



jaarverslag 1995

DE
LIJN

56

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ



DE LIJN JAARVERSLAG 1995

jaarverslag 1995

DE
LIJN

56

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ

Vlaamse Vervoermaatschappij





Verslag uitgebracht door de Raad van Bestuur

Verslag van de Commissarissen



vijfde maatschappelijk dienstjaar 1995

Inhoud

Bestuur	5	
Raad van bestuur	5	
Algemene directie	5	
Centrale diensten	5	
Entiteiten	5	
College van Commissarissen-revisor	5	
Ondernemingsraden	6	
De Lijn - Vlaamse Vervoermaatschappij	7	
Beleidsverslag	9	
Beleidsverslag <i>De Lijn</i>	9	
Commentaar op de jaarrekening	18	
Middelen ter beschikking	21	
Personeelsbeleid	21	
Technische diensten	28	
Informatiebeheer	36	
Prestaties op het terrein	39	
Marketing en strategie	39	
Exploitatiegegevens	46	
Ongevallen, voorzorgsmaatregelen en beheer	53	
Financiën	57	
Kapitalen	57	
Aandelen	57	
Balans	62	
Resultatenrekening	64	
Toelichting	66	
Analytische exploitatierekening	78	
Controleverslag van het College van Commissarissen-Revisor	79	



fotografie

Jan Vertommen

Bestuur

Raad van bestuur

Als bestuurders namens de gemeenten:

Paul BREYNE, Ondervoorzitter

Johan DE MOL

Als bestuurders op voordracht van de representatieve organisaties van werknemers:

Karel STESENS

Fernand JONCKHEERE

Als bestuurders op voordracht van de representatieve organisaties van werkgevers:

Paul LAEREMANS

Wim VANDERBEKEN

Als bestuurders namens het Vlaamse gewest:

Jos GEUENS, Voorzitter

Ir. Antoine MARTENS

Edwin JACOBS

Ir. Leopold COOLS

Ir. Fernand DESMYTER

Ir. Eric STROOBANTS, Commissaris van de Vlaamse regering bij de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Albert VANHOOF, Commissaris van de Vlaamse regering bij de Vlaamse Vervoermaatschappij als gemachtigde van de Vlaamse Minister van Financiën en Begroting.

Jean VAN MECHELEN en Jan COOLBRANDT zijn de waarnemers bij de Raad van bestuur voor wat de professionele aangelegenheden betreft.

Algemene directie

Hugo VAN WESEMAEL

Directeur-generaal

Centrale diensten

Eddy MINNAERT

Adjunct-Directeur-generaal

Directeur Financieel beleid

Freddy VAN DE WEGHE

Directeur Techniek en Exploitatie

Jan PEUMANS

Directeur Marketing en Strategie

Paul RAA

Directeur Personeelsbeleid

Entiteiten

Lode DE KESEL

Directeur Antwerpen

Sabin S'HEEREN

Directeur Limburg

Antoon EGGERMONT

Directeur Oost-Vlaanderen

Francy PEETERS

Directeur Vlaams-Brabant

Luc DE MAN

Directeur West-Vlaanderen

College van commissarissen-revisor

Van Passel, Colard, Mazars & Co, CBV
bedrijfsrevisoren

Swaelen & Co

bedrijfsrevisoren, BBVBA



Ondernemingsraden

Centrale diensten

Voorzitter

P. RAA

Werkgeversafvaardiging

P. VANHOVE, F. VANSEVENANT,
J. MESSIAEN

Werknemersafvaardiging

L. GULDIX, J. NOLF, T. BORREMANS,
W. BLOCKX, D. GHYS,
J. CUPPENS, R. BEIRNAERT

De Lijn Antwerpen

Voorzitter

L. DE KESEL

Werkgeversafvaardiging

R. DE CAUWSEMAECKER,
F. LOOS, M. VERDONCK,
D. SWERTS, J.-P. VANEYGEN,
A. WITTEMANS

Werknemersafvaardiging

L. VERVOORT, J. MOONEN,
E. DEHEUSCH, F. LAFOSSE,
J. COUTTENIER, D. OORTS,
M. CEULEMANS, M. BACKX
M. SIMONS, A. VERBIST,
C. BOGAERTS

De Lijn Oost-Vlaanderen

Voorzitter

A. EGGERMONT

Werkgeversafvaardiging

L. VANDENSTEEN, J. KNOCKAERT,
W. MANNENS,
J. BULLYNCK, D. VAN DEN EEDE

Werknemersafvaardiging

M. THYSEBAERT, J. DE LOOSE,
R. VERCRUYSSSEN, T. GRISON,
W. ROELANDT, R. PRAET,
E. VAN CAMP, R. VANMACKELBERGH

De Lijn Vlaams-Brabant

Voorzitter

F. PEETERS

Werkgeversafvaardiging

P. AUDOORE, E. HOLLE,
J. BRACKEVA, K. RENDERS,
F. VAN STEENBERGHE

Werknemersafvaardiging

F. GILIS, L. DE RICK, A. DEKIMPE, P. DE SAEDELEER,
M. CONTERS, W. BOETS, R. SMEKENS
(op 21.12.1995 vervangen door M. GEEVAERT)
P. HAMELRIJCKX

De Lijn Limburg

Voorzitter

S. S'HEEREN

Werkgeversafvaardiging

P. VANDENBERGH, E. DUCHATEAU,
O. BUNTINX, S. MEULEMANS, J. VAN LEEUWEN-
BORGH

Werknemersafvaardiging

A. SCHELLEKENS, R. GOFFINGHS,
W. CLAES, H. DRIESSEN, H. GERARTS, U. LUYTENS,
B. KELLENS, J. BAUDUIN

De Lijn West-Vlaanderen

Voorzitter

L. DE MAN

Werkgeversafvaardiging

A. VERMEULEN, G. VAN CANNEYT,
R. VANSOYE, F. DESLOOVERE,
Y. BELLAERT

Werknemersafvaardiging

W. MEYVAERT, M. DENDUYVER,
F. DEVELTER, W. VERBEKE, U. VAN CRAEYNST,
W. DUJARDIN,
E. DEROUS, W. BERINGS



De Lijn - Vlaamse Vervoermaatschappij

Maatschappelijke zetel

Hendrik Consciencestraat 1
2800 Mechelen

Centrale Diensten

Hendrik Consciencestraat 1
2800 Mechelen
tel. 015/44 07 11
fax 015/44 09 98

De Lijn Antwerpen

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

De Lijn Limburg

Grote Breemstraat 4
3500 Hasselt
tel. 011/85 02 11
fax 011/25 32 92

De Lijn Oost-Vlaanderen

Brusselsesteenweg 361
9050 Gentbrugge
tel. 09/210 93 11
fax 09/210 93 16

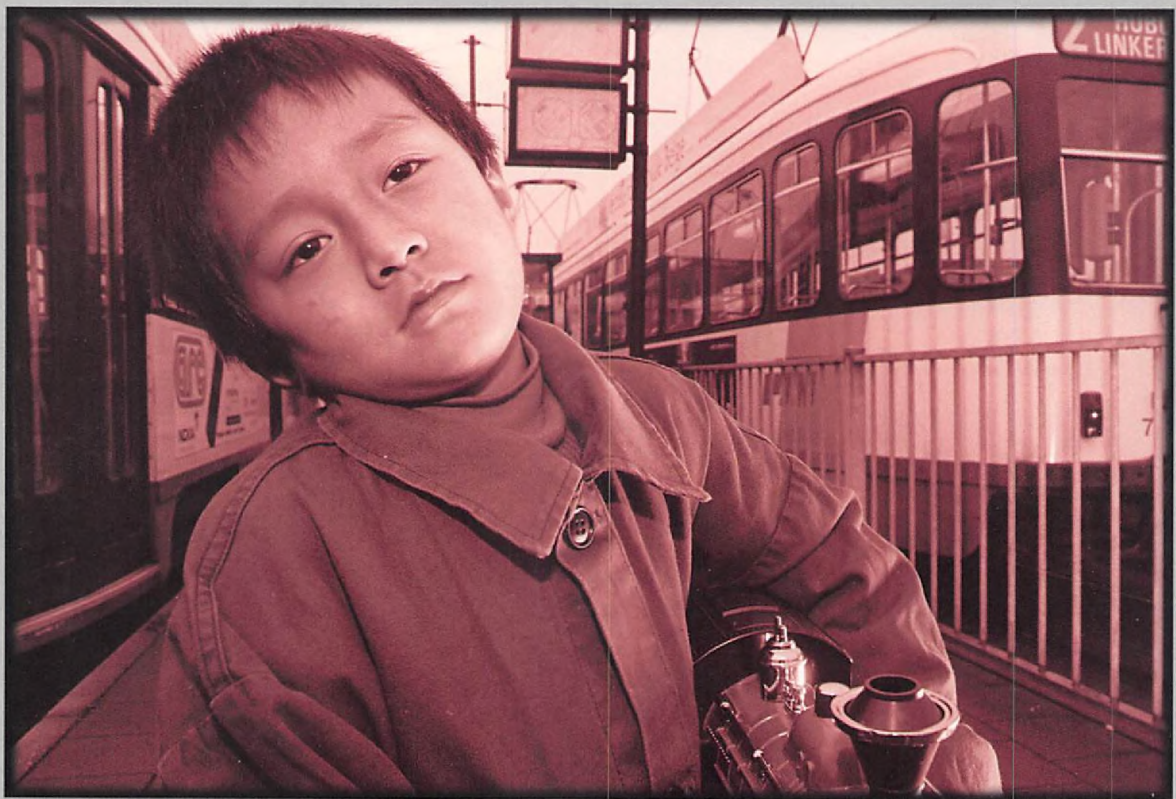
De Lijn Vlaams-Brabant

Barastraat 107
1070 Brussel
tel. 02/526 28 11
fax 02/526 28 16

De Lijn West-Vlaanderen

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





fotografie

Jan Vertommen

Beleidsverslag *De Lijn*

Vijf jaar is relatief kort in het leven van een bedrijf. Toch is de viering van een lustrum een prima gelegenheid om terug te kijken op wat en hoe *De Lijn* presteerde in de periode 1991-1995. Terugblikken niet omwille van de geschiedschrijving maar om het gevoerde beleid te evalueren en daar waar nodig bij te sturen. In deze *fin de siècle* kan *De Lijn* zich alles behalve veroorloven om, voldaan, de toekomst tegevoet te kijken. Nieuwe uitdagingen kondigen zich aan. De belangrijkste blijft natuurlijk het realiseren van de maatschappelijke rol van het stads- en streekvervoer: een significante bijdrage leveren om de verkeersafwikkeling een stuk draaglijker te maken, de files korter te houden, steden en gemeenten de nodige bereikbaarheid, economische en verkeersleefbaarheid te waarborgen. Voor *De Lijn* als bedrijf is het inspelen op tendensen van europeanisatie, verzelfstandiging en liberalisering bijna even belangrijk. Dit is de permanente uitdaging om efficiëntie, productiviteit en kwaliteit hoog in het vaandel te voeren en de concurrentiepositie van het bedrijf te verstevigen.

Meer dan 1 miljard reizigers

In vijf jaar tijd vervoerde *De Lijn* 1.093.049.415 reizigers. De eerste vier jaar nam het reizigersaantal jaar na jaar toe: in 1994 lag het aantal ruim 4 % hoger ten opzichte van het referentiejaar 1990. In verhouding tot het aantal aangeboden voertuigkilometer, bleef het aantal klanten van *De Lijn* in 1995 ongeveer stabiel. De reizigersstatistiek dient men nochtans met enig voorbehoud te interpreteren. Het aantal reizigers wordt meestal berekend op basis van vervoerontvangsten. De invoering van de magnetische ontwaardingsapparatuur maakte het echter mogelijk voor biljet- en kaartreizigers nauwkeuriger cijfers te bekomen. De daling van het aantal reizigers dat gebruik maakt van een gemengd abonnement NMBS - *De Lijn* is voornamelijk te wijten aan de omschakeling door de spoor-

wegen van oude naar nieuwe treinkaarten. Voor nieuwe gemengde treinkaarten rekent *De Lijn* nu reizigersaantallen aan die volledig in overeenstemming zijn met die van de eigen *De Lijn*-abonnementen. Zonder omschakeling zou *De Lijn* in 1995 bijna 1,4 miljoen reizigers meer hebben geteld.

Twee andere factoren hadden een invloed op het aantal reizigers:

- minder scholieren leidde tot een daling van het aantal verkochte schoolabonnementen; de scholieren vormen, met 28,48 % van *De Lijn*-reizigers, de voornaamste reizigerscategorie. Bovendien doet zich de laatste jaren ook op schoolgebied een trend van schaalvergroting, hergroepering van scholen en suburbanisatie voor. Vooral dit laatste verzwakt de positie van *De Lijn* omdat het openbaar vervoer in de periferie dikwijls minder goed is uitgebouwd dan in de dichte binnensteden;
- de gemiddelde snelheid van bus en tram blijft in veel steden en gemeenten ondermaats: doorstrotingsmaatregelen zijn al jaren een eis vanwege *De Lijn* en vaak een belofte van de overheid. Toch is op dit vlak tijdens de voorbije jaren weinig tastbaars gebeurd.

Bovendien belet het uitblijven van nieuwe gelede trams met grote capaciteit de groei van het reizigersvervoer in Gent en Antwerpen. Hier ligt voor *De Lijn* nochtans een markt met een belangrijk groeipotentieel.

Stijgende vervoerontvangsten

De netto-vervoerontvangsten geven een objectiever beeld van de evolutie van het openbaar vervoergebruik. De ontvangsten volgen uiteraard zeer nauwgezet de verkoop en in grote mate ook het effectieve gebruik. In vijf jaar tijd stegen de vervoerontvangsten continu: in 1995 lagen zij bijna 16 % hoger dan in 1990. Een afgewogen tariefbeleid, gesteund op een



nauwkeurige kennis van de verkoop van de diverse vervoerbewijzen, laat het bedrijf toe een prijsbeleid te voeren dat in overeenstemming is met de markt.

Het aanbod van *De Lijn*, uitgedrukt in aantal beladen voertuigkilometer, bleef sinds 1992 vrij constant. Enkel in 1992 nam het aanbod significant toe, voornamelijk door de lancering van enkele nieuwe projecten zoals het stadsbusproject Brugge en de snelbuslijnen vanuit Limburg. Het globale aanbod van *De Lijn* lag in de voorbije jaren steeds een stuk boven het niveau dat vereist wordt door de beheersovereenkomst. Dit sluit niet uit dat *De Lijn* slecht renderende lijnen of ongebruikte ritten geregeld aan hun maatschappelijk nut toetst en de vrijgekomen middelen herinvesteert in een aan de marktvraag aangepast aanbod.

5 jaar *De Lijn*

De fusie en integratie van drie voormalige vervoerbeprijven was een gedroomde kans om op diverse vlakken het stads- en streekvervoer nieuwe impulsen te geven. Een dozijn belangrijke realisaties om even bij stil te staan:

- **Geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen**

Medio 1991 kon *De Lijn* een verregaande integratie aankondigen van alle tarieven en vervoerbewijzen. Voormalige stads-, voorstads- en streektarieven versmolten tot één geïntegreerd systeem, tientallen vervoerbewijzen met beperkte geldigheid in Gent, Antwerpen of elders werden herleid tot enkele vervoerbewijzen geldig op alle lijnen van *De Lijn*. Het gamma klassieke vervoerbewijzen werd vervolledigd hetzij door nieuwe hetzij door bestaande die werden veralgemeend naar andere steden.

- **Een nieuwe huisstijl, een nieuw imago**

Een in het oog springend logo, een vlotte naam, een nieuwe huisstijl en een opvallende informatiecampaagne gaven het stads- en streekvervoer een nieuw,

jong en fris imago. De naambekendheid van *De Lijn* scheert hoge toppen. Meer dan 2500 bussen en trams en 40.000 halteborden zorgen voor de dagelijkse confrontatie van de Vlaming-in-de-straat met het begrip *De Lijn*. Weinig bedrijven hebben zo'n hoge naambekendheid.

