



INHOUD

VOORWOORD

HOOFDSTUK 1

We gaan ver voor onze klanten **5 - 34**

Vlotter door het verkeer **7 - 10**

Vlotter op de bus en tram **11 - 16**

Campagnes **17 - 22**

Naar de festivals met De Lijn **23 - 26**

Verkeersveiligheid **27 - 30**

Sociale veiligheid **31 - 34**

HOOFDSTUK 2

We maken Vlaanderen duurzamer **35 - 46**

Ecologische voetafdruk **37 - 38**

Groenere voertuigen **39 - 40**

Groenere gebouwen **41 - 44**

Groenere collega's **45 - 46**

HOOFDSTUK 3

We investeren in de toekomst **47 - 68**

Collega's die niet stilstaan **49 - 52**

Vlaanderen vertrammen **53 - 60**

ReTiBo **61 - 64**

RISE **65 - 68**

Balans op 31 december 2011	69 - 70
Resultatenrekening op 31 december 2011	71 - 72
Toelichting 2011	73 - 80
Sociale balans op 31 december 2011	81 - 84
Samenvatting van de waarderingsregels	85 - 92
Commentaar op de jaarrekening	93 - 96
Verslag van het college van commissarissen	97 - 104
Aandeelhoudersstructuur	105 - 106
Personeel	107 - 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

De Lijn heeft een dubbele maatschappelijke rol. We zorgen ervoor dat zoveel mogelijk Vlamingen mobiel kunnen zijn en blijven. Tegelijk bouwen we mee aan een duurzamer Vlaanderen, een regio die leefbaar, beweeglijk en bereikbaar is.

Het is een mooie opdracht die we graag op ons nemen. En we doen dat samen met vele stakeholders. In het bijzonder, in overleg met alle Vlaamse overheden. Van de Vlaamse regering tot de kleinste gemeente. Want zonder lokale besturen, geen goede lokale kennis.

Maar alles begint natuurlijk bij de reizigers. We willen voor hen de slimme en betrouwbare reisgezel zijn. Veilig, dichtbij en kwaliteitsvol. Dit jaarrapport getuigt van die ambitie. We investeren in extra veiligheid, in een slimmer aanbod en in meer comfort. Innovatie is daarbij cruciaal. Nieuwe technologieën helpen ons het aanbod preciezer af te stemmen op de reële vraag van de reizigers. En ze helpen ons tegelijk besparen en groener werken.

We vergeten daarbij nooit dat we meer zijn dan infrastructuur en materieel zoals sporen, bussen of trams, hoe innovatief ook. We zijn in de eerste plaats een bedrijf van en voor mensen. We innoveren in de opleiding van onze medewerkers en blijven zoeken naar slimme mobiliteitsoplossingen.

Het is zoals gezegd een mooie opdracht, maar ook een moeilijke. Zeker in deze harde economische tijden. Zaak is dus onze middelen waar het kan nog efficiënter in te zetten. Die constante aandacht voor efficiëntiewinsten loopt als een rode draad door onze werking en dus ook door dit jaarverslag.

Maar zelfs dit volstond niet in 2011. Ondanks besparingen, sloten we het jaar af met een bedrijfs-economisch tekort. De kosten voor leveranciers en grondstoffen stegen gevoelig, terwijl de inkomsten tegenvielen.

We willen dat tekort op één jaar tijd wegwerken. De ambitie is om 2013 financieel gezond te starten. We zullen daarvoor inzetten op drie sporen: uitgaven beperken, inkomsten verhogen en het aanbod nog scherper afstemmen op de vraag.

2012 wordt een jaar van fors, maar verstandig besparen. Zonder onze missie, een mobiel en duurzaam Vlaanderen, uit het oog te verliezen. We zullen daarom, naast besparen, ook blijven investeren in De Lijn van morgen.



Roger Kesteloot
Directeur-generaal



Jos Geuens
Voorzitter



RAAD VAN BESTUUR

Jos Geuens

Voorzitter

Jeroen Overmeer

Ondervoorzitter

Fernand Desmyter

Bestuurder

Paul Laeremans

Bestuurder (tot 31 mei 2011)

Katleen Mariën

Bestuurder

Patrick Moenaert

Bestuurder

Karel Stessens

Bestuurder

Vicky Strauven

Bestuurder

Kathleen Van der Hooft

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

Werner Jacobs
Directeur Financieel Beleid & ICT

Paul Raa
Directeur Personeelsbeleid & Techniek

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***

TCLM-Toelen, Cats, Morlie & C°
*Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door **Luc Toelen***

WE GAAN VER VOOR ONZE KLANTEN

Klanten moet je verdienen. Dat geldt ook voor ons. Zeker nu consumenten en dus ook reizigers steeds kritischer worden. We hebben de laatste tien jaar grote stappen gezet. Met een forse groei als resultaat. Het laatste jaar is het aantal reizigers gestagneerd. Als we willen dat meer mensen liever op de bus of de tram stappen dan in hun

auto, dan moeten we een aantal drempels verder verlagen. Het openbaar vervoer moet nog veiliger, comfortabeler, slimmer en meer op maat. En dat tegen een haalbare prijs, voor zowel de reiziger als de gemeenschap.



VLOTTER DOOR HET VERKEER

Als we een alternatief willen zijn voor de auto, is het noodzakelijk om zelf niet in de file te staan. Een goede doorstroming zorgt voor een stiptere en dus betrouwbare dienstverlening. En dat is goed voor onze reizigers en onze eigen medewerkers. Bovendien zorgen vertragingen en tijdsverlies voor stress bij onze klanten en chauffeurs. Door een slechte doorstroming verliezen we klanten, en dus ook ontvangsten. Daarnaast zorgen files voor hogere exploitatiekosten doordat we bijvoorbeeld bijkomende chauffeurs en voertuigen moet inzetten om de systematische vertragingen op te vangen.

Er zijn verschillende maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De Lijn werkt daarvoor samen met de wegbeheerders. Op Vlaams niveau is dat met het Agentschap Wegen en Verkeer via de Taskforce Doorstroming. Maar even belangrijk zijn de maatregelen die we nemen met de lokale besturen. We leggen

in overleg met de gemeenten bijvoorbeeld uitstulpende haltes aan of we maken afspraken rond handhaving, zoals de aanpak van foutparkeerders die het bus- of tramverkeer hinderen.

De busbaan is wellicht het bekendste voorbeeld van een doorstromingsmaatregel. Ter illustratie: op de lijn Kampenhout-Brussel ligt in de richting van Brussel sinds vorig jaar 7 kilometer busbaan, in de richting Kampenhout ligt 3 kilometer. De rit naar Brussel gaat tijdens de ochtendspits gemiddeld 11 minuten vlugger. De terugrit tijdens de avondspits gaat nu 5 minuten vlotter. In Ganshoren gingen we nog een stap verder en heeft het Brussel Hoofdstedelijk Gewest op de Keizer Karellaan een 'tidal flow' of wisselstrook aangelegd. Een busbaan die van richting kan wisselen en zich zo aanpast aan de ochtenden en avondspits.



VLOTTER VIA KAR

De busbaan is de meest zichtbare doorstromingsmaatregel. Maar er zijn ook andere oplossingen. Eén van de pistes voor de toekomst is het KAR-systeem: via Korte Afstand Radio verkeerslichten beïnvloeden.

De beïnvloeding van de verkeerslichten gebeurt vandaag met lussen in de weg. Dit systeem is kwetsbaar bij wegenwerken. Daarnaast kan een obstakel op de weg het verkeer zo vertragen dat het licht weer op rood staat voor de bus of de tram er is. Bovendien kan de chauffeur maar één verkeerslicht tegelijk beïnvloeden. Met het nieuwe KAR-systeem vallen die problemen weg, en kan men meerdere verkeerslichten tegelijk beïnvloeden, zonder het autoverkeer te hinderen.

Proefproject Kusttram

In een eerste fase werden 5 kruispunten en 14 trams uitgerust met deze nieuwe technologie. De test op het terrein bewees dat KAR een veel betrouwbaardere technologie is dan het oude systeem van lussen in de grond: 98 procent van de tests was positief.

In een tweede fase werden alle Kusttrams uitgerust en tegen begin juni van 2012 zullen ook alle kruispunten operationeel zijn. In de zomer zullen we zo de twee systemen naast elkaar gebruiken: lussen en KAR. We zullen dan perfect kunnen zien welk systeem welke tijdswinsten boekt. In september maken we dan een globale evaluatie. Als blijkt dat KAR een succes is, dan zal het oude systeem uitgeschakeld worden.

Proefproject Vlaams-Brabant

In de loop van 2012 starten we ook in Vlaams-Brabant met een proefproject KAR, op de lijn 358 tussen Leuven en Brussel. Dit project wordt gefinancierd door het Agentschap Wegen en Verkeer & haar afdeling Expertise Verkeer en Telematica. Er zullen 10 bussen en 14 kruispunten uitgerust worden. Met dit project zullen ook de compatibiliteit met de bestaande en geplande systemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden getest.



VLOTTER OP DE BUS EN TRAM



Stiptere bussen en trams verlagen de drempel naar het openbaar vervoer. Maar willen we meer reizigers aantrekken, dan moeten we ook inzetten op aantrekkelijke tarieven. Dat betekent voordelige, maar vooral eenvoudige en gebruiksvriendelijke tarieven. Door meer reizigers aan te trekken kunnen we ook onze opbrengsten verhogen. Bijvoorbeeld door vervoerbewijzen uit te werken samen met een organisator van een evenement of een uitbater van een grote concerthal of een pretpark. Zo hebben we een combiticket met het Sportpaleis en Pluskaarten voor vele attractiepolen langsheen het Kusttramtraject.



VERKOOP VAN SMS - TICKETS VERDUBBELDE

2,5 miljoen sms-tickets, dat was de prognose voor 2011. Het zijn er meer dan 3 miljoen geworden. Van januari tot december is de verkoop van sms-tickets meer dan verdubbeld. In januari werden er 157 000 sms-tickets verkocht, in december waren er dat 375 000. Of nog: in januari van vorig jaar verkochten we gemiddeld 2 345 sms-tickets per dag, in december waren dat er gemiddeld 8 476 per dag.

Wat meespeelt in het succes, is dat naast Proximus sinds januari 2011 ook BASE en Mobistar meestapten in de verkoop van sms-tickets. Sinds 9 november kun je ook via Telenet een sms-ticket kopen.

De meeste sms-tickets worden aangevraagd op vrijdag. Op wekdagen piekt de verkoop tijdens de avondspits tussen 16 en 17 uur.

AANDEEL ONLINE VERKOOP VAN ABONNEMENTEN GROEIT

De online verkoop zet zijn opmars verder. We verkochten vorig jaar 25 626 abonnementen via de website. Ten opzichte van 2010 steeg het aandeel online verkoop zo met ruim een vijfde.

DE 7- DAGENPAS AAN DE KUST

Van 1 juli tot 31 augustus verkochten we aan onze kust de zevendagenpas. Deze pas was goed voor 7 opeenvolgende dagen vrij in- en uitstappen op de Kusttram en op de bussen van De Lijn West-Vlaanderen.

De pas werd verkocht voor 18 euro. Maar omdat vele mensen met z'n tweetjes reizen was er ook een zevendagenpas voor twee, en dat voor 27 euro. De zevendagenpas was een mooie gelegenheid om deze klanten ook thuis te laten proeven van bus of tram. De reiziger kon de gebruikte pas in alle Lijnwinkels inruilen voor een gratis vijfrittenkaart.

ABONNEES VAN DE FILHARMONIE RIJDEN NAAR HET CONCERT

Abonnees van de Filharmonie hoeven geen apart kaartje te hebben voor de bus of tram. Het biljet is inbegrepen in het abonnement. Een slim aanbod want de drie Antwerpse concertlocaties (Koningin Elisabethzaal, het Elzenveld en De Singel) zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

En het is een succesformule. Uit onderzoek bij de 5 000 Filharmonie-abonnees blijkt dat 59 procent met de trams of de bussen van De Lijn naar het concert gaat. Gemiddeld gaat een abonnee naar vier concerten per seizoen, wat dus neerkomt op 12 000 reizigers voor De Lijn. Nog eens 13 procent neemt de trein, wat betekent dat in totaal 72 procent van de abonnees het openbaar vervoer gebruikte.

MET DE LIJN NAAR AFRIKA

Van september 2011 tot begin juli 2012 loopt 'Uncensored. Kleurrijke verhalen achter de schermen' in het Koninklijk museum voor Midden-Afrika in Tervuren. Het is niet alleen een mooie en interessante tentoonstelling die de geschiedenis van het museum en van de collectie vertelt. Het is ook de laatste tentoonstelling voor het museum sluit voor renovatiewerken. We hebben samen met het museum, een speciale Afrika-buspas ontwikkeld. De Afrika-buspas bestaat uit een dagpas van De Lijn en een toegangskaart voor de expo.



AMMELIJN
MUSEUM VOOR
NIEUW AFRIKA
Afrika
TERVUREN

Afrika-buspas

Met De Lijn naar Afrika



UNCENSORED

Kleurrijke verhalen / achter de / schermen

23 sept. tot 8 juli 2012



ONZE KLANTEN WORDEN ONZE AMBASSADEURS

Hoe neem ik een belbus? Hoe zoek ik informatie op het internet over bus of tram? Wat zijn de mogelijke formules en tarieven? Hoewel De Lijn ernaar streeft zo helder en zo laagdrempelig mogelijk te communiceren, is het voor sommige ouderen moeilijk om de juiste informatie te vinden en te begrijpen.

De mobiliteitsverenigingen Mobiel 21 en TreinTramBus hebben daarom het project Openbaar Vervoer Ambassadeurs ontwikkeld. Ze werken hiervoor samen met De Lijn, De Vlaamse Ouderenraad en OKRA.

De OV-ambassadeurs zijn ouderen die andere ouderen wegwijs maken in het aanbod en hen zo aanzetten om vaker bus, tram of trein te nemen. Ze geven workshops op aanvraag van ouderen en ouderenverenigingen, ze helpen met plannen van een reis of ze reizen de eerste keren mee.

De ambassadeurs dragen met hun werk niet alleen bij tot duurzame mobiliteit, ze houden onze ouderen ook langer mobiel. Een mooi sociaal doel, want mobiliteit is essentieel voor een verbonden en kwaliteitsvol leven. En de nood zal met onze vergrijzende samenleving ook steeds groter worden.

Vandaag zijn er een kleine 40 ambassadeurs. Ze krijgen allemaal een opleiding. En we beschouwen ze als belangrijke ervaringsdeskundigen waar ook wij veel van kunnen leren. De Lijn steunt dit project omdat het perfect past in onze taak om Vlaanderen en dus ook de oudere Vlamingen mobiel te houden.



CAMPAGNES

Met onze campagnes willen we nieuwe doelgroepen aanboren, bij voorkeur op plaatsen of tijdstippen waar we vandaag nog niet ons volledige potentieel bereiken. Daarnaast is geregeld communiceren ook belangrijk om de huidige reizigers aan ons te binden en hen het gevoel te geven dat ze de juiste keuze hebben gemaakt.

DE MIEREN EN DE KRABBen

Deze imagocampagne vertrok van het gegeven dat vele mensen rationeel wel weten waarom openbaar vervoer het slimmere vervoer is. Je staat niet in de file, het is beter voor het milieu, het is socialer. Er zijn genoeg momenten en kanalen, al dan niet via De Lijn, waarop mensen die rationele boodschap te horen krijgen.

Wat we hier wilden doen, was aan die goede rationele argumenten ook een goed gevoel koppelen. Vandaar dat we de campagne lijn 'Je in groep verplaatsen heeft zo zijn voordelen' met leuke animatiefilmpjes illustreerden. Deze keer deden we dat aan de hand van het 'slimme groepsgebedrag' van mieren en krabben.



CENTRUMPAS

We voeren ook geregeld gerichte probeeracties. Het is de meest directe manier om mensen op de bus en de tram te krijgen. En ze hopelijk, al is het maar deels of sporadisch, op die bus of tram te houden.

Deze campagne vertrok van het inzicht dat vele mensen zich liever met de auto verplaatsen maar tegelijk opzien tegen de parkeerproblemen in de stad. Onze doelgroep was dus auto-liefhebbers met parkeerstress. En ze zijn met velen.

Onze campagne deed meer dan het probleem stellen. We stelden ook meteen een oplossing voor waarmee we die mensen die toch liever met de auto naar stad gaan, konden prikkelen om toch maar eens tram of bus te proberen. We introduceerden de Centrumpas, een 10-rittenkaart voor 9 euro. En met de campagne

legden we de nadruk op de combinatie van de auto met bus of tram. Zo wordt de Centrumpas verkocht in een hoesje dat je als sleutelhanger kan gebruiken. Naast een nieuw, tijdelijk product maakten we een website www.delijn.be/randparkings waar mensen via een routeplanner kunnen zien waar de randparkings liggen en welke bussen of trams ze daar kunnen nemen naar het centrum.

Om de Centrumpas en de website bekend te maken, zetten we affiches, online bannering en radiospots in. En we bekleedden ook onze eigen voertuigen. Naast een nationale campagne vertaalden we de Centrum-pas ook in lokale acties, zo voerden we in Antwerpen bijvoorbeeld promotie voor de P + R Keizershoek onder de chapeau van de Centrumpas.

BOSPAS

Met de boscampagne willen we niet alleen ons groen imago in de kijker zetten, maar onze klanten ook op een leuke manier betrekken in onze groene ambities. We deden dat met de Bospas. De Bospas is een tijdelijk vervoerbewijs voor 10 ritten tegen de voordelige prijs van 9 euro.

De eerste boscampagne liep in 2010: per verkochte bospas schonken we toen 1 euro aan de actie '1 miljoen bomen voor Vlaanderen' van de Vereniging voor Bos in Vlaanderen. De actie was goed voor 20 000 nieuwe bomen. Hiermee werden vorig jaar 'busbossen' aangelegd in acht gemeenten: Belsele, Evergem, Gooik, Harelbeke, Merchtem, Oostkamp, Opwijk en Zemst.

In Gooik kregen meer dan 1 000 bomen een persoonlijke boodschap mee van onze reizigers via Facebook. Een goede manier om van onze klanten ook onze groene ambassadeurs te maken. En om de boodschap verder te verspreiden.

In oktober en november 2011 kwam de Bospas terug onder een andere vorm. In elke Bospas zaten enkele zaadjes verwerkt van een els. Een boom die makkelijk kiemt en ook in moeilijke omstandigheden groeit. Op de www.delijn.be werd uitgelegd hoe je een els best kunt planten. En hoe je de nieuwe boom kon registreren voor de actie '1 miljoen bomen voor Vlaanderen'. De Bospas werd gedrukt met milieuvriendelijke inkt op biologisch afbreekbaar papier.



400 BOBS OP OUDEJAAR

Op oudejaarsnacht doen we altijd een extra inspanning om Vlaanderen veilig feestend het nieuwe jaar in te krijgen. We vervullen daarmee niet alleen onze maatschappelijke taak, het is meteen ook een goede gelegenheid om heel wat sympathie en goodwill te creëren voor De Lijn.

