vrouwen	Mannen	Totaal
Directiepersoneel	2	9	11
Afdelingshoofden	6	31	37
Weddetrekkenden	389	808	1 197
Loontrekkenden	813	5 245	6 058
TOTAAL	1 210	6 093	7 303

Evolutie tewerkstelling vrouwen



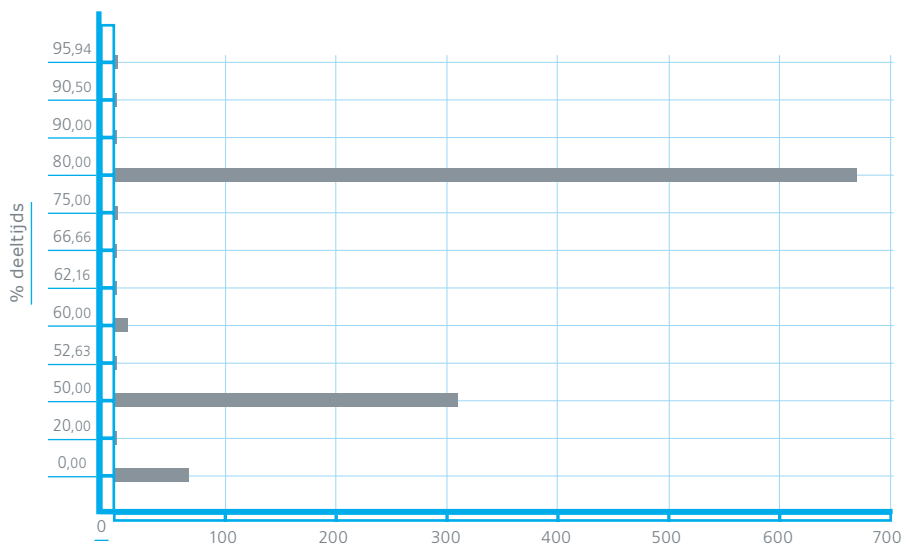
Jaar	Aantal
2005	1 210
2004	1 176
2003	1 053
2002	986
2001	890
2000	777
1999	716
1998	661
1997	590
1996	503
1995	436
1994	404
1993	407
1992	349
1991	347

Evolutie deeltijdse arbeid 1991 - 2005



Jaar	Aantal
2005	1 058
2004	896
2003	763
2002	656
2001	544
2000	511
1999	459
1998	393
1997	343
1996	298
1995	221
1994	136
1993	127
1992	129
1991	160

