

JAAERVERSLAG

4



Voorwoord	4
De klant op de eerste plaats	8
Reizigers vragen meer stiptheid	8
Open Bedrijvendag	10
Dag van de klant	10
Zorgeloos feesten met bus en tram	11
Een vervoercombinatie voor elke reiziger	15
De Lijn stapt in Blue-bike	15
Antwerpenaars combineren Velo-fiets met De Lijn	16
Persoonlijk reisadvies, waar en wanneer het moet	18
Nieuwe website wordt persoonlijk	18
App zegt wanneer je moet afstappen	19
Snel een trip plannen	19
Meer sms-tickets, minder fraude	20
Zwartrijden op laagste peil in zeven jaar	21
Eenvoudigere tarieven met sociale correctie	23
Campagnes tonen de weg naar bus en tram	24
Het stressmannetje valt in de prijzen	24
De Lijn helpt tegen vakantiestress	26
Klemtoon op kwali-tijd	27
Extra aandacht voor jonge volwassenen	27
Groene Mobizone bundelt alternatieven voor de auto	28

Meewerken aan een groen, veilig en sociaal Vlaanderen	29
Ecologische voetafdruk	29
Samenwerken loont	31
Duurzame groei voor De Lijn in Leuven	32
De Lijn voor iedereen	35
Kusttram weer wat veiliger	36
Een nieuwe en betrokken organisatie	38
De Lijn van de Toekomst	38
Eerste Lijnpei/ijler geeft inzicht in organisatie	39
Minder arbeidsongevallen	40
Op zoek naar de technici van morgen	42
Modern ticketingsysteem voor hele vloot	43
Bussen en trams voor de 21ste eeuw	44
Recordinvestering in nieuwe trams	44
Hybride busvloot wordt ruim verdubbeld	46
Surfen op tram en bus	48
Breed draagvlak voor tramprojecten	49
De Lijn, pionier in PPS	49
Brabantnet voor een Vlot Vlaanderen	50
Maximaal draagvlak voor Limburgse sneltram	51
Gentse tramnet grondig vernieuwd	52
Kleinere werven in Oost-Vlaanderen	53
Antwerpen wordt beter bereikbaar	54
Verlengingen Kusttram in volle studiefase	56

Voorwoord

2014 was een belangrijk jaar voor de Belgische en Vlaamse politiek. De verkiezingen brachten een nieuwe Vlaamse bestuursploeg aan de macht die de komende vijf jaar haar eigen klemtonen zal leggen, zowel op budgettair vlak als in het mobiliteitsbeleid. Het Vlaamse Regeerakkoord en de septemberverklaring van de minister-president schetsen de contouren van dit beleid en van de rol die onze onderneming daarin zal vervullen.

We kunnen vertrouwen putten uit het feit dat deze Vlaamse Regering een aantal thema's blijft beklemtonen die ook De Lijn nauw aan het hart liggen: investeren in een degelijke verkeersinfrastructuur, een vlotte bereikbaarheid en een betere stiptheid. We delen de visie dat mobiliteit meer een keten moet worden, waarbij reizigers vlot moeten kunnen overstappen tussen de verschillende vervoermodi. Zo investeerden we in 2014 in het fietsdeelsysteem Blue Bike, en willen we verschillende haltes uitbouwen tot multimodale knooppunten waar tram, bus en (deel)fiets op elkaar aansluiten.

Als openbaarvervoermaatschappij leveren we ook een cruciale bijdrage tot de doelstellingen van het Vlaamse Klimaatplan en tot meer verkeersveiligheid. We blijven onverminderd investeren in hybride bussen, moderne trams, schone stelplaatsen en veiligere trambeddingen. In 2014 plaatsten we onder meer de grootste bestellingen uit onze geschiedenis, voor moderne, comfortabele trams én voor schone en stille hybride bussen.

Bijna 140 bussen en trams werden voorzien van een wifi-verbinding, waarmee we onder meer voor pendelaars een extra troef bieden tegenover de wagen. En met nieuwe online toepassingen hebben we het nog makkelijker gemaakt om een rit te plannen en zonder stress uit te voeren.

We zijn ervan overtuigd dat al deze investeringen het gebruik en de efficiëntie van ons openbaar vervoer ook in de komende jaren nog verder zal laten toenemen. Op die manier halen we wagens uit het verkeer en dringen we de uitstoot van schadelijke stoffen terug.

De economische en financiële context waarin we dit allemaal doen, wordt

er helaas niet eenvoudiger op. Net als de volledige Vlaamse overheid zal ook De Lijn aanzienlijke budgettaire inspanningen moeten leveren om de Vlaamse begroting in evenwicht te houden. De gevraagde besparing bedraagt in 2015 34,8 miljoen euro.

Ongeveer de helft daarvan willen we realiseren door een verhoging van onze inkomsten, met nieuwe en vereenvoudigde tarieven als hoeksteen. Ook andere maatregelen zullen bijdragen, zoals het beter benutten van advertentie-opportunities en het verder terugdringen van zwartrijden. Aan de kostenzijde zoeken we vooral naar manieren om nog kostenefficiënter te werken, met aandacht voor het maximaal vrijwaren van de kwaliteit van onze dienstverlening. Een klein stuk van de besparingen realiseren we door het aanbod nog verder af te stemmen op de vraag.

Toch zullen nog meer maatregelen nodig zijn om de toekomst van De Lijn veilig te stellen, in de aanloop naar de Europese vrijmaking van het openbaar vervoer in 2019. Onze organisatie draagt nog een aantal historisch gegroeide werkregels mee die een meer flexibele inzet van onze medewerkers bemoeilijken. De hoge gemiddelde anciënniteit van het personeel maakt ook dat de loonkosten een groot deel van het werkingsbudget innemen. We rekenen erop dat we deze zaken in constructief overleg met ons personeel zullen kunnen aanpakken.

Intussen danken we onze klanten voor het vertrouwen dat ze ons, ondanks de gevraagde financiële inspanningen, elke dag opnieuw schenken. En brengen we hulde aan alle medewerkers en partners die zich inspannen om dat vertrouwen te verdienen.



Roger Kesteloot
Directeur-generaal



Jos Geuens
Voorzitter

Raad van Bestuur

Jos Geuens

Voorzitter

Jeroen Overmeer

Ondervoorzitter

Fernand Desmyter

Bestuurder

Paul Laeremans

Bestuurder

Laurence Libert

Bestuurder (vanaf 28 juni 2013)

Patrick Moenaert

Bestuurder

Karel Stessens

Bestuurder

Vicky Strauven

Bestuurder

Karin Van Mossevelde

Bestuurder

Johan Vervoort

Bestuurder

Lieven Van Wichelen

Commissaris van de Vlaamse Regering

Yvan Verbakel

Commissaris van de Vlaamse Regering

Jan Coolbrandt

Waarnemer van een representatieve vakorganisatie

Rita Coeck

Waarnemer van een representatieve vakorganisatie

Algemene directie

Roger Kesteloot

Directeur-generaal

Entiteiten

Dirk Busschaert

Directeur Oost-Vlaanderen

Suzy Costers

Directeur West-Vlaanderen

Tom Meeuws

Directeur Antwerpen

Heidi Roubben

Directeur Limburg

Johan Van Looy

Directeur Vlaams-Brabant

Centrale diensten

Tamara De Bruecker

Directeur Marketing & Verkoop

Lode De Kesel

Directeur Techniek

Sonia Frey

Directeur Personeelsbeleid

Werner Jacobs

Directeur Financieel Beleid & ICT

College van commissarissen

Mazars

Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door **Lieven Acke**

RSM InterAudit

Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door **Luc Toelen**

De klant op de eerste plaats

Tevreden en betrokken klanten zijn onze beste ambassadeurs. Daarom vinden we het belangrijk om te weten wat onze klanten bezighoudt en op welke punten ze beterschap verwachten. En willen we hen af en toe ook in de bloemetjes zetten.

Reizigers vragen meer stiptheid

Om de vinger aan de pols te houden, houden we om de twee jaar een tevredenheidsonderzoek bij onze klanten. De algemene tevredenheid over De Lijn blijft op niveau: 61 procent van de reizigers toont zich zeer tevreden tot tevreden, nog eens 32 procent is eerder tevreden. Die resultaten liggen in de lijn van 2012. Ook de appreciatie voor onze chauffeurs is groot, met een tevredenheidsgraad van 64 procent.

Onze klanten zijn minder tevreden over de stiptheid van onze dienstverlening. Van de 2 045 ondervraagden toonde 46 procent zich tevreden, een daling tegenover de 58 procent in 2012. Vooral in Antwerpen, Brugge, Genk, Gent en Leuven is de doorstroming voor onze bussen en trams problematisch. Ook de reisinformatie over verstoringen en omleidingen moet beter.

Werken aan een betere doorstroming

De Vlaamse overheid investeert op verschillende plaatsen in infrastructuur om bussen en trams sneller door het verkeer te loodsen. Zo rijden we op de Haachtsesteenweg, tussen Kampenhout-Sas en Steenokkerzeel, op de langste vrije busbaan van Vlaanderen (7,1 kilometer). De rijtijd bedraagt er nog 10 minuten, waar dat vroeger tijdens de spits soms 35 minuten was.

Tussen Vilvoorde en Grimbergen wordt een zogenaamde 'Tidal Flow' (rijvak met wisselende rijrichting) gecombineerd met een 1,2 kilometer lange busbaan. Het systeem levert de bus op het traject Grimbergen-Vilvoorde 5 tot 10 minuten tijdswinst op.

In Aalst konden we de doorstroming op de Sint-Annabrug, een traditionele mobiliteitsknoop, gevoelig verbeteren met nieuwe verkeerslichten en een betere afstemming van de groenfases.



Open Bedrijvendag

Op zondag 5 oktober zette de stelplaats Brugge haar deuren open voor Open Bedrijvendag. De 1 581 bezoekers konden enkele oude bussen bekijken, kregen een rondleiding van de hele stelplaats. Ze mochten ook een test afleggen in de rijsschool en konden deelnemen aan een quiz. Onze medewerkers van Rekrutering & Ontwikkeling waren aanwezig om eventuele sollicitanten meer informatie te geven.

Dag van de klant

De Lijn nam in 2014 deel aan de 27ste editie van de Dag van de Klant, een initiatief van de ondernemersorganisatie Unizo. Handelaars konden via Unizo flyers bestellen die recht gaven op een gratis sms-ticket, via een unieke code op de flyer. In onze Lijnwinkels gaven we onze klanten hartvormige snoepjes in een zakje met ons logo. En we zorgden voor animatie in vijf steden die door Unizo waren uitgeroepen tot 'dagsteden': Beveren, Geel, Genk, Tienen en Torhout.



Zorgeloos feesten met bus en tram

De Lijn is al jaren een logische mobiliteitspartner voor de grote Vlaamse festivals en massa-evenementen. Speciale pendelbussen helpen de organisatoren om hun evenement in goede banen te leiden en om de bezoekers van een zorgeloze uitstap te laten genieten. Voor ons is het een manier om een groot aantal Vlamingen met ons aanbod te laten kennismaken.

Aalst Carnaval

Met de steun van de provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Aalst konden we tijdens Aalst Carnaval (begin maart) gratis pendel-, nachtbusen en extra bussen op bestaande lijnen inzetten. Alles samen maakten meer dan 25 000 feestvierders gebruik van onze bussen.

De Ronde van Vlaanderen

Zondag 6 april was een hoogdag voor wielergek Vlaanderen én voor De Lijn. We vervoerden immers een recordaantal van meer dan 13 000 toeschouwers naar de Ronde, 40 procent meer dan in 2013 en de derde stijging op rij. Een extra pendelbus naar het centrum van Oudenaarde, grotere rijlussen en de verlenging van de rijtijden met een half uur wierpen duidelijk hun vruchten af. Samen met de provincie Oost-Vlaanderen en organisator Flanders Classics werken we aan een nog beter busaanbod in de komende jaren.

WK Voetbal

Ook De Lijn ontsnapte niet aan de voetbalgekte die België en Vlaanderen in juni en juli in de ban hield. Tijdens de groepsfase en de achtste finale van het WK Voetbal vervoerden we bijvoorbeeld meer dan 20 000 Rode Duivelsfans van Flanders Expo naar de "Duiivelse Feesten" in de Gentse Ghelamco Arena. Bij elke match werden 13 bussen ingezet, of een bus om de 2 minuten. Een busticket kon apart of samen met de tickets voor de Duiivelse Feesten besteld worden.

De geslaagde WK-campagne werd op 6 september passend afgesloten met een grote fandag voor de Rode Duivels in Oostende. Naar schatting 15 000 fans werden door De Lijn naar het Zeeheldenplein gebracht, zowel met de Kusttram als met speciale buspendeldiensten.

Rock Werchter en TW Classic

Het meerdaagse rockfestival in Werchter, aan het begin van de zomervakantie, was in 2014 goed voor een record van 123 000 verplaatsingen (61 500 reizigers heen en terug). Vooral dankzij de eendagsbezoekers tekenden we een toename op van zowat tien procent tegenover 2013.

Onze jarenlange ervaring met Rock Werchter maakte dat de organisatie, ondanks het recordaantal reizigers, bijzonder vlot verliep.

Zelfs op piekmomenten moest er amper worden aangeschoven.

Onze 60 pendelbussen, bestuurd door in totaal 175 chauffeurs, legden tijdens de vijf festivaldagen samen 50 000 kilometer af. Vlak voor Rock Werchter vervoerden we ook nog eens 17 000 reizigers die met de bus het eendaagse festival TW Classic bezochten. De Lijn zette hiervoor 35 bussen en 60 chauffeurs in.



Gentse Feesten

De Gentse feesten zorgen ook in 2014 voor een piek in de vervoercijfers. Onze Gentse bussen en trams brachten samen 216 620 feestvierders naar het centrum en weer terug. Tegenover 2013 was er een minieme daling van één procent omdat de Feesten voor het eerst begonnen op vrijdag (en niet op zaterdag) en al op zondag eindigden (in plaats van op maandag). De Pendeltram die de Korenmarkt, het Sint-Pietersstation en Flanders Expo verbindt, vervoerde 192 800 mensen. De Feestenbussen brachten 23 820 reizigers heen en terug. Ook de vaste lijnen vervoerden tussen 40 en 200 procent meer reizigers dan tijdens een gewone periode in juli.

Backstreet Boys bezoeken Oostende

Een concert van de populaire popgroep Backstreet Boys zorgde op 20 juli voor een volkstoeloop in Oostende. Samen met de stad Oostende en de organisatie organiseerden we het vervoer tussen de parking Oosteroever en het Klein Strand, waar het optreden plaatsvond. Op de piekmomenten lieten we om de vijf minuten een bus rijden. Voor de concertgangers werd een evenementenbiljet geactiveerd.

Oudejaarsnacht

De Lijn heeft in de nacht van oud naar nieuw in heel Vlaanderen 184 700 feestvierders vervoerd, 14 000 of 8 procent meer dan met oudejaar 2013. Veruit de meeste feestvierders telden we in de provincie Antwerpen (128 000). In 40 gemeenten en districten konden we daar gratis of goedkoper vervoer aanbieden dankzij financiële steun van de plaatselijke overheid. In de andere provincies vervoerden we de meeste feestneuzen in Vlaams-Brabant (22 000), gevolgd door West-Vlaanderen (20 000), Oost-Vlaanderen (11 400) en Limburg (3 300). In heel Vlaanderen werden 400 vrijwillige medewerkers en 205 extra voertuigen ingezet op 127 lijnen.

Nieuw nachtnet in Gent

Om zorgeloos te kunnen feesten, is het openbaar vervoer ook 's avonds in veel Vlaamse steden een volwaardige partner. Zo is er in de steden Antwerpen, Leuven en Gent al jaren een nachtnet.

Dankzij financiering van de Vlaamse regering en de stad Gent konden we op 17 oktober een uitgebreid en verbeterd nachtnet introduceren in Gent. Om de herkenbaarheid te verhogen, kregen de 8 nieuwe nachtlijnen hetzelfde traject en lijnnummer als de bussen overdag. Een vlotte overstap tussen de nachtlijnen is verzekerd doordat de bussen op 3 tijdstippen samenkomen in Gent Zuid. Alleen lijn 1 vertrekt vanop de Korenmarkt. De bussen rijden tot 1 uur 's nachts.

De eerste resultaten zijn zeer positief. In de eerste maand maakten al 8 400 reizigers er gebruik van, en ook nadien bleef het gebruik toenemen. Tussen de invoering en het einde van het jaar vervoerden we bijna 28 000 reizigers met het nachtnet, waarvan meer dan 12 000 in de maand december. Oudjaar was goed voor 1500 feestvierders op ons nachtnet. We merken dat het gebruik ook op weekdays in de lift zit.

Het nachtnet is een goede zaak voor het Gentse cultuurleven, omdat bezoekers van een late voorstelling nog met de bus terug naar huis kunnen. Daarom sloten we ook een unieke samenwerking met NTGent: een ticket voor een voorstelling in het Gentse cultuurhuis kan sinds september ook gebruikt worden als vervoerbewijs voor de bus of de tram.



Een vervoercombinatie voor elke reiziger

Onze trams en bussen vormen een onderdeel van een bredere vervoermix. We willen helpen om alle vervoermodi op elkaar af te stemmen, zodat onze klanten snel en comfortabel op hun bestemming raken.

De Lijn stapt in Blue-bike

De raad van bestuur besliste op 19 maart 2014 om mee te investeren in Blue-bike fietspunten aan haltes van De Lijn. Zo willen we sommige haltes uitbouwen tot multimodale knooppunten waar tram, bus en (deel)fiets op elkaar aansluiten.

Blue-bike is vandaag al actief in 42 Belgische stations. Abonnees kunnen er een fiets huren voor hun natransport. De fiets moet worden teruggebracht naar hetzelfde ontleempunt.

Uit onderzoek dat we in 2013 uitvoerden, bleek dat 22 procent van de Blue-bike-gebruikers al een abonnee was van De Lijn. Bovendien gaven heel wat reizigers - 40 procent van de privé-gebruikers en 57 procent van de zakelijke - aan dat ze het systeem meer zouden gebruiken indien het via hun MOBIB-chipkaart beschikbaar zou zijn.



Antwerpenaars combineren Velo-fiets met De Lijn

Samen met het affichagebedrijf Clear Channel en de stad Antwerpen bieden we sinds juni 2011 het leenfietsensysteem Velo aan in Antwerpen. Uit een bevraging bleek dat negen op de tien gebruikers tevreden zijn over het systeem. Driekwart van de gebruikers die Velo met het openbaar vervoer combineren, zegt nu vaker naar een andere bestemming te rijden dan voorheen. Deze resultaten tonen aan dat co-modale vervoersystemen het gebruik van het openbaar vervoer ten goede komen.

Meer dan 32 000 Antwerpenaars - vooral hoger opgeleide dertigers en veertigers - hebben al een Velo-jaarkaart. De meesten zijn ook gebruikers van De Lijn. Ze gebruiken de Velo-fietsen vooral voor vrijetijdsverplaatsingen. Een ruime groep (70 procent) gaf aan het systeem nog meer te zullen gebruiken indien er extra stations komen. Een groep van 36 procent zou zijn gebruik uitbreiden als ze met één kaart alle vervoersmiddelen (Velo, trein, tram en bus) kunnen gebruiken.



Week van de Mobiliteit

Tijdens de Week van de Mobiliteit in september vestigden we de aandacht op ons eigen aanbod én op mobiliteitsalternatieven zoals carpoolen en deelfietsen. Met een voordelige dagpas ter waarde van 3 euro kon het hele net van De Lijn onbeperkt gebruikt worden (met uitzondering van de Limburgse snellijnen). Op donderdag 18 september hielden we een "Car free day" en riepen we onze medewerkers op om autovrij naar het werk te komen. In verschillende steden trakteerden we onze reizigers, samen met de radiozender StuBru, op akoestische mini-concertjes op bus en tram.



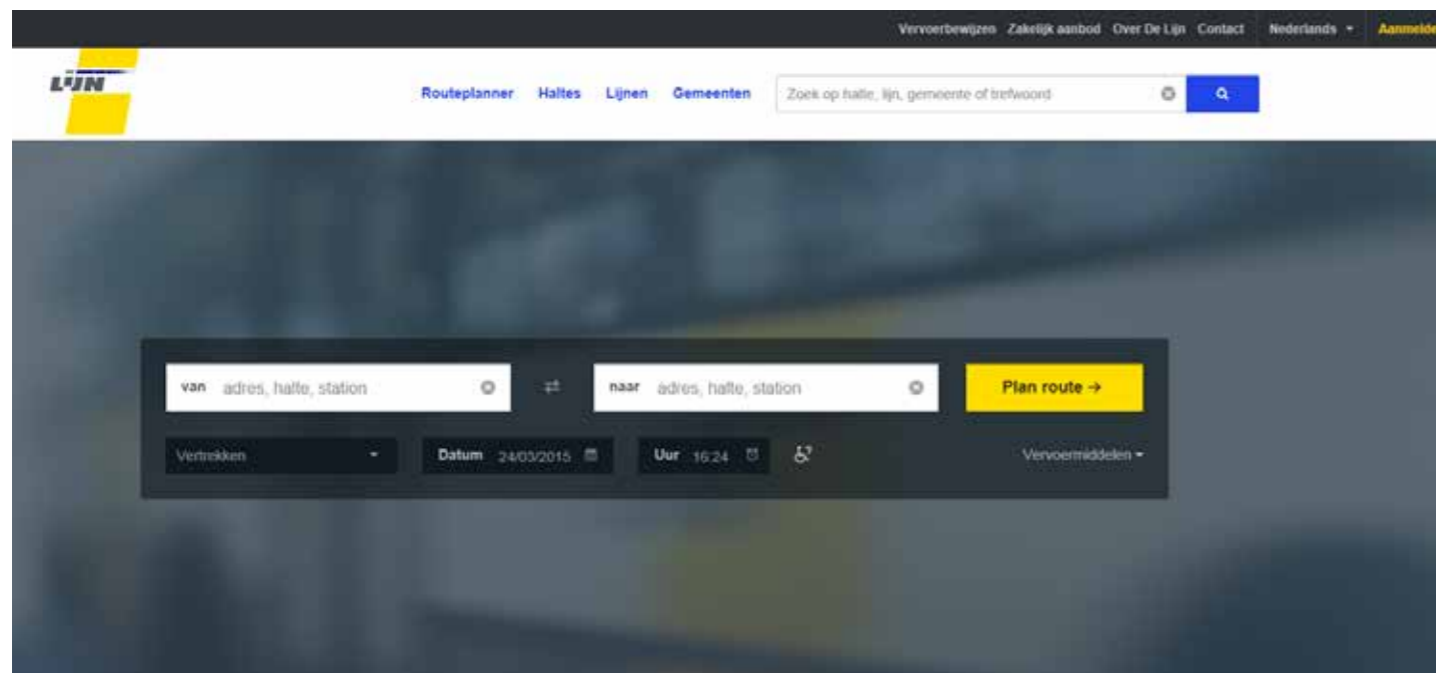
Persoonlijk reisadvies, waar en wanneer het moet

De drempelvrees voor het openbaar vervoer wegnemen doen we onder meer met onze online reisinformatietoepassingen. We volgen daarbij het toenemende gebruik van smartphones, die afgelopen jaar al goed waren voor 1,5 van de 3,5 miljoen afgeleverde reisadviezen. Dankzij een verbeterde zoekfunctie voor dienstregelingen, een snellere routeplanner en een nieuwe mobiele app wordt het ook voor occasionele reizigers erg eenvoudig om de bus of de tram te nemen.