- **Nieuwe ontwaardingsapparatuur**

De invoering in 1993-1994 van magnetische ontwaarders op alle bussen en trams staat synoniem voor een enorme verruiming van de kennis op het vlak van het gebruik van ons aanbod. Het systeem is daarenboven gebruiksvriendelijk voor de klant en vermindert de administratieve handelingen voor de chauffeur.

- **Produktinnovatie**

De klassieke lijnbus of stadstram wordt steeds meer aangevuld door nieuwe marktgerichte produkten. Sinds 1991 komt voor de lange afstanden de snelbus opdagen; in plattelandsgebieden biedt de flexibele en zeer klantvriendelijke belbus niet alleen een oplossing voor zwakke vervoerstromen maar heeft ze ook een maatschappelijke rol te vervullen. Grensoverschrijdend verkeer zit sinds 1994 in de lift dankzij een verregaande samenwerking met Nederlandse en Franse zusterbedrijven.

- **Samenwerking met de NMBS**

De samenwerking en complementariteit met de spoorwegen kreeg een nieuwe impuls. Vijf provinciale vervoercommissies regelen sinds 1993 alle aspecten in verband met de aansluitingen bus-trein, zowel wat betreft de verbetering van de infrastructuur (inrichting busstations, bewegwijzering, infopanelen,...), het optimaliseren van de dienstregelingen (systeem ARIBUS) als de uitwisseling van informatie.

- **Strategisch ondernemingsplan**

Op 18 augustus 1993 keurde de Raad van Bestuur het eerste strategisch ondernemingsplan goed. Dit plan geeft het lange termijnbeleid weer van *De Lijn* en definieert de voornaamste marktsegmenten en priori-

fotografie
De Lijn



taire opties die de nodige voorrang en aandacht verdienen. Het strategisch plan ligt op zijn beurt aan de basis van het jaarlijkse actieplan dat concreet en op jaarbasis alle de te ondernemen acties opsomt, telkens gekoppeld aan middelen, meetbare doelstellingen, eindverantwoordelijkheden, enz.

• Verjonging van het busspark

Bij de start van *De Lijn* was de dringende verjonging van het busspark een prioritair actiepun. Eind 1991 waren *De Lijn*-bussen nog gemiddeld 10,46 jaar oud. Eind 1995 was deze ouderdom gedaald tot 8,99 jaar. Streefdoel is om een gemiddelde leeftijd van 7 jaar te bereiken met een optimale gebruiksduur van 14 jaar. En bij de verjonging houdt *De Lijn* natuurlijk maximaal rekening met de wensen van de klant: modern, toegankelijk, comfortabel, herkenbaar én milieuvriendelijk.

• Informatisering

In nauwelijks enkele jaren tijd is de informatica bij *De Lijn* doorgedrongen tot op alle niveaus. De ontwaardingsapparatuur op de bus, de PC op elk bureau, een geïntegreerd informaticanetwerk dat alle entiteiten en de centrale diensten onderling verbindt, drie krachtige AS/400-computers die meester zijn over ettelijke toepassingen op alle functionele domeinen. En straks speelt de informatica ook de hoofdrol in de planning van de exploitatie (Hastus-pakket).

• Op 1 Lijn

Sinds meerdere jaren voert *De Lijn* een informatie- en sensibiliseringscampagne naar de gemeenten met de bedoeling hen zo nauw mogelijk te betrekken bij het stads- en streekvervoer. Informatie, doorstroming en de verbetering van de wachtaccommodatie zijn de drie pijlers van de campagne omdat dit ook drie belangrijke gemeentelijke bevoegdheden zijn.

• Marketing en marktonderzoek

Het marktonderzoek kende vijf actieve jaren. Talrijke grote en middelgrote studies vergrootten de marktkennis, onontbeerlijk voor een efficiënt functionerend, vraaggericht en dynamisch bedrijf. De resultaten van deze studies dragen bij tot een algemene kwaliteitsverbetering van het aanbod van *De Lijn*. Allerhande marketingacties gericht op diverse doelgroepen mikken op een grotere klantenbinding en brengen nieuwe potentiële klanten in contact met de mogelijkheden van deze vorm van gemeenschappelijk vervoer. Sponsoring creëert bovendien een positiever klimaat voor het openbaar vervoer.

• Dochterondernemingen

Een bedrijf moet telkens de meest efficiënte organisatie nastreven. Daartoe leek de oprichting van enkele dochterbedrijven noodzakelijk. Reclame op bussen en trams valt onder de verantwoordelijkheid van de nv *Streep*; het pensioenfonds, het beheer van de sociale voorzieningen en de organisatie van de opleidingen van het personeel van *De Lijn* worden beheerd door drie afzonderlijke vzw's, resp. vzw Pensioenfonds, vzw *Lijnwerk* en vzw Opleidingscentrum. Voor de grensoverschrijdende lijnen van en naar Nederland richtten *De Lijn* en Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) het Europees Economisch Samenwerkingsverband *De Lijn* - VSN (EESV) op.

• Een dynamisch personeelsbeleid

Het begin van *De Lijn* stond synoniem met het opstellen van een eenvormig personeelsstatuut dat o.a. het wettelijk personeelsregime, de regeling van de collec-



tieve arbeidsrelaties, de aanwervings- en promotievoorwaarden, de bezoldigingsregels, de arbeidsregimes en arbeidsduur, de opleiding, beoordeling en de sociale voorzieningen regelt. Bovendien werd een geheel nieuwe organisatie uitgewerkt, gebaseerd op een maximale synergie; onderscheiden bedrijfsactiviteiten worden in alle entiteiten zoveel mogelijk ondergebracht in dezelfde afdeling.

De beheersovereenkomst

Sinds 1993 wordt de relatie tussen het Vlaamse gewest en *De Lijn* geregeld in een beheersovereenkomst. *De Lijn* was hierdoor in Vlaanderen het eerste overheidsbedrijf dat een beheersovereenkomst afsloot. Een dergelijk contract dat courant is bij autonome overheidsbedrijven heeft tot doel voor beide partijen een verbintenis te sluiten over langere termijn zodat ook een continuer beleid mogelijk is.

Voor 1993, 1994 en 1995 werd telkens een voorlopige overeenkomst voor 1 jaar afgesloten. De overeenkomsten van 1994 en 1995 zijn de facto niet meer dan een verlenging van de overeenkomst van 1993. Ook 1996 zal nog worden overbrugd door een contract van 1 jaar. De beheersovereenkomst 1996 werd nog in juni ondertekend door de vorige Vlaamse regering. Na het aantreden van de nieuwe Vlaamse regering op 21 juni was voor een aantal punten een hernegotiatie nodig.

Het huidige streefdoel is een eerste definitieve overeenkomst voor drie jaar af te sluiten voor de periode 1997-1999,

- waarin een structurele oplossing is voorzien voor het verstrekken van beheersinformatie;
- waar de normering integraal deel van zal uitmaken;
- waarin een structurele oplossing is opgenomen voor de permanente modernisering van het voertuigenpark;
- en waarin eveneens een structurele oplossing is

opgenomen voor de vrijwaring van het onroerend patrimonium van *De Lijn*.

Van de nieuwe overeenkomst zal ook het geactualiseerde strategisch ondernemingsplan van *De Lijn* deel uitmaken.

Netnormering

Een sleutelement van de nieuwe beheersovereenkomst wordt de netnormering: het opstellen van een objectief systeem dat een gelijkwaardig gespreid aanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen kan kwantificeren in een maatschappelijk-economische benadering. De voornaamste kenmerken waaraan een netnormeringssysteem moet voldoen, zijn:

- voldoende doorzichtig zijn voor alle partijen (*De Lijn*, Vlaamse gewest, eventueel zelfs derden zoals betrokken gemeenten);
- rekening houden met de maatschappelijke opdracht van het openbaar vervoer;
- zo beperkt mogelijk worden gehouden zodat *De Lijn* voldoende bewegingsruimte behoudt om haar aanbod af te stemmen op de marktvrage. Het systeem mag voor *De Lijn* geen keurslijf worden dat haar elke vorm van commercieel ondernemerschap zou ontnemen;
- de waarborg bieden om structureel over voldoende middelen te beschikken om het door de normering vastgelegde aanbod, blijvend te kunnen verzekeren.

Modernisering van het voertuigenpark

In de voorbije vijf jaar kon *De Lijn* een vrij aanzienlijke verjonging doorvoeren van haar bussenpark. Eigen investeringen en investeringen voor rekening van het Vlaams gewest waren elk goed voor ca. de helft van de in totaal meer dan 3,5 miljard BEF aan investeringen in rollend materieel. Na een relatief kalm

jaar (in 1995 stroomden slechts 43 nieuwe bussen in tegenover een gemiddelde van 116 bussen/jaar in de periode 1991-1994), komen in 1996 minstens 124 nieuwe bussen in gebruik.

In dit gunstig investeringsklimaat, valt echter het volledig uitblijven van een verjonging van het trampark des te meer op. De jongste trams in Antwerpen en Gent zijn 21 jaar oud maar de gemiddelde leeftijd van beide PCC-tramparken samen bedraagt 27,5 jaar! Gelet op de optimale gebruiksduur van 30 jaar, mag een ingrijpende investering in nieuwe trams niet lang meer uitblijven.

Bij de aankoop van nieuwe trams met grote capaciteit zijn grote bedragen gemoeid. De aankoop van gemiddeld 9 trams per jaar (*De Lijn* beschikt thans over ca. 270 trams die over 30 jaar worden afgeschreven) vergt jaarlijks een kapitaal van ruwweg 600 miljoen BEF. Een dergelijke investering is verantwoord:

- de kusttram, de 3 Gentse en 10 Antwerpse stads-tramlijnen waren in 1995 goed voor 27,43 % van de rijtuigontvangsten; nochtans vertegenwoordigen zij maar 9,66 % van de beladen voertuigkilometer;
- trams zijn een schoon, milieu- en energievriendelijk vervoermiddel waarin *De Lijn* en het gewest de voorbije decennia reeds aanzienlijke bedragen investeerden. Tramlijnen rijden al op relatief veel plaatsen op eigen baan wat een extra concurrentieel voordeel is ten opzichte van de veel meer in het verkeer vastzittende bus;
- de tram heeft een groter dragend karakter en biedt meer opportuniteiten als alternatief voor de auto in congestierijke gebieden.

Bijkomende kredieten voor de aanschaf van nieuwe trams (en bussen) zullen een belangrijke passage uitmaken van de nieuwe beheersovereenkomst 1997-1999, zodat dit jaarlijks weerkerend financieringsprobleem een structurele oplossing zal krijgen. De bestelling voor de eerste gelede lagevloertram van *De Lijn* kan daarom pas na 1996 de deur uit. De Gentse

en Antwerpse tramgebruikers moeten minstens nog een paar jaar geduld oefenen.

Bijkomende investeringen gevraagd

Indien de trams moeten worden gefinancierd op het huidige investeringsbudget van ca. 2 miljard BEF per jaar, betekent dit een permanente vermindering met 30 % van de overige, eveneens broodnodige kapitaalinvesteringen. Dit is onaanvaardbaar. In het beleidsverslag 1994 maakte *De Lijn* reeds de bedenking dat het investeringsbudget voor het stads- en streekvervoer in Vlaanderen ronduit laag ligt. Het alleen al in goede staat houden van drie tramnetten, een trolleybuslijn, een pre-metro met 11 stations in Antwerpen, busstations in elke stad of belangrijke gemeente, 40.000 halten, elektronische apparatuur (magnetische ontwaarders, radio-communicatie,...) meer dan 100 stelplaatsen, 6 directiegebouwen en ca. 1750 eigen voertuigen (dienstvoertuigen niet inbegrepen) palmt het grootste deel van het budget in.

Om het marktaandeel van het stads- en streekvervoer in de mobiliteitsmarkt nog maar te behouden, zijn dus bijkomende middelen nodig. Tramlijnen roepen al jaren om logische uitbreidingen, busstations voldoen in veel gevallen niet meer aan de (terecht) steeds strenger wordende kwaliteitseisen van de (potentiële) klant en talrijke stelplaatsen snakken naar nieuwe infrastructuur, nodig voor een efficiëntere en kostenbesparende werking en/of exploitatie.

Met investeringen alleen, bekomt men nog geen aantrekkelijk en klant- en marktgericht openbaar vervoer. Daarom is ook een substantiële verhoging van de exploitatiemiddelen noodzakelijk.

Memorandum aan de Vlaamse regering

Haar roep om meer middelen voor het stads- en streekvervoer kwam in 1995 tot uiting in een memorandum aan de nieuwe Vlaamse regering en Vlaamse



raad. In dit memorandum gaat *De Lijn* uit van het door de Vlaamse overheid vooropgestelde beleid, nl. het afremmen van de verkeersgroei en het versterken van alternatieven voor het autoverkeer. In het memorandum vroeg *De Lijn* een verhoging van het jaarlijkse investeringsbudget van 2,1 naar 3,2 miljard BEF (vooral ten behoeve van de reeds aangehaalde tramexploitatie in Gent en Antwerpen) en een extra jaarlijks exploitatiebudget van 1,150 miljard BEF:

- 600 miljoen voor de versterking van het stads- en voorstadsvervoer in en rond Aalst, Brugge, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout;
- 200 miljoen BEF bijkomende exploitatiemiddelen voor Gent en Antwerpen, voornamelijk om meer trams in te zetten op de tramlijnen;
- 300 miljoen BEF om het aanbod en de kwaliteit te verbeteren op goed uitgebouwde interstedelijke basislijnen, complementair met het spoorwegnet;
- 50 miljoen BEF extra om belbusprojecten op te starten in landelijke gebieden om ook potentieel zwakere streken een minimaal vervoeraanbod te garanderen.

Het memorandum werd verstuurd naar alle Vlaamse ministers, politieke partijen en gemeentebesturen met de vraag om de tekst te onderschrijven en vanuit hun positie ook passend bij te dragen tot de realisatie ervan.

Terugverdieneffect

Een belangrijk argument voor de vraag naar meer overheidsmiddelen voor *De Lijn* is overigens het interessante rendement voor de overheid van elke geïnvesteerde frank. Studies (o.a. in Nederland en Duitsland) hebben aangetoond dat, onder vergelijkbare omstandigheden als in België, elke frank exploitatiebijdrage in het stads- en streekvervoer 1,29 frank maatschappelijke baten oplevert. Openbaar vervoer is dus zeker geen bodemloos vat voor overheidsmid-

delen maar een sector waar elke frank een maatschappelijke meerwaarde oplevert van 29 %. Welke sector doet beter?

Meer (middelen voor het) openbaar vervoer geeft een positieve invloed op het milieu, creëert minder verkeersongevallen, biedt maatschappelijk economische voordelen, leidt tot een vermindering van de verkeerscongestie en de hieraan gekoppelde kosten voor de gemeenschap, biedt bijkomende directe en indirecte tewerkstelling,...

Flankerend beleid

Maar meer geld voor meer en beter openbaar vervoer alleen, is evenmin voldoende. De diverse overheden moeten, elk op hun eigen bevoegdheidssterrein, een consequent en geïntegreerd beleid voeren dat de investeringen ten bate van het stads- en streekvervoer versterkt. Een miljardeninvestering in trams moet ten minste renderen door voldoende doorstromingsmaatregelen. Dit moeten niet altijd eigen beddingen zijn; een efficiënte weg-verfmarkering, een streng parkeertoezicht langsheen tramroutes, een openbaar vervoer-vriendelijke afstelling van een verkeerslichtencyclus,...: het zijn relatief goedkope en gemakkelijke ingrepen die zeer doeltreffend zijn, ook voor autobussen en in kleinere gemeenten.