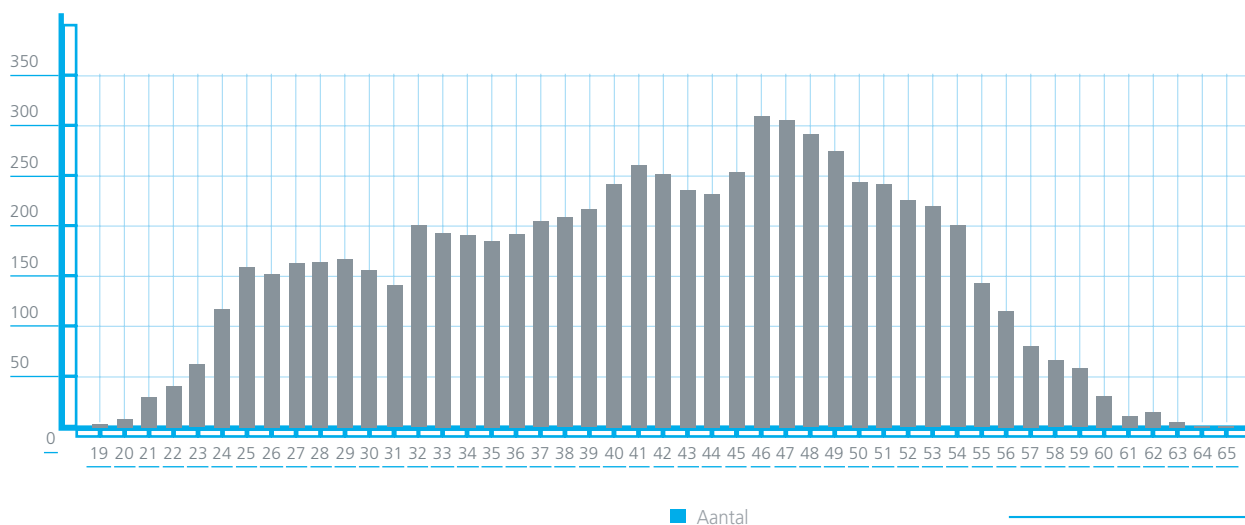
Deeltijdse personeelsleden



%	Aantal deelt.
95,94	2
90,50	1
90,00	1
80,00	670
75,00	2
66,66	1
62,16	1
60,00	11
52,63	1
50,00	301
20,00	1
0,00*	66
TOTAAL	1 058

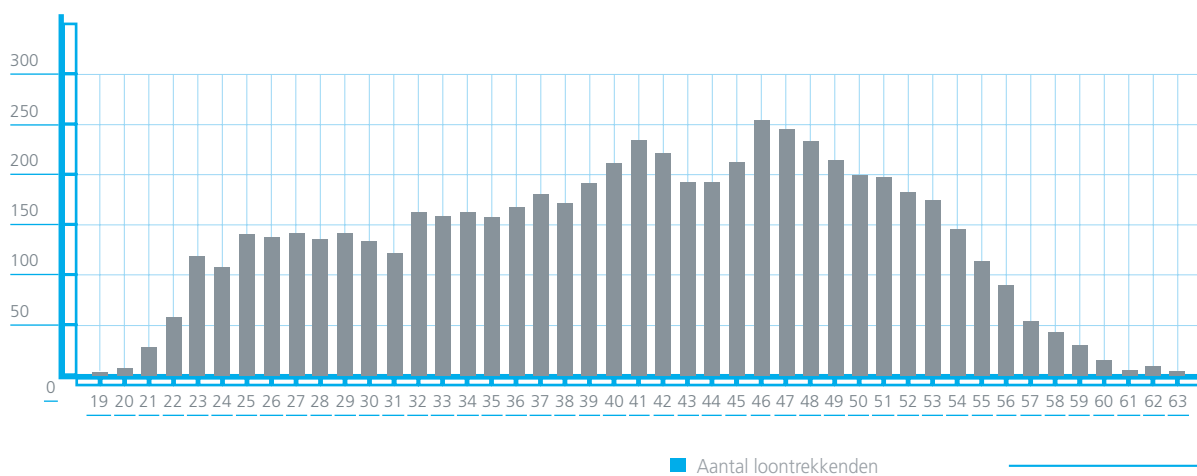
* volledige loopbaanonderbreking

Leeftijdspiramide personeel



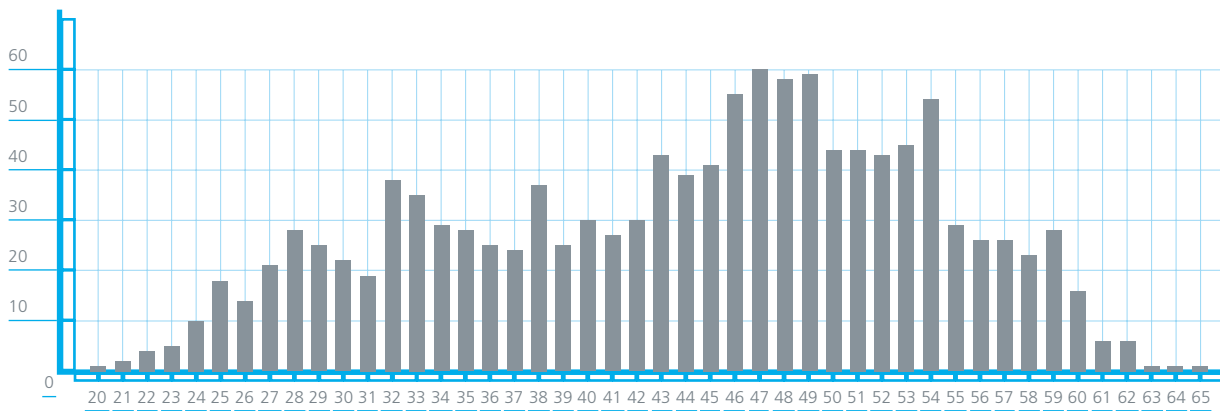
Aantal jonger dan 30 jaar	1 143
Aantal tussen 30 en 40 jaar	1 876
Aantal tussen 40 en 50 jaar	2 636
Aantal tussen 50 en 60 jaar	1 584
Aantal van de 60 jaar en ouder	64
TOTAAL	7 303

