



JAARVERSLAG

INHOUD

| | |
|--|----------------|
| VOORWOORD | 4 |
| HOOFDSTUK 1 | |
| Met een evenwichtig actieplan naar een begroting in evenwicht | 8 - 26 |
| Het actieplan 2012 | 9 - 10 |
| Vernieuwd aanbod voor een efficiënt net | 11 - 16 |
| Een gezond evenwicht tussen kosten en inkomsten | 17 - 20 |
| Werken aan tevreden klanten en partners | 21 - 26 |
| HOOFDSTUK 2 | |
| Bouwen aan een leefbaar en mobiel Vlaanderen | 27 - 68 |
| De tram als hoeksteen van interregionale mobiliteit | 29 - 36 |
| Nieuwe voertuigen: aandacht voor klant en milieu | 37 - 38 |
| Grootste tramorder ooit voor Antwerpen en Gent | 39 - 44 |
| Openbaar vervoer, groen vervoer | 40 - 50 |
| Verkeersveiligheid integraal aanpakken | 51 - 52 |
| Veiligheidsmonitor brengt agressie in kaart | 53 - 54 |
| Invoering nieuw ticketingsysteem vertraagd | 55 - 56 |
| Goede reisinformatie verlaagt drempel voor reizigers | 57 - 62 |
| Sneller door het verkeer | 63 - 64 |
| Een efficiënte en lerende organisatie | 65 - 68 |

| | |
|--|------------------|
| Balans op 31 december 2012 | 69 - 70 |
| Resultatenrekening op 31 december 2012 | 71 - 72 |
| Toelichting 2012 | 73 - 80 |
| Sociale balans op 31 december 2012 | 81 - 86 |
| Samenvatting van de waarderingsregels | 87 - 94 |
| Commentaar op de jaarrekening | 95 - 98 |
| Verslag van het college van commissarissen | 99 - 102 |
| Aandeelhoudersstructuur | 103 - 104 |
| Personeel | 105 - 112 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | 113 |
| Afgelegde kilometers | 114 |
| Rollend materieel | 115 - 116 |
| Busvloot | 117 - 118 |
| Reizigers en netto-vervoersontvangsten | 119 - 122 |
| Ongevallen | 123 - 124 |
| Ondernemingsraden | 125 - 126 |



VOORWOORD

Bouwen aan een bereikbaar, leefbaar en duurzaam Vlaanderen. Die opdracht proberen we jaar na jaar te vervullen. In een moeilijke economische en budgettaire context is die uitdaging extra groot. Maar de omstandigheden bieden ons juist de gelegenheid om met creatieve en structurele oplossingen te komen.

Het afgelopen jaar hielden we onze hele organisatie en al onze activiteiten kritisch tegen het licht. Met een evenwichtig actieplan zorgden we ervoor dat we begin 2013 financieel gezond aan de start stonden. Die besparingsoefening was niet gemakkelijk, maar we hebben ze tot een goed einde gebracht dankzij het begrip en de medewerking van al onze stakeholders: klanten, medewerkers, lokale besturen en alle andere partners met wie we elke dag opnieuw samenwerken. We wensen hen nadrukkelijk te bedanken voor hun constructieve houding in dit moeilijke jaar.

De Lijn is er als organisatie sterker uitgekomen. We verrichten meer werk met minder mensen en middelen, dankzij een betere benutting van onze capaciteit. We hebben de efficiëntie van ons net verbeterd. En tegelijk zijn we blijven investeren in de mobiliteit van morgen, met bijvoorbeeld nieuwe, comfortabele en zuinige voertuigen of betere online en realtime informatietoepassingen.

2013 wordt dan ook een jaar waarin we onze vloot grondig gaan vernieuwen en vergroenen, met de geleidelijke ingebruikname van 263 stille en zuinige bussen. Een jaar waarin de vertramming van de Antwerpse en Gentse regio een nieuwe fase ingaat en waarin we de basis leggen voor een ambitieus mobiliteitsplan in de Brusselse rand.

We vergeten daarbij niet dat een organisatie maar succes kan hebben dankzij haar mensen. Ook in hen willen we in 2013 blijven investeren, met opleidingen in onder meer leiderschap en klantgerichtheid. Zodat we ook de uitdagingen van morgen even creatief zullen kunnen aanpakken als in het afgelopen jaar..



Roger Kesteloot
Directeur-generaal



Jos Geuens
Voorzitter van de raad van bestuur



RAAD VAN BESTUUR

Jos Geuens

Voorzitter

Jeroen Overmeer

Ondervoorzitter

Fernand Desmyter

Bestuurder

Katleen Mariën

Bestuurder (tot 22 maart 2012)

Paul Laeremans

Bestuurder (vanaf 20 april 2012)

Patrick Moenaert

Bestuurder

Karel Stessens

Bestuurder

Vicky Strauven

Bestuurder

Kathleen van der Hoof

Bestuurder

Karin Van Mossevelde

Bestuurder

Johan Vervoort

Bestuurder

Lieven Van Wichelen

Commissaris van de Vlaamse Regering

Yvan Verbakel

Commissaris van de Vlaamse Regering

Jan Coolbrandt

Waarnemer

Rita Coeck

Waarnemer

ALGEMENE DIRECTIE

Roger Kesteloot
Directeur-generaal

CENTRALE DIENSTEN

Johan Bullynck
Directeur Exploitatie

Tamara De Bruecker
Directeur Marketing & Communicatie

Lode De Kesel
Directeur Techniek

Werner Jacobs
Directeur Financieel Beleid & ICT

Sonia Frey
Directeur Personeelsbeleid

ENTITEITEN

Dirk Busschaert
Directeur Oost-Vlaanderen

Lode De Kesel
Directeur Antwerpen

Luc De Man
Directeur West-Vlaanderen

Francy Peeters
Directeur Vlaams-Brabant

Heidi Roubben
Directeur Limburg

COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

Mazars
*Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd
door **Lieven Acke***

RSM InterAudit
*Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd
door **Luc Toelen***



LUDWIG

MET EEN EVENWICHTIG ACTIEPLAN NAAR EEN BEGROTING IN EVENWICHT

De Lijn had in 2012 opnieuw te maken met een moeilijke economische context, nadat we 2011 met een tekort hadden afgesloten. Het voorbije jaar stond dan ook vooral in het teken van financieel herstel. Met een krachtig actieplan op drie sporen brachten we de begroting en resultaten terug in evenwicht.

Tegelijk hebben we gewaakt over een gezond evenwicht tussen noodzakelijke besparingen en toekomstgerichte investeringen. We zijn blijven werken aan laagdrempelig en kwaliteitsvol openbaar vervoer, en aan een moderne, efficiënte en duurzame organisatie. Dit vertaalde zich onder meer in een uitbreiding van het tramaanbod, investeringen in milieuvriendelijke voertuigen en de lancering van mobiele informatie-toepassingen voor onze reizigers.

HET ACTIEPLAN 2012

Het jaar 2012 kondigde zich aan als het derde opeenvolgende jaar van besparingen voor De Lijn. We hadden 2011 afgesloten met een bedrijfseconomisch tekort van 19 miljoen euro dat ook substantieel dreigde door te werken in 2012.

Mee gezien de moeilijke economische context beloofde 2012 op financieel vlak weinig beterschap. Daarom keurde de raad van bestuur op 18 januari een evenwichtig actieplan goed om 60 miljoen euro te besparen. Dat actieplan bevatte drie sporen: de uitgaven beperken, meer inkomsten boeken en het aanbod beter op de vraag afstemmen.

Om de uitgaven te beperken, zochten we verder naar efficiëntiewinsten in de dagelijkse werking. Bijvoorbeeld de invoering van extra energiebesparende maatregelen drukten de energiefactuur. We verminderden ook het aantal overuren en spraken met onze privé-exploitanten maatregelen af om zuiniger te werken.

De inkomsten hebben we verhoogd door vanaf 1 februari sommige tarieven licht te verhogen, door controles uit te oefenen op zwartrijden en deze controles voortaan ook aan te kondigen, door betalen via sms te stimuleren, en door nog meer in te zetten op onze woon-werk abonnementen. Lijncom haalde meer opbrengsten binnen via haar reclamewerving. Verder hebben we in alle entiteiten acties ontwikkeld voor meer inkomsten, bijvoorbeeld door de inzet van mobiele Lijnwinkels of samenwerkingen met nieuwe partners.

We stemden ons aanbod af op de vraag van de reizigers, zonder afbreuk te doen aan de principes van basismobiliteit. We schraptten ritten of reorganiseerden lijnen met weinig reizigers, schaften enkele weinig gebruikte haltes af, en integreerden sommige trajecten. Tegelijk werden het woon-werk- en het woon-schoolverkeer maximaal gevrijwaard. Deze diverse aanbodmaatregelen moesten op jaarbasis ongeveer 42 miljoen euro opleveren.

De uitvoering van het actieplan verliep in een constructieve sociale sfeer. Met de sociale partners maakten we afspraken over de sociale begeleiding van het besparingsplan. De Lijn garandeerde dat

personeelsverminderingen worden opgevangen door natuurlijke afvloeiingen.

Ondanks het kleinere aanbod bleef het aantal reizigers in 2012 zo goed als stabiel op 544 miljoen. Het aantal passagiers daalde met 0,9 procent tegenover 2011, terwijl het aantal buskilometers met 3,5 procent afnam.



VERNIEUWD AANBOD VOOR EEN EFFICIENT NET



Het project 'Antwerpen tramstad' omvat een compleet vernieuwd aanbod waarmee we op 1 september 2012 van start zijn gegaan. Door bussen zoveel als mogelijk te vervangen door trams, draagt De Lijn haar steentje bij tot een betere mobiliteit en leefbaarheid in de hele Antwerpse regio.

TRAMSTAD



Merksem en Berchem Station werden knooppunt tussen streekbus en tram, en het beschikbare trammateriaal werd optimaal ingezet door beschikbare dienstsporen in exploitatie te nemen en de lijnvoering te herschikken. Het aantal bussen van en naar het Centraal Station (Franklin Rooseveltplaats) werd hierdoor met een kwart gereduceerd. Ook het busaanbod ten noorden van Antwerpen onderging heel wat wijzigingen.

Sommige ingrepen werden na de eerste ervaringen bijgestuurd zonder aan de hervormingsprincipes te raken. Zo werd de tramcapaciteit gedeeltelijk herschikt.

Bovendien werden de tramlijnen Deurne – Wijnegem en Mortsel – Boechout in het kader van het Brabo 1 project verlengd. Een snelle en zeer frequente tram verbindt Boechout en Wijnegem nu rechtstreeks met het Centraal Station, de Meir en de Groenplaats. In Boechout werd een P&R opgestart.

In een volgende fase, met de projecten Brabo 2 en Livan 1, zal het aantal bussen in het centrum nog verder verminderen.

Brabo 2 voorziet in extra trams naar de Noorderleien, Ekeren en het Eilandje. Livan 1 omvat de ingebruikname van de 'Reuzenpijp' – een dertig jaar oude metrotunnel die het centrum met Deurne verbindt – en de aanleg van een tramlijn tot aan de Park & Ride in Wommelgem.

Dankzij een herverdeling van taken en de omscholing van bus- naar tramchauffeurs kon De Lijn haar Antwerpse plannen realiseren zonder bijkomende aanwervingen. Een efficiëntere planning moet het aantal overuren terugdringen en de productiviteit doen stijgen.

INFORMATIE PER GEMEENTE

De Lijn deed extra inspanningen om de reizigers wegwijs te maken in het nieuwe vervoernetwerk. We brachten alle wijzigingen samen op de webpagina www.delijn.be/aanpassingen. Reizigers kunnen er informatie opzoeken per regio en zelfs per gemeente. We bezorgden alle gemeenten informatie over de wijzigingen op hun grondgebied. Die informatie konden ze op hun eigen website gebruiken of in het gemeenteblad afdrukken.

Verandert er iets aan uw lijn?

De Lijn heeft de wijzigingen per lijn in één oogopslag samengevat. Daarnaast vindt u een overzicht van alle lijnen die worden opgeheven of waarvan de route wordt aangepast. Het is niet mogelijk om de wijzigingen te bekijken op de website van de Lijn.

- 345 Brussel - Schuman - Hoellaart - Waver**
Het traject van alle lijnen van lijn 345 wordt ingevuld met lijn 345 van Brussel naar Schuman. Het traject tussen Oudergem en Brussel - Schuman wordt niet langer bediend.
- 346 Brussel - Schuman - Hoellaart - Waver**
Het traject van alle lijnen van lijn 346 wordt ingevuld met lijn 346 van Brussel naar Schuman. Het traject tussen Oudergem en Brussel - Schuman wordt niet langer bediend.
- 348 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 348 wordt ingevuld met lijn 348 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 349 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 349 wordt ingevuld met lijn 349 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 350 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 350 wordt ingevuld met lijn 350 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 351 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 351 wordt ingevuld met lijn 351 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 352 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 352 wordt ingevuld met lijn 352 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 353 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 353 wordt ingevuld met lijn 353 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 354 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 354 wordt ingevuld met lijn 354 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 355 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 355 wordt ingevuld met lijn 355 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 356 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 356 wordt ingevuld met lijn 356 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 357 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 357 wordt ingevuld met lijn 357 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 358 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 358 wordt ingevuld met lijn 358 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 359 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 359 wordt ingevuld met lijn 359 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 360 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 360 wordt ingevuld met lijn 360 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 361 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 361 wordt ingevuld met lijn 361 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 362 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 362 wordt ingevuld met lijn 362 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 363 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 363 wordt ingevuld met lijn 363 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 364 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 364 wordt ingevuld met lijn 364 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 365 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 365 wordt ingevuld met lijn 365 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 366 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 366 wordt ingevuld met lijn 366 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 367 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 367 wordt ingevuld met lijn 367 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 368 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 368 wordt ingevuld met lijn 368 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 369 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 369 wordt ingevuld met lijn 369 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.
- 370 Leuven - Huldenberg - Overijse - Hoellaart - Groenenendaal**
De dienstverlening van lijn 370 wordt ingevuld met lijn 370 van Leuven naar Huldenberg. Het traject tussen Huldenberg en Overijse wordt niet langer bediend.

Meer informatie op www.delijn.be/aanpassingen

Zoektocht - Kortenberg april 2012

Mobiliteit

DE LIJN PAST HAAR AANBOD AAN IN UW GEMEENTE

Vanaf vrijdag 10 april past De Lijn haar aanbod in Kortenberg aan. We richten ons meer op de buslijn of er iets veranderd aan de lijnen die er toebehoort.

Waarom past De Lijn haar aanbod aan?
Die die begroting van 2012 is beschikbaar zijn de kosten daaronder, heeft De Lijn een nieuw aanbodsysteem ontwikkeld. Het aanbodsysteem past nu het aanbod in een nieuwe aanbodsysteem van het aanbod op de vraag. Daarom heeft De Lijn haar aanbod herzien om te passen in het nieuwe systeem.

Wat verandert er in uw gemeente?
Lijn 351 (Brussel - Kortenberg - Everberg - Leuven)
Lijn 354 (Brussel - Kortenberg - Leuven)
Op zaterdag rijdt lijn 351 voortaan tussen Brussel - Schuman en Kortenberg - Stica. Reizigers kunnen in Kortenberg overstappen op lijn 354 Brussel - Kortenberg - Leuven die voortaan op zaterdag doorrijdt in Brussel - Noord-waarder op deze lijn van de 20 minuten voorheen.

Lijn 352 (Strasmeer - Kortenberg - Erps-Kwerps - Leuven)
De dienst van lijn 352 zal op zaterdag niet op zaterdag rijden.

Lijn 651 (Leuven - Everberg - Kortenberg - Steenakkerend - Carpo - Lardijne)
Lijn 652 (Kango - Zaventem - Erps-Kwerps - Leuven)
Lijnen van zaterdag tot vrijdag voortaan met de 40 minuten in de tijd om in plaats van een 30 minuten in de dienst. De nieuwe dienst wordt tussen Kortenberg en de Lardijne (651) en (652) rijden op zaterdag.

Nachtlijn 358 (Leuven - Kortenberg)
Deze lijn rijdt voortaan om het uur. De laatste rit vanuit Leuven is te vinden op 1.30 uur vanuit Kortenberg richting Leuven om 2.00 uur.

Meer info?
Op www.delijn.be/aanpassingen vindt u in detail de wijzigingen, aanpak van dienstverlening in de dienstverlening. Daarnaast kunt u ook terecht op het algemeen adviespunt (02) 260 30 40 of op de website van De Lijn.

Milieu

KINFOSSIE: HOE UW TUIN ONTVORMEN TOT EEN KRINGLOOPTUIN

Een tuin kan een kringlooptuin zijn. Slijk, bodembest, verduurzaming... Het concept van een kringlooptuin is de naam. Dit concept is van de kringlooptuinen die we zien op de website van de Lijn. Het is een concept van de Lijn. Het is een concept van de Lijn.



Donderdag 18 april van 19.00 tot 21.30 uur
Adres: De Lijn
De Lijn is te vinden op de website van De Lijn.

Openbare reinheid

DE LIJN IS TOEGANGELIJK VOOR ALLE

De Lijn wijzigt enkele lijnen in Dilbeek

De Lijn Vlaams-Brabant heeft enkele belangrijke maatregelen genomen waardoor ook in Dilbeek een aantal zaken wijzigen.

Lijn 116, Lijn 117, Lijn 118, Lijn 140, Lijn 141, Lijn 142, Lijn 170 en Lijn 171 krijgen voortaan als eenheids Brussel - Zuid. De haltes Kapellekerk, Roupepe en Stalingrad worden niet meer bediend.

Voor **Lijn 129** (Brussel - Dilbeek) rijdt de rit van 15.47 uur from maandag tot vrijdag uit Dilbeek niet meer uit.

Alle ritten van **Lijn 810** (Halle - Ruikbroek - Dilbeek - Jette) hebben voortaan hun eenduidige aan het voorzijde (de hoogte van de Moerstraat). Ruiters naar Jette kunnen in Dilbeek overstappen op lijn 820 (Dilbeek - Jette - Vijverde - Zaventem).

Meer info: www.delijn.be



Gratis cursus thuis composteren iets voor jou?



Composteren helpt heel in andere zaken, ook thuis in dat je je eigen, of familie en die compostvrienden en andere afvalbeheerders laten werken, in een verspreiden. Het is een natuurlijke en gezonde manier om afval te verwerken op een eco-vriendelijke manier.

Composteren is helemaal niet moeilijk, in plaats van met een paar basiselementen houden. Nuchteren Enkel het heel heel eenvoudige. In de maand mei 2012 organiseert de gemeente, in samenwerking met de gemeentelijke, een gratis cursus 'Thuis composteren' op zaterdag 12 mei van 10 tot 13 uur in de Openbare Bibliotheek van Dilbeek. De cursus is gratis en zal worden gegeven door de lokale natuurvereniging 'De Groene Waaier'.

Thema: zaterdag 12 mei in de Openbare Bibliotheek van Dilbeek, Heidevelden 4, 1700 Dilbeek van 10 tot 13 uur.

Bezoek: zaterdag 12 mei in de Openbare Bibliotheek van Dilbeek, Heidevelden 4, 1700 Dilbeek van 10 tot 13 uur.

Praktijk: zaterdag 12 mei in het gemeentelijk centrum van Dilbeek, Heidevelden 4, van 10 tot 13 uur.

Info en inschrijvingen: compost@dilbeek.be of tel. 02 224 12 09

VERBODEN TOEGANG VOOR ALLE

Aangifte personenbelasting: zittend belastingcontrole op 24 mei 2012

De Belastingcontrole van Brussel zal op 24 mei 2012 aangekomen. Het is van belang dat u uw aangifte van personenbelasting tijdig indient. De aangifte van personenbelasting moet u uiterlijk op 24 mei 2012 indienen. De aangifte van personenbelasting moet u uiterlijk op 24 mei 2012 indienen. De aangifte van personenbelasting moet u uiterlijk op 24 mei 2012 indienen.

Verandert er iets aan uw lijn?

De Lijn past haar aanbod aan in uw gemeente

De de Begroting van 2012 is aangenomen. De Lijn heeft een nieuwe planning van het aanbod op de weg. De Lijn Vlaams-Brabant heeft daarom het aanbod op maatregelen aangepast, zodat u zo veel mogelijk de lijnen van uw woon- en woon-woonplaats kunt vinden. Vanaf maandag 30 april 2012 kunt u de Lijn haar aanbod in uw gemeente zien. De Lijn heeft u ook meer in de buurt van de lijnen van uw woonplaats.

Op de website www.delijn.be/aangepast-aanbod vindt u meer informatie over de aanpassingen van het aanbod. Ook hier op de website en op de website van de Lijn Vlaams-Brabant, is meer informatie te vinden over de aanpassingen.

Er is de Lijnvrijheid helpen de medewerkers van De Lijn met andere reizen. Het kan u meer weten over deze reizen op de website van De Lijn.

| Uitsluitend | Openbaar |
|---|---|
| Lijn 103 - Maribus Ternat Een rit van Brussel naar Ternat (niet in de maandag) | Maandag van 07:00 tot 19:00 uur Zaterdag van 08:00 tot 18:00 uur |
| Lijn 103 - Maribus Ternat Een rit van Brussel naar Ternat (niet in de maandag) | Maandag van 07:00 tot 19:00 uur Zaterdag van 08:00 tot 18:00 uur |

U kunt niet in de wijzen terecht bij de Lijnvrijheid. Het contact met de medewerkers van De Lijn op het nummer 070 220 200 (0,30€/min). De medewerkers van de Lijnvrijheid werken van 10 tot 18 uur op zaterdag van 10 tot 18 uur. De Lijnvrijheid is gratis op zaterdag van 10 tot 18 uur.

De regelgeving en lijnen zijn aangepast met de Lijnvrijheid.

Jeugd

Scouts en Gidsen Loonbeek gaan op kamp!

De Scouts en Gidsen gaan in 2012 op kamp naar Essen en uit op volgende data:

- Gedert: 12 juli 2012 - 22 juli 2012
- Jongvrouwen: 14 juli - 22 juli
- Kamperen: 15 juli - 22 juli
- Kampuren: 15 juli - 27 juli

We Want YOU

Wat is de gemeenschap? De Lijnvrijheid heeft een nieuwe manier om de gemeenschap te betrekken. Het is de gemeenschap die de Lijnvrijheid helpt de gemeenschap te betrekken. Het is de gemeenschap die de Lijnvrijheid helpt de gemeenschap te betrekken. Het is de gemeenschap die de Lijnvrijheid helpt de gemeenschap te betrekken.

Busaanbod DE Lijn gewijzigd!

Vanaf april 2012 is volgend aanbod van De Lijn gewijzigd in onze gemeente:

- Lijn 103 - Maribus Ternat:** geen wijzigingen
- Lijn 116 - Brussel - Ternat:** Alle ritten van lijn 116 worden voortaan beperkt tot Brussel-Zuid in plaats van de huidige eindhalte Brussel-Kapellekerk. Hierdoor worden de haltes Brussel-Kapellekerk, Roupepe en Stalingrad niet langer bediend.
- Lijn 117 Brussel - Dilbeek - Blandenbos:** Alle ritten van lijn 117 worden voortaan beperkt tot Brussel-Zuid in plaats van de huidige eindhalte Brussel-Kapellekerk. Hierdoor worden de haltes Brussel-Kapellekerk, Roupepe en Stalingrad niet langer bediend.
- Lijn 129 - smetbus Brussel - Ekebore:** geen wijzigingen
- Lijn 127 - Brussel - Liedekerke:** Binnenvoer: geen wijzigingen
- Lijn 165 - Ternat Industrieterrein - Assel:** Lijn 165 rijdt enkel nog in functie van de bestemming van de Schiederschool, de verhuur van de schoolruimte met vertrek vanuit Ternat om 07:15 uur vanuit Dilbeek.
- Op woensdag blijft de schoolruimte met vertrek vanuit Ternat om 12:45 uur behouden.
- De ritten met vertrek vanuit Ternat om 17:10 uur, 15:45 uur en 16:59 uur blijven behouden.
- De rit met vertrek uit Leerbeek om 8:13 uur blijft behouden. Alle andere ritten van lijn 165 rijden niet langer uit Leerbeek naar Ternat en Assel kunnen als alternatief gebruik maken van lijn 213 Brussel - Assel - Ternat - Teralfene - Aalst.
- Lijn 212 - Smetbus Brussel - Assel - Aalst:** geen wijzigingen
- Lijn 213 - Brussel - Assel - Ternat - Teralfene - Aalst:** geen wijzigingen
- Lijn 214 - Brussel - Assel - Aalst:** De rit van lijn 214 met vertrek van maandag tot vrijdag om 15:17 uur wordt nu Aalst al niet langer uitrijden. Regelmatig kunnen gebruik maken van de ritten om 15:10 uur en 15:25 uur vanuit Aalst. De beperkte ritten tussen Assel-Teralfene Kerk en Brussel verplaatsen voortaan vanuit Assel-Station.
- Lijn 215 - Assel - Assel - Essene:** Lijn 215 rijdt voortaan enkel nog in functie van de school.
- De ritten met vertrek op schooldagen om 07:55 uur en 15:09 uur vanuit Ternat, om 12:20 uur op woensdag vanuit Assel, op schooldagen buiten woensdag om 15:45 uur en 16:40 uur vanuit Assel blijven behouden.
- Van maandag tot vrijdag kunnen inwoners van Affligem lijn 625 Pamele - Liedekerke - Essene reizen tot aan de NK en vervolgens overstappen op lijn 214 Brussel - Assel - Aalst om Assel te bereiken. Daarnaast kunt u eveneens gebruik maken van lijn 213 Brussel - Assel - Ternat - Teralfene - Aalst.
- Lijn 216 - Assel - Moerbeke - Assel:** Lijn 216 rijdt voortaan enkel tijdens situaties in functie van de schooluren, de verhuur van de beschutte werkplaats en de markt op dinsdag. De ritten met vertrek vanuit Assel om 09:25 uur en 07:05 uur blijven behouden. De ritten met vertrek vanuit Moerbeke om 15:35 uur en 16:14 uur blijven behouden.
- De marktbus op dinsdag heeft voortaan als eindhalte Zillis-Molenen in plaats van Teningem.
- Regelmatig kunnen inwoners van Assel gebruik maken van lijn 242 Brussel - Wemmel - Assel of in bediening van busbaan 746 Boven - Werchtem - Wemmel. Voor meer informatie of een reservering van de busbaan kunt u terecht bij de buscentrale op het nummer 016 31 37 00.
- Lijn 355 - Brussel, Noort - Ternat - Liedekerke:** geen wijzigingen

Meer info: www.delijn.be/aangepast-aanbod of op de website van de Lijn Vlaams-Brabant. Het is van belang dat u uw aangifte van personenbelasting tijdig indient. De aangifte van personenbelasting moet u uiterlijk op 24 mei 2012 indienen.