In 2011 hebben we op oudejaarsnacht 400 mensen ingezet. Het gaat om chauffeurs, dispatchers, controleurs, technici en medewerkers van de Lijninfo. Het grootste deel van die medewerkers koos er vrijwillig voor om die nacht te werken. Waarvoor dank. Met onze 400 mensen deden we 279 voertuigen rondrijden, op 160 lijnen.

De dienstregelingen van de oudejaarsavond en -nacht werden uitgebreid gecommuniceerd op onze site, in speciale oudejaarsnachtmagazines op bussen en trams en in de Lijnwinkels. En verder liep er een stevige campagne via Facebook en Twitter.

Heel wat mensen reden die nacht gratis, dankzij de financiële tussenkomst van hun gemeente. De anderen konden een oudejaarsnachtbiljet kopen voor 2,50 euro. Daarmee kon men onbeperkt de hele nacht en ook nog op nieuwjaarsdag reizen. Ook de gewone vervoerbewijzen waren geldig.

De campagne was een succes. In totaal vervoerden we 189 400 feestvierders. Hiermee behaalden we ons tweede beste resultaat ooit. Oost-Vlaanderen waar het vervoer dankzij de steun van de provincie gratis was, kende met 10 procent de grootste stijging. Ook andere regio's waar het vervoer gratis was dankzij tussenkomst van de lokale besturen of provincie, deden het erg goed zoals de grote regio rond de stad Antwerpen of de regio Leuven.

**GRIET ETEN
BIJ VRIENDEN**

OF

**EEN GRIET VERSIEREN
IN DE DISCOTHEEK**

Scan de code
en laat je vrienden mee beslissen via facebook

**Wat je ook kiest voor oudjaar,
kies meteen ook je vervoer.**

De Lijn zorgt ook dit jaar voor extra feestbussen en -trams op oudejaarsnacht en nieuwjaarsdag. Waar je ook kiest om te feesten, je hoeft zeker niet te zoeken naar een parkeerplaats en je hoeft vandoor te gaan terug thuis.
Plan jouw reis op deLijn.be/oudjaar

DE LIJN HEEFT HET BESTE BEDRIJFSBLAD VAN BELGIË

Tenminste, dat is de mening van een ruime jury van interne communicatieprofessionals. Meer dan de helft van de 250 stemgerechtigden verkozen Tussen de Lijnen, ons bedrijfsblad, tot het beste Belgische personeelsmagazine. De drie laureaten werden geselecteerd door grafisch ontwerpers en door vertegenwoordigers van Jobat, Ogilvy Internal Communications en het Universitair Ziekenhuis Antwerpen, de winnaar van de vorige editie. De jury loofde de originele invalshoeken en de grote aandacht voor de collega's en regionale informatie.

De prijs is een erkenning voor de inspanningen die onze redactie elke dag levert om van Tussen de Lijnen elke keer weer een modern en relevant blad te maken. Ze deden dat bovendien niet alleen. Vele collega's werden betrokken om tips en suggesties te geven. Dank ook aan hen.

Tussen de Lijnen verschijnt vijf keer per jaar en wordt gestuurd naar het personeel, gepensioneerden en chauffeurs van exploitanten.



TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 OOST-VLAANDEREN

EN
Een soliede nieuw betrouwt, wat mag je verwachten?

ORIGINEEL MET...
Samenwerken op afstand: hoe werkt dat best?

UIT IN

TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 OOST-VLAANDEREN

160

IN DE LIJNEN
Lidmaatschaps Kofteff, Wilt en Rodige

EXPRESSIONEEL
Middelende Karel als Diversiteitsgereguleerder Lijnen van diversiteit

EN
Onderwijs en innovatie: wat betekent 2012?

DOSSIER
Chauffeurs Riet en Frank uit Sint-Niklaas over ons diversiteitsbeleid

DOOR JOU VERNIEUWD (EN OOST-VLAAMSER DAN OOIIT)

TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 OOST-VLAANDEREN

165

EXPRESSIONEEL
Breding bouwt en chauffeurs Jeltine & Poca voor de perfecte strijd

VOORUIT MET DE LIJN
Oude lander, nieuwjaarsgesprek: de federatie in de maatschappij

IN DE LIJNEN
De wienstram scoort in de Gentse bloemstad

DOSSIER
Hoofd Operaties & Administratie Saar: Samen vooruit in 2012

TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 OOST-VLAANDEREN

160

TOEGELIJK
Onderwerp: beheersvervalschaak: wat brengt 2012?

EN
Bedeje verdere? Vertrouwenlijke vraag? De Personeelsdienst helpt je graag!

DOOR JOU VERNIEUWD (EN LIMBURGSEER DAN OOIIT)

TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 ANTWERPEN

165

ALTER EGO
Glasraander Jerg schildert bij PAL en schilt het bij Daxel!

EEN NIEUWE STAART
Mark is altijd onderweg: loont als diegnit, nu als chauffeur in Turnhout!

IN DE LIJNEN
De Lijncentrale en regio Vaartkaal & Turnhout

DOSSIER
Mobiliteitsontwikkelaar Linda: Samen vooruit in 2012

TUSSEN DE LIJNEN

FEBRUARI 2012 ANTWERPEN

160

ALTER EGO
Marilyn wisselt wasseren behoren

ESTAFETTE
Hazel, ze zijn een ICOT!

CO-MERKT DWT
Ongelukkig met... westerloofing

EN
Met onderwerp: beheersvervalschaak: wat brengt 2012?

TUSSEN DE LIJNEN MEERMAAL VERNIEUWD (OP BASIS VAN JOUW IDEEN!)

DOSSIER
Anders & beter: waarom een diversiteitsbeleid loont

NAAR DE FESTIVALS MET DE LIJN

De Lijn profileert zich al een hele tijd als een slimme reisgezel bij evenementen. Op swingende en feestelijke evenementen maken reizigers op een leuke manier kennis met de voordelen van het openbaar vervoer. Zo zijn we partner bij festival als Laundry Day, Mano Mundo, Graspop, Werchter of Pukkelpop.

WERCHTER 2011

Zowel De Lijn, de NMBS als Rock Werchter moedigen festivalgangers aan om de auto aan de kant te laten staan en met trein en bus naar Werchter te trekken. Voor het zesde jaar op rij werd de prijs van het openbaar vervoer opgenomen in het dag- en combiticket.

Werchter was vorig jaar in elk geval voor De Lijn een geslaagd festival. We vervoerden zo'n 111 000 muzikliefhebbers van en naar de weide. Dat zijn er 11 000 meer dan bij de vorige editie. We hebben daarvoor 175 chauffeurs en 60 gelede bussen ingezet.

De heen- en terugreizen verliepen vlekkeloos. Zelfs op donderdagvoormiddag, wanneer naar goede gewoonte de massa naar Werchter trekt, moest er nauwelijks worden aangeschoven. Eens op de bus duurde het verder maar een kwartiertje voor de muzikliefhebbers ter plaatse waren dankzij de speciaal voorbehouden busroute.



GENTSE FEESTEN

De Gentse feesten trekken ruim 100 000 bezoekers per dag. Om zoveel volk vlot in en uit het centrum te krijgen, werkten de Stad Gent, De Lijn en de NMBS samen. Zo was er een B-evenementenbiljet 'Gentse feesten', dat 50 procent korting gaf op een treinreis tweede klas, inclusief busrit.

Een pendeltram reed 24 uur op 24 van de parking op Flanders Expo naar de feestzone en terug. Op spitsuren zelfs tegen een frequentie van één tram om de vijf minuten. Er was ook aansluiting met de Park + Rides

Gentbrugge en Oostakker. De meeste bussen en trams reden 's avonds ook langer dan normaal. En speciaal ingelegde feestbussen brachten onze feestvierders 's nachts van Gent Zuid naar de rand.

De Lijn vervoerde tijdens de Gentse Feesten, enkel met de pendeltram en de feestbussen, 264 000 reizigers. Een mooi cijfer, maar wel 35 procent minder dan vorig jaar. De verklaring is vlug gevonden. Het ging in 2011 om een uitgeregende editie van de Gentse Feesten. Vele mensen bleven dan ook thuis. De pendeltram en de feestbussen scoorden minder maar het reguliere aanbod deed het wel beter dan vorige jaren.



BON JOVI IN ZEEBRUGGE

Op 24 juli zakten 30 000 fans af naar het strand van Zeebrugge om het enige concert van Bon Jovi's 'Circle'-tour in de Benelux mee te maken. De Lijn West-Vlaanderen werkte samen met de concertorganisator om er een vlekkeloos evenement van te maken. We hebben 20 pendelbussen ingezet om de fans tussen de evenementenparking in de haven en Zeebrugge Strandwijk te vervoeren. Er werden ook extra tramritten ingelegd naar Knokke, Oostende en De Panne. De Mobiele Lijnwinkel kwam ter plaatse om de mensen te informeren en vervoerbewijzen te verkopen.

PUKKELPOP

Pukkelpop kende een dramatisch verloop. Net zoals voor de andere festivals zorgde De Lijn voor bussen naar de concertweide. Tijdens het noodweer is de pendeldienst, om veiligheidsredenen, even stilgevallen. Van zodra het duidelijk werd dat het festival niet verder kon doorgaan, is De Lijn in de nacht van donderdag op vrijdag blijven pendelen. Vanaf 6 uur vrijdagmorgen werden nog extra bussen ingelegd om de festivalgangers weer naar huis te brengen. Onze lijncontroleurs waren ter plaatse om de mensen te informeren. En heel wat van onze chauffeurs boden zich spontaan aan om vroeger uit te rijden en bij te springen. Hartverwarmend.

GRASPOP

Al ruim vijftien jaar strijken metal fans jaarlijks neer in Dessel voor het driedaags festival Graspop. De Lijn is een vaste partner: gedurende vijf dagen versterken we de bestaande lijn 470 tussen Mol station en Dessel en pendelen we tussen Dessel en Graspop Metal Town. In 2011 legden we 38 extra bussen in om de af- en aanvoer van de festivalgangers in goede banen te leiden.

VERKEERSVEILIGHEID

De Lijn vervoerde in 2011 549 miljoen reizigers. We legden in totaal meer dan 223 miljoen kilometer af. In het licht van die cijfers is het aantal ongevallen beperkt. De statistieken naar nul krijgen, is utopisch. Maar omdat we voor onze klanten een veilige reisgezel willen zijn, beschouwen we elk ongeval als een ongeval te veel.

De Lijn maakt daarom een globale ongevallenanalyse en bijhorend verkeersveiligheidsplan. Ons finale doel: het aantal ongevallen jaarlijks met 2,5 procent doen dalen. De doelstelling werd mee opgenomen in de beheersovereenkomst.

EEN GLOBAAL VEILIGHEIDSPAN

Een goed plan begint met een goede analyse. De Lijn zal daarom niet alleen alle ongevallen registeren, maar ook fijnmazig analyseren. Zo zullen we ondermeer een onderscheid maken tussen echte verkeersongevallen en ongevallen van bijvoorbeeld reizigers op het perron. Ook worden de ongevallengegevens van de exploitanten mee opgenomen.

De objectieve cijfers en hun evolutie zullen worden afgezet tegenover de verkeersdrukke en het aantal gereden kilometers van De Lijn. De analyse vormt vervolgens de basis voor een globaal verkeersveiligheidsplan.



EEN PLAN DAT ZAL VERDER BOUWEN OP DE 3 E'S:

Education of preventie via opleiding en sensibilisering: Elke chauffeur volgt een opleiding met extra veel aandacht voor zijn of haar rijgedrag. De chauffeurs worden daarna geregeld onaangekondigd en anoniem gevolgd. Bij problemen wordt er bijgeschoold of wordt er zelfs een apart opleidingstraject uitgewerkt. We houden tot slot, met jaarlijkse opleidingen, kennis en attitude fris en actueel.

We denken trouwens niet alleen aan onze chauffeurs en voeren daarom regelmatig verkeersveiligheidscampagnes. Zo sensibiliseren we elk jaar langs het traject van de Kusttram. In 2011 met een campagne onder het motto 'Geniet van de kust, maar wees u wel van de tram bewust'. Er werden onder meer folders en affiches verspreid in scholen en seniorenverenigingen.

Ook in Antwerpen voerden we campagne: er reden trams met flankaffiches met de slogan 'Met de tram krijg je altijd voorrang, Antwerpen tramstad' en we verdeelden folders. In de e-nieuwsbrief voor scholen kwam verkeersveiligheid regelmatig aan bod.

In Limburg nam De Lijn dan weer het initiatief voor een reeks korte filmpjes met verkeerstips voor voetgangers en fietsers. Als je weet wat je van een bus in het verkeer kan verwachten, dan laat je je immers minder snel verrassen. Onder meer zichtbaarheid, dodehoek, draaicirkels en uitzwaaien kwamen aan bod. Deze verkeerstips voor fietsers en voetgangers werden uitgezonden door TVL, de regionale televisiezender.

Engineering of infrastructuur: Goede chauffeurs zijn essentieel voor de veiligheid. Een goede infrastructuur is dat ook. De medewerking van de wegbeheerders van zowel het Vlaamse Gewest als van de gemeenten is hier cruciaal. Samen met hen kijken we naar een optimale inrichting van de weg. Zijn de wegen 'overzichtelijk' ingericht? Is er gezorgd voor maximale zichtbaarheid? Verhinderen obstakels de veiligheid? Krijgen onze bussen een voldoende draaicirkel?

Zo werd de voorbije vijf jaar aan de kust 58 miljoen euro geïnvesteerd in veilige voetgangersoversteekplaatsen, autodoorsteken en betere signalisatie. Op korte termijn staan er voor nog eens 22 miljoen euro werken op de planning. Het traject Bredene-Wenduine en de doortocht in Wenduine worden nu aangepakt.

Met investeringen in technische infrastructuur zorgen we er verder voor dat onze chauffeurs zich steeds meer kunnen concentreren op hun hoofdtaak 'rijden'. Zo houden ergonomische rijposten onze chauffeurs bijvoorbeeld frisser en dus alerter.

Enforcement of handhaving: Heel veel chauffeurs rijden veilig. We ondersteunen en begeleiden hen in hun job. Daarnaast worden onze chauffeurs ook streng gecontroleerd. Worden afspraken niet nageleefd en helpen bijsturingen niet, dan moet de chauffeur het rijbrevet inleveren.

Voor dit verkeersveiligheidsplan kiezen we voor projectwerking, waarin naast de betrokken functionele domeinen (onder anderen Personeel, Exploitatie, Betwiste Zaken, Technische Diensten, Zorgsystemen, Marketing) ook vertegenwoordigers van de representatieve vakorganisaties worden betrokken. Daarnaast doen we ook een beroep op de expertise van onder andere de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, van de experten van de Federatie van Autobus en Autocar-ondernemingen (FBAA).

Zes werkgroepen stellen een plan op voor volgende domeinen:

- data assessment en risico-analyse
- de menselijke factor
- opleiding, opvolging en sensibilisering (intern en extern)
- ondersteuning, begeleiding en handhaving (intern en extern)
- de voertuigtechnologie
- de technologie van de weg

Het resultaat van de oefening: een evenwichtig plan dat inzet op de volledige veiligheidsketen.



SOCIALE VEILIGHEID



Veilig op de bus of de tram betekent meer dan zonder ongevallen op je bestemming geraken. Het gaat ook om wat er op die bus of tram of rond het schuilhuisje gebeurt. En daarbij is het (on)veiligheidsgevoel even belangrijk als mogelijke incidenten. Iedereen, reizigers en personeel, moet zich veilig kunnen voelen op De Lijn.

ONS SOCIAAL VEILIGHEIDSPAN...

Met ons sociaal veiligheidsplan 'Veilig op weg' leveren we grote inspanningen. Het plan werd intussen volledig ingebed in onze dagelijkse werking.

Bijvoorbeeld tijdens de basisopleiding, maar ook tijdens de voortgezette opleidingen van de medewerkers is er structurele aandacht voor sociale veiligheid. Zo krijgen onze medewerkers (chauffeurs, lijncontroleurs...) een extra opleiding om moeilijke situaties het hoofd te bieden. Het is een training die helpt om goed met verbale agressie, drugs en alcohol, diversiteit en conflicten om te gaan.

We voorzien ook organisatorische maatregelen om het veiligheidsbeleid in te bedden in onze werking. In de eerste plaats met onze Veiligheidsmonitor. Dit instrument meet en analyseert de incidenten op en aan ons openbaar vervoer. Zo kunnen veiligheidsmaatregelen flexibel en gericht worden ingezet, bijvoorbeeld het gericht inzetten lijnspotters of lijncontroleurs.

Andere voorbeelden van organisatorische maatregelen: ervoor zorgen dat onze dispatching altijd bereikbaar is, vooraan instappen of ons diversiteitsbeleid. Met dat beleid proberen we ons personeelsbestand zo op te bouwen dat het een weerspiegeling is van de reizigers die we vervoeren.

Zo kan De Lijn een brug slaan naar haar reizigers, wat het wederzijds begrip tussen reizigers en chauffeurs en lijncontroleurs ten goede komt.

Naast organisatorische maatregelen, schakelen we ook de techniek in. Camerabewaking op de voertuigen en in bus en tramstations, track & trace systemen op onze dienstvoertuigen voor snellere interventies, flexibel afsluitbare chauffeursposten of radiocontact met dispatching.

Maar we beseffen ook onze limieten. Sociale veiligheid is een breed maatschappelijk verhaal. De agressieproblemen in de openbare ruimte, vind je ook terug in het openbaar vervoer. En al nemen we zelf diverse maatregelen, onze kerntaak is reizigers vervoeren, geen ordehandhaving. Dat is de opdracht en de expertise van de openbare ordediensten.



...IS EEN SAMENWERKINGSPLAN

Ons sociaal veiligheidsplan is dan ook een samenwerkingsplan met alle actoren op het terrein: van politiediensten, steden en gemeenten, andere openbaarvervoermaatschappijen tot straathoekwerkers of scholen. De samenwerking gieten we in akkoorden. Zo sloten we in het verleden in alle provincies een samenwerkingsakkoord af met de politie. Via de samenwerking leggen we structurele en punctuele afspraken vast, onder meer over de uitwisseling van informatie, de opleiding van De Lijn aan aspirant-politieagenten, de opleiding van politie aan medewerkers van De Lijn en gezamenlijke acties.

We streven ook naar samenwerking met gemeenten via een convenant sociale veiligheid. Zo maken we concrete afspraken over de gezamenlijke aanpak van sociale veiligheidsproblemen met de betrokken gemeente. Via bijvoorbeeld gerichte inzet van gemeenschapswachten, de aanwerving van schoolspotters of de uitwerking van lokale projecten. In deze aanpak is zeker een goede uitwisseling van efficiënte, snelle communicatie cruciaal. We werken dan ook permanent aan de verhoging van de meldingsbereidheid bij onze chauffeurs om snel en efficiënt elk incident door te geven. Zo kunnen de politiediensten op hun beurt snel en efficiënt optreden. Niet alleen bij incidenten, maar ook preventief.