Loontrekkenden volgens leeftijd



Aantal jonger dan 30 jaar	1 015
Aantal tussen 30 en 40 jaar	1 594
Aantal tussen 40 en 50 jaar	2 194
Aantal tussen 50 en 60 jaar	1 222
Aantal van de 60 jaar en ouder	33
TOTAAL	6 058

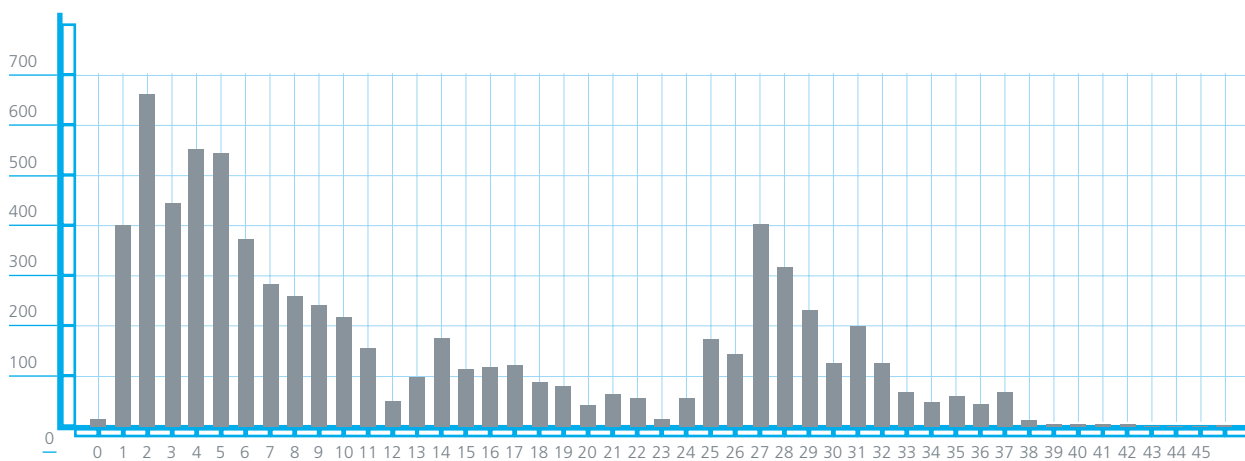
Weddetrekkenden volgens leeftijd



■ Aantal weddetrekkenden

Aantal jonger dan 30 jaar	128
Aantal tussen 30 en 40 jaar	282
Aantal tussen 40 en 50 jaar	442
Aantal tussen 50 en 60 jaar	362
Aantal van de 60 jaar en ouder	31
TOTAAL	1 245

Personeelsleden per jaren dienst



■ Aantal

Minder dan 10 dienstjaren	3 803
Tussen 10 en 20 dienstjaren	1 234
Tussen 20 en 30 dienstjaren	1 520
Tussen 30 en 40 dienstjaren	726
Met 40 dienstjaren en meer	20
TOTAAL	7 303

BEZOLDIGINGEN en sociale lasten (in €)

A. Bezoldigingen

Directie en afdelingshoofden	4 744 999,63
Bedienden	47 785 263,11
Loontrekkenden	159 757 230,04

TOTAAL

212 287 492,78

B. Patronale bijdragen

Op bezoldigingen	102 685 714,11
Andere sociale lasten	15 261 417,15

TOTAAL

117 947 131,26

C. Aanvullende rust- en overlevingspensioenen

20 772 876,20

D. RSZ-afhoudingen op bezoldigingen

29 416 396,90

TOTAAL (A+B+C)