- Uitmuntend Brussel (Noordstation - op niveau van het busstation)
- Open: ma, tot en met vr, van 07:30 tot 15:00 uur - za., zo, en feestdagen gesloten
- Uitmuntend Leuven, Merelbekeplein 19 - 3000 Leuven
- Open: ma, tot en met vr, van 07:30 tot 18:30 uur - za., van 09:00 tot 12:30 uur en 13:00 tot 16:30 uur

De Lijnvrijheid helpt de medewerkers van De Lijn met andere reizen. Het kan u meer weten over deze reizen op de website van De Lijn.

VARIA

CENTRAAL MELDPUNT GEMEENTE ZAVENTEM

Het is de bedoeling om een centraal meldpunt te creëren voor de gemeentelijke diensten. Het is de bedoeling om een centraal meldpunt te creëren voor de gemeentelijke diensten. Het is de bedoeling om een centraal meldpunt te creëren voor de gemeentelijke diensten.

Toegankelijkheid gemeentehuis

Het gemeentehuis wordt beter toegankelijk gemaakt voor iedereen. Het is de bedoeling om een centraal meldpunt te creëren voor de gemeentelijke diensten. Het is de bedoeling om een centraal meldpunt te creëren voor de gemeentelijke diensten.

Verandert er iets aan uw lijn?

De Lijn Vlaams-Brabant heeft haar aanbod op maatregelen aangepast, zodat u zo veel mogelijk de lijnen van uw woon- en woon-woonplaats kunt vinden. Vanaf maandag 30 april 2012 kunt u de Lijn haar aanbod in uw gemeente zien.

Aangepast aanbod De Lijn

De Lijn Vlaams-Brabant heeft haar aanbod op maatregelen aangepast, zodat u zo veel mogelijk de lijnen van uw woon- en woon-woonplaats kunt vinden. Vanaf maandag 30 april 2012 kunt u de Lijn haar aanbod in uw gemeente zien.

SCHOLIEREN EN PENDELAARS ZOVEEL MOGELIJK BUITEN SCHOT

De Lijn paste in verschillende Vlaamse provincies een gelijkaardig recept toe om haar vervoersaanbod beter af te stemmen op de vraag. Meestal verlaagden we de frequentie van laagbezette lijnen in het weekend of tijdens de daluren. De school- en werkritten bleven zo veel mogelijk buiten schot.

Zo rijden de meeste belbussen op vakantiedagen en in de weekends nu later uit dan voorheen, waardoor per belbus één tot twee laagbezette ritten werden uitgespaard. Dit betekent niet automatisch dat er geen alternatieven zijn: soms werden 2 belbussen samengevoegd tot 1.

Enkele voorbeelden.

De stadslijnen in Hasselt en Genk, en de lijnbus tussen beide steden, kregen op vakantiedagen een lagere frequentie.

De lijn 47 (Genk - Zonhoven - Houthalen) rijdt niet meer op zondagen.

In Oost-Vlaanderen schraptten we sommige vroege en late ritten met te weinig reizigers en verminderden we op sommige lijnen de frequentie in het weekend. Er werd steeds gekeken of er alternatieve verbindingen waren voor de reizigers.

In Vlaams-Brabant werd het traject van lijn 251 en van lijn 250 (enkel tijdens het weekend) ingekort.

STADSMODELLEN ALS LEIDRAAD VOOR EEN OPTIMAAL AANBOD

Dankzij wetenschappelijke, multimodale verkeersmodellen kunnen we ons lokale aanbod in stedelijke gebieden objectiveren en optimaliseren. Een mathematisch verkeersmodel biedt tal van voordelen. Het geeft overzicht van en inzicht in complexe verkeersnetwerken, en het laat toe om scenarioanalyses en onderbouwde verkeersvoorspellingen te doen. De effecten van aanpassingen in het netwerk kunnen zo proactief bestudeerd en geoptimaliseerd worden.

Voor heel wat steden en gemeenten zijn dergelijke modellen in opmaak. Idealiter wordt dit opgevat in een partnership met de stad zelf. De stadsmodellen van Oostende en Brugge, beide opgestart in 2012 zijn daar goede voorbeelden van. Ze werden ontwikkeld in gezamenlijke werkgroepen met vertegenwoordigers van De Lijn en het stadsbestuur, die allebei de nodige informatie aanbrachten. Ook in Roeselare is De Lijn vragende partij om samen met de stad een multimodaal verkeersmodel en toekomstplan op te maken.



LIMBURGSE SNELBUSSEN

Op vraag van de gemeentebesturen, het provinciebestuur en de gebruikers werkte De Lijn een tariefaanpassing uit waardoor het aanbod van Limburgse snelbuslijnen (lijnen 68, 178 en 179) behouden kon blijven.

Op deze lijnen worden sinds 23 september tarieven aangerekend die vergelijkbaar zijn met treintarieven voor gelijkaardige afstanden. De snelbussen maken gebruik van hun eigen biljetten en meerrittenkaarten. Zo betalen studenten met een 'studentenbiljet Limburgse snelbussen' een vaste prijs van 3,5 euro per rit. Voor andere reizigers varieert het tarief in functie van de afstand.

Daarnaast werd er ook een derdebetaler-overeenkomst afgesproken met de provincie Limburg, die voor een stuk tussenkomt in de exploitatiekosten van deze snellijnen.

De Lijn gaat het systeem van de snelbussen na een jaar grondig evalueren.

BOB RIJDT MET DE NACHTBUS

Zowel in de Antwerpse als in de Gentse regio baat De Lijn al jarenlang een net van avond- en nachtbusen uit, waarmee mensen op vrijdag- en zaterdagavond op een veilige manier een stapje in de wereld kunnen zetten. Veel busen hadden echter een lage bezetting en waren te duur om in stand te houden.

Dankzij een creatieve vorm van Publiek-Private Samenwerking (PPS) konden we deze nachtnetten toch in stand houden. De brouwerij Duvel-Moortgat nam een deel van de exploitatiekosten van de busen op zich, als onderdeel van haar beleid rond social responsibility. Ook betrokken lokale besturen nemen een deel van de financiering

voor hun rekening.

De negen Antwerpse en zes Gentse nachtbusen kregen een knalrood kleurtje en werden omgedoopt tot 'De Koninck Uit-bussen', naar het bekende Antwerpse biermerk De Koninck. Op die manier hielden we het culturele leven in beide regio's toch toegankelijk, met aandacht voor een veilig weekendverkeer.

Ook tijdens de oudejaarsnacht heeft De Lijn in heel Vlaanderen 175 000 feestvierders veilig van en naar huis gebracht. Stad Antwerpen was met 100 000 reizigers voor één nacht zelfs groter dan Brussel. In Oost-Vlaanderen, een groot deel van de provincie Antwerpen, en in Brugge en Leuven konden we deze dienst gratis aanbieden, dankzij de financiële steun van het provinciebestuur en van steden en gemeenten. Dankzij 350 vrijwillige medewerkers verliep de overgang van oud naar nieuw, ondanks het slechte weer, zonder incidenten.



EEN GEZOND EVENWICHT TUSSEN KOSTEN EN INKOMSTEN

Naast de aanbodmaatregelen bevatte het actieplan ook maatregelen om het evenwicht tussen onze inkomsten en kosten te verbeteren.

ZWARTRIJDEN LOONT NIET

Zwartrijden zorgt er niet alleen voor dat De Lijn inkomsten misloopt, het is ook oneerlijk tegenover de grote meerderheid van reizigers die wel correct betalen. Daarom pakken we het zwartrijden krachtadig aan. In 2012 dreven we het aantal grote controleacties op en gingen deze ook aankondigen.

We controleerden in 2012 1,73 miljoen reizigers, een toename met 14 procent. De Lijn streeft ernaar om elk jaar 5 procent meer reizigers te controleren dan in het voorgaande jaar. In 2012 werd dit streefcijfer alvast ruim gehaald.

Reizigers zonder geldig vervoerbewijs kunnen een boete krijgen die oploopt tot 500 euro. Toch zijn die hoge boetes niet het belangrijkste. We willen vooral een mentaliteitsverandering teweegbrengen. Zwartrijders moeten beseffen dat zwartrijden niet meer loont, omdat de pakkans toeneemt en de boetes vele malen hoger zijn dan het ontdoken tarief.

Om de controles zo zichtbaar mogelijk te maken, kondigen we ze soms ook aan. We publiceren ze zowel op onze website als in de gratis krant Metro, elke laatste woensdag van de maand en op de dag van de controle via Twitter. Daarnaast houden we natuurlijk ook onaangekondigde acties. Alle lijnen worden elk jaar meerdere keren gecontroleerd, met extra aandacht voor de meest fraudegevoelige lijnen en tijdstippen.



SMS-TICKET BESPAART TIJD EN GELD

De Lijn heeft vorig jaar 5,6 miljoen sms-tickets verkocht, een toename met 2,5 miljoen of 80 procent tegenover 2011. De populariteit van het sms-ticket is een goede zaak voor De Lijn én voor onze klanten. Het verhoogt de efficiëntie omdat de behandelingstijd voor de chauffeur veel kleiner is dan voor een papieren biljet. Voor de klanten is een sms-biljet makkelijker en goedkoper.

Het aantal gebruikers van de sms-biljetten nam in 2012 met 52 procent toe tot 540 000. Sinds de invoering van het sms-biljet in 2007 werden zowat tien miljoen sms-tickets verkocht. De verkoop van papieren biljetten bij de chauffeur daalde in die periode met een derde, tot 7,6 miljoen stuks in 2012.

PARTNER IN EVENEMENTEN

De Lijn werkt steeds meer samen met organisatoren van grote evenementen, zoals sportwedstrijden, beurzen, festivals of andere culturele evenementen. We gaan deze partnerships aan als ze stroken met onze strategische doelstellingen. We helpen zo grote evenementen toegankelijk te houden en we stimuleren meer mensen om het openbaar vervoer te nemen. We zorgen er telkens voor dat onze kosten gedekt zijn.

De twee bekendste partnerships zijn die met het Sportpaleis en Rock Werchter, maar we werken onder meer ook samen met I Love Techno in Flanders expo, de Gentse Feesten, De Ronde van Vlaanderen. En daarnaast helpen we met gerichte partnerships vele steden door de drukke shoppingdagen.

VLOT EN VEILIG NAAR DE WEI

Voor het zevende jaar op rij konden bezoekers van Rock Werchter met een dag- of combiticket zonder meerprijs de bus nemen van en naar het festival. De formule bekoorde 57 500 festivalgangers, goed voor 115 000 passagiersritten heen en terug, wat 4 000 meer was dan in 2011. Dat betekent dat meer dan vier op de tien bezoekers van het rockfestival de bus hebben genomen. Vooral kampeeders lieten zich overtuigen door de voordelen van de formule.

Om alles in goede banen te leiden, zette De Lijn 175 chauffeurs en 60 gelede bussen in. Zelfs op de drukste momenten moesten

de festivalgangers aan het station van Leuven niet langer dan 20 minuten aanschuiven. Dankzij de speciaal voorbehouden busroute stonden ze een kwartier later al op de weide.

Ook naar het kleinere rockfestival Werchter Boutique hebben we 12 500 reizigers vervoerd, met de inzet van 35 bussen en 60 chauffeurs. Bijna de helft van de reizigers verplaatste zich met het speciale 'Treinbiljet Werchter Boutique', dat zowel de treinrit naar Leuven als de busrit naar het festivalterrein omvatte. Er waren geen wachtrijen aan de bussen.

SIXTIES BUS IN BOKRIJK

We organiseerden een wedstrijd voor jongeren in samenwerking met het openluchtmuseum Bokrijk, rond het thema van de jaren '60. Alle Vlaamse klassen van 10 tot 18-jarigen kregen de kans om een lijnbus te 'pimpen' tot een bus uit de jaren '60. De winnende klas mocht een sixties schoolreis maken naar het Openluchtmuseum van Bokrijk, en de winnende bus werd tijdens tussen mei en september ingezet op het Limburgse net van De Lijn.



ROCK WERCHTER



WERKEN AAN TEVREDEN KLANTEN EN PARTNERS

De vele veranderingen in ons aanbod en in onze werking hebben ook een impact op onze relatie tot twee van onze belangrijkste stakeholders: onze klanten en onze gemeentelijke partners.

Met tevredenheidsonderzoeken houden we de vinger aan de pols en kunnen we sneller inspelen op de noden en behoeften.

TEVREDEN, MAAR ONZEKERE KLANTEN

De aanbodwijzigingen die deel uitmaakten van ons actieplan, hebben toch voor wat ongerustheid gezorgd bij de reizigers. Onze klanten bleven desondanks wel tevreden over het gebruik van de diensten van De Lijn zelf. Dat leerde ons tweejaarlijkse onderzoek naar klantentevredenheid.

Voor dit onderzoek ondervroeg het bureau Significant GfK tijdens het voorjaar bijna 3 000 reizigers met persoonlijke interviews van 30 minuten. De reizigers konden hun tevredenheid uitdrukken op een schaal van één tot vijf, waarbij één gelijk stond aan 'helemaal niet tevreden' en vijf aan 'zeer tevreden'. De mening van abonnees weegt in de eindresultaten zwaarder door dan die van gelegenhedsreizigers.

De tabel geeft het percentage reizigers weer dat zich 'tevreden' of 'heel tevreden' toonde over een bepaald aspect van de dienstverlening.



| 2012 | Vlaanderen |
|--------------------------------|------------|
| Algemene tevredenheid | 63 % |
| Verkoopkanalen | 82 % |
| Trajecten | 82 % |
| Chauffeur | 70 % |
| Comfort & ruimte in bus / tram | 67 % |
| Veiligheid | 64 % |
| Aantal ritten & regelmaat | 64 % |
| Stiptheid | 58 % |
| Drukke op bus / tram | 54 % |
| Overstappen | 53 % |
| Prijs | 52 % |
| Halte | 51 % |
| Info & communicatie - types | 51 % |
| Properheid | 50 % |
| Hoffelijkheid medereizigers | 40 % |

Uit de resultaten bleek dat de algemene tevredenheid is afgenomen, van ruim driekwart van de ondervraagden in 2010 tot bijna twee derde in 2012. Het ging vooral om een verschuiving van 'tevreden' naar 'eerder tevreden' reizigers. Het aantal reizigers dat zich (heel) ontevreden noemt, blijft laag maar steeg wel naar 6 procent. Het afgenomen gevoel van tevredenheid is hoofdzakelijk te wijten aan de onzekerheid over de geplande aanbodaanpassingen in de periode waarin het onderzoek gebeurde. In die periode deden veel geruchten de ronde over mogelijke aanpassingen aan het aanbod. De Lijn had er bewust voor

gekozen pas te communiceren op het moment dat de maatregelen definitief beslist waren.

De tevredenheid over de kernactiviteiten (trajecten, verkoopkanalen, informatiekkanalen en chauffeurs) bleef nagenoeg stabiel op een hoog niveau. Deze resultaten sluiten ook aan bij die van de continue tevredenheidsenquête die De Lijn elk jaar zelf uitvoert bij 90 000 reizigers. Daar bleef de tevredenheid tijdens de eerste zes maanden van 2012 stabiel op 76 procent, in het derde kwartaal noteerden we 78 procent tevreden reizigers.

De tevredenheid over de drukte op de voertuigen ging er met 9 procentpunt op vooruit, maar blijft met 54 procent een aandachtspunt. De aankoop van 48 nieuwe trams voor Antwerpen en Gent en een aanbesteding voor 386 bussen moet hier enig soelaas brengen.

Ook de communicatie tijdens de rit over onverwachte storingen en omleidingen kan volgens onze reizigers beter. De Lijn heeft al geïnvesteerd in verschillende initiatieven om dat te verbeteren, zoals de lancering van apps voor smartphones, een nieuwsbrief over omleidingen en een routeplanner in Google Maps. Aan de grote haltes geven informatieschermen in real time informatie over belangrijke vertragingen.

INFORMATIE OP MAAT

De geplande wijzigingen in het aanbod van De Lijn brachten heel wat geruchten teweeg die onze klanten in verwarring konden brengen. Daarom lanceerden we op 19 maart twee communicatiekanalen om duidelijkheid te brengen over de werkelijke veranderingen.

Alle aanpassingen waarover een officiële beslissing gevallen was, publiceerden we op de webpagina www.delijn.be/aanpassingen,

met een overzicht van alle veranderingen per provincie. Reizigers konden ook intekenen op een nieuwsbrief via de webpagina www.delijn.be/blijfopdehoogte, waar ze konden aangeven over welke lijn(en) ze informatie wilden. Bij aanpassingen van de opgegeven lijn(en) kregen ze een mailtje met informatie over de wijzigingen, de nieuwe dienstregeling en mogelijke alternatieven.

Verandert er iets aan uw lijn

Vanaf 17 mei 2012

- Surf naar www.delijn.be/aanpassingen
- Of bel De LijnInfo op 070 220 200 (€ 0,30/min)
- Of ga langs in een Lijnwinkel

Info www.delijn.be/aanpassingen



GEMEENTEN WAARDEREN PERSOONLIJK CONTACT

We peilden in 2012 ook voor het eerst naar de tevredenheid van de gemeentebesturen over de samenwerking met De Lijn. Dat onderzoek leerde ons dat we nog vaak gepercipieerd worden als een gesloten bedrijf dat weinig ruimte laat voor echte dialoog. Daar willen we dan ook prioritair aan werken. We moeten leren om meer open te staan voor constructieve feedback uit de gemeenten, en om de redenen achter onze beslissingen goed uit te leggen. Dat is belangrijk om het draagvlak bij de gemeenten te versterken.

De ervaring leert dat de samenwerking met de gemeenten wel goed is in praktische dossiers, zoals de halteaccommodatie of derdebetalerssystemen. Dat heeft onder meer te maken met de persoonlijke aanpak in dergelijke dossiers, waarbij we in elke provinciale entiteit een specifieke contactpersoon voor de gemeenten hebben aangeduid. Daarom willen we die persoonlijke contacten verder uitbouwen. Met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) hebben we alvast de basis gelegd voor een versterking van het partnerschap. Hetzelfde willen we graag doen met de nieuwe mandatarissen in de Vlaamse lokale besturen.



Enkele opvallende resultaten uit de enquête:

De gemeenten tonen zich heel tevreden over de samenwerking bij omleidingen, hoewel wij zelf nog veel ruimte voor verbetering zien.

De gemeenten geven geen grote prioriteit aan de stiptheid en een goede doorstroming, terwijl dit voor De Lijn en voor onze reizigers wel zeer belangrijk is. We willen de gemeenten hier meer bewust van maken.

Bijna twee derde (65 procent) van de respondenten leest altijd het magazine 'Op 1 Lijn', het belangrijkste communicatiekanaal van De Lijn met de gemeenten, en deze lezers tonen zich bijzonder tevreden. Een even grote groep was evenwel niet bekend met het gelijknamige e-zine. Zij kregen een uitnodiging om zich gratis te abonneren. Ook de sectie 'overheden' op de website van De Lijn is nauwelijks gekend, door amper 19 procent van de respondenten.

De wijzigingen in het aanbod van De Lijn konden meer dan de helft van de gemeenten niet bekoren. Iets meer dan de helft was wel (eerder) tevreden over de communicatie rond de maatregelen.

Meer dan acht op de tien gemeenten werken met De Lijn samen om informatie voor de inwoners te publiceren in het gemeentelijke informatieblad of de gemeentelijke website. Andere vormen van informatievoorziening zijn minder courant. De gemeenten vinden het vooral belangrijk dat De Lijn aanwezig is op informatievergaderingen voor burgers.



BOUWEN AAN EEN LEEFBAAR EN MOBIEL VLAANDEREN

Hoewel we de voorbije jaren op onze werking hebben moeten besparen, blijven we ook de middelen vrijmaken om te investeren in onze toekomst. Om de leefbaarheid en de mobiliteit in een verstedelijkt Vlaanderen te vrijwaren, zetten we in op de verdere 'vertramming' van ons net.

In de keuze van nieuwe voertuigen en de modernisering van onze stelplaatsen laten we duurzaamheid en ecologie zwaar doorwegen. En we blijven werken aan een openbaar vervoer dat vlotter en veiliger door het verkeer gaat.

DE TRAM ALS HOEKSTEEN VAN INTERREGIONALE MOBILITEIT

Tram- en lightrail-projecten zullen in alle Vlaamse provincies een belangrijke rol krijgen om de verkeersdruk rond de grootsteden en regionale steden op te vangen. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn vormt de basis voor deze toekomstplannen.

ANTWERPEN

Het Masterplan 2020 voor Antwerpen is vooral bekend van de Oosterweelverbinding, maar het plan is een totaaloplossing die ook investeringen omvat in waterwegen, fietspaden en openbaar vervoer. In dat laatste luik is er vooral aandacht voor het voorstedelijk tramnet, als aanvulling op het spoorwegnet van de NMBS.



Brabo 1

Het Brabo 1 project omvat twee tramverlengingen (Mortsel – Boechout en Deurne – Wijnegem) en de bouw van de tramstelplaats in Deurne. Dit PPS-project is goed voor een investering van bijna 125 miljoen euro. In deze PPS staat de private partner in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de infrastructuur voor een periode van 35 jaar. De Lijn betaalt als publieke partner een beschikbaarheidsvergoeding voor het gebruik van de infrastructuur.

De Lijn werkte voor Brabo 1 samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Het bouwconsortium Silvius tekende voor de uitvoering van de werken. De BAM stond in voor het basisontwerp en verzorgde de coördinatie van het project.

De tramlijn Deurne – Wijnegem en de nieuwe tramstelplaats in Deurne werden in april 2012 in gebruik genomen, als allereerste openbaarvervoerproject van het Masterplan 2020. Vier kilometer nieuw tramspoor en dertien nieuwe lagevloertrams verbinden Wijnegem en het oosten van Antwerpen nu met de rest van het Antwerpse tram- en metronet. Het aantal bussen naar het centrum van Antwerpen kon hierdoor met een kwart verminderd worden.

De nieuwe stelplaats, op de grens van Deurne en Wijnegem, is de thuishaven van eenenvijftig trams voor vier tramlijnen en biedt onderdak aan de tramrijkschool. Er werken honderdvijftig trambestuurders en dertig mecaniciens.

Met de opening van de tramlijnverlenging Mortsel – Boechout in augustus 2012 werd het Brabo 1 project voltooid. Het gaat om de verlenging van tramlijn 15 over een afstand van 3,3 kilometer, van Mortsel tot aan de Capenberg in Boechout. Deze ‘zuidoost corridor’ is een druk verkeersgebied met een dichte bevolking en veel tewerkstelling.

In de spits rijdt er nu om de acht minuten een tram van Boechout naar het hart van Antwerpen, waardoor ook hier het aantal bussen kon verminderd worden. Automobilisten kunnen de Park&Ride gebruiken aan de eindhalte in Boechout.

Brabo 2

Het Brabo 2 project omvat de tramverlenging tot aan Ekeren, de ontsluiting van het Eilandje, een verbeterde verkeersorganisatie van het Operaplein en de aanleg van een ontbrekende schakel in het net in de Brusselstraat tussen de Bolivarplaats en de Brederodestraat. De Vlaamse Regering keurde het project en de financiering in september 2011 goed. De stedenbouwkundige studie en de MER-procedure werden opgestart, en de uitvoering wordt dit of uiterlijk volgend jaar gepland.

Livan 1

Livan 1 is een uitbreiding op het Masterplan 2020. Het behelst de ingebruikname van de premetrokker onder de Turnhoutsebaan, het doortrekken van de tramlijn tussen de Herentalsebaan en Turnhoutsebaan via de Florent Pauwelslei en Ruggevelddaan naar de P&R aan het rondpunt van Wommelgem.

De Vlaamse regering keurde op 19 december 2012 het PPS-project voor Livan 1 goed, met een investeringswaarde van 100 miljoen euro. Het gaat om een DBFM-overeenkomst waarbij de private partner instaat voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de infrastructuur over een periode van 25 jaar. Bouwheer is de NV Livan Infrastructure, een projectvennootschap met nv Lijninvest als publieke aandeelhouder en nv Poseidon Infrastructure Investco (Macquarie Capital Group), nv Denys en nv Imtech Infra als private partners. De werken voor Livan 1 starten in maart 2013 en zullen twee jaar later opgeleverd worden.

Door de aanleg van een nieuwe tramverbinding van bijna 7 kilometer zal het centrum van Antwerpen vanuit Wommelgem beter bereikbaar worden. Na meer dan dertig jaar zullen er eindelijk trams rijden door de slapende metrokoker onder de Turnhoutsebaan, beter bekend als de Reuzenpijp. Ondergronds wordt station Zegel in gebruik genomen en krijgt het metrostation Astrid een volledige facelift.

De tram komt boven op de Herentalsebaan in Deurne, net voorbij het kruispunt met de Luitenant Lippenslaan. Vanaf daar rijdt hij verder over de bestaande sporen van lijn 24. Aan het AZ Monica buigt hij af naar de Florent Pauwelslei en rijdt verder over de Ruggeveldlaan. Daar slaat hij af en rijdt parallel met de E313 naar de P+R in Wommelgem. Pendelaars zullen met een sneltram in een kwartier van de P+R in Wommelgem naar het Centraal Station kunnen sporen.



