

1

JAARVERSLAG

3



Inhoud

| | | | |
|---|----|--|----|
| Voorwoord | 4 | | |
| Mobiliteit voor iedereen | 8 | | |
| Veilig en ontspannen op stap | 8 | | |
| Campagnes zetten onze troeven in de verf | 12 | | |
| Aantal sms-tickets blijft groeien | 15 | | |
| Meer informatie doet klanten tijd winnen | 16 | | |
| Doorstart voor ticketing- en boordcomputersysteem Retibo | 17 | | |
| Klaar voor de toekomst: ondernemen met oog voor mens en milieu | | | |
| Milieuvriendelijke mobiliteit | 19 | | |
| Menselijke mobiliteit | 24 | | |
| Nieuwe directieleden | 30 | | |
| Vertramming in hogere versnelling | | | |
| Vlaams-Brabant | 33 | | |
| Oost-Vlaanderen | 36 | | |
| Limburg | 38 | | |
| Antwerpen | 40 | | |
| West-Vlaanderen | 41 | | |
| | | Balans op 31 december 2013 | 42 |
| | | Resultatenrekening op 31 december 2013 | 44 |
| | | Toelichting 2013 | 46 |
| | | Sociale balans op 31 december 2013 | 54 |
| | | Samenvatting van de waarderingsregels | 60 |
| | | Commentaar op de jaarrekening | 68 |
| | | Aandeelhoudersstructuur | 72 |
| | | Personeel | 74 |
| | | Bezoldigingen en sociale lasten | 82 |
| | | Afgelegde kilometers | 83 |
| | | Rollend materieel | 84 |
| | | Reizigers | 88 |
| | | Nettovervoerontvangsten | 90 |
| | | Ongevallen | 92 |
| | | Ondernemingsraden | 94 |

Voorwoord

In veel opzichten was 2013 een jaar van consolidatie. We hebben de vruchten geplukt van onze verwezenlijkingen in het voorgaande jaar, dat economisch en budgettair niet gemakkelijk was. Dankzij het harde werk en de inzet van onze medewerkers leggen we in 2013 opnieuw een resultaat in evenwicht voor. We behielden onze klantenbasis en boekten een groei van onze ontvangsten. En we deden dat zonder toe te geven op onze investeringen in strategisch belangrijke innovaties, wel integendeel.

Zo pakten we in 2013 uit met nieuwe mobiele informatie-apps, we plaatsten de grootste busbestelling uit onze geschiedenis en we deden belangrijke stappen in de verdere vertramming van ons net. Met de goedkeuring van nieuwe tracés maken Limburg en Vlaams-Brabant zich klaar voor de eerste tramlijnen op hun grondgebied. We hebben met een goede doorstart een moeilijke periode voor het registratie- en ticketingsysteem ReTiBo afgesloten. De eerste resultaten zijn al merkbaar op het terrein: meer dan 2 000 voertuigen werden volledig met het systeem uitgerust, de nieuwe MOBIB-chipkaart voor 65-plussers werd gelanceerd en er loopt een proefproject om de verkeerslichten via de boordcomputer te beïnvloeden.

We hebben dus redenen om tevreden en fier te zijn, maar dat mag ons niet zelfgenoegzaam maken. Nu we als organisatie op het juiste spoor zitten, is het een uitgelezen tijdstip om ons voor te bereiden op de uitdagingen die ons de komende jaren wachten. Samen met een zeer brede groep stakeholders hebben we de voorbije maanden nagedacht over de rol die we als Vlaamse openbaarvervoermaatschappij in de 21ste eeuw moeten spelen.

De krachtlijnen van die denkoefening hebben we samengevat in een memorandum, als aanbeveling voor de volgende Vlaamse Regering. We vragen daarin onder meer om extra middelen en bevoegdheden om een intelligent, multimodaal, kwaliteitsvol en veilig openbaar vervoer uit te bouwen, dat inspelt op de reële behoeften van de reizigers. In het licht van de Europese liberalisering van de sector rekenen we erop dat het succesvolle samenwerkingsmodel tussen De Lijn en de private vervoermaatschappijen wordt bestendig. En we willen graag mee nadenken over een fiscaliteit die duurzame en groene verplaatsingen belooft en aanmoedigt.

In afwachting van het nieuwe beleid blijven we uiteraard niet bij de pakken zitten. Een nieuwe, moderne en gestroomlijnde organisatie zal ons toelaten om nog meer met onze kerntaken bezig te zijn: het aanbieden van betaalbaar kwaliteitsvervoer, in een goede verstandhouding met onze partners op het terrein en ten volle gefocust op onze klanten. Dat is en blijft, ook in 2014, de belangrijkste opdracht die al onze medewerkers, met de motivatie die hen kenmerkt, elke dag tot een goed einde proberen te brengen.



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

Kathleen van der Hooft
Bestuurder (tot 27 juni 2013)

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

Centrale Diensten

Johan Bullynck
Directeur Exploitatie
(overleden op 11 november 2013)

Tamara De Bruecker
Directeur Marketing & Communicatie

Lode De Kesel
Directeur Techniek

Sonia Frey
Directeur Personeelsbeleid

Werner Jacobs
Directeur Financieel Beleid & ICT

Entiteiten

Dirk Busschaert
Directeur Oost-Vlaanderen

Lode De Kesel
Directeur Antwerpen
(tot 31 augustus 2013)

Luc De Man
Directeur West-Vlaanderen

Tom Meeuws
Directeur Antwerpen
(vanaf 15 oktober 2013)

Francy Peeters
Directeur Vlaams-Brabant
(tot 31 januari 2013)

Heidi Roubben
Directeur Limburg

Johan Van Looy
Directeur Vlaams-Brabant
(vanaf 1 april 2013)

College van Commissarissen

Mazars
Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door **Lieven Acke**

RSM InterAudit
Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door **Luc Toelen**

Mobiliteit voor iedereen

De Lijn werkte ook in 2013 hard aan haar opdracht om de mobiliteit voor iedereen te verzekeren. Dat betekent dat we aanwezig zijn waar mensen in beweging zijn, voor werk, school of vrije tijd. Met enkele succesvolle campagnes hebben we onze troeven uitgespeeld, om zo meer mensen te overtuigen om de weg te vinden naar de bus of tram. We blijven werken aan een efficiënte en betere dienstverlening. In 2013 hebben we zo verder ingezet op informatie die onze klanten sneller op hun bestemming kan helpen en op een aanpak die zwartrijden ontmoedigt.

Veilig en ontspannen op stap

De Lijn is één van de dragende partners van de nieuwe vzw Kustattracties, naast het provinciebedrijf Westtoer en de vzw Toeristische Attracties (koepelorganisatie van pret- en dierenparken). De nieuwe vereniging spant zich in om meer bezoekers aan te trekken voor 23 attracties aan de Belgische Kust, die kunnen worden bezocht met de Kusttram.

Als eerste project werd in april 2013 de Kustpas gelanceerd, een kaart die in totaal 150 euro korting biedt op de deelnemende attracties zoals pretparken, musea, natuurcentra en events. De Kustpas werd op 250 000 exemplaren gedrukt en verspreid op 850 locaties. De vzw Kustattracties werkte daarnaast plannen uit voor de periode 2013-2016. Zo wordt er werk gemaakt van seizoensverlenging, marktverbreding, kwaliteitsoptimalisatie en de verhoging van de bezoekersquota. De vzw wil ook als een geheel naar buiten treden in promotiecampagnes.

Ook kinderen ontdekken West-Vlaanderen met bus en tram

Na het succes van de meerdagenpassen voor volwassenen heeft De Lijn haar gamma uitgebreid met meerdagenpassen voor kinderen. Met deze nieuwe passen kunnen de jonge reizigers gedurende meerdere (opeenvolgende) dagen zonder beperking de Kusttram en alle bussen van De Lijn West-Vlaanderen gebruiken. De meerdagenpassen zijn een prima oplossing voor gezinnen die zonder zorgen de Vlaamse kust en het hinterland willen verkennen. De meerdagenpassen zijn alleen te koop in de Lijnwinkels en verkoopautomaten langs de kust, maar niet op het voertuig zelf.



Gratis feestvervoer tijdens oudejaarsnacht

Naar goede gewoonte heeft De Lijn tijdens de overgang van oud naar nieuw weer tienduizenden feestvierders veilig op hun bestemming gebracht. In heel Vlaanderen telden we in de nacht van 31 december 2012 op 1 januari 2013 175 000 reizigers, waarvan het leeuwendeel (99 000) in Antwerpen. In Vlaams-Brabant, Oost- en West-Vlaanderen vervoerden we telkens meer dan 20 000 feestneuzen en in Limburg nog eens 6 000.

Het succes van de feestbussen danken we enerzijds aan de inzet van 350 medewerkers en anderzijds aan de financiële steun van provinciebesturen en heel wat steden en gemeenten. Dat maakte het mogelijk om onder meer in de hele provincie Oost-Vlaanderen, een groot deel van de provincie Antwerpen en de stad Brugge gratis vervoer aan te bieden.



Veilig thuis
op oudejaars!

DE LIJN
BOBT MEE!



De Lijn partner van de festivals

De Lijn is al jaren een vaste partner van organisatoren van vele festivals en concerten zoals de Gentse Feesten, Werchter, Pukkelpop, Laundry Day, het Sportpaleis of Graspop. Het gebruiksgemak om je tot voor de deur te laten rijden, moedigt steeds meer festival- en concertgangers aan om de auto aan de kant te laten staan.

De Lijn werkt al jaren structureel samen met het **Sportpaleis**. De prijs voor bus of tram is inbegrepen in het concertticket. Zo maakten 220 000 van de 706 000 bezoekers, of bijna één op drie, in 2013 gebruik van bus of tram.

De **Gentse Feesten** zijn de voorbije jaren uitgegroeid tot één van de grootste Europese culturele festivals. Het afgelopen jaar trok de 10-daagse 1,3 miljoen bezoekers, een enorme uitdaging voor de mobiliteit in en rond Gent. De bussen en trams van De Lijn kunnen dan ook volop hun troeven uitspelen bij bezoekers die file- en parkeerproblemen willen vermijden. Vooral de pendeltram tussen Flanders Expo en de Korenmarkt was een succes, met 28 953 reizigers, ruim 40 procent meer dan in 2012. De Feestenbussen aan Gent Zuid

brachten 3 275 feestvierders veilig van en naar huis in de ruime regio rond Gent, twintig procent meer dan in 2012.

Het vervoer van 114 000 festivalgangers van en naar de concertweide in **Werchter** is een omvangrijke en complexe logistieke onderneming, waarvoor 175 chauffeurs en 60 bussen werden ingezet. Toch slaagde De Lijn er ook in 2013 weer in om deze pendeldienst bijzonder vlot en zonder noemenswaardige vertragingen aan te bieden. Zelfs op donderdagvoormiddag, het traditionele piekmoment van de festivaldagen, moest er aan het station van Leuven niet worden aangeschoven. Dankzij de voorbehouden busroute waren de festivalgangers in amper 20 minuten ter plaatse.

De prijs voor het openbaar vervoer was voor het achtste opeenvolgende jaar inbegrepen in het dag- en combiticket.



Campagnes zetten onze troeven in de verf

Als we alle Vlamingen willen bereiken, volstaat het niet om een goede dienstverlening uit te bouwen. Met onze informatiecampagnes willen we duidelijk maken wat de voordelen van openbaar vervoer zijn en mensen aanmoedigen om de stap naar onze bussen en trams te zetten.

Stressmannetje maakt automobilisten bewust

Wie stress wil vermijden, kan de auto beter ruilen voor de bus of de tram. Die eenvoudige boodschap vormde de kern van een succesvolle marketingcampagne met het 'stressmannetje' in de hoofdrol. De campagne speelde in op het toenemende gevoel van stress en ergernis dat automobilisten ondervinden wanneer ze in de file staan of geen parkeerplaats kunnen vinden. Die zeer herkenbare emoties projecteerden we in het stressmannetje Juul, een levende pop die knarsetandend en mopperend door het leven gaat.

Om de impact van de campagne zo groot mogelijk te maken, voerden we het stressmannetje op in situaties die typisch geassocieerd worden met autostress. Zo kreeg Juul een tweede leven als gps-stem die nerveuze rij-instructies geeft aan automobilisten. In oktober breidden we een verlengstuk met de lancering van de "Potver-pot": een spaarpotje dat automobilisten moeten vullen telkens als ze vloeken in het verkeer.

Het stressmannetje werd een bekende televisiefiguur dankzij een populaire tv-spot die bedacht werd door het bureau Famous. De spot won in oktober de Gouden Welp, de prijs voor de beste Belgische reclamespot van 2013. Ook online is het stressmannetje een eigen leven gaan leiden. Zijn reclamespots en het extra filmpje als reactie op de reclametest van het consumentenprogramma Volt op één werden meer dan 1,4 miljoen keer bekeken op Youtube. Zijn Facebook-pagina's haalden vorig jaar meer dan 150 000 fans.



De Lijn helpt jongeren de zomer door

Bijna de helft van de Vlaamse jongeren (14 tot 18 jaar) gebruikt een Buzzy Pazz, vooral om het traject van en naar de school af te leggen. Het vrijetijdsgebruik blijft echter vaak beperkt. Nochtans weten we uit ervaring dat jongeren die ook in hun vrije tijd de bus of de tram nemen, meer tevreden zijn en langer klant blijven.

Daarom lanceerden we tijdens de grote vakantie een online promotiecampagne rond de Buzzy Pazz. Omdat jongeren in de zomermaanden veel tijd hebben, maar weinig geld, doopten we de actie de "gratis zomer van Buzzy Pazz".

In samenwerking met de evenementenkalender Uit in Vlaanderen plaatsten we op de online kaart van BuzzyNet (www.buzzy.be) alle gratis evenementen (fuiwen, optredens, films, ...) én toonden we hoe jongeren die evenementen met bus en tram konden bereiken. Uiteraard konden jongeren hun favoriete evenementen delen via Facebook. Onze jonge klanten konden ook wekelijks deelnemen aan een online wedstrijd waarmee ze een "summerkit" konden winnen met allerlei cadeaus, zoals abonnementen op de muziekdienst Spotify.

Ontspannen de West-Vlaamse stad in

Net als de vorige jaren voerden we shopping- en eindejaarscampagnes in Brugge, Roeselare, Blankenberge, Torhout en Kortrijk.

In Oostende werd een aparte campagne uitgewerkt. Vanuit het idee dat een geslaagde klantenervaring de beste promotie vormt voor De Lijn, hebben we eind 2013 een stadsbelevingscampagne uitgewerkt in samenwerking met de stad en diverse stakeholders, zoals handelaars, horecazaken en Toerisme Oostende. Centraal in de campagne stond de verspreiding van 20 000 gratis activatiekaartjes via de Oostendse handelszaken. Met deze kaartjes konden de Oostendse shoppers op onze website een gratis sms-ticket aanvragen.

De campagne ging gepaard met allerlei acties om de stadsbezoekers attent te maken op de mogelijkheden en voordelen van bus en tram. We brachten die boodschap op affiches langs de invalswegen naar Oostende, op leaflets en op bierviltjes. Meer informatie over de campagne was te vinden op de websites van De Lijn en Toerisme Oostende. We ondersteunden met advertenties in regionale printmedia. De Oostendse stadscampagne was een testcase die ook in andere Vlaamse steden kan worden uitgerold.

Meer respect leidt tot minder ergernis

De interactie met het personeel en de medereizigers heeft een grote invloed op de tevredenheid van onze klanten. Daarom hechten we veel belang aan een correcte sociale omgang op onze bussen en trams. Om het wederzijds respect te vergroten, lanceerden we op 16 november - de Internationale Dag van de Tolerantie - een campagne met ludieke hoffelijkheidsspreuken.

De spreuken werden aangebracht in onze bussen en trams en riepen onze passagiers op om elkaar, het personeel van De Lijn en de infrastructuur te respecteren.

De beste weg naar een duurzame gedragsverandering begint immers bij de mentaliteit van de reizigers. De campagne gaf iedereen de kans om zelf een spreuk in te sturen. De beste twee inzendingen werden opgenomen en kregen een eigen plaatsje op bus en tram.

De hoffelijkheidscampagne staat uiteraard niet op zich. Om onze ritten zo aangenaam mogelijk te laten verlopen, doen we al langer een beroep op gemeenschapswachten, schoolspotters, begeleiders en lijncontroleurs.

Enkele voorbeelden van spreuken die ophingen in bussen, trams en in de Lijnwinkels:

- 'Zet uw muziek niet te luid, of de anderen horen geen fluit.'
- 'Hou uw voeten op de grond, een bank dient voor uw k...'
- 'Is uw gedrag niet pluis, moet u te voet terug naar huis.'
- 'Voor een vlotte reis, toon gezwind uw vervoerbewijs.'



**Hoffelijkheid.
Terug van nooit weggeweest.**

Om de hoffelijkheidscampagne te kaderen, lieten we een onderzoek uitvoeren naar de ergernissen van 1 000 Vlamingen en Brusselaars die de voorbije 6 maanden bus of tram namen. Dat leverde deze top vijf op:

1. Luidruchtige medereizigers (38 %)
2. Reizigers die al opstappen wanneer anderen nog afstappen (37,9 %)
3. Voeten op de bank (24 %)
4. Niet doorschuiven (22 %)
5. Niet betalen (19 %)

Aantal sms- tickets blijft groeien

In een jaar waarin het aantal reizigers ongeveer stabiel bleef ten opzichte van 2012, slaagde De Lijn erin om haar inkomsten met vier procent te doen toenemen. De inkomstenstijging is deels te verklaren door het succes van sms-ticket. De verkoop steeg in 2013 opnieuw spectaculair. Vorig jaar werden er 8 miljoen verkocht, maar liefst 2,5 miljoen of 45 procent meer dan in dezelfde periode van 2012.

Het succes van de sms-tickets is toe te schrijven aan de eenvoud en laagdrempeligheid van het systeem: voor een ticket dat een uur lang geldig blijft, hoeft de reiziger alleen de code "DL" te sms'en naar het verkorte nummer 4884. De Lijn zal het sms-ticket daarom blijven promoten, maar tegelijk intensief controleren om zwartrijden te vermijden.

Vertraagde sms tegen zwartrijden

Nooit eerder controleerde De Lijn zo veel reizigers als vorig jaar. Het aantal steeg in 2013 met 7,5 procent tot 1 860 563. Dat zijn er 129 700 meer dan in 2012, en zelfs 366 088 of bijna een kwart meer dan in 2011. Daarmee doet De Lijn in 2013 bijna 200 000 reizigers beter dan de beheerovereenkomst met de Vlaamse regering: die legt een jaarlijkse toename met vijf procent op.

En die intensievere controles werpen vruchten af. Door meer te controleren en sommige controles aan te kondigen, is het aantal betrapte reizigers gedaald tot het laagste niveau sinds 2008. In 2013 liep 1 reiziger op 40 (2,5 procent) tegen de lamp, in 2008 was dat nog 1 reiziger op 31 (3,2 procent). Dat betekent dat bijna 98 procent van de reizigers wel correct betaalt. Ook in 2014 zullen we blijven inzetten op intensief controleren. Zo willen we de reizigers danken die correct betalen en tonen dat we optreden tegen de mensen die dat niet doen.

In 12 procent van de gevallen werd een PV uitgeschreven omdat de reiziger zijn sms-ticket had aangevraagd nadat de controleur was opgestapt. Om in orde te zijn, moet een reiziger zijn sms-ticket

aanvragen vóór het opstappen. Om deze fraude te bemoeilijken, testte De Lijn op 7 mei 2013 een nieuw systeem uit waarbij het sms-ticket met een kleine vertraging werd afgeleverd.

De test werd succesvol beoordeeld. De Lijn zal het systeem van de vertraagde sms-tickets dan ook vaker toepassen. Door het sms-ticket 60 seconden later af te leveren, vallen zwartrijders die het pas aanvragen als ze de controleur zien opstappen meteen door de mand. Ze kunnen immers geen sms-ticket tonen. Uit tests met een vertraagd sms-ticket bleek dat de verkoop van sms-tickets de dag nadien merkkelijk hoger lag.



En wat doen wij dan?

Virale campagne creëert draagvlak voor controles

De acties tegen zwartrijden werden ondersteund door een ludieke bewustmakingscampagne. In een online filmpje, dat volop gedeeld werd via sociale media, toonden we hoe de bekende tv-presentator Jo De Poorter de reizigers op een bus wil belonen omdat ze allemaal correct betaald hebben. De reizigers mogen zich verheugen op een reis naar de Dominicaanse Republiek, maar krijgen even later een koude douche wanneer toch een zwartrijder op hun bus betrapt wordt.

De campagne gaf vooral de boodschap dat zwartrijden erg asociaal is tegenover de medereizigers die hun ticket wel correct hebben betaald. Vandaar de slagzin van de campagne: "Zwartrijden gaat altijd ten koste van de andere reizigers." Het campagnespotje met Jo De Poorter is te bekijken op www.youtube.com/DeLijnkanaal.

persoonlijke reisinformatie onafhankelijk van het toestel geraadpleegd worden.

De apps van De Lijn spelen in op het sterk groeiende gebruik van mobiele internetverbindingen. In 2013 werden ruim 9 miljoen reisinfo-adviezen opgevraagd via een mobiel toestel.

De Lijn stelt haar reisinformatiedata ook gratis ter beschikking van externe software-ontwikkelaars, die ermee aan de slag kunnen om creatieve en innovatieve toepassingen te ontwikkelen.



Meer informatie doet klanten tijd winnen

Heldere en snelle informatieverstrekking is een essentieel onderdeel van aantrekkelijk openbaar vervoer. Zowel De Lijn zelf, als onze klanten en andere stakeholders hebben daar baat bij.