2005	351 007 500,24
2004	338 116 611,09
2003	320 418 311,48
2002	300 004 954,32
2001	295 137 963,61
2000	240 531 848,72
1999	226 411 438,13
1998	225 775 173,93
1997	212 927 297,61
1996	210 607 417,40
1995	193 665 793,82
1994	192 818 830,66
1993	190 934 567,41
1992	181 598 108,99
1991	167 421 432,11

EX-PERSONEELSLEDEN en gerechtigden De Lijn

Aantal begunstigen van:

2005

Aanvullend rustpensioen	1 777
Aanvullend overlevingspensioen	1 469
Aanvullende invaliditeitstoelage	300
Aanvullende werkloosheidstoelage	0
Aanvullende vergoedingen cao nr.17	610

TOTAAL

4 156

AFGELEGDE kilometers

Entiteit	Trolley	Tram	Bus				Alle diensten samen
			Eigen beheer	Exploitanten		TOTAAL	
				Geregeld	Leerlingenvervoer		
Antwerpen	-	8 630 941	27 992 581	19 252 766	4 243 507	51 488 854	60 119 795
Oost-Vlaanderen	131 385	2 976 346	17 022 239	14 264 048	4 314 823	35 601 110	38 708 841
Vlaams-Brabant	-	-	19 944 377	15 202 502	2 912 861	38 059 740	38 059 740
Limburg	-	-	13 941 507	14 469 651	2 995 930	31 407 088	31 407 088
West-Vlaanderen	-	2 917 490	15 629 149	9 549 580	3 767 142	28 945 871	31 863 361
TOTAAL	131 385	14 524 777	94 529 853	72 738 547	18 234 263	185 502 663	200 158 825

BIJZONDERE vormen van geregeld vervoer situatie op 31 december 2005

	Baddiensten regie		Ophaalvervoer regie		Ophaalvervoer exploitanten		Werklieden regie		TOTAAL	
	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM
Antwerpen	63	808	7	105	341	17 390	0	0	411	18 303
Oost-Vlaanderen	12	95	2	22	318	17 510	3	44	335	17 671
Vlaams-Brabant	8	320	1	26	207	12 108	0	0	216	12 454
Limburg	32	480	1	8	211	12 666	1	3	245	13 157
West-Vlaanderen	174	1 205	0	0	253	16 130	6	202	433	17 537
TOTAAL	289	2 908	11	161	1 330	75 804	10	249	1 640	79 122

Ingevolge het liberaliseren van de bijzondere vormen van geregeld vervoer is de VVM niet meer prioritair.

Dientengevolge kunnen, wat bad- en werkliedenvervoer betreft, enkel de gegevens voor de diensten in regie in deze tabel worden opgenomen.

In de kolom «Ophaalvervoer exploitanten» zijn de diensten, die per 1 september 2001 van het Departement Onderwijs werden overgenomen, vermeld.

Reizigers (exclusief leerlingenvervoer)

	Biljetten		Kaarten		Abonnementen Gewone, stad en voorstad		Abonnementen Buzzy Pazz	
Antwerpen	15 416 238	8,78%	10 354 517	5,90%	63 352 689	36,08%	66 404 562	37,82%
Oost-Vlaanderen	7 184 665	7,79%	4 521 909	4,90%	27 564 615	29,88%	33 900 031	36,75%
Vlaams-Brabant	5 648 944	7,44%	4 443 789	5,85%	23 805 527	31,35%	23 184 893	30,54%
Limburg	2 100 865	4,94%	568 902	1,34%	8 064 837	18,97%	23 161 868	54,48%
West-Vlaanderen	4 439 465	7,11%	3 449 818	5,53%	16 079 360	25,75%	20 737 774	33,21%
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%
Totaal 1998	26 898 722	12,43%	59 553 690	27,52%	46 073 586	21,29%	59 981 320	27,71%
Totaal 1997	23 497 404	10,93%	61 902 698	28,81%	46 935 016	21,84%	60 442 844	28,13%

Netto-vervoerontvangsten (exclusief leerlingenvervoer)