Een beperking van de parkeer capaciteit in de stadscentra blijft voor vele gemeentebesturen, en ondanks de goede intenties van de Vlaamse regering, een moeilijk te nemen maatregel. Getuige hiervan zijn de talrijke nieuwe initiatieven voor grootschalige parkings in diverse steden. De bouw ervan wordt hier en daar wel (gedeeltelijk) gecompenseerd door de herinrichting van de openbare ruimte en de beperking van het aantal parkeerplaatsen. Het blijft echter een feit dat zekerheid over een parkeerplaats op de bestemming één van de hoogst scorende argumenten is om het openbaar vervoer niet te gebruiken. Parkings in

het centrum zuigen autoverkeer aan en ondermijnen tegelijk ook één van de grootste concurrentievoordelen van bus en tram, nl. de reiziger snel, veilig en betrouwbaar tot in het centrum van de stad voeren, zonder dat hij of zij zich hoeft te bekommeren om een parkeerplaats.

Op 1 Lijn

Samenwerking met gemeentebesturen tracht *De Lijn* al sinds het najaar 1992 te bevorderen door de actie *Op 1 Lijn*. De ervaring heeft geleerd dat informatie op allerhande domeinen de beste basis vormt voor een goede verstandhouding en samenwerking. Gemeenten maar ook beheerders van gewestwegen zijn immers meestal weinig onderlegd in of begaan met openbaar vervoer. Het vestigen van aandacht op bepaalde vormen van straatherinrichting, inplanting en/of aanleg van halteplaatsen of hen te voorzien van concrete produktinformatie (lijnen, tracés, dienstregelingen, enz.) zijn daarom zeker niet overbodig.

Mobiliteitsconvenants

Om de samenwerking tussen de gemeente, het Vlaamse gewest (vnl. op het vlak van openbare werken) en *De Lijn* te versterken en de wederzijdse verplichtingen ook eenduidiger te bepalen, bestaat sinds enkele jaren het idee om tussen voornoemde partijen convenants af te sluiten. Oorspronkelijk was het de bedoeling om voor het openbaar vervoer een aparte convenant te voorzien; *De Lijn* heeft hieromtrent al sinds 1993 een aantal initiatieven genomen. Sinds 1995 wint echter het idee om diverse bestaande convenants (betreffende de doortochten, fietspaden, verlichting van gewestwegen, reinheid van wegen) te integreren en tegelijk inhoudelijk te verbreden tot openbaar vervoerprojecten. In 1996 investeert de Vlaamse overheid 360 miljoen BEF in convenants met een zestal steden en gemeenten.

Nieuwe Vlaamse regering

Het afsluiten van convenants is één van de belangrijkste punten in de beleidsbrief van minister Eddy Baldewijns. Na de parlementsverkiezingen van 21 mei 1995 werd hij in de nieuwe Vlaamse regering minister van openbare werken, verkeer en ruimtelijke ordening. Nauw samenhangende beleidsdomeinen komen hierdoor opnieuw onder de bevoegdheid van één minister; dit is een niet-onbelangrijke opportuniteit om een geïntegreerd beleid te voeren op domeinen die tot dan toe meestal onder verschillende ministers ressorteerden.

Andere beleidsprioriteiten van de minister zijn:

- het opstellen van de netnormering (zie hoger) en aansluitend het handhaven van een minimaal aanbod in landelijke gebieden;
- het nastreven van een geaccentueerde samenwerking met de NMBS; dit betreft enerzijds uiteraard het optimaliseren van de aansluitingen trein-bus maar anderzijds ook de rol die het Vlaams gewest kan spelen bij het uitstippelen van het beleid van de federale spoorwegen. Voor spoorlijnen met lokaal of regionaal karakter kan een betere integratie met het aanbod van *De Lijn* een goede zaak zijn. Het afstemmen van het NMBS- en regionale vervoerbeleid kan door het afsluiten van een *regionale beheersovereenkomst*;
- het actualiseren van het regelgevend en institutioneel raam: hieronder wordt een betere afstemming verstaan met de bevoegdheden van andere Vlaamse ministers, met andere gewesten en met de federale regering. Zo nodig is een actualisatie van samenwerkingsakkoorden en bepaalde regelgeving aan de orde;
- het structureel voorzien van meer middelen voor het stads- en streekvervoer, zowel wat exploitatie als wat investeringen betreft;
- het versterken van de kapitaalstructuur van *De Lijn*.



Een beleid gericht op de versterking van het stads- en streekvervoer, past uiteraard ook in de strijd tegen de verpaupering van de steden, één van de topprioriteiten van de Vlaamse én federale regeringen.

Accenten in 1996

Het **strategisch ondernemingsplan** uit 1993 en de 7 kernstrategieën die *De Lijn* in 1994 definieerde, blijven ook in 1996 dé uitgangspunten voor het beleid van ons bedrijf. De vijf strategische opties zijn grotendeels nog in uitvoering en zullen wellicht altijd wel op één of andere wijze de rode draad vormen doorheen het bedrijfsbeleid. Toch hebben de snel evoluerende markt, omgeving en ontwikkelingen op Europees vlak ervoor gezorgd dat vooral de analyse van sterkten - zwakten - opportuniteiten - bedreigingen blijkbaar al na drie jaar achterhaald dreigt te worden. Daardoor zijn ook binnen de strategische opties accentverschuivingen mogelijk.

Het strategisch ondernemingsplan zal daarom in 1996 een actualisatie ondergaan. Dit zal gebeuren na ruime interne consultatie; bij het uitstippelen van het lange termijnbeleid van een bedrijf is de betrokkenheid van het personeel immers een belangrijke troef.

Kwaliteit bieden is gewoonweg een noodzaak om in de toekomst als bedrijf aan de top te blijven. Hoe de kwaliteit van onze dienstverlening door de klant wordt geëvalueerd, wat beter kan, hoe de kwaliteit in de loop van de jaren evolueert, welk belang de klant hecht aan elk van de onderscheiden kwaliteitskenmerken, enz. zal het onderwerp uitmaken van een **kwaliteitsbarometer**, die in 1996 zal worden gefinaliseerd. Dit instrument kwantificeert de kwaliteit en geeft aan waar, op welke domeinen, op welke momenten, ... *De Lijn* aan haar kwaliteit moet sleutelen.

ISO 9001

De ontwikkeling van procedures en de ISO-9001 certificatie zijn het sluitstuk van het IKZ-beleid van *De Lijn*. Procedures laten toe de bedrijfsactiviteiten beter te analyseren, te beheersen, ze permanent te verbeteren en er wijzigingen aan aan te brengen. Dit laatste wordt gewaarborgd door de in de ISO 9001 ingebouwde procesperformantie-indicatoren, die mits eenvoudige evaluatie toelaten de nodige verbeteringsacties op gang te brengen.

Opleidingen

Teneinde personeelsleden zo kwaliteitsvol mogelijk te laten werken, nemen opleidingen een steeds belangrijker plaats in binnen het bedrijf. Leidinggevende personeelsleden krijgen een opleiding *basisvaardigheden management*, mecaniciens een cursus *basis-elektriciteit/ elektronica*. In diverse geledingen van het bedrijf peilen behoeftenonderzoeken naar nieuwe opleidingsnoden: opleiding van technisch personeel, informatica, marketing, chauffeursopleiding rond klantenzorg, ... Dit alles geeft het personeel een bredere basis wat moet toelaten een beter produkt af te leveren, tot grotere tevredenheid van de klant, of de interne werking te optimaliseren.

De Lijn in Europese dimensie

In een tijdperk waarin Europese regelgeving een steeds belangrijker rol gaat spelen in het dagelijkse leven van de burger en van het bedrijfsleven, zal *De Lijn* niet alleen de nodige aandacht besteden aan evoluties op dit vlak, maar zich eveneens wapenen tegen mogelijke bedreigingen. Om slagvaardig op de Europese evoluties te kunnen inspelen, zal *De Lijn* daarom permanent

- haar kwaliteit moeten optimaliseren;
- marktgericht en kostenbewust werken: het verbeteren van de produktiviteit en efficiëntie moeten een dagelijkse bekommernis zijn van elk personeelslid, ook bij de exploitanten.

De Lijn op maat van de toekomst

Buitenlandse vervoerbedrijven vertonen steeds meer belangstelling voor de Belgische busmarkt. Vooral exploitanten blijken fel gegeerd waardoor kapitaalkrachtige buitenlandse groepen proberen hun invloed en macht in Europa uit te breiden en zich tegelijk te positioneren op de Vlaamse markt. Dit alles gebeurt in het vooruitzicht van de voor de komende jaren te verwachten liberalisering – onder welke vorm dan ook – van de markt van het busvervoer.

Het bevorderen van concurrentie en vrij ondernemerschap en het hierdoor kunnen drukken van kosten zijn op zich lovenswaardige doelstellingen, zeker voor een sector waarin de overheid grote bedragen investeert. Investerings moeten zo efficiënt mogelijk worden aangewend en de produktiviteit van de bedrijven op een hoog peil gehouden maar steeds met de nodige aandacht voor de maatschappelijke rol van bus en tram.

Experimenten in andere Europese landen hebben echter voldoende bewezen dat liberalisering, het in concurrentie stellen van lijnen of vervoergebieden en dergelijke, op halflange tot lange termijn zeker niet altijd de verhoopte resultaten opleveren. Het drukken van de kosten als enige doelstelling getuigt van weinig strategisch en toekomstgericht inzicht. Budgetten en overheidsfinanciën zullen hierdoor op korte termijn misschien wel positieve resultaten geven, op langere termijn moet ook worden gedacht aan mogelijke



maar reële, nefaste effecten zoals meer werkloosheid, een afbraak van de sociale verworvenheden van het personeel, een verminderde aandacht voor de kwaliteit van bus en tram, het mogelijke gevaar voor kartelvorming in het privé-ondernemerschap,... kortom allemaal factoren die de overheidsfinanciën, de kwaliteit van de samenleving en ook het vervoerbeleid van de overheid niet altijd ten goede komen.

De Lijn is er daarom niet van overtuigd dat elke Europese verordening de openbare vervoersector ten goede zal komen. Dit pleit niet voor conservatisme, wel voor afgewogen en goed doordachte modernisering van bestaande regelgeving, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de in Europa opgedane ervaringen en met specificiteiten van elk land of elke regio.

Commentaar op de jaarrekening

a. Toestand van het patrimonium

Balans 1995 (in miljoenen franken)

Rubrieken	per 31.12.1995
ACTIVA (= gebruik der fondsen)	
Vaste activa	
Oprichtingskosten	17
Materiële vaste activa	13.231
Financiële vaste activa	9
Vlottende activa	
Vorderingen op méér dan een jaar	815
Vorraden en bestellingen in uitvoering	483
Vorderingen op ten hoogste één jaar, met inbegrip van de overlopende rekeningen	1.971
Geldbeleggingen en liquide middelen	273
	16.799
PASSIVA (= oorsprong der fondsen)	
Eigen vermogen 3.605	
Fondsen van derden op lange en middellange termijn	
Voorzieningen voor risico's en kosten	614
Schulden op meer dan één jaar	4.425
Fondsen van derden op korte termijn	
Schulden op ten hoogste één jaar, met inbegrip van de overlopende rekeningen	8.155
	16.799

Deze tabel geeft de aanwending en de financiering weer van de technische, economische en financiële middelen

Materiële vaste activa

Op 31 december 1995 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met 2.730 miljoen ten opzichte van 1 januari 1995.

Het verschil verklaart zich als volgt:

– aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa (courante verrichtingen)	1.861
– aanschaffingen mbt de pickle-lease	4.412
– overdrachten en buitengebruikstellingen	

(courante verrichtingen)	–177
– overdrachten en buitengebruikstellingen (tgv de alternatieve financieringen)	–3.779
– afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	–868
– geannuleerde afschrijvingen (courante verrichtingen)	177
– geannuleerde afschrijvingen (alternatieve financieringen)	1.104
	2.730

De nog af te schrijven waarde bij het afsluiten van het voorbije dienstjaar beloopt 13.050 miljoen:

– aanschaffingswaarde van de investeringen	21.234
– aanschaffingswaarde van de terreinen	–180
– uitgevoerde afschrijvingen	–8.004
	13.050

Vorderingen

De vorderingen op meer dan één jaar (815 miljoen) omvatten:

– de nog door de gemeenten, provincies en het gewest te storten annuïteiten om in 90 jaar de door hen onderschreven kapitalen vol te storten	698
– de aan het personeel toegekende voorschotten, ingevolge de betaling van bezoldigingen na vervallen termijn	117

De vorderingen op ten hoogste één jaar (1.090 miljoen) omvatten o.a.

– het nog door de Staat verschuldigde saldo van de bijdrage tot het in evenwicht brengen van de exploitatierekening van 1985	156
– kapitaalsubsidie	115
– een vordering als gevolg van de pickle-lease-transactie, waarvan het incasso op 02.02.96 gebeurd is	82
– vorderingen wegens schadegevallen	11
– permanente werkgroep Limburg	12

– het nog door het Vlaamse gewest verschuldigde saldo voor het promoten van nieuwe gemeenschappelijke vervoerprojecten voor 1994 en 1995	200
– de per 30 juni 1996 door de openbare besturen – aandeelhouders te storten annuïteiten	28
– vordering op R.S.Z.	196
– saldo van de rekening courant BTW ten laste van het Ministerie van Financiën	72

Overlopende rekeningen (actief)

omvat o.a.:

– de vooruitbetaalde huur voor autobussen	810
---	-----

Schulden

De schulden op meer dan één jaar (4.425 miljoen) omvatten volgende posten

– niet achtergestelde obligatieleningen	674
– kredietinstellingen (leningen)	3.743

De schulden op ten hoogste één jaar (4.490 miljoen) omvatten o.a.

– financiële schulden	31
– handelsschulden	1.140
– de schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	1.785
– het deel van de leningen dat in de loop van het dienstjaar 1996 zal terugbetaald worden	1.333

Overlopende rekeningen (passief)

omvat o.a.:

– de te spreiden meerwaarden op de trams als gevolg van de pickle-lease-transactie in 1995	2.552
– de te spreiden opbrengsten als gevolg van de alternatieve financieringen in 1995	430

b. Resultaten

De tussenkomst van de Vlaamse gemeenschap verhoogde in 1995 met 225 miljoen frank.

Voor het eerst sinds haar bestaan kan de VVM de resultatenrekening afsluiten met een batig saldo (22 miljoen frank).

Op een apart begrotingartikel werd 101 miljoen vrijgemaakt voor het inzetten en promoten van nieuwe gemeenschappelijke vervoerprojecten, inclusief de uitbating.

