

jaarverslag



2001

jaarverslag
2001

ontmoetingen

De Lijn is voor haar reizigers een ontmoetingspunt, een gemeenschappelijk moment in hun dagelijks leven. De passagiers laten zich even meedrijven op het ritme van de stad of het platteland, zonder verantwoordelijkheden of plichten. Zo krijgen ze de tijd om te mijmeren, te filosoferen of gewoon nergens aan te denken.

En zo kunnen ze ook, heel toevallig, kennis maken met andere reizigers, die ze ontmoeten op het traject van De Lijn.

Inhoud

■ Voorwoord

11

Samenstelling

13

Beleidsverslag

15

Commentaar op jaarrekening

26

Wat gebeurde in de entiteiten

28

■ Rollend materieel

35



0 00 14 00 17 01 04 00 00

[Overhandiging]



[Een estafette loop je samen, heel belangrijk is het doorgeven van de stok. Op het juiste moment, zonder tijd te verliezen. Vloeiend, van hand tot hand.]



Hugo Van Wesemael ere-directeur-generaal van De Lijn

Hugo Van Wesemael nam eind 2001 afscheid als directeur-generaal van De Lijn. Na zijn studies industrieel ingenieur elektromechanica begon hij zijn carrière 43 jaar geleden bij de Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen (NMVB) in Merksem. In het begin van de jaren '60 werd hij verantwoordelijk voor de technische dienst in Antwerpen. Vanaf 1971 vulde hij die functie in voor Antwerpen en Limburg samen.

In 1973 verhuisde Hugo Van Wesemael naar Brussel om de aankoopdienst te leiden. In 1980 werd hij technisch directeur, in 1987 directeur-generaal van de NMVB.

Op 1 januari 1991 werd hij directeur-generaal van De Lijn. Hugo Van Wesemael bracht de fusie van de drie regionale vervoermaatschappijen MIVA, MIVG en NMVB tot een goed einde. In de voorbije tien jaar plaatste hij bus en tram op de agenda, niet enkel van het beleid maar ook van de man en vrouw in de straat.

Bij zijn afscheid benoemde minister Steve Stevaert hem tot ere-directeur-generaal van De Lijn. Hugo van Wesemael blijft voor De Lijn de Europese ontwikkelingen rond het stads- en streekvervoer volgen. Hij is ook nog anderhalf jaar voorzitter van het Europees Comité van de beroepsorganisatie UITP (Union Internationale des Transports Publics).

Ingrid Lieten nieuwe directeur-generaal van De Lijn

Sinds 1 januari 2002 staat voor het eerst een vrouw aan het hoofd van De Lijn. De 37-jarige Ingrid Lieten is de opvolger van Hugo Van Wesemael. Het openbaar vervoer en De Lijn zijn geen vreemden voor haar. Sinds 1997 zetelt ze in de raad van bestuur van De Lijn.

Ingrid Lieten studeerde rechten aan de VUB. Van 1988 tot 1991 was ze advocate aan de balie, eerst in Brussel daarna in Hasselt. Vervolgens werkte ze op de afdeling industriële promotie bij de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) Limburg.

Tussen 1993 en eind 2000 was Ingrid Lieten gemeentesecretaris in Maasmechelen. Vorig jaar was ze algemeen secretaris van de Limburgse Reconversie maatschappij (LRM). Na een lange selectieprocedure werd ze op 1 januari 2002 benoemd als nieuwe directeur-generaal van De Lijn.



[Op de tram zonder krant, gewoon wat voor je uit staren,
kijken naar de straten van de stad.]



Voorwoord

Goed voor 'De Lijn'

Een nuchtere zegswijze luidt dat 'de bomen niet tot in de hemel groeien'. Daarmee bedoelt men dat de mogelijkheden niet onbeperkt zijn. Toch kunnen we van De Lijn zeggen dat de bussen en trams tot aan de horizon lijken te rijden. Het einde van onze groei is nog niet in zicht.

Het elfde jaar van De Lijn was dan ook het beste ooit, met een reizigersgroei die alle records van de tabellen veegde. De 300 miljoenste reiziger komt langzaam maar zeker in zicht. De Lijn is op alle vlakken een van de snelst groeiende bedrijven van Vlaanderen.

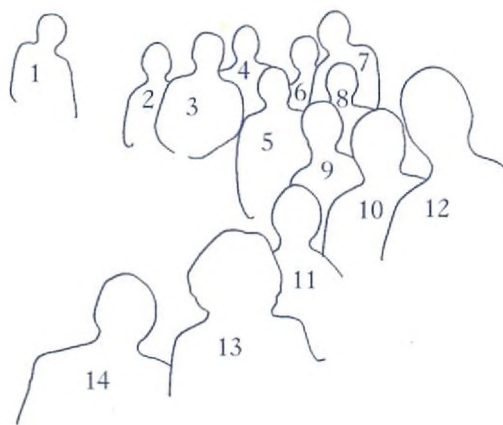
2001 was ook het einde van een tijdperk. Na 11 jaar gaf directeur-generaal Hugo Van Wesemael zijn plaats aan het stuur door aan Ingrid Lieten. Het is nu aan haar om samen met alle personeelsleden de koers aan te houden en die sterke groei te bevestigen. Met een vereenvoudigde tariefstructuur, goedkope netabonnementsen voor alle leeftijden, nieuwe voertuigen en gemotiveerde werknemers staan we klaar voor de toekomst.

Daarin is vooral de nabije toekomst zeer belangrijk voor De Lijn en het openbaar vervoer in het algemeen. Europa denkt momenteel na over een mogelijke liberalisering of deregulering van de markt. Volgens ons biedt het Vlaamse model de beste garanties voor de tewerkstelling en de kwaliteit die onze klanten verwachten. Wij zullen erover waken dat De Lijn haar aansluiting met de toekomst niet mist.

Ingrid Lieten
directeur-generaal

voorzitter raad van bestuur





- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1) Kathleen Vanderhooft | 8) Jan Coolbrandt |
| 2) Joséphine Moerman | 9) Fernand Desmyter |
| 3) Paul Laeremans | 10) Antoine Martens |
| 4) Eddy Guilliams | 11) Thérèse Steenberghen |
| 5) Geert Mareels | 12) Eddy Minnaert |
| 6) Karel Stessens | 13) Ingrid Lieten |
| 7) Fernand Jonckheere | 14) Jos Geuens |

Samenstelling

RAAD VAN BESTUUR

Voorzitter
Ondervoorzitter
Bestuurders

Jos Geuens
Louis Roppe
Fernand Desmyter
Edwin Jacobs
Fernand Jonckheere
Paul Laeremans
Ingrid Lieten (tot 31.12.2001)
Antoine Martens
Joséphine Moerman
Thérèse Steenberghen
Karel Stessens
Kathleen Vanderhooft (vanaf 01.01.2002)
Eddy Guilliams
Geert Mareels

Commissarissen van de Vlaamse regering
bij de Vlaamse Vervoermaatschappij
Waarnemers bij de Raad van Bestuur
voor wat de professionele aangelegen-
heden betreft

Jan Coolbrandt
Jean Van Mechelen



ALGEMENE DIRECTIE

Directeur-generaal

Hugo Van Wesemaal
Ingrid Lieten (vanaf 01.01.2002)

CENTRALE DIENSTEN

Adjunct-Directeur-generaal
Directeur Financieel beleid
Directeur Techniek en Exploitatie
Directeur Marketing en strategie
Directeur Pesoneelsbeleid

Eddy Minnaert
Freddy Van de Weghe
Jan Peumans
Paul Raai

ENTITEITEN

Directeur Antwerpen
Directeur Limburg
Directeur Oost-Vlaanderen
Directeur Vlaams-Brabant
Directeur West-Vlaanderen

Lode De Kesel
Sabin S'heeren
Antoon Eggermont
Francy Peeters
Luc De Man

COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

Van Passel, Mazars & Guerard

Swaelen & Co

vertegenwoordigd door Lieven Acke,
bedrijfsrevisor
vertegenwoordigd door Marcel Swaelen,
bedrijfsrevisor



[Mijmerend wachten op de bus. Je kijkt
niet, maar ziet toch nieuwe dingen]

Beleidsverslag



Zowel bij de overheid als bij de publieke opinie groeit sinds enkele jaren het besef dat we met onze mobiliteit andere wegen op moeten. Wegen waar een belangrijke plaats is voorbehouden voor het openbaar vervoer. De Lijn wil maximaal tegemoet komen aan de verwachtingen die in haar worden gesteld. Het bedrijf kende in 2001 dan ook een substantiële groei op alle vlakken: meer middelen, een ruimer aanbod, meer personeel, meer voertuigen en bovenal, meer reizigers.