	Biljetten		Kaarten		Abonnementen Gewone, stad en voorstad		Abonnementen Buzzy Pazz	
Antwerpen	12 806 771,38	31,56%	6 982 052,05	17,20%	8 825 732,15	21,75%	8 142 276,29	20,06%
Oost-Vlaanderen	6 580 074,97	30,23%	3 236 461,31	14,87%	3 284 603,70	15,09%	4 826 443,71	22,17%
Vlaams-Brabant	6 157 989,03	27,57%	3 756 967,81	16,82%	4 315 118,49	19,32%	4 054 046,79	18,15%
Limburg	2 091 930,92	19,37%	685 718,76	6,35%	1 424 101,88	13,19%	4 022 500,17	37,25%
West-Vlaanderen	5 004 196,26	27,43%	3 504 928,20	19,21%	2 619 782,22	14,36%	3 394 069,15	18,61%
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%
Totaal 1998	24 563 299,07	21,37%	44 564 748,13	38,77%	15 549 387,13	13,53%	19 377 813,16	16,86%
Totaal 1997	22 362 611,04	19,81%	45 382 823,28	40,20%	15 550 707,09	13,78%	19 529 751,41	17,30%

Abonnementen NMBS/De Lijn		Bijzondere diensten		Tussenkomst derden		Andere		TOTAAL
4 835 039	2,75%	1 863 268	1,06%	12 872 135	7,33%	502 652	0,29%	175 601 100
7 993 037	8,67%	1 286 629	1,39%	9 589 897	10,40%	203 816	0,22%	92 244 599
9 661 893	12,73%	153 397	0,20%	6 938 867	9,14%	2 087 433	2,75%	75 924 743
854 101	2,01%	592 803	1,39%	7 106 651	16,72%	61 126	0,14%	42 511 153
3 308 852	5,30%	2 855 756	4,57%	10 492 173	16,80%	1 073 164	1,72%	62 436 362
26 652 922	5,94%	6 751 853	1,50%	46 999 723	10,47%	3 928 191	0,88%	448 717 957
22 029 593	5,33%	7 566 976	1,83%	47 606 525	11,53%	4 648 696	1,13%	413 014 716
17 508 194	4,83%	7 244 098	2,00%	42 958 465	11,86%	4 816 803	1,33%	362 184 395
15 261 900	4,79%	7 709 628	2,42%	43 449 088	13,65%	4 131 469	1,30%	318 358 490
14 544 304	5,49%	8 232 011	3,11%	37 076 689	13,99%	3 881 723	1,46%	265 004 679
13 602 024	5,66%	9 345 000	3,89%	26 074 164	10,85%	1 969 484	0,82%	240 409 886
11 708 760	5,25%	9 051 648	4,05%	6 228 787	2,79%	1 204 138	0,54%	223 232 324
10 351 717	4,78%	8 857 874	4,09%	3 444 488	1,59%	1 266 636	0,59%	216 428 033
10 264 815	4,78%	9 306 500	4,33%	1 738 913	0,81%	797 874	0,37%	214 886 064

Abonnementen NMBS/De Lijn		Bijzondere diensten		Tussenkomst derden		Andere		TOTAAL
1 110 603,95	2,74%	1 207 118,51	2,97%	599 545,74	1,48%	910 955,73	2,24%	40 585 055,80
1 818 398,27	8,35%	714 070,26	3,28%	1 046 819,99	4,81%	263 098,87	1,21%	21 769 971,08
2 119 591,86	9,49%	385 321,42	1,72%	1 029 774,86	4,61%	520 622,33	2,33%	22 339 432,59
203 229,73	1,88%	605 221,63	5,61%	1 670 618,96	15,47%	94 363,34	0,87%	10 797 685,39
747 022,75	4,10%	1 797 581,16	9,85%	769 880,04	4,22%	403 645,58	2,21%	18 241 105,36
5 998 846,56	5,27%	4 709 312,98	4,14%	5 116 639,59	4,50%	2 192 685,85	1,93%	113 733 250,22
5 328 222,16	4,82%	5 189 632,53	4,69%	4 654 621,13	4,21%	3 291 955,30	2,98%	110 624 929,56
4 706 391,41	4,58%	4 955 857,90	4,82%	4 498 670,61	4,37%	3 278 324,79	3,19%	102 856 755,46
4 632 971,40	4,39%	5 215 973,93	4,95%	4 832 296,72	4,58%	3 067 031,27	2,91%	105 421 638,83
4 735 628,62	4,29%	5 225 344,76	4,73%	4 430 599,98	4,01%	3 017 437,67	2,73%	110 359 723,35
4 531 625,61	4,01%	5 761 507,51	5,09%	3 394 826,56	3,00%	2 146 317,72	1,90%	113 143 435,48
4 152 942,82	3,54%	5 586 808,84	4,77%	2 270 322,26	1,94%	1 463 295,50	1,25%	117 225 178,40
3 221 195,99	2,80%	5 404 716,45	4,70%	701 290,63	0,61%	1 566 194,41	1,36%	114 948 644,96
3 137 463,53	2,78%	5 308 601,06	4,70%	572 094,60	0,51%	1 044 378,15	0,93%	112 888 430,16