Resultatenrekening 1995 (in miljoenen franken)

Globaal gezien ziet de voorstelling van de resultaten er als volgt uit:

Kosten	14.733
Eigen opbrengsten	5.225
Tussenkomst van het Vlaamse gewest	9.530
Resultaten	22

Kosten

De lasten 1995 die in het daglicht gesteld moeten worden, zijn:

Rubrieken	1995	1994
– Personeelsuitgaven: bezoldigingen, sociale lasten, pensioenen	7.812	7.778
– Kostprijs van de in verhuur geëxploiteerde busdiensten	3.225	3.154
– Diesel-gasolie	423	452
– Elektrische tractie-energie	145	143
– Afschrijvingen	763	712
– Financiële kosten	531	550
– Materialen	400	402

Opbrengsten

Tegenover de kosten staan volgende opbrengsten

Rubrieken	1995	1994
– Netto-vervoerontvangsten	4.442	4.326
– Tussenkomst Permanente Werkgroep Limburg	11	22
– Andere bedrijfsopbrengsten	359	489
– Kapitaalsubsidie	82	35
– Tussenkomst van het Vlaamse gewest	9.530	9.305



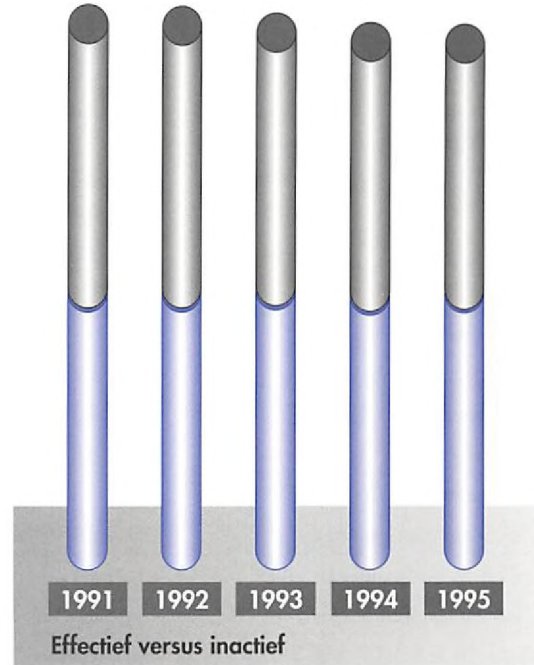
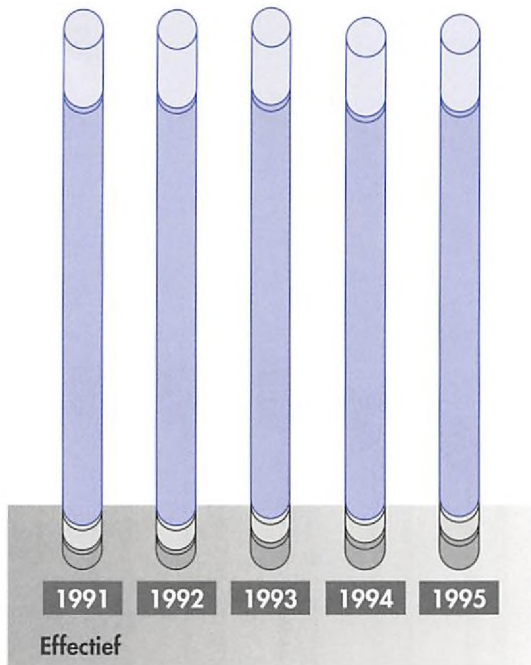


fotografie

Jan Vertommen

Middelen ter beschikking

Personeelsbeleid



Effectief	Man		Vrouw		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Directiepersoneel	10	100,0%	0	0,0%	10	0,2%
Afdelingshoofden	37	92,5%	3	7,5%	40	0,8%
Weddetrekkend personeel	559	70,9%	229	29,1%	788	16,3%
Loontrekkend personeel	3.804	94,9%	204	5,1%	4.008	82,7%
Totaal 1995	4.410	91,0%	436	9,0%	4.846	100,0%
Totaal 1994	4.397	91,6%	404	8,4%	4.801	100,0%
Totaal 1993	4.494	91,7%	407	8,3%	4.901	100,0%
Totaal 1992	4.517	92,8%	349	7,2%	4.866	100,0%
Totaal 1991	4.520	92,8%	347	7,2%	4.867	100,0%

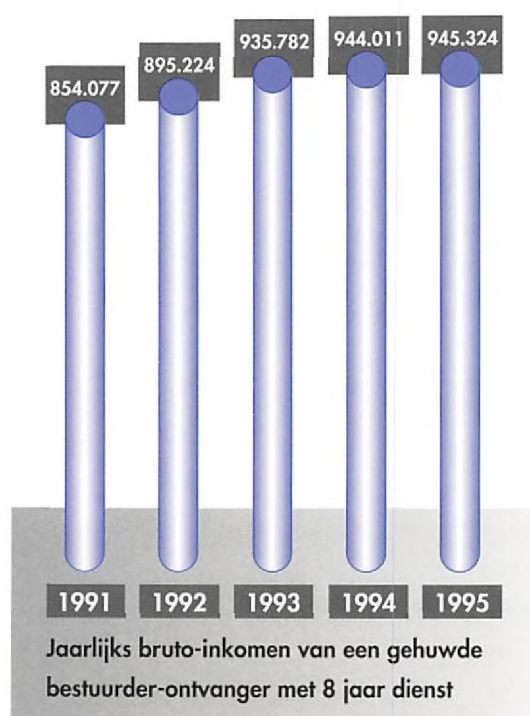
Oud-personeelsleden en gerechtigden De Lijn

	1994	1995
Aantal begunstigen van		
- aanvullend rustpensioen	1.978	1.914
- aanvullende overlevingspensioen	1.890	1.857
- aanvullende invaliditeitstoelage	230	245
- aanvullende werkloosheidstoelage	391	347
- aanvullende vergoedingen cao nr. 17	306	374
Totaal	4.795	4.737



Bezoldigingen en sociale lasten (in franken)

		1995
A. Bezoldigingen		
	directie	136.245.422
	bedienden	1.019.165.996
	arbeiders	3.435.836.773
	totaal	4.591.248.191
B. Patronale bijdragen		
	op bezoldigingen	2.176.884.929
	Andere sociale lasten	448.705.753
	Totaal	2.625.590.682
C. Aanvullende rust- en overlevingspensioenen		
		595.619.883
D. RSZ-afhoudingen op bezoldigingen		
		632.670.662
Totaal (A + B + C) 1995		7.812.458.756
Totaal (A + B + C) 1994		7.778.292.347
Totaal (A + B + C) 1993		7.702.281.356
Totaal (A + B + C) 1992		7.325.649.557
Totaal (A + B + C) 1991		6.753.763.829



22

Loonevolutie

Loonevolutie

Jaarlijks bruto-inkomen van een gehuwde bestuurder-ontvanger met 8 jaar dienst in vergelijking met de evolutie van het gemiddelde indexcijfer van de consumptieprijsen

JAREN	GEMIDDELD BRUTO-INKOMEN		GEMIDDELD INDEXCIJFER VAN DE CONSUMPTIEPRIJZEN		GEMIDDELD BRUTOPERCENTAGE VAN HET VERSCHIL VOORTVLOEIEND UIT CAO-TOEPASSINGEN
	VAN HET JAAR (IN FR.)	VERHOOGING % IN VERHOUDING TOT 1991	BASIS 1988	VERHOOGING % IN VERHOUDING TOT 1991	
	1991	854.077	–	109,98	
1992	895.224	4,82	112,66	2,44	2,38
1993	935.782	9,57	116,26	5,71	3,86
1994	944.011	10,53	118,51	7,76	2,77
1995	945.324	10,68	120,25	9,34	1,34

arbeidsvoorwaarden en administratie

In **1991** werd, in overleg met de sociale partners, het basisreglement voor het loontrekkend en het weddetrekkend personeel uitgewerkt. Deze ontwerpen van reglement werden, zoals voorzien door het Oprichtingsdecreet, binnen het jaar na haar installatie door de Raad van Bestuur overgemaakt aan de Vlaamse Regering

In **1992** werden de basisreglementen goedgekeurd, die de toepassing regelen van de nieuwe loon- en weddeschalen, nieuwe bevorderingsregels, de oprichting van v.z.w. Pensioenfonds en van v.z.w. Lijnwerk. Naast een sociaal verzekeringspakket, het beheer van het vakantiehuis en een PC-privéproject, staan nog andere aan het personeel aangeboden diensten beschreven in een in 1995 algemeen verspreide losbladige brochure.

De nivellering van de verschillen in bezoldiging die bestonden bij de vroegere maatschappijen werd voorzien over een periode van maximum 5 jaar.

In de loop van **1993** werden diverse uitvoeringsmodaliteiten verder besproken en uitgewerkt. Een collectieve arbeidsovereenkomst werd afgesloten voor het jaar 1994.

De Lijn ondernam in **1994** diverse acties voor een optimale aanwending van het menselijk potentieel. Ten einde het jaar budgettair in evenwicht te kunnen afsluiten, werd ook aan het personeel een bijdrage gevraagd. Op 1 juli 1994 werd een bedrijfs-C.A.O. afgesloten met betrekking tot het bedrijfsplan. Deze C.A.O., met een looptijd tot 31 december 1996, houdt een arbeidsduurvermindering in van één uur per week (van 38 uur naar 37 uur) met een gedeeltelijke compensatie van het geleden inkomensverlies.

Daarnaast werden via afzonderlijke C.A.O.'s specifieke, arbeidsherverdelende maatregelen getroffen

zoals een uitbreiding van loopbaanonderbreking, deeltijdse loopbaanonderbreking en het invoeren van het stelsel van halftijds brugpensioen.

Het jaar **1995** werd gekenmerkt door de verdere strikte toepassing en opvolging van het bedrijfsplan wat er mede toe bijdroeg het jaar budgettair in evenwicht te kunnen afsluiten.

Er werd verder gewerkt aan de conversie en integratie van de informaticavoorzieningen betreffende het personeel. Dit resulteerde in de implementatie van twee deelprojecten met definitieve opstart op 01.01.1996.

1996

Voor 1996 blijven de beschikkingen van het bedrijfsplan verder van toepassing. Wijzigende C.A.O.'s zullen dienen afgesloten te worden om de bestaande personeelsreglementering af te stemmen op de nieuwe wettelijke beschikkingen op het vlak van brugpensioen en halftijds brugpensioen, loopbaanonderbreking, deeltijdse arbeid en aanvullende pensioenen.

ontwikkeling & kaderbeleid

Het opstarten van De Lijn betekende voor het human resource management een grote uitdaging.

Een nieuwe organisatie diende opgebouwd te worden met personeelsleden afkomstig uit drie ex-maatschappijen met elk hun eigen cultuur, statuut, werkmethoden,...

Vooreerst werd het basisconcept van onze organisatie vastgelegd. Met het voorzien van een analoge structuur in alle entiteiten werd de hoeksteen gelegd van een geïntegreerd geheel.

In de loop van **1991** werden de meeste leidinggevende functies ingevuld.

Vervolgens werd de organisatiestructuur verder uitgewerkt voor het geheel van het weddetrekkend kader.



Hierbij werd steeds gestreefd naar een maximale synergie. In alle entiteiten werden de afdelingen georganiseerd volgens dezelfde principes en werden onderscheiden bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk ondergebracht in dezelfde afdelingen.

Een systeem voor functiebeschrijvingen en evaluatie liet vervolgens toe het niveau van de functies vast te leggen en de overeenstemmende baremaklasse eraan te koppelen.

Op 21 april 1992 werd overgegaan tot de invulling ervan.

Eenmaal een organisatiestructuur is vastgelegd, dient erover gewaakt dat deze blijft beantwoorden aan de eisen gesteld door een veranderende omgeving. Een eerste doorlichting greep plaats in de loop van het jaar **1995** en tevens werden de eerste voorbereidingen getroffen voor een actualisatie van de organigrammen.

Voor de technische diensten werd bij het vastleggen van de organigrammen rekening gehouden met een geleidelijke verjonging van het voertuigenpark en met de invoering van een planningssysteem dat een optimale effectiviteit en efficiëntie nastreeft.

Voor de exploitatiediensten wordt de personeelsbezetting zoveel mogelijk aangepast in functie van de te verzorgen diensten.

Bij het opstarten van De Lijn diende een nieuw personeelsstatuut uitgewerkt te worden. Dit personeelsstatuut heeft zijn impact op de diverse domeinen van het personeelsbeleid.

Er werden nieuwe loon- en weddeschalen gecreëerd die De Lijn moeten toelaten om op de arbeidsmarkt met succes geschikte medewerkers aan te trekken.

In het statuut zijn onder meer afspraken vastgelegd die de promotie en de mutatie van het personeel rege-

len. Tevens werden algemene principes onderschreven op vlak van opleiding en beoordeling.

Opleiding is sedert de oprichting van De Lijn steeds een prioritair aandachtspunt geweest. Zo werd bij het opstarten van De Lijn voor alle personeelsleden een informatie- en sensibiliseringscampagne georganiseerd.

De enorme investeringsinspanningen op informatica-gebied hadden onvermijdelijk gevolgen op opleidingsgebied. In een speciaal daartoe uitgerust leslokaal werden de voorbije jaren in samenwerking met de V.D.A.B. haast dagelijks informatica-opleidingen verzorgd.

Tal van andere opleidingsinitiatieven vonden eveneens plaats. Zo werd naar aanleiding van de ingebruikname van de nieuwe ontwaardingsapparatuur voor alle chauffeurs een opleiding voorzien van gemiddeld 9 uur.

Andere opleidingen situeerden zich, bijvoorbeeld, op vlak van sociale vaardigheden, verwerven van kennis nodig voor het uitoefenen van de functie, omgaan met agressief gedrag, klantvriendelijk telefoneren,...

Ten einde de opleidingsinspanningen verder te intensifiëren werd in 1994 enerzijds een opleidingsplan opgesteld en werd anderzijds in het raam van het bedrijfsplan een vzw Opleidingscentrum De Lijn opgericht.

Dit opleidingscentrum zal instaan voor opleidingen voor alle personeelscategorieën. Als eerste initiatieven werd in 1995 gestart met een opleiding "basisvaardigheden management" voor de 450 personeelsleden die een functie uitoefenen waarbij leiding geven aan bod komt en werd een aanvang genomen met een cursus basiselektriciteit/elektronica voor mecaniciens.

Ook de kernstrategieën impliceren acties op HRM-gebied. Zo werden werkgroepen opgericht rond het ver-

beteren van de interne samenwerking en het bevorderen van de managementsvaardigheden. Ook werd er gewerkt rond het verhogen van de functionele deskundigheden op de onderscheiden vakdisciplines hetgeen onder meer resulteerde in nieuwe opleidingsinitiatieven.

Voor het leidinggevend personeel werd een prestatiewaarderingssysteem ingevoerd waarbij de beoordeling naast de functioneringswijze tevens gebaseerd is op de realisatiegraad van vooraf overeengekomen doelstellingen.

1996

De initiatieven opgestart in 1995 worden uiteraard verdergezet.

Aanvang 1996 grijpt aan de hand van gesprekken met alle geledingen van de afdeling, een grootschalig behoeftenonderzoek plaats bij het personeel van de technische diensten met als oogmerk een opleidingsprogramma voor de eerstvolgende jaren ter beschikking te hebben.

De informaticaopleidingen worden dit jaar verdergezet: Word en Excel voor beginnelingen en gevorderden, Access, opleidingen in het raam van de conversie,...

Voor de personeelsleden van de afdeling marketing wordt een modulaire opleiding voorzien die in totaal 10 dagen omvat.

Voor de chauffeurs wordt gewerkt aan een opleiding rond klantenzorg. Deze opleiding zal gebaseerd zijn op de resultaten van het opstellen van de kwaliteitsbarometer die eerstdaags bekend zijn.

organisatie & IKZ

ISO 9001

In 1995 werd gestart met de ontwikkeling van procedures die als essentieel beschouwd werden voor de goede werking van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Zoals aangekondigd gebeurde dit in samenwerking met de consultant die voordien de VVM had doorgelicht en die ook reeds aan de basis lag van het Hay-rapport bij de opstart van de maatschappij.

De aanmaak van procedures werd ingekaderd in de kernstrategieën en in concreto werden de implicaties qua bevoegdheden en verantwoordelijkheden van elk als een essentieel beschouwd proces voor De Lijn besproken. Dit leidde tot de ontwikkeling van een beheerssysteem voor procedures waarbij verdeling, goedkeuring en registratie van verschillende versies van huidige en toekomstige procedures van belang zijn. Dit beheerssysteem is integraal bruikbaar voor de procedures die zullen ontwikkeld worden voor de ISO 9001-certificatie van de maatschappij.

In 1995 werd eveneens overgegaan tot de selectie van een consultant die de ISO-9001-certificatie van De Lijn zal gaan begeleiden. Begin 1996 wordt overgegaan tot een verkennende analysefase van de in het bedrijf bestaande conformiteit met de ISO-9001 normen.