Drie opdrachten

De Lijn doet meer dan alleen maar met bussen en trams rijden. Ze vervult een drieledige opdracht. Haar eerste taak is de beleidsvoorbereiding. Dit betekent dat De Lijn de overheid bijstaat en adviseert in het openbaarvervoerbeleid. Zo is De Lijn betrokken bij het schrijven van vijf uitvoeringsbesluiten bij het decreet op het personenvervoer. De tweede opdracht van De Lijn is ontwikkeling en beheer. Dit houdt in dat ze het bus- en tramnet ontwikkelt en erop toeziet dat alles gebeurt zoals was geconcipieerd. Een van de belangrijke elementen in die controle is de kwaliteitsbewaking. De derde taak van De Lijn is de uitvoering of de productie, met andere woorden het rijden met tram en bus.

Nu staat De Lijn niet alleen in voor de volledige productie. Ze besteedt een deel van het werk uit aan privé-exploitanten. Momenteel neemt De Lijn 2/3 van de uitvoering voor eigen rekening. Het is de bedoeling in de nabije toekomst te evolueren naar een 50/50 verdeling. Dit alles betekent dat De Lijn voor de uitvoering in concurrentie staat met de markt en haar resultaten voortdurend kan vergelijken met deze van de privé-sector. Voor dat unieke model van coördinatie tussen regie en privé-exploitatie kende de UITP (Union Internationale des Transports Publics) De Lijn een prijs toe.

Meer middelen

Om invulling te geven aan dat model kan De Lijn, naast de eigen inkomsten, rekenen op de financiële steun van het Vlaamse gewest. De middelen die Vlaanderen ter beschikking stelt, zijn de afgelopen jaren sterk toegenomen. De basisdotatie voor de exploitatie van het tram- en busnet bedroeg in 2001 om en bij de 297,1 miljoen euro.

Daar bovenop kwamen extra middelen voor projecten in het kader van het convenantsbeleid en van de basismobiliteit. Het mobiliteitsconvenant is een overeenkomst tussen het gewest, een stad of gemeente en De Lijn. Elke gemeente die een mobiliteitsconvenant afsloot, moet een mobiliteitsplan opmaken. De Lijn engageert zich om het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen. De plaatselijke overheden verbinden zich tot het nemen van flankerende maatregelen ten voordele van bus en tram. Het gewest komt met de nodige financiële middelen over de brug. In 2001 ontving De Lijn 17,8 miljoen euro voor convenantsgebonden projecten.

Met de basismobiliteit wil de Vlaamse overheid openbaar vervoer aanbieden aan iedereen die in een woonzone woont. De Lijn moet dat aanbodmodel waarmaken over een periode van vijf jaar, waarvan 2001 het tweede jaar was. Voor de exploitatie van de projecten trok het gewest vorig jaar 20,9 miljoen



[Jij zit ook te wachten, een korte pauze...]

euro uit. Dat bedrag neemt bij ongewijzigd overheidsbeleid verder toe tot 118,9 miljoen euro in 2004. Naast de middelen voor de exploitatie van het bus- en tramnet maakte het gewest 86,5 miljoen euro vrij voor investeringen. De Lijn voegde daar 38,8 miljoen euro eigen investeringen aan toe.

Meer personeel

Een uitbreiding van het aanbod betekent uiteraard dat de organisatie moet groeien, zowel qua volume als qua competenties. In 2001 kende De Lijn een personeelstoename van 6,59% tot 5.959 voltijds equivalenten, waarvan 4.125 chauffeurs. Ter vergelijking, in 1991 telde De Lijn 3.056 chauffeurs. Ook voor de volgende jaren wordt een verdere personeelstoename verwacht om de groei van het bedrijf te blijven volgen. Voor de chauffeurs zou die jaarlijks 4% bedragen.

Naast de aanwerving van voldoende mensen met het juiste profiel is de opleiding van de personeelsleden een prioritair aandachtspunt. De kwaliteit van de dienstverlening en de klantgerichtheid staan daarbij centraal.

Meer materieel

De Lijn heeft 2.171 bussen en trams in eigendom. In 2001 werden 160 nieuwe bussen besteld - 120 voor de 'gewone' vernieuwing van het park en 40 bijkomende voertuigen om de toename van het aanbod aan openbaar vervoer in te vullen. Bij de exploitanten reden vorig jaar 910 bussen in dienst van De Lijn.

Wat de trams betreft, werd in 2001 het laatste lot geleverd van 45 lagevloertrams met hoge capaciteit, de bekende Hermelijnen. Intussen is een nieuwe bestelling lopende van 47 voertuigen, 30 voor Antwerpen en 17 voor Gent.

Eenvoudige tariefstructuur

De Lijn zette in 2001 belangrijke stappen in de vereenvoudiging van haar abonnementsstarieven, een operatie die in juli 2002 zal voltooid zijn. Het basisprincipe is dat alle abonnementen netabonnementen worden die voor heel Vlaanderen gelden. Abonnementen voor een bepaalde reisweg, stadsabonnementen, voorstadsabonnementen, enzovoort: ze houden alle op te bestaan. Uiteindelijk zullen in juli 2002 nog negen abonnementsprijzen overblijven: drie leeftijdscategorieën - jongeren tot 25 jaar, de 25- tot 60-jarigen en de 60- tot 65-jarigen - kunnen een keuze maken uit een abonnement met een looptijd van een maand, drie maanden of een jaar.

Deze tariefvereenvoudiging werd in 2001 al doorgevoerd voor de jongeren tot 25 jaar met de succesvolle lancering van de Buzzy Pazz. De twee andere leeftijdscategorieën moeten nog even wachten tot 1 juli 2002.



Meer reizigers

Het aantal bus- en tramreizigers (zonder het leerlingenvervoer) bedroeg in 2001 ruim 265 miljoen, een stijging van 10,2% in vergelijking met de 240 miljoen van het jaar voordien.

Opvallend is de stijging met 46% bij de 65+'ers, die gratis gebruik kunnen maken van de diensten van De Lijn. In 2001 reden 27,6 miljoen +65-jarigen mee met bus en tram tegenover 18,8 miljoen in 2000. Een tweede opmerkelijk gegeven is het succes van de Buzzy Pazz. In oktober 2000 verkocht De Lijn 99.000 abonnementen aan jongeren onder de 25 jaar, in oktober 2001 gingen meer dan 134.000 Buzzy Pazzen de deur uit.

Webstek: www.delijn.be

De communicatie met het toenemend aantal klanten wordt steeds belangrijker voor De Lijn. Naast een versterking van de traditionele kanalen – de mediacampagnes, de lijnwinkels, de halte-informatie enzovoort – ging in 2001 veel aandacht naar de vernieuwing en uitbreiding van de webstek www.delijn.be. In eerste instantie konden klanten op de site alle dienstregelingen opvragen. In het najaar van 2001 werd een dynamische reisplanner geïnstalleerd. Een reiziger tikt zijn vertrek- en eindpunt in (straat, halte of oriëntatiepunt) en er volgt een gedetailleerde beschrijving van de reisweg met bus, tram en/of trein.

Doorstroming

Meer aanbod, meer personeel, meer voertuigen, meer communicatie, en aantrekkelijke en doorzichtige tarieven. Wat heeft De Lijn nog meer nodig om de concurrentie met de auto met succes aan te gaan? Doorstroming natuurlijk: bus en tram moeten vlot en stipt op tijd kunnen rijden. 2002 is voor De Lijn het jaar van de doorstroming.

Op dat vlak werd reeds heel wat vooruitgang geboekt. Soms met kleine ingrepen zoals een korte busluis waardoor de bus als eerste kan vertrekken aan de verkeerslichten, op andere plaatsen met een vrije bus- of trambaan, of een combinatie van beide. Een 800-tal kruispunten is uitgerust met een systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding: tram en bus krijgen er groen licht als ze het kruispunt naderen.