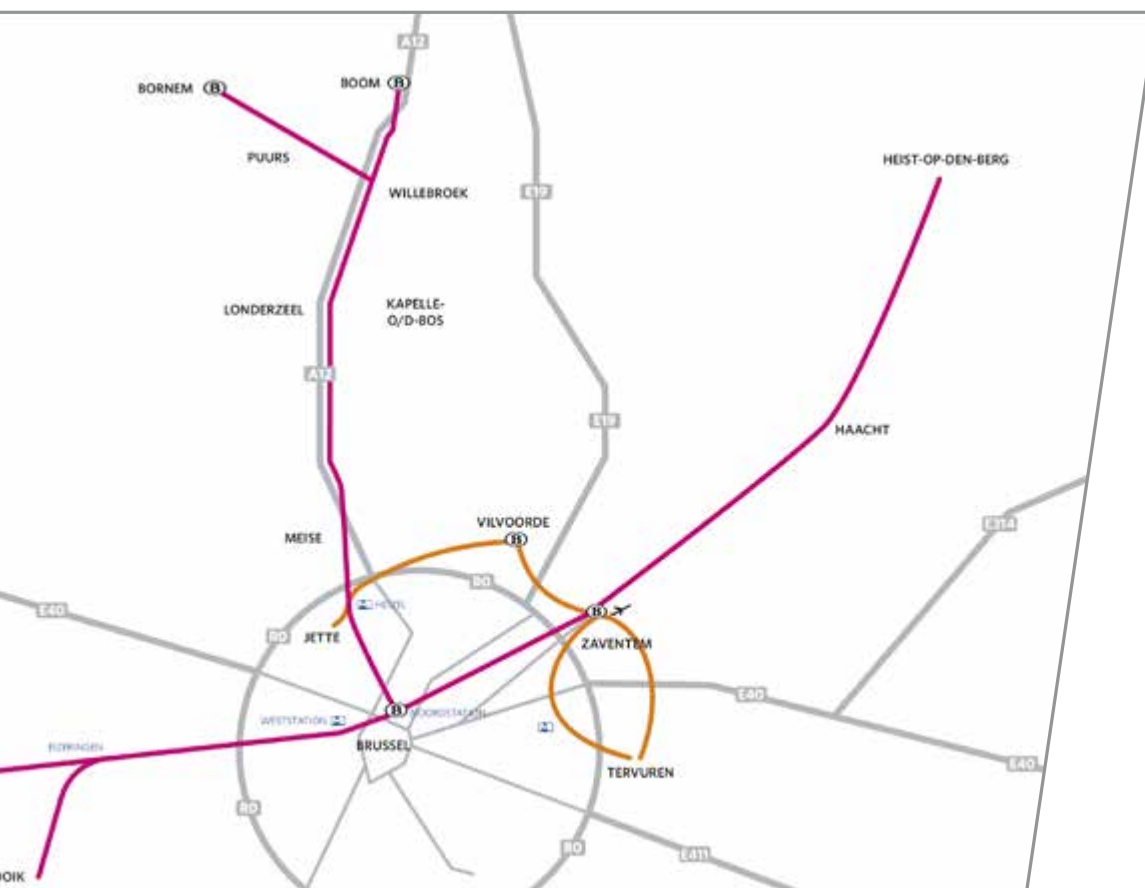
VLAAMS-BRABANT / BRABANTNET

Brabantnet maakt deel uit van de integrale aanpak van de verkeersdruk rond Brussel, met aandacht voor de fiets, de wagen én het openbaar vervoer. Dagelijks pendelen meer dan 400 000 mensen naar de hoofdstad, wat op de snelwegen in Vlaams-Brabant tien structurele files veroorzaakt. Het tram-netwerk zal aansluiten op het bestaande aanbod van bussen en treinen, op het geplande Gewestelijk Express Net (GEN) en op het tram- en metronet van de MIVB, en zal zo een alternatief bieden voor de wagen.

Brabantnet zet in op vier prioritaire tramprojecten:

- *Boom-Willebroek-Londerzeel-Brussel*
- *Ninove/Gooik-Dilbeek-Brussel*
- *Heist-op-den-Berg-Haacht-Zaventem Lucht-haven-Brussel*
- *Tangentiële verbinding Rand Brussel (ringtram): Jette-Heizel-Vilvoorde-Zaventem Luchthaven-Kraainem-Tervuren*

De eerste drie tramlijnen vullen de ontbrekende schakels in het spoorwegnet in en vormen een aanvulling op het GEN-netwerk van de NMBS. De laatste twee tramlijnen kunnen de nationale luchthaven in Zaventem nog beter ontsluiten, terwijl de ringtram ook het verkeer op de Brusselse Ring kan helpen ontlasten.



De exacte tracés voor deze tramlijnen zijn vandaag nog niet gekend. Een publiek onderzoek ter voorbereiding van het milieu-effectenrapport werd in januari 2013 afgesloten. De inwoners van de betrokken gemeenten en andere belanghebbenden konden op de plannen reageren. De Lijn zal op basis van alle beschikbare informatie en in overleg met de betrokken gemeenten één of meerdere voorkeurstracés voorleggen aan de Vlaamse Regering. Vermoedelijk valt in het najaar van 2013 een definitieve beslissing over de tracés.

SPARTACUS LIMBURG

De Vlaamse Regering maakte in september 2011 een principiële keuze voor de aanleg van een sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. De Lijn kreeg de opdracht om hiervoor de nodige samenwerkings-overeenkomsten met Maastricht en de betrokken Vlaamse gemeenten uit te werken. Die omvatten onder meer afspraken over de aanleg van parkeerterreinen, de aanpak van nutsvoorzieningen, en van verkeersproblemen tijdens de werken. We sloten al overeenkomsten af met Hasselt, Bilzen en Lanaken. De samenwerkings-overeenkomsten met Diepenbeek en Maastricht zijn in opmaak. Als deze zijn afgesloten, is het dossier voor Spartacuslijn 1 volledig. Na definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering en de gunningprocedure kunnen de werken dan starten in 2014, waarna de exploitatie kan aanvangen eind 2017.

Het Spartacusplan bevat, naast sneltramlijn 1 Hasselt-Maastricht, ook nog 2 andere sneltramlijnen Hasselt - Genk - Maasmechelen en Hasselt - Noord-Limburg, naast aanpassingen en aanvullingen aan het busnet. Voor sneltramlijn 2 Hasselt - Genk - Maasmechelen werd de plan-MER opnieuw opgestart. Deze wordt in februari officieel afgerond. Ten slotte had De Lijn ook een derde sneltramverbinding, Hasselt - Noord-Limburg voorgesteld. Uit een vergelijkende kosten-baten analyse die op vraag van de betrokken ministers werd uitgevoerd, bleek dat een treinverbinding voor dit traject ook een valabele optie is. De Lijn start in 2013 de plan-MER voor sneltramlijn 3 terug op om de opties verder te onderzoeken en neemt de treinverbinding hier mee in op.

OOST-VLAANDEREN

In de regio Gent voorzien we de verlenging van de tramlijn van Zwijnaarde Brug naar Zwijnaarde, en de bediening van The Loop (Flanders Expo) en het UZ Gent. Daarna volgt de heraanleg van de Kortrijksesteenweg, met traminfrastructuur voor een verbinding tussen Sint-Denijs-Westrem en de Dampoort. Ondertussen bestuderen we ook een mogelijke vertramming van de assen 3 en 7, waarbij we eveneens rekening houden met de optie 'trolley'.

WEST-VLAANDEREN

MKBA Kortrijk

Voor we investeren, wordt natuurlijk eerst de wenselijkheid van de investering ernstig onderzocht. De MKBA of Maatschappelijke Kosten Baten Analyse helpt ons om voor een project uit te maken wat de maatschappelijke effecten zijn en deze effecten in geldtermen uit te drukken. De effecten of baten kunnen we vervolgens naast de kosten leggen. Zo maken we een gefundeerde keuze. Loont een project? Wat brengt het op voor de maatschappij? Winnen we de grote investeringskosten op termijn terug?

De Lijn gebruikt de methodiek van de MKBA voor al haar mogelijke tramprojecten. Zo zijn we bijvoorbeeld in Kortrijk gestart met een onderzoek naar de bediening van Hoog Kortrijk met belangrijke attractiepolen als de studentensites, het ziekenhuis en verschillende bedrijventerreinen. Deze MKBA kadert bovendien in een groter onderzoek van de regio Kortrijk en de heraanleg van de stationsomgeving.

Doortrekking Kusttram van Koksijde naar Veurne

Met het 'Neptunusplan' focussen we op de doortrekking van de Kusttram van Koksijde naar Veurne. Met deze nieuwe, hoogwaardige openbaarvervoerverbinding wil De Lijn de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk aan de westkust en de afstemming met het openbaarvervoernetwerk vanuit het binnenland optimaliseren.

Momenteel loopt de MER-procedure voor deze tramlijnverlenging waarbij twee overblijvende trajecten tegen elkaar worden afgewogen. Een MKBA wordt opgemaakt en in een volgende fase wordt het ontwerpend onderzoek uitgevoerd voor het gekozen tracé.

Potentiële tramverlenging van Zeebrugge naar Brugge

In samenwerking met de NMBS wordt gewerkt aan een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe interstedelijke snelle spoorverbinding tussen Brugge en Zeebrugge. Een kwaliteitsvolle (stads-) verbinding met voldoende commerciële snelheid tussen interstedelijk knooppunt Brugge (regionale stad, tewerkstellingspool, toeristische trekpleister) en deelgemeente Zeebrugge als toegang tot het stedelijk netwerk Kust dat op vlak van toerisme en recreatie, maar ook op vlak van tewerkstelling (bijvoorbeeld in de haven) een belangrijke functie vervult.

SHIP

In het kader van het SHIP-project voor de uitbreiding van de Zeebrugse zeehaven onderzoeken we wat de beste oplossing is voor de tramverbinding tussen Blankenberge en Knokke. Het is immers belangrijk een kwaliteitsvolle tramverbinding te behouden tussen het Oosten en het midden van de Kust.



NIEUWE VOERTUIGEN: AANDACHT VOOR KLANT EN MILIEU

De vernieuwing van onze vloot biedt een uitgelezen kans om een dubbele doelstelling te verwezenlijken. Enerzijds investeren we in grotere en kwaliteitsvolle bussen en trams die het openbaar vervoer aantrekkelijker maken voor de reiziger. Anderzijds kiezen we voor duurzame en groene technologie, waarmee we onze ecologische voetafdruk en de kostprijs per kilometer en per klant verkleinen.





GROOTSTE TRAMORDER OOI VOOR ANTWERPEN EN GENT

De Vlaamse Regering keurde op 6 augustus 2012 de aankoop van 48 trams voor De Lijn goed, een investering van 128,6 miljoen euro en de grootste tramorder uit onze geschiedenis. Het gaat om 20 zevendelige lagevloertrams en 28 vijfdelige lagevloertrams van de nieuwste generatie. Na deze levering zal De Lijn 221 trams met grote capaciteit hebben. De 48 trams zijn de eerste schijf van een bestelling van 88 tramstellen. Van de volgende schijf van 40 trams zijn er 24 bestemd voor Antwerpen en 16 voor Gent. De bestelling hiervan is afhankelijk van de beschikbaarheid van extra investeringsmiddelen.

De opdracht is toegewezen aan de constructeur Bombardier, die een deel van de trams in zijn vestiging in Brugge zal produceren. De nieuwe trams, ontworpen door Axel Enthoven, verschijnen vanaf het najaar van 2014 op de sporen. Ze zullen zowel rijden op nieuwe als op bestaande lijnen, waar ze een aantal oude PCC-trams vervangen.

GROTER EN ZUINIGER

Van de 20 lange lagevloertrams worden er 10 ingezet in Gent (najaar 2014) en 10 in Antwerpen (lente 2015). De trams zijn 11 meter langer dan de huidige Hermelijntrams. Enkele Gentse perrons zullen aangepast worden aan de langere trams. De 28 lagevloertrams van de nieuwste generatie zijn bestemd voor Antwerpen.

Dankzij hun grotere capaciteit zijn de nieuwe trams een stuk voordeliger dan de oude rijtuigen. De kosten per reiziger neemt af, en het verbruik ligt per aangeboden plaats 22 tot 35 procent minder dan bij de PCC's. En ze hebben ondanks hun grotere lengte een lagere onderhoudskost dan de PCC-trams.



MEER COMFORT EN VEILIGHEID

In het ontwerp van de lagevloertrams werd maximaal rekening gehouden met een vlotte instap en comfort voor de reiziger:

- Door hun lage vloer zijn de nieuwe trams overal goed toegankelijk.
- Er zijn per tram één tot twee plaatsen voor rolstoelgebruikers, vlakbij de chauffeur.
- De trams bieden een opbergruimte voor fietsen, kinderwagens en grote bagage.
- Aan alle deuren is er een intercom om contact te maken met de trambestuurder.
- Alle trams hebben camerabewaking voor meer veiligheid.
- Een 'soft front', een zachte bekleding aan de voorkant van de tram, beperkt de lichamelijke schade bij een aanrijding.
- De grote ramen en een nieuw airco-systeem vergroten het comfortgevoel voor de reiziger.

STILLE EN ZUINIGE BUSSEN

Begin 2013 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor de bestelling van 386 bussen. De bestelling omvat 5 waterstofbussen, 3 elektrische bussen en 255 bussen met euro VI-motoren. Tegen 2014 krijgt Antwerpen 5 waterstofbussen en Brugge 3 elektrische bussen. Antwerpen krijgt 68 bussen met euro VI-motoren, Limburg 67, Oost-Vlaanderen 37, Vlaams-Brabant 48 en West-Vlaanderen 30. Daarnaast krijgt de rijkschool in elke provincie een bus om nieuwe chauffeurs op te leiden. De eerste bussen met euro VI-motoren worden eind dit jaar geleverd, de laatste verschijnen midden 2014 in het straatbeeld.

De Vlaamse busbouwers VDL Bus Roeselare en Van Hool slepen samen een contract voor 103 bussen in de wacht. De Lierse busbouwer Van Hool mag 27 gelede bussen, 5 waterstofbussen en 3 elektrische bussen maken. De VDL Bus Roeselare levert 27 stadsbussen en 41 microbussen. Irisbus bouwt 160 streekbussen.

De 123 hybride bussen die in 2013 worden aanbesteed, zullen rijden op de stadsnetten van Antwerpen (22), Brugge en Oostende (33), Gent (30), Hasselt (8) en Leuven (30). De bestelling wordt eind dit jaar toegewezen. Daardoor zal de bestaande vloot van 79 hybride bussen van De Lijn uitgebreid worden tot 202 hybride bussen.



GROENER EN VEILIGER

Naast de prijs zijn een laag verbruik, een lage uitstoot van schadelijke stoffen als roet, CO₂ en NOx geluidsvriendelijkheid en comfort belangrijke gunningscriteria. De dieselveertuigen moeten een Euro VI-motor hebben, de meest milieuvriendelijke dieselmotor op de markt. En om zuinig rijden verder te stimuleren, worden alle bussen uitgerust met rijstijlmeters.

Dieselelektrische hybride bussen zijn nog schoner en worden aangedreven door elektromotoren die hun energie halen uit een dieselmotor en een batterij die de wrijvingsenergie van het remmen opslaat. De hybride bus is tot 30 procent stiller en verbruikt zo'n 15 procent minder brandstof dan een dieselbus, waardoor ook de uitstoot van schadelijke stoffen lager ligt.

Voor de veiligheid van de reizigers en chauffeurs krijgen alle nieuwe bussen veiligheidscamera's. De verwarmde, bolle buitenspiegels zullen de chauffeurs ook een beter zicht geven op de zij- en voorkant van de bus. Door de lage vloer zijn de bussen goed toegankelijk voor minder mobiele reizigers.

MICROBUSSEN

Ook het park van de microbussen of 'belbussen' wordt gemoderniseerd. De Lijn lanceerde in juli 2012 een aanbesteding voor 41 nieuwe microbussen met 18 tot 25 zitplaatsen. Antwerpen krijgt er 7, Limburg 21 en West-Vlaanderen 13. Begin 2013 wordt het contract toegewezen en begin 2014 moeten de eerste bussen in het straatbeeld verschijnen. Tegen 2015 moeten alle microbussen geleverd zijn.

Ook voor deze kleine bussen wegen naast prijs ook onderhoud, verbruik en de lage uitstoot van schadelijke stoffen door in de toewijzing van het contract. Net als de grote bussen worden ze uitgerust met rijstijlmeters.



OOK WACHTEN OP DE BUS MAG AANGENAAM ZIJN

Een busrit begint al voor de bus er is. Om ook het wachten aan de halte zo aangenaam mogelijk te maken, investeert De Lijn waar mogelijk mee in de renovatie van de halte-infrastructuur. Een mooi voorbeeld daarvan was de renovatie van het Rector De Somerplein (het voormalige Fochplein) in het centrum van Leuven. Het plein werd in september ingehuldigd, na twee jaar werken.

Op het Rector De Somerplein stappen elke werkdag 17 000 reizigers op en af, wat het één van de drukste De Lijn-haltes van Vlaanderen maakt. Dat leidde vroeger vaak tot een chaotische drukte. Om die druk te verminderen, werden de haltes opgedeeld in een halte richting station op het plein en een halte richting UZ Gasthuisberg op het nabijgelegen Margarethaplein. De nieuwe bushaltes zijn architecturale blikvangers van het vernieuwde plein, samen met de trappenpartijen die toegang

geven tot de ondergrondse fietsenstalling. Beide haltes kregen nieuwe busperrons met schuilinfrastructuur in glas en staal, beschermd door moderne luifels. Het wachten is er voor de reizigers een stuk aangenamer geworden. De halte bevat een afgesloten wachtruimte en een krantenkiosk. Een verhoogde boordsteen maakt het makkelijker om op de bus te stappen. Zes schermen geven realtime informatie over de wachttijden en eventuele vertragingen.

De Lijn droeg voor 1,2 miljoen euro bij tot de renovatie, die 5,5 miljoen euro kostte en samen met de stad, de EU en Vlaanderen werd gefinancierd.





OPENBAAR VERVOER, GROEN VERVOER

Als openbaar vervoerbedrijf dragen we bij tot een daling van het aantal personenwagens, en zo tot een lagere milieu-impact.

Maar ook als organisatie streven we naar een systematische daling van onze ecologische voetafdruk. Groene voertuigen en stelplaatsen zijn niet alleen goed voor het milieu, maar dragen ook bij tot een structurele kostenverlaging en tot betere werkomstandigheden voor het personeel.

We meten de milieu-impact van onze activiteiten niet alleen af aan de totale ecologische voetafdruk (EVA), maar ook aan de relatieve ecologische voetafdruk of EVA per reiziger. Deze relatieve EVA is de afgelopen vier jaar systematisch gedaald, van 2,17 globale m³ (gm³) in 2009 tot 2,065 gm³ in 2012. Dit is vooral het gevolg van de optimalisering van het vervoersaanbod, waarbij het aantal reizigers relatief minder is gedaald dan het aantal voertuigen.

De verdere daling van onze relatieve EVA in de komende jaren zal vooral afhangen van de daling van het brandstofverbruik van onze bussen. Die factor is immers goed voor 35,3 procent van onze totale EVA. Uit de tabel lijkt dat het gemiddelde verbruik per bus de laatste tien jaar een eerder stijgende trend vertoonde.

| Jaartal | Gemiddeld verbruik bus (l/100km) |
|---------|----------------------------------|
| 2000 | 39,99 |
| 2001 | 39,45 |
| 2002 | 39,26 |
| 2003 | 39,59 |
| 2004 | 40,08 |
| 2005 | 40,81 |
| 2006 | 41,14 |
| 2007 | 41,35 |
| 2008 | 42,17 |
| 2009 | 42,31 |
| 2010 | 42,68 |
| 2011 | 42,18 |
| 2012 | 42,40 |

Een belangrijk deel van deze stijging is te wijten aan de toenemende inzet, sinds 2004, van gelede bussen. Een andere factor is de toegenomen drukte op de weg. Via een verdere vergroening van ons voertuigenpark, een zuinigere rijstijl en een betere verkeersdoorstroming willen we deze trend de komende jaren geleidelijk ombuigen.



GROENE VOERTUIGEN

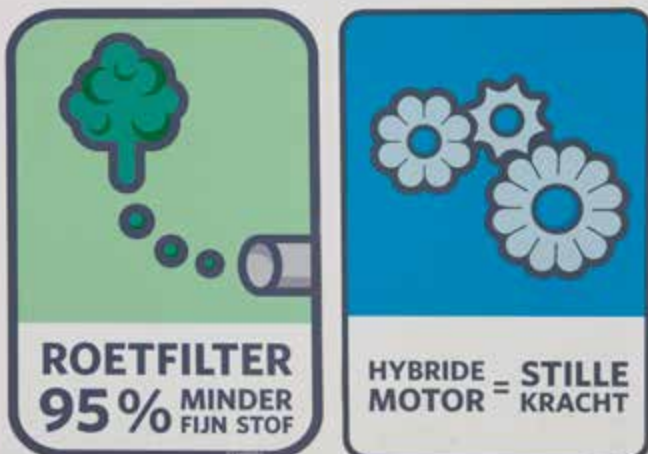
Het openbaar vervoer heeft een beduidend lagere impact op het milieu dan personenwagens. Ook de bus kan de vergelijking met een personenwagen met glans doorstaan:

- Een bus met zeven passagiers verbruikt per persoon al minder energie dan een personenwagen.
- De CO₂-uitstoot van een buspassagier ligt gemiddeld de helft lager dan van een autopassagier.
- Driekwart van onze bussen heeft een gesloten roetfilter. Bij dieselwagens is dat veel minder.
- Een zuinigere rijstijl heeft bij bussen een veel grotere impact dan bij wagens. Een bus die 5 procent minder verbruikt, bespaart over zijn hele levensduur 15 000 liter brandstof en stoot 40 ton minder CO₂ uit.
- Onze nieuwe hybride bussen besparen tot 15 procent brandstof, wat overeenkomt met 180 ton minder CO₂ over hun hele levensduur.

GROENE STELPLAATSEN

De Lijn verlaagt haar ecologische voetafdruk niet alleen door te investeren in zuinige en duurzame voertuigen. Ook onze 74 stelplaatsen worden de komende jaren geleidelijk vernieuwd, volgens strenge milieunormen en met extra aandacht voor energie-efficiënte bouwtechnieken en alternatieve energiebronnen. Voor de binnenklimaateisen en energieprestaties (EPB) leggen we de lat hoger dan de huidige regelgeving voorschrijft.

We werken aan een plan om op termijn alle stelplaatsen zo duurzaam mogelijk te maken. Zo openden we in 2012 een nieuwe stelplaats in Deurne en moderniseerden we enkele stelplaatsen met extra aandacht voor het milieu. De vernieuwde stelplaats in Evere kreeg onder meer geluidsschermen, een nieuwe tankstraat met vloeistofdichte vloer, een wasinstallatie die werkt op regen- en recuperatiewater, en een zuinigere compressor. In Vilvoorde kreeg het dak van het dienstgebouw een nieuwe dichting en isolatie, en werkt de wasinstallatie voortaan met regenwater dat biologisch gezuiverd en gedeeltelijk gerecycleerd wordt. De stelplaats Punt aan De Lijn in Antwerpen kreeg zonnepanelen. Onze groene stelplaatsen zijn 'groen' omdat we gebruik maken van een waaier van technieken:



- Op termijn moeten de groene stelplaatsen een vierde van hun elektriciteit zelf opwekken via zonnepanelen. Zo telt de stelplaats in Tongeren al 285 zonnepanelen die gemiddeld 46,5 MWh per jaar opleveren. Dat is te vergelijken met het jaarverbruik van 14 gezinnen.
- In Zomergem gaat het om 300 zonnepanelen die elk jaar gemiddeld 67 MWh produceren, of het jaarverbruik van 20 gezinnen.
- Op alle stelplaatsen komen er bufferbekkens voor de opvang van regenwater. Het regenwater wordt gebruikt voor sanitaire voorzieningen en de wasstraat. De wasstraatinstallatie omvat bovendien een biologische zuivering die 95 procent van het waswater recycleert.
- Waar het kan, komen er groendaken. Zo telt de groene stelplaats in Tongeren ruim 1 500 m² platte daken met groenbeplanting. Deze daken zijn niet alleen duurzamer, maar ook mooier, en ze isoleren beter tegen lawaai dan conventionele daken.
- Geluidsoverlast kan worden tegengegaan met groene geluidswanden. In Overijse hebben we 300 meter dergelijke wanden geplaatst. Metalen platen en een aarden wal dempen het geluid en zorgen voor een groen accent.
- Overal besparen we op verlichting met daglichtafhankelijke regelingen, bewegingssensoren en LED-verlichting.
- Waar mogelijk maken we gebruik van duurzame verwarmingssystemen. Een mooi voorbeeld is de 'Canadese put' in de Tongerse stelplaats. De buitenlucht wordt er in kanaaltjes door de ondergrond geleid, waar de temperatuur het hele jaar door een temperatuur van 10 à 12 graden heeft. De Canadese put helpt de lucht in de winter op te warmen en in de zomer af te koelen, zodat de verwarming en airco minder hard moet werken.
- We proberen bodemverontreiniging aan de tankplaatsen te voorkomen, dankzij vloeistofdichte vloeren met een afvoergeul, en het gebruik van filters voor het afvalwater.



PARTNER TEGEN KLIMAATOPWARMING

De Lijn dient zich aan als een natuurlijke partner voor steden en regio's die zich in-spanen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Duurzaam vervoer is immers een belangrijk onderdeel van deze inspanningen.

Zo verlenen we ook onze medewerking aan 'Limburg klimaatneutraal', een initiatief van de provincie Limburg om de netto uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 nagenoeg tot nul te herleiden. Op vraag van het provinciebestuur hebben alle Limburgse gemeenten het 'Burgemeestersconvenant' van de Europese Commissie ondertekend.

Daarmee engageren ze zich om de energie-efficiëntie en het gebruik van duurzame energiebronnen op hun grondgebied te verhogen.

Om de inspanningen regelmatig te evalueren en bij te sturen, komt een 'Klimaatparlement' twee keer per jaar samen. Ook De Lijn Limburg maakt deel uit van het Klimaatparlement.

AUTODELEN ALS AANVULLING VAN OPENBAAR VERVOER

Cambio, het autodeelsysteem dat in 2002 werd opgericht door Taxistop, verwelkomde in september zijn 15 000ste klant. Het aantal gebruikers van Cambio is daarmee bijna verdrievoudigd in vier jaar tijd. Het systeem won vooral terrein in steden met een toenemende verkeer- en parkeerdruk: Antwerpen (+ 205 procent leden), en Gent (+ 154 procent).

De Lijn is hoofdaandeelhouder van Optimobil Vlaanderen dat in Vlaanderen Cambio uitbaat. Autodelers blijken immers meer gebruik te maken van complementaire

vervoersmiddelen, zoals de bus of de tram. De motivaties om het openbaar vervoer te nemen of aan autodelen te doen, zijn vaak identiek: men bespaart op de onderhoudskosten van een wagen, er is geen behoefte meer aan een eigen parkeerplaats, en het milieu wint erbij.

Om de complementariteit tussen autodelen en openbaar vervoer te onderstrepen, werd de 15 000ste Cambio-klant bedankt met een mobiliteitspakket dat hem een heel jaar gratis toegang geeft tot trein, tram, bus, fiets en een Cambio-wagen.