Nieuwe website wordt persoonlijk

Halfweg oktober lanceerde De Lijn haar vernieuwde website (delijn.be) die een belangrijke rol speelt in het personaliseren van onze reisinformatie. Bezoekers kunnen zich nu online registreren en hun favoriete routes aan hun profiel toevoegen. Ze worden dan persoonlijk op de hoogte gebracht van eventuele wijzigingen in hun routes.

De nieuwe site, die ook mobiel te bekijken is, zorgde ook voor een forse groei van het aantal bezoekers aan onze site. In de maand van de lancering steeg het aantal bezoekers al met bijna zeven procent tegenover een jaar eerder.



App zegt wanneer je moet afstappen

De nieuwe smartphone-app 'halte aankondiging' helpt de reiziger om te weten waar en wanneer hij moet afstappen. Dankzij de gps-functie op de smartphone kan de app precies achterhalen waar de bus of tram zich bevindt.

Gebruikers van de app kiezen eerst de lijn die ze willen nemen en waar ze willen afstappen. De applicatie vertelt op elk moment hoeveel minuten ze nog van hun afstaphalte verwijderd zijn en toont de tussenliggende haltes en reistijden in een parelsnoer. De app waarschuwt ook wanneer de bus of tram zich op drie minuten van de afstaphalte bevindt.

De app is gratis beschikbaar in Google Play (Android) en de App Store van Apple (iOS). Als de test succesvol is, wordt de toepassing in 2015 geïntegreerd in de reisinfo-apps van De Lijn.

Snel een trip plannen

Onze nieuwe online routeplanner werd een pak sneller en intuïtiever. Het volstaat om enkele beginletters in te geven om het vertrek- en/of eindpunt te selecteren uit een lijst. Daarnaast kan de reiziger zijn volledige route bekijken op een kaart of downloaden als pdf.

Ook de nieuwe dienstregelingszoeker bespaart onze klanten heel wat muisklikken. De dienstregeling verschijnt meteen op het scherm, en er kan zonder nieuwe zoekopdracht gezocht worden op alternatieve data of rijrichtingen. Dankzij de realtime functie is elke opgevraagde route volledig gesynchroniseerd met de laatste reisinformatie.

Meer sms-tickets, minder fraude

De populariteit van het sms-ticket blijft jaar na jaar toenemen. In 2014 werden er 9,9 miljoen verkocht, een toename met 22 procent tegenover 2013 en met 77 procent tegenover 2012. De verkoopstijging is grotendeels te danken aan het grotere aantal gebruikers: we telden 818 000 unieke gsm-nummers, 17 procent meer dan in 2013.

Een sms-ticket kan zonder voorafgaande registratie gekocht worden door een sms-bericht te verzenden naar een verkort nummer. De sms-tickets helpen de stiptheid te verbeteren, omdat chauffeurs minder tijd verliezen met biljetten verkopen en wisselgeld zoeken. Voor onze klanten is het sms-ticket tot 22,5 procent goedkoper dan een papieren biljet.



Zwartrijden op laagste peil in zeven jaar

De Lijn heeft het aantal controles op vervoerbewijzen de voorbije jaren sterk opgedreven. In combinatie met bewustmakingscampagnes hebben we zo het aantal zwartrijders op ons net sterk teruggedrongen. Telden we in 2008 nog 1 zwartrijder per 31 passagiers, in 2014 was dat gedaald tot 1 op 43. Dat betekent dat bijna 98 procent van de reizigers wel correct betaalt.

Er werden 2,068 miljoen reizigers gecontroleerd, 11 procent meer dan in 2013. Het aantal opgestelde processen-verbaal bleef vrijwel stabiel op 47 775. Zowat 60 procent van de betrapte zwartrijders zijn jongeren onder de 25 jaar, met een gemiddelde leeftijd van 17 jaar. Zwartrijden komt ook meer dan gemiddeld voor bij mannen en in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, waar we de grootste tramnetten uitbaten.

Meestal gaat het om reizigers die geen vervoerbewijs op zak hebben. Een andere belangrijke categorie (11%) is fraude met sms-tickets. Daarbij koopt de zwartrijder pas een sms-ticket wanneer hij de controleur ziet opstappen, terwijl hij dit zou moeten doen voor het opstappen.

Om de fraude met sms-tickets aan te pakken, sturen we deze tickets tijdens controleacties soms met enige vertraging door. Wie zijn ticket pas koopt na het opstappen, valt op die manier door de mand. We combineerden deze acties met een campagne op sociale media (Facebook en Twitter) en op de campagnesite www.zwartrijden.be. Daar toonden we vier ludieke filmpjes die duidelijk de boodschap brachten dat sms-tickets kunnen vertraagd worden, en dat men ze moet kopen vooraleer de bus of de tram te nemen.

'Oeps, vergeten' is smoes nummer één

Geen smoes is zo creatief of onze controleurs hebben ze al wel eens gehoord. Dit is de top-vijf van de populairste uitvluchten van zwartrijders:

1. Oeps! Vergeten!
2. Het was maar voor één halte hoor.
3. De bus zat overvol en ik geraakte niet tot bij het bakje om mijn kaart te valideren.
4. Ik heb geen krediet meer op mijn gsm en kan dus geen sms-ticket aankopen.
5. Ik wist niet dat mijn abonnement verlopen was.

Een aantal creatieve uitvluchten hebben we verwerkt in een compilatiefilmpje dat we deelden op onze website. Smoezen verzinnen heeft overigens geen enkele zin. De controleur stelt in een proces-verbaal alleen vast dat een reiziger geen geldig vervoerbewijs heeft. De eigenlijke boete moet men aanvechten bij de dienst Administratieve Boetes.

Eenvoudigere tarieven met sociale correctie

De hervorming van het tarievenstelsel moet vanaf februari 2015 de financiële gezondheid van De Lijn mee garanderen. Een gemiddelde rit wordt duurder, maar blijft goedkoop in vergelijking met onze buurlanden. Ons tariefstelsel wordt eenvoudiger en transparanter, en we behouden een belangrijke sociale correctie voor sociaal zwakkeren.

Voor 65-plussers voeren we op 1 september 2015 een goedkoop jaarabonnement in van 50 euro. Ook jonge kinderen (6 tot 11 jaar) en rechthebbenden op een sociaal tarief (Verhoogde Tegemoetkoming en Vervoergarantie) komen in aanmerking voor zo'n goedkoop jaarabonnement. De tarieven van de gewone abonnementen worden verhoogd.

De tien vroegere varianten van onze losse vervoerbewijzen worden vereenvoudigd tot drie tarieven: een biljet (3 euro), een sms-ticket (1,80 euro + 0,15 euro voor de aanvraag-sms) en een rittenkaart of Lijnkaart (1,40 euro per rit).

Een andere nieuwigheid is de invoering van een tarief per uur, in plaats van een tarief op basis van het aantal doorlopen zones. Voortaan mag men binnen het uur onbeperkt overstappen en daarna zijn rit beëindigen (behalve bij een sms-ticket).



Campagnes tonen de weg naar bus en tram

De taak van een openbaarvervoermaatschappij is meer dan mensen van punt a naar punt b brengen. We zien het ook als onze opdracht om zoveel mogelijk Vlamingen bewust te maken van onze mobiliteitsoplossingen. We doen dat met een mix van speelse bewustmakingscampagnes, praktische nieuwe formules en een harde aanpak van zwartrijders.

Het stressmannetje valt in de prijzen

Het “stressmannetje” Juul was de voorbije jaren het gezicht van de mediacampagnes van De Lijn. Vlaanderen heeft zich duidelijk herkend in het vloekende en schreeuwende poppetje, dat de innerlijke stress vertolkt die automobilisten in het stadsverkeer ondervinden. Zijn tv-optredens kregen een verlengstuk op sociale media. Zijn originele tv-spotjes werden op het YouTube-kanaal van De Lijn bijna 1,2 miljoen keer bekeken, en op verschillende Facebookpagina’s heeft hij liefst 240 000 fans.



Win een Juul

Hoe populair het stressmannetje is, mag blijken uit de vele vragen die we kregen om het poppetje op de markt te brengen. Een verzoek dat we graag inwilligden, maar niet zonder er een ludieke wedstrijd en een nieuwe promospot aan te verbinden. Om kans te maken op één van de 3 500 stressmannetjes, moest men een gratis spelletje downloaden van onze website. In het spel moest men het stressmannetje een parcours door de stad laten afleggen en zijn stressniveau zo laag mogelijk houden. De spelers konden op de website ook een sms-ticket aanvragen voor een gratis bus- of tramrit. In totaal hebben we zo 10 000 gratis ritten uitgedeeld.

Reclameprijzen

Het succes van het stressmannetje werd in 2014 bekroond met enkele prestigieuze prijzen. Zo ontvingen we de “Topspots Award van de kijker”. Het stressmannetje zet de mensen ook effectief aan om de auto aan de kant te laten en het openbaar vervoer te nemen (+ 18 procent). Voor die activerende werking van de campagne kregen we een zilveren “Best of Activation” Award in de categorie “Integrated”.

De Lijn won ook de prijs “Adverteerder van het Jaar 2014” tijdens de Merit Awards, uitgereikt door het vaktijdschrift Media Marketing (MM). Deze prijs is een globale bekroning voor het onthaal van onze creatieve campagnes door het publiek, het gebruik van niet-traditionele mediakanalen, en de positieve impact op het imago van De Lijn (+ 19 procent) en de koopintentie van de Vlamingen (+ 18 procent).



De Lijn helpt tegen vakantiestress

Met verschillende acties maakten we duidelijk dat bus en tram ook in de zomer hun voordelen hebben. We lanceerden de Zomerpas, een voordelige tienrittenkaart om zonder stress of parkeerproblemen te shoppen, uit te gaan of evenementen te bezoeken. De Zomerpas werd gepromoot via een campagne in kranten, op de radio en online.

We zetten ook onze schouders onder de “ZomerBOB” campagne, door het gebruik van bus of tram aan te moedigen om veilig uit te gaan en weer thuis te geraken. Onze boodschap aan de reizigers was vooral dat ze zich vooraf moeten organiseren en hun terugrit regelen, bijvoorbeeld met de smartphone-app van De Lijn.



Dagtoerisme stimuleert Kusttram

De Kusttram is het ideale vervoermiddel voor verplaatsingen langs de Vlaamse kust. Hij heeft een hoge frequentie en bedient 68 haltes langs de kust. Zo'n 3,7 miljoen toeristen en kustbewoners namen in juli en augustus de Kusttram, een groei met drie procent tegenover vorig jaar. Een flink deel van die groei was te danken aan de Kusttram-Pluskaarten, waarvan het gebruik met 17 procent toenam. Met deze vervoerbewijzen geniet de klant een voordeeltarief op ruim 40 attracties en evenementen aan de Kust. Vooral Plopsaland, het Zandsculpturenfestival en SEA LIFE waren in 2014 populaire bestemmingen.

Klemtoon op kwali-tijd

‘Hou je handen vrij voor de leuke dingen. Neem bus of tram als je naar de stad gaat’. Met die slogan lanceerden we in september een nieuwe mediacampagne die inzoomt op één van de belangrijke voordelen van bus en tram: de extra tijd die onze reizigers hebben om met aangename dingen bezig te zijn.

De campagne omvatte twee tv-spots, die in september en oktober te zien waren. In beide spots zien we hoe de automobilist plots het stuur loslaat om iets anders te doen, bijvoorbeeld een truitje passen. In een tweede scène tonen we dat zo iets alleen kan op de bus of de tram, aangezien men daar handenvrij kan rijden. Deze boodschap werd aangevuld met een activatiecampagne, waarbij reizigers kans maakten op kortingen bij hun favoriete winkels, musea of restaurants. De campagne richtte zich immers vooral tot 26 tot 44-jarigen met een druk sociaal leven die in de stad ontspanning zoeken.

Extra aandacht voor jonge volwassenen

Jongeren in de doelgroep van 18- tot 24-jarigen reizen vaak met een Lijnkaart of sms-ticket omdat ze denken dat een abonnementsformule voor hen niet voordelig is. Daarom hebben we het jongerenmaandabonnement “Buzzy Pazz” in de kijker gezet als een slimme en goedkope manier van reizen.

Daarnaast organiseerden we in het najaar twee mailingcampagnes die gericht waren op zogenaamde “afhakers”: 18-jarigen die eerder al een Buzzy Pazz kochten, maar die niet reageerden op een verzoek om hun abonnement te verlengen.

Groene Mobizone bundelt alternatieven voor de auto

In twaalf Vlaamse steden en gemeenten sloeg De Lijn de handen in elkaar met andere mobiliteitsorganisaties om de alternatieven voor de auto in de verf te zetten. De campagne was gericht op inwoners van "Groene Mobizones", kijken waar een waaier aan duurzame vervoermiddelen beschikbaar is. Met mailings probeerden we hen ertoe aan te zetten om die ook eens uit te proberen.

In mei bereikte de actie 14 000 mensen in Antwerpen, Gent, Leuven en Hasselt. Zij ontvingen een sterk gepersonaliseerde mailing met informatie over het aanbod van De Lijn en van onze partners: de NMBS, Cambio, Blue-bike, Velo-Antwerpen en de fietspunten.

In september schreven we nog eens 10 000 inwoners aan in Aalst, Deinze, Dendermonde, Sint-Niklaas, Turnhout, Genk, Mortsel-Oude-God en Mechelen. Zij kregen een persoonlijke code waarmee ze de voorgestelde vervoermiddelen gratis konden uitproberen. De partners van deze actie waren de NMBS, Cambio en Blue-bike.

Met De Lijn haal je meer uit

Je Groene Mobizone



Meewerken aan een groen, veilig en sociaal Vlaanderen

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) betekent onder meer dat we permanent streven naar een daling van het aantal ongevallen en veiligheidsincidenten, dat we het milieu zo min mogelijk belasten en dat we werken aan een betere toegankelijkheid voor alle reizigers.

Ecologische voetafdruk

Om onze ecologische voetafdruk te verkleinen, proberen we enerzijds de bezetting van onze voertuigen te verhogen, en werken we anderzijds aan het verminderen van onze eigen milieu-impact. Deze milieu-impact becijferen we al sinds 2009 elk jaar in de EVA-score (ecologische voetafdruk). Die geeft weer hoeveel grondoppervlakte (uitgedrukt in globale hectaren) er nodig is om een bepaald verbruik en de bijbehorende afvalproductie mogelijk te maken.

	EVA 2009	EVA 2011	EVA 2012	EVA 2013	EVA 2014	Evolutie 2014 t.o.v. 2009	Evolutie 2014 t.o.v. 2013
EVA (in gha – globale hectaren)	115.251	114.666	112.354	110.161	106.525	-7,6 %	-3,3 %
EVA per reiziger (in gm)	2,170	2,088	2,065	2,042	2,002	-7,8 %	-2,0 %

Rij(met)Stijl

De Lijn Vlaams-Brabant lanceerde in maart 2014 het project “Rij(met)Stijl”, dat het energieverbruik van de bussen terug wil dringen door chauffeurs een groenere rijstijl bij te brengen. De rijstijl-indicator (RSi) brengt elke maand een overzicht van het aantal groene chauffeurs, het overmatig stationair draaien van onze motoren en het aantal ongevallen en overtredingen. De eerste resultaten zijn erg veelbelovend. Tegen eind 2014 steeg het percentage groene chauffeurs van 30 naar 75 procent en werd er 535 716 liter minder brandstof verbruikt, wat een besparing betekent van 541 528 euro.

Samenwerken loont

Het waarborgen van de sociale veiligheid op onze voertuigen en aan de haltes is absoluut noodzakelijk om het vertrouwen van ons personeel en onze klanten te behouden. Maar we kunnen dit niet alleen. Daarom streven we maximaal naar samenwerking met lokale gemeentebesturen en politiezones.

Een belangrijk samenwerkingsproject werd in 2010 opgestart tussen De Lijn Vlaams-Brabant, de politiezone AMOW en de gemeenten Asse, Merchtem, Opwijk en Wemmel. De NMBS sloot zich aan in 2012. Dit project kreeg eind 2013 een eerste positieve evaluatie. Ook in 2014 werd de samenwerking verdergezet en als zeer positief ervaren door de verschillende betrokken actoren. De mooie resultaten zijn mee te danken aan het inzetten van gemeenschapswachten en aan het project Trammelant, dat jongeren in contact brengt met chauffeurs en lijncontroleurs om het wederzijdse begrip te verhogen.

In de tweede helft van het jaar lanceerden we met de andere openbaarvervoermaatschappijen een postercampagne om gaudiefstal onder de aandacht te brengen. De campagne werd gespreid over verschillende drukke periodes, zoals de koopjesperiode, de start van het academiejaar en de eindejaarsperiode.

In 2014 ontvingen we 6 318 meldingen van incidenten, zowel verbale als fysieke agressie maar ook overlast en gaudiefstallen. Dit zijn er 1 420 meer dan in 2013. Deze stijging wordt mee verklaard door de verschillende communicatiemomenten die in 2014 ingelast werden om medewerkers aan te sporen incidenten te melden. Zo werd de meldingsfiche agressie gestroomlijnd en is deze sinds juni 2014 ook digitaal ter beschikking. Het aantal aandachtsbuurten blijft een dalende trend vertonen. In 2014 was in 99,3 procent van de 7 673 buurten waar De Lijn een halte heeft geen verhoogde inzet van veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Het aantal ‘fase 3’ aandachtsbuurten, waar om bijstand van de lokale overheid en politie moet worden verzocht, bleef beperkt tot 0,1 procent.

Rij met stijl

UKKEL

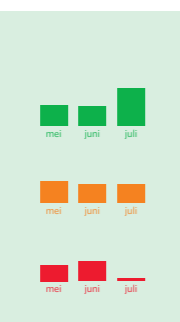
JULI

Ecorijden

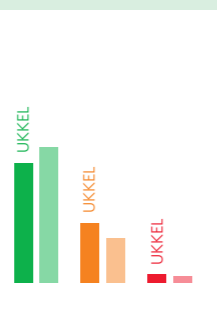
63,6% groene chauffeurs in juli



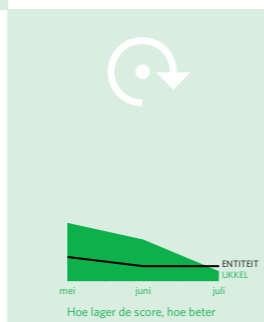
evolutie laatste 3 maanden



vergelijking Ukkel vs entiteit in juli



overmatig stationair draaien



2 ongevallen in juli

-5

t.o.v. vorige maand



verkeersovertreding in juli

-3

t.o.v. vorige maand

Duurzame groei voor De Lijn in Leuven

De Leuvense bussen van De Lijn vervoeren elk jaar 45 miljoen reizigers, een aantal dat de komende jaren nog zal toenemen. Om de binnenstad aantrekkelijk te houden, hebben we samen met de stad Leuven verschillende maatregelen genomen om bussen uit het stadscentrum weg te halen, de veiligheid rond het busstation te verhogen en de verstandhouding tussen fietsers en buschauffeurs te verbeteren.

Dubbele dienst op de Ring

Naast de bestaande (buiten)ringbus introduceerden we in april een nieuwe binnenringbus, die om de tien minuten in wijzerzin rond de stadskern rijdt. Het belangrijke traject tussen het station en het UZ Gasthuisberg wordt zo ingekort van 12 tot 7 minuten, zonder dat de bus door de binnenstad rijdt. Beide ringbussen rijden voortaan ook op zaterdag.

Het traject van lijn 337 Waver - Leuven werd, in de richting van het station, verplaatst van de binnenstad naar de buitenring. Zo haalden we dagelijks vijftig bussen uit het centrum. Bovendien boekt de bus een tijdswinst van 8 tot 10 minuten.

Op langere termijn zal ook de busroute in de benedenstad, tussen de Dirk Boutslaan en Kapucijnenvoer, veranderen. Dit traditionele knelpunt zal worden omgevormd tot een verkeersluwe zone.



Veiliger busstation

Met 350 bussen en duizenden reizigers tijdens de spitsuren is het Leuvense busstation een bijzonder druk knooppunt waar bussen, fietsers en voetgangers elkaar moeten kruisen. Naar aanleiding van twee ongevallen hebben we met steun van de stad Leuven een sensibiliseringscampagne opgestart om de veiligheid aan het busstation te verhogen.

Nieuwe wegmarkeringen verhogen de waakzaamheid. Een rode wegmarkering geeft aan uit welke richting de bus binnenrijdt, en aan beide uiteinden van de perrons werd een blauwe voetgangers-suggestiestrook aangebracht. In de loop van 2015 zullen we enkele infoborden en schermen verwijderen om de zichtbaarheid te verbeteren. De perrons worden veiliger dankzij verhoogde boordstenen en antisliptegels. En een nieuwe afscheiding moet voorkomen dat reizigers zonder kijken oversteken.

Een herverdeling van de buslijnen over de verschillende perrons zal zorgen voor een betere spreiding van de reizigers en een vlottere doorstroming van de bussen. We plannen ook de aanleg van een dertiende perron dat tijdens de spits een deel van de drukte moet opvangen. In de loop van 2016 zal de ruimere omgeving van het busstation worden heringericht, met plaats voor nog eens vijf nieuwe bushaltes.

Intussen loopt ook een simulatiestudie waarin de effecten van een gewijzigde verkeerscirculatie worden onderzocht, zoals de invoering van één rijrichting voor de bussen en een verbreding van de perrons. Samen met de stad onderzoeken we de mogelijkheid van een tweede busstation op een andere locatie in Leuven.



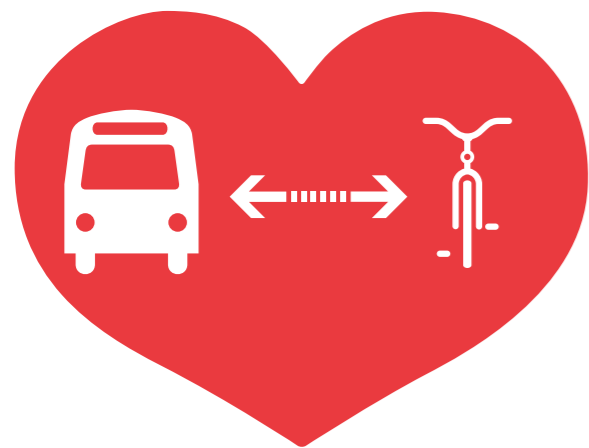
Reizigers en chauffeurs denken mee

Omdat reizigers en chauffeurs veel problemen kunnen signaleren en oplossingen suggereren, hebben we ook hen betrokken bij het denkproces om de veiligheid te verhogen. Ze konden hiervoor suggesties doen via Facebook en e-mail. Op 8 en 9 mei plaatsten we een Babelbox in het busstation waar reizigers eveneens hun ei kwijt konden. Via een speciale webpagina (www.delijn.be/busstation) brachten we verslag uit van de genomen maatregelen. Deze participatieve actie maakte deel uit van een campagne die in het voorjaar gelanceerd werd onder het motto "In elke goede relatie heb je oog voor elkaar".

Samen met fietsers

Fietsers en bussen zouden partners moeten zijn in het streven naar een leefbare binnenstad en een duurzaam klimaat. Maar in de praktijk zijn er soms wrijvingen omwille van de beperkte ruimte waarin beide groepen zich moeten bewegen.

Samen met de stad en de fietsersbond lanceerden we een sensibiliseringscampagne met de slagzin "In elke goede relatie... neem je ook wel eens afstand van elkaar". De campagne werd gevoerd met flyers, affiches en een speciale webpagina (www.delijn.be/fietsenbus) en gaf concrete tips aan fietsers en buschauffeurs. Zo vragen we aan de eersten om bussen niet langs rechts in te halen, en aan de laatsten om in zones met veel fietsers stapvoets te rijden. De drie partners engageren zich ook om structurele maatregelen uit te werken.