Informatieplatform helpt vertragingen bestrijden

Allerlei werken en evenementen op gemeentelijk niveau kunnen onze bussen en trams soms aanzienlijke vertragingen doen oplopen. Een betere informatie-uitwisseling kan dit voorkomen en zo de hinder voor de reizigers beperken. Daarom neemt De Lijn deel aan het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD). Het GIPOD is een verzamelpunt voor informatie over wegenwerken, werken van nutsbedrijven, manifestaties en evenementen op alle publieke plaatsen in Vlaanderen. Dankzij deze nieuwe databank kunnen de verschillende betrokkenen zich informeren over het gebruik van het publieke domein, en met elkaar contact opnemen om mogelijke conflicten te vermijden.

De Lijn op smartphones

Gebruikers van een pc of tablet met het besturingssysteem Windows 8 kunnen voortaan ook de gratis reisinformatie-app van De Lijn gebruiken. De toepassing was eerder al beschikbaar voor toestellen die werken met het iOS-systeem (iPhone en iPad) en het Android-systeem. De app van De Lijn is daarmee nu beschikbaar voor zo goed als alle mobiele internetgebruikers. De app laat toe om in realtime een route te plannen of de effectieve vertrektijden te raadplegen, op basis van de actuele gps-positie van de bus of de tram. De gebruiker kan veelgebruikte reisadviezen bewaren en sms-tickets aanvragen. Een extra troef van de app voor Windows 8 is dat hij automatisch de opgeslagen reisinformatie en favoriete routes synchroniseert tussen de computer, de smartphone en de tablet van dezelfde gebruiker. Zo kan de

Doorstart voor ticketing- en boordcomputersysteem Retibo

Dankzij een akkoord over een nieuwe timing kon het project voor het nieuwe registratie-, ticketing- en boordcomputer – systeem (ReTiBo) in 2013 een doorstart nemen. De Lijn sloot hierover in juni 2013 een akkoord met de Tijdelijke Handelsvereniging (THV) Profa, de leverancier van het systeem. De nieuwe overeenkomst werd in juli bekrachtigd door de Vlaamse Regering.

Het ReTiBo-project omhelst de levering en installatie van boordcomputers en mobiele toestellen met aanraakschermen voor de chauffeurs op 4 500 voertuigen van De Lijn, evenals de bijbehorende software en opleidingen voor het personeel. Daarnaast moeten 12 000 contactloze kaartlezers voor de reizigers en 65 verkoopautomaten worden vernieuwd. Het project voorziet ook in de levering van nieuwe MOBIB-kaarten (chipkaarten) voor alle reizigers van De Lijn. Voor De Lijn is dit een project van strategisch belang, onder meer omdat het toelaat om het aantal reizigers zeer precies te meten. De nieuwe afgesproken timing omvat:

- najaar 2013: Uitreiking van de eerste MOBIB-kaarten 65+ en testen van de compatibiliteit met de kaarten van de andere openbaarvervoerbedrijven. In Vlaams-Brabant rijden sinds eind september 2013 de eerste 100 bussen die volledig uitgerust zijn. Begin 2014 waren reeds 2 000 voertuigen uitgerust met de nieuwe apparatuur.
- voorjaar 2014: In samenwerking met de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), voert De Lijn een proefproject rond verkeerslichtenbeïnvloeding via de nieuwe boordcomputer, met behulp van kortereafstandsradio (KAR). Tien bussen op het traject tussen Brussel en Leuven testen dit systeem uit.

- midden 2015: Alle klanten ontvangen bij aankoop of verlenging van een abonnement een nieuwe MOBIB-kaart. Alle 4 500 voertuigen zijn volledig uitgerust.
- 2016: Alle abonnementen, Lijnkaarten en biljetten zijn vervangen door de nieuwe kaarten. Alle verkoopsautomaten zijn vernieuwd.
- in de loop van 2016 verdwijnt het oude systeem op basis van magneetkaarten.

De nieuwe timing zorgde ervoor dat de impact op de realisatie beperkt bleef. Eind september 2013 werd begonnen met de uitreiking van nieuwe MOBIB-kaarten aan 1,2 miljoen Vlaamse 65-plussers. Het vervoer blijft gratis voor deze doelgroep, maar voor de aanmaak van de kaart wordt wel een administratiekost van 5 euro aangerekend. De Lijn wil elke maand 200 000 senioren aanschrijven, zodat de operatie afgerond is in de zomer van 2014. Daarna ontvangen elke maand naar schatting 7 à 8 000 nieuwe 65-plussers de brief. Vanaf begin 2015 komen de jongere abonnees aan de beurt.

Nieuwe Lijnwinkel Aalst

Op 5 december opende De Lijn op feestelijke wijze een gloednieuwe Lijnwinkel aan het station van Aalst. De Lijnwinkel maakt deel uit van de vernieuwingsoperatie die het busstation de afgelopen jaren opwaardeerde. De nieuwe winkel moet in de eerste plaats het comfort van en de dienstverlening aan de reiziger verbeteren. In de grote wachtruimte is het comfortabel toeven en de twee loketten laten toe om reizigers ook op piekmomenten snel te helpen. Bovendien ligt de Lijnwinkel vlakbij de haltes, zo kunnen klanten snel van en naar de bus gaan. Reizigers kunnen er niet alleen terecht voor allerlei informatie over De Lijn maar natuurlijk ook voor de aankoop van vervoerbewijzen.

Klaar voor de toekomst: ondernemen met oog voor mens en milieu

Milieuvriendelijke mobiliteit

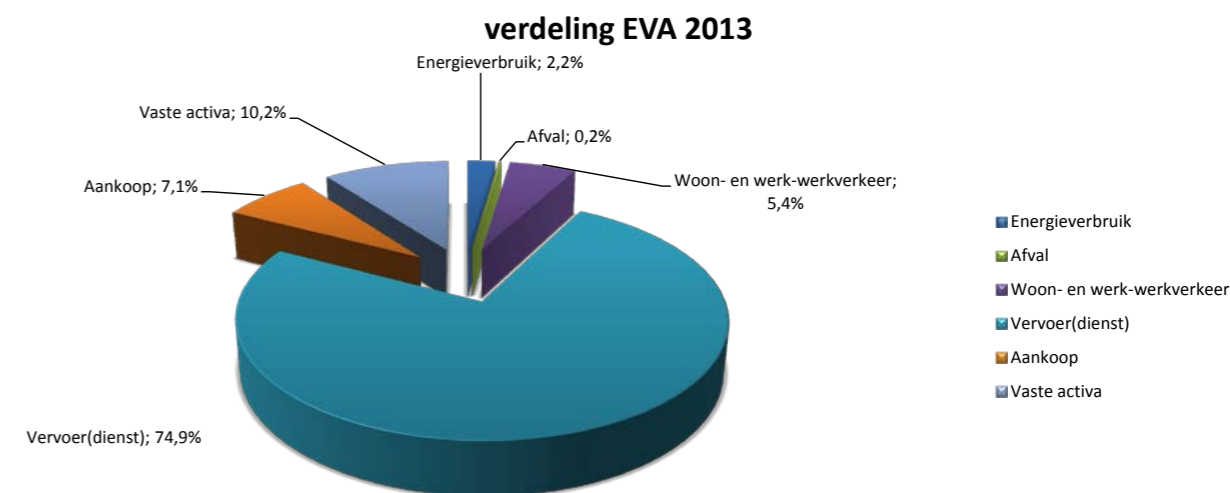
Als openbaarvervoermaatschappij is het streven naar een mobieler en duurzamer Vlaanderen één van onze bestaansredenen. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) is voor De Lijn dan ook meer dan een slogan: het is een houding die in onze genen zit ingebakken. In al onze activiteiten proberen we de duurzaamheidstoets maximaal toe te passen en zo onze ecologische voetafdruk te verkleinen: van het aanleren van een zuinige rijstijl aan onze chauffeurs tot investeringen in groene stelplaatsen en in milieuvriendelijke voertuigen. In 2013 bestelden we zo een grote vloot milieuvriendelijke bussen.

Ecologische voetafdruk: resultaten 2013

De aarde heeft een jaarlijkse productie (biocapaciteit) en een jaarlijks verbruik van haar producten (ecologische voetafdruk). Al sinds de jaren '70 is de jaarlijkse consumptie van haar producten groter dan de productie. Als de voorraden voldoende groot zijn, is dat geen probleem. Maar de opwarming van de aarde, het versneld verdwijnen van diverse plant- en diersoorten en de hogere frequentie van natuurrampen zijn symptomen die erop wijzen dat onze ecologische voetafdruk de biocapaciteit van de aarde ruim overschrijdt.

Deze ecologische voetafdruk (EVA) kan ook voor De Lijn worden berekend. Eind 2010 berekende een onafhankelijk onderzoeksbureau de totale ecologische voetafdruk van De Lijn op basis van gegevens van 2009. Sinds 2011 gebeurt deze berekening jaarlijks.

De milieu-impact van De Lijn is weliswaar groot, maar openbaar vervoer betekent – in vergelijking tot het private gemotoriseerde vervoer – een investering in duurzame mobiliteit. Onze uiteindelijke doelstelling is om niet alleen de EVA te doen dalen, maar vooral de relatieve EVA per reiziger.



| | EVA 2009 | EVA 2011 | EVA 2012 | EVA 2013 | Evolutie 2013 t.o.v. 2009 | Evolutie 2013 t.o.v. 2012 |
|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|---------------------------|
| EVA (in gha – globale hectaren) | 115 251 | 114 666 | 112 354 | 110 161 | -4,4% | -2,0% |
| EVA per reiziger (in gm) | 2,170 | 2,088 | 2,065 | 2,042 | -5,9% | -1,1% |

Voor het derde jaar op rij daalt de ecologische voetafdruk van De Lijn. De belangrijkste reden: de afstemming van het aanbod op de vraag waardoor er minder buskilometers en tramkilometers werden gereden. Ook onze inspanningen op vlak van energiebesparing en eigen productie van energie hebben een positief effect op de resultaten.

- We stellen een lichte stijging van het gemiddelde brandstofverbruik van onze bussen vast (gemiddeld + 0,4 procent liter per 100 kilometer). Er zijn twee verklaringen: we hebben in 2013 meer ritten met gelede bussen gereden en de strenge winter zorgde ervoor dat het dieselverbruik in het begin van het jaar hoger was dan gemiddeld.
- Pas in 2013 werd de volle impact van het actieplan 2012 voelbaar op jaarbasis. Er werden 2,1 procent minder voertuigkilometers gereden, terwijl het reizigersverlies slechts 0,8 procent bedroeg.
- Binnen de voertuigkilometers bestond er een duidelijke verschuiving van buskilometers (-2,7 procent) naar tramkilometers (+ 6,8 procent).
- Ondanks de fikse stijging van het aantal tramkilometers – goed voor ongeveer 83 procent van ons elektriciteitsverbruik – is dat verbruik met slechts 3,4 procent gestegen. Maar dit is nauwelijks zichtbaar in het eindresultaat omdat De Lijn al in 2008 voor 100% groene stroom heeft gekozen met een zeer lage ecologische voetafdruk.
- Er was wel stijging van de verwarmingsvraag in de gebouwen (+ 10 procent). Het grotere verbruik is gerelateerd aan het hogere aantal koude dagen: in 2013 telden we vooral in de eerste drie maanden 31 procent koude dagen.
- Tot slot groeit de eigen productie van groene stroom stelselmatig en bedraagt nu ongeveer 1 procent van ons totale elektriciteitsverbruik.



Recordinvestering in duurzame busvloot

De Vlaamse Regering gaf in februari 2013 haar goedkeuring aan de grootste Vlaamse investering ooit in nieuwe bussen. De totale investering heeft een waarde van 93 miljoen euro en heeft betrekking op 386 bussen:

- 255 bussen met Euro VI-motoren, te verdelen over Limburg (67), Antwerpen (66), Vlaams-Brabant (48), Oost-Vlaanderen (39) en West-Vlaanderen (30);
- 123 hybride bussen, te verdelen over de stadsnetten van Brugge en Oostende (33), Gent (30), Leuven (30), Antwerpen (22) en Hasselt (8);
- 5 waterstofbussen (Antwerpen);
- 3 elektrische bussen (Brugge).
- Daarnaast krijgt de rijkschool in elke provincie een bus om nieuwe chauffeurs op te leiden.

Als openbaarvervoermaatschappij vervullen we een voorbeeldfunctie bij het nastreven van de doelstellingen van het Vlaams Klimaatplan. De investering is niet alleen in geld de grootste uit onze geschiedenis. Het is ook de grootste stap die De Lijn ooit heeft gezet in de richting van een duurzame en efficiënte busvloot.

De toewijzing voor de bussen met Euro VI-motor gebeurde volgens de Europese richtlijnen, via een Europese aanbesteding op basis van kwaliteit en kostprijs gedurende de levenscyclus van de bussen. De elektrische bussen maken deel uit van de elektrische proeftuinen van de Vlaamse overheid, en de waterstofbussen passen in een Europees project (HighVLOCity) dat Vlaanderen co-financiert.

De eerste bussen met euro VI-motoren worden in het voorjaar van 2014 geleverd, de laatste verschijnen eind 2014 in het straatbeeld. De 123 hybride bussen werden in het voorjaar van 2014 toegewezen. De hybride vloot van De Lijn wordt daarmee gevoelig uitgebreid, van 79 tot 202 bussen.

Gezonde en milieuvriendelijke innovatie

De aankoop van elektrische bussen en waterstofbussen past in de visie van de Vlaamse Regering om maximaal in te zetten op milieu en hernieuwbare energie. Deze bussen rijden zo goed als geluidloos

omdat er geen bewegende mechanische delen zijn in de brandstofcel. Omdat er in de motor geen verbrandingsproces plaatsvindt, stoten de bussen alleen waterdamp uit en geen schadelijke stoffen uit zoals CO₂ (oorzaak van het broeikaseffect), NOx (zure regen) en fijn stof. Dit is een belangrijke stap naar schoner en stiller openbaar vervoer in onze steden. De investering levert zo niet alleen een belangrijke toegevoegde waarde voor de betrokken ondernemingen, maar voor de hele samenleving.

De aankoop van de waterstofbussen maakt deel uit van het project HighVLOCity, dat gefinancierd wordt met Europese en Vlaamse middelen. Door waterstofbussen versneld te introduceren in het Europees openbaar vervoer wil dit project de belangrijkste milieu-uitdagingen van dat openbaar vervoer aanpakken. De Lijn kan via dit project volop experimenteren en leren. Dat de waterstofbussen toegewezen werden aan Antwerpen, heeft een praktische reden: de bussen moeten worden bijgetankt bij Solvay in de Antwerpse haven. Daarom zullen de voertuigen in het noorden van de provincie Antwerpen rijden.

Ook de drie elektrische bussen, die ingezet worden op een stadstraject in Brugge, kunnen uitpakken met een nuluitstoot en een minimale geluidslast. De bussen zijn zeer milieuvriendelijk en bij uitstek geschikt voor stedelijke omgevingen. Het project, dat deel uitmaakt van de Proeftuin Elektrische Voertuigen, is bedoeld om uit te maken of de huidige technologie van elektrische bussen op punt staat te introduceren in het aanbod van De Lijn.

Zuinige hybride bussen op grote schaal

De hybride bussen halen niet de nuluitstoot van de bussen op waterstof en elektriciteit, maar door de omvang

van deze investering (123 bussen) zal de busvloot van De Lijn wel aanzienlijk milieuvriendelijker, zuiniger en stiller worden. Een hybride dieselelektrische bus haalt zijn vermogen zowel uit een dieselmotor als uit een batterij, die ook de wrijvingsenergie tijdens het remmen opslaat. Een hybride bus is tot 30 procent stiller en scoort 25 procent beter op verbruik en uitstoot dan een conventionele dieselbus.

De bussen zijn uitgerust met een stop & go-systeem, waardoor de motor niet draait als de bus stilstaat en er zo dus minder uitstoot is. Wanneer de bus vertrekt, wordt de elektrische motor gebruikt. Een slimme gps optimaliseert de opslag van remenergie in functie van het traject. Tot slot hebben de hybride bussen ook een intelligente klimaatregeling en zuinige verlichting met LED's.

Geavanceerde dieselmotoren tegen fijn stof

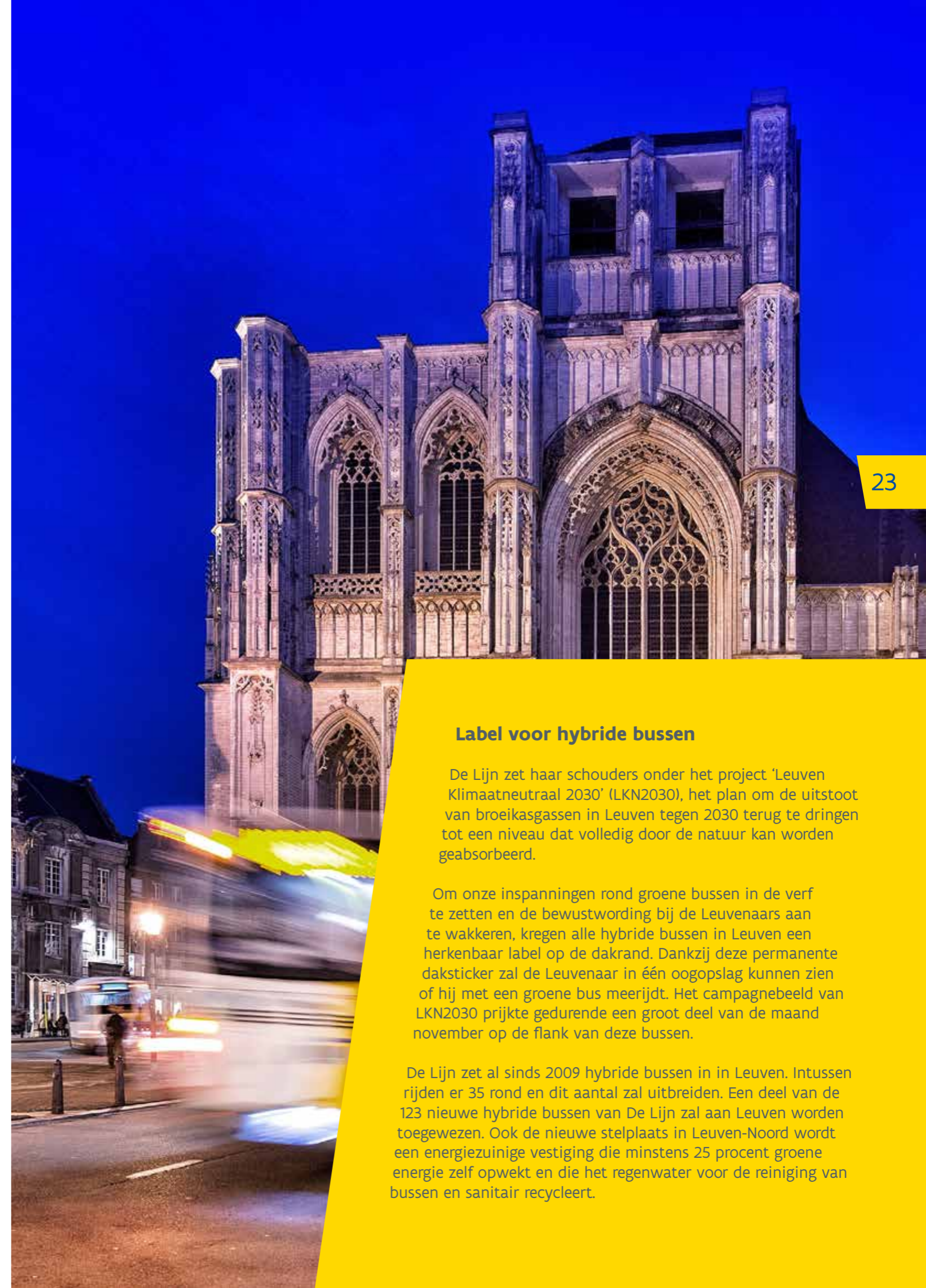
De oudste bussen van onze vloot worden vervangen door nieuwe bussen met milieuvriendelijke Euro VI-motoren en gesloten roetfilters. De Euro VI-motoren zijn momenteel de beste op de markt voor mens en milieu. Ze stoten 70 procent minder koolwaterstoffen, 80 procent minder NOx en 50 procent minder fijn stof uit in vergelijking met de vorige generatie motoren (Euro V). Door de gesloten roetfilter wordt de uitstoot van fijn stof zelfs gereduceerd met 95 procent. Omdat we oude bussen vervangen die relatief veel onderhoud vergen, kunnen we door deze investering besparen op onze jaarlijkse onderhoudskosten. De bedrijfszekerheid neemt toe als gevolg van de kleinere kans op technische defecten. Bovendien hebben de oudste bussen nog een hoge vloer, waardoor ze niet toegankelijk zijn. Ze zullen vervangen worden door bussen met een lage vloer die wel toegankelijk zijn voor alle passagiers.

Label voor hybride bussen

De Lijn zet haar schouders onder het project 'Leuven Klimaatneutraal 2030' (LKN2030), het plan om de uitstoot van broeikasgassen in Leuven tegen 2030 terug te dringen tot een niveau dat volledig door de natuur kan worden geabsorbeerd.

Om onze inspanningen rond groene bussen in de verf te zetten en de bewustwording bij de Leuvenaars aan te wakkeren, kregen alle hybride bussen in Leuven een herkenbaar label op de dakrand. Dankzij deze permanente daksticker zal de Leuenaar in één oogopslag kunnen zien of hij met een groene bus meerijsdt. Het campagnebeeld van LKN2030 prijkte gedurende een groot deel van de maand november op de flank van deze bussen.