Toch is er nog heel wat werk aan de winkel. De komende jaren zullen in samenwerking met de Vlaamse overheid en de steden en gemeenten bijkomende inspanningen nodig zijn om het bus- en tramverkeer overal vlot te trekken. De campagne Op 1 Lijn, die van start ging in 1992, wil steden en gemeenten aan de hand van concrete realisaties sensibiliseren voor het belang van het openbaar vervoer. In die tien jaar is duidelijk een mentaliteitsverandering merkbaar in hoofde van de lokale bestuurders. De inspanningen, specifiek rond doorstroming, worden in de komende jaargang doorgezet.

Zeer belangrijk in 2001 was ook de objectieve behoefteanalyse van doorstromingsprojecten. Een extern bureau voerde in heel Vlaanderen metingen uit naar de doorstroming van bussen en trams. De resultaten van die metingen moeten De Lijn toelaten het rollend driejarenplan van AWV bij te sturen.

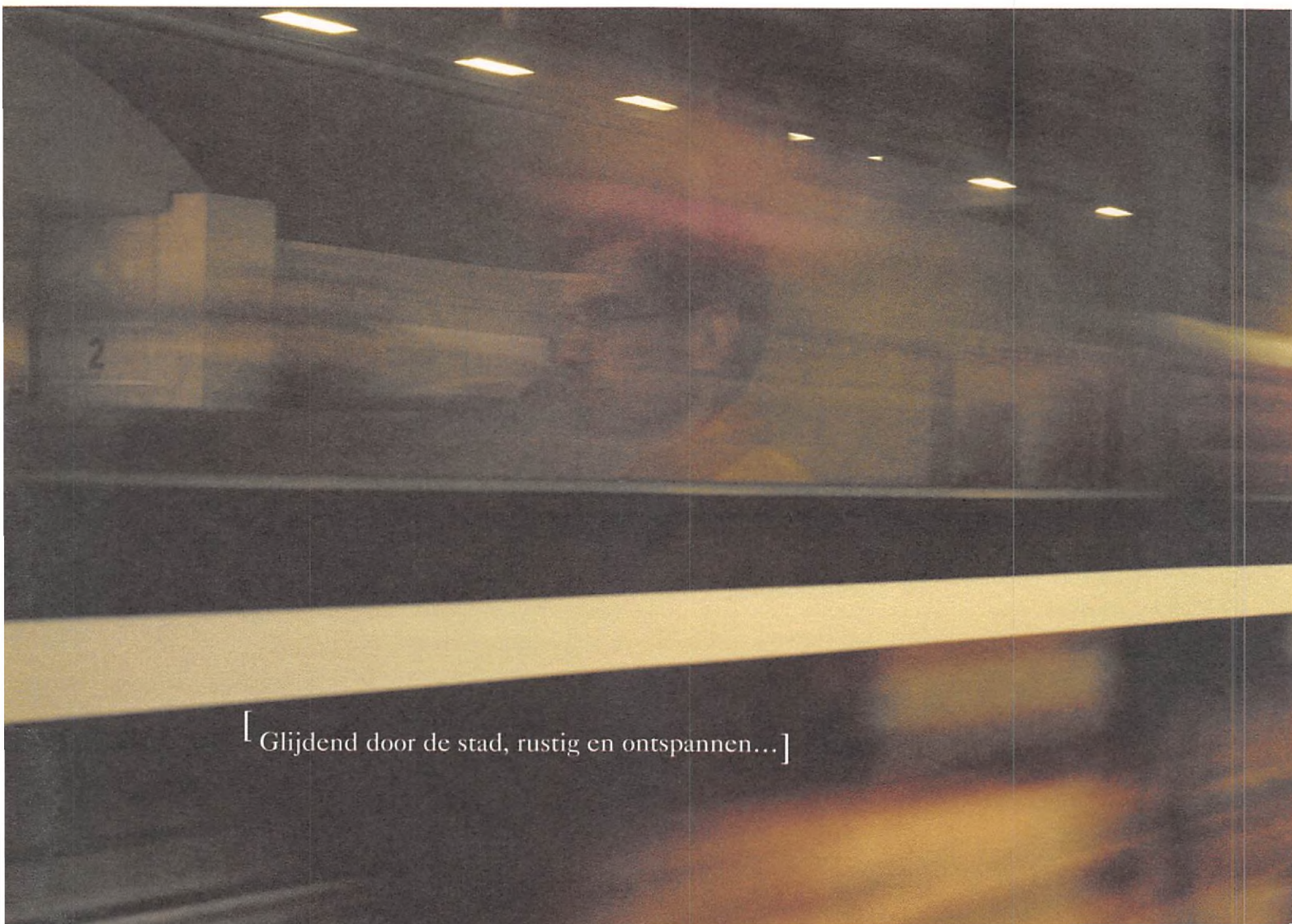
Groei en kwaliteit gaan samen

De Lijn ontwikkelde in 2001 heel wat projecten rond basismobiliteit. Dat resulteerde in de start van tal van nieuwe belbusprojecten en de uitbreiding van een groot aantal reeds bestaande lijnen en netten. Tegelijkertijd werd grote vooruitgang geboekt in de dossiers van de steden Antwerpen, Gent en Brussel. Maar of het nu gaat om landelijke gebieden of grote steden, de sleutelwoorden blijven dezelfde: kwaliteit van de dienstverlening.

ISO 9001

Na een externe audit kreeg De Lijn in 2001 een nieuw ISO 9001-certificaat voor drie jaar. Het certificaat geldt voor het geheel van het bedrijf, niet enkel voor de tak exploitatie.

Het verkrijgen van de ISO 9001 is echter geen reden om op de lauweren te gaan rusten. De Lijn blijft verder werken aan de kwaliteit van haar dienstverlening. In 2001 werd de basis gelegd voor het



[Glijdend door de stad, rustig en ontspannen...]

opstarten van vier verbeterprojecten. Het uitgangspunt is de kwaliteitsbarometer die om de twee jaar peilt naar de klanttevredenheid. Bus- en tramreizigers kunnen zich uitspreken over 14 kwaliteitseisen gaande van stiptheid tot afstand van hun woning tot de halte. De barometer geeft voor ieder van die aspecten een antwoord op twee vragen: hoe belangrijk is dat aspect voor de klant en hoe tevreden is hij/zij daarover? Wat De Lijn in de eerste plaats interesseert, zijn die facetten die de klant zeer belangrijk vindt maar die qua tevredenheid niet goed scoren. Uit de meting van 2000 zijn op die manier vier kwaliteitseisen gedistilleerd waar De Lijn zich in de eerste plaats wil op concentreren: de stiptheid, de properheid in de voertuigen, de aanwezigheid van de dienstregeling aan de haltes, de zichtbaarheid van de tarieven in de voertuigen. Iets verbeteren betekent uiteraard dat je moet weten waar je nu staat, waar je naartoe wil en dat je ook een methode hebt om de verbeteringen te meten. Die meetmethode is in 2001 op punt gezet, in 2002 worden de vier verbeterprojecten opgestart.

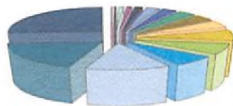




Klantenreacties

Sinds 2001 draait een systeem om de reacties van alle klanten te registreren. Alle entiteiten van De Lijn maken daarvoor gebruik van dezelfde software. De klantenreacties worden op een uniforme manier gecodificeerd.

Overzicht 2001 per categorie in %



Grafiek en legende:
zie pagina 32,
boekdeel cijfers

Het rapport klantenreacties geeft in 2001 voor de tweede maal een globaal overzicht (met uniforme klachtensoorten) van alle klachten van klanten voor de Vlaamse Vervoermaatschappij.

In 2001 werden nog afzonderlijke gegevensbestanden gebruikt door de entiteiten. Vanaf 2002 gebruiken alle entiteiten één Lotus Notes gegevensbestand dat wordt aangevuld met een workflow die het doorsturen van documenten en informatie automatiseert.

De rapportering zal in 2002 ook op elk ogenblik beschikbaar zijn en niet alleen na het afsluiten van het activiteitsjaar. Het registreren van nieuwe klantenreacties genereert automatisch een nieuw rapport.