De Lijn voor iedereen

Als openbaarvervoermaatschappij streven we ernaar om alle mogelijke klanten een gebruiksvriendelijke, veilige en comfortabele ervaring aan te bieden. Een belangrijk element daarin is het streven naar een permanente verbetering van de toegankelijkheid. De grote lijnen daarvan hebben we in 2014 vastgelegd in het beleidsplan toegankelijkheid. Dit plan steunt op de principes van universal design (ontwerpen voor iedereen) en omvat verschillende krachtlijnen:

- Samenwerking met experts, zoals het Vlaams expertisecentrum Toegankelijkheid, de provinciale adviesbureaus en gebruikersorganisaties bij de uitwerking van het plan.
- Al onze chauffeurs leren in hun basisopleiding om te gaan met personen met een beperking. Sinds 2014 komt daar een extra voortgezette opleidingsmodule toegankelijkheid bij.
- Het uitbreiden van de toegankelijkheid van bussen en trams. Zo zal tegen eind 2015, na de ingebruikname van nieuwe hybride bussen, 85 procent van onze totale busvloot toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Daarnaast willen we samen met de wegbeheerders investeren in aangepaste haltes, vooral in stedelijke omgevingen en op specifieke plaatsen zoals ziekenhuizen of woonzorgcentra.
- We werken aan een kwaliteitslabel dat duidelijk maakt welke vervoershulpmiddelen (zoals rolstoelen of scootmobiel) mee kunnen op bus of tram.

BlueAssist is een universeel hulpmiddel waarmee mensen die het moeilijk hebben om informatie te begrijpen of zelf begrepen te worden hulp kunnen vragen aan medeburgers, via een kaartje of een smartphone. Samen met de vzw BlueAssist hebben we een campagne opgezet om het gebruik van dit hulpmiddel in het openbaar vervoer aan te moedigen.

Omdat er altijd nog gevallen zullen zijn waarin het openbaar vervoer geen oplossing kan bieden, zal ook het deur-tot-deur-vervoer moeten blijven bestaan. We willen samen met de Vlaamse Regering een duidelijke taakverdeling afspreken om beide diensten elkaar zoveel mogelijk te laten aanvullen.

Kusttram weer wat veiliger

De Lijn investeerde in 2014 opnieuw heel wat tijd, geld en energie in veiligheidsmaatregelen voor de Kusttram, onder meer met een communicatiecampagne die tot over de taalgrens reikte. Met een nieuw campagnebeeld maken we visueel duidelijk dat de Kusttram altijd voorrang heeft, zelfs op het zebrapad. Het nieuwe beeld is onder meer terug te vinden op de veiligheidsspandoeken die langs de Kusttramlijn hangen. De Lijn voerde in de zomer ook een veiligheidscampagne onder de slogan 'Geniet van de kust, maar ... wees u wel van de tram bewust!'.

Mede dankzij alle inspanningen vielen er in 2014 geen ernstige ongevallen te betreuren. We willen evenwel blijven werken aan de sensibilisering van alle weggebruikers. Ongevallen door onoplettendheid of onwetendheid komen immers nog altijd voor.

De vernieuwing van de doortocht van Blankenberge, een investering van 12,7 miljoen euro die in 2014 werd afgerond, zal een belangrijke bijdrage leveren tot een veiligere Kusttram. Op het traject van 2,85 kilometer namen we verschillende maatregelen:

- De voetgangers- en autodoorsteeken en de signalisatie werden visueel verbeterd. De trambedding en de wegbedding kregen een andere kleur, en we legden licht verhoogde boordstenen aan die wel nog overrijdbaar zijn voor de hulpdiensten.
- De haltes Blankenberge Markt en Wenduine Harendijke werden toegankelijker gemaakt. Van de 68 haltes van de Kusttramlijn zijn er nu 38 toegankelijk voor personen met een fysieke beperking.
- Tussen Blankenberge Markt en Karel De Swertlaan kreeg de Kusttram een eigen bedding. De Kusttram kan hierdoor ook stipter en vlotter rijden.

De spoorwerken gebeurden in drie fasen en namen ruim drie jaar in beslag, tot einde mei 2014. Er werd gekozen voor een duurzame opbouw die op termijn minder grote onderhoudswerken nodig maakt.

De Kusttram heeft altijd voorrang!



Een nieuwe en betrokken organisatie

Een ingrijpende reorganisatie heeft in 2014 veel inspanningen gevraagd van onze medewerkers. Toch zien we dat zij zich betrokken voelen en samen de uitdagingen willen aangaan.

De Lijn van de Toekomst

Onder de noemer “De Lijn van de Toekomst” hebben we de organisatie van onze ondersteunende diensten grondig aangepast om beter voorbereid te zijn op enkele grote uitdagingen: meer concurrentie als gevolg van de liberalisering van de markt, mondige en zelfbewuste klanten en de vraag naar maximale transparantie en efficiëntie. In onze nieuwe organisatie maken we ruimte vrij om ons te focussen op onze kerntaken en op samenwerking met lokale stakeholders.

Een hoeksteen van de Lijn van de Toekomst is het onderbrengen van administratieve diensten en knowhow (HR, Financiën & ICT en grote delen van Marketing) in gespecialiseerde centra, de zogenaamde Shared Service Centers (SSC). Daarnaast richtten we ook verschillende Competence Centers (CC) op, die specifieke kennis moeten samenbrengen en ontsluiten naar de hele organisatie. De entiteiten (provinciale zetels) krijgen zo meer ruimte om zich te concentreren op hun kerntaken: Exploitatie, Techniek en Stakeholdermanagement.

Zo werd de volledige back office voor het abonnementenbeheer ondergebracht in het SSC Abonnementen in Oostende, terwijl Mechelen de ICT Helpdesk huisvest. Ook de afdelingen in Leuven, Gentbrugge, Hasselt en Brugge kregen specifieke functies toebedeeld.



Eerste Lijnpei/ijler geeft inzicht in organisatie

In het voorjaar van 2014 hebben we voor het eerst een grote bevraging gehouden naar de tevredenheid van onze medewerkers, de zogenaamde Lijnpei/ijler. We willen de enquête voortaan om de twee jaar organiseren.

De resultaten zullen een krachtig instrument worden om ons HRM-beleid te evalueren en bij te sturen. Het is een manier om te achterhalen wat er zich echt afspeelt op de werkvloer. In totaal hebben 4 092 personeelsleden vrijwillig aan het onderzoek meegewerkt.

Een belangrijk positief punt is dat 7 op de 10 medewerkers tevreden zijn over hun job en De Lijn zouden aanbevelen als werkgever bij vrienden. Vooral de relatie met andere collega's, de jobinhoud en de jobzekerheid dragen daar toe bij. Acht op de tien geven aan dat ze ook in de toekomst bij De Lijn willen blijven werken.

Daarnaast komen volgende werkpunten naar voren:

- Onze medewerkers vragen meer feedback op hun prestaties, en meer inspraak en zelfstandig werken.
- De informatie stroomt nog te slecht door van leidinggevenden naar de medewerkers.
- Chauffeurs klagen over de lange concentratietijd en de hoge stress.
- Onze technici ervaren een hoge mate aan fysieke belasting en vragen meer opleidingsmogelijkheden.
- Bedienden zoeken vooral meer opleidings- en doorgroeimogelijkheden.

Werkgroepen hebben in het najaar voorstellen uitgewerkt voor concrete maatregelen op basis van deze nieuwe inzichten. Het resultaat is een actieplan om de tevredenheid van de medewerkers te verhogen, waarover we begin 2015 hebben gecommuniceerd naar onze medewerkers.

Minder arbeidsongevallen

De Lijn engageerde zich in 2013 in een cao om het aantal en de ernst van arbeidsongevallen te verminderen. Daarbij werd onder meer afgesproken dat een bonus wordt uitbetaald van maximaal 140 euro bruto (bij voltijdse tewerkstelling) als de frequentiegraad van de arbeidsongevallen zou dalen. Die frequentiegraad is de verhouding van het aantal arbeidsongevallen met werkverlet tot de gepresteerde uren van alle werknemers.

Tijdens de referentieperiode (januari – juni) daalde de frequentiegraad van 34,07 in 2013 naar 32,30 in 2014. Alle medewerkers kregen dan ook de bonus uitbetaald. Er moet wel worden opgemerkt dat er in 2013 vrij veel arbeidsongevallen plaatsvonden. Er is dus nog ruimte om de frequentiegraad verder naar omlaag te krijgen. De doelstelling moet zijn om deze indicator tegen 2020 bijna te halveren.



Gele stelplaats

Omdat één op de vijf ongevallen te wijten is aan vallen en struikelen, werd in 2014 rond dat probleem gewerkt. We gaven onze medewerkers concrete tips om dergelijke ongelukken te voorkomen.

In de stelplaats van Leuven werd een proefproject uitgevoerd om de struikelgevoelige plaatsen in kaart te brengen, zoals boordstenen, kleine niveauverschillen, roosters en afvoergoten. Waar mogelijk werden deze struikelplaatsen weggewerkt. Waar dit niet kon, brachten we een opvallende gele signalisatie aan. Zo werd Leuven de eerste “gele stelplaats”.

Dit initiatief wordt verder uitgerold naar andere stelplaatsen.



Groene loper voor personeel

In de stelplaats van Hasselt introduceerden we een systeem van interne voet- en fietspaden om aanrijdingen te voorkomen tussen de verschillende soorten gebruikers. Voetgangers moeten er groene wandelpaden gebruiken, fietsers moeten de rijrichting van de bussen volgen om zich te verplaatsen. Met een extra doorgang zorgden we ervoor dat minder voetgangers over de drukke koer moeten lopen. Struikelgevoelige plaatsen werden aangegeven met opvallende, gele markeringen.



Op zoek naar de technici van morgen

De Lijn kampt met een tekort van ongeveer 10 procent aan technische profielen. Die situatie zal er niet snel op verbeteren omdat de komende jaren heel wat medewerkers met pensioen gaan. Om het tekort aan te pakken, nodigen we vandaag alvast in Vlaams-Brabant technische scholen uit om een kijkje te komen nemen in onze onderhoudscentra.

De schoolbezoeken worden zo concreet en interactief mogelijk gemaakt. De klassen worden opgehaald met de bus en krijgen na een algemene presentatie een rondleiding in de stelplaats. Zo hopen we voldoende jongeren warm te maken voor een stage en eventueel ook voor een latere job als technicus bij De Lijn.

Het leggen van de contacten met scholen is een investering op lange termijn. De doelstelling is om in het voorjaar van 2015 één à twee scholen per maand op bezoek te krijgen, om in het najaar de stages te laten plaatsvinden.



Modern ticketingsysteem voor hele vloot

Alle bussen en trams van De Lijn waren eind 2014 uitgerust met het nieuwe ReTiBo-systeem (Registratie-, ticketing- en boordcomputer). Het ReTiBo-project omvat de installatie van boordcomputers en aanraakschermen, 12 000 contactloze kaartlezers en 65 verkoopautomaten, de ontwikkeling van bijbehorende software, en opleidingen van het personeel. Daarnaast moeten alle reizigers van De Lijn een nieuwe MOBIB-kaart krijgen om van het nieuwe systeem gebruik te kunnen maken.

De vier deelprojecten voor 2014 werden uitgevoerd: de uitreiking van MOBIB-kaarten voor 65-plussers, het testen van de compatibiliteit van het systeem met de kaarten van de Brusselse vervoermaatschappij MIVB, de uitrusting van alle 4 500 voertuigen, en het testen van een nieuw systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding met korteafstandsradio (KAR) via de nieuwe boordcomputer. Deze testen werden uitgevoerd met tien bussen op het traject tussen Brussel en Leuven.

De uitrusting van de voertuigen met het ReTiBo-systeem kon al eind september, vijf maanden vroeger dan voorzien, worden afgesloten. Tegen einde oktober werden ook alle bestaande trams met het systeem uitgerust. Voor alle nieuwe bussen en trams zal de installatie door onze constructeurs worden voorbereid en door De Lijn worden afgewerkt.



Bussen en trams voor de 21ste eeuw

De Lijn maakt sinds enkele jaren volop werk van de vernieuwing van haar rollend materieel. Onze bussen en trams worden zuiniger, schoner en veiliger, maar ook aangenamer voor de reiziger. En met de geleidelijke uitrol van draadloos internet in onze voertuigen kunnen we een nieuw argument bieden om de auto aan de kant te laten.

Recordinvestering in nieuwe trams

De Lijn lanceerde in februari 2014 de aanbesteding voor de aankoop van 146 moderne trams, ter vervanging van de Kusttrams en de kleine trams. Met een bedrag van ruim 320 miljoen euro is dit onze grootste aankoop ooit. De nieuwe trams worden in principe vanaf 2018 in gebruik genomen. De totale tramcapaciteit van De Lijn zal zo met een kwart (30 000 plaatsen) toenemen. Alle trams worden gebouwd op hetzelfde technologisch platform, wat de kosten voor ontwikkeling en onderhoud helpt beperken.

Van de 146 trams zullen er 62 worden ingezet aan de Kust. Antwerpen krijgt 66 nieuwe trams en Gent 18.

De nieuwe aanbesteding komt bovenop de ingebruikname, in de loop van 2015, van 48 eerder bestelde trams (10 voor Gent en 38 voor Antwerpen). Deze trams, waarvan 20 extra lange Flexity-trams, zullen de capaciteit doen toenemen met 9 358 reizigers per uur: 7 400 plaatsen in Antwerpen (+ 25 procent) en 1 958 in Gent (+ 15 procent). Omdat de vrijgekomen Hermelijntrams een kwart van de oude PCC-trams vervangen, worden nog eens 842 extra plaatsen gecreëerd. De andere PCC's zullen minder ingezet worden.

In 2015 zal De Lijn opnieuw een bestelling plaatsen voor 40 trams: 10 gewone trams en 14 XL-trams voor Antwerpen, en 16 XL-trams voor Oost-Vlaanderen. Deze levering wordt verwacht tegen de zomer en het najaar van 2016.

1 Flexitytram = 243 auto's

De eerste van tien nieuwe zogenaamde Flexitytrams werd midden december door constructeur Bombardier geleverd in Gent. Deze extra lange lagevloertram heeft een lengte van 43 meter, ruim een derde langer dan de bestaande Hermelijntrams. Met 315 zitplaatsen vervoert hij ruim de helft meer reizigers. Wanneer alle zitplaatsen ingenomen zijn, vervoert hij evenveel mensen als 243 auto's. De trams zullen vanaf het voorjaar 2015 in het Gentse straatbeeld verschijnen, na de nodige testen en opleidingen voor de trambestuurders.

De voertuigen bieden meer plaatsen en meer ruimte dan hun voorgangers en zijn door hun lage vloer overal vlot toegankelijk. Ze beschikken onder meer over een moderne klimaatregeling en op termijn ook beeldschermen met reizigersinformatie. De trams hebben camerabewaking en beperken de schade bij aanrijdingen dankzij de 'soft front'. Ze zijn 22 tot 35 procent zuiniger dan de oude PCC's en goedkoper in gebruik en onderhoud.



Hybride busvloot wordt ruim verdubbeld

In april 2014 keurde de Vlaamse regering de aankoop van nieuwe hybride bussen goed: 105 stadsbussen en 18 kortere en smallere citybussen. Met een waarde van 38,2 miljoen euro is het de grootste Vlaamse investering ooit in hybride bussen. Hierdoor zal het totale aantal hybride bussen in de loop van 2015 toenemen van 79 naar 202. Alle voertuigen worden tegen het najaar van 2015 geleverd.

De hybride bussen combineren een dieselmotor met elektrische batterijen. Hun verbruik ligt tot 25 procent lager dan bij klassieke dieselbussen, wat de uitstoot van CO2 en schadelijke stoffen naar omlaag haalt. Bovendien zijn ze gemiddeld 30 procent stiller. De bussen besparen energie door de motor uit te schakelen bij stilstand, door remenergie op te slaan en die energie weer te gebruiken bij het vertrekken. Ze hebben ook een intelligente klimaatregeling en zuinige LED-verlichting.

Hybride bussen renderen het meest in een stedelijke omgeving. Daarom zullen ze, net als de huidige hybride bussen, worden ingezet op de stadsnetten van Antwerpen (22), Brugge en Oostende (33), Gent (30), Leuven (30) en Hasselt (8).

De investering maakt deel uit van een grondige vernieuwing van de busvloot die over meerdere jaren gespreid wordt. In 2013 bestelden we al 255 bussen met milieuvriendelijke euro VI-motoren, 5 waterstofbussen en 3 elektrische bussen. In april 2014 werd de aanbestedingsprocedure gestart voor nog eens 188 12m-streekbussen en 40 gelede bussen, die normaal gezien vanaf 2016 zullen geleverd worden.



Antwerpen heeft allerschoonste en -stilste bussen

De allerstilste en allerschoonste bussen ter wereld rijden sinds 1 december 2014 in het noorden van de provincie Antwerpen. Het zijn vijf waterstofbussen die hun brandstof gaan tanken bij Solvay in de Antwerpse haven. De waterstof die ze tanken is een restproduct van chloorproductie.

Omdat er in de motor geen verbrandingsproces plaatsvindt, zijn deze bussen superstil en produceren ze geen schadelijke uitlaatgassen zoals CO2, NOx en fijn stof. Uit de uitlaat komt zuivere waterdamp. De bussen bieden plaats aan 94 reizigers en hebben een autonomie van 350 kilometer, vergelijkbaar met een dieselbus. De bussen werden gebouwd door Van Hool uit Lier en zijn gefinancierd door de Vlaamse regering en Europa.

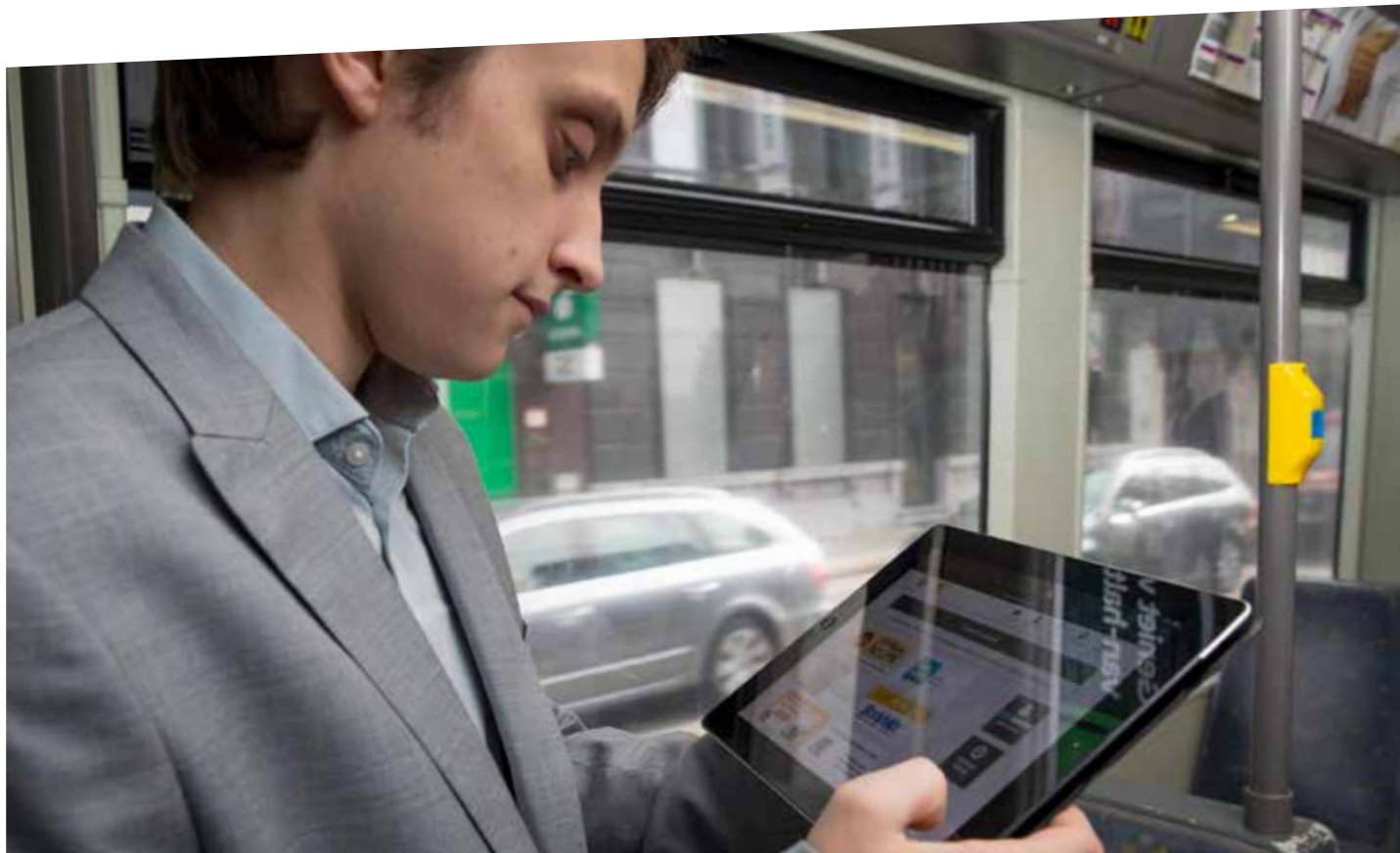


Surfen op tram en bus

Na een beperkte proefperiode in de voorbije jaren zijn we in september 2014 begonnen met wifi-verbindingen voor 90 trams in Antwerpen en Gent. In november en december lanceerden we ook 57 wifi-bussen in verschillende Vlaamse steden. Met deze innovatie spelen we in op het toenemende gebruik van mobiele toestellen en bieden we een extra argument om het openbaar vervoer te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Bovendien worden onze realtime reisinfo-toepassingen zo interessanter voor onze klanten.

De verbinding met het internet wordt gelegd via het 3G- en 4G-netwerk van Mobistar. Om technische redenen werden voorlopig alleen Hermelijntrams (45 in Gent en 45 in Antwerpen) uitgerust met gratis wifi. De 57 wifibussen worden ingezet in Leuven (16), Turnhout (10), Hasselt/Genk (9), Mechelen (14) en Aalst (8).

De wifi-installatie werd mogelijk gemaakt door een commercieel partnership tussen De Lijn, onze reclaimedochter LijnCom en Hello bank! Die laatst financiert het netwerk en mag het gebruiken om merkbekendheid op te bouwen.



Breed draagvlak voor tramprojecten

Nadat we in 2013 belangrijke knopen hadden doorgehakt over de verdere vertramming van ons netwerk, hebben we in 2014 vooral inspanningen gedaan om een breed draagvlak te creëren voor deze investeringen. Niet alleen door belanghebbenden goed te informeren, maar ook door hen waar mogelijk inspraak te geven. We doen dit vandaag al voor het Spartacus-project in Limburg en voor de tramprojecten in Vlaams-Brabant, Antwerpen en Gent.

De Lijn, pionier in PPS

Via onze dochteronderneming LijnInvest hebben we de voorbije tien jaar onze kennis over risico- en projectmanagement van PPS-projecten (Publiek-Private Samenwerking) stevig uitgebreid. Toch bevatte een rapport van het Rekenhof, dat in februari gepubliceerd werd, verschillende punten van kritiek op onze vroegere PPS-projecten. Van de aanbevelingen in het rapport pasten we intussen al zowat driekwart geheel of gedeeltelijk toe. De Lijn zal ook de resterende aanbevelingen ter harte nemen.