In 2011 sloot De Lijn zo een convenant sociale veiligheid af met de gemeente Anderlecht. Dit convenant vertrekt van preventie via gemeenschapswachten en de uitwerking van lokale projecten. Maar er wordt ook samengewerkt op het terrein zelf. Zo zal de gemeente op drukke momenten gemeenschapswachten inzetten op bussen of aan haltes om chauffeurs en reizigers bij te staan. Hun aanwezigheid is extra waardevol omdat ze de buurt en de mensen uit de buurt het beste kennen. De gemeenschapswachten worden voor deze taak door De Lijn opgeleid en krijgen een abonnement zodat ze gratis op onze bussen kunnen. Dit convenant is een vervolg op het veiligheidsoverleg openbaar vervoer Brussel waar politie, gemeenten, de gouverneur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, justitie en de andere openbaarvervoersmaatschappijen zowel operationeel als beleidsmatig samenwerken.

Ook met Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Truiden - Gingelom - Nieuwerkerken sloten we een convenant sociale veiligheid af in 2011.

WE MAKEN VLAANDEREN DUURZAMER

De rol van De Lijn in een duurzaam Vlaanderen kan moeilijk worden overschat. Zonder onze bussen en trams zouden er tijdens een gemiddelde ochtendspits per uur 1,6 miljoen auto-kilometers extra gereden worden, of bijna 8 procent meer. De totale Vlaamse

ecologische voetafdruk zou ruim 250 000 hectare hoger liggen. Dit is bijna de oppervlakte van de provincie Antwerpen. Het toont meteen ook aan hoe groot de rol van De Lijn is in het engagement van ons land om de Kyoto-normen te halen.



MENAG200

www.dettijn.be

ECOLOGISCHE VOETAFDruk

De Lijn zelf duurzamer maken, is een essentiële opdracht in onze beheersovereenkomst. Die uitdaging is nooit helemaal af. Er is dankzij nieuwe inzichten, technologieën en investeringen altijd nieuwe winst te boeken. We hebben ons in onze beheersovereenkomst dan ook geëngageerd om de nieuwste technieken op de voet te blijven volgen en inspanningen te blijven leveren. En dat op basis van objectieerbare gegevens en benchmarks.

De Lijn heeft in 2010 haar eigen ecologische voetafdruk laten berekenen door het onafhankelijk onderzoeksbureau Ecolife. De berekening gebeurde op basis van gegevens uit 2009, zoals het aantal gereden kilometers, het aantal reizigers, het energie- en waterverbruik, de uitbesteding aan exploitanten en de hoeveelheid afval. Met gegevens uit 2011 hebben we de berekening opnieuw uitgevoerd. Dit gebeurt voortaan tweejaarlijks. Ons rekenmodel heeft in tussentijd de nodige aanpassingen gekregen en op basis daarvan werd ook het cijfer van 2009 herberekend om een correcte vergelijking mogelijk te maken.

De resultaten van de beide berekeningen vind je in de tabel.

	2009*	2011	EVOLUTIE
ecologische voetafdruk	115 251	114 666	-0,51%
netto-ecologische voetafdruk	-253 147	-255 656	-0,99%
ecologische voetafdruk per reiziger	2,170	2,088	-3,74%

(*): terugrekening met aangepast berekeningsmodel

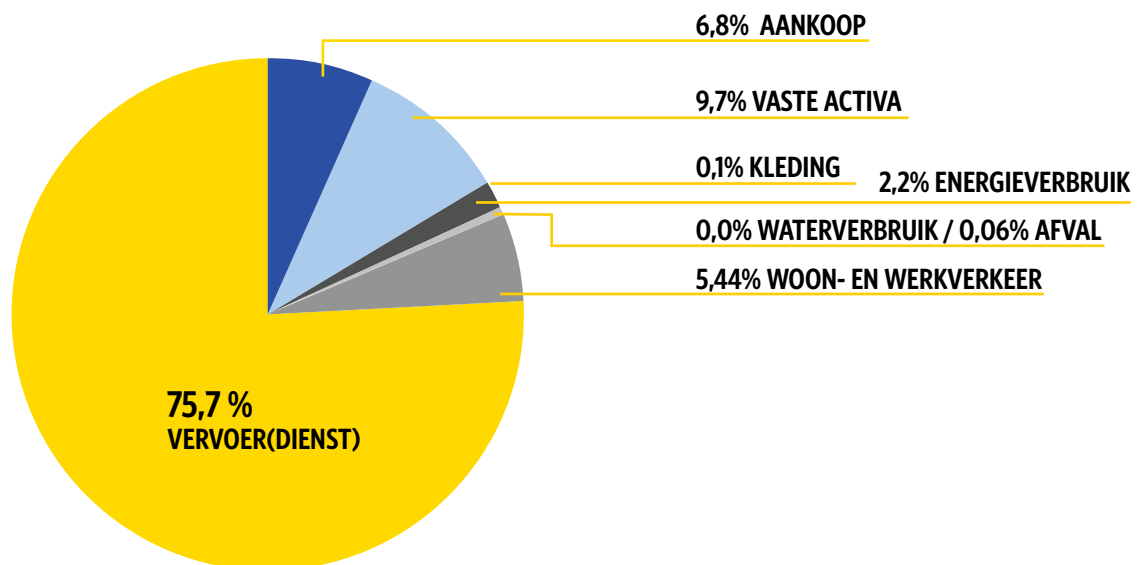
De trend in min voor de netto-ecologische voetafdruk, één van de indicatoren van onze beheersovereenkomst werd gehaald.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- we hebben minder voertuigkilometers afgelegd (-0,7 procent)
- tegelijk hebben we meer autokilometers (+0,5 procent) kunnen vermijden
- ons gemiddeld verbruik (liter diesel per 100 kilometer) is met 0,3 procent gedaald
- we hebben een sterke daling van de verwarmingsvraag in onze gebouwen (-11 procent) genoteerd, die wel nauw gelijkloopt met de gemiddelde temperatuurverschillen tussen beide jaren (aantal graaddagen -15 procent),

- de lichte daling in elektriciteitsverbruik (-0,5 procent) is nauwelijks zichtbaar in het resultaat omdat De Lijn al in 2008 koos voor 100 procent groene stroom met een zeer lage ecologische voetafdruk.

Deze berekening vormt ook een mooi argument voor de bestaansreden van De Lijn: door een investering van bijna 115 000 hectaren vermijden wij netto meer dan 255 000 hectaren. We halen zo een netto-ecologisch rendement van ruim 220 procent. Of anders gezegd: voor elke liter diesel die De Lijn meer verbruikt, verbruikt Vlaanderen er zowat 3,2 minder.



We verliezen ook de totale milieukosten niet uit het oog. Een aantal parameters zoals fijn stof, bodemvervuiling en het gebruik van potentieel gevaarlijke producten, vallen buiten de berekening van de ecologische voetafdruk. Maar ook hier is het onze ambitie om beter te doen dan vandaag. En waar we kunnen, zetten we

ook graag onze schouders onder groene ambities van anderen. In Limburg maken we bijvoorbeeld actief deel uit van het Klimaatparlement. We zijn structureel partner in dit groene project dat de provincie Limburg tegen 2020 CO₂ neutraal moet maken.

GROENERE VOERTUIGEN

Uit de berekening van onze ecologische voetafdruk blijkt duidelijk dat de vergroening van ons voertuigenpark het grootste milieueffect biedt.

Sinds begin 2011 zijn alle bussen waarvoor het technisch en financieel verantwoord is, uitgerust met een roetfilter. Er rijden nu 1 690 dieselbussen rond met een roetfilter. Dat is driekwart van het bussenpark.

Ter vergelijking: het dieselwagenpark in Vlaanderen telde eind 2010 ongeveer 22 procent roetfilters. De Lijn investeerde de laatste tien jaar 9,4 miljoen euro in die operatie. Veel geld, maar goed besteed als je weet dat ons type roetfilters de uitstoot van fijn stof en onverbrande koolwaterstoffen met 95 procent vermindert.

De Lijn heeft ook vorig jaar hybride bussen in gebruik genomen. We reden eerste ritten met gloednieuwe bussen in Hasselt en Antwerpen. In Gent, Leuven en Brugge zijn de hybride bussen ondertussen een vertrouwd onderdeel van het straatbeeld. Deze bussen worden vooral ingezet in het stadsverkeer omdat ze er meer moeten remmen en dus meer energie kunnen opslaan voor hergebruik. Ze verbruiken

15 tot 20 procent minder fossiele brandstof dan klassieke bussen. Dat betekent elk jaar 1 350 ton CO₂ minder, zonder van de andere schadelijke stoffen te spreken. En ze rijden 30 procent stiller.

Het is een investering die naast de milieuwinsten op termijn ook een groot effect heeft op het budget. De eerste cijfers leren ons dat de 79 bussen een jaarlijkse besparing van 500 000 liter brandstof opleveren. Een belangrijk voordeel met de sterk stijgende dieselprijzen in gedachte. De bussen leveren ons bovendien de nodige kennis en ervaring op om op termijn misschien geleidelijk over te stappen naar elektrische voertuigen.

Vorig jaar werd de aanbesteding van een nieuw contingent bussen voorbereid. We zullen in 2012 opnieuw bussen bestellen, waaronder een nieuwe lading hybride bussen. Voor de volledige bestelling is het brandstofverbruik een erg belangrijk criterium.



DE MEETTRAM ...

De meettram is een initiatief dat kadert binnen CIVITAS, een Europees project dat steden inspireert om hun mobiliteit duurzamer te organiseren. De Meettram rijdt sinds november 2010 rond in Gent. Het is een gewone tram van het Hermelijntype die is uitgerust met allerlei meetapparatuur om parameters als de elektrische stroom en spanningen, de temperaturen, luchtdruk of snelheid te meten. De meetgegevens worden, samen met gps-data, continu doorgestuurd voor analyse. Zo kunnen we perfect meten welke ingrepen welke energie-winst opleveren.

Hoewel de Meettram een jaar nodig heeft om alle seizoenen te doorlopen, zijn de eerste aanpassingen al getest. Met zeer bemoedigende resultaten. Want al gaat het om kleine bijstellingen, door ze toe te passen op alle tramstellen kunnen we op jaarbasis heel wat energie en kosten besparen.

... BESPAART HALF MILJOEN AAN VERWARMINGSKOSTEN

Een tram heeft - in tegenstelling tot onze bussen - geen verbrandingsmotor die warme lucht produceert. De verwarming van een tram vraagt dan ook veel energie. Bij koud weer is dit zelfs de helft van het stroomverbruik. Met behulp van de Meettram zijn energie-beparende maatregelen uitgewerkt die het stroomverbruik van de trams met 20 procent doet dalen.

Zo wordt op koude dagen minder koude buitenlucht binnengezogen en meer warme binnenlucht hergebruikt. Hierbij wordt het CO₂-gehalte in de tram voortdurend in de gaten gehouden zodat de binnenlucht gezond en aangenaam blijft. Ook de dakventilatoren werden aangepast. Wanneer de passagiersdeuren openstaan, draaien die ventilatoren voortaan trager, zodat er minder opgewarmde lucht naar buiten wordt geperst.

Daarnaast hangt de ingestelde binnentemperatuur voortaan af van de buitentemperatuur. Is het buiten 15 graden, dan wordt de thermostaat binnen op 19 graden gezet. Is het buiten 5 graden, dan wordt het binnen 15 graden. Door het verschil met de buitentemperatuur blijft dat aangenaam warm voor de reizigers. Maar die aangename temperatuur wordt kostenefficiënt bereikt.

Door de aanpassingen toe te passen op al onze Hermelijntrams, kunnen we elk jaar 500 000 euro besparen op energie. De Hermelijntrams in Gent en Antwerpen worden aangepast. Het spreekt vanzelf dat de verwarming, koeling en ventilatie van de nieuwe trams die we bestellen, worden uitgevoerd volgens wat de Meettram ons heeft geleerd.

GROENERE GEBOUWEN

We hebben vandaag 74 stelplaatsen: van kleintjes met maar enkele bussen over grotere sites tot grote loodsen voor onze trams. De komende jaren zullen we maar liefst 22 sites bouwen of vernieuwen. En we zullen dat doen volgens strenge milieunormen.

Voor elke bouw of vernieuwing van een stelplaats nemen we alle milieu-aspecten nauwkeurig mee. We tekenen de plannen met respect voor het milieu en ondersteunen alle partners, zoals de aannemers, om de strenge milieunormen te halen.

Ook bij onze gebouwen is namelijk heel wat milieuwinst te boeken. Zo moeten onze stelplaatsen de strengste energie- en isolatienormen halen, strenger dan die van de huidige Europese regelgeving. Op termijn moeten de groene stelplaatsen 25 procent van de elektriciteit die ze nodig hebben, zelf opwekken via bijvoorbeeld zonnepanelen. Waar het kan, komen groendaken. En op alle stelplaatsen komen er bufferbekkens voor de opvang van regenwater. Dat regenwater wordt gebruikt en na filtering hergebruikt om onze bussen te wassen. In 2011 openden vier groene stelplaatsen voor het eerst de deuren: Tongeren, Overijse, Zomergem en Brugge. De stelplaats van Deurne werken we begin 2012 af.



PPP-AWARD VOOR GROENE STELPLAATSEN

Vele van onze nieuwe stelplaatsen zijn het resultaat van publiek-private samenwerkingen (PPS). Met goed gevolg, zoals blijkt. Op de National PPP Day op 15 september 2011, een dag waarop vertegenwoordigers van de publieke en de private sector kennis, expertise en ervaringen uitwisselen over Public Private Partnerships (PPP) werd de PPP-award uitgereikt.

De gelukkige was NV siCURAnt die de award won voor haar samenwerking met De Lijn bij de bouw van de nieuwe groene stelplaatsen in Overijse, Brugge en Zomergem. Volgens de jury blonk dit project uit op verschillende criteria zoals marktconformiteit, doorlooptijd en proces, meerwaarde voor de omgeving en vernieuwend karakter.





WELKOM

5120

VOOR ONCKKERE

DE LIJN

XUE-227

GROENERE COLLEGA'S

Sinds 2010 motiveren we onze collega's om groener te werken met de campagne 'Zet zelf iets in gang'. Dat gaat van kleine veranderingen zoals minder printen tot met openbaar vervoer of fiets komen werken.

Onze chauffeurs krijgen allemaal een opleiding ecorijden. Al 3 123 chauffeurs of ongeveer de helft heeft de cursus ondertussen gevolgd. En met resultaat. Tijdens de opleiding verbruiken onze chauffeurs 10 tot 15 procent minder brandstof. In 2012 willen we hen verder ondersteunen om de principes ook in hun dagelijkse ritten toe te passen. Na de opleiding blijkt dezelfde chauffeur tot gemiddeld 10 procent minder brandstof te verbruiken. En wat nog mooier is, veel chauffeurs vertellen ons dat ze het ecorijden ook toepassen wanneer ze achter het stuur zitten van hun eigen auto.



WE INVESTEREN IN DE TOEKOMST

We hebben 2011 afgesloten met een bedrijfseconomisch verlies en zullen zo in 2012 60 miljoen euro moeten besparen om de begroting in evenwicht af te sluiten. We doen dat door uitgaven te beperken, inkomsten te verhogen en aanpassingen aan het aanbod door te voeren. We blijven wel investeren in die projecten waarvan we weten dat we er later de vruchten van plukken.

De Lijn blijft investeren in nieuwe technologieën, vertramming en de eigen mensen. Investeren in de toekomst verhoogt het comfort van de reiziger, en dus ook de aantrekkelijkheid van De Lijn. De investeringen zorgen tegelijk voor structurele winsten die de basisinvesteringen op termijn meer dan terugbetalen.



COLLEGA'S DIE NIET STILSTAAN



We zeiden het al in het voorwoord: De Lijn is meer dan bussen en trams. Het is een bedrijf van mensen voor mensen. Als we willen investeren in De Lijn van morgen, dan moeten we ook investeren in ons grote menselijke kapitaal.

Een faire verloning en goede arbeidsomstandigheden zijn belangrijk, maar volstaan niet. We willen dat onze mensen mee evolueren met onze organisatie, en waar het kan zelf de motor zijn van vernieuwing en vooruitgang. We geven onze werknemers dan ook de kansen om te leren en te groeien. Onze organisatie en ons personeelsbeleid worden hierop afgestemd en ook geregeld kritisch bekeken. Want alles kan altijd beter.

DE LIJNACADEMIE

Met onze Lijnacademie investeren we in competentie management. Alles begint met duidelijke competentieprofielen voor onze werknemers. Pas wanneer we precies weten wat we van een medewerker verwachten, kunnen we zien waar we moeten bijsturen en welke ontwikkelingstrajecten we best voorstellen of uitwerken.

Rijscholen

Hoe beter de leraar, hoe bekwamer de leerlingen. In 2010 zijn we dan ook gestart met een nieuwe opleiding voor onze rijinstructeurs. Na een testfase van het lesmateriaal, volgden 70 rij-instructeurs vorig jaar de modules pedagogie, didactiek en coaching. Daarnaast maken de rij scholen ook werk van specifieke opleidingen rond ongevallenpreventie en ecorijden.

Lijncontroleurs

Hoe ga je als lijncontroleur om met moeilijke situaties? Hoe los je conflicten op of, beter nog, hoe vermijd je ze? En hoe begeleid je ondertussen je collega-chauffeurs in hun job? Onze bijna 300 lijncontroleurs komen vaak in probleemsituaties terecht. We gaven hen daarom een doorgedreven opleiding. Topics als hoe omgaan met verbale agressie, conflict-hantering, klantgerichtheid en diversiteit kwamen aan bod. Verdere opvolging van de opleiding door de leidinggevendenden wordt voorzien.

In Lijngesprekken

Op de werkvloer wordt er elke dag gecoacht en met elkaar gesproken. Maar meestal gaat het om de dringende, operationele zaken. Fundamentele vragen over hoe iemand zich ontwikkelt, komen daarbij niet aan bod.

Daarom zijn we gestart met onze In Lijngesprekken. Elke leidinggevende heeft minstens één keer per jaar een gesprek met elk van zijn medewerkers. Dit gaat verder dan een evaluatiegesprek. De sterke punten en verbeterpunten worden in een open dialoog in kaart gebracht. Samen wordt er gezocht naar verdere ontwikkelingsmogelijkheden. Met als uiteindelijk doel het potentieel van elke werknemer zo goed mogelijk te benutten.

In 2010 kregen 11 afdelingshoofden een opleiding om de gesprekken te leiden. In 2011 werden de In Lijn opleidingen verder uitgerold voor iedereen via de hiërarchische cascade. Tegen de zomer van 2012 zal elke leidinggevende de opleiding gevolgd hebben en daarmee aan de slag gaan. Vanaf 2013 zal er zo voor alle geledingen van het bedrijf een timing en ritme zijn voor deze open dialoog.