In 2001 is het aantal klantenreacties tegenover 2000 toegenomen. Dit is zeker niet het gevolg van een verslachte aandacht van De Lijn voor haar dienstverlening. Het is veeleer een verscherpte aandacht van de klant voor de prestaties van De Lijn die door haar aanpak hoge verwachtingen schept.

Een belangrijk aantal klantenreacties gaat over de chauffeur. Ook hier geven de naakte cijfers niet het volledige verhaal weer. Vermits de reizigers de chauffeur identificeren met De Lijn, worden - soms onterecht - de ervaren onvolmaaktheden toegeschreven aan het optreden van de chauffeur die voor zijn klantvriendelijk optreden moet kunnen rekenen op vele andere collega's die hem/haar in de taakuitvoering ondersteunen.

Tenslotte is het hoopgevend dat de klant niet alleen klaagt maar ook suggesties doet over het verbeteren van de dienstverlening. De rapportering beperkt zich in 2001 nog tot zuivere klachten maar kan in 2002 worden aangevuld met vragen van de klant over wat goed verloopt maar nog beter kan. De naam 'Klantenreacties' is dan ook niet toevallig gekozen maar wil een gemeenschappelijke benaming zijn voor zowel klachten als vragen en suggesties van de klant.

Opleiding van het personeel

Naast de aanwerving van nieuwe mensen is opleiding van het personeel voor De Lijn een tweede pijler om in te spelen op de expansie. Sinds enkele jaren staat die vorming in het teken van het leveren van kwaliteit aan de klant. In 1999 en 2000 kregen de chauffeurs opleidingen in klantenzorg en anticiperend rijden, in 2001 volgde het eerste deel van een vorming rond conflict- en stressbeheersing: hoe kan je je wapenen tegen stress, hoe ga je om met lastige situaties? In 2002 volgt het tweede deel.

Veiligheid van de chauffeurs

De agressie tegen chauffeurs van De Lijn nam in 2001 niet toe, het blijft beperkt tot een aantal losstaande gevallen. Dat neemt niet weg dat elk feit er één te veel is en dat het voor de betrokken chauffeur een traumatische ervaring is. Daarom heeft De Lijn een hele reeks maatregelen genomen om agressie op tram en bus zoveel mogelijk te voorkomen. De opleiding van de chauffeurs inzake conflictbeheersing is daar een onderdeel van. Verder werden bij wijze van proef camera's geïnstalleerd op 70 voertuigen. Alle trams en bussen zijn uitgerust met een alarminstallatie en hebben een radioverbinding met de dispatching. Er loopt een proef met verschillende systemen van gesloten stuurposten die toch nog contact met de klant toelaten. De Lijn wierf 76 bijkomende controleurs aan die aanwezig zijn op de voertuigen. Elke entiteit beschikt over twee personeelsleden op motoren die onder meer ingezet kunnen worden bij gevallen van agressie.

Voor chauffeurs die ondanks alle maatregelen toch het slachtoffer worden van agressie is een intensieve begeleiding voorzien. De maatschappelijk werkers van De Lijn kregen hiervoor een opleiding. Bovendien sloot De Lijn een contract af met Pobos, een netwerk van psychologen dat de chauffeurs bijstaat. Ten slotte stelt De Lijn zich telkens burgerlijke partij bij ernstige incidenten, zodat deze niet geseponeerd kunnen worden.



[Je kijkt rond, open voor nieuwe indrukken...]



[...en nieuwe mensen]



Overgang naar de euro

Aan de overgang naar de euro, op 1 januari 2002, ging een voorbereiding van twee jaar vooraf. Dankzij de medewerking van de klanten en de inzet van de chauffeurs verliep de operatie zonder noemenswaardige problemen.

Een informatieve eurocampagne moest de biljetreizigers ervan overtuigen kaartreizigers te worden. De boodschap was dat minder betalen op de bus zorgde voor kortere wachttijden en een hogere commerciële snelheid. De campagne miste haar effect niet.

Voor de klanten die toch op de bus betaalden, waren duidelijke afspraken gemaakt. De reizigers die in euro betaalden, kregen ook in euro terug. Betalen met Belgische franken op bus of tram kon tot 15 januari 2002, het liefst met gepast geld. Indien dat niet lukte, gaf de chauffeur terug in franken. Vanaf 16 januari aanvaardden bus- en tramchauffeurs nog enkel euro's.

De chauffeurs waren grondig voorbereid op de omschakeling. De aanpak en alle mogelijke problemen waren vooraf met hen doorgepraat. Ze hadden allen een handleiding en een videofilm gekregen. De video werd ook permanent vertoond in de stelplaatsen van De Lijn. Om alle problemen te counteren, was in elke entiteit iemand aangewezen als euro-aanspreekpunt.

De motivatie van de chauffeurs bleek uit de snelheid waarmee ze hun euro-minikit afhaalden.

Buzzy Pazz

Voor de -25-jarigen lanceerde De Lijn op 1 juli 2001 de Buzzy Pazz. De Buzzy Pazz is een netabonnement. Dat betekent dat de jongeren mee kunnen rijden op elke bus of tram van De Lijn. Er hangt een uiterst aantrekkelijk prijskaartje aan vast: een jaarabonnement kost 149,90 euro, een pas voor drie maanden 53,20 euro, een maandabonnement 19,30 euro.

De tweede Buzzy Pazz in een gezin krijgt 20% korting, de derde betaalt helemaal niets.

Aan de lancering van de Buzzy Pazz was een uitgebreide campagne gekoppeld. Die ging van start in februari 2001 met het ontwerpen van een nieuwe huisstijl voor de jongerencommunicatie van De Lijn. Nadien volgden mailings naar scholen en alle abonnees jonger dan 25 jaar, folders, advertenties, affiches, de Buzzy website, het Buzzy festivalmagazine en campagnes op radio, televisie en in de bioscoop.

[Eerst kijkt hij,...]



Het resultaat mocht er zijn: in oktober 2000 verkocht De Lijn 99.000 abonnementen aan jongeren onder de 25, in oktober 2001 werden 134.000 Buzzy Pazzers geteld. Vooral de jaarabonnementen bleken erg in trek te zijn met een stijging van 67,6% tegenover 2000. De substantiële stijging van het aantal jonge reizigers leidde in de vijf entiteiten van De Lijn tot een bijsturing van de capaciteit 's ochtends en 's avonds.

De Buzzy Pazz is ook meer dan een abonnement op het openbaar vervoer. Er zijn allerlei kortingen en voordelen verbonden aan de kaart. Er is de website www.buzzy.be. Buzzy heeft ook een eigen magazine met interviews en artikels rond muziek, film, theater, mode, enzovoort.

Toegankelijkheid

Alle mensen die erkend zijn door het Vlaams Fonds voor de Integratie van Personen met een Handicap hebben een gratis netabonnement van De Lijn. Dat wordt in 2002 uitgebreid naar mensen die erkend zijn door het ministerie van Sociale Zaken.

Een gratis abonnement heeft echter geen waarde als de voertuigen niet of slechts moeilijk toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. De Lijn doet al jaren inspanningen om de toegankelijkheid te verbeteren. Zo worden nog uitsluitend lagevloertrams aangekocht. De oprijplaat voor rolwagens is standaard op alle nieuwe bussen.

Leerlingenvervoer

Op 1 september 2001 nam De Lijn het deel van het leerlingenvervoer over dat beheerd werd door het departement onderwijs cel leerlingenvervoer. Het ging om ongeveer 50.000 leerlingen en een pakket van 37,2 miljoen euro op jaarbasis. Het omvatte het vervoer voor bijzonder onderwijs en het zonevervoer. De Lijn heeft de contracten met de exploitanten gewoon overgenomen van het departement onderwijs. De betrokken personeelsleden van het departement werken in locaties van De Lijn. In 2002 kiezen zij of zij ook definitief overstappen naar De Lijn.

Rond het vervoer voor de RAGO (Raad voor het Gemeenschapsonderwijs) zijn besprekingen opgestart met de bedoeling dat vanaf 1 september 2002 onder te brengen bij De Lijn.

[dan weer zij, ongemerkt...]