VERKEERSVEILIGHEID INTEGRAAL AANPAKKEN

Verkeersveiligheid is voor De Lijn een dagelijks aandachtspunt dat verweven zit in tal van beleidsmaatregelen, opleidingen en informatiecampagnes. Toch is er ook behoefte aan een integrale benadering. Het thema verkeersveiligheid werd daarom opgenomen in de beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid. We engageren ons om het aantal ongevallen en de ernst ervan verder terug te dringen, en om het aantal verkeersovertredingen door onze personeelsleden te beperken. We doen dat uiteraard in de eerste plaats om menselijk leed te beperken, maar ook omdat investeren in veiligheid op langere termijn kosten doet besparen.

veiligheidsplan dat alle bestaande elementen en de tekortkomingen in kaart brengt en concrete maatregelen voorstelt. Omdat de voorstellen gebaseerd zijn op de ervaringen van onze medewerkers, worden ze van onderuit gedragen. We willen ook externe actoren, zoals de wegbeheerder, in een aantal projecten betrekken.

Eén van de belangrijke onderdelen van het veiligheidsplan is de opleiding en opvolging van onze chauffeurs. Enkele nieuwe initiatieven die we overwegen, zijn de aankoop van een rijsimulator voor trams en een meer systematische planning van ontwikkelingsgesprekken, waar we eventuele opleidingen kunnen voorstellen.

We werkten in 2012 aan een geïntegreerd



VEILIG SPOREN LANGS DE KUST

De voorbije 20 jaar schonk De Lijn veel aandacht aan een verhoogde veiligheid van de Kusttram. Het toenemende aantal trams en reizigers en de stijging van de verkeersdrukte langs de kust deden de veiligheidsrisico's immers gevoelig toenemen, zowel voor de Kusttram als voor andere weggebruikers.

De Kusttram reed aanvankelijk op de meeste plaatsen in de middenberm van de Kustbaan, die bijna overal 2 x 2 rijstroken telde. Dit leidde tot hoge snelheden en een toevloed van auto's tot in de centra van de badsteden, met grote risico's op aanrijdingen.

De Lijn nam deel aan de werkgroep N34, die streefde naar een betere inpassing van de Kusttram in de omgeving. Dat gebeurde via een combinatie van maatregelen:

- De belangrijkste maatregel was de versmalling van een groot deel van de Kustbaan voor het autoverkeer tot 2 x 1 rijstrook. Hierdoor daalden de snelheden en kon men aan de kruispunten het links afslaand verkeer op een aparte voorsorteerstrook brengen.
- De Kusttram kreeg voor 90 procent van zijn tracé een eigen bedding, zodat er minder conflicten zijn met het andere wegverkeer en de doorstroming verbeterd wordt. In centrumgebieden worden de trambedding en de halte-infrastructuur ruimtelijk en visueel gescheiden van het andere verkeer.
- Het aantal doorsteken waar auto's de sporen kruisen, werd tot een minimum herleid. Ze werden voorzien van opvallende led-panelen die beginnen te knipperen wanneer een tram nadert. Alle kruispunten werden veiliger gemaakt, onder meer door een betere signalisatie, voorsorteerstroken en verkeerslichten.
- Voor fietsers en voetgangers werden 'sluizen' aangelegd: veilige wachtzones tussen de tramsporen en de rijweg. Zogenaamde 'bajonetten' verplichtten hen om altijd in de richting te kijken van waar een tram kan aankomen.
- Sinds 2002 zijn alle Kusttrams uitgerust met een soft front en opschep. Bij een botsing belandt de zwakke weggebruiker niet onder de tram en zijn de letsels minder ernstig.
- De tramchauffeurs krijgen elk jaar een uitgebreide opleiding anticiperend en defensief rijden, en worden van dichtbij opgevolgd door de instructeurs van de rijsschool. Tramchauffeurs die om veiligheidsredenen hun brevet verliezen, verliezen definitief het recht om nog een tram te besturen.
- Via sensibiliseringsacties tijdens het toeristische seizoen maken we mensen bewust van de risico's van de Kusttram.

De investeringen in een veiliger Kusttram liepen de voorbije vijf jaar op tot 58 miljoen euro. De geraamde investering voor 2012 en 2013 bedraagt nog eens 22 miljoen euro.

VEILIGHEIDSMONITOR BRENGT AGRESSIE IN KAART



Niet alleen de veiligheid in het verkeer, maar ook de veiligheid van personeelsleden en reizigers is een belangrijk speerpunt voor De Lijn. Sinds de implementatie van het Veilig op Weg - plan werd de zorg voor meer sociale veiligheid structureel ingebed in de bedrijfsorganisatie. De Veiligheidsmonitor vormt de basis voor onze aanpak. Het is een wetenschappelijk onderbouwd instrument dat alle incidenten in kaart brengt en op basis daarvan aanbevelingen doet voor aangepaste veiligheidsmaatregelen. Onder 'incidenten' verstaan we alle uitingen van agressie op of aan een voertuig waarbij personeelsleden betrokken zijn, of tussen reizigers onderling.



De Veiligheidsmonitor baseert zich op meldingen van incidenten uit negen verschillende bronnen, zowel interne (verslagen, camerabeelden) als externe (politie en klanten). In 2012 ontvingen we 4 388 meldingen van incidenten, een lichte daling met 139 of 3,1 procent tegenover 2011. In dat jaar bereikte het aantal meldingen een piek, maar die was gedeeltelijk het gevolg van de volledige integratie van meldingen uit het arrondissementeel informatiekrispunt (AIK) van de federale politie in West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Maken we abstractie van deze politionele meldingen, dan zien we evenwel dezelfde trend: het aantal meldingen steeg de voorbije jaren geleidelijk tot een piek van 2 841 meldingen in 2011, gevolgd door een stagnatie in 2012, met 2 821 meldingen.

Op basis van de frequentie en de aard van de incidenten die er plaatsvinden, kan een buurt worden ingeschaald als 'aandachtsbuurt'. Ondanks de stijging van het absolute aantal meldingen blijft het aantal aandachtsbuurten een dalende trend vertonen. In het vierde kwartaal van 2012 was in 98,8 procent van de 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 moest worden verzocht, bleef beperkt tot zes (0,1 procent van het totaal).

INVOERING NIEUW TICKETINGSYSTEEM VERTRAAGD





ReTiBo, het project voor de invoering van een nieuw registratie- en ticketingsysteem op de voertuigen van De Lijn, is gestart maar liep vertraging op. De Lijn heeft de leverancier in gebreke gesteld en de boeteclausules in het contract geactiveerd. Begin 2013 is de verderzetting van dit project dat voor De Lijn, haar klanten en chauffeurs zo belangrijk is opnieuw bekeken.

Het nieuwe systeem voorziet in de invoering van Mobib-chipkaarten voor de reizigers en van nieuwe boordcomputers voor de chauffeurs. Hiermee zullen we een zeer gedetailleerd inzicht krijgen in de werkelijke reizigersaantallen en -stromen, wat ons zal toelaten om bussen en trams efficiënter in te zetten.

Een gepland proefproject in Vlaams-Brabant kon door de vertraging slechts gedeeltelijk uitgevoerd worden. Ook de geplande vervanging van de gratis abonnementen voor 65-plussers door chipkaarten konden we niet tijdig realiseren.

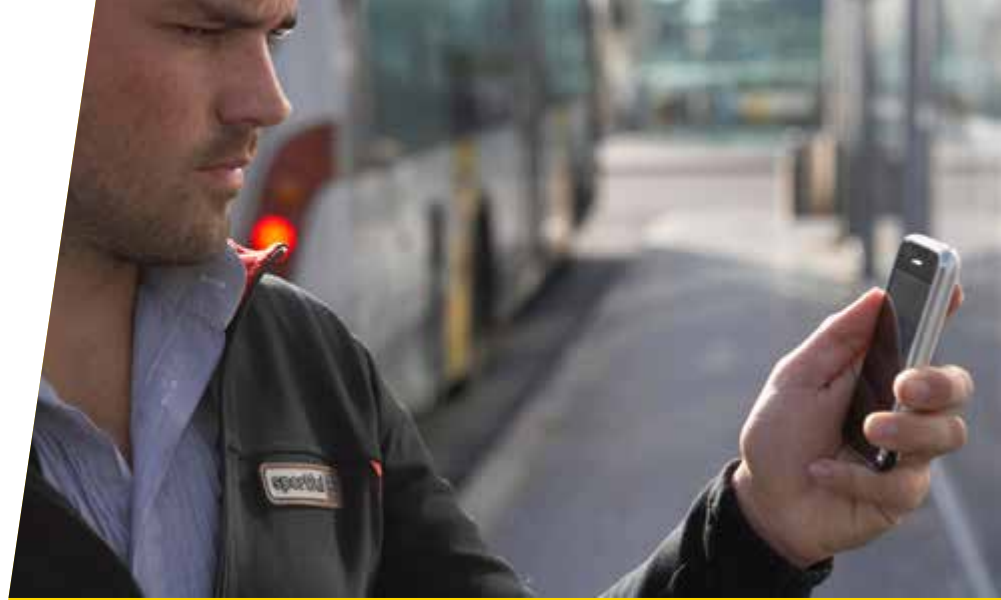
De Lijn besliste daarom om de geldigheidsduur van deze kaarten, die normaal afliep op 31 december 2012, te verlengen tot op het tijdstip dat de nieuwe Mobib-kaarten beschikbaar zijn.

GOEDE REISINFORMATIE VERLAAGT DREMPSEL VOOR REIZIGERS

Onderzoek door de UITP, de wereldfederatie van openbaarvervoerbedrijven, heeft aangetoond dat de beschikbaarheid van goede reisinformatie het aantal reizigers tot een kwart kan doen toenemen. Met ons 'RISE' project (Reisinformatie Systemen Extra) streven we er daarom naar om zoveel mogelijk informatie via zoveel mogelijk dragers aan te bieden. Onze reizigers kunnen zowel thuis als onderweg op de hoogte blijven via onze smartphone-apps, de mobiele routeplanner m.delijn.be en de portaalsite www.mijnlijn.be.

APPS VOOR ANDROID EN NOKIA

Na de lancering van de iPhone app in september 2011 lanceerde De Lijn in maart 2012 ook een app voor eigenaars van smartphones met een Android-besturingssysteem. Ook voor de twee besturingssystemen van Nokia-smartphones - Symbian en Windows Phone - werd een app ontwikkeld. De Lijn heeft met Nokia een overeenkomst afgesloten om onze info via webservices beschikbaar te stellen.



De Android app is gratis te downloaden via Google Play, de app-winkel van Google. Ze biedt volgende functies:

- Een route plannen met bus en/of tram in real time. De aankomsttijden aan de halte zijn berekend op basis van de actuele positie van de bus of tram. De app toont ook waar de dichtstbijzijnde halte en voorverkooppunten zijn.
- Adressen ingeven vanuit een contactenlijst of door een plaats aan te duiden op een kaart.
- Veelgebruikte reisadviezen en haltes opslaan en/of delen via Facebook, Twitter en e-mail.
- Een sms-ticket kopen.

Nokia Public Transport, de toepassing voor Nokia-toestellen, is beschikbaar in het Nederlands en het Engels. Ze is te downloaden op Marketplace (Windows) en in de Nokia Store (Symbian) en biedt volgende functies:

- De theoretische vertrektijden en de trajecten van alle bus- en tramlijnen bekijken.
- Een route van deur tot deur plannen.
- Veelgebruikte routes opslaan.

DE LIJN IN GOOGLE MAPS

Ook reizigers die niet over een smartphone beschikken, kunnen hun reis vooraf plannen, dankzij een integratie met Google Maps, de online kaartenapplicatie van Google. Die bevat nu de gegevens van 40 000 haltes (lijnummers en doorkomsttijden).

Reizigers kunnen de beste route laten berekenen door een naald op de kaart te plaatsen of door de plaats van vertrek en aankomst in te voeren. De routeplanner toont het gekozen traject en geeft een omschrijving van de route.

Google Maps is online te raadplegen op <http://maps.google.be> (pc) of op www.google.com/mobile/maps/ (smartphone).

ALLE INFORMATIE OP ÉÉN SITE

De portaalsite mijnlijn.be bundelt alle reisinformatie van De Lijn, zoals routeplanners, dienstregelingen en de beschikbare apps. De website wordt via verschillende kanalen gepromoot.

In september lanceerden we een nieuwe online toepassing (mijnlijn.be/haltenummer) waarbij men gewoon een haltenummer moet ingeven om te weten wanneer de volgende bus of tram eraan komt. Die haltenummers zijn te vinden aan de haltes zelf of op Google Maps. Ziekenhuizen, winkels en andere bedrijven of organisaties kunnen dit systeem ook gebruiken om informatie over haltes in de buurt op een scherm te tonen aan hun wachtende klanten.

Een folder waarin we de portaalsite voorstellen, werd onder meer verspreid via de Lijnwinkels en via gemeentelijke openbare plaatsen, zoals het gemeentehuis en de bibliotheek. De folder is ook digitaal raadpleegbaar op www.delijn.be en kan opgenomen worden in de digitale infokanalen van de gemeente.

DE LIJN OP FACEBOOK EN TWITTER

Twee op drie Belgische internetgebruikers zijn lid van een sociaalnetwerksite. Omdat daar ook veel reizigers van De Lijn bij zijn, beslisten we om ook aanwezig te zijn op de twee belangrijkste netwerksites, Facebook en Twitter. We plaatsen er dagelijks informatie en spelen in op vragen en opmerkingen van klanten. De omgangsvormen op

sociale media bieden de mogelijkheid om op een persoonlijke en humoristische manier in contact te komen met klanten, en snel in te spelen op thema's die bij het publiek leven.

Twee dagen na de lancering op 4 oktober hadden we al meer dan 1 000 volgers op Twitter en ruim 300 vrienden op Facebook. Eind januari 2013 had De Lijn 3 523 volgers op Twitter en 2 441 vrienden op Facebook. Beide kanalen hebben hun eigenheden. Zo is Facebook vooral geschikt om een breed verhaal te brengen en om reputatie-ondersteunend te werken. Twitter is vooral geschikt om snel informatie te verspreiden.

Sociale media zijn een belangrijk doorgeefluik voor klachten, opmerkingen en suggesties van klanten. Ons webcareteam houdt al die berichten in de gaten, en beslist aan de hand van een schema of ze erop moeten reageren. Dankzij spontane meldingen van reizigers, vooral via Twitter, kunnen we vaak snel reageren op vertragingen of andere problemen.

Naast het webcareteam bouwden we een redactieraad uit met medewerkers uit alle entiteiten van De Lijn die interessante berichten kunnen aanleveren via een webtool. Op de Centrale Diensten hebben we een socialmediacel die de coördinatie verzorgt, berichten publiceert en zich buigt over de vragen die via de webcare worden doorgegeven.



ENKELE TWEETS VAN DE LIJN:



Nu al 1019 volgers. Amazing! Allemaal 1019x bedankt!
Nog 67714 en we evenaren **@astridbryan**.



Mag je dwergpony meenemen op tram of bus? Nee: hond mag wel (aan de leiband), klein huisdier als het in kooitje zit. **#werelddierendag**



Controle oa in en rond **#bilzen** op lijnen 10-18-20a-28-34a-39-61-701-702-703-704-706-707.
Koop kaartje in VVK of **#smsticket voor opstap**.



Waar zijn die parkeerplaatsen? Parkeer op P+R en rij snel+gratis naar concert **#milking @realregi @sportpaleis #antwerpen met trams 2-3-6**

ENKELE TWEETS NAAR DE LIJN:

@delijn Ik heb een Buzzy Pazz, kan mijn zus er ook één nemen (zodat wij korting krijgen) ? Alvast bedankt :)

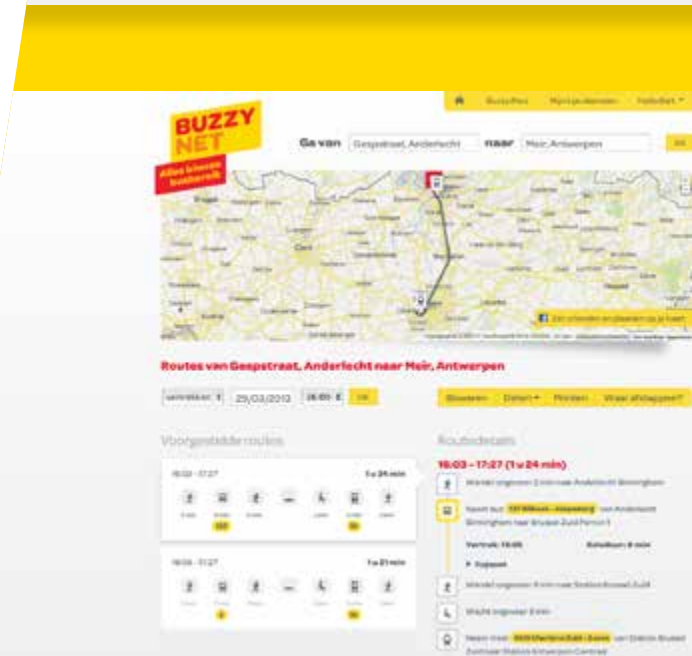
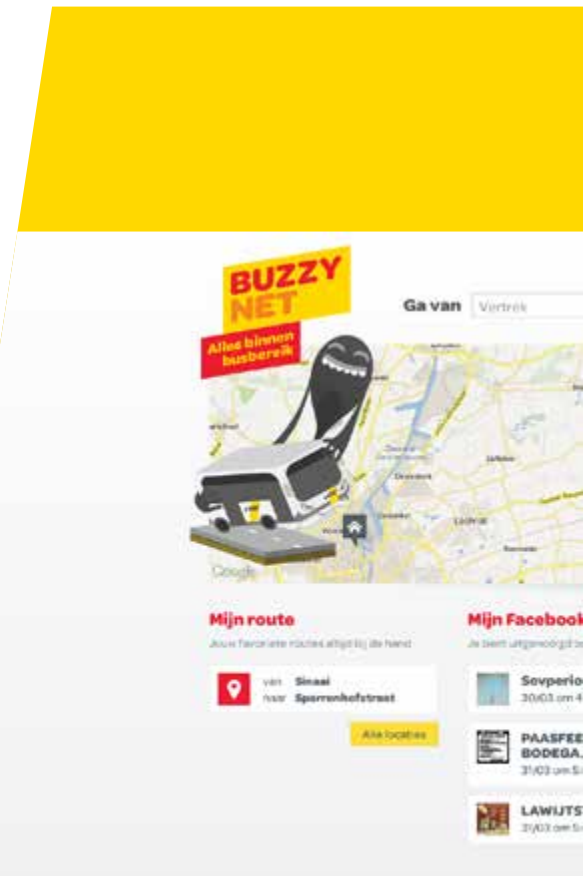
werkt routeplanner van **#DeLijn niet @delijn** ? of ligt het aan mijn pc

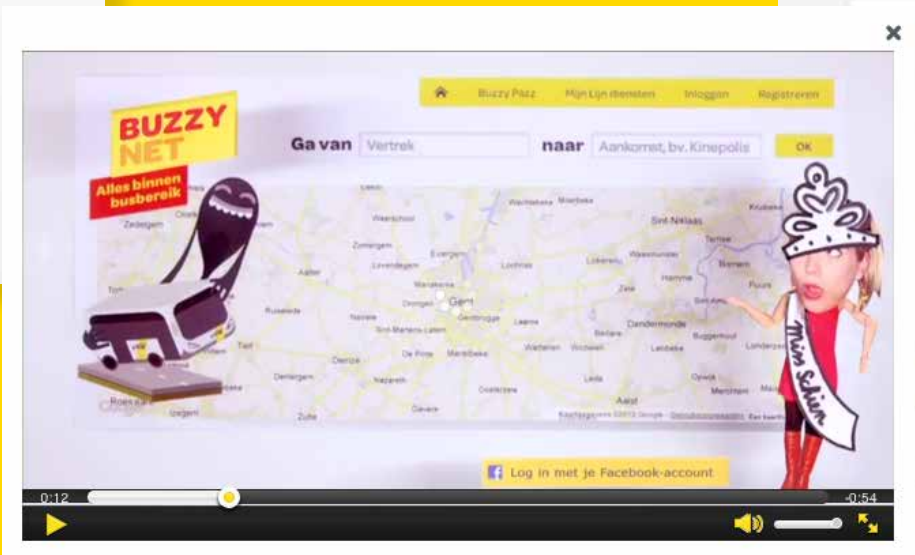
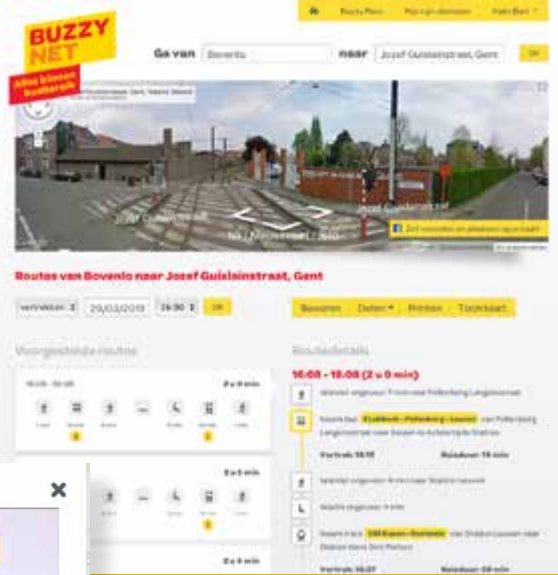
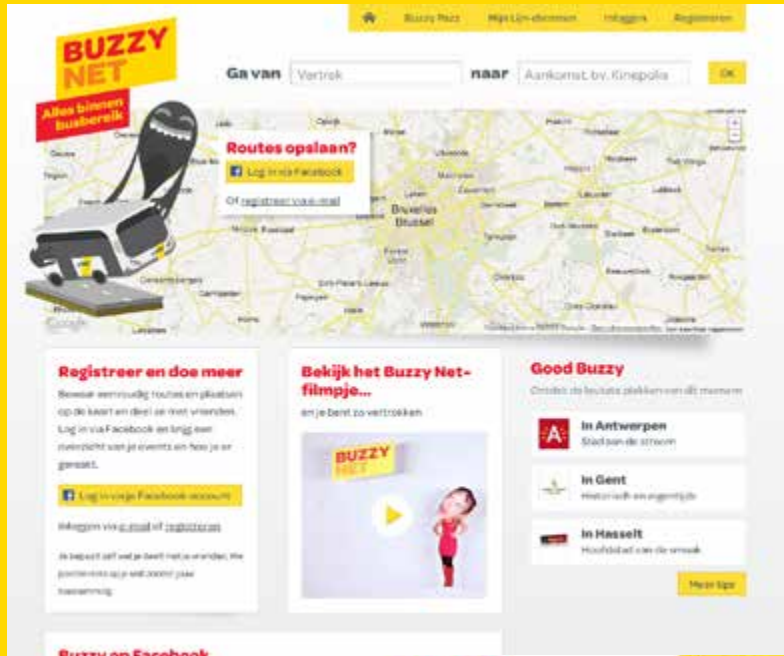
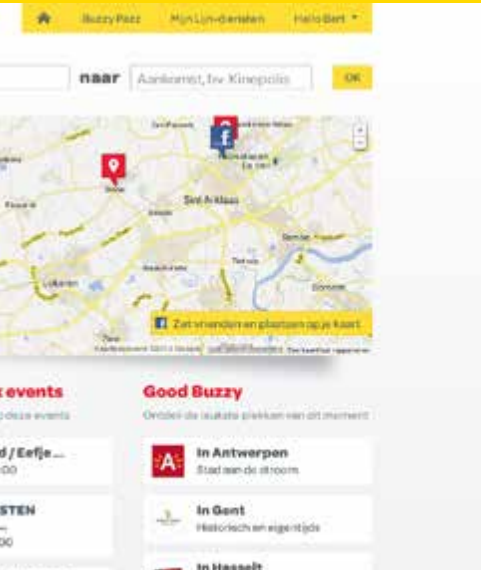
@delijn Is er een reden waarom de bus met nummer 602 soms gewoon niet afkomt? Heb dit al enkele keren voorgehad.

Bedankt **@delijn** ! bus 33 rijdt hoe langer hoe meer op tijd.
Het positieve aan jullie maatschappij mag ook eens vermeld worden!

BUZZY NET: ROUTEPLANNER OP MAAT VAN JONGEREN

In de herfst lanceerde De Lijn een sociale routeplanner voor jongeren. Het grote verschil met een klassieke routeplanner is dat gebruikers niet langer een adres moeten invoegen. Wie op Facebook zit, kan met één muisklik een rit plannen naar zijn Facebookvrienden en -activiteiten. Bovendien kan men alle routes en bestemmingen bewaren en delen met vrienden. De website is te raadplegen op buzzy.be.





SNELLER DOOR HET VERKEER



Bussen of trams die stilstaan in het verkeer zorgen voor stress bij de chauffeurs en de reizigers. Bovendien kosten de verloren uren geld: de extra tijd onderweg vertaalt zich in overuren voor de chauffeurs. De Lijn ijvert daarom samen met de wegbeheerders voor meer initiatieven die de doorstroming van bussen en trams bevorderen.

De behaalde snelheid van onze voertuigen ligt gemiddeld nog zowat 16 procent onder de 'wenssnelheid', zodat hier nog veel potentieel voor verbetering ligt.

LANGSTE VLAAMSE BUSBAAN

Langs de Haachtsesteenweg in Kampenhout en Steenokkerzeel werd in juli de langste busbaan in Vlaanderen in gebruik genomen. In de richting van Brussel is de busbaan 7,1 kilometer lang, in de richting van Haacht 3,9 kilometer. De busbaan halveert de rittijd op het traject van 20 tot 10 minuten. Het Agentschap Wegen en Verkeer investeerde op het traject ook in veiligere kruispunten en in een gescheiden riolering.

De Lijn kon op de busbaan twee nieuwe lijnen inleggen: de snelbus 470 tussen Brussel en Haacht en lijn 686 tussen Mechelen, Kampenhout en Zaventem. In totaal maken acht buslijnen gebruik van de busbaan: een snelbus, drie streeklijnen en vier schoolbussen. Tijdens de spits rijden er 18 bussen per uur over de busbaan, in de daluren 10 per uur.

Volgens onze projecties zouden er na vijf jaar 600 000 extra reizigers per jaar over het traject van de busbaan kunnen rijden. Meer en snellere bussen helpen immers om nieuwe reizigers aan te trekken die de auto thuis laten staan.

De busbaan maakt deel uit van het START-plan (Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling), voor de ontwikkeling van de luchthavenregio. De Vlaamse regering wil dat 40 procent van alle verplaatsingen van en naar de luchthavenregio met het openbaar vervoer gebeuren.