NIEUWE CAO

Honderdduizenden reizigers rekenen elke dag op ons. Om hen niet in de steek te laten, is interne sociale vrede van groot belang. Na sociaal overleg verklaarden alle bonden zich op 29 juni akkoord met het CAO-voorstel van de directie. Deze CAO geldt voor 2011-2012. De werkzekerheid en de verworven rechten van de medewerkers met een arbeidscontract van onbepaalde duur werden bovendien bevestigd. En directie en vakbonden engageren zich om de afspraken over de sociale vrede strikt na te leven.

In 2011 zijn we ook gestart met de reorganisatie van onze Technische Diensten. Deze reorganisatie maakt, samen met een herwaardering van de functies, deel uit van een nieuwe CAO. De bedoeling van de reorganisatie: door schaalvergroting en specialisatie efficiënter werken.



VLAANDEREN VERTRAMMEN



Vlaanderen is een verstedelijkte regio met overvolle wegen. Naast onze inspanningen voor meer veiligheid, duurzaamheid en reizigerscomfort werken we daarom ook aan de vertramming van Vlaanderen.

De vertramming vraagt grote investeringen. Door de sterke groei van De Lijn in de laatste jaren werd in 2007 beslist het investeringsbeleid versneld uit te voeren. En omdat het klassiek investeringsbudget via kapitaalsubsidies onvoldoende bleek om de operationele groei te volgen, gaf de Vlaamse Regering de opdracht om deze inhaalbeweging te realiseren via alternatieve financiering. Zo worden onder meer de nieuwe tramprojecten in Antwerpen in kader van Brabo 1 en LIVAN-1 en in Limburg, Spartacus Lijn 1 gefinancierd via Publiek-Private Samenwerkingen (PPS).

ANTWERPEN

De tramverlengingen van Deurne naar Wijnegem en van Mortsel naar Boechout zitten op schema en zullen respectievelijk in april en augustus in gebruik worden genomen. Ze kaderen in het Brabo 1 project.

Ook het LIVAN-1 project staat in de startblokken. Het meest in het oog springende deelproject van LIVAN-1 is ongetwijfeld de ingebruikname van een stuk van het ondergronds premetronetwerk dat bijna 30 jaar geleden is aangelegd, maar nooit werd afgewerkt. Dit stuk premetro start in het centrum van Antwerpen aan het Operaplein en loopt tot aan de Herentalsebaan. LIVAN-1 zal zo in beide richtingen bijna 7 kilometer kokers opnieuw openstellen en een nieuw traject langs de perrons in Opera en Astrid en dan verder via Zegel naar de Herentalsebaan in Deurne.

Daarnaast voorziet LIVAN-1 ook in de renovatie van de as premetro Astrid tot de Van Wesebekestraat en nieuwe spoorinfrastructuur voor de Florent Pauwelslei tot en met Ruggelveldlaan / August van de Wielelei en de Ruggelveldlaan.

Het project LIVAN-1 nadert het einde van de fase van interne voorbereiding, en het dossier zal binnenkort aan de geselecteerde kandidaten worden overgemaakt. De Lijn heeft aan het Vlaams Kenniscentrum PPS een advies gevraagd tot erkenning voor het project LIVAN-1 als Vlaams PPS-project. In 2012 zullen we starten met de werken. Operationeel doel is 2014.

Brabo 2 kreeg in 2011 groen licht van de Vlaamse Regering. Het project kadert in het Masterplan 2020 dat de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen wil ontwarren. Vlaanderen en stad Antwerpen investeren samen 401 miljoen euro in het mobiliteitsproject. De Lijn wordt projectleider.

Brabo 2 is de tweede fase van de werken aan de Antwerpse Leien. In de eerste fase werden de Leien tussen het nieuwe gerechtsgebouw en het stadspark aangepakt. Er kwam een tram- en busbaan in het midden en de straat werd van gevel tot gevel heraangelegd. Brabo 2 is daar een vervolg op. De tramsporen worden vanaf de Rooseveltplaats doorgetrokken tot Ekeren. Daarnaast komt er een tramverbinding op het Eilandje, een buurt die volop in ontwikkeling is. Met Brabo 2 krijgt de populaire wijk een rechtstreekse verbinding met het centrum van de stad.

Met Brabo 2 zal ook het Operaplein worden heraangelegd. Het plein wordt autoluw, het verkeer zal er ondergronds gaan. Het premetrostation Opera wordt grondig verbouwd. De perrons op het niveau -3 worden in gebruik genomen en er komt een open helling op de Frankrijklei.

Met de tramverlenging naar Ekeren, de nieuwe sporen op het Eilandje en een tramverbinding in de Brusselstraat krijgt het Antwerpse tramnet er dankzij Brabo 210 kilometer spoor bij.

LIMBURG SPARTACUS

Het Spartacusplan is het toekomstplan van De Lijn voor de provincie Limburg, waarin een efficiënt busnetwerk met goedgekozen knooppunten zal aansluiten op de bestaande treinverbindingen en op drie nieuwe sneltramlijnen. De snellere en efficiëntere openbaar vervoerverbindingen zullen volgens de simulaties van het verkeersmodel tot 6,8 miljoen reizigers op jaarbasis aantrekken. De reizigerswinst wordt niet enkel gegenereerd door de sneltrams. Ook het busnet zal 30 miljoen extra reizigers per jaar aantrekken, net zoals de NMBS meer reizigers zal aantrekken dankzij Spartacus.

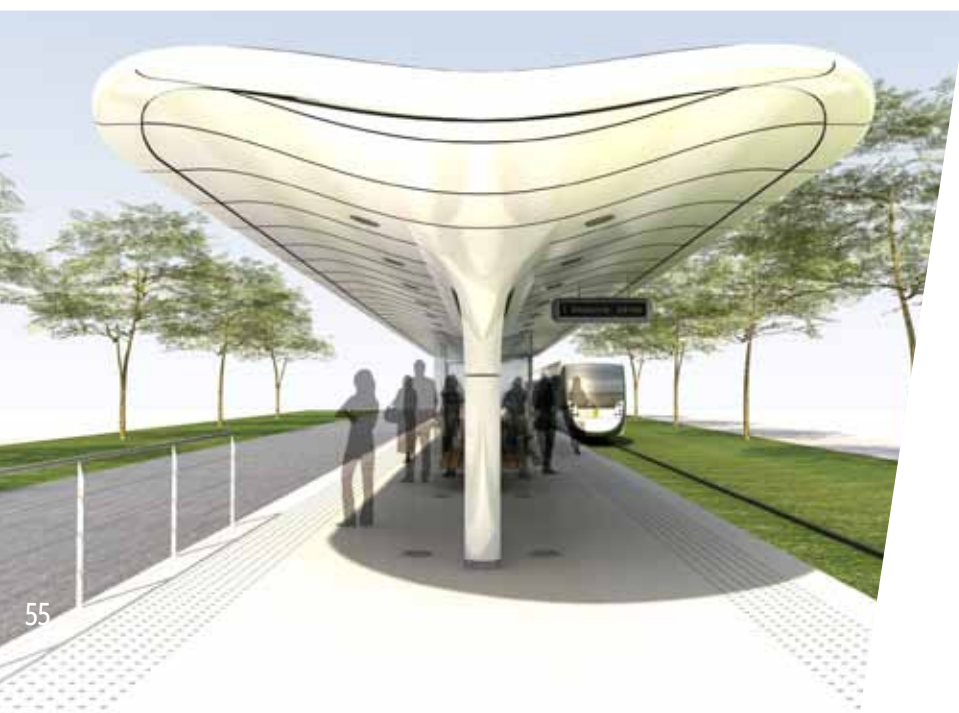
In september 2011 keurde de Vlaamse Regering de plannen voor tramlijn 1 principieel goed. Groen licht voor een investering van in totaal 122,2 miljoen euro. Deze eerste sneltram verbindt Hasselt en Maastricht, via Diepenbeek, Bilzen en Lanaken. Goed voor 33 kilometer spoor.

Om dat zo duurzaam mogelijk te doen, is gekozen voor een elektrische sneltram (light-rail). Dit betekent wel hogere investeringskosten maar ook een goedkopere exploitatie,

zodat de extra investering zichzelf terugbetaalt. Studie toont aan dat dankzij Spartacus er 20 000 auto's minder op de weg zullen zijn, wat de CO₂-uitstoot doet dalen met 4 ton per uur.

De Vlaamse regering heeft het licht op groen gezet op voorwaarde van samenwerkingsovereenkomsten met Nederland en de Limburgse steden en gemeenten. Voor exploitatie wordt gemikt op 2016-2017. Ook voor de aankoop van 12 trams kregen we goedkeuring.

De twee andere sneltramlijnen zitten ondertussen op schema. Het dossier van de sneltram Hasselt-Genk-Maasmechelen (sneltramlijn 2) zit in een fase van trajectafweging. De MER zou in 2013 afgerond worden. Om dan de lijn in gebruik te nemen tegen 2020. Wat de lijn Hasselt-Neerpelt-Lommel betreft, is nog niet uitgemaakt of er een sneltram of een trein komt. Een vergelijkende studie die we samen met de NMBS voeren zal uitsluitel brengen.



OOST-VLAANDEREN PEGASUS

Het Pegasusplan of de openbaar vervoerstudie voor de Gentse regio bevat een langetermijnvisie op het openbaar vervoer in Gent en de omliggende regio, en is opgebouwd rond drie speerpunten: de uitbouw van een tramnet van 6 nieuwe en/of versterkte lijnen, een uitbreiding van het busnetwerk en de ontwikkeling van Park & Ride-zones rond de Gentse agglomeratie. Naast deze vernieuwingsprojecten zullen we de komende jaren nog tal van realisaties uitvoeren in het Gentse. Deze realisaties passen allemaal binnen het Toekomstplan van De Lijn. Een plan dat een verdere uitdieping en verfijning voorziet van het bestaande Pegasusplan in Gent.

Met de voorgestelde uitbreidingen van het bus- en tramnet in de regio Gent streven we samen met de partners van het plan naar 15 miljoen extra reizigers per jaar tegen 2025. Snelheid, comfort en capaciteitsverhoging staan daarbij centraal.

Sinds 2010 werken De Lijn, de stad Gent, Waterwegen & Zeekanaal en TMVW (Tussengemeentelijke Maatschappij Vlaanderen voor Watervoorziening) zo aan een grondige heraanleg van het historische centrum van de stad. De ingrijpende werken kaderen in een totaalvisie op mobiliteit, economie en toerisme.

Na de heraanleg van de Korenmarkt, het Emile Braunplein en de aanpalende straten en pleinen wordt dit jaar de Rozemarijnbrug heraangelegd. De brug wordt vernieuwd met onder andere nieuwe sporen en bestrating. Ook de sporen in de bochten Bernard Spaelaan en de Coupure Rechts worden vervangen door trillingswerende materialen die de geluidshinder van de tram tot een minimum herleiden. Deze werken startten in februari 2012 en moeten in oktober van dat jaar afgerond zijn.

Aansluitend hierop startten eind februari 2012 de werken aan de PAG-as (heraanleg Papegaaistraat, Annonciadenstraat en Gebroeders Vandeveldestraat). Een vernieuwing van gevel tot gevel over een totale lengte van 650 meter, waarna ook de Recollettenbrug wordt vernieuwd.

In 2012 starten we ook met de tramverlenging van Gent naar Zwijnaarde Dorp. De tramlijnen 21 en 22 worden doorgetrokken via de Heerweg-Noord en de Heerweg-Zuid tot de bibliotheek in Zwijnaarde. De voorbereidende werken starten in het voorjaar van 2012 en het einde is voorzien in 2014.

MOBILITEITSVISIE VLAAMS-BRABANT

De nood om een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk te vinden wordt in Vlaams-Brabant elke dag groter. De Mobiliteitsvisie van Vlaams-Brabant - Brussel wil en kan op dat vlak een belangrijke bijdrage leveren. De ambitieuze visie zet in op hoogwaardige verbindingen via tram en bus.

In een eerste fase wil De Lijn 4 tramlijnen realiseren. Het gaat om de verbindingen:

- *Boom - Willebroek - Londerzeel - Brussel*
- *Ninove/Gooik - Lennik - Dilbeek - Brussel*
- *Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem Luchthaven - Brussel*
- *Tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Tervuren*

De geselecteerde verbindingen zijn stuk voor stuk sterk complementair aan het voorziene GEN-netwerk. De radiale tramlijnen naar Brussel vormen een antwoord op de missing links in het huidige spoornetwerk. De tram in de Rand rond Brussel verbindt de verschillende assen van het openbaarvervoernetwerk en ontsluit hiernaast ook een groot aantal attractiepolen in de Rand. Op die manier levert elk van deze vier verbindingen een bijdrage tot de ontlasting van de RO.

De gekozen tracévarianten zullen in 2012 in de PlanMER-studie ten gronde worden bestudeerd. We verwachten de resultaten begin 2013.

Op 17 november 2011 vond het intergemeentelijk overleg plaats in het Provinciehuis in Leuven. De burgemeesters van de betrokken gemeenten en schepenen van Mobiliteit hebben hier met De Lijn overlegd over de voorbereidende tramstudies.

WEST-VLAANDEREN

NEPTUNUS

In West-Vlaanderen plannen we een tramverlenging tussen Koksijde en Veurne. Een kwaliteitsvolle verbinding met voldoende commerciële snelheid tussen Veurne, een regionaal knooppunt en kleinstedelijk gebied en de kust. Een tramverbinding tussen Koksijde en Veurne kan zo mee bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het regionaal centrum Veurne.

In januari 2010 deden we de tracéstudie voor de tramverlenging Koksijde - Veurne. Begin 2011 is de MER-procedure opgestart voor de twee overblijvende tracéalternatieven. In de project-MER wordt in een eerste fase de afweging van de tracéalternatieven gemaakt op basis van vastgelegde milieu- en andere criteria. Zo bepalen we een voorkeursalternatief. In de tweede fase van de project-MER moet dan het milieueffectenonderzoek van het voorkeursalternatief uitgevoerd worden. In 2012 zullen we de project-MER fase 1 en 2 afronden.

Voor de tramverbinding *Brugge - Zeebrugge* wordt in 2012 een haalbaarheidsstudie voorzien, samen met de NMBS.



MKBA

Voor we investeren, wordt natuurlijk eerst de wenselijkheid van de investering zelf ernstig onderzocht. Vorig jaar hebben we daarvoor de methodiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) verder op punt gezet. De MKBA 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?

Langs de kostenzijde nemen we het volledige plaatje in overweging. Ten eerste worden alle investeringskosten zoals bijvoorbeeld de kosten voor nieuwe sporen of nieuwe voertuigen en het flankerend beleid zoals bijvoorbeeld ont-eigeningen meegerekend. Daarnaast houdt de MKBA rekening met de exploitatie- en onderhoudskosten. Langs de batenkant nemen we drie grote groepen effecten mee. Ten eerste berekenen we de directe effecten zoals de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer of de winst voor zowel het goederen-

als het privévervoer. Ten tweede worden de indirecte effecten meegenomen zoals meer werkgelegenheid zowel tijdens de aanleg, het onderhoud en de exploitatie, maar ook de effecten die meer openbaar vervoer hebben op de aantrekkelijkheid van een agglomeratie of de minderuitgaven voor parkeervoorzieningen. Tot slot en ten derde houdt de MKBA ook rekening met de externe effecten zoals luchtvervuiling, emissie, geluidshinder of verkeersveiligheid.

De Lijn zal de methodiek van de MKBA gebruiken voor al haar mogelijke tramprojecten. Dat engagement hebben we vastgelegd in onze beheersovereenkomst.





RETIBO

ReTiBo staat voluit voor Registratie, Ticketing en Boordcomputer. Het is een ambitieus project dat zowel de klant als De Lijn heel wat voordelen biedt. Met het project rusten we alle voertuigen uit met slimme boordcomputers en introduceren we de MOBIB-kaart. Tegen eind 2014 zullen al onze reizigers 'contactloos chippen' bij het instappen.

In de zomer van 2011 sloot De Lijn het contract voor de nieuwe contactloze kaartlezers en boordcomputers op al onze bussen en trams. Goed voor een investering van 97 miljoen euro. We werken samen met de THV (tijdelijke handelsvereniging) rond het Vlaamse Prodata Mobility Systems en Fabricom. Het consortium neemt de volledige ontwikkeling en installatie van de hard- en software en de opleiding van de medewerkers van De Lijn voor haar rekening. In het contract is ook voorzien dat het consortium gedurende een periode van 10 jaar ook het onderhoud van de hardware en voor 5 jaar het onderhoud van de software voor haar rekening neemt.



MOBIB-KAART

De automatische registratie van het 'chippen' bij het instappen, betekent veel meer dan reizigers tellen. Het helpt ons om de verplaatsingsstromen van onze reizigers te kennen. We kunnen ons aanbod zo op termijn efficiënter afstemmen op de vraag van de klanten en een betere service bieden. Door de automatische en contactloze registratie zal opstappen bovendien een stuk vlotter gaan. En ontlasten we onze chauffeurs.

De MOBIB-kaart zet de deur ook open voor nieuwe diensten: we zetten een grote stap naar één vervoerbewijs voor de vier vervoernetten, De Lijn, MIVB, TEC en NMBS. De reiziger zal in de toekomst moeiteloos van het ene net op het andere kunnen overstappen met één vervoerbewijs. Ook andere mobiliteitsdiensten zoals autodelen, fietsenverhuurdiensten en (rand)parkings zullen straks mogelijk op de MOBIB-kaart worden aangeboden.

BOORDCOMPUTER

De boordcomputer is meer dan een computer aan boord. Het is een open platform dat op termijn kan worden gekoppeld met randapparatuur zoals bestemmingsaanduiders, verkeerslichtenbeïnvloeding of veiligheids-camera's.

Vandaag zijn alvast volgende functies voorzien. De chauffeur kan op het touchscreen van zijn boordcomputer de reisweg visueel oproepen. Zo kan hij reizigers beter informeren over de rit. De boordcomputer zal ook heel wat beheersinformatie verzamelen tijdens de rit.

GEFASEERDE INVOERING

In totaal gaat het om 12 000 contactloze kaartlezers, 4 500 boordcomputers, 4 500 touchscreens voor de chauffeurs en 65 verkoopautomaten.

In het najaar van vorig jaar zijn we gestart met een eerste test in Vlaams-Brabant met 332 abonnees die als eersten een MOBIB-kaart gekregen met een jaarabonnement van De Lijn en een tienrittenkaart van de MIVB erop. Ook de personeelsleden van De Lijn en exploitanten kregen al een nieuwe kaart.



Dit eerste proefproject is vooral een leerschool voor onze eigen diensten: we zullen heel wat nieuwe of aangepaste processen kunnen testen. Zo konden we voor het eerst de kaarten fysiek aanmaken, personaliseren en uitreiken. De achterliggende software wordt getest en verder verfijnd, alsook alle bijhorende onderhoudsprocessen. We kunnen onze communicatie en interactie met de testgroep reizigers monitoren en zo leren hoe we latere communicatiecampagnes voor alle reizigers best opzetten. Tot slot is de test ook een vuurdoop voor de eerste vorm van interoperabiliteit tussen MIVB en De Lijn. Daarom hebben we gekozen voor een testgroep die zowel bij ons reist als bij de MIVB. Met de test kunnen we nagaan of onze kaart ook optimaal werkt bij de MIVB.