Eindejaarscampagne

De eindejaarscampagne van De Lijn kent nog steeds een toenemend succes. In de nacht van oud naar nieuw vervoerde De Lijn 140.000 mensen. Het geeft aan dat het openbaar vervoer een structurele plaats heeft veroverd op oudejaar. Op die manier draagt De Lijn zonder twijfel bij tot een veiligere start van het nieuwe jaar.

Contracten met exploitanten

Om te voldoen aan de Europese regelgeving inzake marktwerking zegde De Lijn in 1996 de contracten met haar exploitanten op. In 2001 kregen alle entiteiten de opdracht pakketten uit te tekenen van lijnen die ze wilden uitbesteden. Het lastenboek met alle criteria waaraan de inschrijvers moesten voldoen werd aangemaakt. Kwaliteitscriteria zijn daarin zeer belangrijk. De toewijzing van de eerste contracten gebeurt in het najaar van 2002, op 1 januari 2003 zijn ze allemaal vernieuwd. Voor nieuwe exploitaties in het kader van de convenants of de basismobiliteit heeft de marktwerking al gespeeld.

Beheersinformatie

Om de eigen werking te kunnen evalueren én te kunnen vergelijken met de exploitanten moet De Lijn over correcte en gebruiksvriendelijke beheersinformatie beschikken. Beheersinformatie kan gedefinieerd worden als die informatie die iemand op zijn plaats in zijn functie nodig heeft om te weten of hij goed werk levert. Die informatie moet op het juiste ogenblik en op de meest gebruiksvriendelijke manier voorhanden zijn. Op basis daarvan is het mogelijk bij te sturen en het personeel te responsabiliseren.

In 2001 boekte De Lijn belangrijke vooruitgang om de beheersinformatie op een gebruiksvriendelijke en geautomatiseerde wijze tot bij de juiste persoon te brengen. In 2002 wordt het systeem opengesteld voor de gebruikers. Het zal toelaten de eigen regie te vergelijken met de exploitanten, het zal wijzen op verschillen tussen de entiteiten van De Lijn onderling. De opbouw van het systeem zal het mogelijk maken op zoek te gaan naar een verklaring voor de verschillen.

Samenwerking met NMBS, MIVB en TEC

In de provinciale vervoercommissies overleggen de NMBS en De Lijn onder meer over de aansluitingen tussen trein, bus en tram. In heel wat stations is het ARIBUS-systeem in werking dat de aansluitingen controleert en de chauffeur informeert over de wachttijden.

De NMBS en De Lijn werken ook samen rond de heraanleg van stationsomgevingen.

In 2001 sloten De Lijn, de NMBS, de TEC en de MIVB een akkoord dat de respectievelijke vervoerbewijzen compatibel maakt in de zone Brussel. Dat is een eerste belangrijke stap in de richting van een volledige tariefintegratie.

Samenwerking met de TEC is er eveneens rond de 65+'ers. Zij rijden, zoals gekend, gratis met alle Vlaamse bussen en trams. In 2001 werd een overeenkomst bereikt met het Waalse gewest en de TEC zodat Vlaamse 65+'ers ook gratis kunnen reizen in Wallonië, en omgekeerd. Vanaf 1 juli 2002 zal hetzelfde gelden voor Brussel.



commentaar op de jaarrekening (in miljoen EUR)

Materiële vaste activa

Op 31 december 2001 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 102,57 miljoen ten opzichte van 31 december 2000

Het verschil verklaart zich als volgt :	
- aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	143,09
- overdrachten en buitengebruikstellingen (courante verrichtingen)	-7,80
- afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	-40,13
- afgeboekte afschrijvingen tengevolge overdrachten/buitengebruikstellingen	7,41
	102,57

De nog af te schrijven waarde bij het afsluiten van het voorbije dienstjaar beloopt 642,69 miljoen :	
- aanschaffingswaarde van de investeringen	994,88
- aanschaffingswaarde van de terreinen	-6,40
- uitgevoerde afschrijvingen	-345,79
	642,69

De aanschaffingen kunnen opgesplitst worden in eigen investeringen (38,80 mio) en investeringen via kapitaalsubsidies (104,29 mio)

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar

57,09

Deze rubriek verhoogde tov 2000 met 3,66 mio. De tussenkomst van het Vlaams Gewest mbt de mobiliteitsconvenanten, basismobiliteit en tariefcompensaties worden vereffend op basis van vorderingsstaten, deze worden voor het grootste gedeelte op vervallen termijn ingediend.

Voornaamste elementen van deze rubriek:	
- het nog door het Vlaamse Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen	25,59
- te recupereren lasten die hun oorsprong vinden voor 1989	4,31
- nog te ontvangen kapitaalsubsidies	10,71
- saldo van de rekening courant BTW ten laste van het Ministerie van Financiën	5,92
- te recupereren buitenlandse BTW	6,19

Kapitaalsubsidies

Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2001	434,13
In resultaat opgenomen d.m.v. afschrijvingen of rechtstreeks verbruik :	-77,91
	356,22

De stijging van deze rubriek is vooral te wijten aan de aankoop en indienststelling van de Siemenstram Voor 2001 bedroeg dit 38,82 mio

Resultaten

De VVM heeft het boekjaar 2001 afgesloten met een batig saldo van 4.050 EUR. Dit werd in mindering gebracht van het overgedragen verlies.

De tussenkomst van het Vlaams Gewest bedroeg 363,41 mio (een stijging van 57,35 mio tov 2000)

Deze tussenkomst wordt opgesplitst in verschillende begrotingsartikels

art 31.01 - basisdotatie	297,08
art 31.07 - mobiliteitsconvenanten	17,78
art 31.11 - leerlingenvervoer	14,30
art 31.12 - basismobiliteit	9,38
art 31.15 - tariefhervormingen en bijkomende exploitatie ingevolge deze maatregelen	24,87
	363,41

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



[Dezelfde halte, toevallig of niet...]

Wat gebeurde in de entiteiten

Masterplan Antwerpen

In 2001 werd een studiebureau aangesteld voor alle projecten van het Antwerpse Masterplan. Intussen zijn enkele deelcontracten al volop in ontplooiing. Sommige projecten zitten nog in de conceptfase, andere zijn al zeer concreet.

Concrete dossiers zijn : de verlenging van de tram richting Mortsel-Boechout; de as Sint-Bernardsesteenweg; de Bredabaan in Merksem. Volgende projecten zitten nog in de conceptuele fase: de complexe situatie Luchtbal-Eilandje-Haven van Antwerpen waar een gebiedsgewijze studie aan de gang is om prioriteit te geven aan het openbaar vervoer en om de ontwikkeling van de stamlijn naar Ekeren verder te onderzoeken; het dossier station Groenendaal; het project Singel; de Turnhoutsebaan.

Wat de Leien betreft, is de bouwtoelating afgeleverd en loopt de administratieve procedure om zo snel mogelijk met de werken te beginnen. Daarnaast werd in 2001 de verlenging van de tram tot aan de grens van Zwijndrecht en Melsele verder afgewerkt, net als de verlenging Keizershoek.

Nog in het kader van het Masterplan zijn de vele kleine knelpunten, vooral op gewestwegen, die de doorstroming belemmeren in kaart gebracht en geanalyseerd.

Aansluitend bij de verlenging van de tram tot Zwijndrecht-Melsele heeft De Lijn afspraken gemaakt met AWV om automobilisten te verwijzen naar de Park and Ride. Op de E17 Gent-Antwerpen zullen chauffeurs aangeraden

worden hun wagen op de Park and Ride achter te laten om sneller in het centrum van Antwerpen te geraken.

Openbaarvervoerstudie Gent

Een onafhankelijk consortium van studiebureaus ontwikkelt momenteel een globale studie voor de uitbouw van het openbaar vervoer in Gent en ruime omgeving. De tweede fase van de studie 'Perspectief 2025' werd eind 2001 afgerond. Het gaat over de visie op de uitbreiding van het tramnet. In een volgende fase komt het busnet aan bod. Daarna worden alle voorstellen in detail bekeken en uitgewerkt.