De Lijn zet al sinds 2009 hybride bussen in in Leuven. Intussen rijden er 35 rond en dit aantal zal uitbreiden. Een deel van de 123 nieuwe hybride bussen van De Lijn zal aan Leuven worden toegewezen. Ook de nieuwe stelplaats in Leuven-Noord wordt een energiezuinige vestiging die minstens 25 procent groene energie zelf opwekt en die het regenwater voor de reiniging van bussen en sanitair recycleert.



Menselijke mobiliteit

Een veilige omgeving is een basisvoorwaarde voor een aantrekkelijk en comfortabel openbaar vervoer op mensenmaat. We interpreteren dat begrip heel ruim. Veiligheid in het verkeer was altijd al één van onze belangrijkste bekommernissen, en blijft dat ook. Maar we hebben de jongste jaren ook sterk ingezet op het verhogen van de sociale veiligheid en het beperken van incidenten in en rond onze voertuigen. We hebben ook extra aandacht besteed aan het toegankelijk en veilig maken van onze bussen en trams voor klanten met een handicap. Openbaar vervoer op mensenmaat wil ook zeggen dat we een bedrijf zijn van, door en voor mensen. Zo hebben we vorig jaar onze stakeholders uitgenodigd om mee te denken over De Lijn van de toekomst en we hebben stappen gezet naar een nieuwe organisatie die onze medewerkers meer kansen en mogelijkheden biedt.

Veiligheidsmonitor zet aan tot actie

De zorg voor meer sociale veiligheid – voor klanten en medewerkers - is structureel ingebed in onze organisatie, dankzij het 'Veilig op Weg'-plan dat steunt op vier pijlers: organisatorische maatregelen, (techno)preventieve maatregelen, opleiding en samenwerking met ander actoren. De Lijn houdt ook een veiligheidsmonitor bij die aangeeft op welke domeinen we actie moeten ondernemen.

Om de ritten zo vlot en aangenaam mogelijk te laten verlopen, doen we een beroep op gemeenschapswachten, schoolspotters, begeleiders en lijncontroleurs. En we hebben onze voertuigen voorzien van pictogrammen die duidelijk maken dat er ook op bus of tram bepaalde omgangsregels gelden, zoals rechtstaan voor ouderen en zwangere vrouwen, niet eten of drinken aan boord, en iedereen laten uitstappen vooraleer men zelf opstapt.

Als onze lijncontroleurs toch asociaal gedrag vaststellen, zijn ze gemachtigd om daarvoor een proces-verbaal uit te schrijven. In 2013 werden zo 1 306 PV's uitgeschreven.

In 2013 ontvingen we 4 898 meldingen van incidenten, een stijging 11,6 procent tegenover 2012 (4 388 meldingen) inclusief de meldingen uit het arrondissementeel informatiekruispunt (AIK) van de federale politie in West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Tijdens 2013 werden extra bronnen ingeschakeld ter vervollediging van de analyse. Maken we abstractie van deze meldingen zien we: een piek van 2 841 meldingen in 2011, een stagnatie in 2012 met 2 821 meldingen en voor 2013 een nieuwe piek met 3 426 meldingen, verklaard door de extra bronnen die we aangeboord hebben.

Het aantal aandachtsbuurten blijft een dalende trend vertonen. In het vierde kwartaal van 2013 was in 99 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 6 (0,1 procent van het totaal).

Samenwerken voor meer veiligheid

Sociale veiligheid is een maatschappelijk thema met verschillende betrokken actoren, zoals lokale besturen, parketten en andere openbaar vervoermaatschappijen. Een goede samenwerking met alle belanghebbenden werkt.

Een mooi voorbeeld van zo'n brede samenwerking was het samenwerkingsakkoord dat De Lijn Vlaams-Brabant in mei ondertekende met de politiezone Druivenstreek, de gemeenten Overijse en Hoeilaart en de Waalse openbaarvervoermaatschappij TEC. In het convenant rond sociale veiligheid engageerden de vijf partijen zich tot een preventiebeleid, voornamelijk via het beter uitwisselen van informatie.

Concreet wordt hinder als gevolg van ongevallen, werken of manifestaties door de lokale politie snel gemeld aan De Lijn en TEC. De chauffeurs van beide maatschappijen signaleren van hun kant mogelijk verdachte zaken op of rond de bus aan de politie. Het kan bijvoorbeeld gaan over het spotten van gauwdieven of drugdealers.

De lokale politie en de vervoermaatschappijen houden ook elk trimester een gezamenlijke controleactie en de agenten engageren zich om alle buslijnen in de regio minstens twee keer per jaar te gebruiken. Door de grotere aanwezigheid van agenten wordt het veiligheidsgevoel bij de reiziger verhoogd. De gemeenten besteden ten slotte extra aandacht aan de uitrusting van de bushaltes, door schade snel te herstellen en zich in te zetten voor nette en goed verlichte haltes.

Een gelijkaardig samenwerkingsakkoord werd in juni ondertekend met de politiezone en de gemeente Sint-Pieters-Leeuw. Het convenant is een bevestiging én een uitbreiding van het charter dat de politiezone al in 2007 met De Lijn aanging. Een aantal nieuwe engagementen werden formeel vastgelegd en het gemeentebestuur trad toe als derde partner in het samenwerkingsverband.

Ook hier werden afspraken gemaakt over de continue uitwisseling van informatie, het opzetten van regelmatige controleacties met politieagenten en Lijncontroleurs, een grotere inzet van agenten op de bussen en een beter onderhoud van de halte-infrastructuur.

Toegankelijke voertuigen en haltes voor iedereen

De Lijn wil haar schouders zetten onder een openbaar vervoer dat ook toegankelijk en aangenaam is voor klanten met een handicap. In oktober keurden we het beleidsplan 'inclusief toegankelijk openbaar vervoeraanbod De Lijn' goed, waarin verschillende engagementen op korte en lange termijn helder worden gemaakt.

We blijven inzetten op een meer toegankelijke bus- en tramvloot. De levering van nieuwe bussen en trams, allen met lage vloer, zal tot een forse toename leiden van het aandeel van voertuigen die aangepast zijn aan personen met een beperking. We bekijken ook de invoering van een label dat aangeeft welke type rolstoelen door onze bussen en trams kunnen worden vervoerd.

De Lijn verleent ook haar medewerking aan 'BlueAssist', een systeem waarbij mensen die zich moeilijk kunnen uitdrukken of die een verstandelijke beperking hebben, met voorgeprogrammeerde boodschappen hulp kunnen vragen aan het personeel of de medereizigers. We streven ook naar een goede samenwerking van onze belbuscentrales met mobiliteitscentrales voor aangepast vervoer, om klanten met een fysieke beperking vlot van en naar hun bestemming te krijgen.

De andere pijler, het toegankelijk maken van onze haltes, vormt een belangrijk aandachtspunt. Haltes worden aangelegd en onderhouden door de wegbeheerders. In 2013 hebben we een tramhaltegids opgesteld waarin bijzondere aandacht werd besteed aan de optimalisatie van de gap /step verhouding om het in- en uitstappen ook voor rolstoelgebruikers te vergemakkelijken. We hebben ook de bushaltegids beter bekendgemaakt bij de gemeentelijke wegbeheerders. De gids, die op onze website kan worden gedownload,

bevat een aantal standaardisatienota's met typeplannen en minimumnormen waaraan een toegankelijke halte moet voldoen. Waar mogelijk werden infrastructuurprojecten aangegrepen om haltes toegankelijker te maken.

We werken aan een inventarisatiesysteem dat de toegankelijkheidsstatus van alle haltes in kaart zal brengen. Die informatie gaan we ook aan onze klanten meedelen, in de vorm van drie iconen die we onder meer in onze routeplanners en op onze website zullen integreren.

Tot slot krijgt al het personeel dat in contact komt met klanten, zoals chauffeurs en loketpersoneel, op korte termijn een bijkomende opleiding rond klantvriendelijk onthaal.

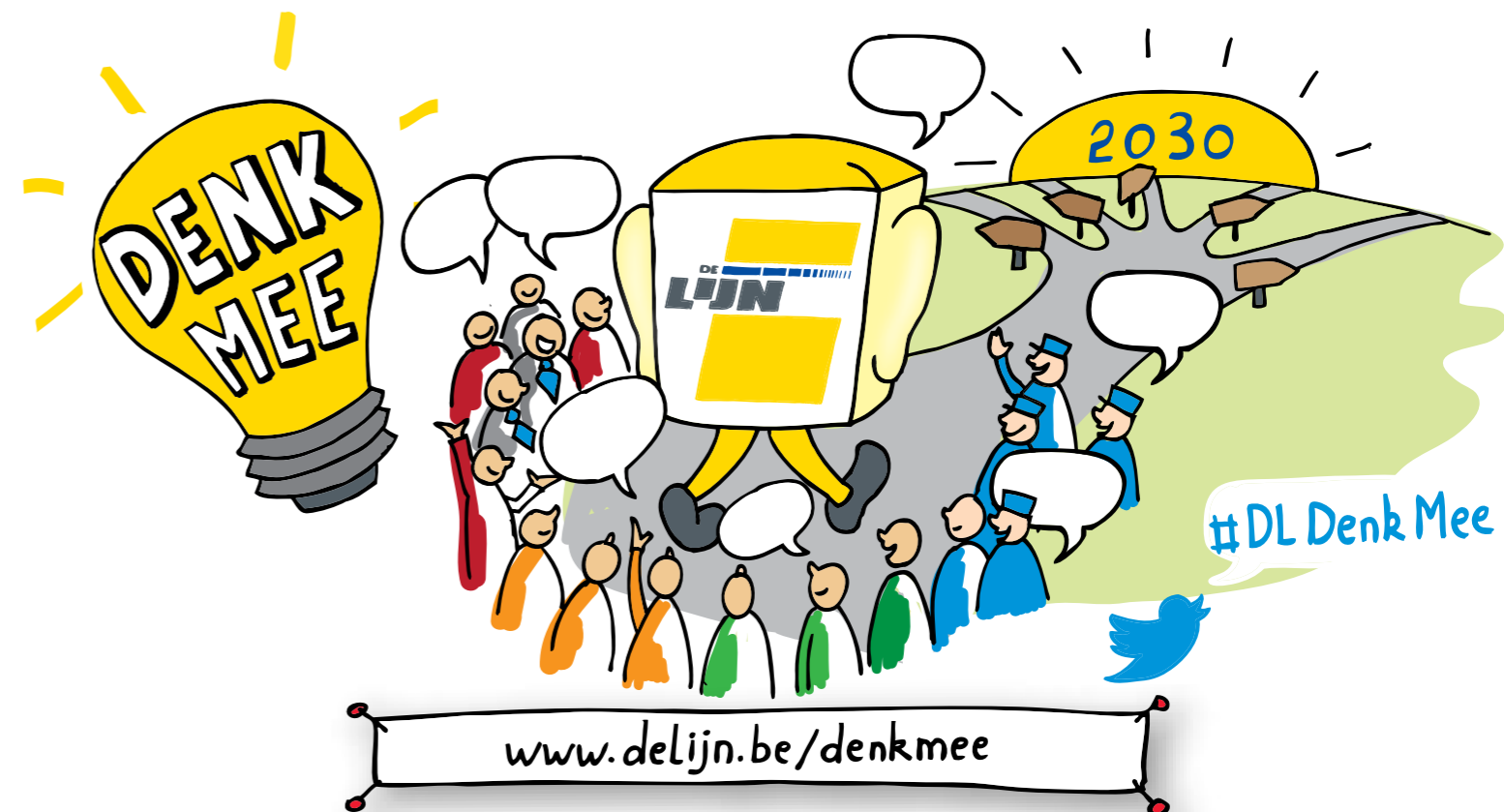
Samen nadenken over de toekomst

De Lijn moest de voorbije jaren opereren in een sterk veranderende en moeilijke economische periode, de verkeersproblemen nemen toe, onze klanten eisen (terecht) meer kwaliteit en het aantal reizigers stagneert. In die omstandigheden is het belangrijk om een toekomstvisie te hebben die gedragen wordt door een brede groep van belanghebbenden of stakeholders. Die vaststelling heeft in 2013 geleid tot een breed participatief traject, 'denk mee'. Daarbij hebben we onze stakeholders niet alleen bevroegd, maar lieten we hen ook onderling ideeën uitwisselen.

Met het project wilden we enerzijds het antwoord vinden op de vraag 'Wat verwacht Vlaanderen van De Lijn tegen 2030?'. Anderzijds gingen we op zoek naar procesmatige verbeteringen: hoe kunnen we een cultuur van participatie verankeren in onze organisatie en in onze werking? Omdat de meerwaarde van dit project iedereen ten goede moet komen, streefden we ook naar het bij elkaar brengen van onze stakeholders.

Hoe zijn we te werk gegaan? We zijn gestart met onze stakeholders in kaart te brengen, ook minder voor de hand liggende groepen. Naast middenveldorganisaties, lokale besturen, jongeren- en ouderverenigingen en gebruikersorganisaties hebben we bijvoorbeeld ook parkeerbedrijven, automobielenorganisaties en verkeersdeskundigen geraadpleegd. Doorheen het traject bereikten we ruim 275 stakeholders (organisaties, lokale besturen of individuen).

Als voorbereiding op de dialoog met de stakeholders hadden we twaalf gesprekken met experts, in domeinen als ruimtelijke ordening, demografie, economie of milieu. Die gesprekken bundelden we tot twaalf heldere uitdagingen, die de basis vormden voor de dialoog.



Vanaf maart startte het eigenlijke traject 'denk mee'. Op maat van de doelgroep en het onderwerp kozen we voor een veelheid aan interactieve en creatieve werkvormen met ondersteunend visueel materiaal (zoals een filmpje, posters, kaartjes, digitaal platform met alle verslagen). Enkele voorbeelden.

- Er werden diverse workshops georganiseerd met eigen medewerkers.
- We gingen letterlijk de bus of de tram op om gesprekken met reizigers aan te gaan, we hielden ook discussies met onze klanten via een online community.
- Tijdens de ontmoetingsavonden met de nieuwe lokale besturen in elke provincie organiseerden we een mini-workshop.
- We hielden werksessies met experts over alternatieve financiering en over de nakende Europese liberalisering van het openbaar vervoer.
- We organiseerden een denkoefening met leerlingen van het 5e middelbaar.
- De ervaringen en de respons werden teruggekoppeld met de 'Cocreatiebus', een reflectiegroep met vertegenwoordigers van onze stakeholders. Het project mondde uit in een groot stakeholderforum in Brussel, met 130 deelnemers.

Alle rapporten en verslagen hebben we beschikbaar gemaakt op onze website (www.delijn.be/denkmeel). Ze bevatten voldoende stof voor ons memorandum voor de verkiezingen van mei 2014, voor de volgende beheersovereenkomst en voor plannen op langere termijn. Ook als organisatie hebben we veel geleerd over wat participatie in de praktijk kan betekenen. We hebben dit ook structureel verankerd in de organisatie, via de aanstelling van stakeholdermanagers in elke provincie. Op die manier hebben we de fundamenten gelegd voor een meer gedragen besluitvorming.

Krachten bundelen in een nieuwe organisatie

Als we ook in de toekomst een slagvaardig en innovatief openbaarvervoerbedrijf willen blijven, moeten we blijven vooruitdenken en onze werking in vraag durven stellen. Zowel de marktomgeving als onze verschillende stakeholders plaatsen De Lijn in de komende jaren voor heel wat uitdagingen.

- De Europese liberalisering van de markt voor openbaar vervoer, in 2019, zal het mogelijk maken dat het openbaar vervoer in Vlaanderen uitbesteed wordt aan andere organisaties. De Lijn moet zich daarom de komende jaren blijven bewijzen als de beste keuze.
- De Vlaamse Overheid vraagt aan alle overheidsorganisaties om zich efficiënter te organiseren. De Lijn moet hiervoor op korte termijn een actieplan voorleggen.
- De versnippering van onze organisatie over een zestal entiteiten is de voorbije 24 jaar historisch gegroeid, maar staat een efficiëntere organisatie in de weg. Een eenvormige organisatie laat toe om onze werkprocessen te stroomlijnen, zodat ze beter geautomatiseerd kunnen worden.
- Door de vergrijzing en de krappe arbeidsmarkt wordt het steeds moeilijker om de juiste profielen aan te trekken. We moeten onze medewerkers motiveren om bij De Lijn te blijven werken, door voldoende ontwikkelings- en carrièrekansen te bieden.

Om onze efficiëntie en wendbaarheid te verhogen, stelden we een intern reorganisatieplan op. Daarbij centraliseren we ondersteunende en adviserende activiteiten op één locatie en bundelen we de kennis en expertise, die vroeger verspreid zat over de organisatie. Concreet worden de activiteiten rond Personeelsbeleid, Financiën & ICT en delen van Marketing & Verkoop elk op een bepaalde locatie samengebracht. Zo zal de boekhouding in Antwerpen gebeuren en de personeelsadministratie vanuit Leuven. Binnen de lokale entiteiten blijven er wel specifieke personeelsleden verantwoordelijk voor de samenwerking met deze centrale diensten. De ondersteunende activiteiten zullen op drie manieren georganiseerd worden: als een Shared Service Center, als een Competence Center of als een CALU. Het onderscheid tussen de drie organisatievormen wordt weergegeven in de tabel.

De lokale entiteiten zullen zich voortaan nog meer kunnen focussen op drie kernactiviteiten: Exploitatie, Techniek en Stakeholdermanagement (het onderhouden van contacten met lokale besturen en andere belangrijke lokale partners). Ook de bijbehorende voorbereidingen, zoals mobiliteitsonderzoek en –ontwikkeling, worden nog lokaal uitgevoerd.

De hervorming zal De Lijn schaalvoordelen en efficiëntiewinsten opleveren, dankzij de invoering van uniforme processen en procedures en een efficiëntere inzet van de ondersteunende middelen. Ze zal toelaten om onze dienstverlening te verbeteren door de intern aanwezige expertise en de "beste praktijken" voor alle medewerkers beschikbaar te maken. Onze medewerkers zullen meer mogelijkheden krijgen om afwisseling te brengen in hun carrière. Ten slotte zullen we beter in staat zijn om pieken van verlof of ziekte op te vangen. De reorganisatie moet eind 2014 afgerond zijn.

| Organisatietype | Taakomschrijving | Locatie |
|--|--|---|
| Shared Service Centers (dienstencentra) | voor administratieve, uitvoerende taken. Bijvoorbeeld: Financiële administratie en Abonnementen. | 1 centrale locatie (in 1 van de 6 directiezetels) bedient heel De Lijn |
| Competence centers | voor expertise-gedreven taken. Bijvoorbeeld: Rekrutering en Opleiding | 1 vaste uitvalsbasis waar het team 1 à 2 dagen per week samenkomt. De rest van de week werken ze verspreid in satellietkantoren of van thuis uit. |
| CALU's (Centraal Aangestuurd, Lokaal Uitgevoerd) | voor taken waarbij nabijheid bij de klant belangrijk is. Bijvoorbeeld: Lijnwinkel en Local Support | werken lokaal in de entiteit, maar worden centraal aangestuurd |

Nieuwe directieleden

De Lijn versterkte zich in 2013 met de aanwerving van enkele ervaren en gemotiveerde managers.

Marketing & Communicatie

De afdeling Marketing & Communicatie van de Centrale Diensten wordt sinds 1 februari geleid door Mark Cammaerts. Hij was al bij De Lijn aan de slag sinds begin 2007, als hoofd Mobiliteitsontwikkeling & Marktonderzoek in de entiteit Antwerpen. Daarvoor werkte hij onder meer als advertising manager bij CERA bank, als account bij enkele reclamebureaus en als marketing manager bij Canal+ en Het Nieuwsblad.

Vlaams-Brabant

Johan Van Looy ging op 1 april aan de slag als directeur Vlaams-Brabant, in opvolging van Francy Peeters die eind januari met pensioen ging. In die functie zal hij mee streven naar de uitbouw van het openbaar vervoer en het aanpakken van de fileproblematiek in Vlaams-Brabant en Brussel.

Johan Van Looy was sinds 2009 actief als kabinetschef van de Brusselse minister van Openbare Werken en Vervoer Brigitte Grouwels. Hij was ook regeringsafgevaardigde bij de Brusselse Vervoermaatschappij MIVB. Daarvoor werkte hij bij de NMBS als hoofd International Business Development en als senior bedrijfsjurist. Van 1999 tot 2004 was hij adviseur op het kabinet van de Brusselse minister van Openbare Werken en Vervoer Jos Chabert. Hij is licentiaat Rechten en bouwde tijdens zijn carrière een ruime ervaring op in de mobiliteitssector.

Rollend Materieel

Sam Schalckens trad op 1 augustus aan als afdelingshoofd Rollend Materieel bij de Centrale Diensten. Hij is industrieel ingenieur en volgde een aanvullende opleiding tot Burgelijk Ingenieur. Hij was al sinds augustus 2008 aan de slag bij De Lijn als deskundige Rollend Materieel. Hij was in die functie nauw betrokken bij de aankoop van Gentse, Antwerpse en Limburgse trams en bij de voorbereiding van de revisie van de Kusttrams en PCC's.