De ontwikkeling van procedures en de toekomstige ISO-9001 certificatie moeten beschouwd worden als het sluitstuk en basis van het IKZ-beleid van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Procedures moeten immers niet alleen toelaten de activiteiten binnen het bedrijf beter te kennen en te beheersen maar ook om die ten allen tijde te verbeteren en er wijzigingen aan aan te brengen. Dit laatste wordt gegarandeerd door de bij de ISO-9001 certificatie ingebouwde procesperformantie-indicatoren, die mits eenvoudige evaluatie toelaten de nodige verbeteracties op gang te brengen.



Samen met de kwaliteitsbarometer die begin 1996 aan De Lijn zal leren welke kwaliteitseisen de externe klant aan ons bedrijf stelt, zullen de processen uitgetekend voor de ISO-9001 certificatie met de mogelijkheid van permanente verbetering ervan het sluitstuk van het IKZ-beleid zijn.

Kwaliteit was en is een permanent aandachtspunt voor De Lijn. Dit moet nu nog doordringen naar alle geledingen van het bedrijf voor de eigen werksituatie, waarbij de persoonlijke inzet een toegevoegde waarde moet zijn voor de resultaten van de maatschappij.

Met de certificatie wordt die individuele toegevoegde waarde duidelijker.

Kwaliteit wordt dan immers niet alleen een constante maar ook een integrale (van elk personeelslid) uitdaging.

In het ontwikkelen van een kwaliteitsbeleid heeft De Lijn een zekere evolutie gekend. Waar het bij aanvang duidelijk was dat heel projektmatig zou gewerkt worden zonder te spreken van een bredere strategie evolueerde dit later naar een groter belang voor interne communicatie. In een derde fase wordt de aandacht toegespitst naar meer relationeel gerichte opleidingen. De vierde fase, waarin De Lijn zich thans bevindt, schenkt meer aandacht aan de processen en de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de betrokken medewerkers, om na de certificatie te kunnen spreken over IKZ (vijfde fase). Daarbij wordt aangeleerd aandacht te hebben voor de permanente verbetering van het aangeboden produkt. Dit geldt voor alle medewerkers.

Deze en andere boodschappen worden verkondigd in onder andere de personeelskrant 'Tussen de Lijnen'. In dit kader ontvangen alle personeelsleden tevens een samenvatting van het jaarverslag van De Lijn. Deze

moet in een later fase uitgroeien tot een sociaal verslag ten behoeve van de algemene ondernemingsraad.

De Lijn weet ook dat uniform- en veiligheidskledij belangrijk zijn bij het uitdragen van het imago van De Lijn en de zorg die besteed moet worden aan de personeelsvoorzieningen die het louter financiële overstijgen. Voor het betrokken exploitatie- en technisch personeel werden reglement en assortiment vastgelegd met de mogelijkheid dit paritair bij te sturen.

veiligheidsbeleid

De comités VGV zoeken, in nauwe samenwerking met de arbeidsgeneeskundige dienst en interne en externe raadgevers, naar alle middelen die moeten leiden tot arbeidsvoorwaarden waarbij veiligheid, gezondheid en hygiëne prioritair zijn.

De coördinatie dienst behandelt de materie en de problemen die alle entiteiten aangaan en stelt trimestrieel actie- en veiligheidsplannen voor aan de leiding van de maatschappij.

ergobus/ergotramcomité

Het comité van de chauffeurs komt samen om bepaalde aspecten van de ergonomie van het voertuig te bespreken (stuurpost, zetel, verwarming, verluchting enz.). Het wordt bijgestaan door de ergonomische dienst van het C.B.M.T. Eventueel worden aan de veiligheidscomités adviezen gevraagd.

Het comité van de mecaniciens vergadert driemaandelijks waarbij de algemene opzet van de voertuigen wordt behandeld en waar particuliere problemen door de vertegenwoordigers uit de verschillende entiteiten worden aangehaald en besproken. Met het C.B.M.T. werden enquêtes uitgevoerd op de werkposten.

opleiding hiërarchische lijn

Samen met Henrijean, de O.M.O.B. en de plaatselijke veiligheidsdienst werd een sensibiliseringsvergadering gehouden voor het hoger kader - entiteit Antwerpen. In functie van de opgedane ervaringen kan dit proefproject in een later stadium uitgebreid worden naar de andere entiteiten.

vademecum De Lijn/C.B.M.T.

Na de herziening van de risico's werd een herwerkt vademecum opgemaakt en verspreid onder de belanghebbende diensten.

milieuzorg kantoren

Er werd deelgenomen aan het pilootproject "Milieuzorg Kantoren", een gezamenlijk initiatief van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij, het Strategisch Plan Arrondissement Mechelen en het Verbond van Christelijke Werkgevers en Kaderleden. De bedoeling is dit initiatief, dat de bedrijven wil begeleiden in de implementatie van milieuzorg voor hun kantooractiviteiten, na een gunstige evaluatie, uit te breiden naar de entiteiten. De behandelde thema's zijn milieubeleid, wetgeving, aankoopbeleid, milieuzorg, rationeel energieverbruik en afvalverwijdering.



Technische diensten

Rollend materieel

Evolutie in 1995

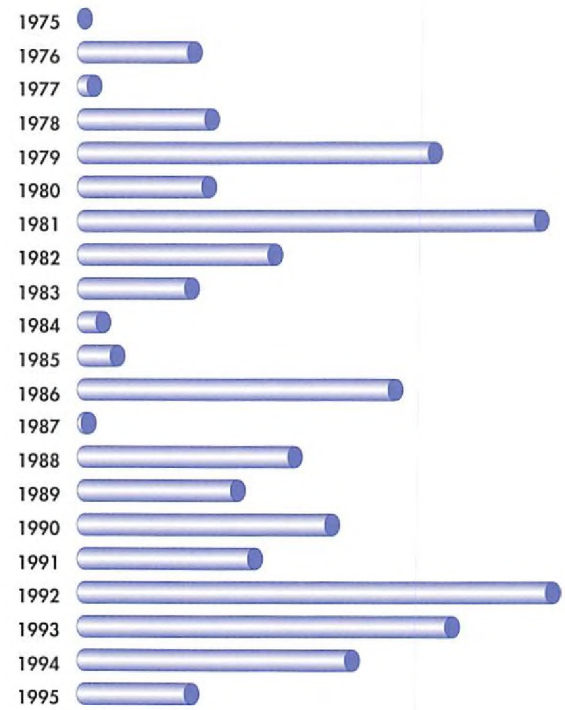
43 nieuwe bussen kwamen de vloot versterken, namelijk 32 stadsbussen Van Hool A300, 5 aardgasbussen Van Hool A 300 CNG, 2 belbussen Mercedes-Jonckheere en 4 belbussen Mercedes- Denolf & Depla. 46 oude bussen verdwenen uit het verkeer.

Daarnaast werden 4 bussen omgebouwd tot respectievelijk twee depannagewagens, een prodata-lesbus en een promotiebus.

1 autobus werd na buitendienststelling in 1994 opnieuw in dienst gesteld in 1995.

16 nieuwe voertuigen van diverse aard (vracht-, bestel-, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, enz.) kwamen in de plaats van 9 oude voertuigen, wat hun totaal brengt op 247.

Samenstelling busvloot



Middelen ter beschikking

Bouwjaar	standaardbussen	harmonicabussen	stads- en midibussen	trolleybussen	totaal
1975	3 VAN HOOL - FIAT 409 AU 95				3
1976	1 VAN HOOL - FIAT 409 AU 95 43 VAN HOOL - DAF AI 119/2				44
1977	1 VAN HOOL - FIAT 409 AU 95 7 VAN HOOL - DAF AI 119/2 1 VAN HOOL - DAF A120-01				9
1978	35 VAN HOOL - DAF A120-01 15 VAN HOOL - DAF A120-011				50
1979	128 VAN HOOL - DAF A120-011				128
1980	39 VAN HOOL - DAF A120-03 10 VAN HOOL - DAF A120-031				49
1981	59 VAN HOOL - DAF A120-031 14 VAN HOOL - DAF A120-050 15 MOL - EAGLE M 31 34 VAN HOOL - DAF A120-0310	43 VAN HOOL AG 280			165
1982	8 MOL - EAGLE M 31 48 VAN HOOL - DAF A120-0310 16 VAN HOOL - DAF A120-0311				72
1983	26 VAN HOOL - MAN 17 VAN HOOL - DAF A120-0311				43
1984	12 LAG				12
1985	13 LAG 1 renovatie	3 VAN HOOL AG 280/3			17
1986	50 JONCKHEERE 0305 J 24 JONCKHEERE 0305 J	40 VAN HOOL AG 280/3			114
1987	6 JONCKHEERE 0305J				6
1988	6 VAN HOOL A 500	17 JONCKHEERE - VOLVO B10M 20 VAN HOOL AG 280 13 VAN HOOL AG 280	3 midibussen LAG Atlantic		
1989	4 VAN HOOL A 500 25 JONCKHEERE TRANSCITY I 20 VAN HOOL A 120 1 Autocar LAG PANORAMIC	9 VAN HOOL AG 280		20 VAN HOOL ACEC 280 T	79
1990	20 JONCKHEERE TRANSCITY II 72 VAN HOOL A 600				92
1991	60 VAN HOOL A 600		4 VAN HOOL A 508 1 belbus RENAULT TRAFIC		65
1992	76 VAN HOOL A 600 57 VAN HOOL A 600	1 VAN HOOL AG 700 (occasie)	35 VAN HOOL A 508		169
1993	21 VAN HOOL A 600 33 VAN HOOL A 300 15 VAN HOOL A 500 1 omgebouwde infobus 20 VAN HOOL A 600 12 VAN HOOL A 300	26 VAN HOOL AG 700	6 VAN HOOL A 308		134
1994	53 VAN HOOL A 600 18 VAN HOOL A 300 18 VAN HOOL A 500	10 VAN HOOL AG 700			99
1995	32 VAN HOOL A 300 5 VAN HOOL A 300 CNG		2 belbus Mercedes - Jonckheere 4 belbus Mercedes - Denolf & Depla		43
Totaal	1195	182	55	20	1.452



Vooruitzichten

Volgende voertuigen zullen in 1996 instromen:

15 2-deurs lage-vloerbussen Van Hool A 360,
83 standaardbussen Jonckheere Communo,
22 gelede autobussen Van Hool AG 500,
4 microbussen Peugeot - Denolf & Depla.

De procedure voor de bestelling van 10 minibussen Mercedes - Denolf & Depla, 10 spitsuurbussen Van Hool A 500 en 8 lange-afstandbussen Van Hool A 600 is lopende.

Thans bestaat ons spoomateriaal uit

- 51** gelede trams Kust
- 166** trams (PCC) - Antwerpen
- 54** trams (PCC) - Oost-Vlaanderen
- 9** gelede Bochumtrams
- 3** locomotieven
- 2** spoorauto's
- 7** motorrijtuigen - reizigers
- 4** motorrijtuigen - dienst
- 22** aanhangrijtuigen
- 19** verscheidene wagons

Samenstelling tramvloot

Bouw- jaar	Merk standplaats	PCC aantal	BN-ACEC aantal	BOCHUM aantal
1960	PCC Antwerpen	14		
1961	PCC Antwerpen	25		
1962	PCC Antwerpen	22		
1966	PCC Antwerpen	40		
1969	PCC Antwerpen	8		
1970	PCC Antwerpen	17		
1971	PCC Gent30			
1972	PCC Gent16			
1974	PCC Antwerpen PCC Gent 8	15		
1975	PCC Antwerpen	25		
1981	Kusttram		2	
1982	Kusttram		19	
1984	Kusttram		30	
1994	Bochumer tram Gent*			8
	Bochumer tram Gent**			1
	* om te bouwen			
	** omgebouwd			
Totaal		220	51	9

Nog eens zes kusstrams zullen uitgerust worden met een lage-vloer tussenkast, wat hun aantal op 16 brengt.



Infrastructuur

Premetro Antwerpen

De premetrostations Astrid, Elisabeth, Handel, Schijnpoort en Sport evenals de toegangshelling aan de Ten Eekhovellei, op de as Astrid/Sport (lijn 3) werden verder afgewerkt. Deze premetro-as wordt in het voorjaar van 1996 operationeel.

Hiermee is ca. 550 mio BEF gemoeid.

Tramnet Antwerpen

Goedkeuring werd bekomen voor de uitvoering van een 1ste fase van de renovatie van de spoorbedding en de noodzakelijke wegeniswerken op de Jan Van Rijswijcklaan ter hoogte van het kruispunt met de Lange Lozanastraat en tussen de Singel en de Jan De Voslei over een totale spoorlengte van ca. 3.000 m. Deze investering belooft 45 mio BEF.

In het kader van een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer werd de goedkeuring bekomen voor de herprofilering van de Gemeentestraat,

Carnotstraat en Turnhoutsebaan. Dit behelst de 1ste fase van de globale heraanleg van de oost-west-as tot aan de Krijgsbaan. Deze werken kaderen in een samenwerkingsproject tussen Stad Antwerpen, de administratie Wegen en Verkeer en De Lijn, waarbij fundamenteel geopteerd wordt voor het verlenen van voorrang aan het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers en waarbij het autoverkeer beperkt blijft tot het bestemmingsverkeer en een wijkverdeel-functie. De eerste fase van dit dossier vertegenwoordigt een globale investering van ruim 130 mio BEF waarvan ca. 57 mio BEF ten laste wordt genomen door De Lijn.

Eveneens in een samenwerkingsverband tussen het stadsbestuur, de administratie Wegen en Verkeer en De Lijn werd de goedkeuring bekomen voor de herinrichtingswerken ter hoogte van het Prins Albertpark (Harmonie). Hierbij zal tramlijn 2 worden aangelegd via de oude parkweg en tussen de Lamoniërestraat en de Zonnewijzerstraat aansluiten op tramlijnen 7 en 15. Centraal hierbij staat de realisatie van een gemeenschappelijk coördinatiepunt tussen trams en bussen op de hoek van de Mechelsesteenweg en de



fotografie
De Lijn



Koningin Elisabethlei. Gelijktijdig hiermee wordt de herinrichting van de Koningin Elisabethlei voorzien evenals aanpassingswerken langsheen de Parklaan en de Prins Albertlei.

Verder liggen eveneens een aantal projecten ter studie voor de herprofilering van de Antwerpse Leien en de ombouw van de bestaande trambaan op de Grote Steenweg en Antwerpsestraat tot een gecombineerde tram-busbaan.

fotografie
De Lijn



Voor de tramnetuitbreiding werden de voorbereidende studies verdergezet in functie van de realisatie van een tramverbinding via de Groenendaallaan tussen lijn 3 en 'Punt aan de Lijn' evenals mogelijke tramverlengingen van o.a. lijn 3 tot aan de Grote Ring te Merksem en lijnen 7 en 15 te Mortsel. De besprekingen met de diverse betrokken besturen in dit verband worden verdergezet.

Tramnet Gent

De verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde wordt verdergezet. In functie hiervan werd goedkeuring bekomen voor de spooraanleg in eigen bedding op de Sint-Denijslaan. In hetzelfde kader werd reeds eerder gestart met de uitvoering van de spoorwerken op de Zwijnaardsesteenweg; in dit verband werden inmiddels de nodige subsidies vastgelegd voor de realisatie van de bovenleidingen.

In functie van de doorstroming van het openbaar vervoer werden de studies met betrekking tot de geplande herinrichting van het Kon. Maria-Hendrikaplein reeds in de loop van 1994 voltooid. Hierbij wordt in samenwerking met het stadsbestuur en de NMBS voorzien in een volledige herinrichting van het plein waarbij ten behoeve van het openbaar vervoer gecombineerde tram- en busbanen zullen worden aangelegd evenals een nieuw autobusstation. In de loop van 1995 werd de goedkeuring bekomen voor de uitvoering van deze werken. Voor De Lijn is hiermee een investering van ruim 115 mio BEF gemeoid.