ONGEVALLLEN

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	0	0	150	27	81	4	231	31
Oost-Vlaanderen	0	1	81	13	36	7	117	21
Vlaams-Brabant	0	0	52	10	10	1	62	11
Limburg	0	0	33	7	7	1	40	8
West-Vlaanderen	0	0	39	14	10	3	49	17
Centrale Diensten	0	0	0	2	2	2	2	4
TOTAAL	0	1	355	73	146	18	501	92

II. Ongevallen weg

	aantal	doden		zwaargewonden		lichtgewonden	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	2 521	1	2	35	8	329	54
Oost-Vlaanderen	1 274	1	-	7	2	171	35
Vlaams-Brabant	1 633	-	-	1	5	134	18
Limburg	400	-	-	3	2	46	18
West-Vlaanderen	956	-	1	15	4	88	17
Centrale Diensten	6	-	-	-	-	-	-
TOTAAL	6 790	2	3	61	21	768	142

III. Ongevallen spoor

	aantal	doden		zwaargewonden		lichtgewonden	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	1 137	-	-	6	2	104	42
Oost-Vlaanderen	402	-	-	1	3	31	15
West-Vlaanderen	243	-	2	4	2	19	8
TOTAAL	1 782	-	2	11	7	154	65

ONDERNEMINGSRADEN

Centrale Diensten

Voorzitter

Paul Raaij

Werkgeversafvaardiging

Pierre Vanhove, Jos Messiaen

Werknemersafvaardiging

José Nolf, Jaak Ottevaere, Rita Coeck, Els Deceuninck, Peter Elaut, Johan Kuppens, Frans Van Beveren

De Lijn Antwerpen

Voorzitter

Lode De Kesel

Werkgeversafvaardiging

Marina Christiaens, Alfons Loos, Daniël Swerts, Jean-Pierre Vaneygen, Eddy Deheus, Danny Van Dromme

Werknemersafvaardiging

Martine Backs, Jean-Paul Drujve, Franciscus Lafosse, Alfred Luyten, Johnny Moonen, Dirk Oorts, Walter Sluyts, Hilde Storms, Ann Van der Jeught, Eric Verschaeve, Evi Vervoort, Lucas Vervoort, Walter Wegge

De Lijn Oost-Vlaanderen

Voorzitter

Antoon Eggermont

Werkgeversafvaardiging

Marc Feys, Jan Van Ostayen, Alex Maenhaut, Julien Bellekens

Werknemersafvaardiging

Freddy De Smet, Roger Praet, Dirk Stautemas, Guy Van Houtte, Sven Vanmackelberghe, 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, Joost Swinnen, Patrick Reynders

Werknemersafvaardiging

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

De Lijn Limburg

Voorzitter

Sabin S'heeren

Werkgeversafvaardiging

Peter Van den Bergh, Edgon Duchateau, Linda Vanné, Heidi Roubben

Werknemersafvaardiging

Greta Billen, Hervé Deroye, Ronny Geris, Urbain Luytens, Marcel Verginst, 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



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

Dankwoord

Een welgemeende 'dankuwel!' aan Guillaume, Emma, Lauranne, Mick, Joris, Geert en Tibor.

Coördinatie De Lijn

Marleen Campi
Directie Marketing & Communicatie

Communicatie & Productie

Upgrade
Tel.: 02 215 27 17
www.upgrade-ad.be

Fotografie

Stefaan Van Hul

Copywriting

Bart van Moerkerke