De abonnees en de kaarthouders stappen over naar de nieuwe MOBIB-kaart in de loop van 2013. Biljetreizigers komen als laatste aan bod in 2014.

In 2012 worden één bustype en twee tramtypes uitgerust. Vanaf september van dit jaar worden geleidelijk alle voertuigen uitgerust: we beginnen met een proef in Vlaams-Brabant waarbij we de eerste 100 bussen uitrusten. Eind 2013 moeten alle voertuigen een boordcomputer en minstens één automatische kaartlezer hebben. De oude en nieuwe registratietoestellen blijven twee jaar naast elkaar bestaan. Vanaf eind 2014, wanneer alle reizigers hun chipkaart hebben, worden de oude toestellen verwijderd.

RISE



Onderzoek van de UITP, de wereldfederatie van openbaar-vervoerbedrijven, leert ons dat goede reisinformatie het aantal reizigers met 5 tot 25 procent kan doen stijgen. Met ons strategische project RISE, wat staat voor ReizigersInformatieSystemen Extra, willen we onze klanten reisinfo op maat aanbieden. Op het moment dat de klant de info nodig heeft, ook onderweg, liefst in realtime en alleen die info die relevant is voor de eigen rit. Daarvoor gebruiken we slimme toepassingen zoals een mobiele routeplanner en applicaties op smartphones.

REALTIME REISINFO OP MOBIELE ROUTEPLANNER M.DELIJN.BE

De mobiele routeplanner is een aangepaste versie van de routeplanner op de gewone website www.delijn.be. De pagina's zijn speciaal opgemaakt voor een smartphone en houden voor het navigeren, lezen en downloaden rekening met een kleiner scherm en een tragere internetverbinding.

Met de mobiele routeplanner kun je een route met de bus, tram of trein plannen. De doorkomsttijden worden in realtime meegegeven op basis van de actuele positie van de bus of de tram. Favoriete routes kun je opslaan voor later en delen via Facebook en Twitter. De mobiele website werkt op alle smartphones.

REALTIME REISADVIES EN TICKETS KOPEN MET SMS

Omdat de meeste mobiele aanvragen op de website van De Lijn werden verstuurd via een iPhone, hebben we eerst een app gemaakt voor de smartphone van Apple. Die heeft dezelfde mogelijkheden als de mobiele routeplanner, maar gebruikt daarnaast de mogelijkheden van de iPhone. Zo kun je met de gps je huidige locatie ingeven als vertreklocatie, de dichtstbijzijnde halte of verkooppunten zoeken of tijdens de rit volgen hoever je van je bestemming bent. Het is ook mogelijk om een adres uit je contactenlijst in te geven of een plaats aan te duiden op een kaart. Veelgebruikte reisadviezen en haltes kun je net als bij de mobiele routeplanner opslaan en eventueel delen via Facebook en Twitter. Met de app kun je ook een sms-ticket kopen. In de lente van 2012 hebben we deze applicatie ook voor Android phones gelanceerd, waarbij we rekening hebben gehouden met de feedback op de iPhone app.

PORTAALSITE WWW.MIJNLIJN.BE

Hier vinden reizigers alle informatiekanalen van De Lijn. Je vindt er de oude online kanalen en de nieuwe zoals de mobiele routeplanner of de app. De reizigers kunnen zo die kanalen kiezen die voor hun het best werken. We blijven deze portaal-site up-to-date houden.

Via mijnlijn.be vind je zo bijvoorbeeld de real-time info van de halte van jouw keuze. Sinds kort kunnen ook bedrijven, organisaties of gemeenten de realtime info van de halte in hun buurt laten verschijnen op de eigen interne informatieschermen.





BALANS OP

31 DECEMBER 2011

ACTIVA IN DUIZENDEN EURO		
Vaste Activa	2011	2010
Oprichtingskosten	931	1 065
Immateriële vaste activa	2 533	2 744
Materiële vaste activa	1 235 921	1 214 541
Terreinen en gebouwen	361 656	316 026
Installaties, machines en uitrusting	55 932	56 396
Meubilair en rollend materieel	189 073	150 459
Leasing en soortgelijke rechten	256 528	281 650
Overige materiële vaste activa	21 118	21 589
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	351 614	388 421
Financiële vaste activa	25 272	25 277
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	48	53
Aandelen	6	7
Vorderingen en borgtochten in contanten	42	46
Vlottende Activa		
Vorderingen op meer dan een jaar	7 790	8 565
Overige vorderingen	7 790	8 565
Vorraden en bestellingen in uitvoering	29 921	29 725
Vorraden	29 921	29 725
Grond- en hulpstoffen	29 788	29 585
Goederen in bewerking	133	140
Vorderingen op ten hoogste een jaar	262 532	236 331
Handelsvorderingen	30 160	30 166
Overige vorderingen	232 372	206 165
Geldbeleggingen	4 024	4 062
Overige beleggingen	4 024	4 062
Liquide middelen	1 669	55 505
Overlopende rekeningen	10 611	11 002
TOTAAL ACTIVA	1 581 204	1 588 817

PASSIVA IN DUIZENDEN EURO

Eigen vermogen	2011	2010
Kapitaal	53 951	53 951
Geplaatst kapitaal	53 951	53 951
Reserves	1 542	1 542
Beschikbare reserves	1 542	1 542
Overgedragen verlies	-39 056	- 20 028
Kapitaalsubsidies	1 013 144	987 057
Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorzieningen voor risico's en kosten	79 441	80 844
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	21 721	22 040
Grote herstellings- en onderhoudswerken	23 462	21 510
Overige risico's en kosten	34 258	37 294
Schulden		
Schulden op meer dan een jaar	149 893	177 209
Financiële schulden	146 975	174 292
Niet achtergestelde obligatieleningen	7 165	7 770
Leasingschulden en soortgelijke schulden		2 775
Kredietinstellingen	139 810	163 747
Overige schulden	2 918	2 917
Schulden op ten hoogste een jaar	230 407	219 099
Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	27 317	27 063
Handelsschulden	107 383	99 813
Leveranciers	107 383	99 813
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	400	349
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	94 502	91 212
Belastingen	14 504	14 700
Bezoldigingen en sociale lasten	79 998	76 512
Overige schulden	805	662
Overlopende rekeningen	91 882	89 143
TOTAAL PASSIVA	1 581 204	1 588 817

RESULTATENREKENING OP 31 DECEMBER 2011

KOSTEN IN DUIZENDEN EURO

Bedrijfsresultaten	2011	2010
Bedrijfskosten	1 062 346	1 037 778
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	80 908	74 871
Aankopen	81 450	75 575
Voorraad: afname (toename) +/-	-542	-704
Diensten en diverse goederen	430 793	419 841
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen +/-	467 225	455 774
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	83 510	77 449
Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen) +/-	-2 999	-1 420
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	-1 403	10 550
Andere bedrijfskosten	4 312	713
Financiële resultaten		
Financiële kosten	6 944	7 715
Kosten van schulden	6 848	7 526
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen +/-	-76	-432
Andere financiële kosten	172	621
Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting +/-	-19 923	-3 061
Uitzonderlijke resultaten		
Uitzonderlijke kosten	2 193	3 070
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	1 961	2 840
Andere uitzonderlijke kosten	232	230
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/-	-18 646	364
Belastingen op het resultaat +/-	382	364
Belastingen	382	364
Winst (Verlies) van het boekjaar +/-	-19 028	
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-	-19 028	
Te bestemmen winst (verlies) +/-	-39 056	-20 028
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-	-19 028	
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar +/-	-20 028	-20 028
Over te dragen winst (verlies) +/-	-39 056	-20 028

OPBRENGSTEN IN DUIZENDEN EURO

Bedrijfsresultaten	2011	2010
Bedrijfsopbrengsten	991 600	992 469
Omzet	958 499	960 582
Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname) +/-	-7	36
Geproduceerde vaste activa	8 125	11 671
Andere bedrijfsopbrengsten	24 983	20 180
Financiële resultaten		
Financiële opbrengsten	57 767	49 963
Opbrengsten uit financiële vaste activa	0	0
Opbrengsten uit vlottende activa	80	81
Andere financiële opbrengsten	57 686	49 882
Uitzonderlijke resultaten		
Uitzonderlijke opbrengsten	3 470	6 495
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op IVA & MVA	200	200
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	458	2 394
Andere uitzonderlijke opbrengsten	2 812	3 901



TOELICHTING 2011

TOELICHTING 2011 IN DUIZENDEN EURO

Staat van de oprichtingskosten	2011	2010
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar		1 065
Mutaties tijdens het boekjaar		
Afschrijvingen	134	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	931	
Waarvan		
Kosten van oprichting en kapitaalverhoging, kosten bij uitgifte van leningen en andere oprichtingskosten	931	

Staat van de immateriële vaste activa

Kosten van onderzoek en ontwikkeling		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		28 924
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	346	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	20 361	
Overboeking van een post naar een andere	1 539	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	10 448	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2010		26 179
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	2 097	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	20 361	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2011	7 915	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	2 533	

Staat van de materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		536 066
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	63	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	1 155	
Overboekingen van een post naar een andere	71 206	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	606 180	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2010		220 040
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt via de resultatenrekening	25 640	
Afgeboekt na overdracht en buitengebruikstelling	1 156	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011	244 524	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	361 656	

TOELICHTING 2011 IN DUIZENDEN EURO

	2011	2010
Installaties, machines en uitrusting		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		150 753
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	1 829	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	354	
Overboekingen van een post naar een andere	6 009	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	158 238	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2010		94 358
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	8 302	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	354	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011	102 306	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	55 932	
Meubilair en rollend materieel		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		320 390
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	1 513	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8 284	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	60 654	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	374 273	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2010		169 931
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt via de resultatenrekening	23 553	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8 284	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011	185 200	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	189 073	

TOELICHTING 2011 IN DUIZENDEN EURO

	2011	2010
Leasing en soortgelijke rechten		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		569 848
Mutaties tijdens het boekjaar		
Overdrachten en buitengebruikstellingen	872	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	568 975	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.2010		288 198
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	25 322	
Teruggenomen	200	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	872	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011	312 448	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	256 528	
Waarvan		
Installaties, machines en uitrusting	18 699	
Meubilair en rollend materieel	237 829	
Overige materiële vaste activa		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		29 116
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	4	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	82	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	29 202	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2010		7 527
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	557	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.2011	8 084	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	21 118	
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.2010		388 422
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	103 978	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	1 294	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-139 492	
Aanschaffingswaarde per 31.12.2011	351 614	
NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011	351 614	

TOELICHTING 2011 IN DUIZENDEN EURO

Staat van de financiële vaste activa 2011 2010

Verbonden ondernemingen deelnemingen en aandelen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2010

25 209

Aanschaffingswaarde per 31.12.2011

25 209

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011

25 209

Ondernemingen met deelnemingsverhouding deelnemingen en aandelen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2010

15

Aanschaffingswaarde per 31.12.2011

15

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011

15

Andere ondernemingen deelnemingen en aandelen

Aanschaffingswaarde per 31.12.2010

6

Aanschaffingswaarde per 31.12.2011

6

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011

6

Andere ondernemingen vorderingen

Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar

46

Mutaties tijdens het boekjaar

Toevoegingen

1

Terugbetalingen

5

NETTO BOEKWAARDE PER 31.12.2011

42

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

4 024

4 062

TOELICHTING 2011 IN DUIZENDEN EURO**Overlopende rekeningen 2011**

Over te dragen kosten : minderwaarde Franse Lease	1 998
Over te dragen kosten : onderhoudscontracten	1 379
Over te dragen kosten : uitgestelde matching facturen	4 863

Staat van het kapitaal

Aandelen op naam	Bedrag X 1000	Aantal
Geplaatst kapitaal (per 31.12.2011)	53 951	2 706 052

Vorzieningen voor overige risico's en kosten 2011

Overige risico's en kosten:	
Vorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar	22 142
Vorzieningen voor milieu (VLAREM 2)	5 202
Vorzieningen geschillen	6 914

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:	27 317	90 630	56 345
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	605	2 320	4 845
Leasingschulden	2 775		
Kredietinstellingen	23 937	88 310	51 500
Overige schulden			2 918

TOTAAL	27 317	90 630	59 263
---------------	---------------	---------------	---------------

Schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen 2011

Financiële schulden:	171 517
Niet achtergestelde obligatieleningen	7 770
Kredietinstellingen	163 747
Overige schulden	185

TOTAAL	171 702
---------------	----------------

Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten

Belastingen	
Niet vervallen belastingsschulden	14 504
Bezoldigingen en sociale lasten	
Andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten	79 998



IN DUIZENDEN EURO**Overlopende rekeningen****2011****Toe te rekenen kosten**

Intresten leningen 1 552

Over te dragen opbrengsten

Spreiding abonnementen 26 285

Voorverkoop distributeurs 8 924

Te affecteren investeringen 29 873

Alternatieve financieringstransacties

Over te dragen opbrengsten 11 434

Concessie LijnCom 9 888

Bedrijfsresultaten**2011****2010****Werknemers ingeschreven in het personeelsregister**

Totaal aantal op de afsluitingsdatum 8 565 8 397

Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten 7 992,2 7 952,1

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren 12 797,637 12 875,859

Personeelskosten

Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen 286 662 278 685

Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen 135 167 131 851

Werkgeverspremies voor buitenwettelijke verzekeringen 239 56

Andere personeelskosten 22 652 22 163

Ouderdoms- en overlevingspensioenen 22 505 23 019

Voorzieningen voor pensioenen

Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/- -319 450

Waardeverminderingen

Op voorraden en bestellingen in uitvoering:

Geboekt 339 1 211

Op handelsvorderingen

Geboekt 2 469

Teruggenomen 3 340 3 100

Voorzieningen voor risico's en kosten

Toevoegingen 5 593 13 765

Bestedingen en terugnemingen 6 996 3 215

Andere bedrijfskosten

Bedrijfsbelastingen en -taksen 831 555

Andere kosten 3 481 158

Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen

Totaal aantal op de afsluitingsdatum 101 107

Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten 173,6 121,0

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren 318 170 222 148

Kosten voor de onderneming 14 347 10 485

Financiële resultaten		2011	2010
Andere financiële opbrengsten			
Kapitaalsubsidies		57 275	49 482
Afschrijvingen van kosten bij uitgifte van leningen en disagio		134	135
Waardeverminderingen op vlottende activa			
Geboekt		9	13
Teruggenomen		85	445
Belastingen op het resultaat		2011	
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen		382	
BTW en belastingen ten laste van derden		2011	2010
In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde			
Aan de onderneming (aftrekbaar)		79 426	82 191
Door de onderneming		30 093	32 050
Ingehouden bedragen ten laste van derden als			
Bedrijfsvoorheffing		68 232	66 435
Roerende voorheffing		46	48
Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen		2011	
Zakelijke zekerheden gesteld op eigen activa als waarborg voor schulden en verplichtingen. Boekwaarde van de in pand gegeven activa van de onderneming		18 699	
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		84	
Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa Hoofdzakelijk investeringen met kapitaalsubsidie		46 753	
Betrekkingen met verbonden ondernemingen en met ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		2011	2010
Verbonden onderneming			
Financiële vaste activa			
Deelnemingen		25 209	25 209
Vorderingen op verbonden ondernemingen		8 745	8 532
Op hoogstens één jaar		8 745	8 532
Schulden			
Op hoogstens één jaar		378	676
		378	676
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		2011	2010
Financiële vaste activa: deelnemingen		15	15
Financiële betrekkingen met		2011	
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		115	
Bezoldiging van de commissarissen		70	

SOCIALE BALANS OP 31 DECEMBER 2011

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) (boekjaar)
GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS	6 911,9	1 577,8	7 922,2	7 952,1
AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN	11 137 541	1 660 096	12 797 637	12 875 859
PERSONEELSKOSTEN*	387 031	57 689	444 720	432 755
BEDRAG VAN DE VOORDELEN BOVENOP HET LOON*	-	-	21 366	15 598

* 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	6 993	1 572	8 061,5
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD	6 929	1 565	7 992,5
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	55	3	57,4
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	2		2,0
VERVANGINGSOVEREENKOMST	7	4	9,6
VOLGENS HET GESLACHT EN HET STUDIENIVEAU			
MANNEN	5 877	1 153	6 662,4
LAGER ONDERWIJS	998	245	1 185,8
SECUNDAIR ONDERWIJS	3 685	674	4 122,9
HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS	1 061	208	1 201,8
UNIVERSITAIR ONDERWIJS	133	26	151,9
VROUWEN	1 116	419	1 399,1
LAGER ONDERWIJS	240	88	288,3
SECUNDAIR ONDERWIJS	692	252	875,2
HOGER NIET-UNIVERSITAIR ONDERWIJS	152	65	191,9
UNIVERSITAIR ONDERWIJS	32	14	43,7
VOLGENS DE BEROEPSCATEGORIE			
DIRECTIEPERSONEEL	10		10,0
BEDIENDEN	1 417	383	1 677,2
ARBEIDERS	5 566	1 189	6 374,3
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	121,6	52,0
AANTAL DAADWERKELIJKE GEPRESTEERDE UREN	233 948	84 222
KOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	6 346	8 001

* 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	949	5	952,2
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD	764	4	766,6
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	184	1	184,6
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	1	-	1,0
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	697	128	770,8
VOLGENS DE AARD VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST			
OVEREENKOMST VOOR EEN ONBEPAALE TIJD	515	125	587,4
OVEREENKOMST VOOR EEN BEPAALDE TIJD	182	2	182,6
OVEREENKOMST VOOR EEN DUIDELIJK OMSCHREVEN WERK	-	-	-
VERVANGINGSOVEREENKOMST	-	1	0,8
VOLGENS DE REDEN VAN BEËINDIGING VAN DE OVEREENKOMST			
PENSIOEN	67	23	80,1
BRUGPENSIOEN	53	49	82,0
AFDANKING	161	12	170,0
ANDERE REDEN	416	44	438,7

Inlichtingen over de opleiding voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
AANTAL BETROKKEN WERKNEMERS	3 674	761
AANTAL GEVOLGDE OPLEIDINGSUREN	204 546	40 556
NETTOKOSTEN VOOR DE ONDERNEMING*	8 022	1 700
WAARVAN BRUTOKOSTEN RECHTSTREEKS VERBONDEN MET DE OPLEIDING*	8 022	1 700

* In duizenden euro

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.

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 5,1 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. Dit bedraagt 16,6 miljoen euro.

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. De opbouw van deze gegevens startte een aantal jaar terug. Het vast percentage van 38,18 procent als waardevermindering werd verlaten vanaf het boekjaar 2008.

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 afschrijvings-termijn.