In functie van de herstructurering van het openbaar vervoer te Gent-Zuid werd, ter voltooiing van het tractiestation aan het Graaf van Vlaanderenplein opdracht gegeven voor de realisatie van de elektrische uitrusting. De herinrichtingswerken van het plein, waarbij voorzien wordt in de aanleg van een gecombineerd tram-busstation met uitgebreide overstapfaciliteiten in het kader van het Park & Ride-systeem – uitgevoerd in samenwerking met de Stad Gent en de administratie Wegen en Verkeer – werden in de loop van 1995 nagenoeg voltooid.

Kustlijn

De infrastructuurwerken van het tractiestation aan de Fortstraat te Oostende werden voltooid.

Met het oog op de verlenging van de tramlijn tot Adinkerke werd de goedkeuring tot onteigening verkregen. De eerste fase, met name de wegeniswerken, werd goedgekeurd. De werken starten in het voorjaar van 1996. De studies voor de spoorinfrastructuur en bovenleidingen hiervoor zijn inmiddels voltooid. De aanbestedingen volgen weldra.

Andere infrastructuur

De aangevatte studies voor de busstations van Aalst, Brugge en Mechelen werden verdergezet. Het busstation te Oudenaarde werd reeds in gebruik genomen; de parking, die gelijktijdig door de NMBS wordt gerealiseerd, nadert zijn voltooiingsfase.

Eind 1993 vond de aanbesteding plaats voor de levering van 1.800 schuilmuisjes met halte-infrastructuur, gespreid over 6 jaar. Na de opstartperiode stijgt de vraag; op heden zijn ruim 500 schuilmuisjes voltooid of in aanbouw.

De tweede fase (tramloods) van het renovatieproject van burelen en werkplaatsen aan de Nieuwpoortse-

steenweg te Oostende, werd voltooid. De vernieuwing van de burelen en de sociale accommodaties voor het personeel wordt voltooid in 1996.

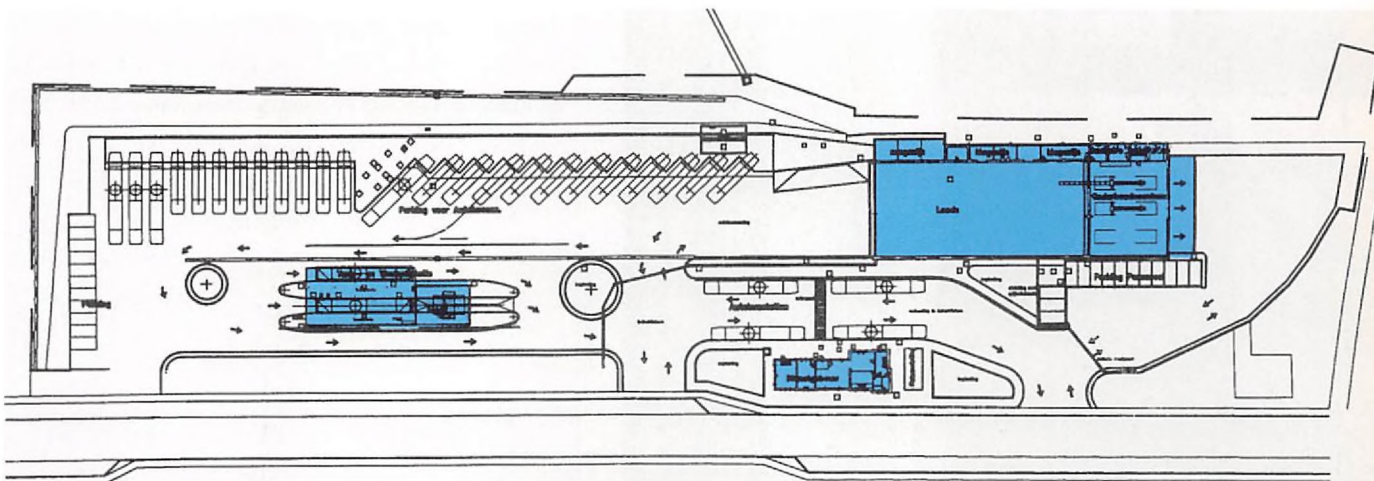
De voorgenomen renovatiewerken van de stelplaats Leerbeek werden goedgekeurd en de aannemer kreeg opdracht om de werken te starten. Gelijktijdig krijgt deze stelplaats een onderhoudsfunctie en het bestaande busstation wordt heringericht. Praktisch tegelijkertijd is de renovatie van het werkhuis Hasselt voorzien evenals de bouw van een nieuwe stelplaats te Kinrooi ter vervanging van de stelplaatsen Koersel, Tessenderlo en Leopoldsburg. Voor deze beide laatste dossiers zijn de werken inmiddels gestart. In uitvoering van het strategisch plan wordt verder voorzien om de kleinere stelplaatsen Maaseik en Bree te vervangen door een nieuwe stelplaats met onderhoudscentrum te Beverlo. De studie hiervoor is momenteel in uitvoering.

In de loop van 1994 werd de studieopdracht voor de realisatie van het project Punt aan de Lijn toegewezen. Een aantal voorbereidende werken werden gerealiseerd (asbestverwijdering, ontmanteling en afbraakwerken). De afwerking, de spoor- en bovenleidingswerken, evenals de omgevings- en ontwateringswerken zullen aanvangen in 1996. De voltooiing van



Grondplan

Herinrichting stelplaats Leerbeek, oprichten onderhoudscentrum.



dit project wordt voorzien in het voorjaar van 1997.

In navolging van de milieuwetgeving werd een eerste fase gestart waarbij voorzien wordt in lekdetectie en overvulbeveiliging van de ondergrondse tanks van onze stelplaatsen.

Tevens werd de nodige aandacht besteed aan monumentenzorg en werden in het kader van de bescherming van het industrieel historisch patrimonium kredieten gereserveerd voor de uitvoering van restauratiewerken aan rollend materieel.

Reizigersbegeleiding en geautomatiseerde hulpmiddelen

De realisatie van het radiosysteem op de voertuigen in Limburg werd voltooid. De uitbouw van dit systeem werd verdergezet in Vlaams-Brabant, Oost- en West-Vlaanderen en de goedkeuring werd bekomen voor Antwerpen. Inmiddels werd ook deze laatste fase aangevat.

Coördinatie onderhoud

Procesbeheersing, een systeem dat kwaliteit, kwantiteit en uitvoering volgens planning bij de technische diensten analyseert en optimaliseert, werd na Vlaams-Brabant en Limburg in 1995 ook ingevoerd in West-Vlaanderen voor het onderhoud van het buspark. Vermits bij iedere invoering telkens rekening gehouden wordt met de specifieke omstandigheden van elke entiteit, zijn opvolging en aanpassing belangrijk; een verdere uitdieping met veel aandacht voor de gebruiksvriendelijkheid zijn hierin medebepalend.

Procesbeheersing werd tot op heden enkel doorgevoerd in de busexploitatie. In West-Vlaanderen zullen de tramexploitatie en de dienst vaste installaties eveneens aansluitend in het systeem opgenomen worden in de loop van 1996. In de nabije toekomst komt Oost-Vlaanderen aan bod.

Hiernaast waren coördinatie en dienstverlening ondersteunend voor het onderhoudsgebeuren. Eveneens werden onderzoek en analyses verricht met een belangrijke inbreng vanuit de entiteiten: dit leidde tot een betere werking in diverse domeinen.



fotografie
De Lijn

Dienst inkoop en bevoorrading

Aankoop:

In 1995 werden er door de Centrale Inkoopdienst via contracten en 2865 bestellingen voor 718.066.476 F goederen aangekocht waarvan voor 428.292.267 F gasolie-diesel.

Dit totaal kan als volgt opgesplitst worden:

A. Niet-magazijngoederen: 38.930.353 F

B. Magazijngoederen: 679.136.123 F

- onderdelen, gereedschap, kledij,...: 245.558.886 F

- gasolie verwarming: 5.284.270 F

- gasolie-diesel: 428.292.267 F

Net als het jaar 1994 werd er in 1995 een stabiele gasolieprijs vastgesteld. Totaal werden er 11 prijswijzigingen genoteerd waarvan 6 prijsverhogingen en 5 prijsdalingen.

De max. aankoopprijs zonder BTW volgens het programma-akkoord steeg van 20,33 F/l op 1 januari tot 20,99 F/l op 31 december.

Verbruiken:

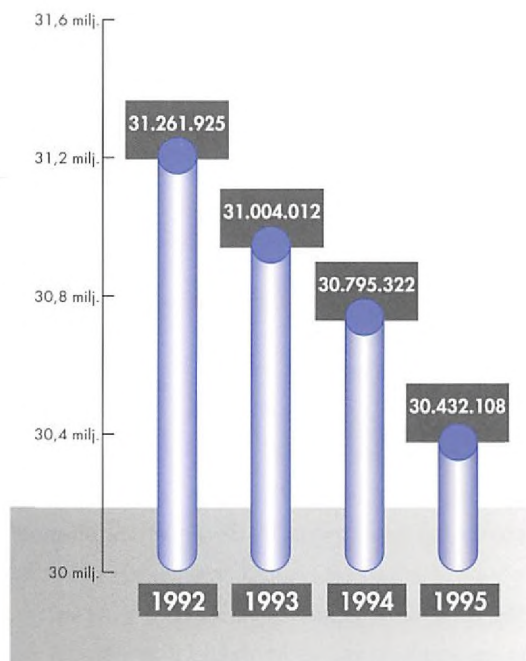
Per exploitatie-entiteit werd er in 1995 volgend verbruik genoteerd:

Entiteit	Gasolie-diesel tractie	Andere artikelen
West-Vlaanderen	56.990.925 F	49.056.305 F
Oost-Vlaanderen	80.563.792 F	93.639.502 F
Vlaams-Brabant	97.873.644 F	56.001.965 F
Antwerpen	118.910.172 F	241.957.580 F
Limburg	67.015.862 F	30.206.744 F
totaal	421.354.395 F	470.862.096 F

Voor de gasolie-diesel betekent dit in liter:

Entiteit	Tractie*	Totaal
West-Vlaanderen	4.082.698 L	4.158.012 L
Oost-Vlaanderen	5.835.279 L	5.878.222 L
Vlaams-Brabant	7.149.579 L	7.224.405 L
Antwerpen	8.564.124 L	8.677.717 L
Limburg	4.800.428 L	4.823.304 L
totaal	30.432.108 L	30.761.660 L

* Verbruik autobussen en trolleybussen.



Evolutie van het verbruik-tractie

De verbruiksvermindering spruit voort uit een lichte daling van de totale km-prestatie en het geleidelijk indienststellen van moderne autobussen met een kleiner verbruik.

Voorraad:

De voorraden bevatten 28.573 verschillende artikels. Op 31/12/1995 bedroeg de totale voorraad in magazijn:

Entiteit	Gasolie-diesel	Andere
West-Vlaanderen	5.496.927 F	83.570.607 F
Oost-Vlaanderen	9.140.663 F	122.190.756 F
Vlaams-Brabant	10.310.470 F	45.648.498 F
Antwerpen	13.050.185 F	289.847.908 F
Limburg	7.585.123 F	29.989.923 F
totaal	45.583.368 F	571.247.692 F

Marktgegevens:

Ten opzichte van 1994 steeg de gemiddelde index van de consumptieprijzen met 1,56 %.

De gasolie diesel werd gemiddeld 2,78 % goedkoper aangekocht tegenover vorig jaar. De gasolie verwarming werd gemiddeld 7,41 % goedkoper gekocht. De aankoopprijs van de overige verbruiksgoederen was gemiddeld 1,96 % lager. Deze daling is toe te schrijven aan enerzijds externe factoren zoals scherpere concurrentie in de huidige conjunctuur en anderzijds aan interne factoren door op deze situatie in te spelen met goed marktonderzoek en het afsluiten van gunstige contracten.



Informatiebeheer

netwerkinfrastructuur

Wide Area Network (WAN)

Na de integratie in het WAN van de zetels van de entiteiten, de regionale zetels en de werkplaatsen groot onderhoud, werden voorbereidingen getroffen om de overige functionele plaatsen (lijn winkels, onderhoudscentra en stelplaatsen met kantoor) in het netwerk op te nemen. Dit is bijvoorbeeld van belang om electronic mail op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze te implementeren. Tevens werd het prioriteitenbeheer op het netwerk geoptimaliseerd, waardoor de antwoordtijden voor AS/400-interactieve gebruikers nog werden verbeterd.

lokale netwerken

Naast het normale dagelijkse beheer van de diverse lokale netwerken, werd in iedere entiteit gestart met de voorbereiding van de integratie van de resterende functionele plaatsen.

MS-Access, een zeer gebruiksvriendelijke gegevensbank, werd geïmplementeerd.

Tevens werden in het lokaal netwerk van iedere entiteitszetel een aantal zeer krachtige pentium pc's voor de Hastussoftware (exploitatie) voorzien wat voor deze grafische toepassing een belangrijke prestatieverbetering is.

Tot slot werd voor het vraagafhankelijk vervoer (belbus), op pc-platform, programmatuur ontwikkeld voor het reservatiebeheer en de mobiele communicatie met enkele voertuigen in het kader van het Europees project 'Phoebus'.

AS/400

hardware

Er werd gestart met de voorbereidingen teneinde het AS/400-systeem te Gentbrugge (een van de drie AS/400-systemen welke in het WAN werden geïntegreerd) modulair op drie niveaus uit te bouwen nl.: central processor unit, het intern geheugen en de schijfcapaciteit. Op deze wijze zullen de verwerkingstijden voor de eerstelijnsgebruikers van Oost- en West-Vlaanderen fel verbeteren.



Tevens werd een elektronisch bewakingssysteem ontwikkeld en geïmplementeerd voor de diverse AS/400-systemen.

software

Zolang de conversie niet is volbracht, is het onderhoud van een aantal toepassingen op drie computerplatformen noodzakelijk. Normaliter zal deze belasting voor de diverse ontwikkelteams te Antwerpen, Gentbrugge en Mechelen begin 1997 vervallen.

Naast de onderhoudstaken werden door de ontwikkelaars diverse toepassingen op een projectmatige wijze geconverteerd naar AS/400, het standaard-computerplatform van De Lijn.

In het kader van het project personeelsbeheer werden diverse werkgroepen opgestart (één per functioneel domein) teneinde de AS/400-programmatuur te realiseren.

Zo werd het mogelijk de betaling van de weddetrekken en de gepensioneerden vanaf begin 1996 via het AS/400-platform te laten geschieden.

De software voor puntering en betaling van de loontrekkenden is voor eind 1996.

Voor het project aankoop- en voorraadbeheer werd de codificatie van de diverse magazijnartikelen generaliseerd. Tevens werd de functionele en technische analyse aangevat teneinde de overige modules (aankoop- en voorraadbeheer) te verwezenlijken.

Tevens werd tijdens de conversie reeds een noodzakelijke optimalisatie van geconverteerde AS/400-software doorgevoerd voor het verzekeringspakket OMOB, de kleding, de exploitanten en de speciale diensten.

Tot slot werden buiten de conversie nog een aantal nieuwe toepassingen ontwikkeld voor het beheren van de twin-abonnementen, de investeringen, de inventaris, de borgtochten en het vraagafhankelijk vervoer (o.a. interface met pc-platform en beheersinformatie).

twin
abonnement

Tegen een voordelige prijs
zowel naar als in de stad

Meer informatie haal je uit de folder, te vinden in bus, tram en Lijnwinkel

DE LIJN



fotografie
Jan Vertommen

Prestaties op het terrein

Marketing en strategie

strategische planning

Na het aantreden van de nieuwe regering diende de nieuwe beheersovereenkomst met de Vlaamse regering opnieuw genegocieerd. In 1996 zal de eerste definitieve overeenkomst voor de periode 1997-1999 gesloten worden.