Intussen is De Lijn druk bezig met het realiseren van enkele concrete projecten. Het belangrijkste project is de verlenging van tramlijn 1 van Sint-Pietersstation naar Flanders Expo. Op dat tracé werd in 2001 de trambrug over de Ringvaart afgewerkt. Verder is een bouwvergunning verkregen voor het deel van het traject tussen de Reigerstraat en de Derbystraat.

In Sint-Amandsberg, Oostakker, Drogen en Merelbeke zijn in samenspraak met het Gentse stadsbestuur een aantal reiswegen gewijzigd en een aantal lijnen hertekend.

Masterplan Brussel – Vlaams-Brabant

De studie rond het Gewestelijk Expresnet (GEN) dateert reeds van een aantal jaren geleden. Omdat Vlaams-Brabant meer is dan Brussel en er ook andere polen sterk in ontwikkeling zijn, met name Zaventem-Vilvoorde, lanceerde de provincie het Brussel Brabant-net (BB-net). In nauw overleg met

het provinciebestuur integreerde De Lijn Vlaams-Brabant de verschillende pistes tot een nieuw Masterplan Brussel-Vlaams-Brabant.

Inmiddels maakte De Lijn werk van de zogenaamde GEN-as Aalst-Asse-Brussel. Vooreerst kwam er een snelbus Aalst-Asse-Brussel (Simonis) die slechts 13 strategisch gekozen haltes aandoet en op die manier de reistijd met 14 minuten inkort. De sneldienst rijdt enkel in de piekuren. Een tweede project is de nieuwe lijn Brussel-Noord-Asse-Ternat-Teralfene-Aalst. De lijn heeft een ontsluitende functie met een vaste reisweg en een vaste frequentie. Daarnaast is er heel wat aandacht voor doorstromingsmaatregelen. In 1999 werd een eerste busbaan in gebruik genomen op de N9. In juni 2001 kwamen daar twee busbanen bij, richting Asse van Stevensveld tot de spoorwegovergang en richting Brussel van Zitterd naar Broekooi.

Op een aantal andere assen werd in het kader van een samenwerkingsakkoord tussen de ministers van het Vlaams gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest besloten haalbaarheidsstudies uit te voeren om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. In 2001 werden de studies afgerond voor de N8 Brussel-Ninove, de N9 Brussel-Asse en de N21 Brussel-Haacht. Ze schoven telkens een combinatie van busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding naar voor, naast een aantal voorstellen voor bypasses of doorsteken.

In 2001 rondde AWV haar streefbeeldstudie af voor de N8 Brussel-Ninove. Ook die studie

trok resoluut de kaart van drastische doorstromingsmaatregelen voor de bus over het hele traject.

Basismobiliteit

Belbussen

Het realiseren van de basismobiliteit in landelijke gebieden gebeurt vaak door middel van belbussen. In 2001 zagen verspreid over Vlaanderen heel wat nieuwe belbusprojecten het licht.

In de streek Heist-op-den-Berg-Berlaar ging de lancering van de nieuwe belbus samen met de verhoging van de frequentie van de bestaande buslijnen. Die reguliere lijnen verbinden beide gemeenten met Herentals, Lier, Mechelen en Antwerpen.

In Oost-Vlaanderen startten belbusprojecten in Evergem en omgeving, en in Sinaai-Lokeren. In Geraardsbergen en omgeving kwam er een tweede belbus bij.

In de Westhoek kregen de belbussen Poperinge-Noord, Poperinge-Zuid en Ieper-Zuid-West een hogere frequentie. Veurne-Zuid-Oost werd aangepast qua frequentie én gebiedsafbakening. Van Veurne-Zuid-West werd het bedieningsgebied hertekend. Tegelijkertijd kwam er een opwaardering van de aslijn 772/773 Ieper-Veurne-De Panne tot een uurfrequentie. Het resultaat is een samenhangend geheel van ontsluitende belbussen en een verbindende as.

Nog in de Westhoek gingen de belbussen Ieper-Oost en Ieper-Noord van start. Op 1 maart startte de belbus Waregem-Wielsbeke,



op 1 september de belbussen Tielt Noord-Oost en Tielt Zuid-West. De belbusgebieden komen samen in Oostrozebeke waar overstappen mogelijk is.

Aan de kust werd de belbus Zuienkerke in gebruik genomen, samen met de centrumbus in Blankenberge. De belbus is vraagafhankelijk in Zuienkerke maar rijdt om het uur een vast traject in Blankenberge. Tegelijk werd de frequentie van lijn 51A Blankenberge-Brugge verhoogd.

In Vlaams-Brabant reed de belbus Keerbergen-Tremelo voor het eerst op 1 maart 2001, hij verbindt 125 stopplaatsen met een vaste buslijn. De twee nieuwe belbusjes in de regio Aarschot-Scherpenheuvel slaan de brug naar de stations van Aarschot, Zichem en Testelt of naar de lijnbus richting Diest. Ook rolstoelpatiënten kunnen mee reizen dankzij een speciaal liftje achteraan de bus. Maandelijks stappen meer dan 2.600 mensen op een van de twee belbussen.

Maasmechelen

In december 2001 startte het project Maasmechelen. Op het vroegere mijnterrein van Eisdonk zijn een aantal belangrijke commerciële ontwikkelingen aan de gang. Om aan het groeiende kooptoeerisme tegemoet te komen, werd de verbinding van Maasmechelen met de spil Hasselt-Genk verdubbeld van een bus om het uur tot een bus om het half uur. In het centrum van Maasmechelen is aan die lijn 45 een pendelbus naar het nieuwe koopcentrum gekoppeld. Tegelijkertijd werd de lijn 61 Maasmechelen-Lanaken-Maastricht verlegd om een aantal kernen van Maasmechelen mee te nemen.

Dankzij de herschikking en uitbreiding van het belbusaanbod zijn bovendien alle zones afgedekt waar geen geregelde buslijnen lopen. De belbussen komen samen aan het gemeentehuis van Maasmechelen waar ze aansluiten op lijn 61 die het nieuwe koopcentrum als eindpunt heeft.

Het S-net Sint-Truiden

Het stadsnet van Sint-Truiden kreeg in 2001 een grondige opwaardering. In samenspraak met het stadsbestuur is beslist om in eerste instantie het openbaar vervoer bereikbaar te





[Oogcontact? Een glimlach?]

maken voor iedere Truienaar. In een tweede fase kan dan de frequentie verhoogd worden om te voldoen aan de normen van de basismobiliteit. Het nieuwe stervormige net telt zes reguliere buslijnen en één belbus. Het concept van het S-net is hetzelfde als dat van Hasselt en Genk: alle busjes komen op hetzelfde moment samen op het stationsplein. De reizigers hebben dan een paar minuten de tijd om over te stappen.

Streeklijn Voeren-Tongeren

De streeklijn 39B tussen Voeren en Tongeren, voordien slechts met een schoolbediening, rijdt sinds 2001 om het uur. De lijn verbindt alle deelgemeenten van Voeren met elkaar, rijdt tot het station van Visé en doet op de weg naar Tongeren nog een drietal deukernen van Riemst aan.

Lijn Zutendaal-Genk

Vorig jaar kwam er een nieuwe lijn Zutendaal-Genk. Een aantal deelgemeenten van Zutendaal zijn rechtstreeks verbonden met Genk en meteen werd ook een slechtbedeelde hoek van Genk opgewaarderd.

Klein-Brabant

In de vier gemeenten van Klein-Brabant –Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek– is de exploitatie in 2001 volledig herzien. Het station van Puurs is het knooppunt van het nieuwe netwerk. Vooral het daluuraanbod is fel verbeterd. Dendermonde en Boom zijn vlot bereikbaar.

Land van Waas

De entiteiten Antwerpen en Oost-Vlaanderen hebben aansluitend bij het doortrekken van de tramlijn naar Zwijndrecht (en in het najaar van 2002 tot het eindpunt in Melsele) de exploitatie voor het Land van Waas aangepast. Zo kwam er een snelbus tussen Temse en Antwerpen en rijden een aantal bussen uit Oost-Vlaanderen door tot op het Antwerpse Frederik Vaneedenplein op Linkeroever.

Aan de projecten Klein-Brabant en Land van Waas ging een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag vooraf in de vorm van een uitgebreide schriftelijke enquête bij alle inwoners van beide regio's. Bedoeling was het huidige verplaatsingsgedrag van de mensen in kaart te brengen om daar het exploitatiemodel op af te stemmen.