Ook de afdeling Rollend Materieel in Antwerpen kreeg dit voorjaar een nieuw afdelingshoofd in de persoon van Peter Van Overvelt. Peter Van Overvelt werkt bij De Lijn sinds 2000, aanvankelijk als Projectmanager op het projectencentrum, en sinds 2009 als hoofd Projecten op de afdeling Patrimonium en Infrastructuur. In die functie werkte hij onder meer mee aan de tramprojecten LIVAN 1 en Spartacus en aan de vernieuwing van het spoorbeveiligingssysteem. Hij heeft een diploma Burgerlijk Ingenieur Architect en haalde postgraduat Gespecialiseerde Aanvullende Studie Ruimtelijke Planning en Verkeer en Mobiliteit. Op termijn worden de afdelingen Rollend Materieel en Vaste Installaties samengevoegd. Peter zal dan ook de functie van afdelingshoofd Vaste Installaties waarnemen.

Zorg & Onderzoek

Greet Aelter is sinds 1 oktober afdelingshoofd Zorg & Onderzoek. In die functie bouwt ze de zorgsystemen van De Lijn (kwaliteit, toegankelijkheid, duurzaamheid, sociale veiligheid en zorganalyse) verder uit en stuurt ze de analist en coördinator Europa aan. Greet Aelter startte in 2001 bij De Lijn als medewerker Arbeidsvoorwaarden & Administratie, waarvoor ze al twee jaar later de verantwoordelijkheid kreeg. Vanuit haar ervaring in de werkgroep Agressie werd ze in 2006 aangesteld tot coördinator Sociale Veiligheid. In die functie stond ze aan de wieg van de Veiligheidsmonitor van De Lijn, van lijncontrole en van het Trammelantproject.

Antwerpen

Tom Meeuws nam op 15 oktober de functie op van directeur Antwerpen. Hij volgde Lode De Kesel op, die op 1 september 2012 directeur Techniek van De Lijn werd en sindsdien beide verantwoordelijkheden had gecombineerd. Tom Meeuws was sinds 2004 bedrijfsdirecteur "Samen leven" van de stad Antwerpen. In die functie bouwde hij het integrale veiligheidsbeleid bij de stad Antwerpen uit. Hij heeft een uitgebreide ervaring in het samenbrengen van verschillende toezichtsdiensten en was jaren geleden de oprichter van Lijnspotting, nu lijntoezicht. Sinds 2009 was hij ook verantwoordelijk voor het sociaal beleid van de stad (inburgering, wonen, wijkwerking). Zijn ervaring bij de stad Antwerpen is een zeer waardevolle troef voor de grootste entiteit van De Lijn. Hij zal onze rol in de ruimtelijke ontwikkeling in en om Antwerpen nog versterken. Tom Meeuws staat bovendien bekend als een gedreven en resultaatgerichte man met veel overtuigingskracht en met een groot hart voor het openbaar vervoer.

Vertramming in hogere versnelling

De vertramming van ons net kende in 2013 een belangrijke versnelling. Na jaren studiewerk werd de knoop doorgehakt over de voorkeustracés van drie belangrijke tramverbindingen naar Brussel. Ook voor de vertramming in de andere provincies werden principiële beslissingen genomen.

Vlaams-Brabant

Drie prioritaire tracés voor Brabantnet

De mobiliteit in Brussel en de Vlaamse Rand rond Brussel wordt gekenmerkt door het hoge aantal korte verplaatsingen: 71 procent is korter dan 15 kilometer, en 51 procent is zelfs korter dan 5 kilometer. Omdat een zeer groot deel van deze verplaatsingen vandaag met de auto gebeurt, zijn ze mee verantwoordelijk voor een bijna permanente verkeerscongestie in de regio. Pact 2020 van de Vlaamse Regering stelt voorop dat 40 procent van de verplaatsingen binnen het woon-werkverkeer moeten gebeuren met duurzame vervoersmodi. Zo geeft het Pact een belangrijke taak aan De Lijn.

Concreet werd in 2011 een onderzoek opgestart naar vier potentiële tramverbindingen in de ruime regio rond Brussel, onder de noemer "Brabantnet":

- tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette – Heizel – Vilvoorde – Zaventem Luchthaven – Kraainem – Tervuren
- Boom – Willebroek – Londerzeel – Brussel
- Ninove/Gooik – Dilbeek – Brussel
- Heist-op-den-Berg – Haacht – Zaventem Luchthaven – Brussel.

Een maatschappelijke-kosten-baten-analyse (MKBA) van de vier tramlijnen werd in het najaar van 2013 afgerond. Deze MKBA's werden uitgevoerd volgens de nieuwe standaardmethode voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Daarbij worden de kosten van de spooraanleg, het onderhoud en de exploitatie afgewogen tegen de baten, zoals bijvoorbeeld tijdswinst, economische

winst en de positieve effecten voor de gezondheid en de werkgelegenheid. Voor elk van de vier tramlijnen bleken de baten groter te zijn dan de kosten. Drie deeltracés konden de beste scores voorleggen, nl. baten die ongeveer dubbel zo groot zijn als de kosten.

De Vlaamse Regering keurde op 6 december deze drie tracés goed. Ze moeten prioritair gerealiseerd worden tegen 2020:

- het noordelijk deel van de ringtram tussen Jette en Zaventem (via Vilvoorde).
- de lijn tussen Brussels Airport en Brussel (via de Leopold III-laan en een nieuw viaduct over de ring rond Brussel).
- de verbinding Willebroek – Brussel (ten westen van de A12 tussen Brussel en Londerzeel, en ten oosten van de A12 tussen Londerzeel en Willebroek).

In totaal gaat het om 60 kilometer tramlijnen, waarvan 45 kilometer nieuwe sporen en 15 kilometer bestaande sporen van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB. De totale investering voor de aanleg van de drie tracés bedraagt 500 miljoen euro. De jaarlijkse exploitatiekost wordt begroot op 32 miljoen euro.

De vertakkingen van Eizeringen (Lennik) naar Leerbeek (Gooik) en van Haacht naar Heist-op-den-Berg worden niet meer onderzocht. Zij haalden een slechtere score omwille van het gebrek aan potentieel en de lage snelheid die op de verbindingen kan gehaald worden. De andere resterende tracés worden verder onderzocht, maar kunnen ten vroegste in 2025 worden gerealiseerd.

Tracés zijn gewikt en gewogen

Om het voorkeustracé voor elke tramlijn te bepalen, werden de verschillende trajecten beoordeeld op 16 criteria, zoals het milieu en het landschap, het reizigerspotentieel, de reistijd en de veiligheid. Ook de Plan Milieu Effectenrapporten (MER) werden besproken met de betrokken partijen en goedgekeurd door de Vlaamse overheid.

De gekozen voorkeustrajecten, die besproken werden met de lokale besturen, maken maximaal gebruik van bestaande infrastructuur. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lopen ze zoveel als mogelijk op de bestaande tramsporen van de MIVB, in Vlaanderen lopen ze maximaal samen met de gewestwegen. De vervolgstudies voor de concrete invulling van de tramlijnen kunnen worden opgestart.

Dit toekomstige tramnetwerk sluit aan op het busaanbod, het treinnetwerk en het geplande Gewestelijk Express Net (GEN). Het is ook complementair met de plannen om 400 km nieuwe fietspaden en bruggen aan te leggen, en de ring rond Brussel opnieuw in te richten. Al deze maatregelen moeten multimodale verplaatsingen aanmoedigen en zo de mobiliteit in Vlaams-Brabant aanzienlijk verbeteren.

Na de beslissing van de Vlaamse Regering wordt gestart met de voorbereidingen voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en de project-MER's. In het RUP zal onder meer worden bepaald hoe de tramlijnen er concreet zullen uit zien, hoe ze kunnen worden ingepast in de bestaande weginfrastructuur en waar de haltes kunnen komen. In de project-MER's wordt op microschaal gekeken welke de milieueffecten zijn.

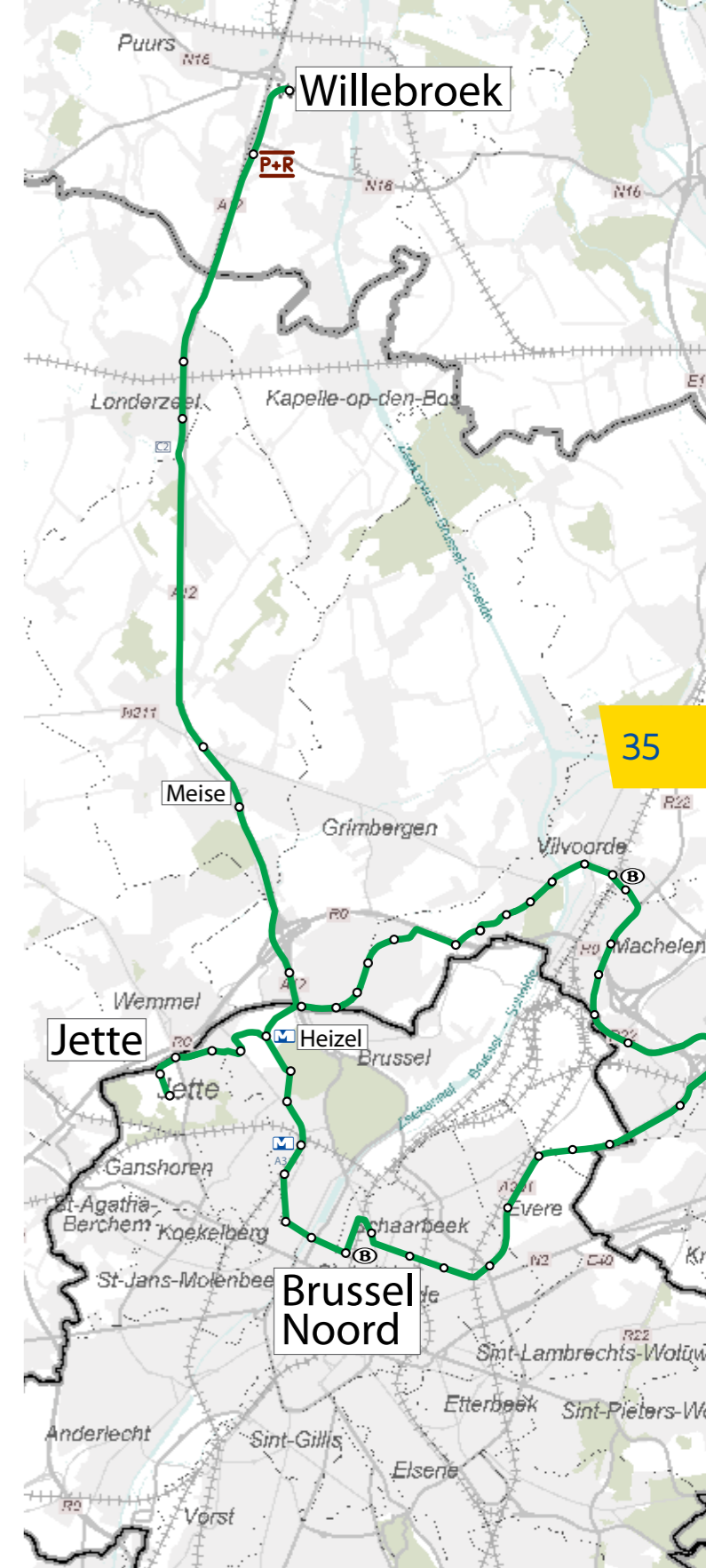
Dialogo creëert breed draagvlak

Van bij de start van de studiefase heeft De Lijn intensief overlegd met verschillende partners en betrokken partijen: lokale overheden, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, mobiliteitsorganisaties en andere stakeholders. Op vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering legt de intentieovereenkomst met de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB vast hoe de beide vervoermaatschappijen in de toekomst samenwerken op het vlak van aanbod, infrastructuur en tarieven.

De plannen voor het Brabantnet kregen ook de expliciete steun van verschillende organisaties uit het bedrijfsleven en het middenveld: Brussels Airport Company (de uitbater van de luchthaven in Zaventem), de Bond Beter Leefmilieu, de ondernemersorganisaties Unizo, Voka Halle-Vilvoorde en Voka Brussel Metropolitan, de reizigersorganisatie TreinTramBus, de koepel van christelijke werknemersorganisaties ACW en de socialistische vakbond ABVV.

De bevolking van de betrokken gemeenten kreeg in mei en juni inzicht in de plannen met een lokale informatietentoonstelling die werd ingericht door De Lijn. De tentoonstellingen gaven informatie over de bestudeerde projecten en de verdere procedure en lieten bezoekers toe om feedback te geven. Alles samen trokken ze bijna 900 bezoekers.

Nu er duidelijkheid is over de ligging van de tramtracés, gaat De Lijn met alle belanghebbenden, ook gemeentebesturen en bewoners, overleggen hoe de tramlijnen vorm kunnen krijgen. Hiervoor zijn binnen de procedures van het RUP en de project-MER's twee formele inspraakmomenten voorzien. De Lijn zal ook infomomenten organiseren waarop alle betrokkenen hun bezorgdheden en suggesties kunnen meedelen.



Oost-Vlaanderen

Gentse trolleys worden trams

Midden november 2013 is De Lijn gestart met de systematische verwijdering van de overblijvende trolleybusinfrastructuur van lijn 3 in Gent, de drukste buslijn van de stad. Langs hetzelfde traject wordt een nieuwe tramlijn aangelegd. De studie voor de nieuwe tram loopt volop. De vertramming van deze lijn is nodig om de capaciteit en het comfort te verhogen, en zo meer mensen voor het openbaar vervoer te doen kiezen. De verouderde trolleybusinfrastructuur komt hiervoor niet meer in aanmerking.

De verwijdering van de trolleybusinfrastructuur wordt in verschillende fasen uitgevoerd. Een deel van de bovenleiding werd de afgelopen jaren al verwijderd. Samen met de stad werd een planning opgesteld voor de overige infrastructuur (bovenleidingen, masten en oude tractiestations). Tegen 2015 moeten de laatste restanten verdwenen zijn. Om de hinder minimaal te houden, worden de werken met de grootste verkeersimpact 's nachts uitgevoerd. Werken die minder effect hebben op het verkeer worden overdag na de spits uitgevoerd.

Tramverlenging Zwijnaarde

Tramlijn 21/22 wordt met twee kilometer nieuw dubbelspoor doorgetrokken tot in Zwijnaarde Dorp, dat daarmee een rechtstreekse verbinding krijgt met het Sint-Pietersstation, het stadscentrum, Gentbrugge en Ledeberg. Als onderdeel van de werken wordt de buurt Heerweg-Noord / Zwijnaardsesteenweg opgewaardeerd en wordt de Heerweg veiliger gemaakt voor alle weggebruikers. De tramverlenging omvat de aanleg van

twee nieuwe trambruggen (naast de bestaande bruggen) over de Ringvaart en de E40 met een aanliggend breed fietspad. Heerweg-Noord en Heerweg-Zuid krijgen brede fiets- en voetpaden, nieuwe riolering en een nieuw wegdek. Aan de bibliotheek Ter Linden worden een plein en een eindhalte aangelegd. Langs de Heerweg komen ook nieuwe buurtparkings. Waar mogelijk worden straatbomen aangeplant.

De Lijn neemt de verantwoordelijkheid voor de bouw van bruggen, tramsporen, bovenleiding en de eindhalte met dienstgebouw en schuilhuisje. Het integraal waterbedrijf TMVW neemt de aanleg van nieuwe riolering voor zijn rekening. De stad Gent zorgt voor de straataanleg, de fietspaden, de voetpaden, de buurtparkings en de fietsstalling aan de eindhalte. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zorgt ten slotte voor de kruispunten met de Tramstraat en de Gestichtstraat.

De eerste fase van de werken (aanleg van bruggen en eindpunten) ging van start in oktober 2013. In de loop van 2014 starten de werken voor de tweede fase, de eigenlijke spoorverlenging. Ze zouden tegen de zomer van 2015 voltooid moeten zijn.

Tramlijn UZ Gent

Het Universitair Ziekenhuis Gent ontvangt op werkdagen ongeveer 3 000 patiënten en meer dan 6 000 werknemers. Een snelle en comfortabele tramverbinding tussen het Sint-Pietersstation en het UZ Gent moet hen ertoe aanzetten om meer het openbaar vervoer te nemen. Zo kunnen de spitsuurfiles op de Corneel Heymanslaan en aan de op- en afrit van de E17 worden verminderd. De aanleg van de tramlijn laat ook toe om het drukste stuk van de De Pintelaan in een nieuw kleedje te steken, met een smaller wegprofiel, bredere en veiligere voet- en fietspaden en meer groen. Deze tramlijn 4 zal vanaf het station het

traject van lijn 21/22 volgen tot aan het kruispunt van de Galglaan met de De Pintelaan. Van daar zal tram 4 doorrijden tot op het terrein van het UZ Gent. Voor de tramverlenging wordt er ongeveer 900 meter extra dubbelspoor aangelegd. Aan de parkeergarage, ter hoogte van de nieuwe hoofdtoegang naar het UZ, komt een eindhalte met twee perrons en wachtaccommodatie voor de reizigers. De tram krijgt een eigen bedding. Bij de aanleg van de sporen worden moderne geluids- en trillingsdempende technieken gebruikt.

De Lijn legt de tramsporen en bijbehorende infrastructuur aan tot op het terrein van het UZ Gent. De stad Gent zorgt voor de heraanleg van de straten. Het waterbedrijf TMVW past de riolering aan. Volgens de huidige planning beginnen de werken in augustus 2014. In november 2015 zouden ze moeten voltooid zijn.

Vertramming lijn 7

De Lijn en de stad Gent willen tegen 2025 15 miljoen extra reizigers op bus en tram krijgen. Dat kan alleen via een verdere versterking van het openbaarvervoersnet. De vertramming van de drukke buslijnenbundel 7 (buslijnen 70 tot en met 78) is daar één van de belangrijkste onderdelen van. De nieuwe tramlijn 7 zal Sint-Denijs-Westrem, station Gent-Sint-Pieters, het Zuid en Dampoort met elkaar verbinden. De werken aan deze tramlijn

starten ten vroegste in 2016. Afhankelijk van de omvang van de werken en de coördinatie met andere werken wordt het project afgerond in 2020.

De Lijn zal instaan voor de aanleg van tramsporen en leidingen, de stad Gent voor de heraanleg van voetpaden, fietspaden en straten. De TMVW kan waar nodig de riolering vernieuwen. Voor de werken op de gewestwegen (Kortrijksesteenweg, Heuvelpoort, Citadellaan, Kasteellaan) is AWV verantwoordelijk.

De studie ter voorbereiding van deze nieuwe lijn is volop bezig. De keuze van het traject en de inrichting van de tramlijn wordt gemaakt op basis van de resultaten van een milieueffectenrapport (MER). Tegen eind 2014 moet het finaal MER-rapport klaar zijn.

Eén reiziger per seconde in Gent Sint-Pieters

De Lijn bracht met een gedetailleerde telling de overstapbewegingen van reizigers en de belangrijkste reizigersstromen in Gent Sint-Pieters in kaart. Daaruit bleek dat er dagelijks 43 273 mensen van en op de bus of de tram stappen. Omgerekend komt dat neer op ongeveer één persoon per seconde. De telling leert dat Gent Sint-Pieters niet alleen een belangrijk treinstation is, maar ook een essentieel knooppunt voor tram- en busgebruikers in Oost-Vlaanderen. Dat blijkt uit de relatieve drukte buiten de spitsuren en uit het aantal overstapbewegingen. Zo heeft bijna de helft van de reizigers aan het station geen verbinding met het spoorwegnet. De meesten van hen stappen over tussen twee voertuigen van De Lijn (30 procent) of gaan te voet (14 procent).

Limburg

Groen licht voor sneltram Hasselt-Maastricht

Na een principiële beslissing in het najaar van 2011 en de afsluiting van samenwerkingsovereenkomsten met alle betrokken partijen heeft de Vlaamse Regering in 2013 de aanleg goedgekeurd van de sneltramlijn 1 tussen Hasselt en Maastricht (Nederland). Die moet bijdragen tot een betere ontsluiting van de provincie Limburg, één van de aandachtspunten uit het SALK -rapport (Strategisch Actieplan Limburg in Kwadraat).

De aanleg van sneltramlijn 1 vormt het eerste luik uit het Spartacusplan van De Lijn, dat ook nog voorziet in sneltramlijnen op de trajecten Hasselt – Genk – Maasmechelen en Hasselt– Noord-Limburg, naast aanpassingen en aanvullingen aan het busnet. Het Spartacusplan kadert op zijn beurt in de uitbouw van een fijnmazig, multimodaal openbaarvervoersnetwerk in Limburg, met vlotte aansluitingen tussen tram, bus, fiets en trein.

De start van de werken voor sneltramlijn 1 is gepland in het voorjaar van 2015. Vanaf eind 2017 zouden reizigers in 38 minuten het 32 kilometer lange traject tussen beide provinciehoofdsteden kunnen afleggen. De tram zal 13 haltes tellen: 10 in Vlaanderen en 3 in Maastricht. In Vlaanderen stopt de sneltram in Hasselt, Diepenbeek, Bilzen en Lanaken.

De verbinding wordt gerealiseerd dankzij een unieke samenwerking in de Euregio, het grensoverschrijdende samenwerkingsverband tussen Vlaanderen en Nederland. Zowel gemeenten en provincies als de Vlaamse overheid en de stad Maastricht hebben daarover een samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

De geïndexeerde kostprijs voor het Vlaamse gedeelte van sneltramlijn 1 bedraagt 217 miljoen euro. Dit bedrag omvat de infrastructuur, de stelplaats in Hasselt en 12 elektrische sneltrams. Dit totaalbedrag wordt als volgt verdeeld.