De dossiers die het Rekenhof analyseerde, dateren uit een tijd dat er nog geen standaardmethoden waren voor maatschappelijke kosten-batenanalyses. Onze projecten werden wel altijd getoetst aan de juridische en financiële instrumenten die op dat moment beschikbaar waren, zoals de meerwaardescan en de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Het Rekenhof wees er verder op dat de kostprijzen van sommige projecten hoger uitvielen dan aanvankelijk geraamd. Een oorzaak hiervan zijn normale prijsstijgingen voor grondstoffen en diensten. Die werden de laatste 10 jaar ongeveer 20 procent duurder als gevolg van de inflatie en indexaanpassingen. Bovendien is het moeilijk om ramingen van voor de financiële crisis nog te vergelijken met vandaag.

Brabantnet voor een Vlot Vlaanderen

De dagelijkse files naar en rond Brussel worden de komende jaren aangepakt met een combinatie van infrastructuurprojecten. Om de Vlamingen hiervan op de hoogte te houden, sloegen we de handen in elkaar met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de provincie Vlaams-Brabant en de NMBS, onder de noemer 'Vlot Vlaanderen'. Het gaat onder meer om de aanleg van 15 fietssnelwegen, de verdere uitbouw van de treinverbindingen in het Gewestelijk Express Net, en de herinrichting van het noordelijk deel van de Brusselse ring om een vlottere doorstroming mogelijk te maken.

De Lijn trekt het project Brabantnet, dat de aanleg omvat van drie nieuwe tramlijnen in Vlaams-Brabant en de Brusselse rand, tegen het jaar 2020. In de voorbereiding van Brabantnet hebben we alle inwoners van de betrokken gemeenten uitgenodigd voor informatie- en participatiemomenten, die vooraf ruim gepromoot werden. Het eerste moment vond plaats op 4 oktober in Strombeek-Bever. Vervolgens kwamen Willebroek, Londerzeel, Machelen, Diegem, Meise en Vilvoorde aan de beurt.

Tijdens deze vergaderingen verduidelikten we de achtergrond van het project met een infotentoonstelling, en boden we de bezoekers de kans om mee te debatteren en de dialoog aan te gaan. Niemand kent de lokale situatie immers even goed als zij. De antwoorden werden overgemaakt aan de studie bureaus die instaan voor het uittekenen van de plannen.



Maximaal draagvlak voor Limburgse sneltram

De Vlaamse regering koos in april 2014 het voorkeurstracé voor de sneltram Hasselt-Maasmechelen. Het zogenaamde Caetsbeek-Noord-E314 tracé loopt via Diepenbeek, Caetsbeek-Noord, Genk en de autosnelweg E314, en geniet het meeste draagvlak bij de betrokken gemeenten en bij de bevolking. Het valt ook grotendeels samen met bestaande infrastructuur, waardoor de hinder voor mens en milieu minimaal is.

De keuze werd gemaakt op basis van ruim onderzoek en overleg, waarbij tien tracés werden afgewogen op basis van milieueffecten, rijtijden, ruimtelijk onderzoek, investeringskosten, MKBA (maatschappelijke kostenbatenanalyse), lokale mogelijkheden en draagvlak. De studieresultaten hebben we ook afgetoetst met de gemeentebesturen.

In een volgende fase worden het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en de project-MER (Milieu-Effectenrapport) voorbereid. Bij een normaal verloop kan de sneltram in 2021 in gebruik genomen worden.



Gentse tramnet grondig vernieuwd

Het Gentse tramnet kende in 2014 enkele belangrijke ingrepen. In het centrum van Gent pasten we het tramnet tijdens de zomer aan in het kader van de “BraVoKo werken”, de vernieuwing Brabantdam-Vogelmarkt-Kouter.

Daarnaast hebben we – na 150 weken zonder tram – de zogenaamde PAG-as opnieuw opengesteld voor tramverkeer, om zo weer een verbinding te maken tussen Gent St-Pieters en de Kouter, via de Papegaaistraat, Annonciadenstraat en de Gebroeders Vandeveldestraat. Door deze werken werden de dienstregeling en het traject van tramlijnen 21/22 en 24 aangepast. De routes van tramlijnen 1 en 4 werden tijdelijk ingekort en aangevuld door pendelbusritten.

Lijn 4 rijdt tot UZ

In 2015 zal de tram van lijn 4 tot aan de nieuwe hoofdingang van het Universitair Ziekenhuis aan de Corneel Heymanslaan rijden. We organiseerden hierover eind augustus 2014 een informatievergadering met geïnteresseerde buurtbewoners, handelaars en personeelsleden van het UZ. De werken begonnen op 17 februari 2014 met de heraanleg van de C. Heymanslaan, met een nieuw fietspad en voetpad.



Lijnen 21 en 22 bedienen Zwijnaarde

De tramverlenging van lijnen 21 en 22 zou volgens de huidige planning eind 2015 klaar moeten zijn. Tussen januari en augustus 2014 werden de Heerweg en de Zwijnaardsesteenweg volledig heraangelegd. Naast de tramlijn werden ook nieuwe voet- en fietspaden, een nieuw wegdek en een nieuwe riolering aangelegd. Voor voetgangers en fietsers bleef de doorgang tijdens de werken vrij. Er werden omleidingen voorzien voor verschillende buslijnen.

Werfcommunicatie

Met een uitgebreide werfcommunicatie hebben we bewoners, handelaars en reizigers maximaal geïnformeerd over het verloop en de impact van de werken. Bij de start van elke nieuwe fase of bij werkzaamheden met grote impact kregen alle omwonenden een bewonersbrief in de bus. We verspreidden in de ruime omgeving folders waarin we de bereikbaarheid van de handelszaken hebben benadrukt. Op de webpagina www.delijn.be/gent konden geïnteresseerden het verloop van de werken volgen en zich inschrijven voor een nieuwsbrief.

Vertramming van lijnen 3 en 7

Met de vertramming van de buslijnen 3 en 7 willen we extra capaciteit creëren en het comfort voor de reizigers verhogen. De Kennisgevingsnota voor de vertramming van lijn 7 werd in februari 2014 door de dienst MER (Vlaamse Overheid) goedgekeurd, waarna we verder hebben gewerkt aan de inrichtings- en tracévarianten. De voorbereidende studies (verkeerscirculatie, ruimtelijke inpassing, haalbaarheid) in het kader van de Kennisgevingsnota voor lijn 3 werden eveneens afgerond.

Kleinere werven in Oost-Vlaanderen

Onze investeringen in betere infrastructuur blijven niet beperkt tot de grote en bekende projecten. Zo kreeg het nieuwe station in Aalst een mooi sluitstuk in de vorm van nieuwe, moderne luifels op de perrons geplaatst. In Evergem –Brielken zijn we in november begonnen met de aanleg van een nieuwe en beter toegankelijke eindhalte met dienstgebouw.

De Lijn heeft in 2014 ook een miljoen euro geïnvesteerd in het verlengen en beter toegankelijk en veiliger maken van 45 Gentse tramhaltes, ter voorbereiding van de komst van de nieuwe Flexitytrams. Deze werken omvatten onder meer het verhogen van de perrons voor een betere in- en uitstap, de aanleg van tactiele blindengeleiding en van hellingen, en het plaatsen van afsluitingen tussen de halte en het fietspad.

Antwerpen wordt beter bereikbaar

In Antwerpen werkten we aan de tramprojecten Livan en Brabo 2. Livan omvat de ingebruikname van de 'Reuzenpijp' – een dertig jaar oude metrotunnel die het centrum met Deurne verbindt – en de aanleg van een tramlijn tot aan de Park & Ride in Wommelgem. Brabo 2 omvat onder meer de tramverlenging tot in Ekeren, de ontsluiting van het Eilandje, een verbeterde verkeersorganisatie van het Operaplein en de aanleg van een ontbrekende schakel in het net in de Brusselstraat, tussen de Bolivarplaats en de Brederodestraat.

Brabo 2

De bouwaanvraag voor Brabo 2, beter bekend als de "Noorderlijn", werd in december 2014 goedgekeurd door de Vlaamse Overheid. Het openbaar onderzoek voor dit bouwdoossier liep van begin augustus tot einde september.

In de loop van 2014 en in de eerste helft van 2015 worden voorbereidende werken aan de nutsleidingen uitgevoerd. Om de ondergrondse tunnels en parkings op de Frankrijklei en aan het Operaplein te kunnen graven, moeten alle nutsleidingen die nu onder de Noorderleien lopen, worden verlegd.

In april 2015 starten de eerste voorbereidende wegenwerken voor de Noorderlijn, zoals de heraanleg van de Kattendijkdok Oostkaai op het Eilandje en de werken aan het kruispunt van de Noorderlaan met de IJzerlaan.

Reuzenpijp klaar voor de sneltram

De 'Reuzenpijp', de slapende metrokoker onder de Turnhoutsebaan, wordt op 18 april 2015 eindelijk geopend. De Reuzenpijp eindigt in een ondergrondse keerlus onder de Rooseveltplaats en krijgt een aansluiting naar niveau -3 van het station Opera. Er wordt een open helling (traminrit) gepland op de Frankrijklei tussen de Maria-Theresialei en de Maria-Louisalei.

Het station Astrid wordt verbouwd tot een echt openbaar vervoerknooppunt, met overstappen op de trein, streekbussen en op alle andere metrolijnen. Het station wordt ook toegankelijk gemaakt voor personen met een fysieke beperking. Ook het metrostation Zegel, op de hoek van de Turnhoutsebaan en de Zegelstraat, wordt afgewerkt en zal overstapmogelijkheden bieden met tram 10 en 24 en met de streekbussen. Andere ongebruikte stations langs de Reuzenpijp zullen worden gebruikt als nooduitgang die niet van op straat toegankelijk is.



Verlengingen Kusttram in volle studiefase

In West-Vlaanderen bestudeert De Lijn een tramverlenging aan beide uiteinden van de Kusttram: in het westen van Koksijde naar Veurne, en in het oosten een verlenging van Knokke naar Westkapelle en een aftakking van Zeebrugge naar Brugge.

Gewijzigde randvoorwaarden voor Koksijde-Veurne

In het dossier van de verbinding Koksijde- Veurne werden we geconfronteerd met ingrijpende wijzigingen in de randvoorwaarden voor het ontwerp van de tramverlenging:

- Omdat we geen toestemming kregen voor gebruik van de reservatiezone van NMBS/Infrabel, tussen het station van Koksijde en Veurne, zullen bijkomende onteigeningen nodig zijn.
- Er werden strengere eisen opgelegd voor de weginrichting en afslagstroken. Omdat hiervoor een breder wegprofiel nodig is, zal ook dit leiden tot bijkomende innames en onteigeningen.
- Omdat Infrabel een bestaande brug niet vervangt, moet een afzonderlijke brug over het kanaal gebouwd worden. Het tracé zal hierdoor moeten afbuigen.

Samen met de dienst MER wordt onderzocht of de lopende ProjectMER rechtsgeldig blijft, of moet worden herstart met een nieuwe kennisgeving. In elk geval zal er met alle betrokken partijen nieuw overleg gepleegd worden.

Onderzoek naar Zeebrugse tramtunnel

De plannen van de Vlaamse regering om in Zeebrugge een opengetijdehaven aan te leggen ter hoogte van de Vissart-sluis hebben gevolgen voor de Kusttram. De Vlaamse regering besliste om verder te gaan met het onderzoek naar de CarCoke-sluis, met aanleg van een tramtunnel en twee alternatieven voor het wegverkeer. Een nieuwe studie naar ontwerp, MER en MKBA wordt opgestart onder impuls van de afdeling Maritieme Toegang (aMT) van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

Tramverlenging Brugge – Zeebrugge

De Lijn, de NMBS en de stad Brugge hebben in 2014 een onderzoek opgestart naar een mogelijke tramverbinding tussen Brugge en Zeebrugge. Op vraag van zowel de Vlaamse als de federale regering wegen we daarbij verschillende opties af op hun haalbaarheid en de MKBA: een treinverbinding van de NMBS, een Lightrailverbinding die door De Lijn wordt uitgebaat op een spoor van Infrabel, of een tramverbinding in eigen bedding. Voor dit laatste scenario zal een studiebureau een haalbaarheids- en trechteringsstudie maken van de mogelijke tracés.

Tramverlenging Knokke - Westkapelle

Tijdens onze ontwerpweek in mei 2014 hebben we onderzoek gedaan naar de mogelijke verlenging van de Kusttram naar Westkapelle, om het geplande nieuwe ziekenhuis en de evenementensite te bedienen. Binnen het projectgebied is er ruimte voorzien voor de aanleg van een (enkelspoor)tramlijn. Dit project zou een tiental jaar in beslag nemen. Er wordt overleg gepland met de gemeente Knokke-Heist.

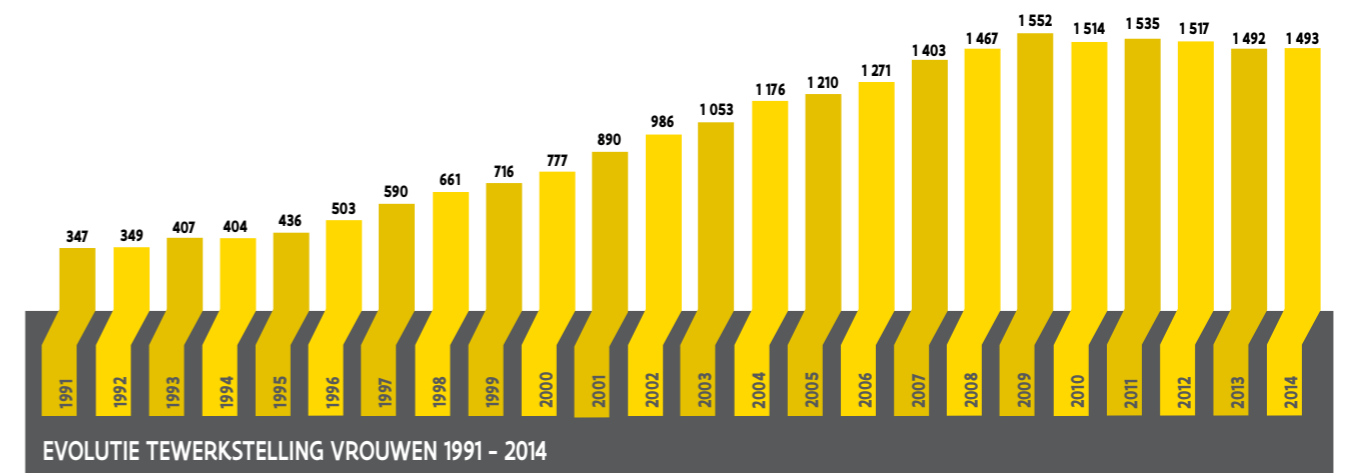
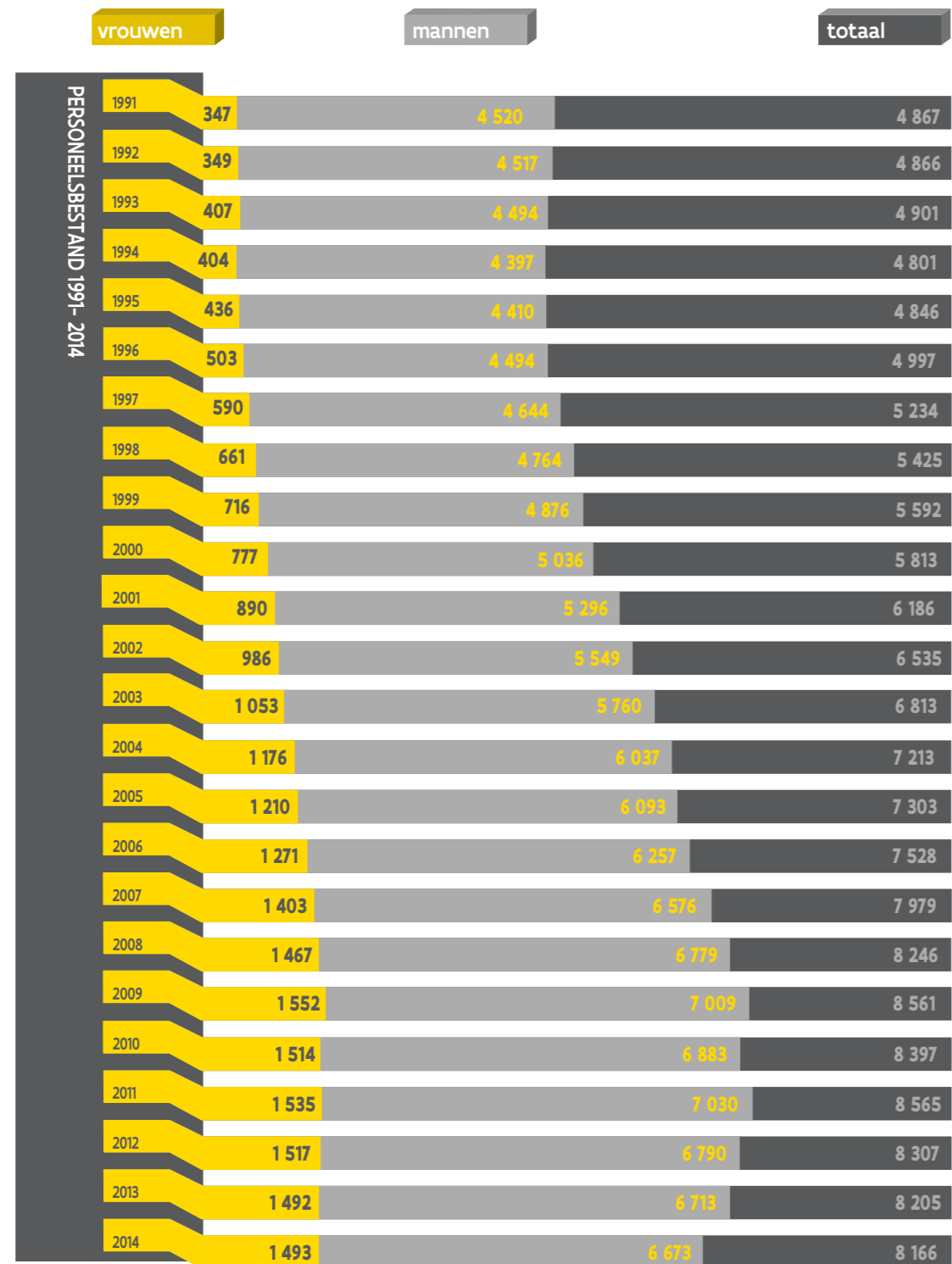
Verbinding Hoog Kortrijk

We hebben de haalbaarheid onderzocht van een bus-, tram- of HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk, om in te spelen op de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in dit stedelijke gebied. Van de verschillende onderzochte scenario's bleek er één rendabel volgens de MKBA-studie: een verbinding met bus of HOV via de Doorniksesteenweg. Dit scenario wordt verder onderzocht.

Stationsomgeving Oostende

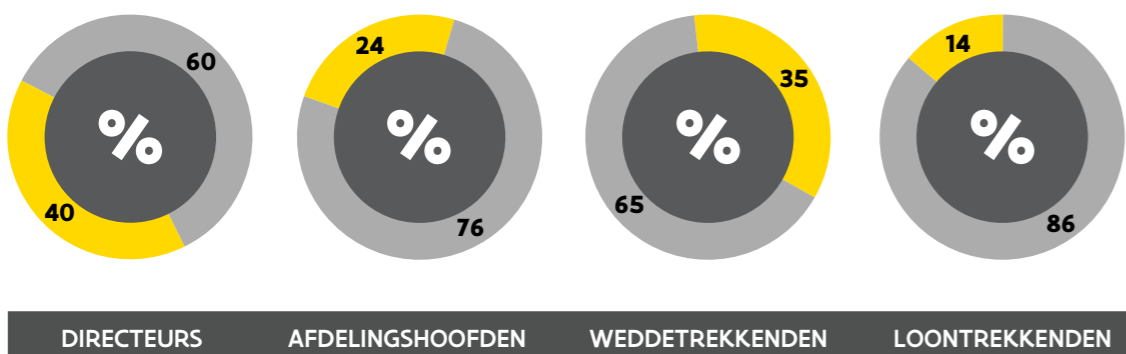
In Oostende pakken we de komende jaren, samen met verschillende partners, de hele stationsomgeving aan: het stationsgebouw wordt gemoderniseerd met onder meer de aanleg van een maritieme hal, parkeergarage en ondergrondse fietsenstalling. In de omgeving wordt een multimodaal knooppunt aangelegd, met een tramhalte met geïntegreerde keerlus, een busstation en een Lijnwinkel. Onze stelplaats verhuist naar de Slijkensesteenweg.