Het strategisch ondernemingsplan kreeg het nodige gevolg onder de vorm van concrete actieplannen per functioneel domein en per entiteit; dit plan wordt geactualiseerd in functie van de beheersovereenkomst.

Er werd actief meegewerkt aan de opstelling van het strategisch plan Vlaanderen (spoor toegankelijk Vlaanderen) en aan diverse andere initiatieven van de overheid.

tarieven en vervoerbewijzen

Op 1 februari 1995 werden de tarieven met gemiddeld 2 % aangepast. Dit ligt lager dan de inflatie voor 1994 (2,38 %).

De biljetprijzen werden niet aangepast, wat tot een stijging van het aantal verkochte biljetten leidde met 8,74 %.

De minimum verkoopprijs van de lijnkaart werd verhoogd tot 300,-BEF en van de lijnkaart met vermindering tot 200,-BEF.

De dagpas (nieuw sinds februari 1994) zet zijn succes verder door. In 1995 werden 32.317 dagpassen verkocht, goed voor 258.536 ritten. Dit betekent meer dan een verdubbeling van het aantal passen ten opzichte van 1994.

Om beter in te spelen op de behoeften van de abonneesreiziger werd de variabele ingangsdatum

voor de weekabbonementen ingevoerd. Tevens werden in 1995 studies aangevat om alle gewone abbonementen met variabele ingangsdatum te voorzien en een combinatie van een streek- en stadsabbonement mogelijk te maken naar analogie van de succesvolle treinkaart+ (treinkaart + MIVB-abbonement).

De prijzen voor schoolabbonementen voor de korte afstanden werden niet aangepast en die op langere termijn werden slechts met gemiddeld 1 % verhoogd. De kosten voor de aanmaak van de abbonementen werden afgeschaft.

marktonderzoek

Rond de volgende onderwerpen werden onderzoeken opgezet:

oudejaarsavond en -nacht 1994:

in februari werd een onderzoek gedaan naar het profiel van de reizigers die op de jaarwisseling gebruik maakten van bus en tram. Aan 86 chauffeurs werd gevraagd om deze reizigers te beschrijven. Het waren overwegend mannelijke, jonger dan 35 en in groepen van 2 of meer personen reizende feestgangers. De bedoeling van dit onderzoek was de oudejaarsnacht-campagne van 1995-1996 voor te bereiden.

de gemeenten:

in het kader van de actie 'Op 1 Lijn' werd in maart - april een enquête uitgevoerd met als bedoeling na te gaan wat de impact was van de campagne 'Op 1 Lijn' op gemeenteniveau, te onderzoeken of deze campagne de gemeenten aangezet had tot het ondernemen en plannen van acties ter promotie van het openbaar vervoer, en vast te stellen welke de behoefte was naar informatie op gemeentelijk vlak aangaande diverse aspecten van het openbaar vervoer. In totaal werden 325 gemeenten aangeschreven: 224 werkten mee. Elke gemeente ontving 4 vragenlijsten, elk voor een bepaalde doelgroep:



- de beleidspersoon verantwoordelijk voor openbaar vervoer
- de informatiedienst
- de technische dienst
- de politiedienst

Uit de enquête blijkt dat de actiekant 'Op 1 Lijn' in de meeste gemeenten gekend is, het handboek minder. Bijna de helft van de gemeenten hebben al acties ondernomen in het kader van 'Op 1 Lijn'.

Meer informatie over deze actie in het volgende hoofdstuk 'Op 1 Lijn'.

voorstadsabonnees te Gent en te Antwerpen:

in maart werd een telefonische enquête gehouden bij deze reizigers. Het doel van dit onderzoek was om

binnen het kader van de beheersinformatie het percentage overstappers te kennen. Uit de enquête bleek dat ruim de helft van de voorstadsabonnees gebruik maakt van een grote verscheidenheid van lijnen om diverse redenen.

lagevloerbus A300:

in juni en juli werd er een mondelinge enquête gehouden onder een representatief gedeelte van de busreizigers die gebruik maken van deze bus. In totaal werden 458 reizigers geïnterviewd. Het onderzoek werd uitgevoerd in de steden Antwerpen, Mechelen, Gent en Oostende. De aspecten die behandeld werden in de enquête waren: de zitplaatsen, de klapstoeltjes, de staanplaatsen, het algemeen comfort van de bus, in- en uitstappen en de duidelijkheid van de lijnfilm. Dit onderzoek was een vervolg op een soortgelijke enquête uitgevoerd in 1993. Het beoogde doel was na te gaan wat de gebruiker vindt van de lagevloerbus en in welke mate zijn mening erover veranderd is sinds het vorige onderzoek in '93. Met de aanmerkingen van de reizigers over de A300 zal in de toekomst rekening gehouden worden bij aanpassingen of nieuwe aankopen.

kwaliteitsbeleving van het bus- en tramaanbod van De Lijn in Vlaanderen:

in september 1995 werd hier een onderzoek naar begonnen bij de huidige gebruikers, en naar de verwachtingen van de potentiële gebruikers. Dit wordt kortweg de kwaliteitsbarometer genoemd. Hiervoor werd een extern bureau ingeschakeld. Het onderzoek bevat drie delen: een omnibusstudie om de penetratie van De Lijn te meten, een kwalitatief onderzoek door middel van groepsdiscussies, dat de cruciale elementen die een invloed hebben op de tevredenheid, aanduidt, en tenslotte een kwantitatief onderzoek, door middel van een enquête, dat de tevredenheid meet. De eerste twee delen van het onderzoek werden reeds in 1995 afgewerkt. De kwantitatieve studie zal afgerond zijn in april 1996. Er wordt gewerkt met een representatieve steekproef van huidige bus- en tramge-



bruikers en potentiële gebruikers van 1.500 personen. Er worden follow up-onderzoeken gepland, om de evolutie van de klanttevredenheid op te volgen.

anti-fraudecampagne:

in november en december voerde De Lijn een groot-scheepse anti-fraudecampagne met affiches en controles. De doelstelling van deze campagne was een inzicht te krijgen in de grootte en de aard van fraude op de bussen in Vlaanderen, om aldus doelgericht te kunnen optreden. Ritten werden gecontroleerd op verschillende categorieën van fraude. Er werd gecontroleerd tijdens zowel piek- en daluren, op diverse types van voertuigen en van diensten. Bovendien werd er gecontroleerd in verscheidene geografische gebieden en op ritten met verschillende wijzen van toegang. Het onderzoek gebeurde in samenwerking met een extern bureau.

Halle:

in maart 1995 hielden studenten van de Vlekho onder begeleiding van de centrale diensten een mondelinge enquête over het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Halle. De bedoeling was een vergelijking te maken tussen het aandeel van het openbaar vervoer ten opzichte van het aandeel van het privé-vervoer aan de hand van een representatieve steekproef.

Al deze onderzoeken werden op Vlaams niveau gevoerd en op initiatief van de directie marketing & strategie. Daarnaast werden er een aantal studies op entiteitsniveau uitgevoerd, al dan niet met ondersteuning van de centrale diensten.

Naar aanleiding van de Gentse Feesten werden 281 nachtbusreizigers en 604 gebruikers van de Park & Ride - formule ondervraagd over dit initiatief van De Lijn Oost-Vlaanderen.

Daarnaast werden ook de chauffeurs en toezichters tijdens deze actie naar hun mening gevraagd: 156 chauffeurs en toezichters gingen hierop in. Globaal gezien waren de meeste reizigers zeer te

spreken over dit initiatief. Ook de chauffeurs waren zeer positief. Met de resultaten van dit onderzoek kan de campagne van de Gentse Feesten 1996 nog beter voorbereid worden.

In de maand maart voerde De Lijn Vlaams-Brabant, in samenwerking met een student, een evaluatie van de doorgevoerde wijzigingen aan de lijn NL uit.

Naar aanleiding van de herstructurering van lijn A, hield De Lijn Vlaams-Brabant een enquête bij abonnees en niet-abonnees langs deze lijn om deze herstructurering te evalueren. In totaal werden 254 schriftelijke enquêtes verzameld.

In samenwerking met een student, organiseerde De Lijn Vlaams-Brabant een enquête in verband met het nieuwe type van dienstregelingen (het principe van de vermelding van de doortochturen) dat in gebruik werd genomen te Leuven, de plaats waar de dienstregelingen uithangen en de perronborden die gebruikt worden bij het station. Er werden 240 openbaar vervoergebruikers ondervraagd. De nieuwe dienstregeling werd door de grote meerderheid positief onthaald.

De Lijn West-Vlaanderen werkte in oktober mee aan een schriftelijke enquête van het ACV rond de verplaatsingsgewoonten van de respondenten en de situatie van het openbaar vervoer, met de bedoeling de mobiliteitsituatie in de Veurnse regio in kaart te brengen. In totaal werden 1000 inwoners uit de regio Veurne ondervraagd.

Sinds enige tijd is de inrichting van Gent-Zuid grondig gewijzigd. Dit heeft ook zijn weerslag gehad op De Lijn en haar reizigers. Daarom organiseerde De Lijn Oost-Vlaanderen in november en december, in samenwerking met de stad Gent, een enquête om te peilen naar de mening van die personen die aan Gent-Zuid voorbijkwamen. Er werden 193 parkinggebruikers, 194 gebruikers van het openbaar vervoer, 812 automobilisten en 99 chauffeurs en toezichters ondervraagd. Er werden vragen gesteld over de ver-



keerssituatie en de formule Park & Ride. Ook de situatie van het openbaar vervoer kwam aan bod. Uit de enquête blijkt dat de parking aan Gent-Zuid en de formule Park & Ride nog niet zo goed gekend zijn. Daarnaast is men over het algemeen wel tevreden over de nieuwe inrichting ervan.

In november werd in de entiteit Antwerpen een onderzoek opgestart in samenwerking met drie studenten van het EHOKT om de bekendheid van het groepsbiljet en de mening van de reiziger hierover te onderzoeken. Deze enquête richtte zich specifiek op de verenigingen in de provincie Antwerpen. De definitieve resultaten van dit onderzoek worden in 1996 verwacht.

'Op 1 Lijn'

De informatie- en sensibiliseringscampagne 'Op 1 Lijn' heeft gedurende de drie vorige jaren de basis gelegd om de doelstellingen – een beter en degelijk openbaar vervoer samen met de gemeenten uitbouwen – in concrete producten om te zetten. Daarom moest na de jongste gemeenteraadsverkiezingen de actie 'Op 1 Lijn' opnieuw herhaald worden voor de nieuwe en gewijzigde gemeenteraden, de hoofddoelgroep van deze campagne.

De campagnekrant, het communicatiemiddel bij uitstek, leende zich uitstekend om deze boodschap over te brengen. In het eerste nummer van 1995 werd de actie 'terug' uitgebreid voorgesteld. Naast deze herhaling van de doelstellingen van de campagne werd in 1995 ook uitgebreid aandacht besteed aan het busplan te Leuven, aan Kontich een openbaar vervoervriendelijke gemeente, aan het memorandum aan de Vlaamse regering, aan Evergem tram-, trein- en busgemeente, aan het gemeentelijk communicatie- en informatiebeleid, aan de provinciale contactdagen, e.a.

De Lijn verleende ook haar medewerking aan de informatievergaderingen voor de gemeentemantariissen die in februari '95 georganiseerd werden door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ter gelegenheid van de vernieuwing van de gemeenteraden. Op deze bijeenkomsten werd De Lijn en de campagne 'Op 1 Lijn' voorgesteld in de werkgroep 'Verkeer'.

In het kader van de campagne steunde De Lijn eveneens de actie 'Gemeentelijk verkeersbeleid' van Langzaam Verkeer en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Een bus van De Lijn werd omgebouwd tot een mobiele tentoonstellingsruimte. In deze Expomobiel wordt geïllustreerd hoe gemeenten zelf hun verkeersproblemen kunnen aanpakken en hoe zij het openbaar vervoer kunnen stimuleren.

In de loop van 1995 organiseerde elke entiteit een contactnamiddag rond onderwerpen als: de gemeente als eerste informant voor De Lijn naar de bewoners toe, het uitdiepen van enkele technische voorbeelden van de drie pijlers (informatie, halte-accommodatie en doorstroming), ervaringen uitwisselen over openbaar vervoerprojecten en de weerslag ervan op gemeentelijk vlak,...

Om deze contactdagen op een efficiënte manier voor te bereiden en op een actuele wijze in te spelen op de behoeften van de diverse gemeenten organiseerde De Lijn een schriftelijke enquête. Meer hierover eerder in het hoofdstuk 'Marktonderzoeken'.

De Lijn stuurde naar alle Vlaamse gemeentebesturen de brochure 'Tien op tien voor bus en tram'. Deze handige folder geeft in 10 punten verschillende maatregelen weer waardoor de gemeenten, in samenwerking met de Lijn, een goed openbaar vervoerbeleid kunnen voeren. De bedoeling is het openbaar vervoer als beleidssector naar voor te schuiven in de bevoegdheden van het gemeentebestuur. In de loop van 1995 werd een katern gepubliceerd in het tijdschrift

'Terzake' van De Wakkere Burger over het openbaar vervoer en streekontwikkeling waardoor nogmaals de aandacht werd gevestigd op de relatie openbaar vervoer en gemeenten.

De verschillende prijzen van de nieuwe gesubsidieerde halte-accommodatie en mogelijkheden voor het aanschaffen van nieuwe klantvriendelijk schuilhuisjes en fietsenstallingen en afvalbakken werden in een overzichtelijke folder 'Maak het uw bus- en tramreizigers naar hun zin' weergegeven. Deze folder werd tweemaal verstuurd naar de gemeentebesturen.

Naast al deze gezamenlijke acties organiseerde elke entiteit nog diverse eigen gemeentegerichte acties met 'Op 1 Lijn' als kapstok.

sponsoring

De ondersteuning van evenementen laat, naast het vergroten van naambekendheid en imago, toe gericht te communiceren met de diverse doelgroepen. De medewerking aan diverse evenementen gebeurt voornamelijk via mediaruimte op de voertuigen en het leveren van diensten.

In 1995 richtte De Lijn haar sponsoringsactiviteiten meer op de jongeren, door mee te werken aan tal van culturele jongeren-evenementen.

De deelnemers aan **Plamuur** van CJP, de **Nekka**-nacht te Antwerpen, het **Graspop** festival te Dessel konden voordelig rijden met tram of bus.

De Lijn steunde ook de actie '**Journalist voor 1 dag**'. Deze actie die in Vlaanderen werd georganiseerd door de kranten 'Het Belang van Limburg' en 'Het Nieuwsblad/De Gentenaar' laat jongeren toe een dag mee te werken aan een speciale jongereneditie. Voor hun journalistieke opdracht konden de scholieren gratis gebruik maken van De Lijn.

In juni 1995 had opnieuw **Roefel**, Dag van het kind, plaats. De kinderen en hun begeleiders die hieraan deelnamen mochten gratis gebruik maken van bus en tram. De Lijn bood de kinderen de gelegenheid te ervaren hoe prettig, reizen met het openbaar vervoer kan zijn.

Ook op het sportieve vlak tracht De Lijn haar jong en dynamisch imago bij de jongeren over te brengen als hoofdsponsor van het **B.O.I.C.**

Studio Brussel zond tijdens de **Watersportdag** van het Bloso een hele dag uit vanuit een Lijnbus.

Zoals de vorige jaren droeg De Lijn ook in 1995 haar steentje bij tot het succes van **Open Monumentendag**, dat als thema 'Openbare Burgerlijke Gebouwen' had.

Al de deelnemers konden met een voordelig biljet de hele dag vrij reizen op het net van De Lijn.

In elke entiteit stelde De Lijn gratis 3 bussen met chauffeur ter beschikking om carroussels uit te voeren tussen verschillende bezienswaardigheden.

lokale acties

Limburg:

Op 28 mei werd het dienstenaanbod in Zuid-Limburg geherstructureerd na een intensieve studie- en voorbereidingsperiode. Dit aanbod stoelt op een tweeledig aanbod tijdens de spits en via streek-, stads-, en belbusdiensten. Deze actie werd ondersteund via een huis-aan-huisfolder.