- De kostprijs van de Vlaamse infrastructuur (te realiseren via een PPS) bedraagt 135,5 miljoen euro. Van dit bedrag neemt Hasselt 1,8 miljoen euro ten laste voor de heraanleg van de Stokerijstraat en de uitbreiding van de ondergrondse parking aan het Kolonel Dusartplein. Lanaken neemt 2 miljoen euro ten laste voor de aanleg van twee pleinen (Heilig Hart en Europaplein). Dit zijn specifieke wensen van de betrokken gemeenten die mee opgenomen werden in het project.
- De 12 elektrische trams hebben een totale aankoopwaarde van 56,4 miljoen euro. De trams worden gehuurd.
- De bouw van de stelplaats wordt geraamd op 25 miljoen euro en zal via PPS worden gerealiseerd.



Daarnaast moet De Lijn ook de noodzakelijke gronden verwerven, waarvan de kostprijs geraamd wordt op 9,1 miljoen euro. De financiering hiervan gebeurt via het klassieke investeringsbudget.

Ook voor de andere projecten uit het Spartacusplan gaan de voorbereidingen verder. Voor sneltramlijn 2 (Hasselt – Maasmechelen) werd een nieuwe plan-MER opgestart en werd de eerste plan-MER stopgezet. Nieuwe inzichten van burgers, betrokken steden en gemeenten en andere belanghebbenden leverden nieuwe alternatieven op die we alle kansen willen geven. Daarom werd een nieuwe kennisgeving met opname van de vorige én de nieuwe tracé-alternatieven opgemaakt.

Voor de spoorverbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel is uit een vergelijkende studie gebleken dat de (her)ingebruikname van de spoorlijn door de NMBS de goedkoopste en beste optie is. De Vlaamse Regering gaat de federale minister van Overheidsbedrijven vragen om deze verbinding op te nemen in het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS-groep. De procedure voor het Plan-MER wordt wel verdergezet, met zowel een optie lightrail (sneltram) als lightrain (trein), zodat een eventuele realisatie van deze verbinding door De Lijn mogelijk blijft.

Antwerpen

Volgens het Masterplan 2020 van de Vlaamse Regering moet tegen 2020 de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie gebeuren met het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Nieuwe tramlijnen zijn noodzakelijk om die doelstelling te realiseren en om Antwerpen vlot en duurzaam bereikbaar te maken.

Brabo 2 herstelt openbare ruimte in Antwerpen

In september 2011 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor het Brabo 2-project, dat onder meer de langverwachte heraanleg omvat van de Antwerpse Noorderleien. Sindsdien hebben het Agentschap Wegen en Verkeer, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, de stad Antwerpen en De Lijn de start van de gunningsprocedure voorbereid.

Brabo 2 voorziet in de heraanleg van de Noorderleien volgens het profiel van de Zuiderleien. Het Operaplein en de Franklin Rooseveltplaats worden omgevormd tot een kwaliteitsvolle openbare ruimte. De Leien aan het operagebouw worden

ondertunneld, waardoor er bovengronds een verkeersluw plein kan worden aangelegd dat een echte blikvanger wordt in de stad.

De Keyserlei, de Meir, de Kipdorpbrug en de Franklin Rooseveltplaats worden beter met elkaar verbonden, waardoor voetgangers en fietsers zich makkelijker kunnen verplaatsen. Het project omvat ook een uitbreiding van het Antwerpse tram- en premetronet met ongeveer 8 kilometer, van het Operaplein naar de noordelijke wijken en het Eilandje.

Wanneer de stad Antwerpen het bestek heeft goedgekeurd, kunnen de aannemers hun offerte indienen. De werken kunnen dan in het najaar van 2014 starten, te beginnen met het autoluwe Operaplein en de herinrichting van de noordelijke verkeersaders. De investeringen door Vlaanderen en de stad Antwerpen in een autoluw Operaplein en 8 kilometer nieuw tramnet bedragen bijna 400 miljoen euro. De stad draagt daarvan 24,5 miljoen euro bij.

De stad zal ook tijdens de werken de communicatie ter harte nemen. Via de website www.noorderlijn.be blijft iedereen goed geïnformeerd.



West-Vlaanderen

Verlenging Kusttram naar Veurne krijgt vorm

Het voorkeustracé voor de verlenging van de Kusttramlijn van Koksijde naar Veurne werd uit twaalf mogelijke trajecten geselecteerd op basis van een haalbaarheidsstudie en de eerste fase van de MER-procedure. Het traject kreeg de voorkeur omdat het de beste verhouding haalde tussen de kosten en baten. De kostprijs ligt relatief laag. De lijn bedient een aantal belangrijke attractiepolen en zorgt voor een snelle verbinding tussen Veurne en de kust. Het voorkeustraject is ongeveer 6,5 kilometer lang en loopt vanaf Koksijde Bad, via het station van Koksijde tot het station in Veurne. Deze tramverlenging zou op jaarbasis 1,37 miljoen extra reizigers moeten aantrekken.

De Lijn bespreekt het voorkeustraject momenteel verder met de lokale besturen en betrokken organisaties in het kader van het milieueffectenrapport (MER). Per deeltraject wordt onderzocht hoe de tramlijn het best ingepast kan worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande situatie, de omgeving, het wettelijk kader en eventuele bijkomende voorwaarden. Aansluitend aan de eerste fase van de MER-procedure kregen de omwonenden de mogelijkheid tot inspraak. Hun opmerkingen worden meegenomen voor de opmaak van de aanvullende richtlijnen voor de tweede fase van het milieueffectenrapport. Midden 2014 zou de tweede fase van de MER-procedure moeten afgerond zijn en kan het rapport worden overgemaakt aan de Vlaamse Regering. De informatie over de tramverlenging kan geraadpleegd worden op onze website (www.delijn.be/verlengingkusttram).



Balans op 31 december 2013

| ACTIVA IN DUIZENDEN EURO | | |
|---|------------------|------------------|
| Vaste Activa | 2013 | 2012 |
| Immateriële vaste activa | 5 128 | 4 977 |
| Materiële vaste activa | 1 345 823 | 1 270 670 |
| Terreinen en gebouwen | 551 048 | 428 824 |
| Installaties, machines en uitrusting | 75 533 | 69 563 |
| Meubilair en rollend materieel | 226 140 | 228 744 |
| Leasing en soortgelijke rechten | 159 488 | 200 099 |
| Overige materiële vaste activa | 4 565 | 4 192 |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | 329 049 | 339 248 |
| Financiële vaste activa | 25 273 | 25 274 |
| Verbonden ondernemingen | 25 209 | 25 209 |
| Deelnemingen | 25 209 | 25 209 |
| Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat | 15 | 15 |
| Deelnemingen | 15 | 15 |
| Andere financiële vaste activa | 49 | 50 |
| Aandelen | 7 | 6 |
| Vorderingen en borgtochten in contanten | 42 | 44 |
| Vlottende Activa | | |
| Vorderingen op meer dan een jaar | 8 967 | 7 049 |
| Overige vorderingen | 8 967 | 7 049 |
| Voorraden en bestellingen in uitvoering | 28 759 | 29 424 |
| Voorraden | 28 759 | 29 424 |
| Grond- en hulpstoffen | 28 725 | 29 380 |
| Goederen in bewerking | 34 | 45 |
| Vorderingen op ten hoogste een jaar | 421 311 | 502 075 |
| Handelsvorderingen | 26 363 | 23 717 |
| Overige vorderingen | 394 948 | 478 358 |
| Geldbeleggingen | 4 052 | 4 088 |
| Overige beleggingen | 4 052 | 4 088 |
| Liquide middelen | 21 208 | 618 |
| Overlopende rekeningen | 13 107 | 10 403 |
| TOTAAL ACTIVA | 1 873 628 | 1 854 578 |

| PASSIVA IN DUIZENDEN EURO | | |
|--|------------------|------------------|
| Eigen vermogen | 2013 | 2012 |
| 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 | 1 184 097 | 1 058 353 |
| Voorzieningen en uitgestelde belastingen | | |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | 92 864 | 81 799 |
| Pensioenen en soortgelijke verplichtingen | 22 325 | 22 546 |
| Grote herstellings- en onderhoudswerken | 24 480 | 22 159 |
| Overige risico's en kosten | 46 059 | 37 094 |
| Schulden | | |
| Schulden op meer dan een jaar | 83 309 | 125 450 |
| Financiële schulden | 80 281 | 122 434 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen | 2 344 | 6 560 |
| Kredietinstellingen | 77 937 | 115 874 |
| Overige schulden | 3 028 | 3 016 |
| Schulden op ten hoogste een jaar | 253 769 | 334 716 |
| Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen | 24 164 | 24 541 |
| Financiële schulden | | 114 324 |
| Kredietinstellingen | | 114 324 |
| Handelsschulden | 115 325 | 99 504 |
| Leveranciers | 115 325 | 99 504 |
| Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen | 17 807 | 695 |
| Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten | 95 651 | 94 160 |
| Belastingen | 14 550 | 14 629 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | 81 101 | 79 531 |
| Overige schulden | 822 | 1 492 |
| Overlopende rekeningen | 104 567 | 99 238 |
| TOTAAL PASSIVA | 1 873 628 | 1 854 578 |

Resultatenrekening op 31 december 2013

KOSTEN IN DUIZENDEN EURO

| Bedrijfsresultaten | 2013 | 2012 |
|--|------------------|------------------|
| Bedrijfskosten | 1 134 008 | 1 095 753 |
| Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen | 81 170 | 84 103 |
| Aankopen | 81 226 | 84 751 |
| Voorraad: afname (toename) +/- | -56 | -648 |
| Diensten en diverse goederen | 460 941 | 444 617 |
| Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen +/- | 478 939 | 475 830 |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 100 342 | 86 579 |
| Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen) +/- | 720 | 978 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- | 11 064 | 2 358 |
| Andere bedrijfskosten | 832 | 1 288 |

Financiële resultaten

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Financiële kosten | 4 639 | 5 680 |
| Kosten van schulden | 4 135 | 6 280 |
| Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen +/- | | -1 |
| Andere financiële kosten | 504 | -599 |

Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting +/- -530 -1 420

Uitzonderlijke resultaten

| | | |
|--|--------------|--------------|
| Uitzonderlijke kosten | 2 705 | 2 117 |
| Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 2 480 | 1 738 |
| Andere uitzonderlijke kosten | 225 | 379 |
| Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/- | 601 | 700 |
| Belastingen op het resultaat +/- | 601 | 700 |
| Belastingen | 601 | 700 |

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 | 2013 | 2012 |
|--|------------------|------------------|
| Bedrijfsopbrengsten | 1 058 045 | 1 036 870 |
| Omzet | 1 024 418 | 1 001 382 |
| Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname) +/- | -10 | -89 |
| Geproduceerde vaste activa | 5 731 | 6 942 |
| Andere bedrijfsopbrengsten | 27 906 | 28 635 |

Financiële resultaten

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Financiële opbrengsten | 80 072 | 63 143 |
| Opbrengsten uit financiële vaste activa | | |
| Opbrengsten uit vlottende activa | 139 | 79 |
| Andere financiële opbrengsten | 79 933 | 63 064 |

Uitzonderlijke resultaten

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Uitzonderlijke opbrengsten | 3 836 | 4 237 |
| Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA & MVA | 200 | 200 |
| Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa | 1 216 | 1 474 |
| Andere uitzonderlijke opbrengsten | 2 420 | 2 563 |



Staat van de immateriële vaste activa

Kosten van onderzoek en ontwikkeling

| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 16 364 |
|--|---------------|--------|
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 149 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 33 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 4 834 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 21 314 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | | 11 387 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 4 832 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 33 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2013 | 16 186 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 5 128 | |

Staat van de materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen

| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 695 720 |
|--|----------------|---------|
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 392 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 3 819 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | 161 807 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 854 100 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2012 | | 266 895 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 39 755 | |
| Afgeboekt na overdracht en buitengebruikstelling | 3 604 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | 6 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013 | 303 052 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 551 048 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

| | 2013 | 2012 |
|--|----------------|---------|
| Installaties, machines en uitrusting | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 181 345 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 1 538 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 4 598 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | 16 819 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 195 104 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | | 111 782 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 12 393 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 4 598 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere | -6 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013 | 119 571 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 75 533 | |

Meubilair en rollend materieel

| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 499 917 |
|--|----------------|---------|
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 719 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 40 278 | |
| Overboekingen van een post naar een andere +/- | 97 649 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 558 007 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | | 271 173 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 30 243 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 40 278 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | 70 729 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013 | 331 867 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 226 140 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

| | 2013 | 2012 |
|--|----------------|---------|
| Leasing en soortgelijke rechten | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 375 396 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 40 515 | |
| Overboeking van een post naar een andere +/- | -96 128 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 238 753 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2012 | | 175 298 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 15 410 | |
| Teruggenomen | 200 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 40 515 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | -70 728 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013 | 79 265 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 159 488 | |
| Waarvan | | |
| Meubilair en rollend materieel | 159 488 | |
| Overige materiële vaste activa | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 7 963 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 10 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 42 | |
| Overboeking van een post naar een andere +/- | 551 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 8 482 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | | 3 771 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 188 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 42 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2013 | 3 917 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 4 565 | |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 339 248 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 176 726 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 1 394 | |
| Overboekingen van een post naar een andere +/- | -185 531 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 329 049 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 329 049 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

| | 2013 | 2012 |
|--|---------------|------------------------|
| Staat van de financiële vaste activa | | |
| Verbonden ondernemingen deelnemingen en aandelen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 25 209 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 25 209 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 25 209 | |
| Ondernemingen met deelnemingsverhouding deelnemingen en aandelen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 15 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 15 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 15 | |
| Andere ondernemingen deelnemingen en aandelen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | | 7 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2013 | 7 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 7 | |
| Andere ondernemingen vorderingen | | |
| Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar | | 44 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Toevoegingen | | |
| Terugbetalingen | 2 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2013 | 42 | |
| Geldbeleggingen en overlopende rekeningen (Activa) | | |
| Overige geldbeleggingen | | |
| Vastrentende effecten | 1 211 | 4 088 |
| Termijnrekeningen bij kredietinstellingen | 2 841 | |
| Met een resterende looptijd of opzegtermijn van meer dan één jaar | 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 |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO
Overlopende rekeningen 2013

| | |
|---|-------|
| Over te dragen kosten : minderwaarde Franse Lease | 1 598 |
| Over te dragen kosten : onderhoudscontracten | 2 382 |
| Over te dragen kosten : uitgestelde matching facturen | 6 520 |

Staat van het kapitaal

| | | |
|-------------------------------------|---------------|-----------|
| Aandelen op naam | Bedrag X 1000 | Aantal |
| Geplaatst kapitaal (per 31.12.2013) | 53 951 | 2 706 052 |

Voorzieningen voor overige risico's en kosten 2013

| | |
|---|--------|
| Overige risico's en kosten: | |
| Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar | 19 330 |
| Voorzieningen voor milieu | 4 385 |
| Voorzieningen geschillen | 16 357 |
| Voorzieningen herstructurering | 5 250 |
| Voorziening Lijnwerk | 737 |

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: | 24 164 | 57 313 | 22 968 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar) | 3 727 | 376 | 1 968 |
| Kredietinstellingen | 20 437 | 56 937 | 21 000 |
| Overige schulden | | | 3 028 |

TOTAAL 24 164 57 313 25 996

Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen 2013

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Financiële schulden: | 104 445 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen | 6 071 |
| Kredietinstellingen | 98 374 |
| Overige schulden | 186 |

TOTAAL 104 631

Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten 2013

| | |
|--|--------|
| Belastingen | |
| Niet vervallen belastingsschulden | 14 550 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | |
| Andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten | 81 101 |



IN DUIZENDEN EURO
Overlopende rekeningen 2013

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Toe te rekenen kosten | |
| Intresten leningen | 584 |
| Over te dragen opbrengsten | |
| Spreiding abonnementen | 28 248 |
| Voorverkoop distributeurs | 7 338 |
| Te affecteren investeringen | 32 409 |
| Concessie LijnCom | 7 620 |
| Alternatieve financieringstransacties | 6 777 |
| Gesubsidieerde vaste activa | 9 743 |

Bedrijfsresultaten 2013 2012

| | | |
|--|------------|------------|
| Werknemers ingeschreven in het personeelsregister | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 8 204 | 8 302 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 7 723,6 | 7 875,3 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 12 108 064 | 12 674 965 |
| Personeelskosten | | |
| Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen | 295 465 | 291 824 |
| Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen | 138 955 | 138 186 |
| Werkgeverspremies voor buitenwettelijke verzekeringen | 159 | 170 |
| Andere personeelskosten | 21 646 | 21 617 |
| Ouderdoms- en overlevingspensioenen | 22 714 | 24 033 |
| Voorzieningen voor pensioenen | | |
| Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- | -221 | 825 |
| Waardeverminderingen | | |
| Op voorraden en bestellingen in uitvoering: | | |
| Geboekt | 857 | 1 056 |
| Teruggenomen | 146 | |
| Op handelsvorderingen | | |
| Geboekt | 11 | 284 |
| Teruggenomen | 2 | 362 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | | |
| Toevoegingen | 20 277 | 10 880 |
| Bestedingen en terugnemingen | 9 213 | 8 522 |
| Andere bedrijfskosten | | |
| Bedrijfsbelastingen en -taksen | 647 | 659 |
| Andere kosten | 185 | 629 |
| Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 294 | 141 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 272,8 | 149,0 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 294 859 | 274 497 |
| Kosten voor de onderneming | 14 771 | 12 901 |

Financiële resultaten 2013 2012

| | | |
|---|--------|--------|
| Andere financiële opbrengsten | | |
| Kapitaalsubsidies | 79 103 | 62 582 |
| Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio | | 931 |
| Waardeverminderingen op vlottende activa | | |
| Geboekt | | 1 |
| Teruggenomen | | 2 |
| Voorzieningen met financieel karakter | | |
| Bestedingen en terugnemingen | | 756 |
| Uitsplitsing van de overige financiële kosten | | |
| Correctie oprichtingskosten te spreiden over looptijd leningen | | 797 |

Belastingen op het resultaat 2013

| | |
|--|-----|
| Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen | 601 |
|--|-----|

BTW en belastingen ten laste van derden 2013 2012

| | | |
|---|---------|--------|
| In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde | | |
| Aan de onderneming (aftrekbaar) | 121 229 | 87 835 |
| Door de onderneming | 54 906 | 39 184 |
| Ingehouden bedragen ten laste van derden als | | |
| Bedrijfsvoorheffing | 69 498 | 69 624 |
| Roerende voorheffing | 133 | 43 |

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen 2013

| | |
|--|--------|
| De goederen en waarden gehouden door derden in hun naam maar ten bate en op risico van de onderneming voor zover deze goederen en waarden niet in de balans zijn opgenomen. Vervoerbewijzen in consignatie | 37 |
| Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa | |
| Hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie | 96 953 |

Betrekkingen met verbonden ondernemingen en met ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat 2013 2012

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Verbonden onderneming | | |
| Financiële vaste activa | 25 209 | 25 209 |
| Deelnemingen | 25 209 | 25 209 |
| Vorderingen op verbonden ondernemingen | 4 054 | 6 609 |
| Op hoogstens één jaar | 4 054 | 6 609 |
| Schulden | 476 | 256 |
| Op hoogstens één jaar | 476 | 256 |

Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat 2013 2012

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Financiële vaste activa: deelnemingen | 15 | 15 |
|--|-----------|-----------|

Financiële betrekkingen met 2013

| | |
|---|-----------|
| 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 | 90 |
| Bezoldiging van de commissarissen | 70 |

Sociale balans op 31 december 2013

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 | 6 532,4 | 1 711,5 | 7 723,6 | 7 875,3 |
| AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN | 9 604 749 | 2 503 315 | 12 108 064 | 12 674 965 |
| PERSONEELSKOSTEN* | 361 902 | 94 323 | 456 225 | 451 797 |
| BEDRAG VAN DE VOORDELEN BOVENOP HET LOON* | - | - | 21 645 | 21 299 |

* 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 | 6 538 | 1 666 | 7 706,9 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 6 479 | 1 659 | 7 643,0 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 49 | 4 | 51,8 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK | 2 | | 2,0 |
| VERVANGINGSOVEREENKOMST | 8 | 3 | 10,1 |
| VOLGENS HET GESLACHT EN HET STUDIENIVEAU | | | |
| MANNEN | 5 508 | 1 204 | 6 357,8 |
| LAGER ONDERWIJS | 935 | 256 | 1 131,6 |
| SECUNDAIR ONDERWIJS | 3 454 | 704 | 3 934,4 |
| HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 994 | 217 | 1 146,9 |
| UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 125 | 27 | 144,9 |
| VROUWEN | 1 030 | 462 | 1 349,1 |
| LAGER ONDERWIJS | 221 | 97 | 278,0 |
| SECUNDAIR ONDERWIJS | 639 | 278 | 844,0 |
| HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 140 | 72 | 184,9 |
| UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 30 | 15 | 42,2 |
| VOLGENS DE BEROEPSCATEGORIE | | | |
| DIRECTIEPERSONEEL | 10 | | 10,0 |
| BEDIENDEN | 1 324 | 402 | 1 608,7 |
| ARBEIDERS | 5 204 | 1 264 | 6 088,2 |



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 | 113,7 | 159,1 |
| AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN | 218 802 | 76 057 |
| KOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 7 571 | 7 200 |

* 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 | 382 | 2 | 383,2 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 340 | - | 340,0 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 42 | 2 | 43,2 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK | - | - | - |
| VERVANGINGSOVEREENKOMST | - | - | - |

| Uitgetreden | 1. Voltijds | 2. Deeltijds | 3. Totaal in voltijdse equivalenten |
|--|-------------|--------------|-------------------------------------|
| AANTAL WERKNEMERS MET EEN IN HET PERSONEELSREGISTER OPGETEKENDE DATUM WAAROP HUN OVEREENKOMST TIJDENS HET BOEKJAAR EEN EINDE NAM | 315 | 167 | 403,0 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 284 | 166 | 371,4 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 31 | 1 | 31,6 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK | - | - | - |
| VERVANGINGSOVEREENKOMST | - | - | - |
| VOLGENS DE REDEN VAN BEËINDIGING VAN DE OVEREENKOMST | | | |
| PENSIOEN | 38 | 31 | 57,1 |
| WERKLOOSHEID MET BEDRIJFSTOESLAG | 59 | 61 | 94,9 |
| AFDANKING | 69 | 15 | 79,3 |
| ANDERE REDEN | 149 | 60 | 171,7 |