Personeel



mannen
vrouwen

VERDELING MANNEN / VROUWEN



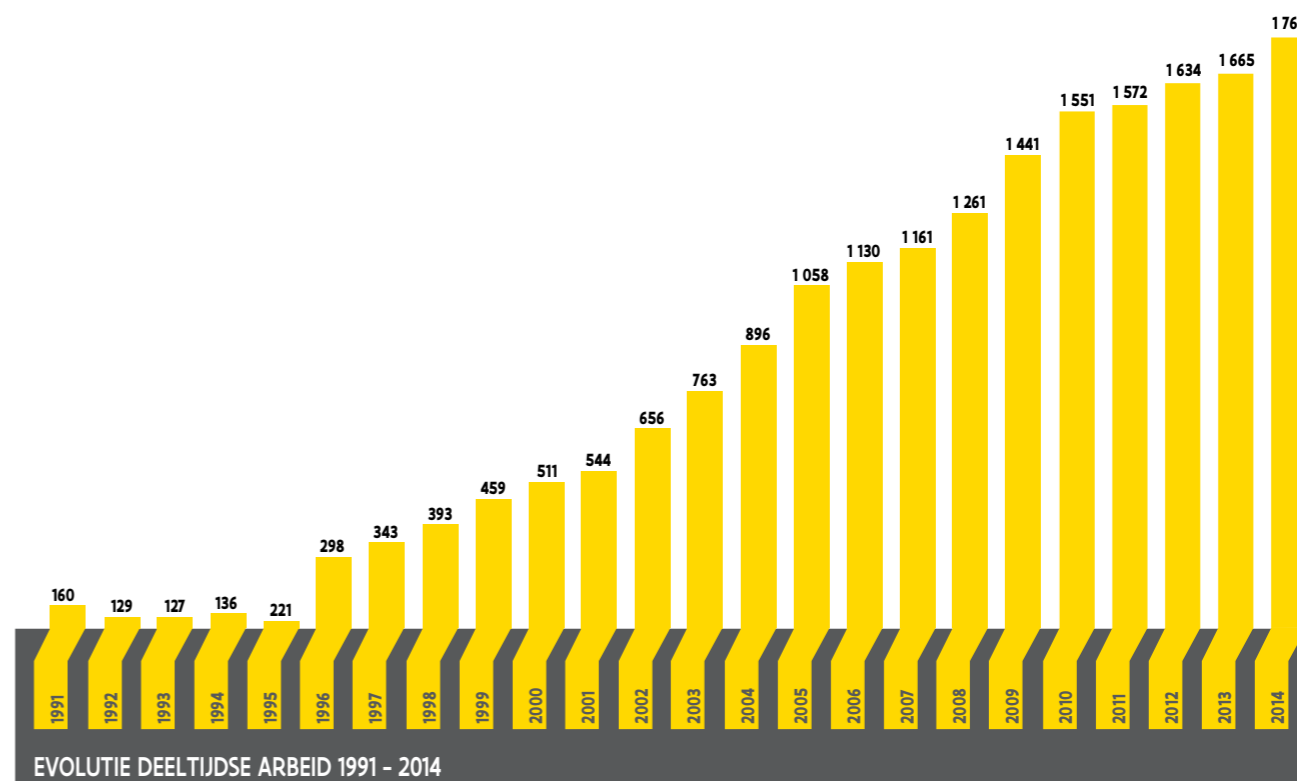
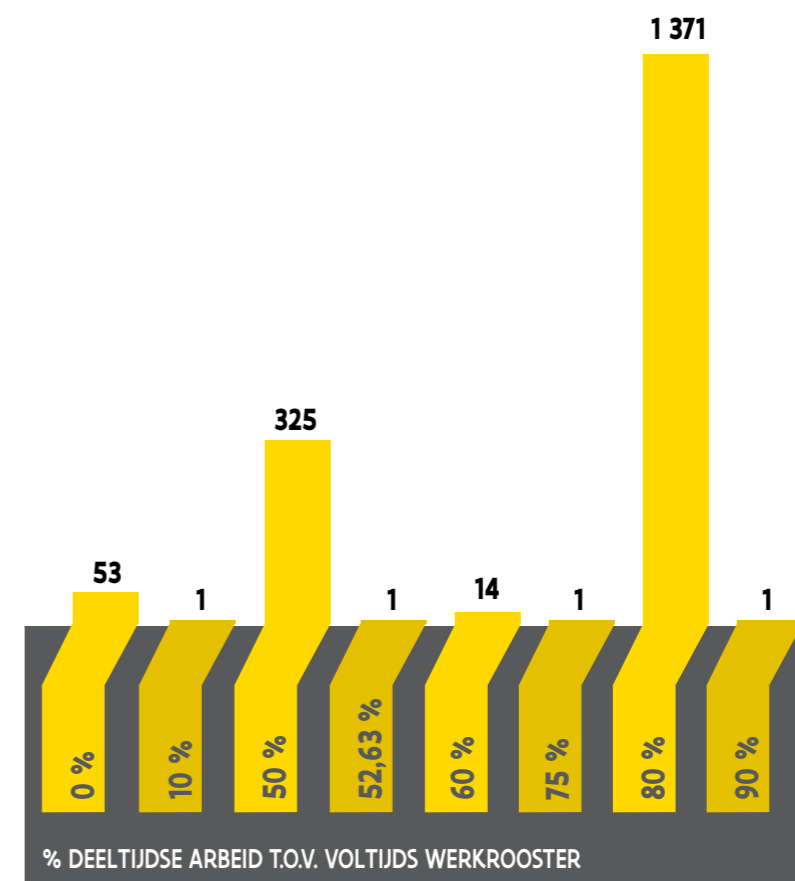
VERDELING MANNEN / VROUWEN 2014

	Mannen	Vrouwen	Totaal
Directeurs	6	4	10
Afdelingshoofden	34	11	45
Weddetrekkenden	1 085	586	1 671
Loontrekkenden	5 548	892	6 440
TOTAAL	6 673	1 493	8 166

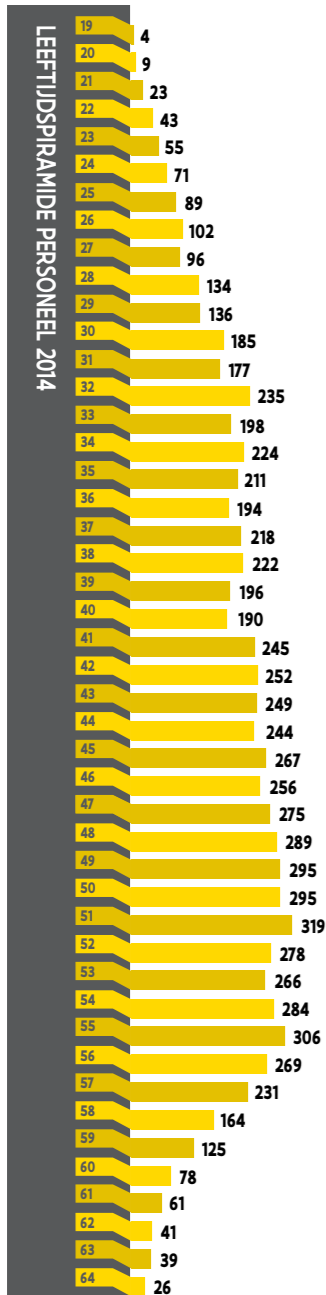
	Tot. M+V	Vrouwen	%Vrouwen
Directeurs + Afdelingshoofden	55	15	27,27%
Weddetrekkenden	1 671	586	35,07%
Chauffeurs*	5 621	872	15,51%
Technici	819	20	2,44%
TOTAAL	8 166	1 493	

* inclusief seizoenpersoneel

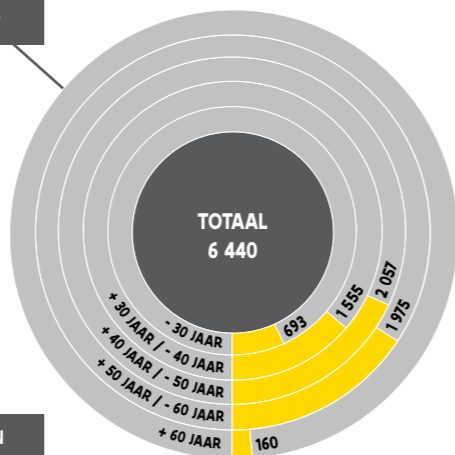
Aantal
LEEF 19 4
20 9



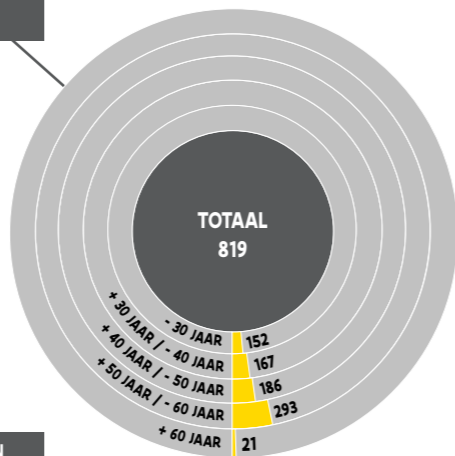
Aantal



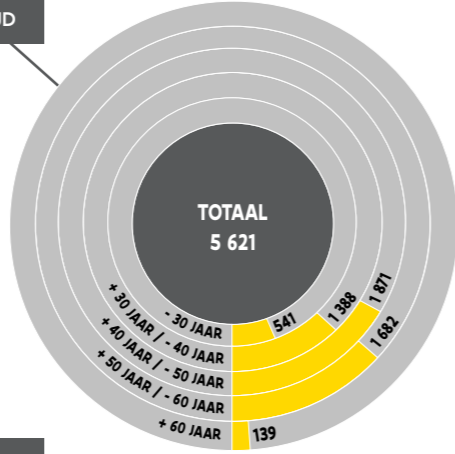
LOONTREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



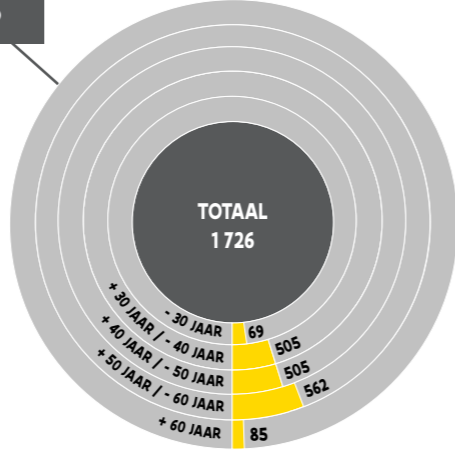
LOONTREKKENDEN TECHNISCHE DIENSTEN VOLGENS LEEFTIJD



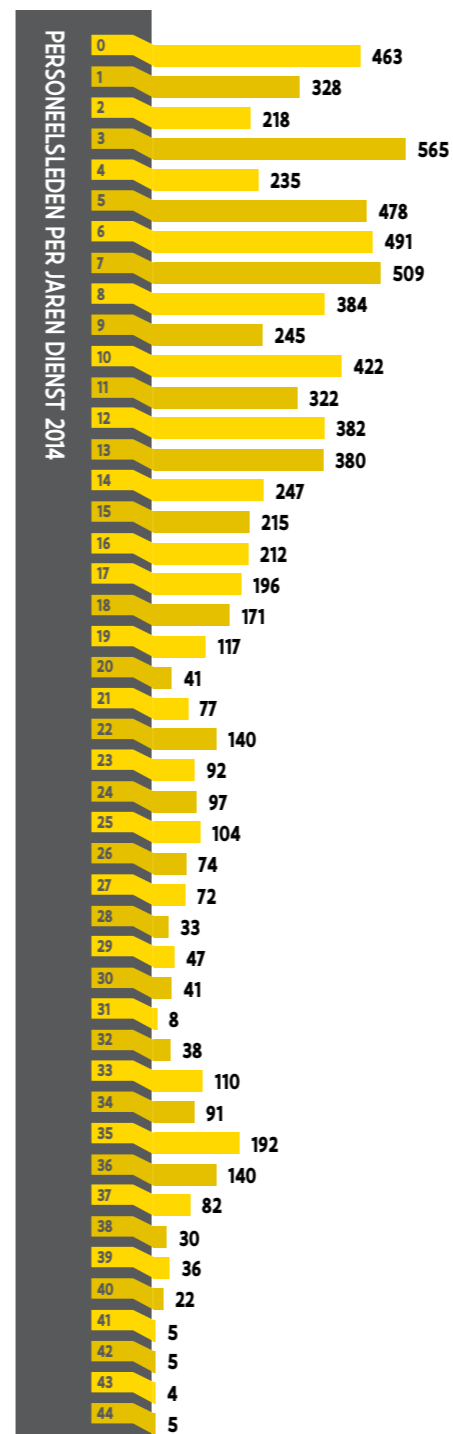
LOONTREKKENDEN CHAUFFEURS VOLGENS LEEFTIJD



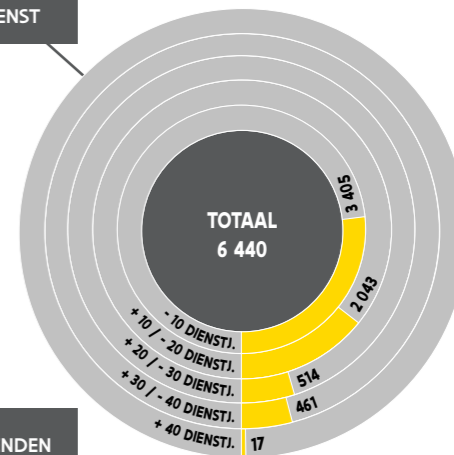
WEDDETTREKKENDEN VOLGENS LEEFTIJD



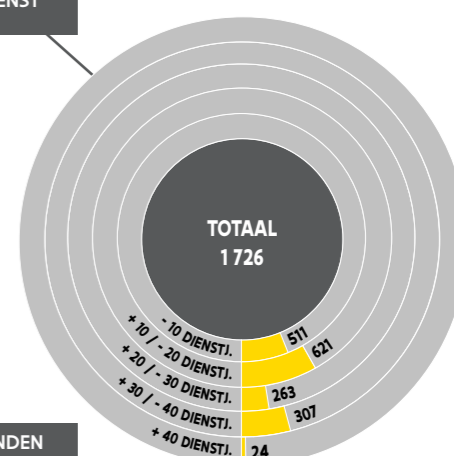
Aantal



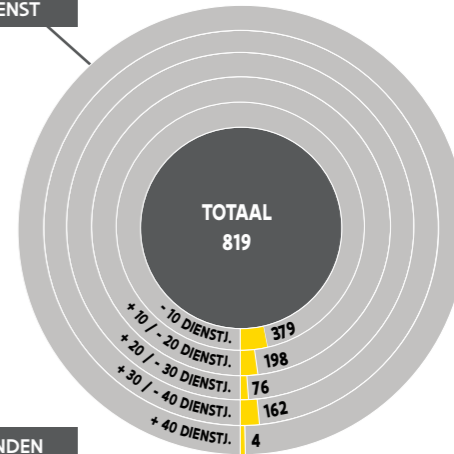
LOONTREKKENDEN PER JAREN DIENST



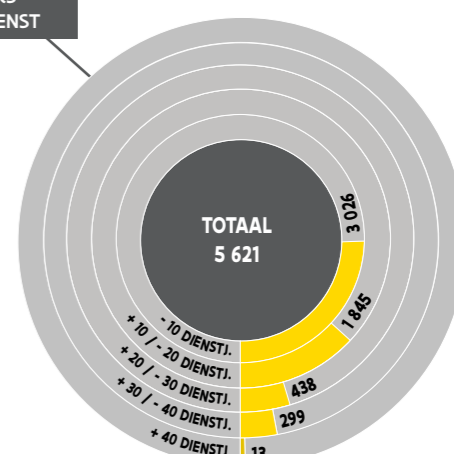
WEDDETTREKKENDEN PER JAREN DIENST



LOONTREKKENDEN TECHNISCHE DIENSTEN PER JAREN DIENST

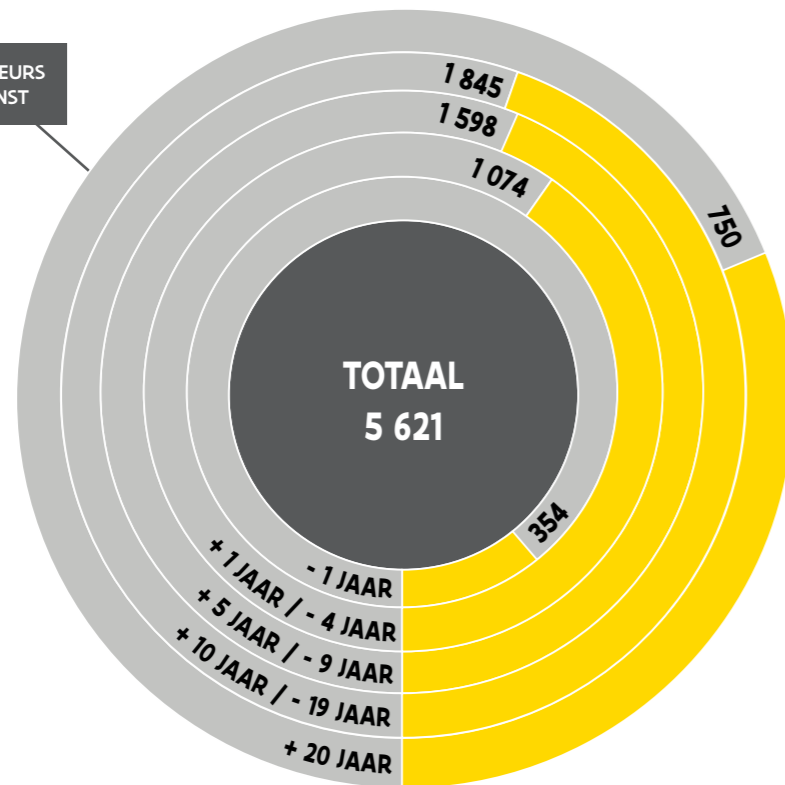


LOONTREKKENDEN CHAUFFEURS PER JAREN DIENST

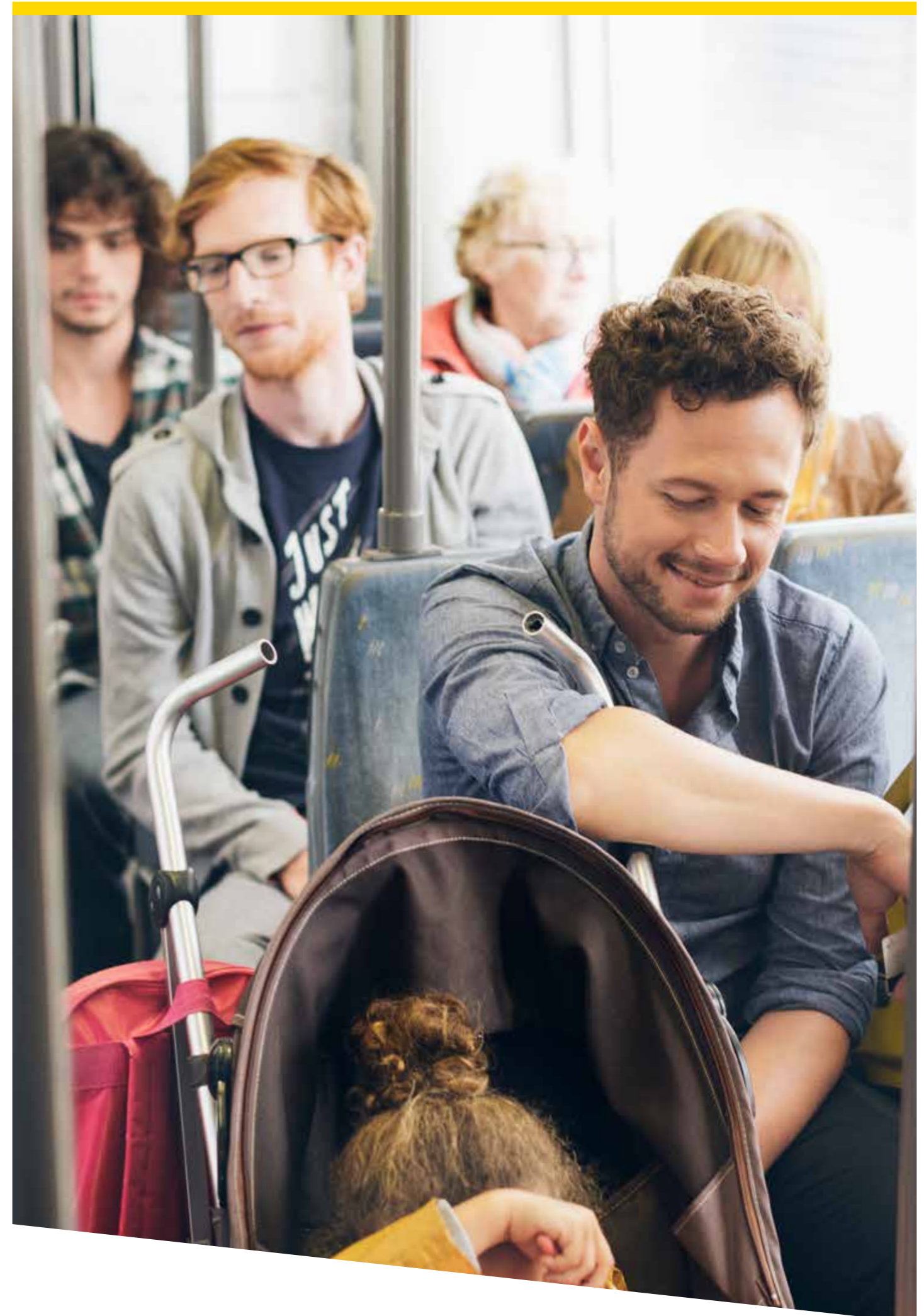
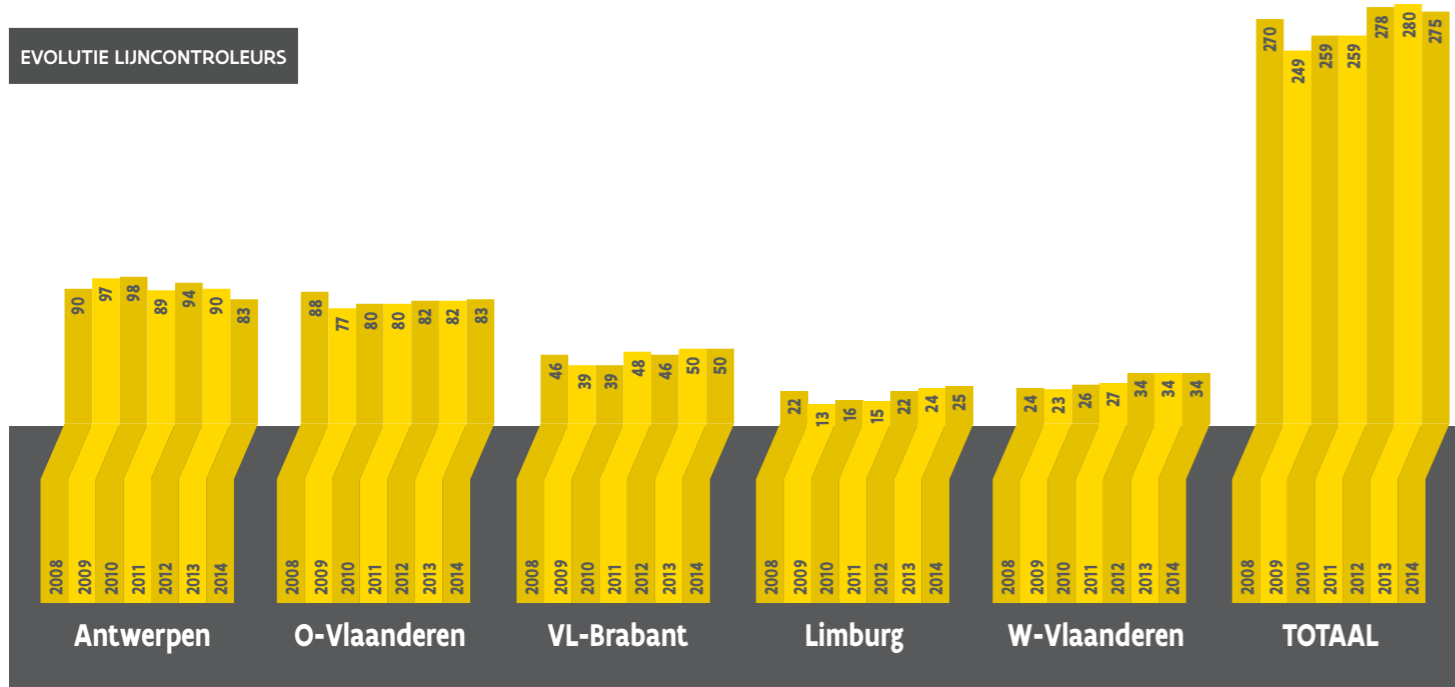


Aantal

AANTAL CHAUFFEURS
PER JAREN DIENST



EVOLUTIE LIJNCONTROLEURS



Bezoldigingen en sociale lasten

	Boekjaar 2013	Boekjaar 2014
A. BEZOLDIGINGEN		
DIRECTIE EN AFDELINGSHOOFDEN	6 274 613,33	6 830 243,66
BEDIENDEN	82 394 330,09	81 676 027,40
LOONTREKKENDEN	206 796 305,83	204 908 813,28
TOTAAL	295 465 249,25	293 415 084,34
B. PATRONALE LASTEN		
OP BEZOLDIGINGEN	138 954 957,01	137 754 760,27
TOTAAL	138 954 957,01	137 754 760,27
C. AANVULLENDE RUST- EN OVERLEVINGSPENSIOENEN		
	22 713 610,82	20 955 400,79
D. RSZ-AFHOUDINGEN OP BEZOLDIGINGEN		
	39 346 880,01	39 044 524,38
TOTAAL (A+B+C)	457 133 817,08	452 125 245,40

	Boekjaar 2013	Boekjaar 2014
EX PERSONEELSLEDEN EN GERECHTIGDEN : AANTAL		
AANVULLEND RUSTPENSIOEN	1 660	1 631
AANVULLEND OVERLEVINGSPENSIOEN	1 074	1 017
AANVULLENDE INVALIDITEITSTOELAGE	360	383
AANVULLENDE WERKLOOSHEIDSTOELAGE	0	0
AANVULLENDE SWT TOELAGE	820	842
TOTAAL	3 914	3 873

Afgelegde kilometers

Entiteit	Tram	Eigen beheer	Autobusdiensten		TOTAAL	Alle diensten Totaal
			Geregeld	LLVV		
ANTWERPEN	10 640 258	24 781 302	17 953 890	5 353 774	48 088 966	58 729 224
OOST-VLAANDEREN	2 946 054	17 342 425	14 131 017	4 314 208	35 787 650	38 733 704
VLAAMS-BRABANT	0	24 547 877	20 236 320	3 099 428	47 883 625	47 883 625
LIMBURG	0	14 776 083	13 813 302	3 226 092	31 815 477	31 815 477
WEST-VLAANDEREN	2 916 553	14 181 462	9 560 128	4 099 877	27 841 467	30 758 020
TOTAAL	16 502 865	95 629 149	75 694 657	20 093 379	191 417 185	207 920 050

	Verhouding Autobusdiensten			
	Met LLVV		Zonder LLVV	
	Regie	Exploitant	Regie	Exploitant
ANTWERPEN	0.52	0.48	0.58	0.42
OOST-VLAANDEREN	0.48	0.52	0.55	0.45
VLAAMS-BRABANT	0.51	0.49	0.55	0.45
LIMBURG	0.46	0.54	0.52	0.48
WEST-VLAANDEREN	0.51	0.49	0.60	0.40
TOTAAL	0.50	0.50	0.56	0.44

Bijzondere vormen van geregeld vervoer situatie op 31/12/2014

	Baddiensten Regie		Ophaalvervoer Regie		Ophaalvervoer Exploitanten		Werklieden Regie		TOTAAL	
	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM	Aantal	KM
ANTWERPEN	50	786	3	45	428	22 247	0	0	481	23 078
OOST-VLAANDEREN	4	17	1	6	375	19 598	2	21	382	19 642
VLAAMS-BRABANT	1	10	0	0	245	13 396	0	0	246	13 406
LIMBURG	21	168	0	0	249	13 814	0	0	270	13 982
WEST-VLAANDEREN	104	962	1	16	317	18 786	2	18	424	19 782
TOTAAL	180	1 943	5	67	1 614	87 842	4	39	1 803	89 891

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

Rollend materieel

AANSCHAFFINGEN

Vervoer over de weg

Er werden 239 nieuwe autobussen in dienst gesteld, nl:

140	12m streek Iveco Crossway
27	12m stad Jonckheere Citea
26	gelede Van Hool AG 300
41	microbussen Jonckheere Midcity
5	waterstofbussen Van Hool A330 FC

Er werden 82 nieuwe voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.) in dienst gesteld.