Ook de tram kan op sommige plaatsen en op piekmomenten gehinderd worden door filevorming. Een uniek verkeerssysteem met toeritdosering zorgt dat het gewone autoverkeer op piekmomenten even moet wachten, zodat de tram door kan.

De Lijn lanceerde in april 2012 zo'n systeem op het kruispunt van de Kortrijksepoortstraat met de Gentse stadsring (IJzerlaan/Charles de Kerchovelaan). Dat is een doorgangspunt voor de belangrijkste tramroute van de stad (lijn 1), die Flanders Expo verbindt met het station van Gent-Sint-Pieters, het centrum en Wondelgem/Evergem.

Het systeem wordt aangestuurd door een verkeerscamera die informatie geeft over de verkeersstromen. Als het autoverkeer de tram dreigt te belemmeren, worden de auto's in de richting van het centrum opgehouden door de verkeerslichten. De politie testte in het najaar een systeem om via handhavingscamera's overtredingen vast te stellen. De eerste resultaten zijn veelbelovend.

De toeritdosering is een gezamenlijk initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en de Stad Gent. De Vlaamse overheid financierde de realisatie en de handhaving voor een bedrag van 300 000 euro.

TOERITDOSERING GEEFT GENTSE TRAM VOORRANG

EEN EFFICIËNTE EN LERENDE ORGANISATIE

Sinds 1991 is De Lijn sterk gegroeid. Dat zet automatisch druk op onze organisatiestructuur. Bovendien moeten we, net als alle Vlaamse overheidsinstellingen, tegen 2014 een daling van het aantal personeelsleden realiseren. Omdat we dat op een sociale manier en zonder naakte ontslagen willen doen, hanteren we een aanwervingsstop: medewerkers die vertrekken, worden niet meer automatisch vervangen.

nog meer te werken aan een efficiëntere organisatie, die meer doet met minder mensen en middelen. Elke afdeling heeft dan ook de opdracht om na te gaan hoe de beschikbare capaciteit beter kan worden benut. Een reeks activiteiten, vooral in de administratie, zullen we stroomlijnen en bundelen in competence centers en shared services die voor heel De Lijn werken. Met het uittekenen hiervan is in 2012 begonnen.

Ook de kennis en ervaring van individuele medewerkers en afdelingen kan nuttig zijn voor de hele organisatie. Daarom hebben we ervoor gekozen om fors te investeren in opleiding en de uitwisseling van vaardigheden, via de diverse programma's van de Lijnacademie.



LEIDERSCHAPSTRAJECT

Een 'lerende organisatie' begint bij een inspirerende en motiverende leiding. Daarom is het Leiderschapstraject één van onze strategische prioriteiten. Het omvat verplichte opleidingen voor leidinggevend en hun betrokken medewerkers.

De deelnemers aan de opleiding leren hoe ze theoretische leiderschapsconcepten en strategische doelstellingen in de praktijk kunnen omzetten, en hoe ze hun managementvaardigheden verder kunnen ontwikkelen. Dankzij het traject worden ook persoonlijke banden gesmeed tussen de deelnemers.

Sinds 2011 zijn al een tweehonderdtal leidinggevend met het traject gestart. In 2013 komen het leidinggevend middenkader en het operationeel leidinggevend kader aan de beurt.

PASSIE VOOR DE KLANT

Klantgerichtheid is een basiswaarde voor De Lijn, maar we beseffen dat het voor onze medewerkers niet evident is om altijd en overal klantvriendelijk te zijn. Vooral onze chauffeurs, die toch het dagelijkse aanspreekpunt zijn voor de meeste reizigers, komen soms in moeilijke situaties terecht. Voor hen hebben we in 2012 een nieuwe leermodule opgezet om assertiever met klanten te leren omgaan.

Deze tweedaagse opleiding past binnen het pakket van voortgezette opleidingen voor de chauffeurs. Alle chauffeurs zullen deze extra opleiding krijgen. Bij de nieuwe chauffeurs gebeurt dit bij voorkeur meteen na hun basisopleiding. De lessen starten in de lente van 2013.

In de opleiding leggen we de link tussen de waarden van De Lijn en de dagelijkse praktijk van de chauffeurs. De deelnemers leren stress herkennen en beheersen, en krijgen tips om zich assertief te gedragen. De opleiding voorziet ook ruimte om ervaringen uit te wisselen en van elkaar te leren

PROEFPROJECT TELEWERKEN

Telewerk kan helpen om te besparen op verplaatsingstijd en gereden kilometers. Uiteraard kan deze nieuwe vorm van werken alleen plaatsvinden in een veilige technologische omgeving, en met duidelijke spelregels. Om daar ervaring mee op te doen, hebben we in het najaar van 2012 een proefproject opgestart in de Centrale Diensten en de provinciale zetel van Vlaams-Brabant. In de loop van 2013 evalueren we dit proefproject en bekijken we hoe we dat verder kunnen uitrollen binnen de organisatie.

De Lijn onderscheidt twee types telewerk: aanvullend telewerk (voor of na een dienstopdracht buitenshuis) en occasioneel telewerk (in uitzonderlijke omstandigheden). Beide categorieën hebben hun eigen spelregels.

NIEUW TOPTALENT

De Lijn heeft de voorbije jaren een reputatie verworven als een kweekvijver voor toptalenten met een brede visie op maatschappij en mobiliteit. Ook in 2012 hebben we de bedrijfstop versterkt met enkele door de wol geverfde managers. Drie directeuren verlieten De Lijn en werden vervangen. Ook kwamen er drie nieuwe afdelingshoofden in dienst.

Anne-Marie Van Wesemael, vroeger verantwoordelijk voor het projectenbureau werd het nieuwe afdelingshoofd Aankoop & Bevoorrading. Mark Cammaerts ruilde zijn stoel als hoofd Marktonderzoek & Mobiliteitsontwikkeling in Antwerpen voor de functie van afdelingshoofd Marketing & Communicatie bij de Centrale Diensten. Ivan Van Cauwenberghe werd het nieuwe afdelingshoofd Personeel voor de entiteit Oost-Vlaanderen.

Sonia Frey ging op 14 mei aan de slag als directeur Personeelsbeleid, in opvolging van Paul Raa. Ze is nu de derde vrouw in de directie van De Lijn, op een totaal van tien directeuren. Sonia Frey is psychologe van opleiding en deed ervaring op in verschillende HR-functies bij Unilever, De Post en EDF Luminus. Sonia Frey: 'De Lijn is meer dan een vervoermaatschappij, ik kreeg meteen het beeld van een menselijke en mensgerichte omgeving waarin de klant centraal staat. Voor zo'n bedrijf wil ik werken.'

Lode De Kesel, de directeur van de entiteit Antwerpen, werd op 1 september aangesteld tot directeur Techniek. Hij is onder meer verantwoordelijk voor de implementatie van Nieuwe Wegen voor Techniek, en zal de infrastructuurwerken van het 'Masterplan 2020 Antwerpen' blijven trekken. Hij begon in 1978 als ingenieur bij de bijzondere studiedienst Premetro (MIVA) en heeft een grote expertise in metrowerken en bovengronds openbaar vervoer. Er wordt gezocht naar een opvolger voor de functie van directeur entiteit Antwerpen.



Johan Van Looy volgt op 1 april 2013 Francy Peeters op als directeur van De Lijn Vlaams-Brabant, waar hij de uitbouw van het openbaar vervoer in de komende jaren mee zal aansturen. Johan Van Looy volgde opleidingen in Rechten, Financieel Beheer en Management, en deed een ruime ervaring op als mobiliteitspecialist bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en bij de NMBS. Als teamspeler die een sterke affiniteit heeft met Brussel is hij goed geplaatst om de mobiliteitsdossiers in Vlaams-Brabant aan te pakken, in samenwerking met de collega's van de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Johan Van Looy: 'Een monument als Francy Peeters opvolgen is geen eenvoudige opdracht. Ik ben er echter van overtuigd dat ik met mijn ervaring in de mobiliteitssector een meerwaarde voor De Lijn zal betekenen.'



BALANS OP 31 DECEMBER 2012

| ACTIVA IN DUIZENDEN EURO | | |
|---|------------------|-----------|
| Vaste Activa | 2012 | 2011 |
| Oprichtingskosten | | 931 |
| Immateriële vaste activa | 4 977 | 2 533 |
| Materiële vaste activa | 1 270 670 | 1 235 921 |
| Terreinen en gebouwen | 428 825 | 361 656 |
| Installaties, machines en uitrusting | 69 563 | 55 932 |
| Meubilair en rollend materieel | 228 744 | 189 073 |
| Leasing en soortgelijke rechten | 200 099 | 256 528 |
| Overige materiële vaste activa | 4 192 | 21 118 |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | 339 248 | 351 614 |
| Financiële vaste activa | 25 274 | 25 272 |
| 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 | 50 | 48 |
| Aandelen | 6 | 6 |
| Vorderingen en borgtochten in contanten | 44 | 42 |
| Vlottende Activa | | |
| Vorderingen op meer dan een jaar | 7 049 | 7 790 |
| Overige vorderingen | 7 049 | 7 790 |
| Vorraden en bestellingen in uitvoering | 29 424 | 29 921 |
| Vorraden | 29 424 | 29 921 |
| Grond- en hulpstoffen | 29 380 | 29 788 |
| Goederen in bewerking | 45 | 133 |
| Vorderingen op ten hoogste een jaar | 502 075 | 262 532 |
| Handelsvorderingen | 23 717 | 30 160 |
| Overige vorderingen | 478 358 | 232 372 |
| Geldbeleggingen | 4 087 | 4 024 |
| Overige beleggingen | 4 087 | 4 024 |
| Liquide middelen | 618 | 1 669 |
| Overlopende rekeningen | 10 403 | 10 611 |
| TOTAAL ACTIVA | 1 854 578 | 1 581 204 |

PASSIVA IN DUIZENDEN EURO

| Eigen vermogen | 2012 | 2011 |
|--|------------------|------------------|
| 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 | -39 056 |
| Kapitaalsubsidies | 1 058 353 | 1 013 144 |
| Voorzieningen en uitgestelde belastingen | | |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | 81 799 | 79 441 |
| Pensioenen en soortgelijke verplichtingen | 22 546 | 21 721 |
| Grote herstellings- en onderhoudswerken | 22 159 | 23 462 |
| Overige risico's en kosten | 37 094 | 34 258 |
| Schulden | | |
| Schulden op meer dan een jaar | 125 450 | 149 893 |
| Financiële schulden | 122 434 | 146 975 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen | 6 560 | 7 165 |
| Kredietinstellingen | 115 874 | 139 810 |
| Overige schulden | 3 016 | 2 918 |
| Schulden op ten hoogste een jaar | 334 716 | 230 407 |
| Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen | 24 541 | 27 317 |
| Financiële schulden | 114 324 | |
| Kredietinstellingen | 114 324 | |
| Handelsschulden | 99 504 | 107 383 |
| Leveranciers | 99 504 | 107 383 |
| Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen | 695 | 400 |
| Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten | 94 160 | 94 502 |
| Belastingen | 14 629 | 14 504 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | 79 532 | 79 998 |
| Overige schulden | 1 492 | 805 |
| Overlopende rekeningen | 99 238 | 91 882 |
| TOTAAL PASSIVA | 1 854 578 | 1 581 204 |

RESULTATENREKENING OP 31 DECEMBER 2012

| KOSTEN IN DUIZENDEN EURO | | |
|--|------------------|------------------|
| Bedrijfsresultaten | 2012 | 2011 |
| Bedrijfskosten | 1 095 753 | 1 062 346 |
| Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen | 84 103 | 80 908 |
| Aankopen | 84 751 | 81 450 |
| Voorraad: afname (toename) +/- | -648 | -542 |
| Diensten en diverse goederen | 444 617 | 430 793 |
| Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen +/- | 475 830 | 467 225 |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 86 579 | 83 510 |
| Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen) +/- | 978 | -2 999 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- | 2 358 | -1 403 |
| Andere bedrijfskosten | 1 287 | 4 312 |
| Financiële resultaten | | |
| Financiële kosten | 5 681 | 6 944 |
| Kosten van schulden | 6 280 | 6 848 |
| Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen +/- | -1 | -76 |
| Andere financiële kosten | -599 | 172 |
| Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting +/- | -1 420 | -19 923 |
| Uitzonderlijke resultaten | | |
| Uitzonderlijke kosten | 2 117 | 2 193 |
| Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 1 738 | 1 961 |
| Andere uitzonderlijke kosten | 379 | 232 |
| Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/- | 700 | -18 646 |
| Belastingen op het resultaat +/- | 700 | 382 |
| Belastingen | 700 | 382 |
| Winst (Verlies) van het boekjaar +/- | | -19 028 |
| 71 Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/- | | -19 028 |
| Te bestemmen winst (verlies) +/- (zie toelichting p. 89) | 99 529 | -39 056 |
| Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/- | | -19 028 |
| Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar +/- | 99 529 | -20 028 |
| Over te dragen winst (verlies) +/- | 99 529 | -39 056 |

OPBRENGSTEN IN DUIZENDEN EURO

| Bedrijfsresultaten | 2012 | 2011 |
|---|------------------|----------------|
| Bedrijfsopbrengsten | 1 036 870 | 991 600 |
| Omzet | 1 001 382 | 958 499 |
| Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname) +/- | -88 | -7 |
| Geproduceerde vaste activa | 6.942 | 8 125 |
| Andere bedrijfsopbrengsten | 28 635 | 24 983 |
| Financiële resultaten | | |
| Financiële opbrengsten | 63 143 | 57 767 |
| Opbrengsten uit financiële vaste activa | | 0 |
| Opbrengsten uit vlottende activa | 79 | 80 |
| Andere financiële opbrengsten | 63 064 | 57 686 |
| Uitzonderlijke resultaten | | |
| Uitzonderlijke opbrengsten | 4 237 | 3 470 |
| Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA & MVA | 200 | 200 |
| Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa | 1 474 | 458 |
| Andere uitzonderlijke opbrengsten | 2 563 | 2 812 |



TOELICHTING 2012

| TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO | | |
|--|----------------|------------|
| Staat van de oprichtingskosten | 2012 | 2011 |
| Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar | | 931 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Afschrijvingen | 931 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | | |
| Staat van de immateriële vaste activa | | |
| Kosten van onderzoek en ontwikkeling | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 10 448 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 469 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 53 | |
| Overboeking van een post naar een andere | 5 499 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 16 364 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011 | | 7 915 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 3 525 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 53 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2012 | 11 387 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 4.977 | |
| Staat van de materiële vaste activa | | |
| Terreinen en gebouwen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 606 180 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 372 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 19 141 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | 108 309 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 695 720 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2011 | | 244 525 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 25 069 | |
| Afgeboekt na overdracht en buitengebruikstelling | 19 141 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | 16 443 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | 266 895 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 428 825 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

| | 2012 | 2011 |
|--|----------------|---------|
| Installaties, machines en uitrusting | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 158 238 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 1 937 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 1 406 | |
| Overboekingen van een post naar een andere | 22 575 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 181 345 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011 | | 102 306 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 10 881 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 1 406 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | 111 782 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 69 563 | |
| Meubilair en rollend materieel | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 374 273 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 1 247 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 16 323 | |
| Overboekingen van een post naar een andere +/- | 140 720 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 499 917 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011 | | 185 200 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt via de resultatenrekening | 24 139 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 16 323 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | 78 157 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | 271 173 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 228 744 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

| | 2012 | 2011 |
|--|----------------|---------|
| Leasing en soortgelijke rechten | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 568 976 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 71 362 | |
| Overboeking van een post naar een andere +/- | -122 217 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 375 396 | |
| Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2011 | | 312 448 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 24 133 | |
| Teruggenomen | 200 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 71 362 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | -89 720 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | 175 298 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 200 099 | |
| Waarvan | | |
| Meubilair en rollend materieel | 200 099 | |
| Overige materiële vaste activa | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 29 203 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 13 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 4 | |
| Overboeking van een post naar een andere +/- | -21 249 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 7 964 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011 | | 8 084 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Geboekt | 571 | |
| Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen | 4 | |
| Overgeboekt van een post naar een andere +/- | -4 879 | |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2012 | 3 772 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 4 192 | |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 351 614 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa | 122 621 | |
| Overdrachten en buitengebruikstellingen | 1 349 | |
| Overboekingen van een post naar een andere +/- | -133 637 | |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 339 248 | |
| NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 | 339 248 | |

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO

Staat van de financiële vaste activa 2012 2011

Verbonden ondernemingen deelnemingen en aandelen

| | | |
|------------------------------------|--------|--------|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 25 209 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 25 209 | |

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 25 209

Ondernemingen met deelnemingsverhouding deelnemingen en aandelen

| | | |
|------------------------------------|----|----|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 15 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 15 | |

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 15

Andere ondernemingen deelnemingen en aandelen

| | | |
|------------------------------------|---|---|
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2011 | | 6 |
| Aanschaffingswaarde per 31.12.2012 | 6 | |

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 6

Andere ondernemingen vorderingen

| | | |
|--|---|----|
| Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar | | 42 |
| Mutaties tijdens het boekjaar | | |
| Toevoegingen | 3 | |
| Terugbetalingen | 1 | |

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2012 44

Deelnemingen en maatschappelijke rechten in andere ondernemingen

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

Geldbeleggingen en overlopende rekeningen (Activa)

Overige geldbeleggingen

| | | |
|-----------------------|-------|-------|
| Vastrentende effecten | 4 087 | 4 024 |
|-----------------------|-------|-------|

TOELICHTING IN DUIZENDEN EURO**Overlopende rekeningen 2012**

| | |
|---|-------|
| Over te dragen kosten : minderwaarde Franse Lease | 1 798 |
| Over te dragen kosten : onderhoudscontracten | 1 283 |
| Over te dragen kosten : uitgestelde matching facturen | 3 937 |

Staat van het kapitaal

| | | |
|-------------------------------------|---------------|-----------|
| Aandelen op naam | Bedrag X 1000 | Aantal |
| Geplaatst kapitaal (per 31.12.2012) | 53 951 | 2 706 052 |

Vorzieningen voor overige risico's en kosten 2012

| | |
|--|--------|
| Overige risico's en kosten: | |
| Vorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar | 20 364 |
| Vorzieningen voor milieu (VLAREM 2) | 4 792 |
| Vorzieningen geschillen | 11 390 |
| Voorziening Lijnwerk | 548 |

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

| Schulden met een oorspronkelijke looptijd van meer dan één jaar | hoogstens één jaar | meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar | meer dan vijf jaar |
|--|--------------------|---|--------------------|
| Financiële schulden: | 24 541 | 83 138 | 39 295 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar) | 605 | 2 265 | 4 295 |
| Kredietinstellingen | 23 937 | 80 874 | 35 000 |
| Overige schulden | | | 3 016 |
| TOTAAL | 24 541 | 83 139 | 42 311 |

Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen 2012

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Financiële schulden: | 146 975 |
| Niet achtergestelde obligatieleningen | 7 165 |
| Kredietinstellingen | 139 810 |
| Overige schulden | 186 |

TOTAAL 147 161**Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten 2012**

| | |
|--|--------|
| Belastingen | |
| Niet vervallen belastingsschulden | 14 629 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | |
| Andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten | 79 531 |

L&M

Fortveid

Bus 106042

411 Andersen
412 Andersen
414 Andersen

780 Winger
N24 Nordbus Andersen

www.drtj.no

L&M

Fortveid

Tram 106042

5 Løyen
10 Akershus

Bus

140 Winger
141 Winger
410 Andersen

www.drtj.no

Information panel with text and graphics, including a map and schedule details.



IN DUIZENDEN EURO

Overlopende rekeningen

2012

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Toe te rekenen kosten | |
| Intresten leningen | 1 094 |
| Over te dragen opbrengsten | |
| Spreiding abonnementen | 27 558 |
| Voorverkoop distributeurs | 7 295 |
| Te affecteren investeringen | 33 914 |
| Concessie LijnCom | 9 859 |
| Alternatieve financieringstransacties | 8 933 |
| Gesubsidieerde vaste activa | 7 545 |

Bedrijfsresultaten

2012

2011

| | | |
|--|------------|------------|
| Werknemers ingeschreven in het personeelsregister | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 8 301 | 8 565 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 7 875,3 | 7 992,2 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 12 674 965 | 12 797 637 |
| Personeelskosten | | |
| Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen | 291 824 | 286 662 |
| Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen | 138 186 | 135 167 |
| Werkgeverspremies voor buitenwettelijke verzekeringen | 170 | 240 |
| Andere personeelskosten | 21 617 | 22 652 |
| Ouderdoms- en overlevingspensioenen | 24 033 | 22 505 |
| Voorzieningen voor pensioenen | | |
| Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- | 825 | -319 |
| Waardeverminderingen | | |
| Op voorraden en bestellingen in uitvoering: | | |
| Geboekt | 1 056 | 339 |
| Op handelsvorderingen | | |
| Geboekt | 284 | 2 |
| Teruggenomen | 362 | 3 340 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | | |
| Toevoegingen | 10 880 | 5 592 |
| Bestedingen en terugnemingen | 8 521 | 6 996 |
| Andere bedrijfskosten | | |
| Bedrijfsbelastingen en -taksen | 658 | 831 |
| Andere kosten | 629 | 3 481 |
| Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen | | |
| Totaal aantal op de afsluitingsdatum | 141 | 101 |
| Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten | 149,0 | 173,6 |
| Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren | 274 497 | 318 170 |
| Kosten voor de onderneming | 12 901 | 14 347 |

| Financiële resultaten | 2012 | 2011 |
|--|---------------|---------------|
| Andere financiële opbrengsten | | |
| Kapitaalsubsidies | 62 582 | 57 275 |
| Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio | 931 | 134 |
| Waardeverminderingen op vlottende activa | | |
| Geboekt | 1 | 9 |
| Teruggenomen | 2 | 85 |
| 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 | 2012 | |
| Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen | 700 | |
| BTW en belastingen ten laste van derden | 2012 | 2011 |
| In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde | | |
| Aan de onderneming (aftrekbaar) | 87 835 | 79 426 |
| Door de onderneming | 39 184 | 30 093 |
| Ingehouden bedragen ten laste van derden als | | |
| Bedrijfsvoorheffing | 69 624 | 68 232 |
| Roerende voorheffing | 43 | 46 |
| Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen | 2012 | |
| 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 | 39 | |
| Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa Hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie | 174 062 | |
| Betrekkingen met verbonden ondernemingen en met ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat | 2012 | 2011 |
| Verbonden onderneming | | |
| Financiële vaste activa | 25 209 | 25 209 |
| Deelnemingen | 25 209 | 25 209 |
| Vorderingen op verbonden ondernemingen | 6 609 | 8 745 |
| Op hoogstens één jaar | 6 609 | 8 745 |
| Schulden | 256 | 378 |
| Op hoogstens één jaar | 256 | 378 |
| Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat | 2012 | 2011 |
| Financiële vaste activa: deelnemingen | 15 | 15 |
| Financiële betrekkingen met | 2012 | |
| 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 | 88 | |
| Bezoldiging van de commissarissen | 70 | |

SOCIALE BALANS OP 31 DECEMBER 2012

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) | 3. P. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (vorig boekjaar) |
|--|---------------------------|----------------------------|---|--|
| GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS | 6 766,6 | 1 631,9 | 7 875,3 | 8 023,3 |
| AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN | 10 212 086 | 2 462 879 | 12 674 965 | 12 797 637 |
| PERSONEELSKOSTEN* | 364 009 | 87 789 | 451 797 | 444 720 |
| BEDRAG VAN DE VOORDELEN BOVENOP HET LOON* | - | - | 21 299 | 21 366 |

* 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 | 6 664 | 1 637 | 7 787,5 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 6 610 | 1 631 | 7 729,5 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 44 | 4 | 47,0 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK | 2 | | 2,0 |
| VERVANGINGSOVEREENKOMST | 8 | 2 | 9,0 |
| VOLGENS HET GESLACHT EN HET STUDIENIVEAU | | | |
| MANNEN | 5 596 | 1 189 | 6 410,6 |
| LAGER ONDERWIJS | 950 | 253 | 1 141,0 |
| SECUNDAIR ONDERWIJS | 3 509 | 695 | 3 967,0 |
| HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 1 010 | 214 | 1 156,4 |
| UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 127 | 27 | 146,2 |
| VROUWEN | 1 068 | 448 | 1 376,9 |
| LAGER ONDERWIJS | 230 | 94 | 283,8 |
| SECUNDAIR ONDERWIJS | 662 | 270 | 861,6 |
| HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 145 | 69 | 188,5 |
| UNIVERSITAIR ONDERWIJS | 31 | 15 | 43,0 |
| VOLGENS DE BEROEPSCATEGORIE | | | |
| DIRECTIEPERSONEEL | 10 | | 10,0 |
| BEDIENDEN | 1 406 | 374 | 1 666,4 |
| ARBEIDERS | 5 248 | 1 263 | 6 111,1 |
| ANDERE | | | |

Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen

| Tijdens het boekjaar | 1. Uitzendkrachten | 2. Ter beschikking van de onderneming gestelde personen |
|---|--------------------|---|
| GEMIDDELD AANTAL TEWERKGESTELDE PERSONEN | 107,0 | 42,0 |
| AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN | 206 292 | 68 205 |
| KOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 6 422 | 6 479 |

* 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 | 521 | 3 | 523,2 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 273 | 2 | 274,6 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 248 | 1 | 248,6 |
| 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 | 629 | 177 | 737,0 |
| VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST | | | |
| OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD | 375 | 176 | 482,5 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD | 254 | - | 254,0 |
| OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK | - | - | - |
| VERVANGINGSOVEREENKOMST | - | 1 | 0,5 |
| VOLGENS DE REDEN VAN BEËINDIGING VAN DE OVEREENKOMST | | | |
| PENSIOEN | 51 | 32 | 71,0 |
| WERKLOOSHEID MET BEDRIJFSTOESLAG | 56 | 84 | 110,0 |
| AFDANKING | 110 | 14 | 119,0 |
| ANDERE REDEN | 412 | 47 | 437,0 |

Inlichtingen over de opleiding voor de werknemers tijdens het boekjaar

| Totaal van de beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|--|---------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 3 771 | 857 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 170 189 | 30 292 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 6 891 | 1 391 |
| WAARVAN BRUTOKOSTEN RECHTSTREEKS VERBONDEN MET DE OPLEIDING* | 6 891 | 1 391 |

* In duizenden euro

| Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever | Mannen | Vrouwen |
|---|--------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 216 | 47 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 4 366 | 938 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 118 | 25 |

* In duizenden euro

| Totaal van de initiële beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van dewerkgever | Mannen | Vrouwen |
|--|--------|---------|
| AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS | 58 | 13 |
| AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN | 468 | 100 |
| NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING* | 14 | 3 |

* In duizenden euro



LJM

Bus Poelstraat
81 Densse

Belbus 125
Calle
Densse
Nieuwe

84 Densse

202501

www.delipb.be

8

Wi-Fi

ons DL naar 4884

SAMENVATTING VAN DE WAARDERINGSREGELS

OPRICHTINGSKOSTEN

De kosten bij uitgifte van leningen, het disagio en de kosten voor toekenning gewestwaarborg worden geboekt op het actief van de balans voor het bedrag van de gedane uitgaven. Ze worden afgeschreven in gelijke tranches over de looptijd van de leningen waarop ze betrekking hebben. Het rekendecreet weerhoudt evenwel geen oprichtingskosten. Derhalve werden deze in 2012 volledig afgeschreven en de restwaarde op overlopende rekeningen gezet om verder gespreid in kosten te nemen.