Inlichtingen over de opleiding voor de werknemers tijdens het boekjaar

| Totaal van de beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|--|---------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 5 016 | 1 048 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 173 338 | 42 529 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 6 775 | 1 709 |
| WAARVAN BRUTOKOSTEN RECHTSTREEKS VERBONDEN MET DE OPLEIDING* | 6 775 | 1 709 |

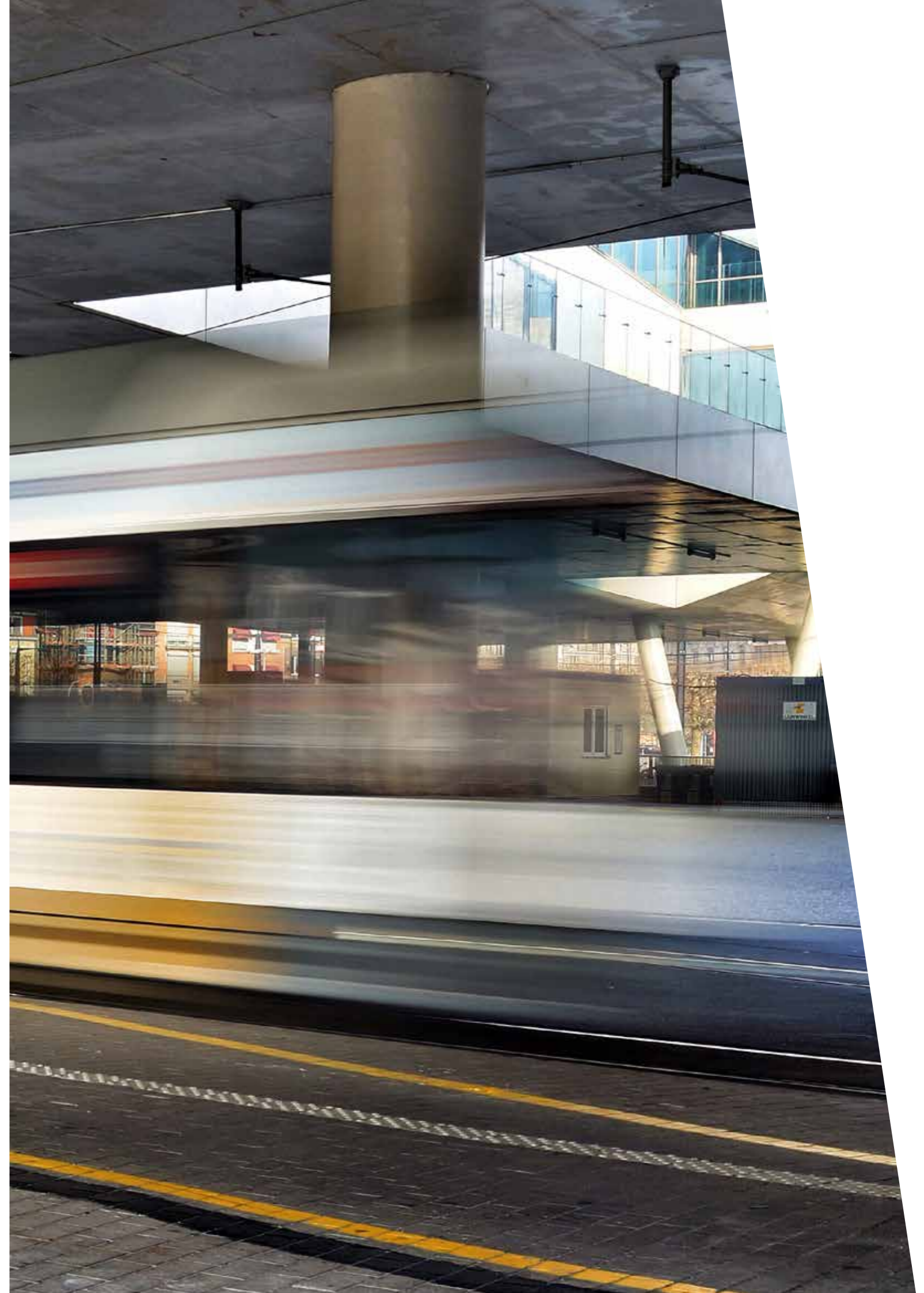
* In duizenden euro

| Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|---|--------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 317 | 68 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 6 513 | 1 399 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 17 | 4 |

* In duizenden euro

| Totaal van de initiële beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|---|--------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 184 | 40 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 1 475 | 317 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 45 | 10 |

* 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 hieronder worden vermeld.

Op de vaste activa in aanbouw worden geen afschrijvingen verricht.

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

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

| | Levensduur | Voet |
|--|---|---------|
| ONDERZOEK EN ONTWIKKELING | 5 jaar | 20 % |
| GEBOUWEN 40 JAAR 2,5% | 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 % |
| MIDBUSSEN | 10 jaar | 10 % |
| INFORMATICAMATERIAAL: HARDWARE EN SOFTWARE | 3 jaar | 33,33 % |
| VERNIEUWING ACTIVA EN AANKOOP TWEEDEHANDSGOEDEREN | Op de overblijvende levensduur | |
| ROLLEND MATERIEEL IN LEASING | Afschrijving over de resterende levensduur volgens oorspronkelijk afschrijvingsplan | |

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

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

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

Gezien een aantal toekomstige verplichtingen krachtens het boekhoudrecht dienen voorzien te worden, doch ten laste komen van de exploitatiesubsidies, werd uitdrukking gegeven aan een corresponderende vordering van 3,4 miljoen EUR einde 2012 op het Vlaamse Gewest m.b.t. dossiers voor 2007. Deze vordering is in 2013 gesaldeerd

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. Dit gebeurt 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, o.a. de opbrengsten en meerwaarden met betrekking tot de alternatieve financieringstransacties ten bedrage van 6,8 miljoen EUR (8,9 miljoen EUR in 2012). Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast die aansluit met de betreffende afschrijvingstermijnen en / of de duurtijd van de betrokken contracten.
- krachtens beslissing van de Vlaamse Regering kan VVM De Lijn de meerontvangsten van het afgelopen boekjaar affecteren aan investering. In 2013 werd 4,5 miljoen EUR (6,8 miljoen EUR in 2012) geaffecteerd via lopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de kapitaalsubsidies. Tot nu bedraagt deze 15,6 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 aan toelage tov de afschrijvingen, die de toekomstige afschrijvingskost moet financieren, voor een bedrag van 4 137 K EUR geboekt 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 wordt overgedragen naar het volgende 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 leasingen;
- 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 188,5 miljoen EUR per 31/12/2013 (242,5 miljoen EUR in 2012);
- door de classificatie van de geleasde activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van de VVM. Voor de vaste activa in leasing waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, bevestigen wij onze intentie over te gaan tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat De Lijn de beschikking blijft behouden over de activa tot het einde van de afschrijvingstermijn.

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

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN

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

De Lijn is eigen verzekeraar voor schadegevallen voortvloeiend uit schade aan derden tot 500 K EUR. Voor deze schadegevallen wordt het risico telkens ingeschat en dit steeds op een meer accurate wijze. De voorziening bedraagt 16,0 miljoen EUR (17,0 miljoen EUR in 2012).

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 terzake.

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

De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris. Per 31/12/2013 is 4,4 miljoen EUR (4,8 miljoen EUR in 2012) 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 24,5 miljoen EUR (22,2 miljoen EUR in 2012).

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 396,6 miljoen EUR toegekende vastleggingen, doch nog te vorderen. In strijd met advies 125/1CBN wordt geen volledige uitdrukking gegeven aan deze vordering.

PPS-PROJECTEN

Op de raad van bestuur van 15 maart 2011 werd de nota in verband met de juridische analyse inzake consolidatieplicht bij participatieve PPS en boekhoudkundige verwerking van DBFM-structuur (onroerende leasing) voorgelegd.

De vraag of de DBFM-structuur in casu een operationele leasing 'off balance' dan wel een financiële leasing 'on balance' overeenkomstig de Belgische boekhoudkundige normen uitmaakt, is niet ongenueanceerd te beantwoorden.

De raad van bestuur acht een full pay out onwaarschijnlijk in het licht van de modaliteiten inzake betaling van de beschikbaarheidsvergoeding en besluit dan ook

1. de DBFM-structuur te behandelen als off- balance
2. doch de nodige toelichting te verschaffen met betrekking tot het uitstaande saldo.

Voor de reeds in gebruik genomen sites bedraagt de component lease 365,2 miljoen EUR. In 2013 werden 17,2 miljoen EUR als beschikbaarheidsvergoeding geboekt (12,5 miljoen EUR in 2012).

PPS-entreevergoedingen :

In 2013 werden voor project Livan de eerste entreevergoedingen gestort op bankrekening van Lijninvest (3,0 miljoen EUR). Gezien deze gelden contractueel De Lijn ten goede komen, worden ze geboekt als vordering op Lijninvest (opgesplitst in korte en lange termijn). Zowel de interne als externe aangerekende werkzaamheden voor Livan vanaf 2013 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 verantwoord 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 16,3 miljoen EUR in 2013 (11,4 miljoen EUR in 2012). Er werd tevens een voorziening voor herstructurering aangelegd van 5,3 miljoen EUR.



PENSIOENEN

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

De pensioenverplichtingen en verplichting inzake invaliditeitsrente voor personeelsleden die op 31.12.1991 in dienst waren, worden, voor het deel niet gefinancierd door het pensioenfonds, rechtstreeks vanuit de dotatie van het Vlaams Gewest betaald. Deze verplichting wordt niet voorzien in de jaarrekening per 31 december 2013. Per 31.12.2013 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 140,1 miljoen EUR (per 1 januari 2013) berekend aan een intrestvoet van 5% naar analogie van het pensioenfonds.

Voor wat betreft de bruggepensioneerden werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 22,3 miljoen EUR (22,5 miljoen EUR in 2012) 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 01/01/1992.

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

Voor de personeelsleden, in dienst op 31.12.1991 met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur, wordt bij pensionering en invaliditeit nagegaan of de voordelen uit het vorige statuut niet hoger liggen dan de nieuwe waarborgen.

Zij zullen steeds over het hoogste bedrag kunnen beschikken.

Indien bij pensionering de pensioentoeelage, in toepassing van één van de vorige statuten weerhouden wordt, zullen op de pensioendatum de persoonlijke bijdragen integraal terugbetaald worden, verhoogd met de gecumuleerde, bij K.B. vastgestelde, intrest.

Het nieuwe pakket aan voordelen wordt gefinancierd door bijdragen van De Lijn en van de personeelsleden zelf. De financiering betekent voor de maatschappij een zeer belangrijke supplementaire uitgave, daar zij enerzijds haar verplichtingen tegenover haar gepensioneerde personeelsleden verder moet nakomen, wat wil zeggen dat de bestaande pensioenlast blijft, en ze anderzijds reeds een reservering moet doen voor de aanvullende pensioenen van de personeelsleden in activiteit, d.w.z. dat zij nu reeds gelden ter beschikking moet stellen om de toekomstige aanvullende pensioenen veilig te stellen.

Hiervoor werden door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1992 tot 2012 een bedrag van 148,0 miljoen EUR voorzien in de exploitatierekening. In 2013 bedroeg deze patronale bijdrage 7,6 miljoen EUR.

Per 31 december 2013 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt : korte termijnverplichtingen voor 134,5 Mio Eur (geschatte waarde), lange termijnverplichtingen voor 178,1 Mio EUR (geschatte waarde) en een belegd vermogen van 188,8 Mio Eur. 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 5% en de andere assumpties bedrijfseconomisch verantwoord zijn in de huidige context. Het tekort van 17,1 miljoen EUR per 31 december 2011 heeft aanleiding gegeven tot een herstelplan dat goedgekeurd werd oor 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 7 jaar (periode 2012-2018) ingehaald zal zijn. Per 31 december 2013 is het tekort - mede door een herstel van de beurzen in 2013 weggewerkt. Daardoor houdt het herstelplan op te bestaan.

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



Commentaar op de jaarrekening

Materiële vaste activa

Op 31 december 2013 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 75,2 miljoen euro ten opzichte van 31 december 2012. Het verschil verklaart zich als volgt:

| | |
|--|---------|
| AANSCHAFFINGEN MET INBEGRIIP VAN DE GEPRODUCEERDE VASTE ACTIVA | 179,0 |
| OVERDRACHTEN EN BUITENGEBRUIKSTELLINGEN | - 1,2 |
| AFSCHRIJVINGEN GEBOEKT VIA DE RESULTATENREKENING | - 102,8 |
| TERUGGENOMEN | + 0,2 |
| | 75,2 |

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar 394,9

Deze rubriek verlaagde in 2013 met 83,4 miljoen euro. Voornaamste elementen van deze rubriek:

| | |
|--|-------|
| HET NOG DOOR HET VLAAMSE GEWEST VERSCHULDIGDE SALDO VOOR EXPLOITATIEBIJDRAGEN (30,0 MILJOEN REEDS GESTORT IN 2014) | 164,1 |
| NOG TE ONTVANGEN KAPITAALSUBSIDIES (187,2 MILJOEN REEDS GESTORT IN 2014) | 203,0 |
| SALDO VAN DE REKENING COURANT BTW | 23,5 |

Kapitaalsubsidies 1 184,1

| | |
|---|---------|
| TOTAAL AAN KAPITAALSUBSIDIES PER EINDE 2013 | 1 715,5 |
| IN RESULTAAT OPGENOMEN D.M.V. AFSCHRIJVINGEN OF RECHTSTREEKS VERBRUIK | 531,4 |

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

Schulden op ten hoogste 1 jaar – Kredietinstellingen

Vorig boekjaar sloot De Lijn af met een negatief banksaldo van 114,3 miljoen euro. Dit boekjaar is er een positief saldo van 20,5 miljoen euro. Deze momentopname is vooral afhankelijk van de doorstorting van een deel van de dotatie gezien De Lijn hier afhankelijk is van de werking van het CFO.

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 | 173,4 |
| VERBRUIKEN | 81,2 |
| GOEDEREN EN DIENSTEN | 460,9 |



RESULTATEN

De VVM heeft het boekjaar 2013 opnieuw in evenwicht afgesloten. De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 876,2 miljoen euro, een stijging van 17,0 miljoen euro, waarvan 3,5 miljoen euro voor de beschikbaarheidsvergoeding voor PPS projecten.

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

De Lijn moet zich steeds bewust blijven van de risico's die haar werking en marktpositie kunnen bedreigen. Ook in 2013 kon De Lijn afsluiten in evenwicht. Dit werd in grote mate mogelijk gemaakt door een lichte stijging van de netto-vervoerontvangsten met 4,2 procent maar ook door ingrijpende en structurele besparingen in het aanbod die in 2012 werden doorgevoerd en waarbij de reizigers en voornamelijk het woon-werk en woon-schoolverkeer maximaal ontzien werden. Anderzijds diende De Lijn te blijven opereren binnen de diverse decretale en andere contouren zoals het waarborgen van de basismobiliteit en de bepalingen van de beheersovereenkomst 2011-2015.

Gezien de besparingen maar geleidelijk in de loop van 2012 werden ingevoerd, werd het recurrente effect hiervan pas in 2013 volledig voelbaar. De effectieve besparingen bedroeg in 2012 circa 21,6 miljoen euro in exploitatie; voor 2013 betekende dat een structureel effect van 40,5 miljoen euro in exploitatie. Daarnaast werden ook de werkingskosten permanent onder de loep gehouden.

Ook voor 2014 wordt gestreefd naar het in evenwicht afsluiten. De kostenbeheersing en verhoging van de efficiëntie en effectiviteit blijven hoog op de agenda staan.

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

Haar concurrentiepositie veilig stellen ten opzichte van andere vervoersmodi, betekent ook dat De Lijn altijd een kwaliteitsvolle dienstverlening moet aanbieden. Een hoge klanttevredenheid is immers een voorwaarde om nieuwe reizigers voor het openbaar vervoer te winnen. Daarom is het cruciaal om ook in de toekomst te blijven waken over voldoende capaciteit, propere voertuigen, vriendelijk personeel, heldere communicatie en informatie... Kortom: De Lijn moet kwaliteit hoog in het vaandel blijven dragen. Ook in de komende jaren wil De Lijn de norm van 80 procent tevreden en zeer tevreden reizigers blijven halen. Het bedrijf heeft zichzelf sinds 2006 die norm voor de algemene tevredenheid opgelegd.

In 2012 kwam de klanttevredenheid onder druk te staan, niet zozeer door de aanpassingen in het aanbod zelf. Maar wel omdat de periode van onzekerheid over de aanpassingen lang was en er vele geruchten de ronde deden, geruchten die onrust veroorzaakten bij onze reizigers. In 2013 groeide de tevredenheid van de klanten opnieuw. Maar om het niveau van 80 procent opnieuw te halen, zijn nog extra inspanningen nodig.

Het autosolisme blijft een bedreiging maar tegelijk een opportuniteit voor de groei van het openbaar vervoer. Om haar marktaandeel te vrijwaren en te vergroten, is het belangrijk dat De Lijn haar troeven uitspeelt en blijft inzetten op duurzaam, comfortabel en stipt openbaar vervoer. Het openbaar vervoer biedt ten opzichte van de privéauto immers ontegensprekelijk voordelen. Bijvoorbeeld op vlak van duurzaamheid: zowel voor de uitstoot van CO₂ als van andere schadelijke emissies scoort het openbaar vervoer per reizigersverplaatsing een stuk beter.

Om deze voorsprong te behouden, blijft De Lijn inzetten op nieuwe groene technologieën. Daarnaast kan openbaar vervoer met haar investeringen in vraaggestuurd en hoogwaardig openbaar vervoer mee een antwoord bieden op het groeiende fileleed. Tot slot zal het bedrijf de komende jaren nog meer de kaart van de comodaliteit trekken met de betere ontsluiting van Park + Rides-terreinen, meer fietsstallingen aan haltes of meer autodelers en carpoolers.

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 verantwoorden 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 2013 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 2013 werden geen PPS projecten in exploitatie genomen.