Vervoer per spoor

Er werden 2 Flexity trams in dienst gesteld.

OMVORMINGEN

Er werd 7 autobussen omgevormd naar dienstvoertuig.

SLOPINGEN

Er werden 121 autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

EFFECTIEF OP 31.12.2014

Vervoer over de weg

2 393 autobussen

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

Vervoer per spoor

47	gelede trams Kust
155	trams (PCC) - Antwerpen
42	trams (PCC) - Oost-Vlaanderen
125	Hermelijntrams waarvan 41 tweerichting en 84 enkelrichting. Tot 15 voertuigen worden tijdens het hoogseizoen ingezet aan Kust
2	Tweerichting trams Flexicity

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 2015

Voor de autobussen wordt voorzien een bestelling te plaatsen voor maximum:

120	12m streekbussen
40	gelede streekbussen

Voor de trams wordt voorzien een bestelling te plaatsen voor 40 trams.

Leveringen

17	12m streekbussen
1	gelede streekbussen
3	elektrische bussen
120	12m hybride stadsbussen
18	hybride citybussen
30	trams

toestand 31.12.2014 Merk en type AB	Nummers	Bouw- jaar	12-m bussen			Gelede autobussen			Kleine bussen		
			Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB
VAN HOOL A 600	2484 à 2658	1991	1	39	53						
VAN HOOL A 600	2819 à 2896	1992	5	39	54						
VAN HOOL A 600	2819 à 2896	1993	5	39	54						
VAN HOOL A 600	2921 à 2957		4	39	54						
VAN HOOL A 600	2921 à 2957	1994	7	39	54						
VAN HOOL A 600	3151 à 3186		35	39	55						
VAN HOOL A 500	3219 à 3236		6	28	73						
VAN HOOL A 300	3187 à 3218	1995	16	25	70						
JONCKHEERE COMMUNO	3263 à 3345	1996	64	39	57						
VAN HOOL A 300	3372 à 3406		8	25	72						
VAN HOOL AG 500	3346 à 3367					3	59	87			
JONCKHEERE COMMUNO	3263 à 3345	1997	4	39	57						
VAN HOOL A 300	3372 à 3406		12	25	72						
VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND	3432 à 3439		8	41	46						
VAN HOOL AG 300	3407 à 3421					12	48	88			
VAN HOOL A 308	3450 à 3489								6	17	46
VAN HOOL A 308	3495 à 3509								3	17	46
VAN HOOL A 600	3510 à 3576	1998	65	39	60						
VAN HOOL A 600	3584 à 3654		21	39	60						
VAN HOOL AG 300	3407 à 3421					1	48	88			
VAN HOOL A 600	3584 à 3654	1999	44	39	60						
VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND	3655 à 3664		10	46	45						
VAN HOOL A 300	3795 à 3812		15	25	72						
VAN HOOL A 360	3729 à 3773		24	39	58						
VAN HOOL A 600	3689 à 3719		8	39	60						
VAN HOOL A 308	3821 à 3826								5	17	47
VAN HOOL AG 500	3774 à 3794					16	59	91			
VAN HOOL A 360	3729 à 3773	2000	18	39	58						
VAN HOOL A 600	3689 à 3719		23	39	60						
VAN HOOL A 600	3720 à 3728		8	39	60						
VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND	3813 à 3820		7	46	52						
JONCKHEERE TRANSIT 2000	3829 à 3978		20	39	61						
JONCKHEERE TRANSIT 2000	3829 à 3978		42	39	64						
VAN HOOL A 308	3979 à 3985								7	17	47
VAN HOOL AG 500	3774 à 3794					2	59	91			
BERKHOF PREMIER	3665 à 3688					10	48	102			
JONCKHEERE TRANSIT 2000	3829 à 3978	2001	84	39	64						
JONCKHEERE TRANSIT 2000	4011 à 4027		17	39	65						
VAN HOOL A 360	4043 à 4093		38	39	66						
JONCKHEERE TRANSIT 2000	3986 à 4010					25	59	99			
VAN HOOL AG 500	4139 à 4157					19	59	95			
VAN HOOL AG 300	4158 à 4164					7	48	100			
VAN HOOL A 308	4127 à 4138								11	17	48
VAN HOOL A 360	4043 à 4093	2002	9	39	66						
VAN HOOL A 330	4094 à 4126		32	26	78						
VAN HOOL A 330	4225 à 4243		18	26	78						
VAN HOOL AG 300	4295 à 4317					9	48	102			
VAN HOOL A 360	4174 à 4224	2003	50	39	66						
VAN HOOL A 360	4338 à 4404		6	39	64						
VAN HOOL A 308	4244 à 4277								33	18	53
MERCEDES SPRINTER	4502 à 4514								2	10	11
MERCEDES SPRINTER	4520 à 4522								1	10	11
VAN HOOL AG 300	4295 à 4317					14	48	102			
VAN HOOL AG 500	4278 à 4294					17	59	95			
VAN HOOL AG 300	4515 à 4519					1	48	100			

toestand 31.12.2014 Merk en type AB	Nummers	Bouw- jaar	12-m bussen			Gelede autobussen			Kleine bussen		
			Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB
VAN HOOL A 360	4338 à 4404	2004	59	39	64						
JONCKHEERE MAN	4460 à 4501								41	17	74
VAN HOOL A 309	4664 à 4707								16	18	71
VAN HOOL AG 300	4515 à 4519					4	48	100			
JONCKHEERE TRANSIT GELEED	4405 à 4459					53	53	95			
VAN HOOL AG 300	4708 à 4837					129	55	98			
VAN HOOL AG 300	4603 à 4663					57	55	98			
JONCKHEERE TRANSIT	4524 à 4602	2005	79	39	65						
VAN HOOL A 309	4664 à 4707								28	18	71
VAN HOOL AG 300	4603 à 4663					3	55	98			
JONCKHEERE TRANSIT	4838 à 4879	2006	25	39	65						
VAN HOOL A 330	4880 à 4901		21	26	76						
JONCKHEERE TRANSIT GELEED	4902 à 4963					58	56	98			
VAN HOOL A 309	4964 à 4979								16	18	52
JONCKHEERE TRANSIT	4838 à 4879	2007	17	39	65						
JONCKHEERE TRANSIT	5079 à 5083		5	39	65						
VAN HOOL A 330	5084 à 5088		4	26	76						
JONCKHEERE TRANSIT	4980 à 5015		34	39	65						
JONCKHEERE TRANSIT	5095 à 5167		31	39	65						
VAN HOOL A 330	5016 à 5029		12	26	76						
JONCKHEERE TRANSIT GELEED	4902 à 4963					3	56	98			
VAN HOOL AG 300	5030 à 5063					34	56	96			
VAN HOOL A 330	5016 à 5029	2008	2	26	76						
VAN HOOL A 330	5089 à 5091		3	25	78						
JONCKHEERE TRANSIT	5095 à 5167		41	39	65						
VAN HOOL AG 300	5168 à 5275					108	55	95			
JONCKHEERE PROCITY	5064 à 5078								15	12	10
VAN HOOL A 309	5276 à 5306								31	17	55
VAN HOOL A 300 HYBIDE	5348 à 5352	2009	1	39	50						
VAN HOOL A 308 HYBIDE	5353 à 5357								1	17	42
VAN HOOL AG 300 HYBRIDE	5358 à 5382					3	54	82			
VAN HOOL A 309	5334 à 5347								14	17	55
VAN HOOL AG 300	5324 à 5333					10	55	95			
VAN HOOL A 300 HYBIDE	5348 à 5352	2010	4	39	50						
JONCKHEERE TRANSIT	5309 à 5323		15	39	65						
VAN HOOL A 360	5446 à 5519		22	39	61						
VAN HOOL A 360 HYBRIDE	5402 à 5445		3	35	50						
VAN HOOL AG 300 HYBRIDE	5358 à 5382					22	54	82			
VAN HOOL AG 300	5520 à 5596					42	53	101			
VAN HOOL A 308 HYBIDE	5353 à 5357								4	17	42
JONCKHEERE PROCITY	5383 à 5401								18	12	10
VAN HOOL A 360 HYBRIDE	5402 à 5445	2011	41	35	50						
VAN HOOL A 360	5446 à 5519		40	39	61						
VAN HOOL AG 300	5520 à 5596					24	53	101			
VAN HOOL A 360	5446 à 5519	2012	12	35	50						
VAN HOOL AG 300	5520 à 5596					11	53	101			
IVECO CROSSWAY	5606 à 5762	2014	140	37	62						
JONCKHEERE CITEA	5763 à 5789		27	25	80						
VAN HOOL AG 300	5790 à 5816					26	53	98			
JONCKHEERE MIDCITY	5817 à 5857								41	11	11
WATERSTOFBUS VAN HOOL A330 FC	5601 à 5605		5	39	64						

TOTAAL 1 377 723 293

EFFECTIEF AANTAL BUSSEN OP 31.12.2014: 2 393

De voertuigen met bouwjaar 1991 à 2000 zijn inventarisvoertuigen die slechts sporadisch voor exploitatie worden ingezet of in afwachting zijn voor buitendienststelling.

Reizigers

	Biljetten	Sms-biljetten	Kaarten	Omnipas MTB dagpas
ANTWERPEN	2 996 006	3 258 971	11 136 532	83 247 269
OOST-VLAANDEREN	2 347 619	2 857 430	5 153 347	35 244 376
VLAAMS-BRABANT	3 427 695	1 771 338	4 730 837	37 740 565
LIMBURG	768 903	788 035	1 722 077	11 008 766
WEST-VLAANDEREN	2 506 661	1 183 394	3 990 402	16 201 075
TOTAAL 2014	12 046 884	9 859 168	26 733 195	183 442 051
TOTAAL 2013	12 448 016	8 055 808	29 553 824	182 538 819
TOTAAL 2012	13 161 637	5 564 873	31 268 774	184 213 850
TOTAAL 2011	13 922 254	3 096 896	32 693 128	187 569 457
TOTAAL 2010	15 649 238	863 368	37 111 492	186 589 803
TOTAAL 2009	19 028 630	284 776	35 949 895	174 213 672
TOTAAL 2008	20 032 421	226 795	35 788 410	162 137 203
TOTAAL 2007	21 846 638	72 127	34 229 563	151 587 413
TOTAAL 2006	25 767 505		30 515 968	143 700 135
TOTAAL 2005	34 790 177		23 338 935	138 867 028
TOTAAL 2004	33 957 737		23 891 780	116 688 963
TOTAAL 2003	32 040 665		24 817 046	89 929 930
TOTAAL 2002	31 597 695		31 381 404	65 283 515
TOTAAL 2001	30 381 915		42 528 422	42 085 284

Abonnementen Buzzy Pazz	Abonnementen De Lijn/NMBS	Bijzondere diensten	Tussenkomst derden	Andere	TOTAAL
73 992 012	8 820 724	1 393 724	11 759 001	1 385 173	197 989 412
44 077 158	12 020 799	261 783	9 068 945	153 853	111 185 310
34 783 437	16 741 888	75 923	7 222 494	2 190 505	108 684 682
26 431 188	1 785 637	764 767	4 526 319	138 123	47 933 815
25 930 632	4 696 643	1 104 155	9 713 250	1 033 136	66 359 348
205 214 427	44 065 691	3 600 352	42 290 009	4 900 790	532 152 567
207 505 201	45 312 988	4 282 367	44 939 815	4 875 834	539 512 672
209 863 705	44 633 654	4 327 762	46 277 750	4 721 064	544 033 069
211 885 715	43 738 478	4 802 770	46 546 380	4 817 595	549 072 673
211 722 598	42 232 671	5 505 984	46 713 198	4 846 833	551 235 185
202 911 574	41 795 468	6 105 594	46 472 104	4 468 257	531 229 970
192 868 376	40 678 275	5 945 575	46 369 545	4 057 314	508 103 914
184 563 662	35 080 639	6 228 800	45 522 157	4 147 040	483 278 039
177 366 014	28 906 783	6 869 426	46 073 409	3 639 403	462 838 643
167 389 128	26 652 922	6 751 853	46 999 723	3 928 191	448 717 957
156 624 446	22 029 593	7 566 976	47 606 525	4 648 696	413 014 716
142 869 194	17 508 194	7 244 098	42 958 465	4 816 803	362 184 395
119 543 791	15 261 900	7 709 628	43 449 088	4 131 469	318 358 490
86 274 331	14 544 304	8 232 011	37 076 689	3 881 723	265 004 679

Nettovervoerontvangsten

	Biljetten	Sms-biljetten	Kaarten	Omnipas MTB dagpas
ANTWERPEN	4 991 627,41	4 323 636,17	9 711 645,38	12 048 966,95
OOST-VLAANDEREN	3 685 098,10	3 802 370,91	4 553 735,53	5 658 142,92
VLAAMS-BRABANT	6 338 647,76	2 358 088,87	4 655 977,03	7 977 705,30
LIMBURG	1 606 447,17	1 050 244,89	1 506 809,32	1 921 280,73
WEST-VLAANDEREN	4 437 819,38	1 576 089,85	4 361 064,85	3 079 615,40
TOTAAL 2014	21 059 639,82	13 110 430,69	24 789 232,11	30 685 711,30
TOTAAL 2013	21 487 880,61	10 429 915,94	25 496 893,96	29 159 750,25
TOTAAL 2012	22 494 100,54	6 891 316,40	25 499 806,04	28 442 211,96
TOTAAL 2011	28 822 587,04	3 841 752,71	26 419 448,69	27 163 000,87
TOTAAL 2010	26 160 038,86	1 067 099,58	27 921 107,27	25 659 666,14
TOTAAL 2009	27 475 785,89	322 387,96	27 105 748,43	23 934 675,17
TOTAAL 2008	28 407 119,78	256 776,16	27 117 962,98	22 739 650,43
TOTAAL 2007	28 878 607,55	58 074,00	25 702 772,22	21 080 431,35
TOTAAL 2006	30 054 472,26		22 965 233,63	19 794 393,88
TOTAAL 2005	32 640 962,56		181 661 28,13	20 469 338,44
TOTAAL 2004	32 402 805,92		18 423 514,84	18 180 332,62
TOTAAL 2003	30 828 827,31		18 647 570,74	14 339 556,13
TOTAAL 2002	30 041 973,13		24 360 650,36	13 905 751,11
TOTAAL 2001	28 724 229,09		31 676 122,15	13 711 536,2

Abonnementen Buzzy Pazz	Abonnementen De Lijn/NMBS	Bijzondere diensten	Tussenkomst derden	Andere	TOTAAL
9 998 619,54	2 911 773,20	995 571,52	187 097,11	1 597 180,73	46 766 118,01
7 460 921,21	3 889 417,31	1 223 103,70	1 067 121,33	203 246,43	31 543 157,44
6 832 604,44	5 507 862,50	183 964,22	1 081 876,82	935 738,23	35 872 465,17
5 146 156,24	552 125,62	683 378,67	1 137 561,06	288 085,05	13 892 088,75
4 886 364,79	1 521 138,04	1 061 811,86	633 434,64	706 787,74	22 264 126,55
34 324 666,22	14 382 316,67	4 147 829,97	4 107 090,96	3 731 038,18	150 337 955,92
34 177 962,60	12 672 916,13	4 648 491,57	6 805 380,76	3 707 351,26	148 586 541,08
33 412 061,63	12 269 755,20	3 483 362,54	6 605 431,76	3 473 204,41	142 571 250,48
32 599 717,57	11 633 190,51	3 497 645,88	13 210 863,52	5 988 026,25	138 497 872,60
32 113 625,38	11 069 536,46	4 242 450,75	5 988 874,25	2 880 781,01	137 103 179,70
30 953 940,40	10 989 232,45	4 672 934,30	5 671 241,65	2 535 133,34	133 661 079,59
29 755 473,15	10 721 391,47	4 434 407,84	5 681 665,74	2 363 667,95	131 478 115,50
28 327 612,16	8 909 448,89	5 110 829,31	5 947 509,41	2 182 545,12	126 197 830,01
26 399 156,98	7 139 907,80	4 883 234,36	6 070 999,76	1 744 487,23	119 051 885,90
24 439 336,11	5 998 846,56	4 709 312,98	5 116 639,59	2 192 685,85	113 733 250,22
23 153 845,06	5 328 222,16	5 189 632,53	4 654 621,13	3 291 955,30	110 624 929,56
21 601 556,57	4 706 391,41	4 955 857,90	4 498 670,61	3 278 324,79	102 856 755,46
19 364 990,91	4 632 971,40	5 215 973,93	4 832 296,72	3 067 031,27	105 421 638,83
18 838 824,89	4 735 628,62	5 225 344,76	4 430 599,98	3 017 437,67	110 359 723,35

Ongevallen

Schadegevallen weg (dit zijn alle gevallen van schade waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn)

Ongevallen weg	Aantal	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		Reizigers	Derden	Reizigers	Derden	Reizigers	Derden
ANTWERPEN	1 838	0	1	18	6	279	70
OOST-VLAANDEREN	1 462	0	1	4	1	218	52
VLAAMS-BRABANT	1 890	0	0	19	5	174	47
LIMBURG	485	0	0	6	3	80	22
WEST-VLAANDEREN	886	0	1	14	0	183	20
CENTRALE DIENSTEN	1	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	6 562	0	3	61	15	934	211

Schadegevallen spoor (dit zijn alle gevallen van schade waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn)

Ongevallen spoor	Aantal	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		Reizigers	Derden	Reizigers	Derden	Reizigers	Derden
ANTWERPEN	1 012	0	2	12	9	149	50
OOST-VLAANDEREN	373	0	0	1	3	28	22
WEST-VLAANDEREN	206	0	0	2	3	44	8
TOTAAL	1 591	0	2	15	15	221	80

ARBEIDSONGEVALLEN

	Ongevallen zonder werkverlet		Ongevallen met werkverlet		Dodelijk		Totaal	
	in dienst	weg-werk	in dienst	weg-werk	in dienst	weg-werk	in dienst met en zonder werkverlet	weg-werk
ANTWERPEN	49	6	152	38	0	0	201	44
OOST-VLAANDEREN	21	7	75	23	0	0	96	30
VLAAMS-BRABANT	24	2	75	12	0	0	99	14
LIMBURG	3	0	46	1	0	0	49	1
WEST-VLAANDEREN	14	7	43	7	0	0	57	14
CENTRALE DIENSTEN	2	4	2	2	0	0	4	6
TOTAAL	113	26	393	83	0	0	506	109

Balans op 31 december 2014

ACTIVA IN DUIZENDEN EURO		
Vaste Activa	2014	2013
Immateriële vaste activa	7 099	5 128
Materiële vaste activa	1 428 163	1 345 823
Terreinen en gebouwen	573 276	551 048
Installaties, machines en uitrusting	144 813	75 533
Meubilair en rollend materieel	233 954	226 140
Leasing en soortgelijke rechten	151 564	159 488
Overige materiële vaste activa	4 472	4 565
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	320 084	329 049
Financiële vaste activa	25 488	25 273
Verbonden ondernemingen	25 209	25 209
Deelnemingen	25 209	25 209
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	216	15
Deelnemingen	216	15
Andere financiële vaste activa	63	49
Aandelen	6	7
Vorderingen en borgtochten in contanten	57	42
Vlottende Activa		
Vorderingen op meer dan een jaar	7 630	8 967
Overige vorderingen	7 630	8 967
Vorraden en bestellingen in uitvoering	28 723	28 759
Vorraden	28 723	28 759
Grond- en hulpstoffen	28 688	28 725
Goederen in bewerking	35	34
Vorderingen op ten hoogste een jaar	466 568	421 311
Handelsvorderingen	22 942	26 363
Overige vorderingen	443 626	394 948
Geldbeleggingen	4 014	4 052
Overige beleggingen	4 014	4 052
Liquide middelen	5 156	21 208
Overlopende rekeningen	13 473	13 107
TOTAAL ACTIVA	1 986 314	1 873 628

PASSIVA IN DUIZENDEN EURO		
Eigen vermogen	2014	2013
Kapitaal	53 951	53 951
Geplaatst kapitaal	53 951	53 951
Reserves	1 542	1 542
Beschikbare reserves	1 542	1 542
Overgedragen winst	99 529	99 529
Kapitaalsubsidies	1 280 856	1 184 097
Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorzieningen voor risico's en kosten	107 915	92 864
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	35 385	22 325
Grote herstellings- en onderhoudswerken	24 640	24 480
Overige risico's en kosten	47 890	46 059
Schulden		
Schulden op meer dan een jaar	63 045	83 309
Financiële schulden	62 229	80 281
Niet achtergestelde obligatieleningen	2 250	2 344
Kredietinstellingen	59 979	77 937
Overige schulden	816	3 028
Schulden op ten hoogste een jaar	245 557	253 769
Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	20 291	24 164
Handelsschulden	136 202	115 325
Leveranciers	136 202	115 325
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	687	17 807
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	86 314	95 651
Belastingen	14 098	14 550
Bezoldigingen en sociale lasten	72 216	81 101
Overige schulden	2 063	822
Overlopende rekeningen	133 919	104 567
TOTAAL PASSIVA	1 986 314	1 873 628

Resultatenrekening op 31 december 2014

KOSTEN IN DUIZENDEN EURO

Bedrijfsresultaten	2014	2013
Bedrijfskosten	1 145 528	1 134 008
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	80 099	81 170
Aankopen	79 840	81 226
Voorraad: afname (toename) +/-	259	-56
Diensten en diverse goederen	474 040	460 941
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen +/-	476 091	478 939
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	99 693	100 342
Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen) +/-	-233	720
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	15 051	11 064
Andere bedrijfskosten	787	832