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 % |
| MIDIBUSSEN | 10 jaar | 10 % |
| INFORMATICAMATERIAAL: HARDWARE EN SOFTWARE | 3 jaar | 33,33 % |
| VERNIEUWING ACTIVA EN AANKOOP OP DE OVERBLIJVENDE LEVENSDUUR 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 euro onder de handelsvorderingen) alsook voor het saldo op de staatstoelage van 1985 (ten bedrage van 3.86 miljoen euro 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 euro op het Vlaamse Gewest m.b.t. dossiers voor 2007. Deze vordering is aflopend gezien de voorziening voor brugpensioenen, waarvan de opzeg een aanvang nam in 2008, ten laste worden genomen.

VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

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

De goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering worden geboekt tegen vervaardigingsprijs, die zowel directe als indirecte kosten omvat.

GELDBELEGGINGEN EN LIQUIDE MIDDELEN

De vastrentende effecten worden in de balans opgenomen voor hun aanschaffingswaarde.

OVERLOPENDE REKENINGEN

De overlopende rekeningen omvatten:

Op het actief

- de kosten die betrekking hebben op de volgende boekjaren, evenals de opbrengsten met betrekking tot het boekjaar die zullen ontvangen worden in de loop van het volgende boekjaar. Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast, die wat betreft de vooruitbetaalde huur op de sale-and-rent-back transacties nagenoeg gelijk loopt met de initiële afschrijvingstermijn.

Op het passief

- de kosten met betrekking tot het boekjaar, maar te betalen tijdens het volgende boekjaar evenals de opbrengsten, verworven in de loop van het boekjaar of vorige boekjaren, maar toe te rekenen aan volgende boekjaren, o.a. de opbrengsten en meerwaarden met betrekking tot de alternatieve financieringstransacties ten bedrage van 8,9 miljoen euro (11,4 miljoen euro in 2011). 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 2012 werd 6,8 miljoen euro (7,7 miljoen euro in 2011) geaffecteerd via lopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de kapitaalsubsidies. Tot nu bedraagt deze 9,9 miljoen euro.

Het resultaat m.b.t. het rollend materieel opgenomen in sale en lease back verrichtingen. In toepassing van de betreffende boekhoudwetgeving en ingevolge ingewonnen advies, wordt:

- het resultaat op deze verrichtingen gespreid over de looptijd van de leasings;
- niettegenstaande CBN advies 163 aan de leasingsschulden, gezien de door De Lijn gedane vooruitbetalingen en in het licht van de door de Raad van Bestuur vastgestelde onderlinge samenhang der contracten, geen uitdrukking gegeven. Voor de in 2000 t.e.m. 2006 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingsschuld 242,5 miljoen euro per 31/12/2012 (333,7 miljoen euro in 2011);
- door de classificatie van de geleasede activa, uitdrukking gegeven aan de gebruiksrechten in hoofde van de VVM. Voor de vaste activa in leasing waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, bevestigen wij onze intentie over te gaan tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat De Lijn de beschikking blijft behouden over de activa tot het einde van de afschrijvingstermijn.

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

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN

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

De Lijn is eigen verzekeraar voor schadegevallen voortvloeiend uit schade aan derden tot 500 K euro. Voor deze schadegevallen wordt het risico telkens ingeschat en dit steeds op een meer accurate wijze. De voorziening bedraagt 17,0 miljoen euro (18,2 miljoen euro in 2011).

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 31/12/2012 is 4,8 miljoen euro (5,2 miljoen euro in 2011) voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris en van de begroting van de saneringskosten. Voor haar activiteiten gebruikt De Lijn vaste activa die intensief en met een vooropgestelde levensduur worden gebruikt.

Ten einde de vooropgestelde levensduur te bereiken zijn periodiek grote herstellingen en groot onderhoud nodig. Om de kost van groot onderhoud en grote herstellingen te spreiden over een levensduur van de activa werd hiervoor een voorziening aangelegd van 22,2 miljoen euro (23,5 miljoen euro in 2011).

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

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

KAPITAALSUBSIDIES

(bedragen in K euro)

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 444,0 miljoen euro toegekende vastleggingen, doch nog te vorderen. In strijd met advies 125/1CBN wordt geen volledige uitdrukking gegeven aan deze vordering. Reeds 76,4 miljoen euro zijn vorderbaar op basis van ontvangen dotatiebesluiten.

PPS-CONSTRUCTIE

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 369,4 miljoen euro. In 2012 werden 12,5 miljoen euro als beschikbaarheidsvergoeding geboekt (2,1 miljoen euro in 2011).

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 miljoen euro 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 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 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 11,4 miljoen euro in 2012 waarvan 1 miljoen euro voor dossiers exploitanten (2 miljoen euro in 2011).

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 2012. Per 31.12.2012 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 140,1 miljoen euro (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 22,5 miljoen euro (21,7 miljoen euro in 2011) 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.

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

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

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

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

Hiervoor werden door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1992 tot 2011 een bedrag van 139,2 miljoen euro voorzien in de exploitatierekening. In 2012 bedroeg deze patronale bijdrage 8,8 miljoen euro.

Per 31 december 2012 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt : korte termijnverplichtingen voor 128,4 Mio euro (geschatte waarde), lange termijnverplichtingen voor 170,0 Mio euro (geschatte waarde) en een belegd vermogen van 169,8 Mio euro. Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de korte termijn verplichtingen en een tekort van 0,2 Mio euro 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 0,2 Mio euro werd niet voorzien per 31 december 2012. Het tekort

van 17,1 miljoen euro per 31 december 2011 heeft aanleiding gegeven tot een herstelplan dat goedgekeurd werd door de FSMA in 2012.

Ten gevolge van dit herstelplan moeten bijkomende dotaties gestort worden indien de vooropgezette dekkingsgraad niet gerespecteerd wordt zodat het tekort over 7 jaar (periode 2012-2018) ingehaald zal zijn. Per 31 december 2012, bedraagt het tekort - mede door een herstel van de beurzen in 2012 - slechts 0,2 miljoen euro. Indien het tekort volledig weggewerkt is, 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 2012 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 34,7 miljoen euro ten opzichte van 31 december 2011. Het verschil verklaart zich als volgt:

| | |
|--|-------------|
| AANSCHAFFINGEN MET INBEGRIJF VAN DE GEPRODUCEERDE VASTE ACTIVA | 126,2 |
| OVERDRACHTEN EN BUITENGEBRUIKSTELLINGEN | - 1,4 |
| AFSCHRIJVINGEN GEBOEKT VIA DE RESULTATENREKENING | - 84,8 |
| NAAR IMMATERIËLE VASTE ACTIVA | - 5,5 |
| TERUGGENOMEN | + 0,2 |
| | 34,7 |

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar 478,4

Deze rubriek verhoogde in 2012 met 246, miljoen euro. Voornaamste elementen van deze rubriek:

| | |
|--|-------|
| HET NOG DOOR HET VLAAMSE GEWEST VERSCHULDIGDE SALDO VOOR EXPLOITATIEBIJDAGEN (286 MILJOEN REEDS GESTORT IN 2013) | 379,9 |
| VORDERING OP HET VLAAMSE GEWEST WEGENS AANGELEGDE VOORZIENING | 3,4 |
| NOG TE ONTVANGEN KAPITAALSUBSIDIES | 76,4 |
| SALDO VAN DE REKENING COURANT BTW | 14,0 |

Kapitaalsubsidies 1 058,4

| | |
|---|---------|
| TOTAAL AAN KAPITAALSUBSIDIES PER EINDE 2012 | 1 513,9 |
| IN RESULTAAT OPGENOMEN D.M.V. AFSCHRIJVINGEN OF RECHTSTREEKS VERBRUIK | 455,5 |

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 positief banksaldo van 1,1 miljoen euro. Dit boekjaar is er een negatief saldo van 114,3 miljoen euro. Deze momentopname is vooral afhankelijk van de doorstorting van een deel van de dotatie 2012 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 | 100,5 |
| VERBRUIKEN | 84,1 |
| GOEDEREN EN DIENSTEN | 444,6 |



RESULTATEN

De VVM heeft het boekjaar 2012 opnieuw in evenwicht afgesloten. De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 859,1 miljoen euro, een stijging van 38,8 miljoen euro, waarvan 12,5 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. In 2012 knoopte De Lijn opnieuw aan met een afsluiting in evenwicht. Dit werd in grote mate mogelijk gemaakt door een lichte stijging van de netto-vervoerontvangsten met 3% maar vooral ook door ingrijpende en structurele besparingen in het aanbod, 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, zal het recurrente effect hiervan in 2013 groter zijn. De effectieve besparingen bedroeg in 2012 circa 21,6 miljoen euro in exploitatie; voor 2013 wordt gerekend op een structureel effect van 40,5 miljoen euro in exploitatie. Het totale besparingspakket bedroeg meer dan 60 miljoen euro in 2012.

Daarnaast werden ook de werkingskosten permanent onder de loep gehouden.

Ook voor 2013 wordt gestreefd naar het in evenwicht afsluiten. De kostenbeheersing en verhoging van de efficiëntie en effectiviteit blijven hoog op de agenda

staan. Een risico is het uitblijven van een beslissing omtrent de aanpassing in 2013 van de tarieven waardoor De Lijn de vooropgestelde stijging van de ontvangsten maar (zeer) gedeeltelijk zal kunnen invullen.

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 klantentevredenheid 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.

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 fietsenstallingen aan haltes of meer autodelers en carpoolers.

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).

Art 96 &1 - 6° Wetboek van Vennootschappen - Overgedragen 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 nu met een overgedragen winst.

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

In 2012 heeft De Lijn geen nieuwe specifieke financiële instrumenten opgezet.

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER AANDEELHOUDERS VAN DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN OVER DE JAARREKENING OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2012

1. Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij U verslag uit in het kader van ons mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons oordeel over het getrouw beeld van de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud, met toelichtende paragrafen

2. Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn over het boekjaar afgesloten op 31 december 2012, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 1.854.578 K euro en waarvan de resultatenrekening afsluit met een resultaat van het boekjaar van 0 K euro.
3. Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.
4. Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel te geven over deze jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze controlenormen vereisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat, als gevolg van fraude of van het maken van fouten.
5. Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met haar procedures van interne controle. Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vennootschap de voor onze controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

6. Naar ons oordeel geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2012 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van de vennootschap, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

7. Zonder afbreuk te doen aan ons oordeel, vestigen wij de aandacht op hiernavolgende risico's en onzekerheden:

- in de toelichting wordt uiteengezet dat geen voorziening werd aangelegd voor de pensioenverplichtingen en de verplichtingen inzake invaliditeitsrente voor personeelsleden, op rust voor 1992 (begroot op 155,6 M euro) aangezien deze verplichtingen worden betaald vanuit de jaarlijkse dotatie van het Vlaamse Gewest; dergelijke verwerking geeft enerzijds geen uitdrukking aan de betreffende verplichting en is anderzijds gebaseerd op de assumptie van blijvende en afdoende dotaties, zonder dat deze evenwel reeds werden toegekend;
- de jaarrekening bevat een vordering op het Vlaams Gewest, analoog aan de verplichtingen wegens brugpensionering van voor 2008 (ad 3.440 K euro), gezien deze ten laste van de jaarlijkse dotatie van het Vlaams Gewest vallen; bovenstaande verwerking is gebaseerd op de assumptie van blijvende en afdoende dotaties, die evenwel nog niet werden toegekend;
- de boekhoudkundige verwerking van PPS-constructies wordt verantwoord op basis van de beoordeling door de Raad van Bestuur van het "full pay out"-criterium; het totaal bedrag van de verplichtingen verbonden aan dergelijke constructies is in de toelichting weergegeven;
- in de toelichting is onder andere uiteengezet dat, zoals de voorgaande boekjaren, de afrekeningen met de exploitanten gebeuren in functie van gegevens die met een zekere mate van vertraging beschikbaar zijn, hetgeen impliceert dat op jaareinde de afgrenzing van deze afrekeningen mede gebaseerd is op inschattingen. Bij de vaststelling van de jaarrekening en de redactie van het jaarverslag, werd deze onzekerheid door de raad van bestuur beoordeeld in functie waarvan, zoals in vorige boekjaren, boekingen werden verricht op basis van schattingen en de dienstig geachte toelichting werd verstrekt;
- in de toelichting wordt uiteengezet dat, ofschoon het belegd vermogen van IBP De Lijn Organisme voor de Financiering van Pensioenen 0,2 M euro lager is dan de lange termijnverplichtingen, er geen voorziening werd gevormd;
- het resultaat van het boekjaar wordt positief beïnvloed ad 2,5 M euro door een in resultaatname van een vergoeding zonder dat het tussen partijen bestaande protocol deze werkwijze ondersteunt.

Bijkomende vermeldingen en inlichtingen

8. Het opstellen en de inhoud van het jaarverslag, alsook het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en van de statuten, vallen onder de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur.
 9. Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen en inlichtingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:
 - 9.1. Het jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Wij kunnen ons echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling. Wij kunnen evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.
 - 9.2. Wij vestigen de aandacht op de toelichting bij de jaarrekening, waarin:
 - nadere duiding wordt verstrekt omtrent sale & lease back transacties, hangende geschillen en vorderingen op ten hoogste 1 jaar. Hierbij oordeelt de raad van bestuur dat de hangende geschillen afdoende geprovisioneerd zijn en dat er geen indicaties zijn dat de in de jaarrekening tot uitdrukking gebrachte vorderingen ten opzichte van het Vlaamse Gewest en andere vorderingen niet geïnd zouden worden;
 - voor de activa in leasing waarvoor de afschrijvingstermijn langer is dan de aflossingstermijn, de vaste intentie tot het lichten van de optie, c.q. tot het nemen van alle maatregelen om te verzekeren dat de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn de beschikking blijft houden over de activa ten minste tot het einde van de afschrijvingstermijn wordt bevestigd;
 - wordt verduidelijkt dat de meerontvangsten in vergelijking met de ESR ontvangsten van het boekjaar 2006 (6.798 K euro) werden overgedragen naar volgend boekjaar teneinde investeringen te financieren;
 - wordt uiteengezet dat de voorziening voor milieu- en ontmantelingsrisico's (4.792 K euro) is gebaseerd op de huidige stand van de inventarisatie en inschatting van genoemde risico's.
 - 9.3. Niettegenstaande een vaststaande interpretatie van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen, worden de leasingschulden, resulterend uit door VVM De Lijn afgesloten sale and lease back verrichtingen, ongeacht de gedane vooruitbetalingen, niet uitgedrukt als passiefpost. In de toelichting wordt het bedrag van deze schulden vermeld.
- Toegekende doch nog niet uitbetaalde kapitaalsubsidies worden niet uitgedrukt. In de toelichting wordt het bedrag van de toegekende en nog te innen kapitaalsubsidies vermeld.

Artikel 9 van de wet van 17 juli 1975 verplicht een entiteit om ten minste eens per jaar de inventaris op te maken van al haar bezittingen hieronder ingebrepen haar voorraad. Per 31 december 2012 werd de voorraad niet volledig geïnventariseerd

De pensioenverplichtingen en de verplichtingen inzake invaliditeitsrente voor personeelsleden op rust voor 1992 zijn niet als passiefpost uitgedrukt.

De toelichting i.v.m. de consolidatie is getrouw mits tijdige openbaarmaking van de geconsolideerde jaarrekening en bijhorend jaarverslag.

We verwijzen naar de toelichting waar duiding wordt gegeven bij de boekhoudkundige verwerking van de zgn. "overflow"-dotatie. Met het oog op het getrouw beeld werd deze dotatie (138.585 K euro) rechtstreeks aan het eigen vermogen toegewezen, zonder via de resultatenrekening te transiteren.

Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, wordt voor het overige de boekhouding gevoerd en de jaarrekening opgesteld overeenkomstig de in België toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.

9.4. De administratieve organisatie gericht op de productie van financiële rapportering is opgebouwd vanuit instructies rond diverse onderwerpen zonder dat evenwel risico's werden geïdentificeerd en zonder dat derhalve, door het in relatie brengen van beheersmaatregelen en risico's, werd gevalideerd dat alle risico's op afdoende wijze onder controle zijn.

In meer algemene zin, vestigen wij de aandacht op de noodzaak om de administratieve organisatie en interne controle van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn verder uit te bouwen en aan te passen aan de toenemende complexiteit van de organisatie en haar bedrijfsvoering en aan de risico's die hieraan verbonden zijn. Bijzondere aandacht wordt hierbij gevraagd voor het voorraadbeheer, het beheer van de contracten met exploitanten en het contractbeheer.

9.5. Wij dienen u voor het overige geen verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de statuten of het Wetboek van vennootschappen zijn gedaan of genomen. De verwerking van het resultaat die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Mechelen, 15 mei 2013

Het College van Commissarissen

Mazars Bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door
Lieven Acke

RSM INTER AUDIT
vertegenwoordigd door
Luc Toelen

AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR

In het Belgisch staatsblad van 4 februari 1994 werd volgend bericht gepubliceerd.

Verwerving van aandelen op naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij door bepaalde houders van aandelen aan toonder van de Nationale Maatschappij van Buurtspoor-wegen. Houders van aandelen aan toonder van de lijnen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zoals vermeld in bijlage 2 bij het Koninklijk Besluit van 31 december 1991, worden verzocht zich vanaf 7 maart 1994 aan te bieden op de maatschappelijke zetel van de Vlaamse Vervoermaatschappij, Motstraat 20 in 2800 Mechelen, om aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verwerven, overeenkomstig de bepalingen en van het hoger vermeld Koninklijk Besluit en van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, tegen inschrijving in het aandelenregister.

De aandeelhouders moeten volgende documenten voorleggen:

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

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

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

KAPITAALVERHOOGING

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

KAPITALEN

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

KAPITALEN (in duizenden euro's)

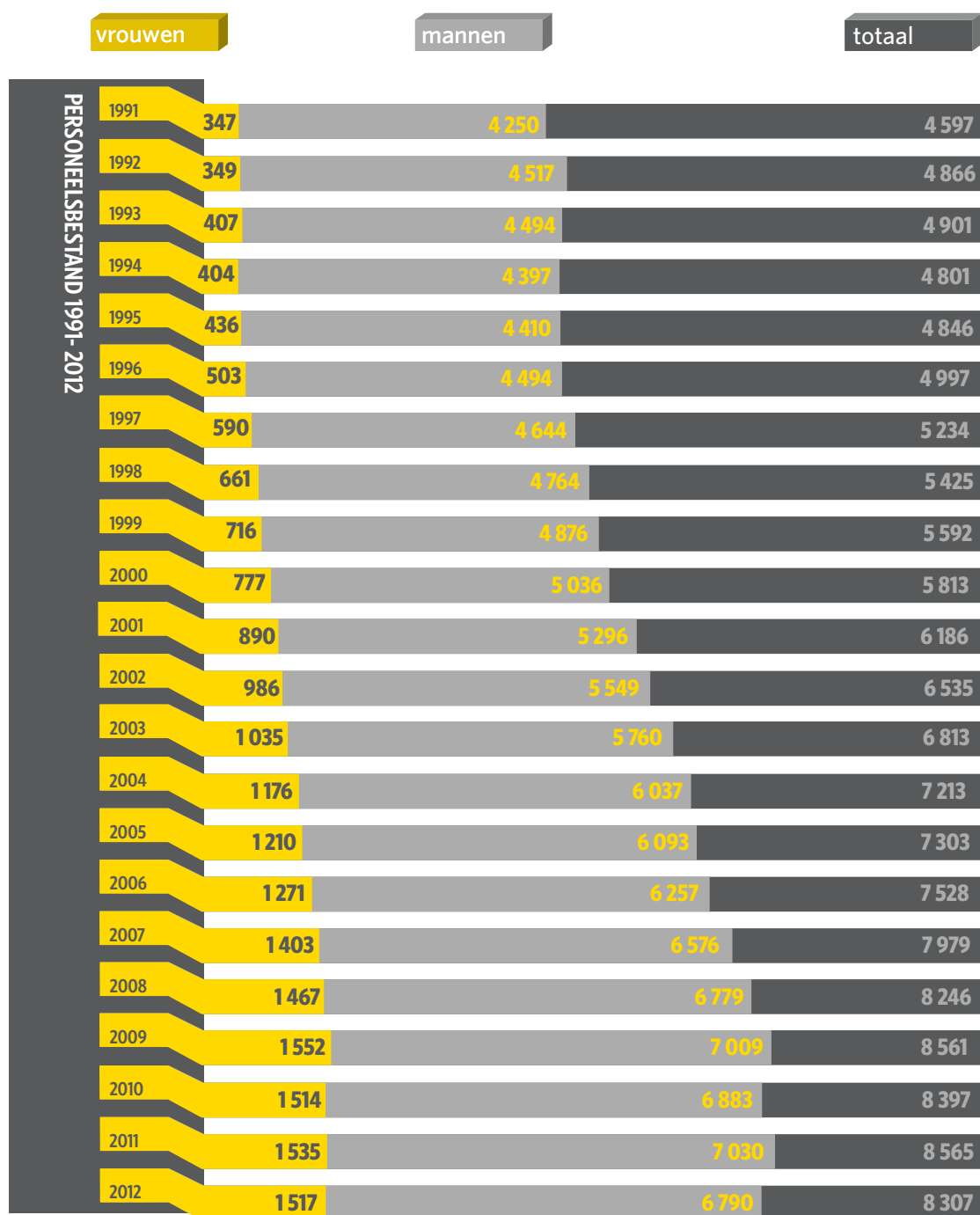
| | |
|----------------------|---------------|
| Vlaams Gewest | 41 606 |
| Provincies | 4 523 |
| Gemeenten | 7 729 |
| Particulieren | 93 |
| TOTAAL | 53 951 |