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 11,4 miljoen euro (14,3 miljoen euro in 2010). 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 afactureren aan investering. In 2011 werd 7,7 miljoen euro (2,0 miljoen euro in 2010) geaffecteerd via lopende rekening. Vanaf realisatie van deze investeringen zal er een overboeking gebeuren naar de kapitaal-subsidies. Tot nu bedraagt deze 1,7 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 333,7 miljoen euro per 31.12.2011 (347,4 miljoen euro in 2010);
- 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 bijvoorbeeld een wijziging aan de voor de verrichtingen relevante fiscale wetgeving en, alhoewel de gedane vooruitbetalingen aan in het kader van de verrichtingen gecreëerde entiteiten (PUA), de verplichting in hoofde van VVM tot betaling van de leaseterms.

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 18,2 miljoen euro (16,9 miljoen euro in 2010).

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 31.12.2011 is 5,2 miljoen euro (5,7 miljoen euro in 2010) 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 23,5 miljoen euro (21,5 miljoen euro in 2010).

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 273,8 miljoen euro toegekende vastleggingen, doch nog te vorderen. In strijd met advies 125/1CBN wordt geen volledige uitdrukking gegeven aan deze vordering. Reeds 135,4 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 ongunanceerd 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 97,3 miljoen euro. In 2011 werden de eerste beschikbaarheidsvergoedingen geboekt voor 2,1 miljoen euro voor de stelplaatsten Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem (dit behelst zowel de component lease en onderhoud).

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 verantwoordt 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 - kapitaal-subsidies, die mee tot het eigen vermogen behoort.

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 6,9 miljoen euro in 2011 waarvan 2 miljoen euro voor dossiers exploitanten (3,1 miljoen euro in 2010).

PENSIOENEN

De pensioenen van de VVM en haar rechtsvoorgangers worden gefinancierd via het repartiestelsel, 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 2011. Per 31.12.2011 bedraagt het geactualiseerde bedrag van de desbetreffende verplichting 155,6 miljoen euro (per 1 januari 2012) berekend aan een intrestvoet van 5 procent naar analogie van het pensioenfonds.

Voor wat betreft de bruggepensioneerden werd overeenkomstig de boekhoudwet een provisie geboekt van 21,7 miljoen euro (22,0 miljoen euro in 2010) 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 OFF, 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 2010 een bedrag van 132,5 miljoen euro voorzien in de exploitatierekening. In 2011 bedroeg deze patronale bijdrage 6,7 miljoen euro.

Per 31 december 2011 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt : korte termijnverplichtingen voor 124,7 miljoen euro (geschatte waarde), lange termijnverplichtingen voor 166,9 Mio euro (geschatte waarde) en een belegd vermogen van 145,6 miljoen euro. Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de korte termijn verplichtingen en een tekort van 21,3 miljoen euro ten opzichte van de lange termijn verplichtingen. Dit tekort is voornamelijk het gevolg van een aanpassing van de actualisatievoet van 6 procent (in 2010) naar 5 procent (in 2011) en een daling van de beurzen. De raad van bestuur is van mening dat deze actualisatievoet en de andere assumpties bedrijfseconomisch verantwoord zijn in de huidige context. Het tekort van 21,3 miljoen euro werd niet voorzien per 31 december 2011 omdat De Lijn hiervoor - op basis van de bepalingen in de beheersover-

eenkomst - bijkomende financiering zal vragen aan de overheid. Het tekort zal aanleiding geven tot een herstelplan bij de FSMA waardoor de aanzuivering van het tekort over minstens 5 jaar gespreid kan worden.

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, dienen de personeelsleden een kleine financiële inspanning te leveren. De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5 procent 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 procent van het gedeelte van het pensioensalaris onder het plafond en 3 procent van het gedeelte boven het plafond.



COMMENTAAR OP DE JAARREKENING

Materiële vaste activa

Op 31 december 2011 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 21,4 miljoen euro ten opzichte van 31 december 2010.

Het verschil verklaart zich als volgt:

AANSCHAFFINGEN MET INBEGRIJF VAN DE GEPRODUCEERDE VASTE ACTIVA	107,4
OVERDRACHTEN EN BUITENGEBRUIKSTELLINGEN	- 12,0
AFSCHRIJVINGEN GEBOEKT VIA DE RESULTATENREKENING	- 83,4
NAAR IMMATERIËLE VASTE ACTIVA	- 1,5
TERUGGENOMEN	+ 0,2
AFGEBOEKTE AFSCHRIJVINGEN TEN GEVOLGE VAN BUITENGEBRUIKSTELLING	+ 10,7
	21,4

Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar

232,4

Deze rubriek verhoogde in 2011 met 26,2 miljoen euro.

Voornaamste elementen van deze rubriek:

HET NOG DOOR HET VLAAMSE GEWEST VERSCHULDIGDE SALDO VOOR EXPLOITATIEBIJDAGEN (61 MILJOEN REEDS GESTORT IN 2012)	73,3
VORDERING OP HET VLAAMSE GEWEST WEGENS AANGELEGDE VOORZIENING	5,1
NOG TE ONTVANGEN KAPITAALSUBSIDIES	135,4
SALDO VAN DE REKENING COURANT BTW	15,5

Kapitaalsubsidies

1 013,1

TOTAAL AAN KAPITAALSUBSIDIES PER EINDE 2011	1 407,2
IN RESULTAAT OPGENOMEN D.M.V. AFSCHRIJVINGEN OF RECHTSTREEKS VERBRUIK	394,1

De kapitaalsubsidies werden in 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 55,0 miljoen euro.

Dit boekjaar is er een positief saldo van 1,1 miljoen euro. Deze momentopname is vooral afhankelijk van de doorstorting van een deel van de dotatie 2011.

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	98,2
VERBRUIKEN	80,9
GOEDEREN EN DIENSTEN	430,8



RESULTATEN

De VVM heeft het boekjaar 2011 afgesloten met een verlies van 19,0 miljoen euro. De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 820,3 miljoen euro, een daling van 3,4 miljoen euro.

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. Het boekjaar 2011 werd afgesloten met een bedrijfeconomisch verlies van 19 miljoen euro. Daarnaast wordt De Lijn geconfronteerd met sterk stijgende prijzen voor grondstoffen en diensten én tegenvallende inkomsten. Dit maakt dat we in 2012 60 miljoen euro zullen moeten besparen om een begroting in evenwicht te kunnen afsluiten.

Na twee jaar van besparingen zowel in 2010 als 2011 wordt de begroting in evenwicht afsluiten in 2012 een moeilijke opdracht. De raad van bestuur heeft daarom een evenwichtig actieplan goedgekeurd dat inzet op drie sporen: inkomsten verhogen, kosten beperken en het aanbod meer vraaggestuurd maken. De investeringen blijven buiten schot. De omzetting van het plan naar realisaties ervan op het terrein - binnen de randvoorwaarden op vlak van tarieven, basismobiliteit en kwaliteit - is een belangrijke opdracht voor De Lijn in 2012.

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 en trouwe reizigers te behouden. 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 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.

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 verantwoordden de toepassing van de waarderingsregels in de optiek van continuïteit.

Het verlies van 19,0 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 – kapitaal-subsidies, die mee tot het eigen vermogen behoort.

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

In 2011 heeft De Lijn geen nieuwe specifieke financiële instrumenten opgezet.

De eerste projecten in kader van PPS dossiers werden in gebruik genomen, het betreft de realisatie van 4 nieuwe stelplaatsen. (Tongeren, Brugge, Zomergem en Overijse).

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 2011

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 2011, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 1.581.204 KEUR en waarvan de resultatenrekening afsluit met een verlies van het boekjaar van 19.028 KEUR.

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 2011 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 MEUR) 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 5.145 KEUR), 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 21,3 MEUR lager is dan de lange termijnverplichtingen, er geen voorziening werd gevormd aangezien bijkomende financiering wordt gevraagd aan de overheid op basis van de Beheersovereenkomst, doch zonder dat deze financiering reeds werd toegekend;
- niettegenstaande de vennootschap aanzienlijke verliezen heeft geleden die de financiële toestand van de vennootschap aantasten, is de jaarrekening opgesteld in de veronderstelling van voortzetting van haar activiteiten. Deze veronderstelling is slechts verantwoord in de mate dat de vennootschap verder op de financiële steun van haar aandeelhouders kan rekenen of beroep kan doen op andere financieringsbronnen. Zonder afbreuk te doen aan het hierboven tot uitdrukking gebrachte oordeel, vestigen wij de aandacht op het jaarverslag, waarin het bestuursorgaan, overeenkomstig artikel 96, 6° van het Wetboek van vennootschappen, de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit verantwoordt. Er werden geen aanpassingen gedaan met betrekking tot de waardering of de classificatie van bepaalde balansposten die noodzakelijk zouden kunnen blijken indien de vennootschap niet meer in staat zou zijn haar activiteiten verder te zetten.

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 aflossingsstermijn, 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;
 - de beslissing tot affectatie van de meerontvangsten van het afgelopen boekjaar (7.543 KEUR) aan de investeringen wordt toegelicht;
 - wordt uiteengezet dat de voorziening voor milieu- en ontmantelingsrisico's (5.202 KEUR) is gebaseerd op de huidige stand van de inventarisatie en inschatting van genoemde risico's;
 - 9.3. De toelichting i.v.m. de consolidatie is getrouw mits tijdige openbaarmaking van de geconsolideerde jaarrekening en bijhorend jaarverslag.
 - 9.4. Krachtens een vaststaande interpretatie van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen, moeten de leasingschulden, resulterend uit door VVM De Lijn afgesloten sale and lease back verrichtingen, niettegenstaande de gedane vooruitbetalingen, uitgedrukt worden 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.

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.

9.5. Wij vestigen 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 voor de opvolging van verplichtingen verbonden aan gehuurde gebouwen.

9.6. 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, 29 mei 2012

Het College van Commissarissen

Mazars Bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door
Lieven Acke

RSM INTERAUDIT
vertegenwoordigd door
Luc Toelen

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER AANDEELHOUDERS VAN DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN OVER DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2011

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 de geconsolideerde jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

Verklaring over de geconsolideerde jaarrekening met voorbehoud, met toelichtende paragrafen

Wij hebben de controle uitgevoerd van de geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2011, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 1.589.274.522 EUR en waarvan de resultatenrekening afsluit met een verlies van het boekjaar van 18.434.889 EUR.

Het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. 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.

Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel over deze geconsolideerde jaarrekening tot uitdrukking te brengen 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 geconsolideerde jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.

Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van het geconsolideerd geheel, alsook met zijn 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 geconsolideerde jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de geconsolideerde jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Met betrekking tot de statutaire jaarrekening van Lijncom NV, werd een voorbehoud geformuleerd ten aanzien van de beperkte interne organisatiestructuur van de onderneming waardoor het principe van functiescheiding niet steeds kan gerespecteerd worden. De administratieve organisatie waarborgt evenmin op onvoldoende wijze de afgrenzing van aankopen en verkopen en de volledigheid van de verschuldigde kortingen.

Naar ons oordeel, onder voorbehoud van het eventueel effect op de jaarrekening van hetgeen is vermeld in de voorgaande paragraaf, geeft de geconsolideerde jaarrekening afgesloten op 31 december 2011 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van het geconsolideerd geheel, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Zonder afbreuk te doen aan ons oordeel, vestigen wij de aandacht op hiernavolgende onzekerheden zoals gerapporteerd in het jaarverslag van VVM De Lijn en van Lijninvest NV:

- in de toelichting wordt uiteengezet dat geen voorziening werd gevormd voor de pensioenverplichtingen m.b.t. personeelsleden, op rust voor 1992 (begroot op 155,6 MEUR) aangezien deze pensioenen ten laste vallen van 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, die evenwel nog niet werden toegekend;
- de jaarrekening bevat een vordering op het Vlaams Gewest, analoog aan de verplichtingen wegens brugpensionering van voor 2008 (ad 5.145 KEUR), 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 21,3 MEUR lager is dan de lange termijnverplichtingen, er geen voorziening werd gevormd aangezien bijkomende financiering wordt gevraagd aan de overheid op basis van de Beheersovereenkomst, doch zonder dat deze financiering reeds werd toegekend;

- niettegenstaande de vennootschap aanzienlijke verliezen heeft geleden die de financiële toestand van de vennootschap aantasten, is de jaarrekening opgesteld in de veronderstelling van voortzetting van haar activiteiten. Deze veronderstelling is slechts verantwoord in de mate dat de vennootschap verder op de financiële steun van haar aandeelhouders kan rekenen of beroep kan doen op andere financieringsbronnen. Zonder afbreuk te doen aan het hierboven tot uitdrukking gebrachte oordeel, vestigen wij de aandacht op het jaarverslag, waarin het bestuursorgaan, overeenkomstig artikel 96, 6° van het Wetboek van vennootschappen, de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit verantwoordt. Er werden geen aanpassingen gedaan met betrekking tot de waardering of de classificatie van bepaalde balansposten die noodzakelijk zouden kunnen blijken indien de vennootschap niet meer in staat zou zijn haar activiteiten verder te zetten.
- wij vestigen de aandacht op het jaarverslag waarin wordt gemotiveerd waarom de Raad van Bestuur oordeelt dat SPV Brabo I niet dient geconsolideerd te worden, dat Lijninvest niet tot consolidatie gehouden is, c.q. de vrijstelling voor sub-consolidatie niet dient in te roepen.

Bijkomende vermeldingen

Het opstellen en de inhoud van het geconsolideerd jaarverslag vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de geconsolideerde jaarrekening te wijzigen:

- Het geconsolideerd jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de geconsolideerde jaarrekening. Wij kunnen ons echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarde de gezamenlijke in de consolidatie opgenomen ondernemingen worden geconfronteerd, alsook van hun positie, hun voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op hun 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.
- 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;
- de beslissing tot affectatie van de meerontvangsten van het afgelopen boekjaar (7.543 KEUR) aan de investeringen wordt toegelicht;
 - wordt uiteengezet dat de voorziening voor milieu- en ontmantelingsrisico's (5.202 KEUR) is gebaseerd op de huidige stand van de inventarisatie en inschatting van genoemde risico's
 - Wij vestigen 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 voorraad-beheer, het beheer van de contracten met exploitanten en voor de opvolging van verplichtingen verbonden aan gehuurde gebouwen.
 - Krachtens een vaststaande interpretatie van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen, moeten de leasingschulden, resulterend uit door VVM De Lijn afgesloten sale and lease back verrichtingen, niettegenstaande de gedane vooruitbetalingen, uitgedrukt worden 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.

Mechelen, 29 mei 2012

Mazars Bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door
Lieven Acke

RSM INTERAUDIT
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 Buurtspoorwegen. Houders van aandelen aan toonder van de lijnen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zoals vermeld in bijlage 2 bij het Koninklijk Besluit van 31 december 1991, worden verzocht zich vanaf 7 maart 1994 aan te bieden op de maatschappelijke zetel van de Vlaamse Vervoermaatschappij, Motstraat 20 in 2800 Mechelen, om aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verwerven, overeenkomstig de bepalingen en van 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 meegegeeld '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:

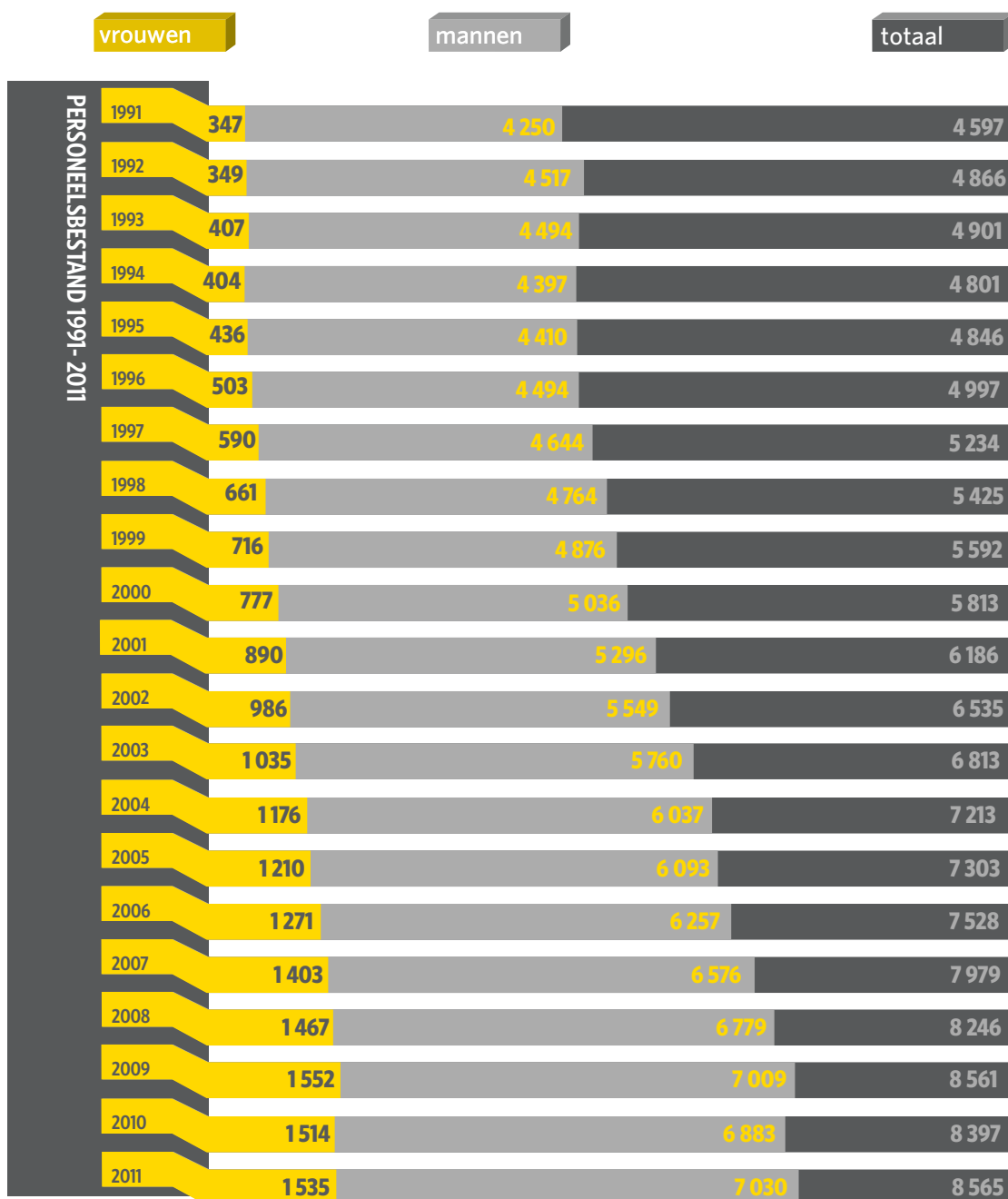
KAPITALEN (in duizenden euro's)	
Vlaams Gewest	41 606
Provincies	4 523
Gemeenten	7 729
Particulieren	93
TOTAAL	53 951