Financiële resultaten

Financiële kosten	3 112	4 639
Kosten van schulden	2 805	4 135
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen +/-	-5	
Andere financiële kosten	312	504

Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting +/- -667 -530

Uitzonderlijke resultaten

Uitzonderlijke kosten	4 851	2 705
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	760	2 480
Andere uitzonderlijke kosten	4 091	225
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/-	685	601
Belastingen op het resultaat +/-	685	601
Belastingen	685	601

Winst (Verlies) van het boekjaar +/- 0 0

Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-	99 529	99 529
Te bestemmen winst (verlies) +/-	99 529	99 529
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-		
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar +/-	99 529	99 529
Over te dragen winst (verlies) +/-	99 529	99 529

OPBRENGSTEN IN DUIZENDEN EURO

Bedrijfsresultaten	2014	2013
Bedrijfsopbrengsten	1 065 312	1 058 045
Omzet	1 025 179	1 024 418
Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering; toename (afname) +/-		-10
Geproduceerde vaste activa	7 998	5 731
Andere bedrijfsopbrengsten	32 135	27 906
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	-80 216	-75 963

Financiële resultaten

Financiële opbrengsten	82 661	80 072
Opbrengsten uit vlottende activa	88	139
Andere financiële opbrengsten	82 573	79 933

Uitzonderlijke resultaten

Uitzonderlijke opbrengsten	6 203	3 836
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA & MVA	200	200
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	235	1 216
Andere uitzonderlijke opbrengsten	5 768	2 420

Toelichting 2014

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

Staat van de immateriële vaste activa	2014	2013
Kosten van onderzoek en ontwikkeling		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		21 314
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	240	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	39	
Overboeking van een post naar een andere	9 737	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	31 252	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013		16 186
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	8 006	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	39	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2014	24 153	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	7 099	

Staat van de materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		854 100
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	150	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	9 469	
Overboeking van een post naar een andere	55 116	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	899 897	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2013		303 052
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt via de resultatenrekening	33 038	
Afgeboekt na overdracht en buitengebruikstelling	9 469	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2014	326 621	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	573 276	

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

	2014	2013
Installaties, machines en uitrusting		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		195 103
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	38	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	468	
Overboeking van een post naar een andere	84 371	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	279 044	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013		119 571
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	15 128	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	468	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2014	134 231	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	144 813	

Meubilair en rollend materieel

Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		671 208
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	245	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	13 449	
Overboeking van een post naar een andere +/-	43 384	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	701 388	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013		445 068
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt via de resultatenrekening	35 820	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	13 454	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2014	467 434	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	233 954	

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

	2014	2013
Leasing en soortgelijke rechten		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		238 753
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	238 753	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2013		79 265
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	8 124	
Teruggenomen	200	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2014	87 189	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	151 564	
Waarvan		
Meubilair en rollend materieel	151 564	

Overige materiële vaste activa		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		8 482
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	133	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	26	
Overboeking van een post naar een andere +/-	243	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	8 832	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013		3 917
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	336	
Verworven van derden	133	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	26	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2014	4 360	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	4 472	

Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		329 049
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	189 705	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	5 818	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-192 852	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	320 084	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	320 084	

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

Staat van de financiële vaste activa	2014	2013
Verbonden ondernemingen deelnemingen en aandelen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		25 209
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	25 209	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	25 209	

Ondernemingen met deelnemingsverhouding deelnemingen en aandelen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		16
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen	200	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	216	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	216	

Andere ondernemingen deelnemingen en aandelen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2013		6
Aanschaffingswaarde per 31.12.2014	6	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	6	

Andere ondernemingen vorderingen		
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar		42
Mutaties tijdens het boekjaar		
Toevoegingen	15	
Terugbetalingen		
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2014	57	

Geldbeleggingen en overlopende rekeningen (Activa)

Overige geldbeleggingen		
Vastrentende effecten	1 144	1 211
Termijnrekeningen bij kredietinstellingen	2 870	2 841
Met een resterende looptijd of opzegtermijn van meer dan één jaar	2 870	2 841

Deelnemingen en maatschappelijke rechten in andere ondernemingen

	aantal aandelen
Rechtstreekse deelneming (87,18 %) van De Lijn in de nv Optimobil Vlaanderen	1 700
Rechtstreekse deelneming (99,99 %) van De Lijn in de nv LijnCom	599 999
Rechtstreekse deelneming (99,99 %) van De Lijn in de nv LijnInvest	24 439
Rechtstreekse deelneming (25 %) in de nv Belgian Mobility Card	50
Rechtstreekse deelneming (32,10 %) in de nv Blue-Mobility	114

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

Overlopende rekeningen 2014

Over te dragen kosten : minderwaarde Franse Lease	1 399
Over te dragen kosten : onderhoudscontracten	1 254
Over te dragen kosten : uitgestelde matching facturen	7 999

Staat van het kapitaal

Aandelen op naam	Bedrag X 1000	Aantal
Geplaatst kapitaal (per 31.12.2014)	53 951	2 706 052

Voorzieningen voor overige risico's en kosten 2014

Overige risico's en kosten:	
Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar	21 136
Voorzieningen voor milieu	4 342
Voorzieningen geschillen	19 709
Voorzieningen herstructurering	1 750
Voorziening Lijnwerk	953

Staat van de schulden en overlopende rekeningen (Passiva) Resterende looptijd

Schulden met een oorspronkelijke looptijd van	hoogstens één jaar	meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar	meer dan vijf jaar
Financiële schulden:	18 052	49 855	12 374
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	94	376	1 874
Kredietinstellingen	17 958	49 479	10 500
Overige schulden	2 239		816
TOTAAL	20 291	49 855	13 190

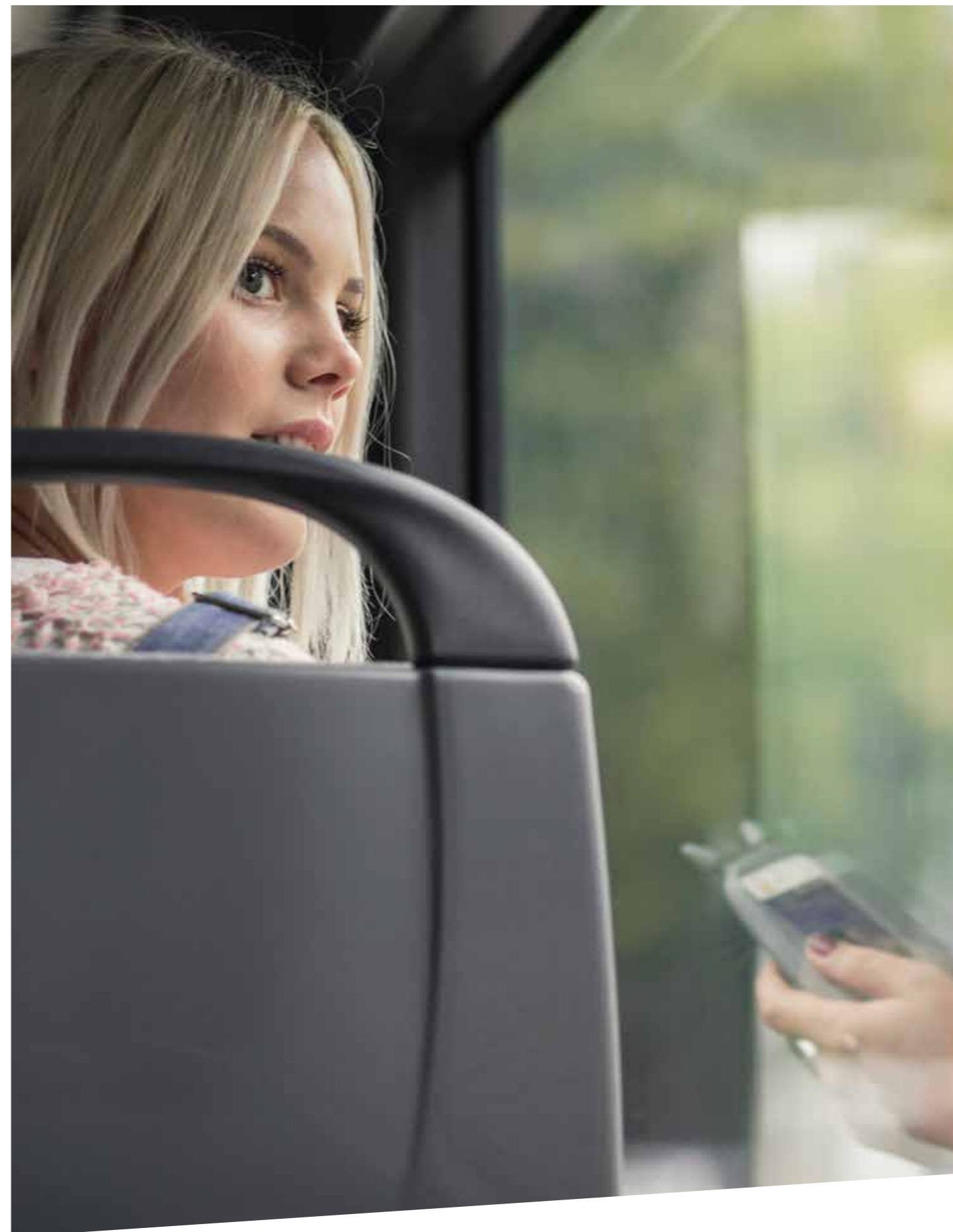
Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen 2014

Financiële schulden:	80 281
Niet achtergestelde obligatieleningen	2 344
Kredietinstellingen	77 937
Overige schulden	186

TOTAAL 80 467

Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten 2014

Belastingen	
Niet vervallen belastingsschulden	14 098
Bezoldigingen en sociale lasten	
Andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten	72 216



IN DUIZENDEN EURO
Overlopende rekeningen
2014
Toe te rekenen kosten

Intresten leningen 399

Over te dragen opbrengsten

Spreiding abonnementen 28 981

Voorverkoop distributeurs 7 607

Te affecteren investeringen 33 377

Concessie LijnCom 5 120

Alternatieve financieringstransacties 5 798

Gesubsidieerde vaste activa 5 008

Bedrijfsresultaten
2014
2013
Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Totaal aantal op de afsluitingsdatum 8 166 8 197

Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten 7 682,5 7 723,6

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren 11 867 060 12 108 064

Personeelskosten

Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen 293 270 295 465

Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen 137 900 138 955

Werkgeverspremies voor buitenwettelijke verzekeringen 149 159

Andere personeelskosten 23 817 21 646

Ouderdoms- en overlevingspensioenen 20 955 22 714

Voorzieningen voor pensioenen

Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- 13 060 -221

Waardeverminderingen

Op voorraden en bestellingen in uitvoering:

Geboekt 771 857

Teruggenomen 994 146

Op handelsvorderingen

Geboekt 9 11

Teruggenomen 19 2

Voorzieningen voor risico's en kosten

Toevoegingen 29 717 20 277

Bestedingen en terugnemingen 14 666 9 213

Andere bedrijfskosten

Bedrijfsbelastingen en -taksen 628 647

Andere kosten 159 185

Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen

Totaal aantal op de afsluitingsdatum 417 294

Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten 416,5 272,8

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren 341 636 294 859

Kosten voor de onderneming 18 767 14 771

Financiële resultaten
2014
2013
Andere financiële opbrengsten

Kapitaalsubsidies 82 291 79 103

Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio
Waardeverminderingen op vlottende activa

Geboekt 2

Teruggenomen 7

Belastingen op het resultaat
2014

Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen 685

BTW en belastingen ten laste van derden
2014
2013
In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde

Aan de onderneming (aftrekbaar) 98 906 121 229

Door de onderneming 80 981 54 906

Ingehouden bedragen ten laste van derden als

Bedrijfsvoorheffing 68 695 69 498

Roerende voorheffing 9 133

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen
2014

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 19

 Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa
 Hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie 53 276

Betrekkingen met verbonden ondernemingen en met ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat
2014
2013
Verbonden onderneming
Financiële vaste activa 25 209 25 209

Deelnemingen 25 209 25 209

Vorderingen op verbonden ondernemingen

Op hoogstens één jaar 3 132 4 054

Schulden

Op hoogstens één jaar 192 476

Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat
2014
2013
Financiële vaste activa: deelnemingen
216
15
Financiële betrekkingen met
2014
Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen en ten laste van de resultatenrekening toegekende pensioenen, voor zover deze vermelding niet uitsluitend of hoofdzakelijk betrekking heeft op de toestand van een enkel identificeerbaar persoon

Aan bestuurders en zaakvoerders 101

Bezoldiging van de commissarissen 70

Sociale balans op 31 december 2014

Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Tijdens het boekjaar en het vorige boekjaar	1. Voltijds (boekjaar)	2. Deeltijds (boekjaar)	3. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (boekjaar)	4. P. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (vorig boekjaar)
GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS	6 457,3	1 732,5	7 682,5	7 723,0
AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN	9 356 668	2 510 392	11 867 060	12 108 064
PERSONEELSKOSTEN*	358 855	96 281	455 136	456 225
BEDRAG VAN DE VOORDELEN BOVENOP HET LOON*	-	-	25 262	21 645

* In duizenden euro



Op de afsluitdatum van het boekjaar	1. Voltijds (boekjaar)	2. Deeltijds (boekjaar)	3. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (boekjaar)
AANTAL WERKNEMERS INGESCHREVEN IN HET PERSONEELSREGISTER	6 397	1 769	7 669,0
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALED TIJD	6 326	1 763	7 594,0
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	61	3	62,9
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	2		2,0
VERVANGINGSOVEREENKOMST	8	3	10,1
VOLGENS HET GESLACHT EN HET STUDIENIVEAU			
MANNEN	5 400	1 273	6 321,4
LAGER ONDERWIJS	917	270	1 125,0
SECUNDAIR ONDERWIJS	3 386	744	3 912,1
HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS	975	230	1 140,2
UNIVERSITAIR ONDERWIJS	122	29	144,1
VROUWEN	997	496	1 347,6
LAGER ONDERWIJS	214	104	277,8
SECUNDAIR ONDERWIJS	618	298	843,2
HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS	136	77	184,5
UNIVERSITAIR ONDERWIJS	29	17	42,1
VOLGENS DE BEROEPSCATEGORIE			
DIRECTIEPERSONEEL	10		10,0
BEDIENDEN	1 290	426	1 600,6
ARBEIDERS	5 097	1 343	6 058,4

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	190,6	225,9
AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN	255 860	85 776
KOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	10 618	8 149

* In duizenden euro

Tabel van het personeelsverloop tijdens het boekjaar

Ingetreden	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
AANTAL WERKNEMERS DIE TIJDENS HET BOEKJAAR IN HET PERSONEELSREGISTER WERDEN INGESCHREVEN	463	5	467,1
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD	430	5	434,1
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	33	-	33,0
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	-	-	-
VERVANGINGSOVEREENKOMST	-	-	-

Uitgetreden	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
AANTAL WERKNEMERS MET EEN IN HET PERSONEELSREGISTER OPGETEKENE DATUM WAAROP HUN OVEREENKOMST TIJDENS HET BOEKJAAR EEN EINDE NAM	333	166	429,0
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD	298	165	393,4
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	35	1	35,6
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	-	-	-
VERVANGINGSOVEREENKOMST	-	-	-
VOLGENS DE REDEN VAN BEËINDIGING VAN DE OVEREENKOMST			
PENSIOEN	40	22	51,9
WERKLOOSHEID MET BEDRIJFSTOESLAG	109	87	167,2
AFDANKING	70	13	79,2
ANDERE REDEN	114	44	130,7

Inlichtingen over de opleiding voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS	4 670	1 036
AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN	146 312	32 079
NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	6 567	1 482
WAARVAN BRUTOKOSTEN RECHTSTREEKS VERBONDEN MET DE OPLEIDING*	6 567	1 482

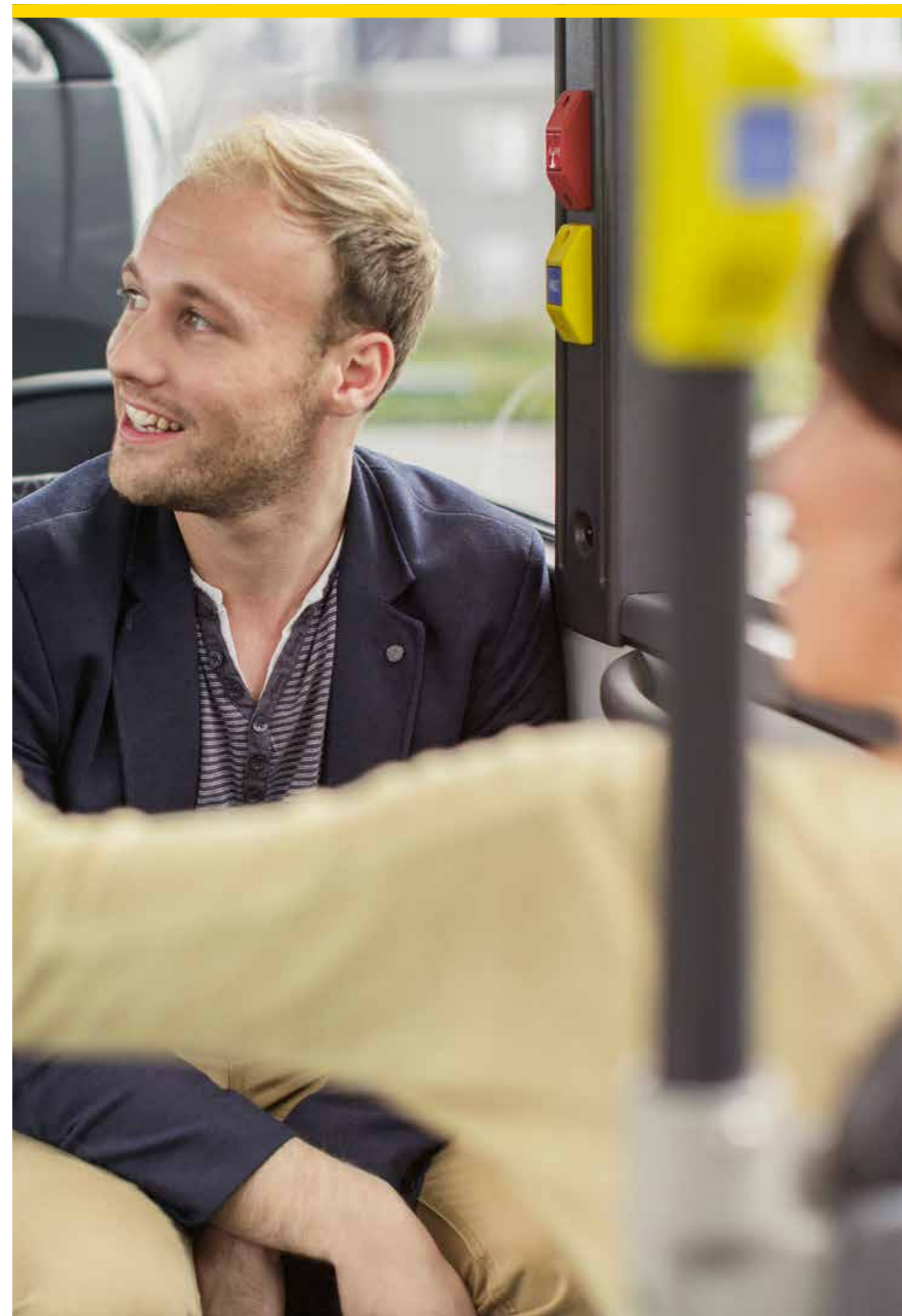
* In duizenden euro

Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS	347	78
AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN	6 988	1 564
NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	189	42

* In duizenden euro

Totaal van de initiële beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van dewerkgever	Mannen	Vrouwen
AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS	493	110
AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN	3 942	882
NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	121	27

* In duizenden euro



Samenvatting van de waarderingsregels

IMMATERIELE -EN MATERIELE VASTE ACTIVA

De immateriële en materiële vaste activa worden op het actief van de balans geboekt voor hun aanschaffingswaarde (aanschaffingswaarde of vervaardigingsprijs). Er zijn geen herwaarderingen toegepast. De afschrijvingen worden gedaan op basis van de lineaire methode, tegen de jaarlijkse percentages die hiernaast 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%	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 TWEDEHANDSGOEDEREN	Op de overblijvende levensduur	
ROLLEND MATERIEEL IN LEASING	Afschrijving over de resterende levensduur volgens oorspronkelijk afschrijvingsplan	
PROTOTYPES	Afschrijving over de normale levensduur, deze die opgenomen zijn in dossiers voor (gedeeltelijke) externe financiering volgens de contractbepalingen	

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

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

Er werd ten laste van voorgaande jaren een waardevermindering geboekt van het resterende saldo van de compensatievergoeding van 1985 (ten bedrage van 0,64 miljoen EUR onder de handelsvorderingen) alsook voor het saldo op de staatstoelage van 1985 (ten bedrage van 3,86 miljoen EUR onder de vlottende activa).

VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

De voorraden en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen. Binnen de voorraadsoftware werd een module ontwikkeld om de waardevermindering te bepalen, op basis van ouderdom voertuigen (belangrijke wisselstukken) of op basis van voorraadrotatie.

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, 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. Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast die aansluit met de betreffende afschrijvingstermijnen en / of de duurtijd van de betrokken contracten.
- krachtens beslissing van de Vlaamse Regering kan VVM De Lijn de meer-ontvangsten van het afgelopen boekjaar affecteren aan investering. In 2014 werd 2,9 miljoen EUR (4,5 miljoen EUR in 2013) geaffecteerd via lopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de kapitaalsubsidies. Tot nu bedraagt deze 17,2 miljoen EUR.

Vaste activa gefinancierd via leningen, aflossingen versus afschrijvingen

Een gedeelte van de investeringen van De Lijn werden in het verleden gefinancierd door bankleningen. De financiering, die De Lijn jaarlijks ontvangt, deel van de exploitatietoelage, is gelijk aan de aflossingen van de leningen (ESR uitgave). Deze aflossingen van de leningen stemmen

echter niet overeen met de afschrijvingen, die bedrijfseconomisch in resultaat worden genomen. De laatste aflossing van de leningen is voorzien in 2021, de afschrijvingen lopen tot 2050. ESR-matig wordt de volledige toelage als ontvangst opgenomen tov de aflossingen van de leningen als uitgave. Bedrijfseconomisch wordt het surplus voor een bedrag van 21.470 K EUR aan toelage tov de afschrijvingen geboekt, die de toekomstige afschrijvingskost moet financieren, voor een totaalbedrag van 25.607 K EUR op de overlopende rekening 'over te dragen opbrengsten'.

LEERLINGENVERVOER

In de exploitatietoelage werden bijkomende middelen voorzien om kwalitatieve verbeteringen te realiseren. Voor een bedrag van 1.450 K EUR werden reeds engagementen genomen. Een bedrag van 2.050 K EUR werd vorig boekjaar overgedragen naar dit boekjaar.

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

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

- het resultaat op deze verrichtingen gespreid over de looptijd van de leasings;
- niettegenstaande CBN advies 163 aan de leasingsschulden, gezien de door De Lijn gedane vooruitbetalingen en in het licht van de door de Raad van Bestuur vastgestelde onderlinge samenhang der contracten, geen uitdrukking gegeven. Voor de in 2000 t.e.m. 2006 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingsschuld 182,5 miljoen EUR per 31/12/2014 (188,5 miljoen EUR in 2013);
- door de classificatie van de geleasede activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van de VVM. Voor de vaste activa in leasing

waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, bevestigen wij onze intentie over te gaan tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat De Lijn de beschikking blijft behouden over de activa tot het einde van de afschrijvingstermijn.