[Hij vraagt zich af of... en spreekt haar aan.]





En opeens zijn ze met elkaar aan het praten, over koetjes en kalfjes, hij maak

Stelplaatsen

In 2001 nam De Lijn nieuwe stelplaatsen in gebruik in Turnhout, Beverlo en Sint-Niklaas. De stelplaatsen in Gentbrugge en Kalken werden vernieuwd.

In Gent werkte De Lijn samen met de stad rond het concept en de manier van ontsluiting van de toekomstige stelplaats Wissenhage. In Brugge werd een terrein aangekocht voor een grote stelplaats.

Op 17 april 2001 werd een begin gemaakt met de volledige renovatie en restauratie van de stelplaats Dilbeek. Het einde van de werken is voorzien voor de eerste helft van 2003.

Directiegebouw Leuven

In 2001 nam De Lijn Vlaams-Brabant een nieuw directiegebouw in dienst op het Martelarenplein in Leuven. In het gebouw zijn ongeveer 80 mensen aan de slag. Het herbergt een ruime lijnwinkel met verwarmde wachtzaal en de dispatching.



[Oogcontact? Een glimlach?]

maken voor iedere Truienaar. In een tweede fase kan dan de frequentie verhoogd worden om te voldoen aan de normen van de basismobiliteit. Het nieuwe stervormige net telt zes reguliere buslijnen en één belbus. Het concept van het S-net is hetzelfde als dat van Hasselt en Genk: alle busjes komen op hetzelfde moment samen op het stationsplein. De reizigers hebben dan een paar minuten de tijd om over te stappen.

Streeklijn Voeren-Tongeren

De streeklijn 39B tussen Voeren en Tongeren, voordien slechts met een schoolbediening, rijdt sinds 2001 om het uur. De lijn verbindt alle deelgemeenten van Voeren met elkaar, rijdt tot het station van Visé en doet op de weg naar Tongeren nog een drietal deekernen van Riemst aan.

Lijn Zutendaal-Genk

Vorig jaar kwam er een nieuwe lijn Zutendaal-Genk. Een aantal deelgemeenten van Zutendaal zijn rechtstreeks verbonden met Genk en meteen werd ook een slechtbedeelde hoek van Genk opgewaardeerd.

Klein-Brabant

In de vier gemeenten van Klein-Brabant –Bornem, Puurs, Sint-Amands en Willebroek– is de exploitatie in 2001 volledig herzien. Het station van Puurs is het knooppunt van het nieuwe netwerk. Vooral het daluuraanbod is fel verbeterd. Dendermonde en Boom zijn vlot bereikbaar.

Land van Waas

De entiteiten Antwerpen en Oost-Vlaanderen hebben aansluitend bij het doortrekken van de tramlijn naar Zwijndrecht (en in het najaar van 2002 tot het eindpunt in Melsele) de exploitatie voor het Land van Waas aangepast. Zo kwam er een snelbus tussen Temse en Antwerpen en rijden een aantal bussen uit Oost-Vlaanderen door tot op het Antwerpse Frederik Vaneedenplein op Linkeroever.

Aan de projecten Klein-Brabant en Land van Waas ging een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag vooraf in de vorm van een uitgebreide schriftelijke enquête bij alle inwoners van beide regio's. Bedoeling was het huidige verplaatsingsgedrag van de mensen in kaart te brengen om daar het exploitatiemodel op af te stemmen.

[Hij vraagt zich af of... en spreekt haar aan.]





Kusttram

De kusttram reed in juli en augustus 2001 voor het eerst om de tien minuten over het hele traject De Panne-Knokke. Vanaf 1 april tot 30 juni en van 1 september tot 30 september zijn er vier kusttrams per uur. Tijdens de rest van het jaar is er om de 20 minuten een kusttram. In het totaal reden in 2001 ongeveer 7 miljoen mensen mee met de kusttram.

Om de doorstroming van de kusttram te bevorderen werden een aantal kruispunten uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. In De Panne werd een toeritdosering ingevoerd, zodat de tram vóór het autoverkeer De Panne kan binnenrijden en dus vrije baan heeft. In Oostende kreeg de Henri Serruyslaan een gecombineerde tram- en busbaan. Alle maatregelen samen zorgen ervoor dat de kusttram tussen Knokke en De Panne een gemiddelde tijdswinst boekte van een tiental minuten.

Ook de veiligheid van de kusttram is een blijvend aandachtspunt. Aan de verkeerslichten werken AWV en De Lijn de mogelijke conflicten met linksafslaand verkeer weg. Alleen het verkeer dat rechtdoor rijdt, mag samen met de tram vertrekken. De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden over meerdere jaren aangepakt. Uiteindelijk is het de bedoeling dat alle kruisingen met de tramsporen in zigzag-beweging gebeuren.

Derdebetalers

Enkele jaren geleden voerde De Lijn de mogelijkheid van het derdebetalerssysteem in. Het houdt in dat de klanten gratis of aan verminderde prijs meerijden met bus en tram.

Het inkomstenverlies dat De Lijn daardoor lijdt, is voor rekening van de initiatiefnemer van het goedkopere openbaar vervoer. In de meeste gevallen is dat een stad of een gemeente. Ook in 2001 waren er op dat vlak heel wat initiatieven.

Gentse 12- tot 14-jarigen

De Gentse jongeren van 12 tot en met 14 jaar rijden sinds 1 september 2001 gratis met bus en tram mee. De Stad Gent treedt op als derdebetaler en draagt het prijskaartje. Het initiatief heeft geleid tot een gevoelige toename van het openbaarvervoergebruik in deze leeftijdscategorie.

Scherpenheuvel-Zichem, Asse, Tienen

In Scherpenheuvel-Zichem kost een verplaatsing binnen de tariefzones van de regio 0,5 euro. Asse voerde op 1 september 2001 een gratis netabonnement in voor haar inwoners jonger dan 12 jaar en voor de 60- tot 64-jarigen. Tienen koos voor een 1euro-actie op zaterdag voor een heen- en terugreis op alle rechtstreekse lijnen die het centrum bedienen.

Koopzaterdagen en -zondagen

Gent bood in 2001 elke eerste zaterdag van de maand gratis openbaar vervoer aan op haar grondgebied. Hetzelfde gold voor de koopzaterdagen en -zondagen in de maand december. Aalst sloot een overeenkomst met De Lijn voor gratis openbaar vervoer de laatste 14 dagen van het jaar. Roeselare zorgde voor gratis openbaar vervoer op de koopzaterdagen en één zondag. Brugge deed hetzelfde op koopzondagen.



Studentenpassen

De Leuvense studentenpassen waren in 2001 vijf jaar oud. In het academiejaar 2000-2001 werden er 33.400 verdeeld, goed voor meer dan 1 miljoen ontwaarding. Dit succes bracht de stad en de vier betrokken onderwijsinstellingen ertoe het project met vijf jaar te verlengen.

In 2001 werd de gratis studentenpas ook in Kortrijk gelanceerd. Alle studenten van KULAK, KATHO en Hogeschool West-Vlaanderen rijden gratis op het grondgebied Kortrijk. De stad Kortrijk, de deelnemende onderwijsinstellingen en De Lijn doen een financiële tegemoetkoming om dit mogelijk te maken.

Transnationale Universiteit Limburg

De universiteiten van Diepenbeek en Maastricht sloten een nieuw samenwerkingsverband. Ze vormen de 'Transnationale Universiteit Limburg (TUL). Oorspronkelijk dachten ze aan een openbaarvervoerdienst tussen beide campussen maar na overleg met De Lijn werd beslist gebruik te maken van de bestaande lijn 20A Hasselt-Diepenbeek-Bilzen-Maastricht die om het uur over de campus rijdt. De studenten en wetenschappelijk medewerkers van beide universiteiten hebben een kaart gekregen waarmee ze onbeperkt gebruik mogen maken van lijn 20A. De TUL betaalt De Lijn per geregistreerde rit.