Aandeelhoudersstructuur

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:

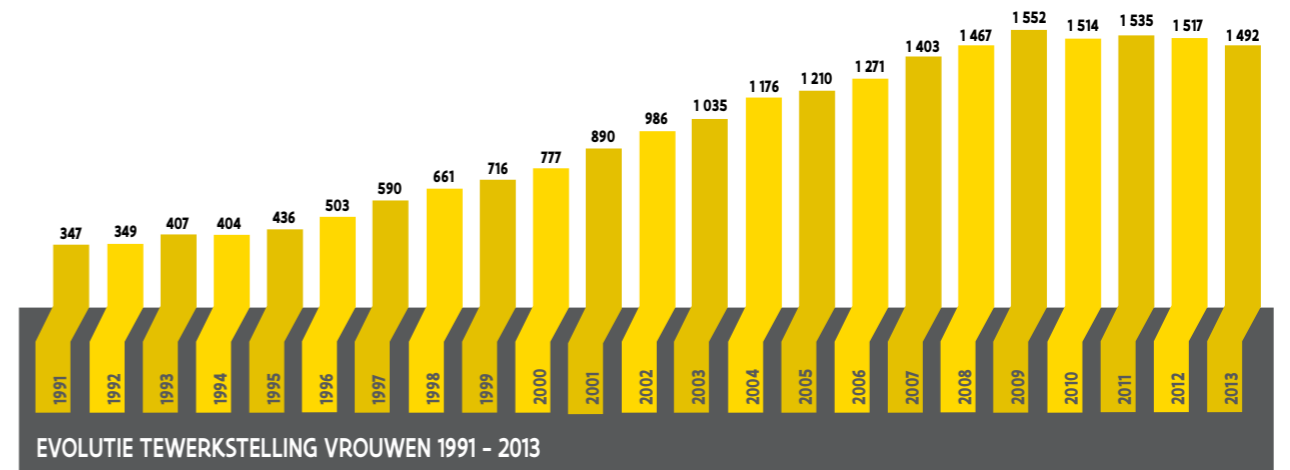
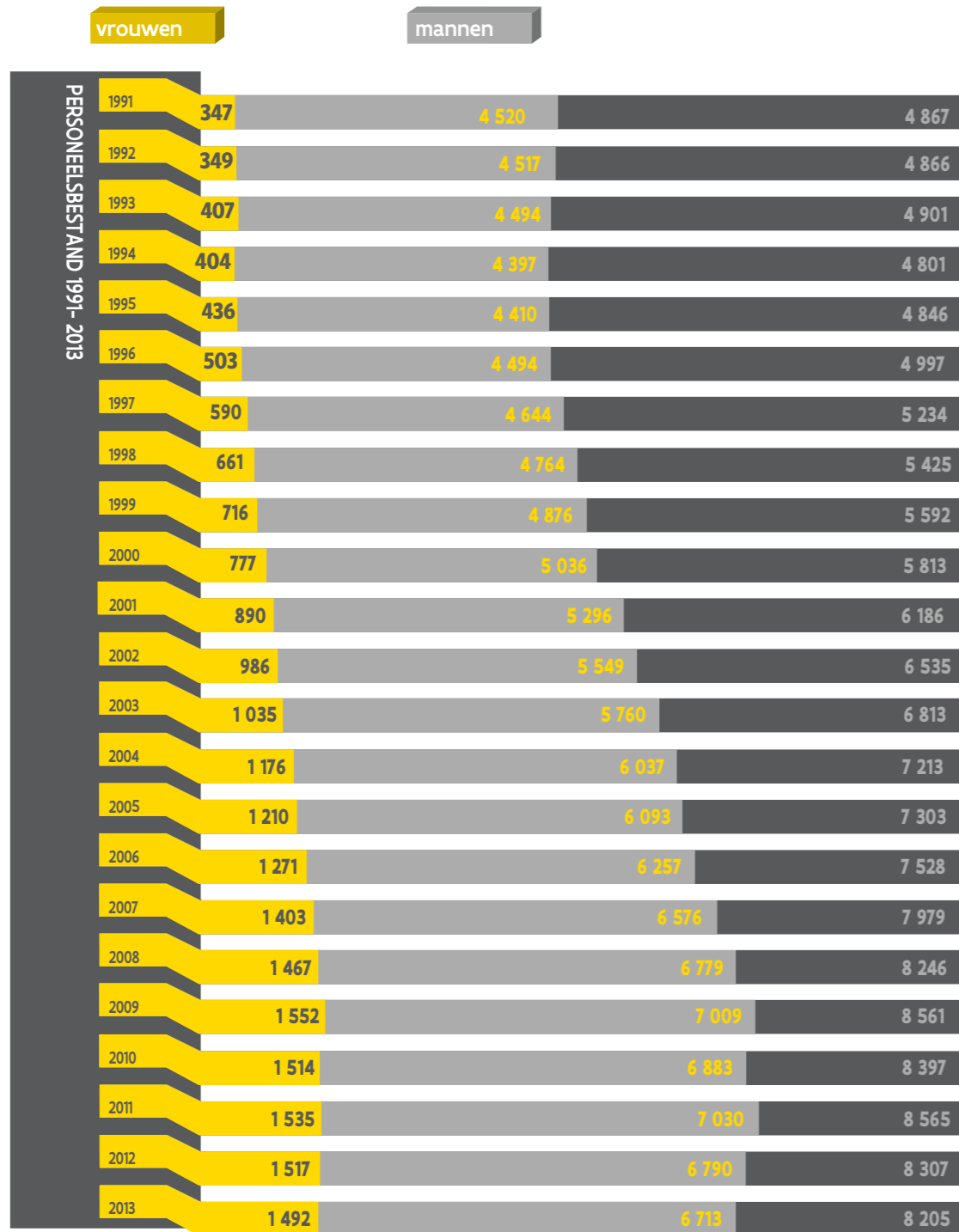
| KAPITALEN (in duizenden euro's) | |
|---------------------------------|---------------|
| Vlaams Gewest | 41 606 |
| Provincies | 4 523 |
| Gemeenten | 7 729 |
| Particulieren | 93 |
| TOTAAL | 53 951 |

AANDELEN

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

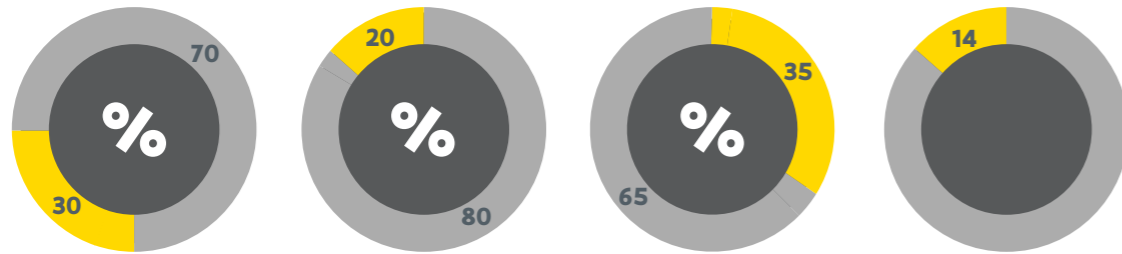
| AANDEELHOUDERS | AANTALLEN | QUOTA'S |
|----------------|------------------|---------------|
| Vlaams Gewest | 2 206 731 | 81,55 |
| Provincies | 183 057 | 6,76 |
| Gemeenten | 312 499 | 11,55 |
| Particulieren | 3 765 | 0,14 |
| TOTAAL | 2 706 052 | 100,00 |

Personeel



mannen
vrouwen

VERDELING MANNEN / VROUWEN



DIRECTEURS AFDELINGSHOOFDEN WEDDETREKKENDEN LOONTREKKENDEN

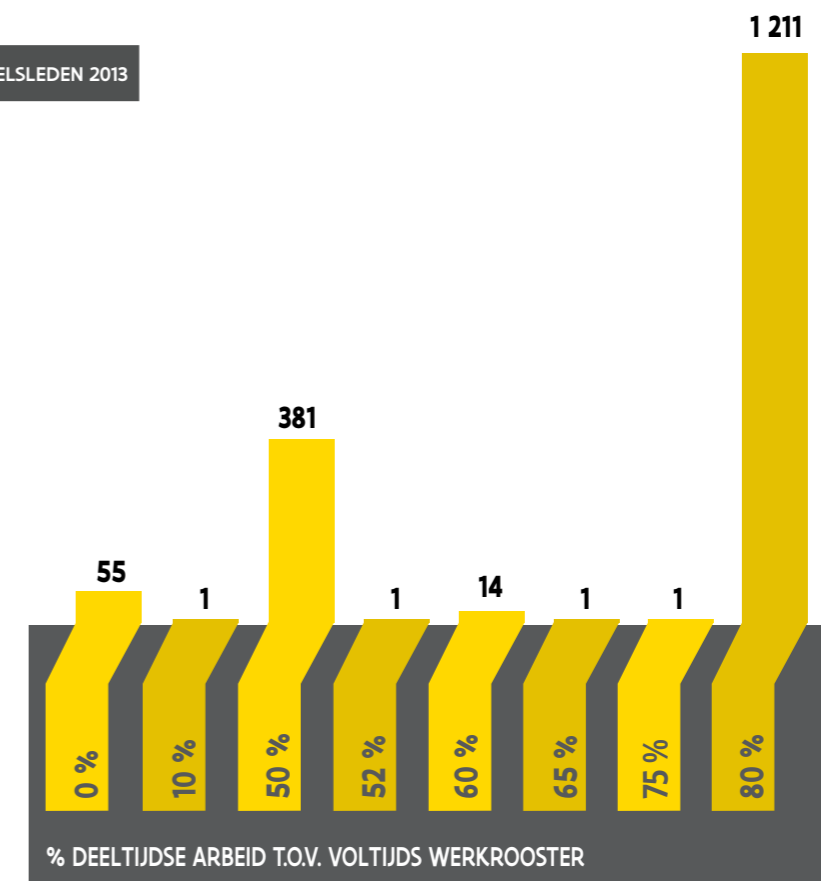
VERDELING MANNEN / VROUWEN 2013

| | Mannen | Vrouwen | Totaal |
|------------------|--------------|--------------|--------------|
| Directeurs | 7 | 3 | 10 |
| Afdelingshoofden | 33 | 8 | 41 |
| Weddetrekkenden | 1 096 | 589 | 1 685 |
| Loontrekkenden | 5 577 | 892 | 6 469 |
| TOTAAL | 6 713 | 1 492 | 8 205 |

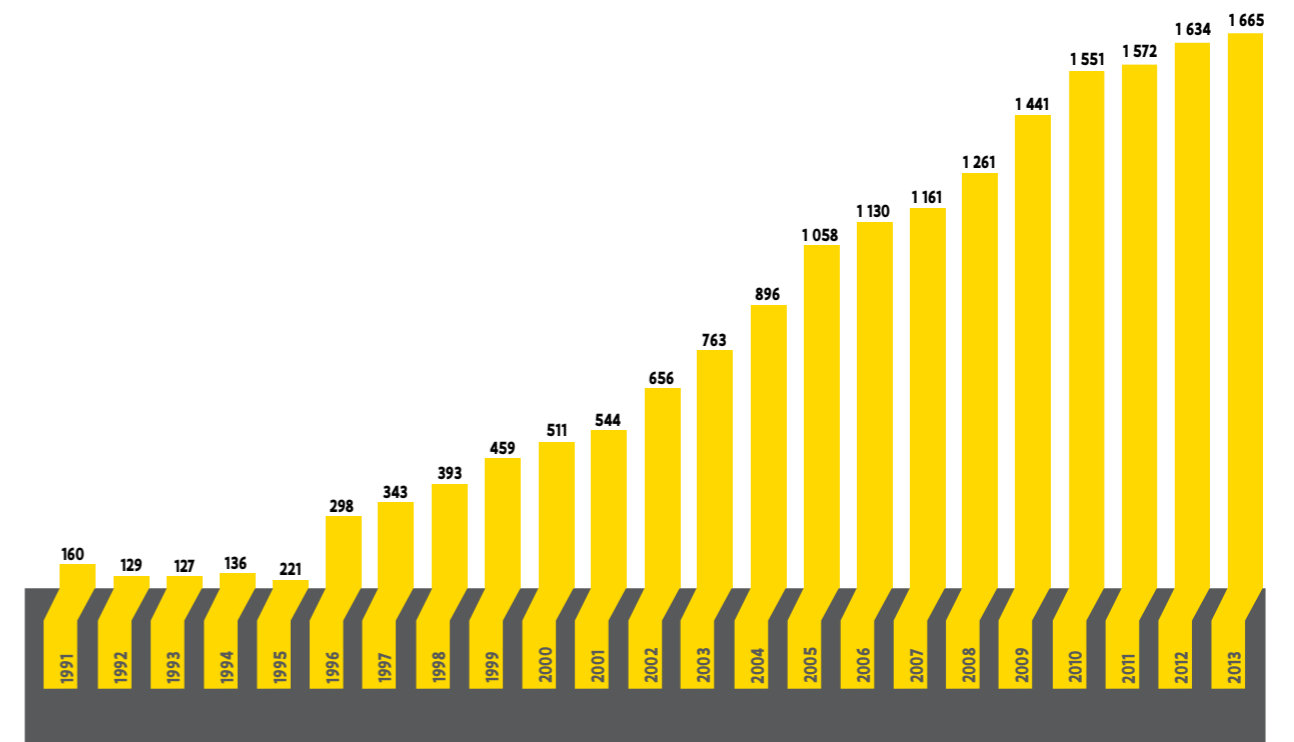
| | Tot. M+V | Vrouwen | %Vrouwen |
|-------------------------------|--------------|--------------|----------|
| Directeurs + Afdelingshoofden | 51 | 11 | 21,57% |
| Weddetrekkenden | 1 685 | 589 | 34,96% |
| Chauffeurs | 5 646 | 870 | 15,41% |
| Technici | 823 | 22 | 2,67% |
| TOTAAL | 8 205 | 1 492 | |

Aantal

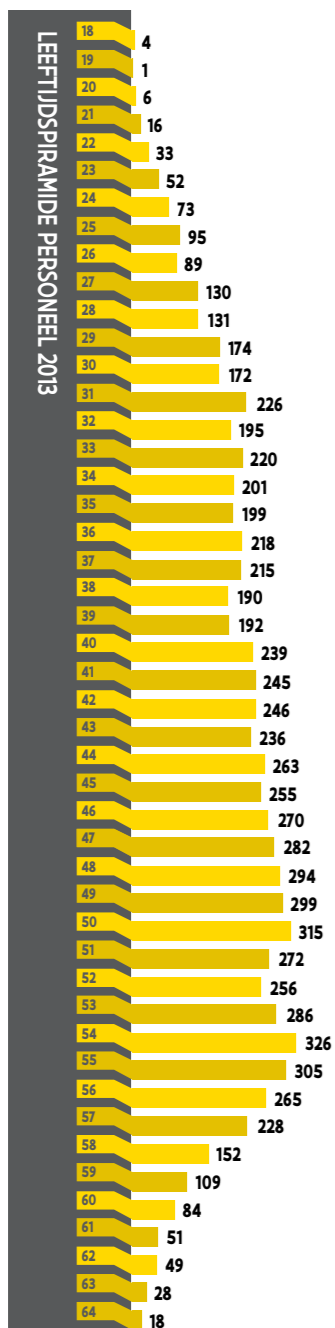
DEELTIJDSE PERSONEELSLEDEN 2013



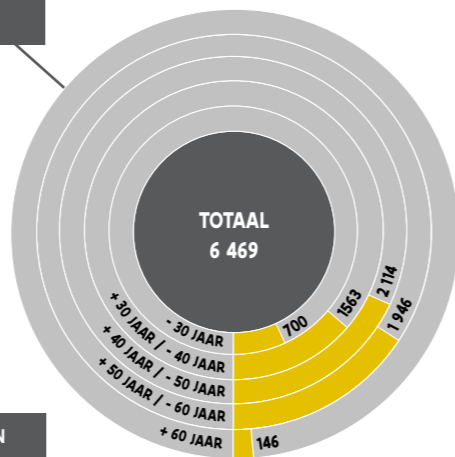
% DEELTIJDSE ARBEID T.O.V. VOLTIJDS WERKROOSTER