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

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN

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

De Lijn is eigen verzekeraar voor schadegevallen voortvloeiend uit schade aan derden tot 500 K EUR. Voor deze schadegevallen wordt het risico telkens ingeschat en dit steeds op een meer accurate wijze. De voorziening bedraagt 18,5 miljoen EUR (16,0 miljoen EUR in 2013).

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

- is het de intentie de site te verkopen, dan werden de saneringskosten geactiveerd. De aldus bekomen netto boekwaarde wordt vervolgens getoetst aan de marktwaarde.
- de saneringskosten verbonden aan

sites bestemd voor verdere exploitatie worden in kost genomen, tenzij gedekt door kapitaalsubsidies of specifieke waarborgen ter zake.

Vanaf 2006 wordt er een voorziening aangelegd voor alle toekomstige saneringskosten.

De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris. Per 31/12/2014 is 4,3 miljoen EUR (4,4 miljoen EUR in 2013) voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris en van de begroting van de saneringskosten.

Voor haar activiteiten gebruikt De Lijn vaste activa die intensief en met een vooropgestelde levensduur worden gebruikt. Ten einde de vooropgestelde levensduur te bereiken zijn periodiek grote herstellingen en groot onderhoud nodig. Om de kost van groot onderhoud en grote herstellingen te spreiden over een levensduur van de activa werd hiervoor een voorziening aangelegd van 22,6 miljoen EUR (24,5 miljoen EUR in 2013).

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

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

KAPITAALSUBSIDIES

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

In totaal zijn er nog voor 340,9 miljoen EUR toegekende vastleggingen, doch nog te vorderen. In strijd met advies 125/1CBN wordt geen volledige uitdrukking gegeven aan deze vordering.

PPS-PROJECTEN

Boekhoudkundig referentiekader

De boekhoudkundige verwerking van PPS projecten dient geanalyseerd te worden in functie van de door De Lijn toe te passen referentiekaders:

- vanuit het oogpunt van de statutaire jaarrekening, waarbij De Lijn geacht wordt het Belgisch boekhoudrecht toe te passen;
- vanuit het oogpunt van de rapportering in het kader van het Rekendecreet, op zijn beurt in te delen in een bedrijfseconomisch luik en een ESR rapportering. Ten aanzien van deze laatste rapportering zijn de regels opgelegd door het Departement Financiën en Begroting, afdeling Financiële Diensten en Rapportering richtinggevend.

Inzake rapportering conform het Rekendecreet, heeft De Lijn kennis genomen van het feit dat het INR bij de EDP-notificatie van september 2014 een aantal PPS-projecten van De Lijn, namelijk Brabo I, Livan I en stelplaats Tongeren heeft geherklasseerd als overheidsactiva. Tevens werd De Lijn in kennis gesteld van het feit dat PPS herwerkingen zouden gebeuren op niveau van de Vlaamse Overheid en dat De Lijn geacht werd noch in de ESR- rapportering noch in het bedrijfseconomische luik enige correctie door te voeren.

Bij gebreke aan uitgekristaliseerde doctrine op niveau van het Belgisch boekhoudrecht, heeft de Raad Van Bestuur geoordeeld, na overleg met het INR, Departement Begroting en Financiën en het Rekenhof, dat het getrouw beeld van de jaarrekening het best gediend wordt door, consistent met het verleden alle PPS-verrichtingen extensief toe te lichten. De in de loop van 2015 ontwikkelde doctrine zou gebeurlijk kunnen aanleiding geven tot een aangepaste presentatie van deze verrichtingen in de statutaire jaarrekening.

2014 in K EUR	
BRUGGE	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	2 357
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	531
BOUWKOST	19 518
TOTALE KOST	21 440
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	55 828
INR CORRECTIE UITGAVE	0
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	0

OVERIJSE	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	709
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	170
BOUWKOST	5 937
TOTALE KOST	6 521
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	16 792
INR CORRECTIE UITGAVE	0
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	0

2014 in K EUR	
ZOMERGEM	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	398
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	104
BOUWKOST	3 329
TOTALE KOST	3 657
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	9 423
INR CORRECTIE UITGAVE	0
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	0

TONGEREN	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	409
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	178
BOUWKOST	6 884
TOTALE KOST	7 564
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	11 082
INR CORRECTIE UITGAVE	0
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	168

2014 in K EUR	
BRABO1	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	9 121
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	3 837
BOUWKOST	83 568
TOTALE KOST	95 986
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	259 353
INR CORRECTIE UITGAVE	0
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	3 343

2014 in K EUR	
LIVAN1	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	0
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	0
BOUWKOST	63 314
TOTALE KOST	75 209
UITSTAANDE SALDO LEASE PER 31/12/2014	175 241
INR CORRECTIE UITGAVE	35 520
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	0

TOTALEN	
BESCHIKBAARHEIDSVERGODING	12 993
BOUWCOMPONENT	
ONDERHOUDSCOMPONENT	4 820
BOUWKOST	182 550
TOTALE KOST	210 377
UITSTAANDE SALDO LEASE	527 719
INR CORRECTIE UITGAVE	35 520
INVESTERING 2014	
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	3 511
INR CORRECTIE AFLOSSING SCHULD	0

Livan 1

Er werd 4 Mio euro aan entreevergoeding bekomen met betrekking tot het project Livan. Gezien deze gelden contractueel De Lijn ten goede komen, worden deze bij De Lijn geboekt als vordering op Lijninvest. Zowel de interne als externe aangerekende werkzaamheden voor Livan vanaf 2014 werden afgezet tegenover deze opbrengst. Het nog niet gebruikte deel werd op overlopende rekening geplaatst.

OVERGEDRAGEN WINST/ VERLIES

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20,03 miljoen EUR.

De historische resultaten sindsdien verantwoordt de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit. Het verlies van 19 miljoen EUR van het boekjaar 2011 geeft geen aanleiding tot toepassing van art. 633 van de vennootschapswetgeving, dit door het saldo van de rubriek 15 - kapitaalsubsidies, die mee tot het eigen vermogen behoort.

In 2012 werd het eigen vermogen in deze rubriek aangevuld met 138,6 miljoen EUR, een gevolg van de toepassing en het inwerkingtreden van het Rekendecreet.

Dit bedrag werd rechtstreeks op de klasse 14 geboekt en loopt niet over verlies en winst.

Derhalve staat de rubriek "overgedragen winst/ verlies" in saldo nu met een overgedragen winst.

BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN

De afrekeningen met de exploitanten gebeuren in functie van gegevens die met een zekere mate van vertraging beschikbaar zijn. Dit impliceert dat op jaareinde de afgrenzing van deze afrekeningen mede gebaseerd is op inschattingen en tot uiting komen in te ontvangen facturen en creditnota's.

GESCHILLEN

De Lijn is betrokken bij een aantal geschillen. Hiervoor wordt telkens het risico ingeschat en indien nodig een voorziening aangelegd. Deze bedraagt 19,8 miljoen EUR in 2014 (16,3 miljoen EUR in 2013). Tevens blijft er nog een restant ten bedrage van 1,7 miljoen EUR van de in 2013 aangelegde voorziening voor herstructurering (initieel bedrag 5,3 miljoen EUR) over.

PENSIOENEN

De pensioenen van De Lijn en haar rechtsvoorgangers worden gefinancierd via het repartitiestelsel, via het pensioenfonds dat sinds 1992 voorziet in een aanvullende pensioentoeelage voor de personeelsleden in actieve diensten en via een groepsverzekering. De pensioenverplichtingen en verplichting inzake invaliditeitsrente voor personeelsleden die op 31 december 1991 in dienst waren, worden, voor het deel niet gefinancierd door het pensioenfonds, rechtstreeks vanuit de dotatie van het Vlaams Gewest betaald. Deze verplichting wordt niet voorzien in de jaarrekening per 31 december 2014. Per 31 december 2014 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 113,5 miljoen euro (per 1 januari 2015) berekend aan een intrestvoet van 4,5% naar analogie van het pensioenfonds. FSMA vraagt een gedeelte van deze verplichtingen te externaliseren voor de periode vanaf 2007. Hiervoor werd een voorziening aangelegd ten bedrage van 8.5 miljoen euro.

BIJKOMENDE INFO

Voor wat betreft de bruggepensioneerden werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 26,9 miljoen euro (22,3 miljoen euro in 2013) voor de desbetreffende toekomstige pensioenverplichtingen. Voor de opstart van De Lijn genoten de werknemers van de drie ex-vervoermaatschappijen (MIVA, MIVG en NMVB) aanvullende toelagen bij het pensioen bij overlijden, ziekte en invaliditeit. De Lijn vond het noodzakelijk het risicoplan aan te passen aan de nieuwe noden van onze samenleving door de oprichting van IBP Pensioenfonds De Lijn OFP, 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 arbeids-overeenkomst van onbepaalde duur, wordt bij pensionering en invaliditeit nagegaan of de voordelen uit het vorige statuut niet hoger liggen dan de nieuwe waarborgen. Zij zullen steeds over het hoogste bedrag kunnen beschikken. Indien bij pensionering de pensioentoeelage, in toepassing van één van de vorige statuten weerhouden wordt, zullen op de pensioendatum de persoonlijke bijdragen integraal terugbetaald worden, verhoogd met de gecumuleerde, bij KB 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, dit wil zeggen dat zij nu reeds gelden ter beschikking moet stellen om de toekomstige aanvullende pensioenen veilig te stellen.

Hiervoor werden door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1992 tot 2013 een bedrag van 155,6 miljoen euro voorzien in de exploitatierekening. In 2014 bedroeg deze patronale bijdrage 6,3 miljoen euro.

Per 31 december 2014 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt: korte termijnverplichtingen voor 144,0 Mio euro (geschatte waarde), lange termijnverplichtingen voor 192,1 Mio euro (geschatte waarde) en een belegd vermogen van 206,3 Mio euro. Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de korte termijn verplichtingen en een overschot ten opzichte van de lange termijn verplichtingen. De raad van bestuur is van mening dat de gehanteerde

actualisatievoet van 4,5% en de andere assumpties bedrijfseconomisch verantwoord zijn in de huidige context. Het tekort van 17,1 miljoen euro per 31 december 2011 heeft aanleiding gegeven tot een herstelplan dat goedgekeurd werd door de FSMA in 2012. Ten gevolge van dit herstelplan moeten bijkomende dotaties gestort worden indien de vooropgezette dekkingsgraad niet gerespecteerd wordt zodat het tekort over zeven jaar (periode 2012-2018) ingehaald zal zijn. Per 31 december 2014 is er geen tekort, maar voor de periode tot eind 2018 zal er een controle uitgeoefend dienen te worden.

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, dienen de personeelsleden een kleine financiële inspanning te leveren. De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5% van het pensioensalaris en wordt vanaf 1 januari 1992 van de bezoldigingen afgehouden, dit voor de personeelsleden die op 31 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.



Commentaar op de jaarrekening

Materiële vaste activa (in miljoen euro)

Op 31 december 2014 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 82,3 miljoen euro ten opzichte van 31 december 2013.

AANSCHAFFINGEN MET INBEGRIJF VAN DE GEPRODUCEERDE VASTE ACTIVA	190,2
OVERDRACHTEN EN BUITENGEBRUIKSTELLINGEN	- 15,7
AFSCHRIJVINGEN GEBOEKT VIA DE RESULTATENREKENING	- 92,4
TERUGGENOMEN	+ 0,2
	82,3

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar 443,6

Deze rubriek verhoogde in 2014 met 48,7 miljoen euro. Voornaamste elementen van deze rubriek:

HET NOG DOOR HET VLAAMSE GEWEST VERSCHULDIGDE SALDO VOOR EXPLOITATIEBIJDAGEN	360,1
NOG TE ONTVANGEN KAPITAALSUBSIDIES	61,6
SALDO VAN DE REKENING COURANT BTW	17,9

Kapitaalsubsidies 1 280,9

TOTAAL AAN KAPITAALSUBSIDIES PER EINDE 2014	1 889,9
IN RESULTAAT OPGENOMEN D.M.V. AFSCHRIJVINGEN OF RECHTSTREEKS VERBRUIK	609,0

De kapitaalsubsidies worden vanaf 2011 geboekt op basis van de dotatiebesluiten.

Toewijzing aan de privésector

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

INVESTERINGEN	181,9
VERBRUIKEN	80,1
GOEDEREN EN DIENSTEN	474,0



RESULTATEN

De VVM heeft het boekjaar 2014 opnieuw in evenwicht afgesloten. De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 875,2 miljoen euro, een daling van 1,0 miljoen euro. Daarentegen is er 0,6 miljoen euro voor de beschikbaarheidsvergoeding voor PPS projecten meer ontvangen.

Art 96 &1 – 1° Wetboek van Vennootschappen – Risico's en onzekerheden

De Lijn van de Toekomst

Onder de noemer "De Lijn van de Toekomst" hebben we de organisatie van onze ondersteunende diensten grondig aangepast om beter voorbereid te zijn op enkele grote uitdagingen: meer concurrentie als gevolg van de liberalisering van de markt, mondige en zelfbewuste klanten en de vraag naar maximale transparantie en efficiëntie. In onze nieuwe organisatie maken we ruimte vrij om ons te focussen op onze kerntaken en op samenwerking met lokale stakeholders.

Een hoeksteen van de Lijn van de Toekomst is het onderbrengen van administratieve diensten en knowhow (HR, Financiën & ICT en grote delen van Marketing) in gespecialiseerde centra, de zogenaamde Shared Service Centers (SSC). Daarnaast richtten we ook verschillende Competence Centers (CC) op, die specifieke kennis moeten samenbrengen en ontsluiten naar de hele organisatie. De entiteiten (provinciale zetels) krijgen zo meer ruimte om zich te concentreren op hun kerntaken: Exploitatie, Techniek en Stakeholdermanagement.

Zo werd de volledige back office voor het abonnementenbeheer ondergebracht in het SSC Abonnementen in Oostende, terwijl Mechelen de ICT Helpdesk huisvest. Ook de afdelingen in Leuven, Gentbrugge, Hasselt en Brugge kregen specifieke functies toebedeeld.

Art 96 &1 – 3° Wetboek van Vennootschappen – Inlichtingen over omstandigheden die de ontwikkeling van de vennootschap aanmerkelijk kunnen beïnvloeden

De Lijn voor iedereen

Als openbaarvervoermaatschappij streven we ernaar om alle mogelijke klanten een gebruiksvriendelijke, veilige en comfortabele ervaring aan te bieden. Een belangrijk element daarin is het streven naar een permanente verbetering van de toegankelijkheid. De grote lijnen daarvan hebben we in 2014 vastgelegd in het beleidsplan toegankelijkheid. Dit plan steunt op de principes van universal design (ontwerpen voor iedereen) en omvat verschillende krachtlijnen:

- Samenwerking met experts, zoals het Vlaams expertisecentrum Toegankelijkheid, de provinciale adviesbureaus en gebruikersorganisaties bij de uitwerking van het plan.
- Al onze chauffeurs leren in hun basisopleiding om te gaan met personen met een beperking. Sinds 2014 komt daar een extra voortgezette opleidingsmodule toegankelijkheid bij.
- Het uitbreiden van de toegankelijkheid van bussen en trams. Zo zal tegen eind 2015, na de ingebruikname van nieuwe hybride bussen, 85 procent van onze totale busvloot toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Daarnaast willen we samen met de wegbeheerders investeren in aangepaste haltes, vooral in stedelijke omgevingen en op specifieke plaatsen zoals ziekenhuizen of woonzorgcentra.
- We werken aan een kwaliteitslabel dat duidelijk maakt welke vervoers-hulpmiddelen (zoals rolstoelen of scootmobiel) mee kunnen op bus of tram.

BlueAssist is een universeel hulpmiddel waarmee mensen die het moeilijk hebben om informatie te begrijpen of zelf

begrepen te worden hulp kunnen vragen aan medeburgers, via een kaartje of een smartphone. Samen met de vzw BlueAssist hebben we een campagne opgezet om het gebruik van dit hulpmiddel in het openbaar vervoer aan te moedigen.

Omdat er altijd nog gevallen zullen zijn waarin het openbaar vervoer geen oplossing kan bieden, zal ook het deur-tot-deur-vervoer moeten blijven bestaan. We willen samen met de Vlaamse Regering een duidelijke taakverdeling afspreken om beide diensten elkaar zoveel mogelijk te laten aanvullen.

De Lijn, pionier in PPS

Via onze dochteronderneming LijnInvest hebben we de voorbije tien jaar onze kennis over risico- en projectmanagement van PPS-projecten (Publiek-Private Samenwerking) stevig uitgebreid. Toch bevatte een rapport van het Rekenhof, dat in februari gepubliceerd werd, verschillende punten van kritiek op onze vroegere PPS-projecten. Van de aanbevelingen in het rapport pasten we intussen al zowat driekwart geheel of gedeeltelijk toe. De Lijn zal ook de resterende aanbevelingen ter harte nemen.

De dossiers die het Rekenhof analyseerde, dateren uit een tijd dat er nog geen standaardmethoden waren voor maatschappelijke kosten-batenanalyses. Onze projecten werden wel altijd getoetst aan de juridische en financiële instrumenten die op dat moment beschikbaar waren, zoals de meerwaardescan en de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Het Rekenhof wees er verder op dat de kostprijzen van sommige projecten hoger uitvielen dan aanvankelijk geraamd. Een oorzaak hiervan zijn normale prijsstijgingen voor grondstoffen en diensten. Die werden de laatste 10 jaar ongeveer 20 procent

duurder als gevolg van de inflatie en indexaanpassingen. Bovendien is het moeilijk om ramingen van voor de financiële crisis nog te vergelijken met vandaag.

Art 96 &1 – 6° Wetboek van Vennootschappen – Overgedragen winst/verlies

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

Het verlies van 19,0 miljoen euro van het boekjaar 2011 gaf geen aanleiding tot toepassing van art. 633 van de vennootschapswetgeving dit door het saldo van de rubriek 15 – kapitaalsubsidies, die mee tot het eigen vermogen behoort.

In 2012 werd het eigen vermogen in deze rubriek aangevuld met 138,6 miljoen euro, een gevolg van de toepassing en het inwerkingtreden van het Rekendecreet. Dit bedrag werd rechtstreeks op de klasse 14 geboekt en loopt niet over verlies en winst.

Derhalve staat de rubriek "overgedragen winst/verlies" in saldo met een overgedragen winst.

Art 96 &1 – 8° Wetboek van Vennootschappen – Financiële instrumenten

In 2014 heeft De Lijn geen nieuwe specifieke financiële instrumenten opgezet.

De eerste projecten in kader van PPS dossiers werden in gebruik genomen in 2011, het betreft de realisatie van 4 nieuwe stelplaatsen. (Tongeren, Brugge, Zomergem en Overijse). In 2012 kwam daar het project Brabo 1 bij (tramverlenging naar Wijnegem en Boechout en de tramstelplaats in Deurne). In 2014 werden geen PPS projecten in exploitatie genomen.

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 Buurtspoor-wegen. 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 het hoger vermeld Koninklijk Besluit en van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, tegen inschrijving in het aandelenregister.

De aandeelhouders moeten volgende documenten voorleggen:

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

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

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

KAPITAALVERHOOGING

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

KAPITALEN

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

KAPITALEN (in duizenden euro's)

Vlaams Gewest	41 606
Provincies	4 523
Gemeenten	7 729
Particulieren	93
TOTAAL	53 951

AANDELEN

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

AANDEELHOUDERS	AANTALLEN	QUOTA'S
Vlaams Gewest	2 206 731	81,55
Provincies	183 057	6,76
Gemeenten	312 499	11,55
Particulieren	3 765	0,14
TOTAAL	2 706 052	100,00

Ondernemingsraden

CENTRALE DIENSTEN

Voorzitter
Sonia Frey

Werkgeversafvaardiging
Veerle Bussens, Karen Pieters,
Geert Van Kerckhove

Werknemersafvaardiging
Ingrid Bismans, Els Deceuninck,
Peter Elaut, Johan Kuppens, Tom Rondas,
Hans Van Hoof, Peter Van Oers,
Kris Wauters

DE LIJN ANTWERPEN

Voorzitter
Tom Meeuws

Werkgeversafvaardiging
Marina Christiaens, Jacques Lesire,
Daniël Swerts, Jean-Pierre Vaneygen,
Peter Van Overvelt

Werknemersafvaardiging
Faysal Akarkach, Martine Backs,
Walter Brack, Guido Janssens,
Katrien Jodts, Ahmed Khali,
Franciscus Lafosse, Martine Nijs,
Dirk Oorts, Patrick Matheussen,
Ann Van Der Jeught,
Marc Louis Van Tichelt,
Geert Vermunicht

DE LIJN OOST-VLAANDEREN

Voorzitter
Dirk Busschaert

Werkgeversafvaardiging
Marc Feys, Alex Maenhaut,
Ivan Van Cauwenberghe,
Jan Van Ostaeeyen, Nele Huys

Werknemersafvaardiging
Bruno De Cock, Frank Desloovere,
Gino De Sutter, Rudy Goedgebuer,
Aydin Kaya, Bruno Lasseel,
Guy Van Houtte, Filip Vandenberghe,
Koen Vanderbeken, Sven Vanmackelbergh,
Tom Verwest

DE LIJN VLAAMS-BRABANT

Voorzitter
Johan Van Looy

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

Werknemersafvaardiging
Nadia Buyle, Gert De Boeck, Dirk Eeckhout,
Estelle Janssens, Gerard Moens,
Anita Simons, Eddy Vanhove,
Marnix Van den Berghe,
Sara Vandenhoeck, Herman Vandeven,
Marc De Mars

DE LIJN LIMBURG

Voorzitter
Heidi Roubben

Werkgeversafvaardiging
Wim Claes, Anneliese Meynaerts,
Peter Vandenberg, Kris Vangoidsenhoven,
Linda Vanné

Werknemersafvaardiging
Danny Pauly, Slimane Lyasse,
Ghislain Ombellets, Brigitta Coolen,
Bert Lauwagie, Alain Tilkens,
Marcel Verginst, Steven Vanderheyden,
Leonard Versluys

DE LIJN WEST-VLAANDEREN

Voorzitter
Suzy Costers

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

Werknemersafvaardiging
Patrick Brandt, Chantal Creyf,
Peter De Bruyne, Petra Depoorter,
Stefaan Dierickx, Gino Galloo,
Glenn Lambrecht, Jeffrey Loones,
Redgy Vansteenkiste,
Stefaan Vansteenkiste

14

jaarverslag De Lijn

De Lijn | Vlaamse Vervoermaatschappij

Maatschappelijke zetel
Motstraat 20
2800 Mechelen

De Lijn | Antwerpen

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

De Lijn | Oost-Vlaanderen

Brusselsesteenweg 361
9050 Gentbrugge
tel.: 09 211 91 11
fax: 09 211 91 10

De Lijn | West-Vlaanderen

Nieuwpoortsesteenweg 110
8400 Oostende
tel.: 059 56 52 11
fax: 059 56 52 12

De Lijn | Centrale Diensten

Motstraat 20
2800 Mechelen
tel.: 015 40 87 11
fax: 015 40 89 88

De Lijn | Limburg

Grote Broomstraat 4
3500 Hasselt
tel.: 011 85 42 11
fax: 011 25 32 92

De Lijn | Vlaams-Brabant

Martelarenplein 19
3000 Leuven
tel.: 016 31 37 11
fax: 016 31 37 12

www.delijn.be

De LijnInfo: 070 220 200