Evenementen

De Lijn doet al jaren speciale inspanningen om bezoekers aan de meest uiteenlopende evenementen veilig met bus of tram ter plaatse te brengen. Dat was in 2001 niet anders. Een greep uit de vele evenementen: het Poëziefestival in Watou, Beach Rock, het Zandsculpturefestival, het Vuurwerkfestival, de Gentse Feesten, de Lentebeurs, de Jaarbeurs, het Internationaal Filmfestival van Vlaanderen, Flikkendag, het WK Gymnastiek in Gent, Rock Werchter, Marktrock, De Gordel, enzovoort.

Busstations

Op 't Zand in Brugge, naast het nieuwe concertgebouw, verrees een totaal nieuw busstation. Het is de centrumhalte Brugge waar de regionale en de stadslijnen samenkomen. Meerdere, verspreide haltes werden er samengebracht. Dat komt de duidelijkheid voor de reizigers ten goede.

Verder nam De Lijn nieuwe busstations in gebruik in Tienen en Leuven. In Tienen hebben achttien buslijnen een halte. Een elektronisch systeem informeert de klanten over de aankomende en vertrekkende bussen. Het busstation staat rechtstreeks in verbinding met de treinperrons. In Leuven werden zes perrons aangelegd onder het directiegebouw. Het station is uitgerust met elektronische overzichtsborde. Alle perrons zijn voorzien van ARIBUS om de voorziene aansluitingen perfect te laten verlopen.

In Kortrijk zijn de busperrons op het stationsplein vernieuwd en er kwam een lijnwinkel naast de perrons. In Roeselare opende een lijnwinkel de deuren aan het station.



Stelplaatsen


In 2001 nam De Lijn nieuwe stelplaatsen in gebruik in Turnhout, Beverlo en Sint-Niklaas. De stelplaatsen in Gentbrugge en Kalken werden vernieuwd.

In Gent werkte De Lijn samen met de stad rond het concept en de manier van ontsluiting van de toekomstige stelplaats Wissenhage. In Brugge werd een terrein aangekocht voor een grote stelplaats.

Op 17 april 2001 werd een begin gemaakt met de volledige renovatie en restauratie van de stelplaats Dilbeek. Het einde van de werken is voorzien voor de eerste helft van 2003.

Directiegebouw Leuven

In 2001 nam De Lijn Vlaams-Brabant een nieuw directiegebouw in dienst op het Martelarenplein in Leuven. In het gebouw zijn ongeveer 80 mensen aan de slag. Het herbergt een ruime lijnwinkel met verwarmde wachtzaal en de dispatching.



... een grapje, zij glimlacht verlegen... en voor ze het goed en wel beseffen...

Rollend materieel

De busvloot wordt verder tegen een hoog tempo uitgebreid en vernieuwd. 226 nieuwe bussen van zeer uiteenlopende types kwamen de dienst versterken (zie details achteraan in dit jaarverslag). Daartegenover werden 67 verouderde bussen van de baan gehaald.

Ook de tramvloot groeide met 14 nieuwe Hermelijnen in Antwerpen en 3 in Gent.

In Antwerpen verdwenen 4 oude PCC's van het net.

Op 31 december beschikte De Lijn aldus over :

1867	bussen, waarvan 20 trolleybussen
49	gelede Kustrams
157	PCC-trams in Antwerpen
54	PCC-trams in Gent
31	Hermelijnen in Antwerpen
13	Hermelijnen in Gent

In 2002 verwacht De Lijn volgende leveringen :

10	lagevloerstrekbussen Van Hool
33	lagevloerstadsbussen Van Hool
4	microbussen Jonckheere Procity
2	lagevloerstrekbussen Van Hool
19	lagevloerstadsbussen Van Hool
28	citybussen Van Hool
23	gelede lagevloerstadsbussen Van Hool
20	microbussen Jonckheere – Procity

1	Hermelijn voor Gent
25	tussenkasten voor de kusttram

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

totaal per jaar	bouwjaar	busconstructeur	standaard- bussen	harmonica- bussen	kleine bussen	trolley- bussen
8	1979	VAN HOOL - DAF A120-011	8			
43	1981	VAN HOOL - DAF A120-031	34			
		VAN HOOL - DAF A120-0310	3			
		VAN HOOL AG 280		6		
44	1982	VAN HOOL - DAF A120-0310	29			
		VAN HOOL - DAF A120-0311	15			
29	1983	VAN HOOL - MAN	15			
		VAN HOOL - DAF A120-0311	14			
12	1984	LAG	12			
16	1985	LAG	12			
		Renovatie	1			
		VAN HOOL AG 280/3		3		
109	1986	JONCKHEERE 0305 J	74			
		VAN HOOL AG 280/3		35		
6	1987	JONCKHEERE 0305J	6			
76	1988	VAN HOOL A 500	6			
		JONCKHEERE - VOLVO B10M		17		
		VAN HOOL AG 280		33		
		VAN HOOL ACEC 280 T				20
58	1989	VAN HOOL A 500	4			
		JONCKHEERE TRANSCITY I	25			
		VAN HOOL A 120	20			
		Autocar LAG PANORAMIC	1			
		VAN HOOL AG 280		8		
92	1990	JONCKHEERE TRANSCITY II	20			
		VAN HOOL A 600	72			
64	1991	VAN HOOL A 600	60			
		VAN HOOL A 508			4	
168	1992	VAN HOOL A 600	76			
		VAN HOOL A 508			35	
		VAN HOOL A 600	56			
		VAN HOOL AG 700 (occasie)		1		
134	1993	VAN HOOL A 600	41			
		VAN HOOL A 300	45			
		VAN HOOL A 500	15			
		Omgebouwde infobus	1			
		VAN HOOL A 308			5	
		Bijkomende Van Hool A308			1	
		VAN HOOL AG 700		26		
99	1994	VAN HOOL A 600	53			
		VAN HOOL A 300	18			
		VAN HOOL A 500	18			
		VAN HOOL AG 700		10		
43	1995	VAN HOOL A 300	32			
		VAN HOOL A 300 CNG	5			
		Belbus Mercedes - Jonckheere			2	
		Belbus Mercedes - Denolf & Depla			4	

132	1996	VAN HOOL A 360	15			
		Jonckheere Communo	78			
		VAN HOOL A 300			16	
		Microbus Peugeot Denolf & Depla			4	
		VAN HOOL AG 500		19		
123	1997	Jonckheere Communo	5			
		VAN HOOL A 300			19	
		Van Hool A 600 - lange afstand	8			
		VAN HOOL AG 500		3		
		Van Hool AG 300		14		
		Midibussen Mercedes Denolf & Depla			10	
		Van Hool A 308			40	
		Mercedes BUSiness			1	
		Peugeot - Denolf & Depla			8	
		Van Hool A 308			15	
93	1998	Van Hool A 600	67			
		Van Hool A 600	22			
		Peugeot - Denolf & Depla			2	
		Van Hool A 308 Hybride			1	
		Van Hool AG 300		1		
135	1999	Van Hool A 600	57			
		Van Hool A 600 - lange afstand	10			
		VAN HOOL A 300			18	
		Van Hool A 360	26			
		Van Hool A 308 Hybride			1	
		Van Hool A 308			6	
		Van Hool AG 500		17		
157	2000	Van Hool A 360	19			
		Van Hool A 600	32			
		Van Hool A 600 - lange afstand	8			
		Jonckheere Transit 2000	64			
		Ford			1	
		Van Hool A 308			7	
		Van Hool AG 500		2		
		Berkhof Premier		24		
226	2001	Jonckheere Transit 2000	103			
		Van Hool A 360	41			
		Jonckheere Transit 2000		25		
		Van Hool AG 500		19		
		Van Hool AG 300		7		
		Procity			14	
		Mercedes Cito			3	
		Van Hool A 308			12	
		Procity			2	
1867		TOTAAL	1346	270	231	20
		ALGEMEEN TOTAAL		1867		

**De Lijn
doet het
met u!**



[... is er iets heel moois gegroeid.]

COORDINATIE DE LIJN

Dirk Ghys
Directie Marketing en Strategie

VORM EN COORDINATIE

N'lii
Vilvoordsesteen 302 - 1130 Brussel
odile.van.overschelde@nlii.be

FOTOGRAFIE

Jan Caudron
Luk Vander Plaetse

COPY

Bart Van Moerkerke