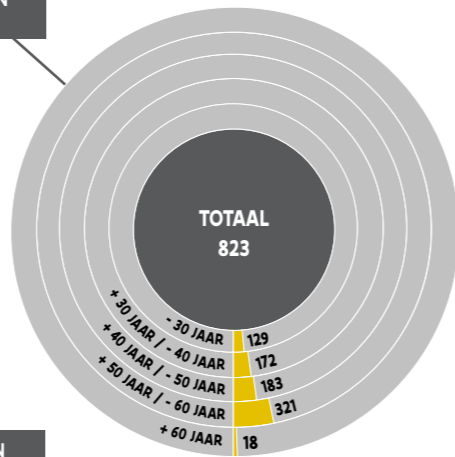
Aantal



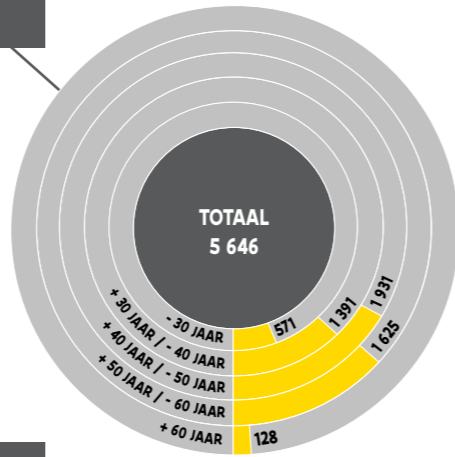
LOONTREKKENDEN



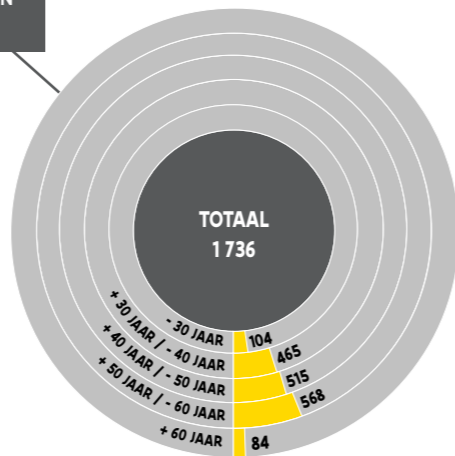
LOONTREKKENDEN
TECHNISCHE DIENSTEN



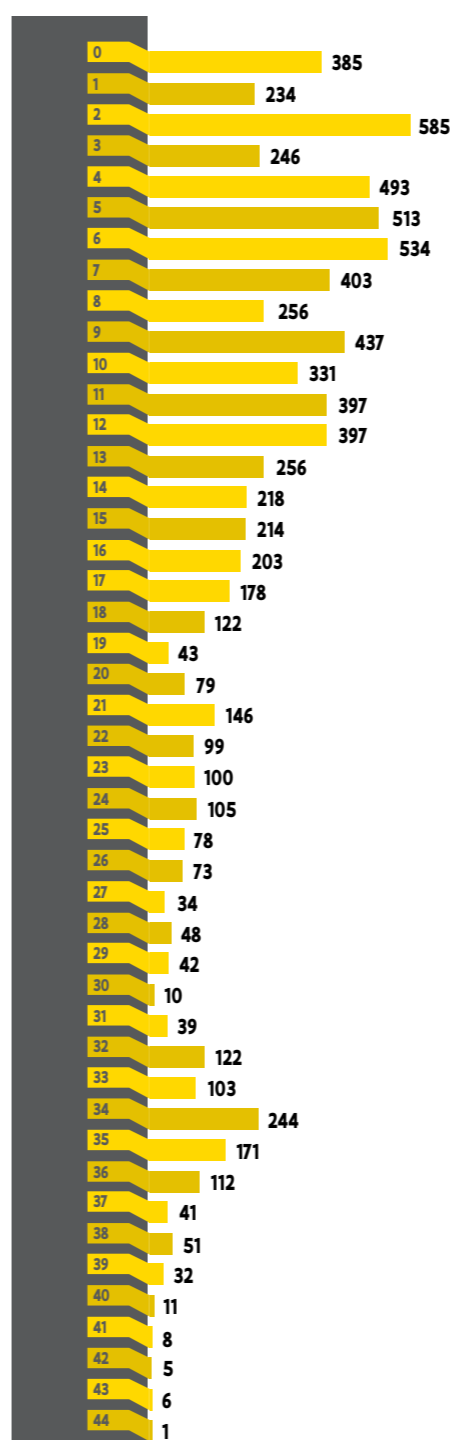
LOONTREKKENDEN
CHAUFFEURS



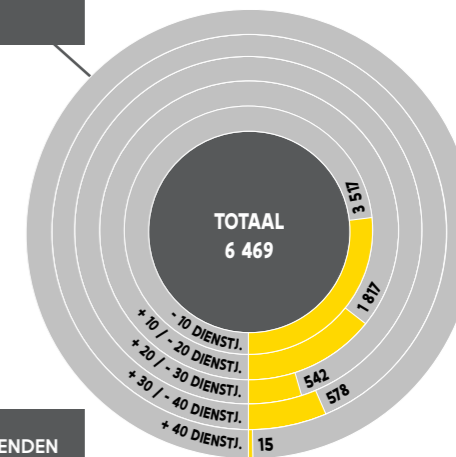
WEDDE TREKKENDEN



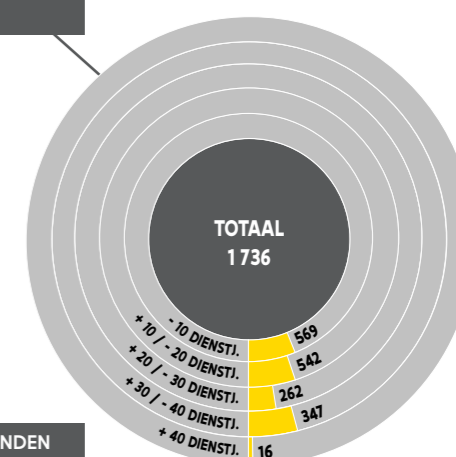
Aantal



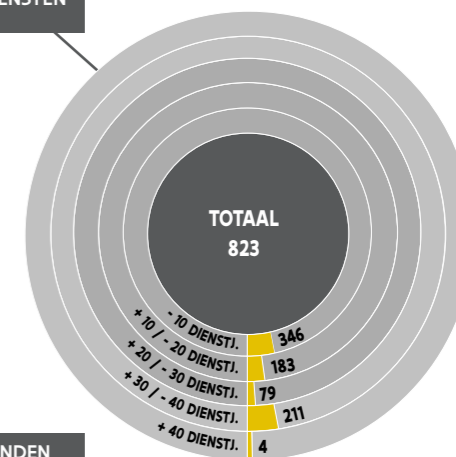
LOONTREKKENDEN



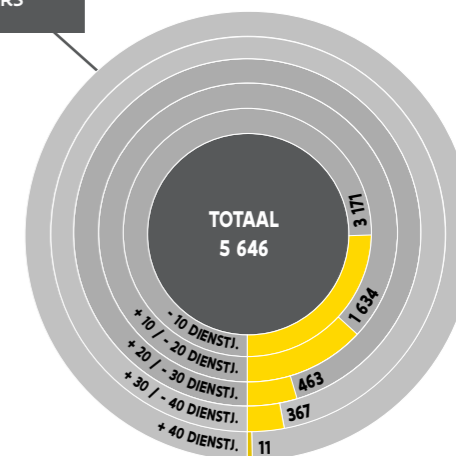
WEDDE TREKKENDEN



LOONTREKKENDEN
TECHNISCHE DIENSTEN

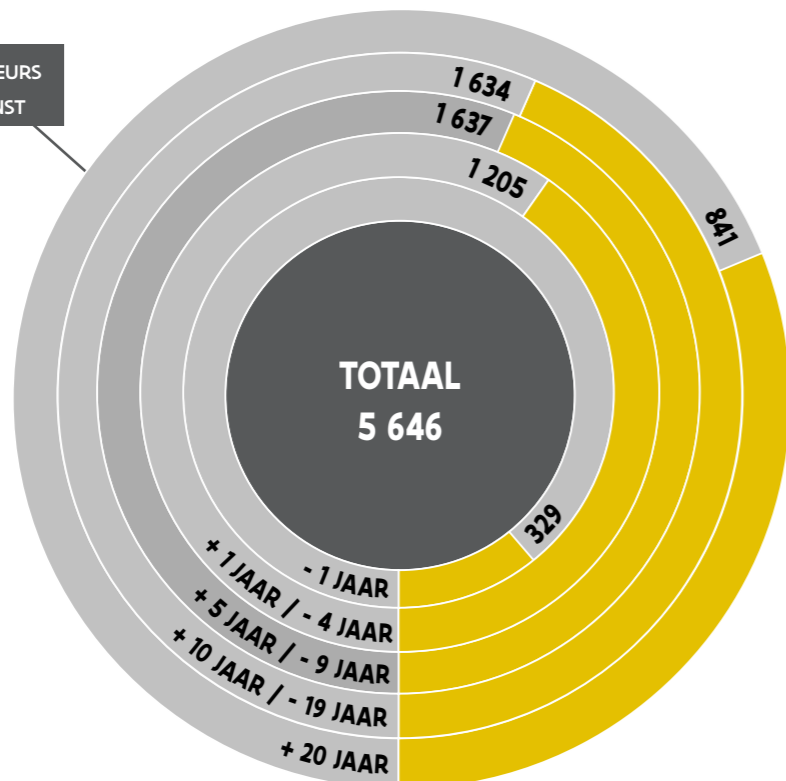


LOONTREKKENDEN
CHAUFFEURS

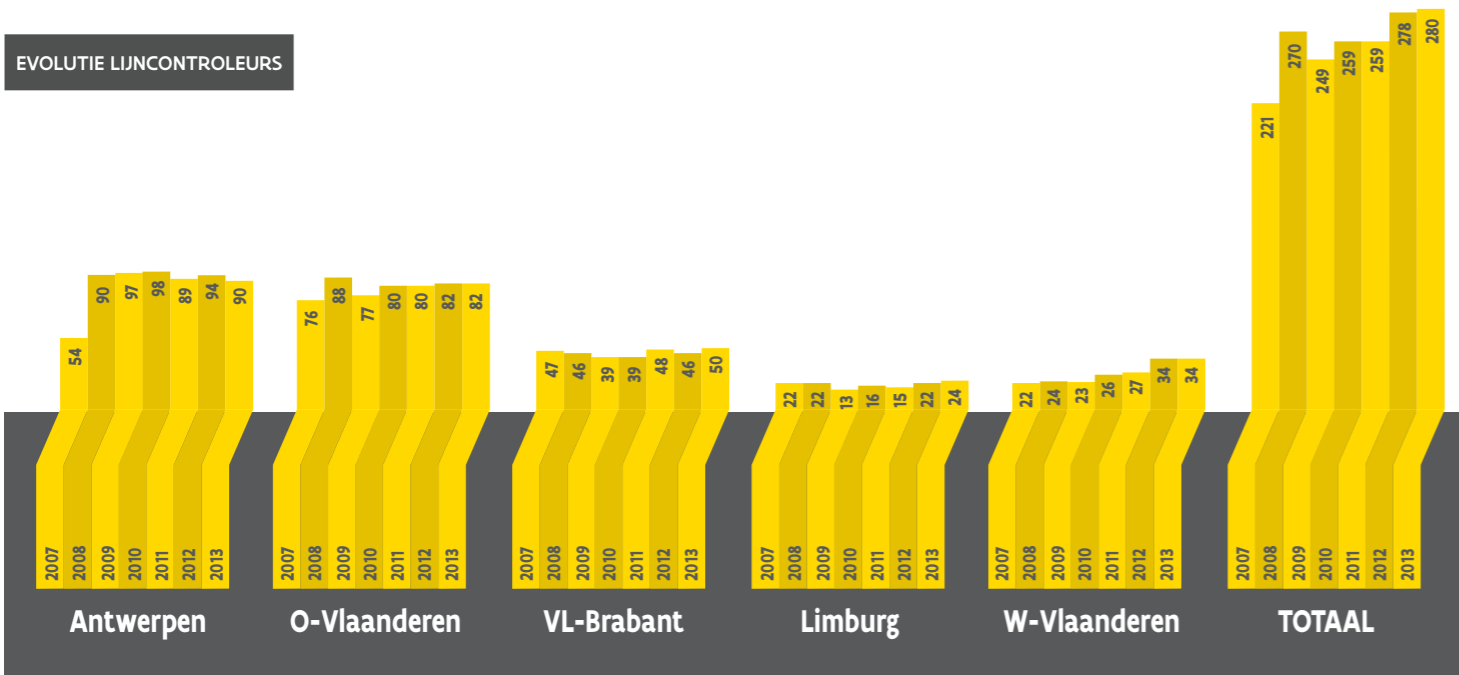


Aantal

AANTAL CHAUFFEURS
PER JAREN DIENST



EVOLUTIE LIJNCONTROLEURS



Bezoldigingen en sociale lasten

| | Boekjaar 2012 | Boekjaar 2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. BEZOLDIGINGEN | | |
| DIRECTIE EN AFDELINGSHOOFDEN | 5 821 069,49 | 6 274 613,33 |
| BEDIENDEN | 81 496 833,57 | 82 394 330,09 |
| LOONTREKKENDEN | 204 506 487,41 | 206 796 305,83 |
| TOTAAL | 291 824 389,40 | 295 465 249,25 |
| B. PATRONALE LASTEN | | |
| OP BEZOLDIGINGEN | 138 186 106,09 | 138 954 957,01 |
| TOTAAL | 138 186 106,09 | 138 954 957,01 |
| C. AANVULLENDE RUST- EN OVERLEVINGSPENSIOENEN | | |
| | 24 032 723,41 | 22 713 610,82 |
| D. RSZ-AFHOUDINGEN OP BEZOLDIGINGEN | | |
| | 39 160 775,64 | 39 346 880,01 |
| TOTAAL (A+B+C) | 454 043 218,90 | 457 133 817,08 |

| | Boekjaar 2012 | Boekjaar 2013 |
|--|---------------|---------------|
| EX PERSONEELSLEDEN EN GERECHTIGDEN : AANTAL | | |
| AANVULLEND RUSTPENSIOEN | 1 646 | 1 660 |
| AANVULLEND OVERLEVINGSPENSIOEN | 1 108 | 1 074 |
| AANVULLENDE INVALIDITEITSTOELAGE | 351 | 360 |
| AANVULLENDE WERKLOOSHEIDSTOELAGE | 0 | 0 |
| AANVULLENDE VERGOEDINGEN CAO NR. 17 | 785 | 820 |
| TOTAAL | 3 890 | 3 914 |

Afgelegde kilometers

| Entiteit | Tram | Autobusdiensten | | | TOTAAL | Alle diensten Tesaamen |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------------|
| | | Eigen beheer | Exploitanten | | | |
| | | | Geregeld | LLVV | | |
| ANTWERPEN | 10 886 994 | 24 950 750 | 17 717 039 | 5 456 955 | 48 124 744 | 59 011 738 |
| OOST-VLAANDEREN | 3 020 613 | 17 504 301 | 14 382 523 | 4 497 633 | 36 384 457 | 39 405 070 |
| VLAAMS-BRABANT | 0 | 24 344 199 | 20 557 201 | 3 116 611 | 48 018 011 | 48 018 011 |
| LIMBURG | 0 | 15 033 911 | 14 202 459 | 3 335 177 | 32 571 547 | 32 571 547 |
| WEST-VLAANDEREN | 2 864 002 | 14 176 154 | 9 619 866 | 4 116 588 | 27 912 608 | 30 776 610 |
| TOTAAL | 16 771 609 | 96 009 315 | 76 479 087 | 20 522 964 | 193 011 366 | 209 782 975 |

| | 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 | 0.54 | 0.46 |
| LIMBURG | 0.46 | 0.54 | 0.51 | 0.49 |
| 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 31/12/2013

| | Baddiensten Regie | | Ophaalvervoer Regie | | Ophaalvervoer Exploitanten | | Werklieden Regie | | TOTAAL | |
|------------------------|----------------------|--------------|------------------------|-----------|-------------------------------|---------------|---------------------|----------|--------------|---------------|
| | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM |
| ANTWERPEN | 47 | 760 | 3 | 45 | 425 | 22 053 | 0 | 0 | 475 | 22 858 |
| OOST-VLAANDEREN | 1 | 12 | 0 | 0 | 245 | 13 410 | 0 | 0 | 246 | 13 422 |
| VLAAMS-BRABANT | 2 | 18 | 0 | 0 | 246 | 14 054 | 0 | 0 | 248 | 14 072 |
| LIMBURG | 23 | 108 | 0 | 0 | 372 | 19 562 | 0 | 0 | 395 | 19 670 |
| WEST-VLAANDEREN | 108 | 999 | 1 | 16 | 314 | 18 597 | 0 | 0 | 423 | 19 612 |
| TOTAAL | 181 | 1 897 | 4 | 61 | 1 602 | 87 677 | 0 | 0 | 1 787 | 89 635 |

Ingevolge het liberaliseren van de bijzondere vormen van geregeld vervoer is de V.V.M. niet meer prioritair. Dientengevolge kunnen, wat bad- en werklidenvervoer 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.



AANSCHAFFINGEN

Vervoer over de weg

Er werden 13 nieuwe voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.) in dienst gesteld.

Vervoer per spoor

Er werden geen nieuwe voertuigen in dienst gesteld.

OMVORMINGEN

Er werd 1 voertuig terug in dienst gesteld als autobus.

SLOPINGEN

Er werden 52 autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

1 gelede tram Kust werd buiten dienst gesteld.

EFFECTIEF OP 31.12.2013

Vervoer over de weg

2 275 autobussen

462 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 de kust

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 2014

Voor de autobussen wordt een bestelling voorzien voor maximum

105 12m hybride stadsbussen
203 12m streekbussen
40 gelede streekbussen

Leveringen

157 12m streekbussen
27 gelede streekbussen
27 12m stadsbussen
41 microbussen
3 elektrische bussen
5 waterstofbussen
3 rijkschoolbussen
5 tweerichtingstrams

| | Biljetten | Sms-biljetten | Kaarten | Omnipas MTB dagpas | Abonnementen Buzzy Pazz | Abonnementen De Lijn/NMBS | Bijzondere diensten | Tussenkost derden | Andere | TOTAAL |
|------------------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| ANTWERPEN | 3 155 857 | 2 700 364 | 12 640 957 | 84 048 929 | 75 963 091 | 9 314 885 | 1 557 796 | 11 824 816 | 1 123 686 | 202 330 381 |
| OOST-VLAANDEREN | 2 439 982 | 2 310 947 | 5 652 048 | 35 367 370 | 44 292 834 | 12 282 647 | 540 807 | 9 111 214 | 87 429 | 112 085 278 |
| VLAAMS-BRABANT | 3 489 677 | 1 436 588 | 5 348 632 | 37 522 402 | 34 596 225 | 17 055 258 | 95 062 | 7 555 501 | 2 615 193 | 109 714 538 |
| LIMBURG | 710 150 | 631 069 | 1 656 441 | 9 380 793 | 26 311 577 | 1 619 106 | 731 494 | 6 564 156 | 24 746 | 47 629 532 |
| WEST-VLAANDEREN | 2 652 350 | 976 840 | 4 255 746 | 16 219 325 | 26 341 474 | 5 041 092 | 1 357 208 | 9 884 128 | 1 024 780 | 67 752 943 |
| TOTAAL 2013 | 12 448 016 | 8 055 808 | 29 553 824 | 182 538 819 | 207 505 201 | 45 312 988 | 4 282 367 | 44 939 815 | 4 875 834 | 539 512 672 |
| TOTAAL 2012 | 13 161 637 | 5 564 873 | 31 268 774 | 184 213 850 | 209 863 705 | 44 633 654 | 4 327 762 | 46 277 750 | 4 721 064 | 544 033 069 |
| TOTAAL 2011 | 13 922 254 | 3 096 896 | 32 693 128 | 187 569 457 | 211 885 715 | 43 738 478 | 4 802 770 | 46 546 380 | 4 817 595 | 549 072 673 |
| TOTAAL 2010 | 15 649 238 | 863 368 | 37 111 492 | 186 589 803 | 211 722 598 | 42 232 671 | 5 505 984 | 46 713 198 | 4 846 833 | 551 235 185 |
| TOTAAL 2009 | 19 028 630 | 284 776 | 35 949 895 | 174 213 672 | 202 911 574 | 41 795 468 | 6 105 594 | 46 472 104 | 4 468 257 | 531 229 970 |
| TOTAAL 2008 | 20 032 421 | 226 795 | 35 788 410 | 162 137 203 | 192 868 376 | 40 678 275 | 5 945 575 | 46 369 545 | 4 057 314 | 508 103 914 |
| TOTAAL 2007 | 21 846 638 | 72 127 | 34 229 563 | 151 587 413 | 184 563 662 | 35 080 639 | 6 228 800 | 45 522 157 | 4 147 040 | 483 278 039 |
| TOTAAL 2006 | 25 767 505 | | 30 515 968 | 143 700 135 | 177 366 014 | 28 906 783 | 6 869 426 | 46 073 409 | 3 639 403 | 462 838 643 |
| TOTAAL 2005 | 34 790 177 | | 23 338 935 | 138 867 028 | 167 389 128 | 26 652 922 | 6 751 853 | 46 999 723 | 3 928 191 | 448 717 957 |
| TOTAAL 2004 | 33 957 737 | | 23 891 780 | 116 688 963 | 156 624 446 | 22 029 593 | 7 566 976 | 47 606 525 | 4 648 696 | 413 014 716 |
| TOTAAL 2003 | 32 040 665 | | 24 817 046 | 89 929 930 | 142 869 194 | 17 508 194 | 7 244 098 | 42 958 465 | 4 816 803 | 362 184 395 |
| TOTAAL 2002 | 31 597 695 | | 31 381 404 | 65 283 515 | 119 543 791 | 15 261 900 | 7 709 628 | 43 449 088 | 4 131 469 | 318 358 490 |
| TOTAAL 2001 | 30 381 915 | | 42 528 422 | 42 085 284 | 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 | Abonnementen Buzzy Pazz | Abonnementen De Lijn/NMBS | Bijzondere diensten | Tussenkomst derden | Andere | TOTAAL |
|------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| ANTWERPEN | 5 204 318,59 | 3 485 652,73 | 10 126 230,01 | 11 712 974,54 | 10 127 834,98 | 2 633 572,77 | 1 022 635,17 | 550 819,32 | 1 715 598,30 | 46 579 633,41 |
| OOST-VLAANDEREN | 3 743 079,12 | 2 995 507,10 | 4 705 670,91 | 5 450 937,31 | 7 413 916,76 | 3 417 083,85 | 1 459 894,38 | 1 378 135,48 | 231 436,69 | 30 795 661,60 |
| VLAAMS-BRABANT | 6 376 442,42 | 1 862 795,25 | 4 801 065,05 | 7 367 559,91 | 6 693 881,48 | 4 767 326,83 | 155 449,39 | 1 383 753,74 | 969 766,98 | 34 378 041,05 |
| LIMBURG | 1 498 551,12 | 819 801,81 | 1 413 871,06 | 1 686 471,06 | 5 057 464,83 | 450 483,22 | 610 922,42 | 2 689 563,53 | 184 661,43 | 14 411 790,48 |
| WEST-VLAANDEREN | 4 665 490,36 | 1 266 158,05 | 4 450 056,93 | 2 941 807,43 | 4 884 865,55 | 1 404 450,46 | 1 399 590,21 | 803 108,69 | 605 887,86 | 22 421 414,54 |
| TOTAAL 2013 | 21 487 880,61 | 10 429 915,94 | 25 496 893,96 | 29 159 750,25 | 34 177 962,60 | 12 672 916,13 | 4 648 491,57 | 6 805 380,76 | 3 707 351,26 | 148 586 541,08 |
| TOTAAL 2012 | 22 494 100,54 | 6 891 316,40 | 25 499 806,04 | 28 442 211,96 | 33 412 061,63 | 12 269 755,20 | 3 483 362,54 | 6 605 431,76 | 3 473 204,41 | 142 571 250,48 |
| TOTAAL 2011 | 28 822 587,04 | 3 841 752,71 | 26 419 448,69 | 27 163 000,87 | 32 599 717,57 | 11 633 190,51 | 3 497 645,88 | 13 210 863,52 | 5 988 026,25 | 138 497 872,60 |
| TOTAAL 2010 | 26 160 038,86 | 1 067 099,58 | 27 921 107,27 | 25 659 666,14 | 32 113 625,38 | 11 069 536,46 | 4 242 450,75 | 5 988 874,25 | 2 880 781,01 | 137 103 179,70 |
| TOTAAL 2009 | 27 475 785,89 | 322 387,96 | 27 105 748,43 | 23 934 675,17 | 30 953 940,40 | 10 989 232,45 | 4 672 934,30 | 5 671 241,65 | 2 535 133,34 | 133 661 079,59 |
| TOTAAL 2008 | 28 407 119,78 | 256 776,16 | 27 117 962,98 | 22 739 650,43 | 29 755 473,15 | 10 721 391,47 | 4 434 407,84 | 5 681 665,74 | 2 363 667,95 | 131 478 115,50 |
| TOTAAL 2007 | 28 878 607,55 | 58 074,00 | 25 702 772,22 | 21 080 431,35 | 28 327 612,16 | 8 909 448,89 | 5 110 829,31 | 5 947 509,41 | 2 182 545,12 | 126 197 830,01 |
| TOTAAL 2006 | 30 054 472,26 | | 22 965 233,63 | 19 794 393,88 | 26 399 156,98 | 7 139 907,80 | 4 883 234,36 | 6 070 999,76 | 1 744 487,23 | 119 051 885,90 |
| TOTAAL 2005 | 32 640 962,56 | | 181 661 28,13 | 20 469 338,44 | 24 439 336,11 | 5 998 846,56 | 4 709 312,98 | 5 116 639,59 | 2 192 685,85 | 113 733 250,22 |
| TOTAAL 2004 | 32 402 805,92 | | 18 423 514,84 | 18 180 332,62 | 23 153 845,06 | 5 328 222,16 | 5 189 632,53 | 4 654 621,13 | 3 291 955,30 | 110 624 929,56 |
| TOTAAL 2003 | 30 828 827,31 | | 18 647 570,74 | 14 339 556,13 | 21 601 556,57 | 4 706 391,41 | 4 955 857,90 | 4 498 670,61 | 3 278 324,79 | 102 856 755,46 |
| TOTAAL 2002 | 30 041 973,13 | | 24 360 650,36 | 13 905 751,11 | 19 364 990,91 | 4 632 971,40 | 5 215 973,93 | 4 832 296,72 | 3 067 031,27 | 105 421 638,83 |
| TOTAAL 2001 | 28 724 229,09 | | 31 676 122,15 | 13 711 536,2 | 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 | Dodan | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|-------------------|--------------|-----------|----------|---------------|-----------|---------------|------------|
| | | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden |
| ANTWERPEN | 1 801 | 0 | 0 | 25 | 14 | 431 | 118 |
| OOST-VLAANDEREN | 1 284 | 0 | 0 | 10 | 5 | 230 | 61 |
| VLAAMS-BRABANT | 1 888 | 0 | 1 | 20 | 6 | 174 | 42 |
| LIMBURG | 421 | 0 | 0 | 4 | 2 | 71 | 14 |
| WEST-VLAANDEREN | 838 | 0 | 0 | 18 | 3 | 226 | 32 |
| CENTRALE DIENSTEN | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 6 233 | 0 | 1 | 77 | 30 | 1 132 | 267 |

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

| Ongevallen spoor | Aantal | Dodan | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|------------------|--------------|-----------|----------|---------------|----------|---------------|-----------|
| | | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden |
| ANTWERPEN | 1 035 | 0 | 2 | 5 | 7 | 109 | 53 |
| OOST-VLAANDEREN | 360 | 0 | 1 | 1 | 1 | 33 | 19 |
| WEST-VLAANDEREN | 207 | 0 | 1 | 6 | 1 | 45 | 8 |
| TOTAAL | 1 602 | 0 | 4 | 12 | 9 | 187 | 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 | 65 | 14 | 165 | 29 | 0 | 0 | 230 | 43 |
| OOST-VLAANDEREN | 27 | 3 | 96 | 27 | 0 | 0 | 123 | 30 |
| VLAAMS-BRABANT | 14 | 3 | 67 | 18 | 0 | 0 | 81 | 21 |
| LIMBURG | 8 | 0 | 21 | 8 | 0 | 0 | 29 | 8 |
| WEST-VLAANDEREN | 25 | 5 | 58 | 12 | 0 | 0 | 83 | 17 |
| CENTRALE DIENSTEN | 2 | 5 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| TOTAAL | 141 | 30 | 407 | 97 | 0 | 0 | 548 | 127 |

Ondernemingsraden

CENTRALE DIENSTEN

Voorzitter
Sonia Frey

Werkgeversafvaardiging
Veerle Bussens

Werknemersafvaardiging
Ingrid Bistmans, 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, Eddy Deheusich, 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, Walter Sluyts,
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 Ostaeyen

Werknemersafvaardiging
Bruno De Cock, Frank Desloovere,
Gino De Sutter, Rudy Goedgebuer,
Aydin Kaya, Bruno Lasseel,
Guy Van Houtte, Filip Vandenbergh,
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

DE LIJN LIMBURG

Voorzitter
Heidi Roubben

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

Werknemersafvaardiging
Jacky Steegmans, Slimane Lyasse,
Ghislain Ombelets, Anne-Marie Schreurs,
Bart Thuwis, Alain Tilkens, Marcel Verginst,
Steven Vanderheyden, Leonard Versluys

DE LIJN WEST-VLAANDEREN

Voorzitter
Luc De Man

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

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



Coördinatie De Lijn:

Astrid Hulhoven | Marketing & Communicatie De Lijn

Lay-out:

Patrick Sleeuwaert | Marketing & Communicatie De Lijn

Lay-out cijfers:

Famous

Fotografie:

Stefaan Van Hul, Patrick Sleeuwaert | Marketing & Communicatie De Lijn

13

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