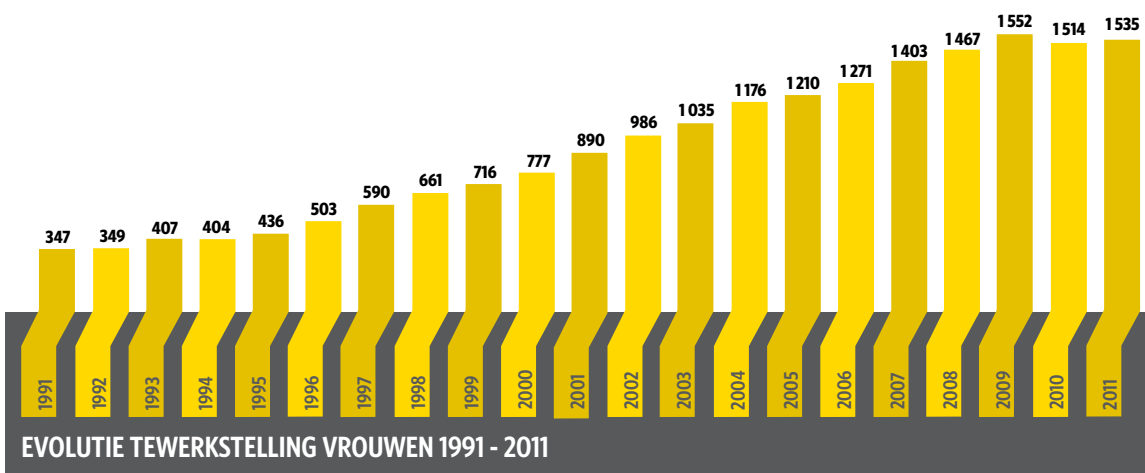
AANDELEN

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

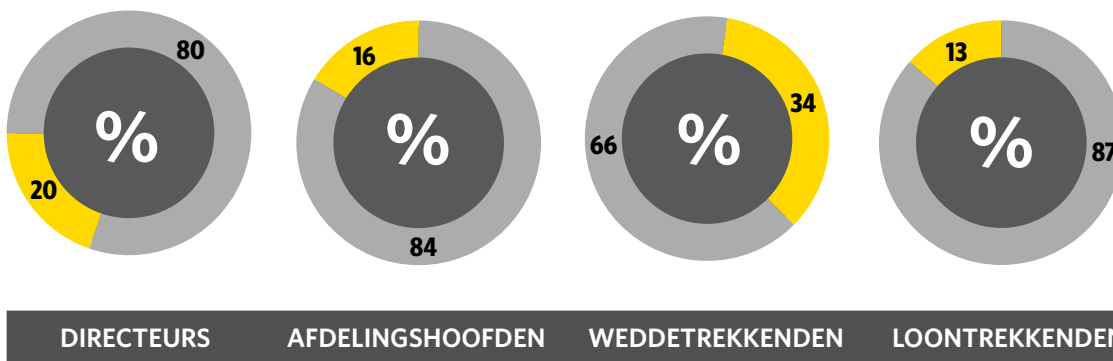
PERSONEEL





mannen
vrouwen

VERDELING MANNEN / VROUWEN



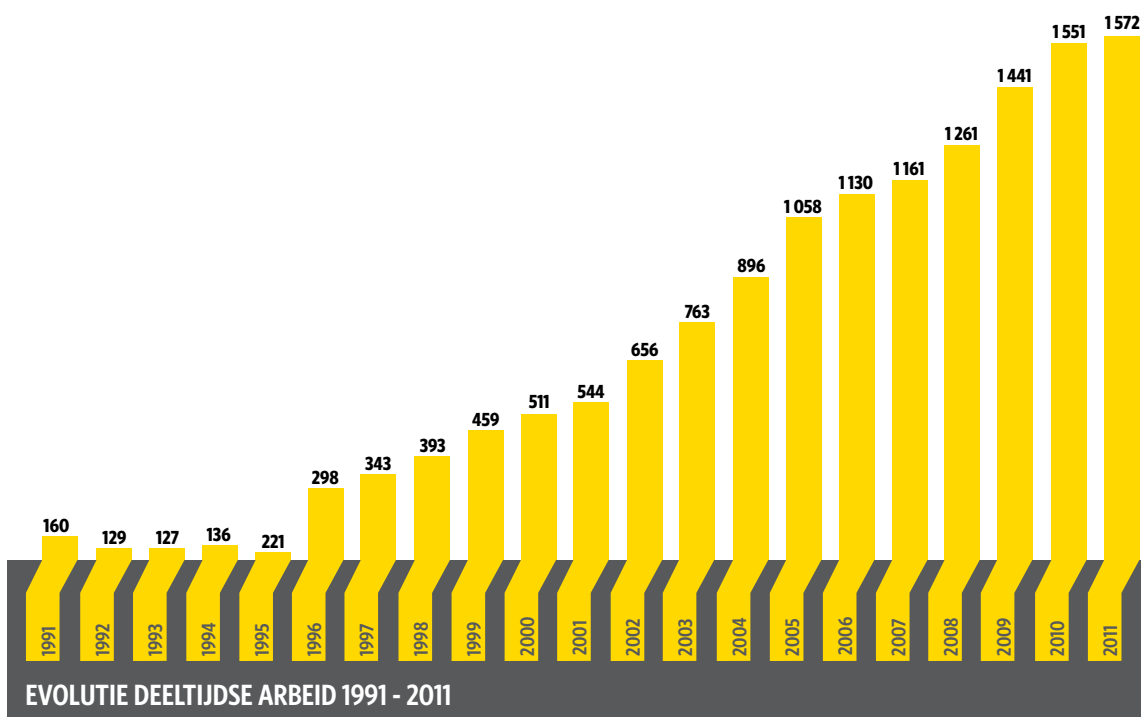
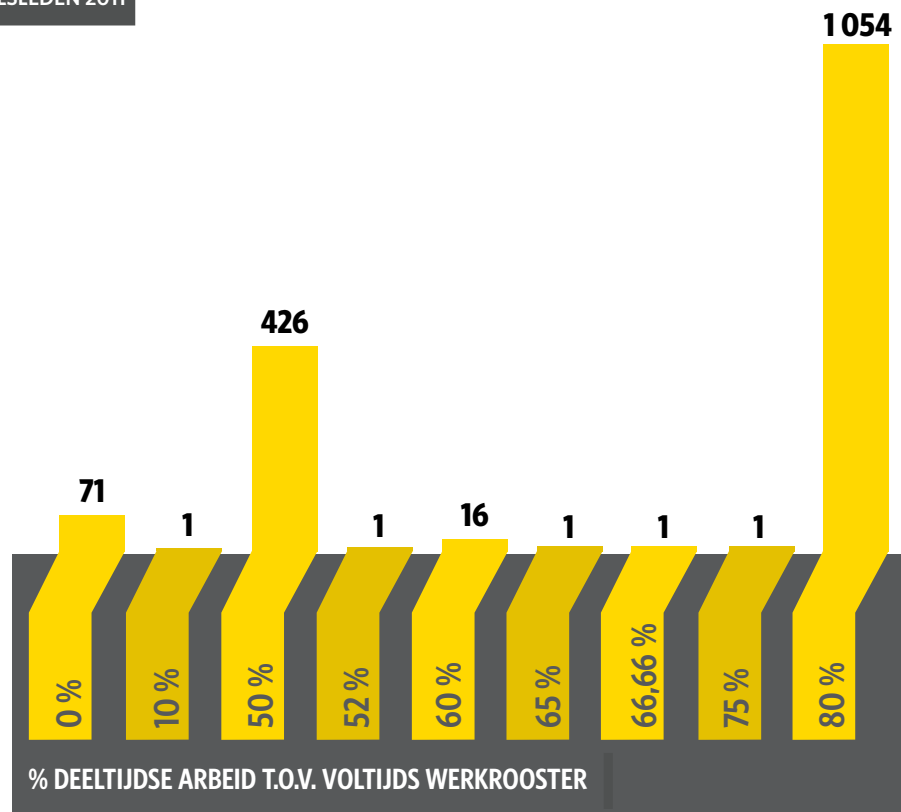
VERDELING MANNEN / VROUWEN 2011

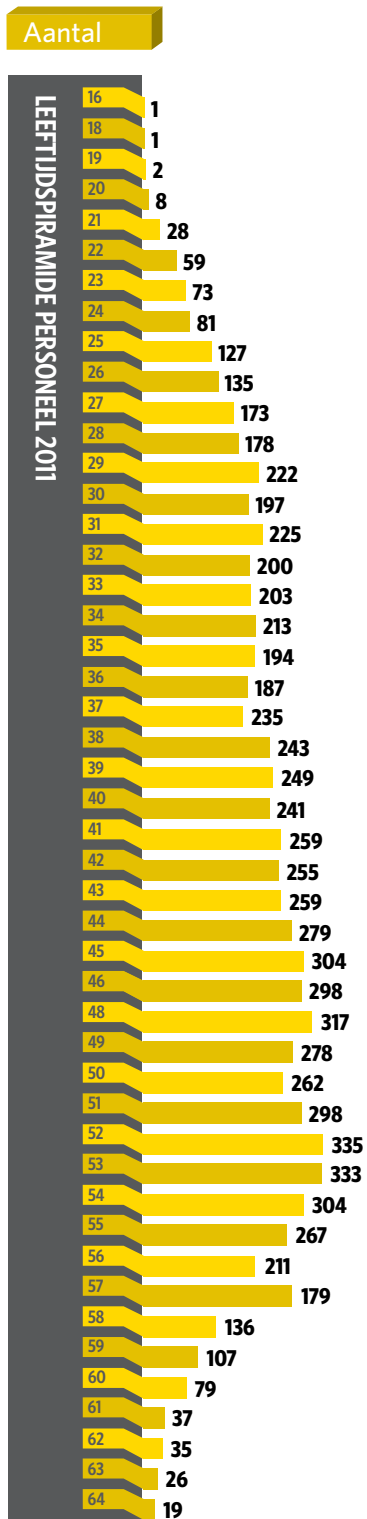
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Directeurs	8	2	10
Afdelingshoofden	36	7	43
Weddetrekkenden	1 147	610	1 757
Loontrekkenden	5 839	916	6 755
TOTAAL	7 030	1 535	8 565

	Tot. M+V	Vrouwen	%Vrouwen
Directeurs + Afdelingshoofden	53	9	16,98 %
Weddetrekkenden	1 757	610	43,72 %
Chauffeurs	5 880	894	15,20 %
Technici	875	22	2,51 %
TOTAAL	7 030	1 535	

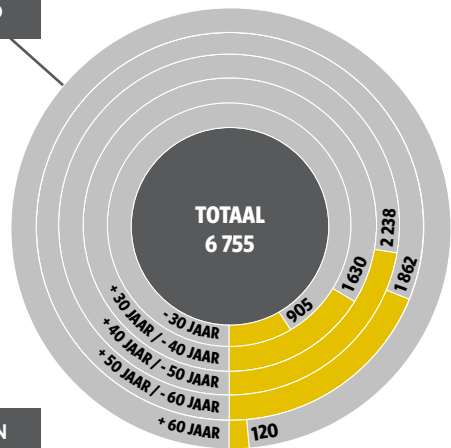
Aantal

DEELTIJDSE PERSONEELSLEDEN 2011

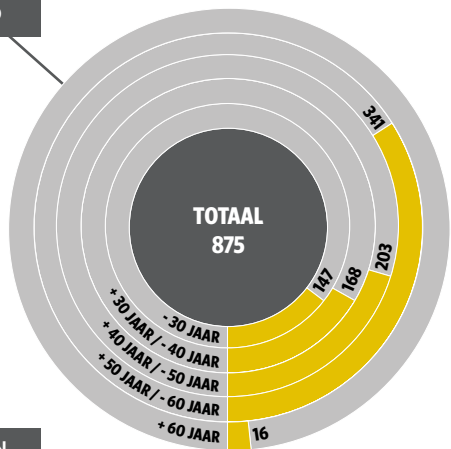




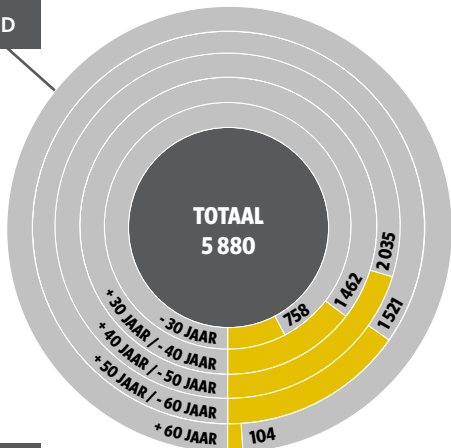
**LOONTREKKENDEN
VOLGENS LEEFTIJD**



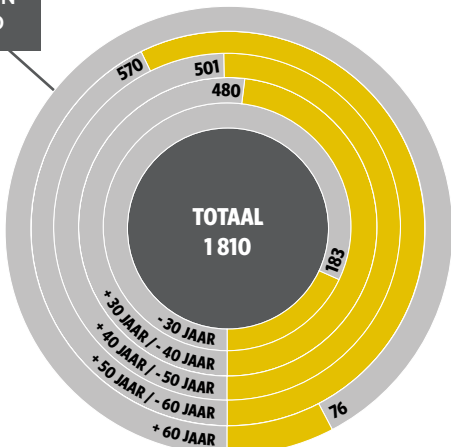
**LOONTREKKENDEN
TECHNISCHE DIENSTEN
VOLGENS LEEFTIJD**



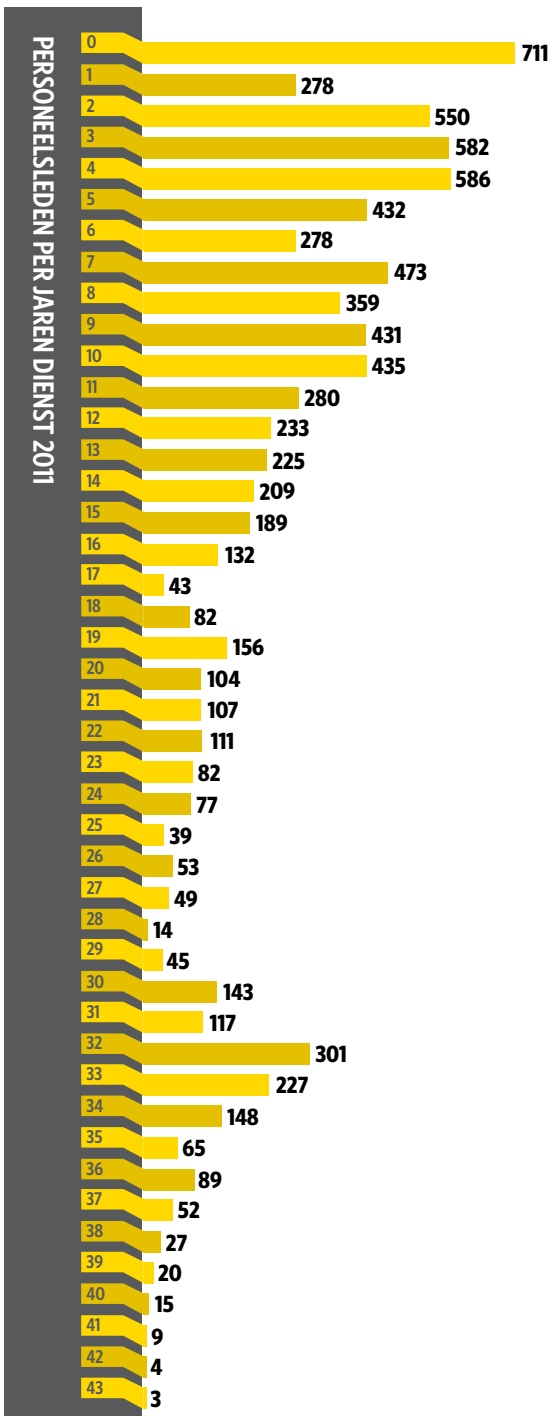
**LOONTREKKENDEN
CHAUFFEURS
VOLGENS LEEFTIJD**



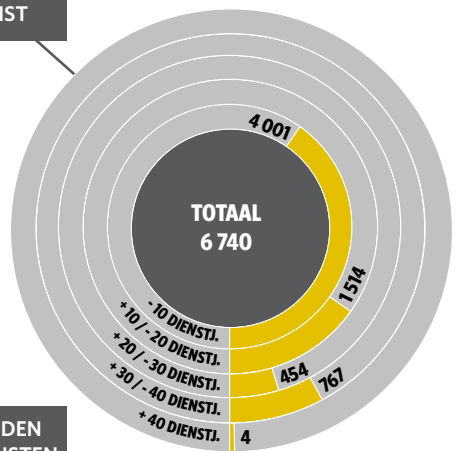
**WEDDETREKKENDEN
VOLGENS LEEFTIJD**



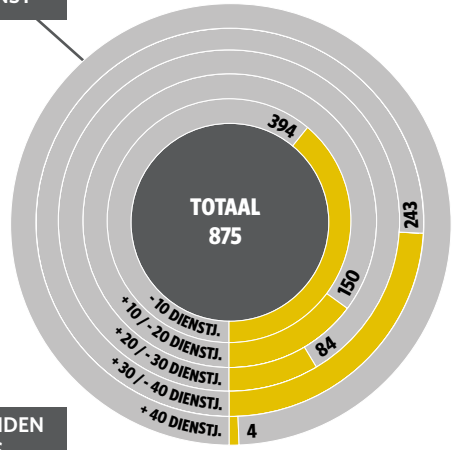
Aantal



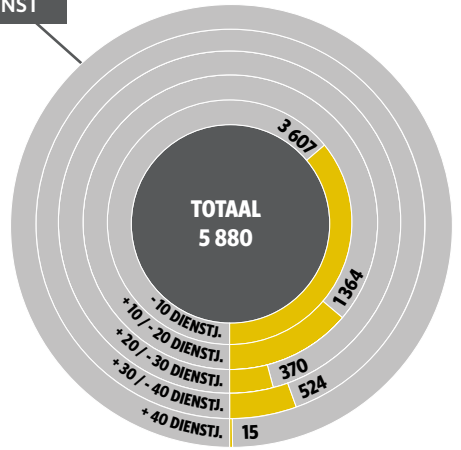
LOONTREKKENDEN PER JAREN DIENST



LOONTREKKENDEN TECHNISCHE DIENSTEN PER JAREN DIENST



LOONTREKKENDEN CHAUFFEURS PER JAREN DIENST



BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

	Boekjaar 2010	Boekjaar 2011
A. BEZOLDIGINGEN		
DIRECTIE EN AFDELINGSHOOFDEN	5 899 369,87	5 784 429,45
BEDIENDEN	75 358 885,57	79 126 863,32
LOONTREKKENDEN	197 426 695,04	201 750 774,91
TOTAAL	278 684 950,48	286 662 067,68
B. PATRONALE LASTEN		
OP BEZOLDIGINGEN	131 851 291,10	135 166 832,74
ANDERE SOCIALE LASTEN	22 218 618,61	22 891 162,05
TOTAAL	154 069 909,71	158 057 994,79
C. AANVULLENDE RUST- EN OVERLEVINGSPENSIOENEN	23 019 138,11	22 504 622,56
D. RSZ-AFHOUDINGEN OP BEZOLDIGINGEN	36 424 123,05	39 035 785,01
TOTAAL (A+B+C)	455 773 998,30	467 224 685,03

	Boekjaar 2010	Boekjaar 2011
EX PERSONEELSLEDEN EN GERECHTIGDEN : AANTAL		
AANVULLEND RUSTPENSIOEN	1 661	1 656
AANVULLEND OVERLEVINGSPENSIOEN	1 198	1 165
AANVULLENDE INVALIDITEITSTOELAGE	331	338
AANVULLENDE WERKLOOSHEIDSTOELAGE	0	0
AANVULLENDE VERGOEDINGEN CAO NR. 17	746	769
TOTAAL	3 936	3 928

AFGELEGDE KILOMETERS

Entiteit	Tram	Autobusdiensten			TOTAAL	Alle diensten Tesaen
		Eigen beheer	Exploitanten			
			Geregeld	LLVV		
ANTWERPEN	9 599 157	26 945 201	19 355 235	5 275 221	51 575 657	61 174 814
OOST-VLAANDEREN	3 030 905	18 813 328	16 347 583	4 582 534	39 743 445	42 774 350
VLAAMS-BRABANT	0	26 122 918	22 458 396	3 133 845	51 715 159	51 715 159
LIMBURG	0	15 095 309	15 887 721	3 218 246	34 201 276	34 201 276
WEST-VLAANDEREN	2 877 662	16 009 247	10 969 718	4 187 099	31 166 064	34 043 726
TOTAAL	15 507 724	102 986 003	85 018 653	20 396 945	208 401 601	223 909 325

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	67	779	3	45	413	21 022	0	0	483	21 846
OOST-VLAANDEREN	7	41	1	8	369	19 550	2	21	379	19 620
VLAAMS-BRABANT	2	18	0	0	234	13 160	0	0	236	13 178
LIMBURG	25	114	0	0	238	13 660	0	0	263	13 774
WEST-VLAANDEREN	105	981	3	48	310	18 662	1	10	419	19 701
TOTAAL	206	1 933	7	101	1 564	86 054	3	31	1 780	88 119

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

AANSCHAFFINGEN

Vervoer over de weg

Er werden 128 nieuwe voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk:

* 106 autobussen

41	12-m streek Van Hool A 360 hybride - 218A
40	12-m streek Van Hool A 360 - 219A
24	gelede streekbussen Van Hool AG 300 - 219 B
1	Gelede Jonckheere Hybride

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

Vervoer per spoor

Er werden geen nieuwe voertuigen in dienst gesteld.