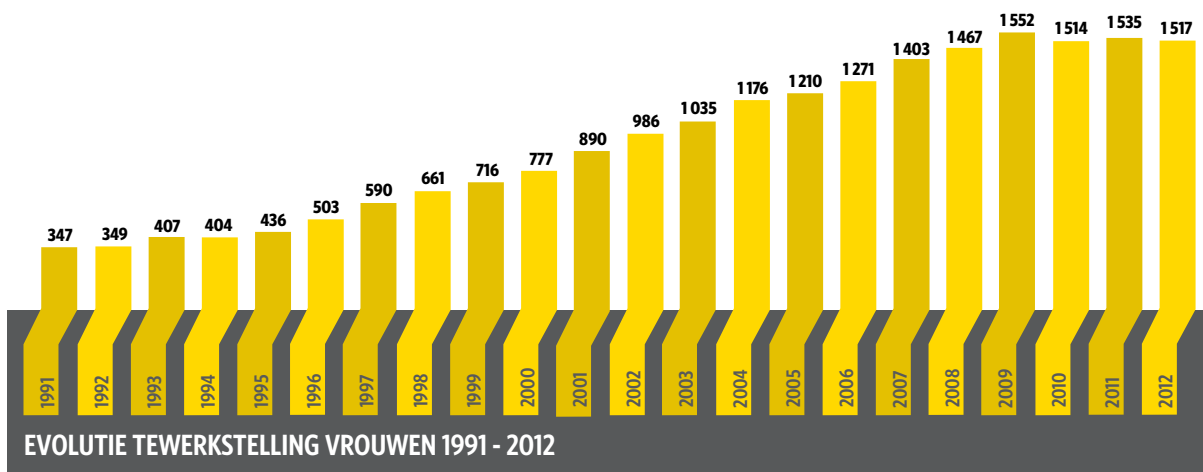
AANDELEN

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

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

PERSONEEL

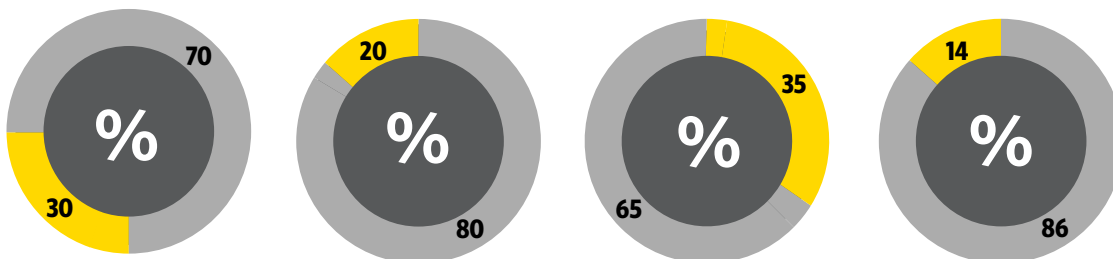




mannen

vrouwen

VERDELING MANNEN / VROUWEN



DIRECTEURS

AFDELINGSHOOFDEN

WEDDETREKKENDEN

LOONTREKKENDEN

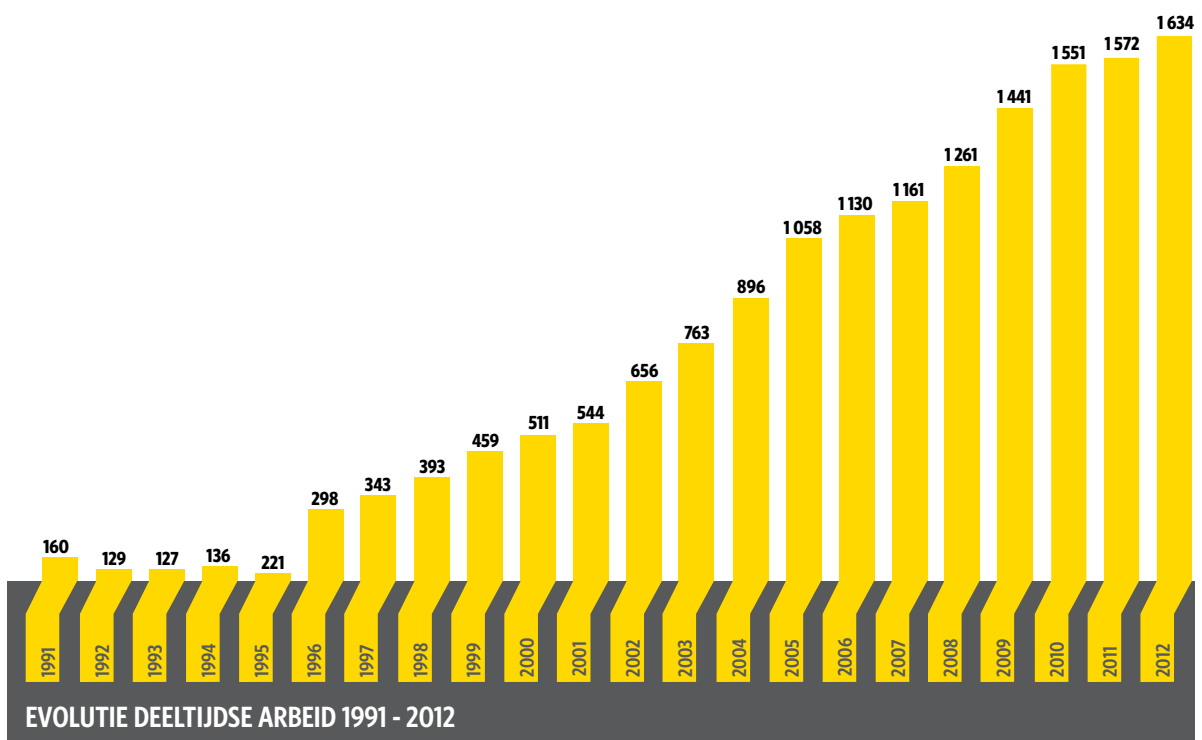
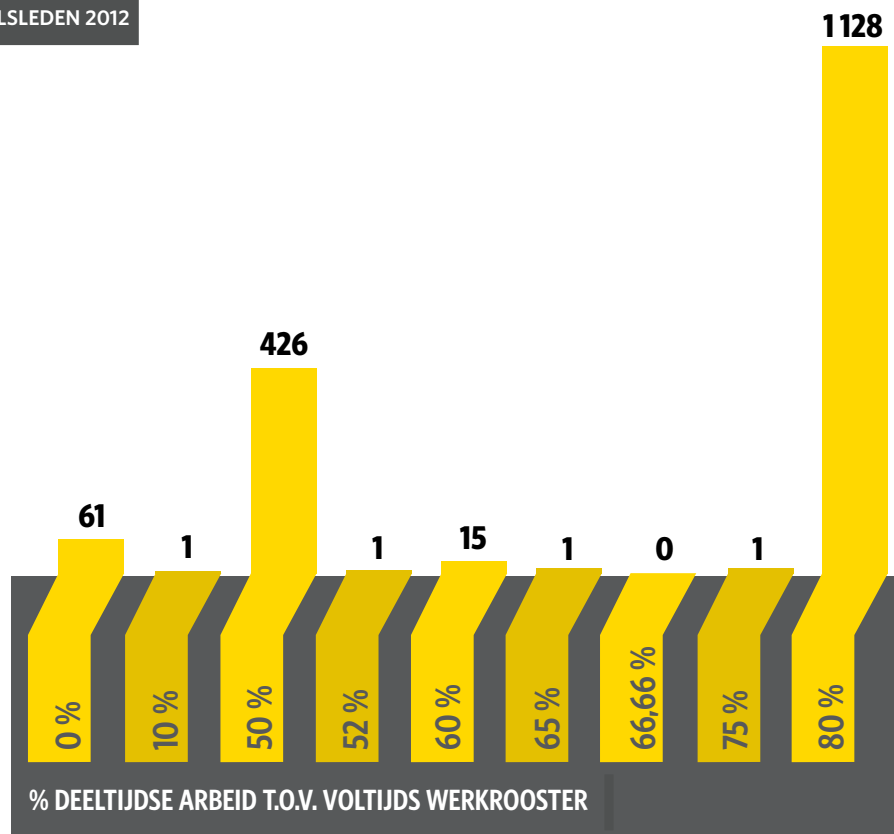
VERDELING MANNEN / VROUWEN 2012

| | Mannen | Vrouwen | Totaal |
|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Directeurs | 7 | 3 | 10 |
| Afdelingshoofden | 33 | 8 | 41 |
| Weddetrekkenden | 1126 | 613 | 1739 |
| Loontrekkenden | 5624 | 893 | 6517 |
| TOTAAL | 6790 | 1517 | 8307 |

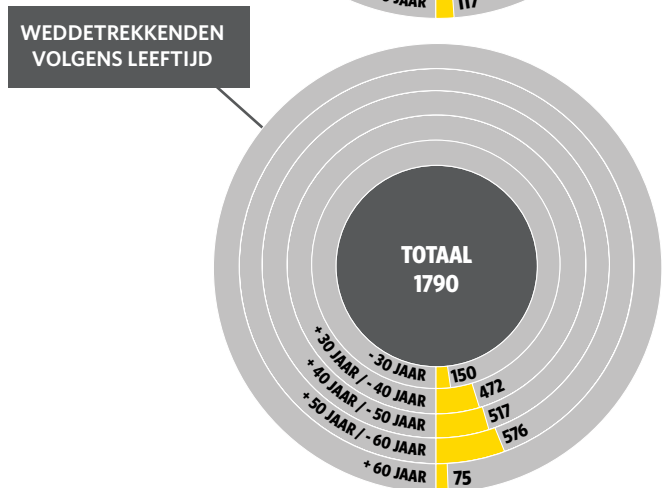
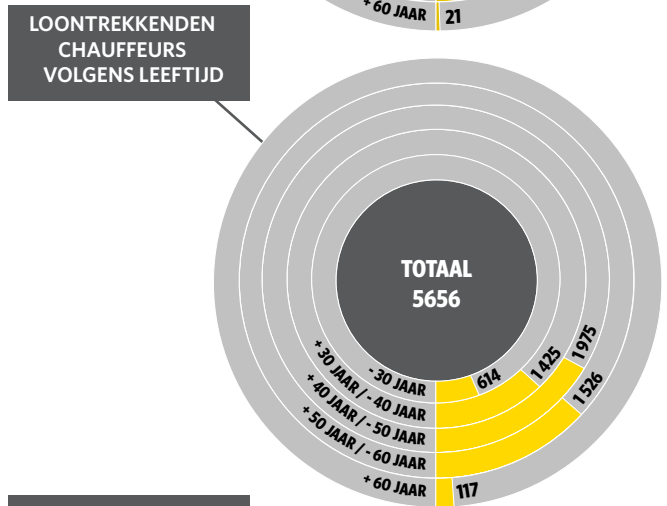
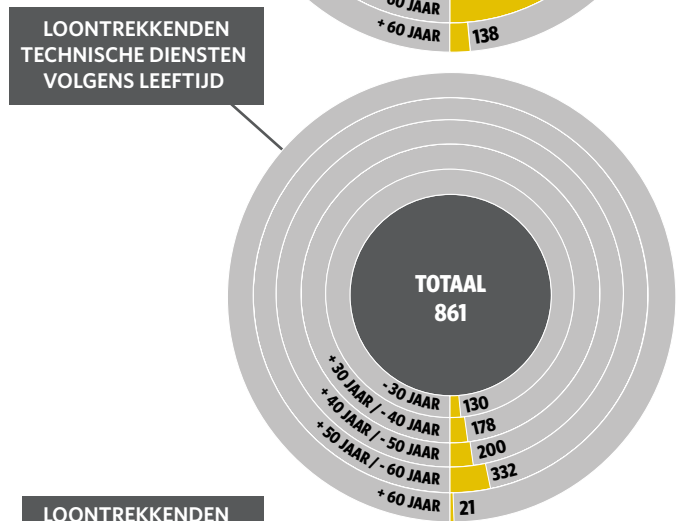
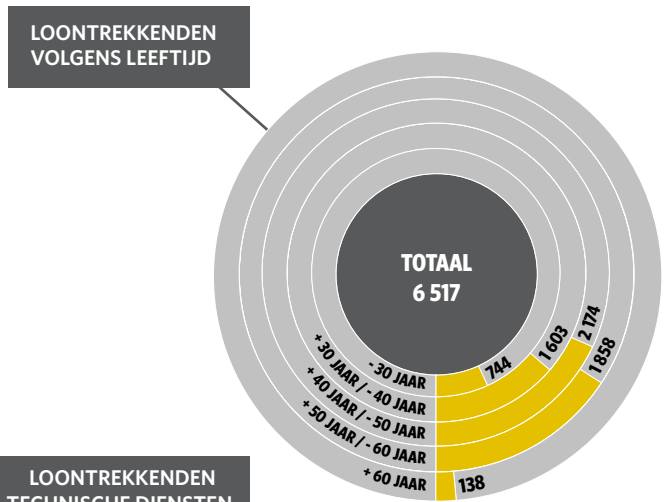
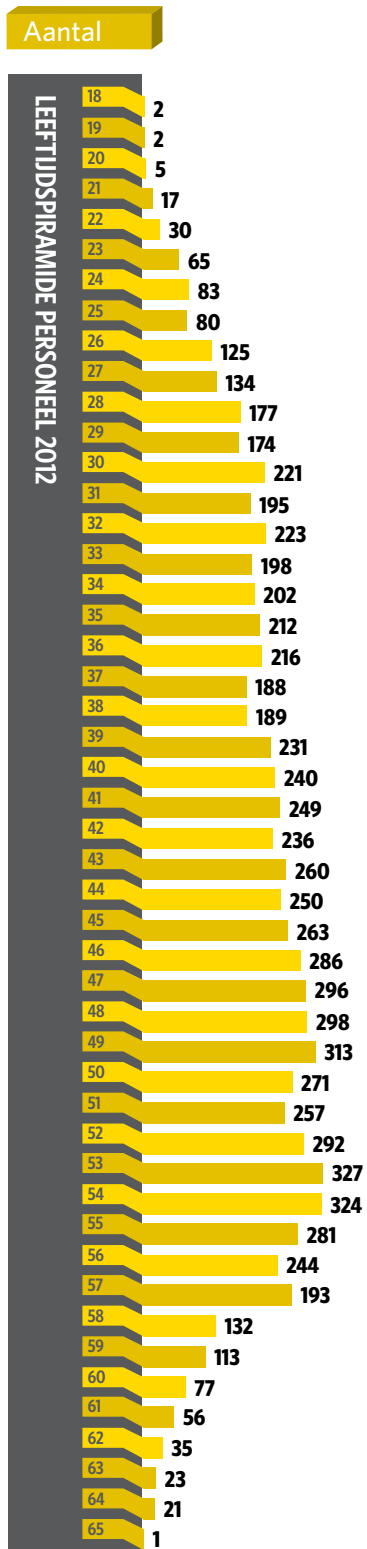
| | Tot. M+V | Vrouwen | %Vrouwen |
|-------------------------------|-------------|-------------|----------|
| Directeurs + Afdelingshoofden | 51 | 11 | 21.57% |
| Weddetrekkenden | 1739 | 613 | 35.25% |
| Chauffeurs | 5656 | 869 | 15.36% |
| Technici | 861 | 24 | 2.79% |
| TOTAAL | 8307 | 1517 | |

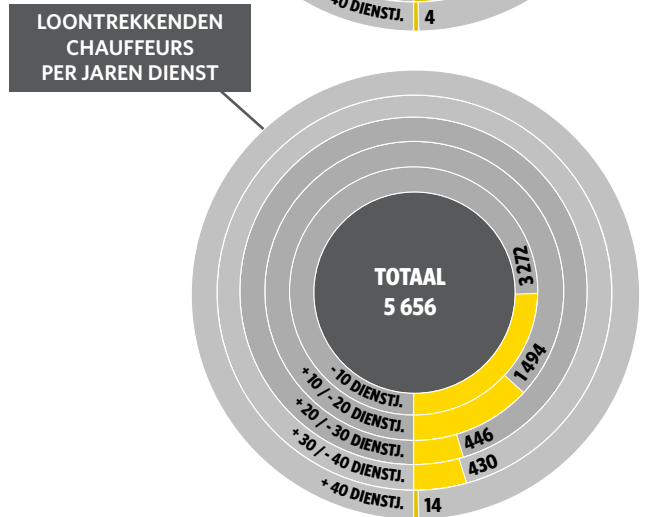
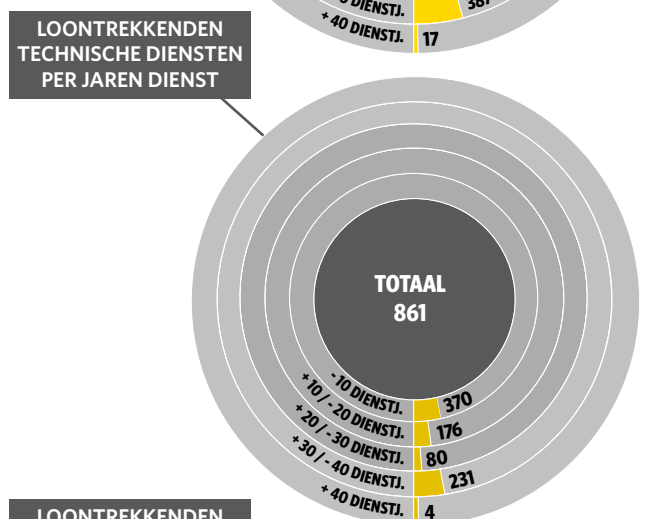
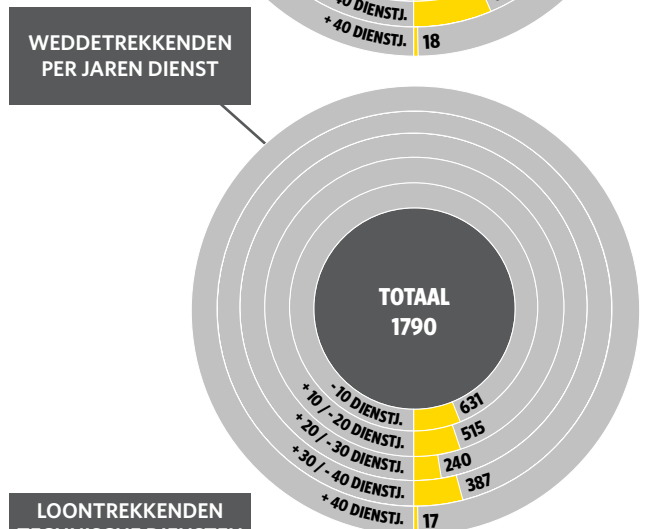
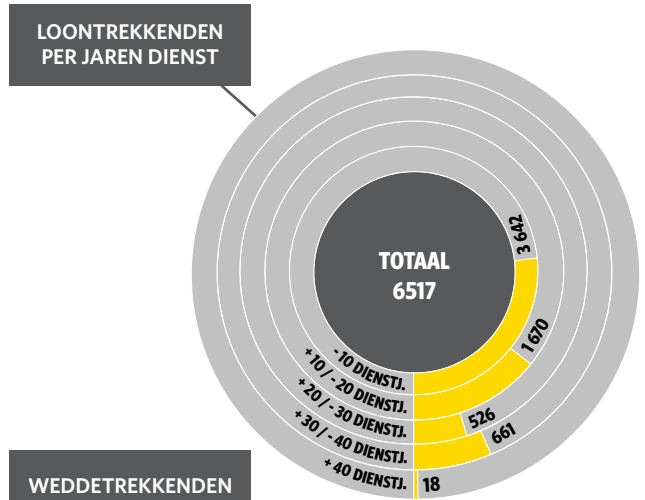
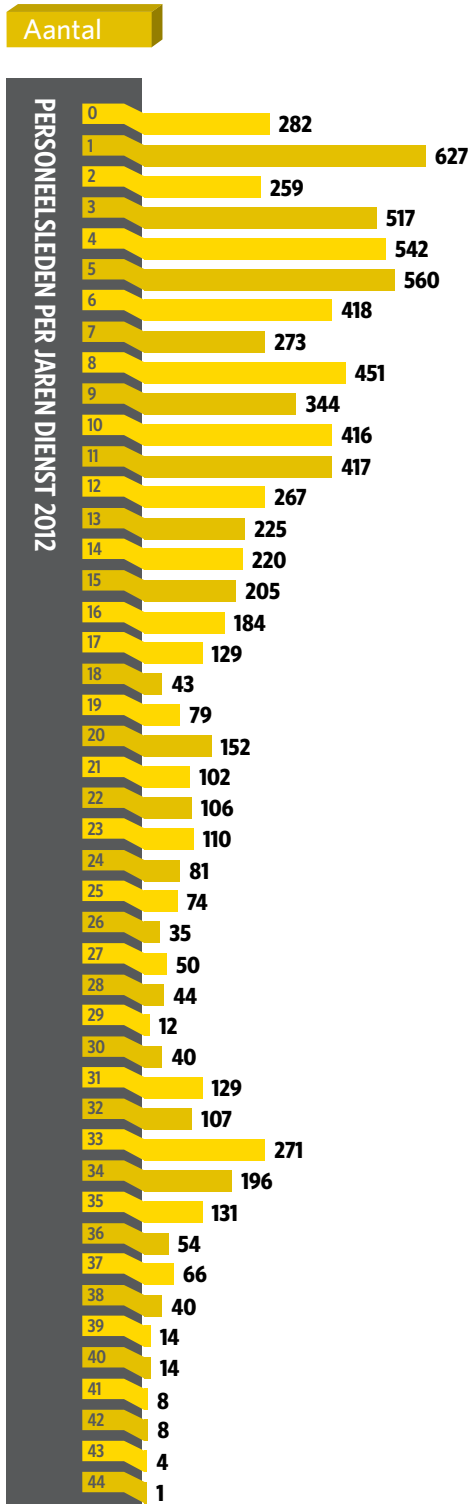
Aantal

DEELTIJDSE PERSONEELSLEDEN 2012



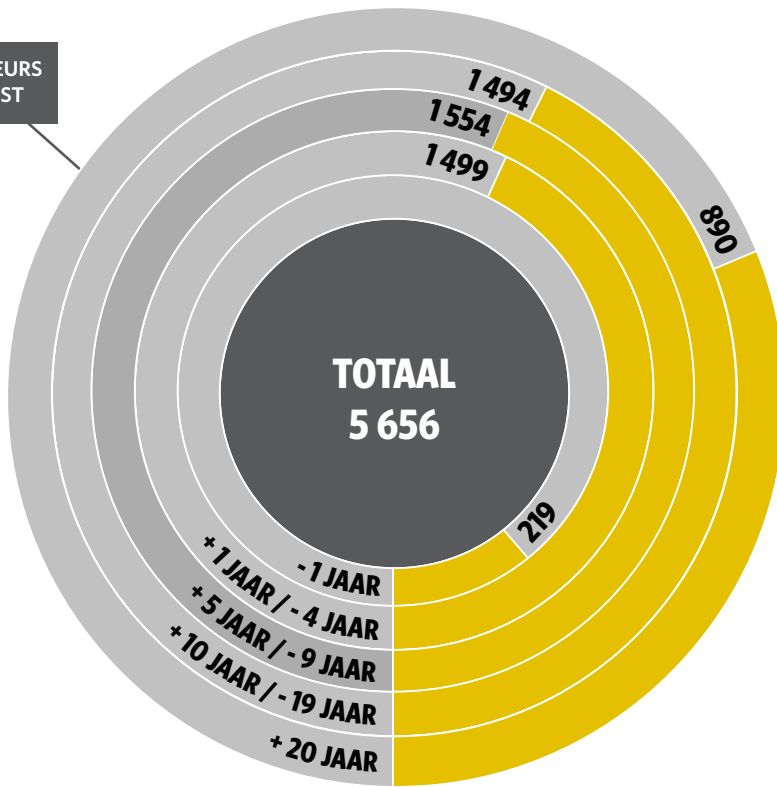
EVOLUTIE DEELTIJDSE ARBEID 1991 - 2012



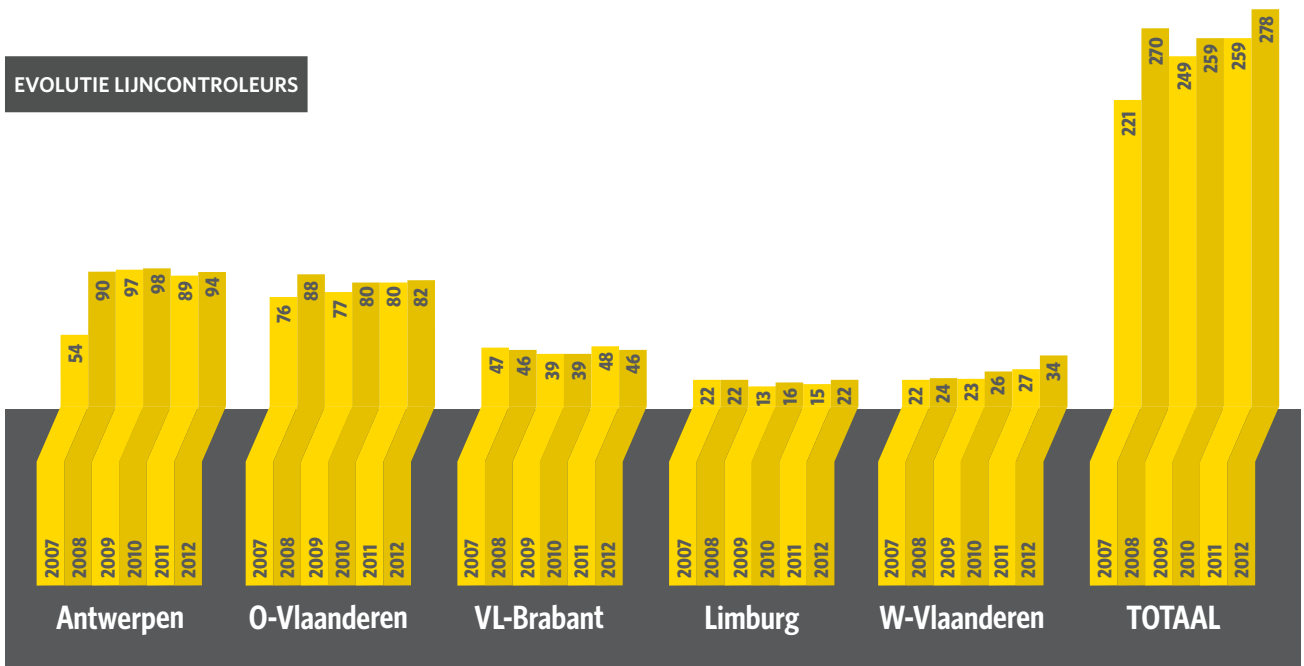


Aantal

AANTAL CHAUFFEURS
PER JAREN DIENST



EVOLUTIE LIJNCONTROLEURS





BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

| | Boekjaar 2011 | Boekjaar 2012 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. BEZOLDIGINGEN | | |
| DIRECTIE EN AFDELINGSHOOFDEN | 5 784 429,45 | 5 821 069,49 |
| BEDIENDEN | 79 126 863,32 | 81 496 833,57 |
| LOONTREKKENDEN | 201 750 774,91 | 204 506 487,41 |
| TOTAAL | 286 662 067,68 | 291 824 389,40 |
| B. PATRONALE LASTEN | | |
| OP BEZOLDIGINGEN | 135 166 832,74 | 138 186 106,09 |
| TOTAAL | 135 166 832,74 | 138 186 106,09 |
| C. AANVULLENDE RUST- EN OVERLEVINGSPENSIOENEN | 22 504 622,56 | 24 032 723,41 |
| D. RSZ-AFHOUDINGEN OP BEZOLDIGINGEN | 39 035 785,01 | 39 160 775,64 |
| TOTAAL (A+B+C) | 444 333 522,98 | 454 043 218,90 |

| | Boekjaar 2011 | Boekjaar 2012 |
|--|---------------|---------------|
| EX PERSONEELSLEDEN EN GERECHTIGDEN : AANTAL | | |
| AANVULLEND RUSTPENSIOEN | 1 656 | 1 646 |
| AANVULLEND OVERLEVINGSPENSIOEN | 1 165 | 1 108 |
| AANVULLENDE INVALIDITEITSTOELAGE | 338 | 351 |
| AANVULLENDE WERKLOOSHEIDSTOELAGE | 0 | 0 |
| AANVULLENDE VERGOEDINGEN CAO NR. 17 | 769 | 785 |
| TOTAAL | 3 928 | 3 890 |

AFGELEGDE KILOMETERS

| Entiteit | Tram | Autobusdiensten | | | TOTAAL | Alle diensten Tesamen |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------------|
| | | Eigen beheer | Exploitanten | | | |
| | | | Geregeld | LLVV | | |
| ANTWERPEN | 9 972 946 | 26 403 118 | 18 796 105 | 5 307 544 | 50 506 767 | 60 479 713 |
| OOST-VLAANDEREN | 2 827 031 | 18 066 125 | 15 193 350 | 4 545 511 | 37 804 986 | 40 632 017 |
| VLAAMS-BRABANT | 0 | 25 134 964 | 20 851 629 | 3 121 568 | 49 108 161 | 49 108 161 |
| LIMBURG | 0 | 15 079 843 | 14 781 810 | 3 208 349 | 33 070 002 | 33 070 002 |
| WEST-VLAANDEREN | 2 910 581 | 15 194 814 | 10 393 642 | 4 161 170 | 29 749 626 | 32 660 207 |
| TOTAAL | 15 710 558 | 99 878 864 | 80 016 536 | 20 344 142 | 200 239 542 | 215 950 100 |

| | 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 | 0.54 | 0.46 |
| VLAAMS-BRABANT | 0.51 | 0.49 | 0.55 | 0.45 |
| LIMBURG | 0.46 | 0.54 | 0.50 | 0.50 |
| WEST-VLAANDEREN | 0.51 | 0.49 | 0.59 | 0.41 |
| TOTAAL | 0.50 | 0.50 | 0.56 | 0.44 |

Bijzondere vormen van geregeld vervoer situatie op 31/12/2011

| | Baddiensten Regie | | Ophaalvervoer Regie | | Ophaalvervoer Exploitanten | | Werklieden Regie | | TOTAAL | |
|-----------------|----------------------|--------------|------------------------|-----------|-------------------------------|---------------|---------------------|-----------|--------------|---------------|
| | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM | Aantal | KM |
| ANTWERPEN | 46 | 731 | 3 | 45 | 413 | 21 265 | 0 | 0 | 462 | 22 041 |
| OOST-VLAANDEREN | 3 | 14 | 0 | 0 | 364 | 18 943 | 2 | 21 | 369 | 18 978 |
| VLAAMS-BRABANT | 2 | 18 | 0 | 0 | 233 | 12 978 | 0 | 0 | 235 | 12 996 |
| LIMBURG | 24 | 121 | 0 | 0 | 238 | 13 551 | 0 | 0 | 262 | 13 672 |
| WEST-VLAANDEREN | 108 | 999 | 1 | 16 | 308 | 18 499 | 0 | 0 | 417 | 19 514 |
| TOTAAL | 183 | 1 883 | 4 | 61 | 1 556 | 85 236 | 2 | 21 | 1 745 | 87 201 |

Door de liberalisering van de bijzondere vormen van geregeld vervoer is de V.V.M. niet meer prioritair. Daarom 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.

ROLLEND MATERIEEL

AANSCHAFFINGEN

Vervoer over de weg

Er werden 65 nieuwe voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk:

* 23 autobussen

12 12-m streek Van Hool A 360 - 219A

11 gelede streekbussen Van Hool AG 300 - 219 B

* 42 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.)

Vervoer per spoor

Er werden 13 nieuwe Hermelijnen - enkelrichting in dienst gesteld.

OMVORMINGEN

Er werden 14 autobussen omgevormd.

SLOPINGEN

Er werden 43 autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

EFFECTIEF OP 31.12.2012

Vervoer over de weg

2 326 autobussen

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

Vervoer per spoor

| | |
|-----|---|
| 48 | gelede trams Kust |
| 155 | trams (PCC) - Antwerpen |
| 42 | trams (PCC) - Oost-Vlaanderen |
| 83 | Hermelijn - enkelrichting - Antwerpen waarvan 5 pooltrams van West-Vlaanderen |
| 40 | Hermelijn - tweerichting - Gent waarvan 5 pooltrams van West-Vlaanderen |
| 2 | Hermelijn - Kust |

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 2013

Voor de autobussen wordt voorzien een bestelling te plaatsen voor maximum

| | |
|-----|--------------------------|
| 155 | 12m streekbussen |
| 27 | gelede streekbussen |
| 27 | 12 m stadsbussen |
| 41 | microbussen |
| 105 | 12 m hybride stadsbussen |
| 18 | hybride citybussen |
| 3 | elektrische bussen |
| 5 | waterstofbussen |

Leveringen

Er worden geen leveringen voorzien.

| toestand 31.12.2012 | Nummers | Bouw-jaar | 12-m bussen | | | Gelede autobussen | | | Kleine bussen | | |
|---------------------------------------|-------------|-----------|----------------------|----------------------|------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| | | | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB |
| VAN HOOL A 600 | 2484 à 2658 | 1991 | 3 | 39 | 53 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 2484 à 2658 | 1992 | 6 | 39 | 53 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 2819 à 2896 | | 16 | 39 | 54 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 2819 à 2896 | 1993 | 8 | 39 | 54 | | | | | | |
| VAN HOOL A 300 | 2782 à 2814 | | 4 | 25 | 70 | | | | | | |
| VAN HOOL A 500 | 2958 à 2972 | | 1 | 24 | 79 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 2921 à 2957 | | 11 | 39 | 54 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 700 | 2897 à 2919 | | | | | 4 | 61 | 73 | | | |
| VAN HOOL A 600 | 2921 à 2957 | 1994 | 12 | 39 | 54 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3151 à 3186 | | 35 | 39 | 55 | | | | | | |
| VAN HOOL A 500 | 3219 à 3236 | | 18 | 28 | 73 | | | | | | |
| VAN HOOL A 300 | 3187 à 3218 | 1995 | 17 | 25 | 70 | | | | | | |
| JONCKHEERE COMMUNO | 3263 à 3345 | | 65 | 39 | 57 | | | | | | |
| VAN HOOL A 300 | 3372 à 3406 | | 15 | 25 | 72 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 500 | 3346 à 3367 | | | | | 9 | 59 | 87 | | | |
| JONCKHEERE COMMUNO | 3263 à 3345 | 1997 | 4 | 39 | 57 | | | | | | |
| VAN HOOL A 300 | 3372 à 3406 | | 17 | 25 | 72 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND | 3432 à 3439 | | 8 | 41 | 46 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 500 | 3346 à 3367 | | | | | 3 | 59 | 87 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 3407 à 3421 | | | | | 14 | 48 | 88 | | | |
| VAN HOOL A 308 | 3450 à 3489 | | | | | | | | 24 | 17 | 46 |
| VAN HOOL A 308 | 3495 à 3509 | | | | | | | | 4 | 17 | 46 |
| VAN HOOL A 600 | 3510 à 3576 | 1998 | 66 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3584 à 3654 | | 21 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 3407 à 3421 | | | | | 1 | 48 | 88 | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3584 à 3654 | 1999 | 44 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND | 3655 à 3664 | | 10 | 46 | 45 | | | | | | |
| VAN HOOL A 300 | 3795 à 3812 | | 18 | 25 | 72 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 | 3729 à 3773 | | 25 | 39 | 58 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3689 à 3719 | | 8 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL A 308 | 3821 à 3826 | | | | | | | | 6 | 17 | 47 |
| VAN HOOL AG 500 | 3774 à 3794 | | | | | 17 | 59 | 91 | | | |
| VAN HOOL A 360 | 3729 à 3773 | 2000 | 18 | 39 | 58 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3689 à 3719 | | 23 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 | 3720 à 3728 | | 9 | 39 | 60 | | | | | | |
| VAN HOOL A 600 - LANGE AFSTAND | 3813 à 3820 | | 8 | 46 | 52 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT 2000 | 3829 à 3978 | | 21 | 39 | 61 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT 2000 | 3829 à 3978 | | 43 | 39 | 64 | | | | | | |
| VAN HOOL A 308 | 3979 à 3985 | | | | | | | | 7 | 17 | 47 |
| VAN HOOL AG 500 | 3774 à 3794 | | | | | 2 | 59 | 91 | | | |
| BERKHOF PREMIER | 3665 à 3688 | | | | | 22 | 48 | 102 | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT 2000 | 3829 à 3978 | 2001 | 83 | 39 | 64 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT 2000 | 4011 à 4027 | | 17 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 | 4043 à 4093 | | 40 | 39 | 66 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT 2000 | 3986 à 4010 | | | | | 25 | 59 | 99 | | | |
| VAN HOOL AG 500 | 4139 à 4157 | | | | | 19 | 59 | 95 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 4158 à 4164 | | | | | 7 | 48 | 100 | | | |
| PROCITY | 4029 à 4042 | | | | | | | | 1 | 13 | 5 |
| MERCEDES CITO | 4165 à 4167 | | | | | | | | 3 | 14 | 44 |
| VAN HOOL A 308 | 4127 à 4138 | | | | | | | | 11 | 17 | 48 |
| JONCKHEERE PROCITY | 4168 à 4173 | | | | | | | | 2 | 13 | 5 |
| VAN HOOL A 360 | 4043 à 4093 | 2002 | 10 | 39 | 66 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 4094 à 4126 | | 33 | 26 | 78 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 4225 à 4243 | | 19 | 26 | 78 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 4295 à 4317 | | | | | 9 | 48 | 102 | | | |
| JONCKHEERE PROCITY | 4168 à 4173 | | | | | | | | 3 | 13 | 5 |
| JONCKHEERE PROCITY | 4318 à 4337 | | | | | | | | 17 | 13 | 5 |
| VAN HOOL A 360 | 4174 à 4224 | 2003 | 50 | 39 | 66 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 | 4338 à 4404 | | 6 | 39 | 64 | | | | | | |

| toestand 31.12.2012 | Nummers | Bouw- jaar | 12-m bussen | | | Gelede autobussen | | | Kleine bussen | | |
|---------------------------|-------------|---------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| | | | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB | Totaal aantal bussen | Aantal zitpl. per AB | Aantal staanpl. per AB |
| VAN HOOL A 308 | 4244 à 4277 | | | | | | | | 34 | 18 | 53 |
| MERCEDES SPRINTER | 4502 à 4514 | | | | | | | | 13 | 10 | 11 |
| MERCEDES SPRINTER | 4520 à 4522 | | | | | | | | 3 | 10 | 11 |
| VAN HOOL AG 300 | 4295 à 4317 | | | | | 14 | 48 | 102 | | | |
| VAN HOOL AG 500 | 4278 à 4294 | | | | | 17 | 59 | 95 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 4515 à 4519 | | | | | 1 | 48 | 100 | | | |
| VAN HOOL A 360 | 4338 à 4404 | 2004 | 60 | 39 | 64 | | | | | | |
| JONCKHEERE MAN | 4460 à 4501 | | | | | | | | 42 | 17 | 74 |
| VAN HOOL A 309 | 4664 à 4707 | | | | | | | | 16 | 18 | 71 |
| VAN HOOL AG 300 | 4515 à 4519 | | | | | 4 | 48 | 100 | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT GELEED | 4405 à 4459 | | | | | 53 | 53 | 95 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 4708 à 4837 | | | | | 129 | 55 | 98 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 4603 à 4663 | | | | | 57 | 55 | 98 | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 4524 à 4602 | 2005 | 79 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 309 | 4664 à 4707 | | | | | | | | 28 | 18 | 71 |
| VAN HOOL AG 300 | 4603 à 4663 | | | | | 3 | 55 | 98 | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 4838 à 4879 | 2006 | 25 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 4880 à 4901 | | 21 | 26 | 76 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT GELEED | 4902 à 4963 | | | | | 58 | 56 | 98 | | | |
| VAN HOOL A 309 | 4964 à 4979 | | | | | | | | 16 | 18 | 52 |
| JONCKHEERE TRANSIT | 4838 à 4879 | 2007 | 17 | 39 | 65 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 5079 à 5083 | | 5 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 5084 à 5088 | | 4 | 26 | 76 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 4980 à 5015 | | 35 | 39 | 65 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 5095 à 5167 | | 31 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 5016 à 5029 | | 12 | 26 | 76 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT GELEED | 4902 à 4963 | | | | | 3 | 56 | 98 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 5030 à 5063 | | | | | 34 | 56 | 96 | | | |
| VAN HOOL A 330 | 5016 à 5029 | 2008 | 2 | 26 | 76 | | | | | | |
| VAN HOOL A 330 | 5089 à 5091 | | 3 | 25 | 78 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 5095 à 5167 | | 41 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 5168 à 5275 | | | | | 108 | 55 | 95 | | | |
| JONCKHEERE PROCITY | 5064 à 5078 | | | | | | | | 15 | 12 | 10 |
| JONCKHEERE PROCITY | 5307 - 5308 | | | | | | | | 2 | 12 | 10 |
| VAN HOOL A 309 | 5276 à 5306 | | | | | | | | 31 | 17 | 55 |
| VAN HOOL A 300 HYBIDE | 5348 à 5352 | 2009 | 1 | 39 | 50 | | | | | | |
| VAN HOOL A 308 HYBIDE | 5353 à 5357 | | | | | | | | 1 | 17 | 42 |
| VAN HOOL AG 300 HYBRIDE | 5358 à 5382 | | | | | 3 | 54 | 82 | | | |
| VAN HOOL A 309 | 5334 à 5347 | | | | | | | | 14 | 17 | 55 |
| VAN HOOL AG 300 | 5324 à 5333 | | | | | 10 | 55 | 95 | | | |
| VAN HOOL A 300 HYBIDE | 5348 à 5352 | 2010 | 4 | 39 | 50 | | | | | | |
| JONCKHEERE TRANSIT | 5309 à 5323 | | 15 | 39 | 65 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 | 5446 à 5519 | | 22 | 39 | 61 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 HYBRIDE | 5402 à 5445 | | 3 | 35 | 50 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 HYBRIDE | 5358 à 5382 | | | | | 22 | 54 | 82 | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 5520 à 5596 | | | | | 42 | 53 | 101 | | | |
| VAN HOOL A 308 HYBIDE | 5353 à 5357 | | | | | | | | 4 | 17 | 42 |
| JONCKHEERE PROCITY | 5383 à 5401 | | | | | | | | 19 | 12 | 10 |
| VAN HOOL A 360 HYBRIDE | 5402 à 5445 | 2011 | 41 | 35 | 50 | | | | | | |
| VAN HOOL A 360 | 5446 à 5519 | | 40 | 39 | 61 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 5520 à 5596 | | | | | 24 | 53 | 101 | | | |
| VAN HOOL A 360 | 5446 à 5519 | 2012 | 12 | 35 | 50 | | | | | | |
| VAN HOOL AG 300 | 5520 à 5596 | | | | | 11 | 53 | 101 | | | |

TOTAAL

1 285

725

316

EFFECTIEF AANTAL BUSSEN OP 31.12.2012:

2 326

De voertuigen met bouwjaar 1988 à 1998 zijn inventarisvoertuigen die slechts sporadisch voor exploitatie worden ingezet of in afwachting zijn voor buitendienststelling.

Reizigers

| | Biljetten | Sms-biljetten | Kaarten | Omnipas MTB dagpas |
|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| ANTWERPEN | 3 485 401 | 2 084 949 | 13 723 988 | 85 791 071 |
| OOST-VLAANDEREN | 2 539 423 | 1 450 579 | 5 786 936 | 36 000 125 |
| VLAAMS-BRABANT | 3 580 628 | 969 942 | 5 561 541 | 36 260 078 |
| LIMBURG | 808 266 | 388 100 | 1 791 797 | 9 571 786 |
| WEST-VLAANDEREN | 2 747 919 | 671 303 | 4 404 512 | 16 590 790 |
| TOTAAL 2012 | 13 161 637 | 5 564 873 | 31 268 774 | 184 213 850 |
| TOTAAL 2011 | 13 922 254 | 3 096 896 | 32 693 128 | 187 569 457 |
| TOTAAL 2010 | 15 649 238 | 863 368 | 37 111 492 | 186 589 803 |
| TOTAAL 2009 | 19 028 630 | 284 776 | 35 949 895 | 174 213 672 |
| TOTAAL 2008 | 20 032 421 | 226 795 | 35 788 410 | 162 137 203 |
| TOTAAL 2007 | 21 846 638 | 72 127 | 34 229 563 | 151 587 413 |
| TOTAAL 2006 | 25 767 505 | | 30 515 968 | 143 700 135 |
| TOTAAL 2005 | 34 790 177 | | 23 338 935 | 138 867 028 |
| TOTAAL 2004 | 33 957 737 | | 23 891 780 | 116 688 963 |
| TOTAAL 2003 | 32 040 665 | | 24 817 046 | 89 929 930 |
| TOTAAL 2002 | 31 597 695 | | 31 381 404 | 65 283 515 |
| TOTAAL 2001 | 30 381 915 | | 42 528 422 | 42 085 284 |

| Abonnementen Buzzy Pazz | Abonnementen De Lijn/NMBS | Bijzondere diensten | Tussenkost derden | Andere | TOTAAL |
|-------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| 78 052 156 | 9 393 160 | 1 580 875 | 11 860 230 | 817 494 | 206 789 324 |
| 44 033 402 | 12 194 551 | 276 647 | 9 127 649 | 230 309 | 111 639 621 |
| 34 582 510 | 16 374 153 | 84 075 | 8 030 021 | 2 540 740 | 107 983 688 |
| 26 664 656 | 1 603 400 | 721 772 | 7 087 700 | 45 903 | 48 683 380 |
| 26 530 981 | 5 068 390 | 1 664 393 | 10 172 150 | 1 086 618 | 68 937 056 |
| 209 863 705 | 44 633 654 | 4 327 762 | 46 277 750 | 4 721 064 | 544 033 069 |
| 211 885 715 | 43 738 478 | 4 802 770 | 46 546 380 | 4 817 595 | 549 072 673 |
| 211 722 598 | 42 232 671 | 5 505 984 | 46 713 198 | 4 846 833 | 551 235 185 |
| 202 911 574 | 41 795 468 | 6 105 594 | 46 472 104 | 4 468 257 | 531 229 970 |
| 192 868 376 | 40 678 275 | 5 945 575 | 46 369 545 | 4 057 314 | 508 103 914 |
| 184 563 662 | 35 080 639 | 6 228 800 | 45 522 157 | 4 147 040 | 483 278 039 |
| 177 366 014 | 28 906 783 | 6 869 426 | 46 073 409 | 3 639 403 | 462 838 643 |
| 167 389 128 | 26 652 922 | 6 751 853 | 46 999 723 | 3 928 191 | 448 717 957 |
| 156 624 446 | 22 029 593 | 7 566 976 | 47 606 525 | 4 648 696 | 413 014 716 |
| 142 869 194 | 17 508 194 | 7 244 098 | 42 958 465 | 4 816 803 | 362 184 395 |
| 119 543 791 | 15 261 900 | 7 709 628 | 43 449 088 | 4 131 469 | 318 358 490 |
| 86 274 331 | 14 544 304 | 8 232 011 | 37 076 689 | 3 881 723 | 265 004 679 |

Nettovervoerontvangsten

| | Biljetten | Sms-biljetten | Kaarten | Omnipas MTB dagpas |
|--------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| ANTWERPEN | 5 610 650 | 2 575 104,68 | 10 322 521,15 | 11 655 680,46 |
| OOST-VLAANDEREN | 3 887 987,52 | 1 797 855,55 | 4 524 664,07 | 5 284 272,80 |
| VLAAMS-BRABANT | 6 576 020,70 | 1 202 907,51 | 4 790 952,06 | 7 009 776,17 |
| LIMBURG | 1 612 874,72 | 482 379,89 | 1 489 030,84 | 1 561 462,05 |
| WEST-VLAANDEREN | 4 806 567,70 | 833 069 | 4 372 637,92 | 2 931 020,48 |
| TOTAAL 2012 | 22 494 100,54 | 6 891 316,40 | 25 499,806 04 | 28 442 211,96 |
| TOTAAL 2011 | 28 822 587,04 | 3 841 752,71 | 26 419 448,69 | 27 163 000,87 |
| TOTAAL 2010 | 26 160 038,86 | 1 067 099,58 | 27 921 107,27 | 25 659 666,14 |
| TOTAAL 2009 | 27 475 785,89 | 322 387,96 | 27 105 748,43 | 23 934 675,17 |
| TOTAAL 2008 | 28 407 119,78 | 256 776,16 | 27 117 962,98 | 22 739 650,43 |
| TOTAAL 2007 | 28 878 607,55 | 58 074 | 25 702 772,22 | 21 080 431,35 |
| TOTAAL 2006 | 30 054 472,26 | | 22 965 233,63 | 19 794 393,88 |
| TOTAAL 2005 | 32 640 962,56 | | 181 661 28,13 | 20 469 338,44 |
| TOTAAL 2004 | 32 402 805,92 | | 18 423 514,84 | 18 180 332,62 |
| TOTAAL 2003 | 30 828 827,31 | | 18 647 570,74 | 14 339 556,13 |
| TOTAAL 2002 | 30 041 973,13 | | 24 360 650,36 | 13 905 751,11 |
| TOTAAL 2001 | 28 724 229,09 | | 31 676 122,15 | 13 711 536,2 |

| Abonnementen Buzzy Pazz | Abonnementen De Lijn/NMBS | Bijzondere diensten | Tussenkost derden | Andere | TOTAAL |
|-------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| 10 123 552 | 2 607 189 | 1 060 321,47 | 622 409,92 | 1 441 016,59 | 46 018 445,09 |
| 7 095 708,57 | 3 344 291,30 | 468 333,30 | 1 340 446,78 | 251 134,04 | 27 994 693,93 |
| 6 479 593,05 | 4 493 180,34 | 136 354,38 | 1 346 225,28 | 958 382,57 | 32 993 392,06 |
| 4 968 261,10 | 434 525,03 | 622 894,67 | 2 500 761,56 | 187 671,17 | 13 859 861,03 |
| 4 744 947 | 1 390 569,52 | 1 195 458,72 | 795 588,22 | 635 000,04 | 21 704 858,37 |
| 33 412 061,63 | 12 269 755,20 | 3 483 362,54 | 6 605 431,76 | 3 473 204,41 | 142 571 250,48 |
| 32 599 717,57 | 11 633 190,51 | 3 497 645,88 | 13 210 863,52 | 5 988 026,25 | 138 497 872,60 |
| 32 113 625,38 | 11 069 536,46 | 4 242 450,75 | 5 988 874,25 | 2 880 781,01 | 137 103 179,70 |
| 30 953 940,4 | 10 989 232,45 | 4 672 934,3 | 5 671 241,65 | 2 535 133,34 | 133 661 079,59 |
| 29 755 473,15 | 10 721 391,47 | 4 434 407,84 | 5 681 665,74 | 2 363 667,95 | 131 478 115,50 |
| 28 327 612,16 | 8 909 448,89 | 5 110 829,31 | 5 947 509,41 | 2 182 545,12 | 126 197 830,01 |
| 26 399 156,98 | 7 139 907,8 | 4 883 234,36 | 6 070 999,76 | 1 744 487,23 | 119 051 885,90 |
| 24 439 336,11 | 5 998 846,56 | 4 709 312,98 | 5 116 639,59 | 2 192 685,85 | 113 733 250,22 |
| 23 153 845,06 | 5 328 222,16 | 5 189 632,53 | 4 654 621,13 | 3 291 955,3 | 110 624 929,56 |
| 21 601 556,57 | 4 706 391,41 | 4 955 857,9 | 4 498 670,61 | 3 278 324,79 | 102 856 755,46 |
| 19 364 990,91 | 4 632 971,4 | 5 215 973,93 | 4 832 296,72 | 3 067 031,27 | 105 421 638,83 |
| 18 838 824,89 | 4 735 628,62 | 5 225 344,76 | 4 430 599,98 | 3 017 437,67 | 110 359 723,35 |

ONGEVALLLEN

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

| Ongevallen weg | Aantal | Doden | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|-------------------|--------------|-----------|----------|---------------|-----------|---------------|------------|
| | | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden |
| ANTWERPEN | 1 876 | 0 | 0 | 29 | 11 | 368 | 62 |
| OOST-VLAANDEREN | 1 376 | 0 | 2 | 7 | 2 | 194 | 45 |
| VLAAMS-BRABANT | 2 119 | 0 | 1 | 23 | 8 | 214 | 52 |
| LIMBURG | 387 | 0 | 1 | 9 | 1 | 69 | 19 |
| WEST-VLAANDEREN | 827 | 0 | 0 | 16 | 0 | 185 | 28 |
| CENTRALE DIENSTEN | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 6 588 | 0 | 4 | 84 | 22 | 1 030 | 206 |

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

| Ongevallen spoor | Aantal | Doden | | Zwaargewonden | | Lichtgewonden | |
|------------------|--------------|-----------|----------|---------------|----------|---------------|-----------|
| | | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden | Reizigers | Derden |
| ANTWERPEN | 1 001 | 0 | 2 | 12 | 3 | 127 | 64 |
| OOST-VLAANDEREN | 364 | 0 | 0 | 1 | 1 | 31 | 6 |
| WEST-VLAANDEREN | 186 | 0 | 2 | 4 | 1 | 42 | 5 |
| TOTAAL | 1 551 | 0 | 4 | 17 | 5 | 200 | 75 |

ARBEIDSONGEVALLEN

| | Ongevallen zonder werkverlet | | Ongevallen met werkverlet | | Dodelijk | | Totaal | |
|-------------------|------------------------------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|----------|------------------------------------|------------|
| | in dienst | weg-werk | in dienst | weg-werk | in dienst | weg-werk | in dienst met en zonder werkverlet | weg-werk |
| ANTWERPEN | 49 | 10 | 143 | 21 | 0 | 1 | 192 | 32 |
| OOST-VLAANDEREN | 26 | 7 | 95 | 20 | 0 | 0 | 121 | 27 |
| VLAAMS-BRABANT | 21 | 1 | 75 | 16 | 0 | 0 | 96 | 17 |
| LIMBURG | 7 | 3 | 28 | 11 | 0 | 1 | 35 | 15 |
| WEST-VLAANDEREN | 27 | 11 | 55 | 12 | 0 | 0 | 82 | 23 |
| CENTRALE DIENSTEN | 0 | 5 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| TOTAAL | 130 | 37 | 397 | 84 | 0 | 2 | 527 | 123 |



ONDERNEMINGSRADEN

CENTRALE DIENSTEN

Voorzitter

Sonia Frey

Werkgeversafvaardiging

Pierre Vanhove, Veerle Bussens

Werknemersafvaardiging

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

DE LIJN OOST-VLAANDEREN

Voorzitter

Dirk Busschaert

Werkgeversafvaardiging

Christel Boumans, 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 Vandenberghe,
Koen Vanderbeken, Sven Vanmackelbergh,
Tom Verwest

DE LIJN ANTWERPEN

Voorzitter

Lode De Kesel

Werkgeversafvaardiging

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

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 VLAAMS-BRABANT

Voorzitter

Francy Peeters

Werkgeversafvaardiging

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

Werknemersafvaardiging

Nadia Buyle, Gert De Boeck, Dirk Eeckhout,
Michel Geevaert, 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

Bert Louwagie, Slimane Lyasse,
Ghislain Ombelets, Anne-Marie Schreurs,
Bart Thuwis, Alain Tilkens Marcel Verginst,
Steven Vanderheyden

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 Gallo,
Glenn Lambrecht, Jeffrey Loones,
Ciaran Six, Marc Vandenberghe,
Stefaan Vansteenkiste

COÖRDINATIE DE LIJN: Astrid Hulhoven - Marketing & Communicatie

CREATIE & PRODUCTIE: Famous

FOTOGRAFIE: Niko Caignie, Stefaan Van Hul, Stad Leuven en De Lijn

'12 JAARVERSLAG DE LIJN

De Lijn - Vlaamse Vervoermaatschappij
Maatschappelijke zetel
Motstraat 20
2800 Mechelen

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

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

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

De Lijn Oost-Vlaanderen
Brusselsesteenweg 361
9050 Gentbrugge
tel.: 09 211 91 11
tel.: 09 211 91 10

De Lijn Vlaams-Brabant
Martelarenplein 19
3000 Leuven
tel.: 016 31 37 11
fax: 016 31 37 12

De Lijn West-Vlaanderen
Nieuwpoortsesteenweg 110
8400 Oostende
tel.: 059 56 52 11
fax: 059 56 52 12

www.delijn.be
De LijnInfo: 070 220 200