OMVORMINGEN

Er werd 1 autobus omgevormd.

SLOPINGEN

Er werden 78 autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

Er werd ook 1 PCC-Gent buiten dienst gesteld.

EFFECTIEF OP 31.12.2011

Vervoer over de weg

2 360 autobussen

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

Vervoer per spoor

48	Gelede trams kust
155	Trams (PCC) - Antwerpen
42	Trams (PCC) - Oost-Vlaanderen
70	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 2012

Leveringen

12 12m streekbussen

11 gelede streekbussen

13 Hermelijntrams enkelrichting

Bestellingen

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

216	12-m streekbussen
39	12-m stadsbussen
33	Gelede streekbussen
6	Citybussen
41	Microbussen
20	12-m hybride stadsbussen
28	Hybride citybussen
5	Rijschoolbussen

Er wordt voorzien een opdracht te plaatsen van minimaal 48 trams.

toestand 31.12.2011			12-m bussen			Gelede autobussen			Kleine bussen		
Merk en type AB	Nummers	Bouw-jaar	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	2356 à 2470	1991	1	39	53						
VAN HOOL A 600	2484 à 2658		3	39	53						
VAN HOOL A 600	2484 à 2658	1992	7	39	53						
VAN HOOL A 600	2819 à 2896		28	39	54						
VAN HOOL A 600	2819 à 2896	1993	18	39	54						
VAN HOOL A 300	2782 à 2814		4	25	70						
VAN HOOL A 500	2958 à 2972		4	24	79						
VAN HOOL A 600	2921 à 2957		14	39	54						
VAN HOOL AG 700	2897 à 2919					4	61	73			
VAN HOOL A 600	2921 à 2957	1994	15	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	18	25	70						
VAN HOOL A 360	3248 à 3262	1996	2	39	58						
JONCKHEERE COMMUNO	3263 à 3345		66	39	57						
VAN HOOL A 300	3372 à 3406		16	25	72						
VAN HOOL AG 500	3346 à 3367					18	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	46	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	19	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					23	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								2	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								18	13	5

toestand 31.12.2011	Nummers	Bouw-jaar	12-m bussen			Gelede autobussen			Kleine bussen			
			Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	Totaal aantal bussen	Aantal zitpl. per AB	Aantal staanpl. per AB	
VAN HOOL A 360	4174 à 4224	2003	50	39	66							
VAN HOOL A 360	4338 à 4404		6	39	64							
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			22	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			36	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			42	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			
JONCKHEERE HYBRIDE	5597						1	54	86			

TOTAAL

1 317

725

318

EFFECTIEF AANTAL BUSSEN OP 31.12.2011:

2 360

De voertuigen met bouwjaar 1988 à 1997 zijn inventarisvoertuigen die slechts sporadisch voor exploitatie worden ingezet of in afwachting zijn voor buitendienststelling.

Reizigers

	Biljetten		Sms-biljetten		Kaarten		Omnipas, MTB, Dagpas	
ANTWERPEN	3 844 120	1,83%	1 496 820	0,71%	14 863 020	7,07%	86 506 241	41,18%
OOST-VLAANDEREN	2 590 081	2,29%	756 758	0,67%	5 922 085	5,23%	37 875 394	33,44%
VLAAMS-BRABANT	3 780 944	3,61%	381 126	0,36%	5 646 701	5,39%	34 712 493	33,11%
LIMBURG	854 995	1,70%	155 466	0,31%	1 856 146	3,70%	10 411 740	20,75%
WEST-VLAANDEREN	2 852 114	4,03%	306 726	0,43%	4 405 176	6,23%	18 063 589	25,55%
TOTAAL 2011	13 922 254	2,54%	3 096 896	0,56%	32 693 128	5,95%	187 569 457	34,16%
TOTAAL 2010	15 649 238	2,85%	863 368	0,16%	37 111 492	6,77%	186 589 803	33,85%
TOTAAL 2009	19 028 630	3,58%	284 776	0,05%	35 949 895	6,77%	17 4213 672	32,79%
TOTAAL 2008	20 032 421	3,94%	226 795	0,04%	35 788 410	7,04%	162 137 203	31,91%
TOTAAL 2007	21 846 638	4,52%	72 127	0,01%	34 229 563	7,08%	151 587 413	31,37%
TOTAAL 2006	25 767 505	5,57%			30 515 968	6,59%	143 700 135	31,05%
TOTAAL 2005	34 790 177	7,75%			23 338 935	5,20%	138 867 028	30,97%
TOTAAL 2004	33 957 737	8,22%			23 891 780	5,78%	116 688 963	28,25%
TOTAAL 2003	32 040 665	8,85%			24 817 046	6,85%	89 929 930	24,83%
TOTAAL 2002	31 597 695	9,93%			31 381 404	9,86%	65 283 515	20,51%
TOTAAL 2001	30 381 915	11,46%			42 528 422	16,05%	42 085 284	15,88%

Abonnementen Buzzy Pazz		Abonnementen De Lijn/NMBS		Bijzondere diensten		Tussenkomst derden		Andere		TOTAAL
79 684 165	37,93%	9 196 774	4,38%	1 530 923	0,73%	11 863 840	5,65%	1 101 449	0,52%	210 087 352
44 169 319	38,99%	12 065 512	10,65%	590 055	0,52%	9 137 666	8,07%	170 622	0,15%	113 277 492
34 039 599	32,47%	15 832 699	15,10%	77 064	0,74%	8 027 112	7,66%	2 349 872	2,24%	104 847 610
27 216 088	0,54%	1 601 154	3,19%	692 100	1,38%	7 312 686	14,58%	65 574	0,13%	50 165 949
26 776 544	37,88%	5 042 339	7,13%	1 912 628	2,71%	10 205 076	14,44%	1 130 078	1,60%	70 694 270
211 885 715	38,59%	43 738 478	7,97%	4 802 770	0,87%	46 546 380	8,48%	4 817 595	0,88%	549 072 673
211 722 598	38,41%	42 232 671	7,70%	5 505 984	1,00%	46 713 198	8,52%	4 846 833	0,88%	551 235 185
202 911 574	38,20%	41 795 468	7,87%	6 105 594	1,14%	46 472 104	8,75%	4 468 257	0,84%	531 229 970
192 868 376	37,96%	40 678 275	8,01%	5 945 575	1,17%	46 369 545	9,13%	4 057 314	0,80%	508 103 914
184 563 662	38,19%	35 080 639	7,26%	6 228 800	1,29%	45 522 157	9,42%	4 147 040	0,86%	483 278 039
177 366 014	38,32%	28 906 783	6,25%	6 869 426	1,48%	46 073 409	9,95%	3 639 403	0,79%	462 838 643
167 389 128	37,30%	26 652 922	5,94%	6 751 853	1,50%	46 999 723	10,47%	3 928 191	0,88%	448 717 957
156 624 446	37,92%	22 029 593	5,33%	7 566 976	1,83%	47 606 525	11,53%	4 648 696	1,13%	413 014 716
142 869 194	39,45%	17 508 194	4,83%	7 244 098	2,00%	42 958 465	11,86%	4 816 803	1,33%	362 184 395
119 543 791	37,55%	15 261 900	4,79%	7 709 628	2,42%	43 449 088	13,65%	4 131 469	1,30%	318 358 490
86 274 331	32,56%	14 544 304	5,49%	8 232 011	3,11%	37 076 689	13,99%	3 881 723	1,46%	265 004 679

Nettovervoerontvangsten

	Biljetten		Sms-biljetten		Kaarten		Omnipas, MTB, Dapas	
ANTWERPEN	6 176 144,04	13,51%	1 851 662,64	4,51%	11 039 581,85	24,15%	11 049 409,29	24,17%
OOST-VLAANDEREN	4 029 856,09	15,05%	940 088,55	3,51%	4 615 095,92	17,24%	5 014 926,25	18,73%
VLAAMS-BRABANT	6 898 748,68	21,82%	474 043,48	1,50%	4 850 738,22	15,34%	6 842 214,82	21,64%
LIMBURG	1 684 581,74	12,70%	194 155,88	1,46%	1 558 427,32	11,74%	1 501 338,23	11,31%
WEST-VLAANDEREN	5 033 256,49	23,83%	381 802,16	1,81%	4 355 605,38	20,62%	2 755 112,28	13,04%
TOTAAL 2011	28 822 587,04	17,20%	3 841 752,71	27,74%	26 419 448,69	19,08%	27 163 000,87	19,61%
TOTAAL 2010	26 160 038,86	19,08%	1 067 099,58	0,78%	27 921 107,27	20,37%	25 659 666,14	18,72%
TOTAAL 2009	27 475 785,89	20,56%	322 387,96	0,24%	27 105 748,43	20,28%	23 934 675,17	17,91%
TOTAAL 2008	28 407 119,78	21,61%	256 776,16	0,20%	27 117 962,98	20,63%	22 739 650,43	17,30%
TOTAAL 2007	28 878 607,55	22,88%	58 074,00	0,05%	25 702 772,22	20,37%	21 080 431,35	16,70%
TOTAAL 2006	30 054 472,26	25,24%			22 965 233,63	19,29%	19 794 393,88	16,63%
TOTAAL 2005	32 640 962,56	28,69%			18 166 128,13	15,97%	20 469 338,44	18,00%
TOTAAL 2004	32 402 805,92	29,29%			18 423 514,84	16,65%	18 180 332,62	16,43%
TOTAAL 2003	30 828 827,31	29,97%			18 647 570,74	18,13%	14 339 556,13	13,94%
TOTAAL 2002	30 041 973,13	28,50%			24 360 650,36	23,11%	13 905 751,11	13,19%
TOTAAL 2001	28 724 229,09	26,03%			31 676 122,15	28,70%	13 711 536,20	12,42%

Abonnementen Buzzy Pazz		Abonnementen De Lijn/ NMBS		Bijzondere diensten		Tussenkost derden		Andere		TOTAAL
10 031 129,67	21,94%	24 73 870,18	5,41%	1 036 841,76	2,27%	627 655,54	1,37%	1 428 064,89	3,12%	45 714 359,86
6 893 267,92	25,75%	3 221 187,83	12,03%	612 730,74	2,29%	1 278 116,37	4,77%	166 719,31	0,62%	26 771 988,98
6 189 617,54	19,58%	4 162 762,73	13,17%	105 331,49	0,33%	1 167 027,43	3,69%	926 489,46	2,93%	31 616 973,85
4 886 171,31	36,82%	422 475,79	3,18%	541 823,59	4,08%	2 300 696,67	17,34%	179 552,62	1,35%	13 269 223,15
4 599 531,13	21,77%	1 352 893,98	6,40%	1 200 918,30	5,68%	879 284,34	4,16%	566 922,70	2,68%	21 125 326,76
32 599 717,57	23,54%	11 633 190,51	8,40%	3 497 645,88	2,53%	6 252 780,35	4,51%	3 267 748,98	2,36%	138 497 872,60
32 113 625,38	23,42%	11 069 536,46	8,07%	4 242 450,75	3,09%	5 988 874,25	4,37%	2 880 781,01	2,10%	137 103 179,70
30 953 940,40	23,16%	10 989 232,45	8,22%	4 672 934,30	3,50%	5 671 241,65	4,24%	2 535 133,34	1,90%	133 661 079,59
29 755 473,15	22,63%	10 721 391,47	8,15%	4 434 407,84	3,37%	5 681 665,74	4,32%	2 363 667,95	1,80%	131 478 115,50
28 327 612,16	22,45%	8 909 448,89	7,06%	5 110 829,31	4,05%	5 947 509,41	4,71%	2 182 545,12	1,73%	126 197 830,01
26 399 156,98	22,17%	7 139 907,80	6,00%	4 883 234,36	4,10%	6 070 999,76	5,10%	1 744 487,23	1,47%	119 051 885,90
24 439 336,11	21,49%	5 998 846,56	5,27%	4 709 312,98	4,14%	5 116 639,59	4,50%	2 192 685,85	1,93%	113 733 250,22
23 153 845,06	20,93%	5 328 222,16	4,82%	5 189 632,53	4,69%	4 654 621,13	4,21%	3 291 955,30	2,98%	110 624 929,56
21 601 556,57	21,00%	4 706 391,41	4,58%	4 955 857,90	4,82%	4 498 670,61	4,37%	3 278 324,79	3,19%	102 856 755,46
19 364 990,91	18,37%	4 632 971,40	4,39%	5 215 973,93	4,95%	4 832 296,72	4,58%	3 067 031,27	2,91%	105 421 638,83
18 838 824,89	17,07%	4 735 628,62	4,29%	5 225 344,76	4,73%	4 430 599,98	4,01%	3 017 437,67	2,73%	110 359 723,35

ONGEVALLLEN

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

Ongevallen weg	Aantal	Dodan		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		Reizigers	Derden	Reizigers	Derden	Reizigers	Derden
ANTWERPEN	2 118	0	0	32	2	384	68
OOST-VLAANDEREN	1 560	0	3	11	1	245	35
VLAAMS-BRABANT	2 255	0	0	18	4	255	48
LIMBURG	458	0	0	5	3	71	16
WEST-VLAANDEREN	908	1	1	10	1	179	24
CENTRALE DIENSTEN	5	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	7 304	1	4	76	11	1 134	191

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

Ongevallen spoor	Aantal	Dodan		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
		Reizigers	Derden	Reizigers	Derden	Reizigers	Derden
ANTWERPEN	1 007	0	2	10	8	146	48
OOST-VLAANDEREN	397	0	0	2	0	49	16
WEST-VLAANDEREN	295	0	4	14	1	141	16
TOTAAL	1 699	0	6	26	9	336	80

ARBEIDSONGEVALLEN

	Ongevallen zonder werkverlet		Ongevallen met werkverlet		Dodelijk		Totaal	
	in dienst	weg-werk	in dienst	weg-werk	in dienst	weg-werk	in dienst met en zonder werkverlet	weg-werk
ANTWERPEN	31	17	160	54	0	0	191	71
OOST-VLAANDEREN	37	7	106	21	0	0	143	28
VLAAMS-BRABANT	24	0	66	9	0	0	90	9
LIMBURG	9	1	21	7	0	0	30	8
WEST-VLAANDEREN	25	7	78	16	0	0	103	23
CENTRALE DIENSTEN	2	4	0	1	0	0	2	5
TOTAAL	128	36	431	108	0	0	559	144

ONDERNEMINGSRADEN

CENTRALE DIENSTEN

Voorzitter

Paul Raa

Werkgeversafvaardiging

Pierre Vanhove, Veerle Bussens

Werknemersafvaardiging

Theo Borremans, Els Deceuninck,
Peter Elaut, Christof Van Dessel,
Frans De Decker, Peter Van Oers,
Nancy Van Oosterwyck

DE LIJN OOST-VLAANDEREN

Voorzitter

Dirk Busschaert

Werkgeversafvaardiging

Julien Bellekens, Christel Boumans, Marc
Feys, Alex Maenhaut, Jan Van Ostaeyen

Werknemersafvaardiging

Rudy Aerts, Bruno De Cock,
Frank Desloovere, Gino De Sutter,
Rudy Goedgebuer, Nathalie Huylenbroeck,
Caroline Schelstraete, Guy Van Houtte,
Sven Vanmackelbergh, Kristof Verdurme,
Tom Verwest

DE LIJN ANTWERPEN

Voorzitter

Lode De Kesel

Werkgeversafvaardiging

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

Werknemersafvaardiging

Martine Backs, Walter Brack, Franciscus
Lafosse, Marc Luyckx, Dirk Oorts,
Walter Sluyts, Ann Van der Jeught,
Wendy Van Dijck, Marc Van Tichelt,
Geert Vermunicht, Eric Verschaeve,
Katrien Jodts

DE LIJN VLAAMS-BRABANT

Voorzitter

Francy Peeters

Werkgeversafvaardiging

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

Werknemersafvaardiging

Guido De Valck, Dirk Eeckhout,
Michel Geevaerts, Gerard Moens, Ali Saïdi,
Anita Simons, Eddy Vanhove,
Marc Vander Borgh, Herman Vandeven

DE LIJN LIMBURG

Voorzitter

Heidi Roubben

Werkgeversafvaardiging

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

Werknemersafvaardiging

Joseph Bams, Franco Errico, Benny Kellens,
Bert Louwagie, Anne-Marie Schreurs,
Tom Talloen, 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

Petra Depoorter, Bianca Hoornaert,
Christel Lapierre, Jeffrey Loones,
Erwin Poppe, Sandy Procureur,
Francky Tanghe, Roger Rau,
Marc Vandenberghe, Kathy Vermandel

COÖRDINATIE DE LIJN: Astrid Hulhoven – Marketing & Communicatie

CREATIE & PRODUCTIE: Famous

FOTOGRAFIE: Niko Caignie, Stefaan Van Hul en De Lijn

11 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