De netplannen verschenen ook in een nieuwe lay-out.

Samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten werd met Sint-Truiden het project 'Administratie op wieltes' opgestart, waarbij De Lijn instaat voor het leveren van een bus, heringericht als administratieve dienst.



Samen met de stad Hasselt en een Nederlands studie-bureau werd een kentekenonderzoek uitgevoerd naar het in Hasselt binnen- en buitenrijdend vervoer, met als doel de kleine stadsring opnieuw in te richten.

Samen met de provinciale jeugddienst werd een grafifibus (stormkracht 10) in dienst gesteld om de jeugd te wijzen op het verschil tussen vandalisme en jongerenkultuur.

fotografie
De Lijn



In samenwerking met het Academisch Ziekenhuis Maastricht werd een grensoverschrijdend bedrijfsvervoerplan ingericht voor de Belgische werknemers.

Ook een intercitylijn Hasselt - Maastricht, met gedeelde exploitatie en opbrengsten werd opgestart.

De samenwerking met de Airshow te Kleine Brogel, in september, verliep uitstekend: 12 gelede pendelbussen verzorgden de link tussen het vliegveld en de parerings.

West-Vlaanderen:

In Oostende zorgt een avondlijn voor nachtelijke mobiliteit. De promotie-actie voor 60-plussers werd na het gekende succes verdergezet in Brugge en Oostende. Een zeer succesvolle schoollijnpas werd, in financiële samenwerking met het Brugse stadsbestuur verdeeld: 1.536 scholieren en studenten toonden de weg aan een groeiende cliënteel.

De kustbus reed in juli en augustus van De Panne naar Duinkerke, als grensoverschrijdende uitbreiding van de kusttram die zelf, met de 16 omgebouwde trams (tussenkasten) een verbeterde frequentie kreeg. Mede dankzij de synergie tussen De Lijn en Sealife te Blankenberge, Zeebrugge'95-manifestaties en andere, steeg het reizigersaantal op de kusttram in juli en augustus 1995 met 8 % ten opzichte van 1994. Een ander grensoverschrijdend project werd in oktober opgestart tussen Comines (Frankrijk) - Komen en Ieper.

In de Westhoek bieden thans drie nieuwe belbussen een antwoord op de onderkant van de mobiliteitsmarkt

In Kortrijk startte men met de proef van 5 CNG-bussen; met dit milieuvriendelijk project volgt De Lijn de technologische evolutie op de voet.

Oost-Vlaanderen:

De pendelbus tussen Flanders Expo en de Korenmarkt in Gent kende in 1995 opnieuw veel bijval bij zijn 33.110 reizigers.

31.933 bezoekers aan de Gentse feesten vonden hun heil in de twaalf nachtbussen.

Meer en meer organisatoren van massamanifestaties, zoals de Vredesfeesten te Sint-Niklaas, het Festival van Vlaanderen en andere, werken samen met De Lijn voor een Park & Ride-verbinding.



Actieve medewerking werd verleend aan woon - school-acties in Gent en Aalst.

Vlaams-Brabant:

Het busplan Leuven speelde een belangrijke rol in de verbeterde verkeersleefbaarheid. Een hogere frequentie met de stadsomgeving en rechtstreekse verbindingen leverden aanzienlijk meer ontwaarding op. Ook de zaterdag-winkelbus te Halle zorgt voor een lagere verkeersdruk in de binnenstad. Voor de ontsluiting van de nationale luchthaven te Zaventem wordt actief meegewerkt aan de mobiliteitsstudie. De Lijn ondersteunt tevens de organisatie van diverse bedrijfsvervoerplannen.

Zoals in de andere entiteiten werden de nieuwe dienstregelingsboekjes uitgegeven volgens de nieuw gekozen lay-out.

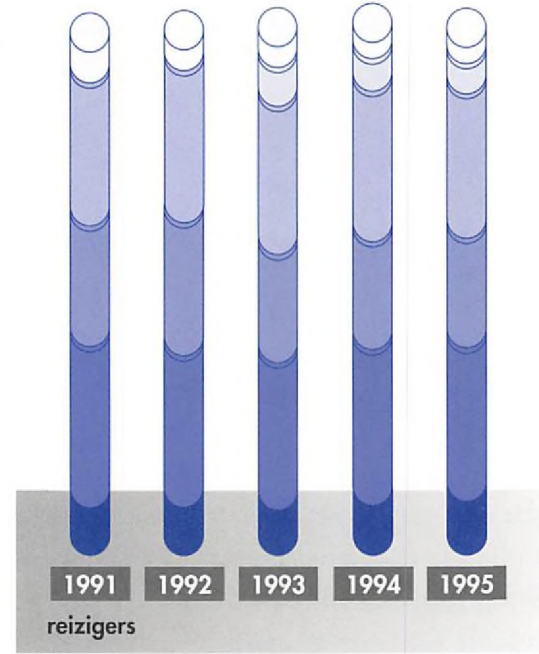
Op lokaal vlak verleenden de entiteiten van De Lijn hun medewerking aan diverse culturele of sportieve activiteiten.

45



de Wereld van de Mobiliteit

FTI Technoland
Hal 1, stand 1417 en 1430
Flanders Expo Gent
15-21 april 1996



Vervoerde reizigers per aard van vervoerbewijs

in duizenden reizigers

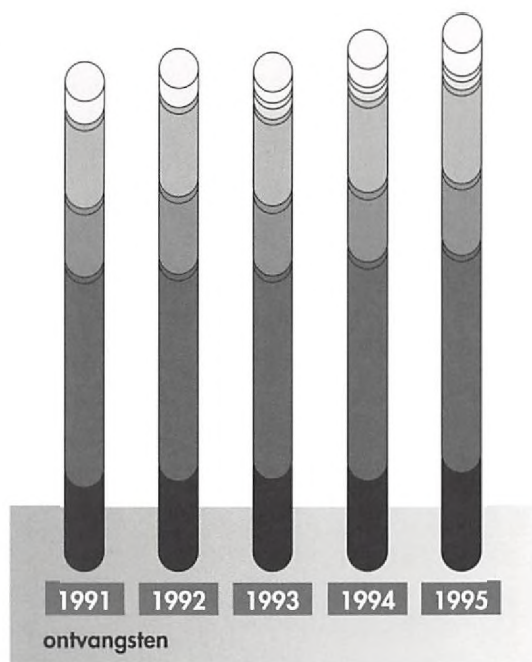
	biljetten		kaarten		GEWONE, STAD, VOORSTAD		abonnementen	
	AANTAL	%	AANTAL	%	AANTAL	%	AANTAL	%
							SCHOOL	
Antwerpen	9.291	10,97	30.507	36,01	19.501	23,02	21.757	25,68
Oost-Vlaanderen	5.432	10,68	14.809	29,13	8.909	17,52	16.033	31,54
Vlaams-Brabant	2.555	6,45	9.114	23,00	14.322	36,14	8.062	20,34
Limburg	710	4,22	3.345	19,88	2.035	12,09	8.864	52,68
West-Vlaanderen	2.650	9,92	8.323	31,15	2.684	10,05	7.584	28,39
Totaal 1995	20.638	9,43	66.098	30,22	47.451	21,69	62.300	28,48
Totaal 1994	18.980	8,60	66.736	30,25	47.121	21,36	64.584	29,27
Totaal 1993	17.066	7,79	63.148	28,82	46.764	21,35	64.093	29,26
Totaal 1992	18.118	8,15	65.274	29,97	57.546	26,42	65.516	30,08
Totaal 1991	17.667	8,15	69.775	32,19	52.038	24,01	61.671	28,45

46

Ontvangsten per aard van vervoerbewijs

in duizenden franken

	biljetten		kaarten		GEWONE, STAD, VOORSTAD		abonnementen	
	BEDRAG	%	BEDRAG	%	BEDRAG	%	BEDRAG	%
							SCHOOL	
Antwerpen	314.982	19,74	754.284	47,26	224.762	14,08	227.598	14,26
Oost-Vlaanderen	182.768	20,00	363.647	39,80	111.525	12,21	178.929	19,58
Vlaams-Brabant	121.747	15,30	298.416	37,51	178.004	22,37	115.113	14,47
Limburg	42.124	9,31	155.286	34,34	60.154	13,30	161.241	35,65
West-Vlaanderen	133.390	19,48	288.015	42,06	48.108	7,02	117.274	17,13
Totaal 1995	795.011	17,90	1.859.648	41,86	622.553	14,01	800.155	18,01
Totaal 1994	726.338	16,79	1.865.354	43,11	603.367	13,95	780.454	18,04
Totaal 1993	730.916	17,35	1.743.471	41,39	594.970	14,12	759.562	18,03
Totaal 1992	729.467	17,63	1.758.729	42,50	666.469	16,10	764.602	18,48
Totaal 1991	659.941	16,39	1.800.615	44,72	593.168	14,73	718.461	17,84



NMBS/DE LIJN		bijzondere diensten		evenementen		andere		totaal
AANTAL	%	AANTAL	%	AANTAL	%	AANTAL	%	TOTAAL
1.313	1,55	2.280	2,69	62	0,07	17	0,02	84.727
3.624	7,13	1.898	3,73	130	0,26	5	0,01	50.840
4.521	11,41	959	2,42	94	0,24	1	0,00	39.628
1.115	6,63	739	4,39	19	0,11	0	0,00	16.827
2.443	9,14	2.709	10,14	298	1,12	25	0,09	26.718
13.016	5,95	8.585	3,92	603	0,28	48	0,02	218.740
14.274	6,47	8.385	3,80	450	0,20	115	0,05	220.645
16.873	7,70	8.999	4,11	0	0	2.138	0,98	219.081
0	05	0	0	0	0	11.355	5,21	217.811
0	0	0	0	0	0	15.617	7,20	216.170



NMBS/DE LIJN		bijzondere diensten		evenementen		andere		totaal
BEDRAG	%	BEDRAG	%	BEDRAG	%	BEDRAG	%	BEDRAG
13.036	0,82	53.854	3,37	3.283	0,21	4.095	0,26	1.595.894
34.363	3,76	35.954	3,94	4.473	0,49	1.979	0,22	913.637
41.961	5,27	33.118	4,16	6.133	0,77	1.073	0,13	795.564
10.580	2,34	21.315	4,71	690	0,15	840	0,19	452.230
24.022	3,51	57.312	8,37	9.994	1,46	6.686	0,98	684.802
123.962	2,79	201.553	4,54	24.573	0,55	14.672	0,33	4.442.127
123.110	2,85	187.374	4,33	21.847	0,50	18.615	0,43	4.326.459
137.793	3,27	170.078	4,04	0	0	75.624	1,80	4.212.414
0	05	0	0	0	0	219.192	5,30	4.138.459
0	0	0	0	0	0	254.5397	6,32	4.026.724

Netstructuur

situatie op 31 december 1995

Entiteiten	Busnet						Tramnet		Trolleybus	
	EIGEN BEHEER		VERHUURDERS		TOTAAL		AANTAL	LENGTE	AANTAL	LENGTE
	AANTAL	LENGTE	AANTAL	LENGTE	AANTAL	LENGTE				
Antwerpen	44	1.492,12	30	1.218,49	74	2.710,61	10	86,96	-	-
Limburg	53	2.341,00	23	1.253,50	76	3.594,50	-	-	-	-
Oost-Vlaanderen	36	1.052,90	49	1.650,86	85	2.703,77	3	29,99	1	8,30
Vlaams-Brabant	45	1.522,25	16	794,28	61	2.316,53	-	-	-	-
West-Vlaanderen	42	1.306,00	33	786,00	75	2.092,00	1	65,00	-	-
Totaal 1995	220	7.714,27	151	5.703,13	371	13.417,41	14	181,95	1	8,30
Totaal 1994	229	7.997,81	139	5.466,60	378	13.551,38	14	181,94	1	8,30
Totaal 1993	225	7.986,88	152	5.521,41	378	13.510,29	14	180,08	1	8,30
Totaal 1992	217	8.053,66	148	6.307,29	365	13.573,56	14	180,08	1	8,30
Totaal 1991	216	20.918,88	145	12.564,38	361	33.483,25	14	179,18	1	8,30



Bijzondere vormen van geregeld vervoer

situatie op 31 december 1995

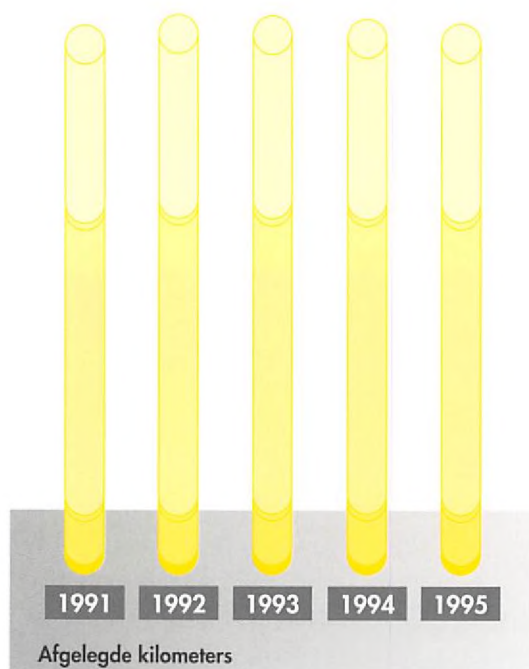
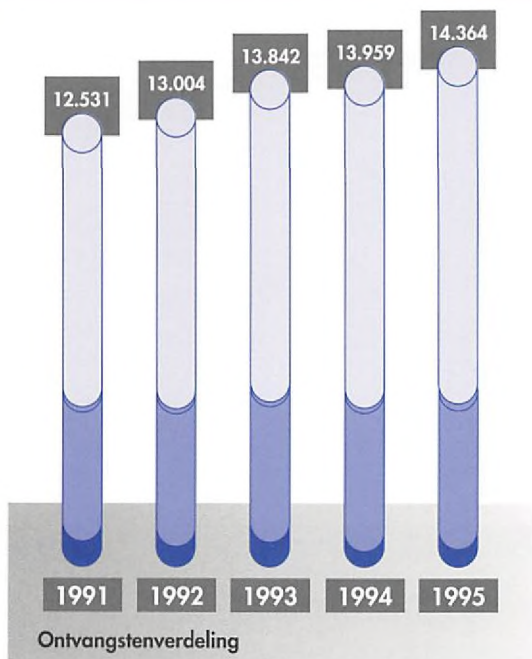
Entiteiten	Exploitatiewijze				Totaal	
	IN EIGEN BEHEER		VERHUURDERS		AANTAL	LENGTE KM
	AANTAL	LENGTE KM	AANTAL	LENGTE KM		
Antwerpen	119	1.590	657	19.673	776	21.263
Limburg	29	320	428	12.389	457	12.709
Oost-Vlaanderen	116	744	509	10.655	625	11.399
Vlaams-Brabant	56	490	498	11.694	554	12.184
West-Vlaanderen	231	1.934	449	9.729	680	11.663
Totaal 1995	551	5.078	2.541	64.140	3.092	69.218
Totaal 1994	559	5.007	2.626	65.929	3.185	70.936
Totaal 1993	505	5.135	2.536	65.731	3.041	70.866
Totaal 1992	515	5.216	2.664	70.057	3.179	75.273
Totaal 1991	564	6.084	2.864	75.883	3.428	81.967



	1991	1992	1993	1994	1995
Exploitatiekosten*	12.531,4	13.004,9	13.842,1	13.959,9	14.364,6
Subsidies + kapitaalsubsidies	7.889,5	8.413,1	9.035,9	9.339,5	9.611,8

* inclusief 3.225,2 vergoedingen aan exploitanten ('95)

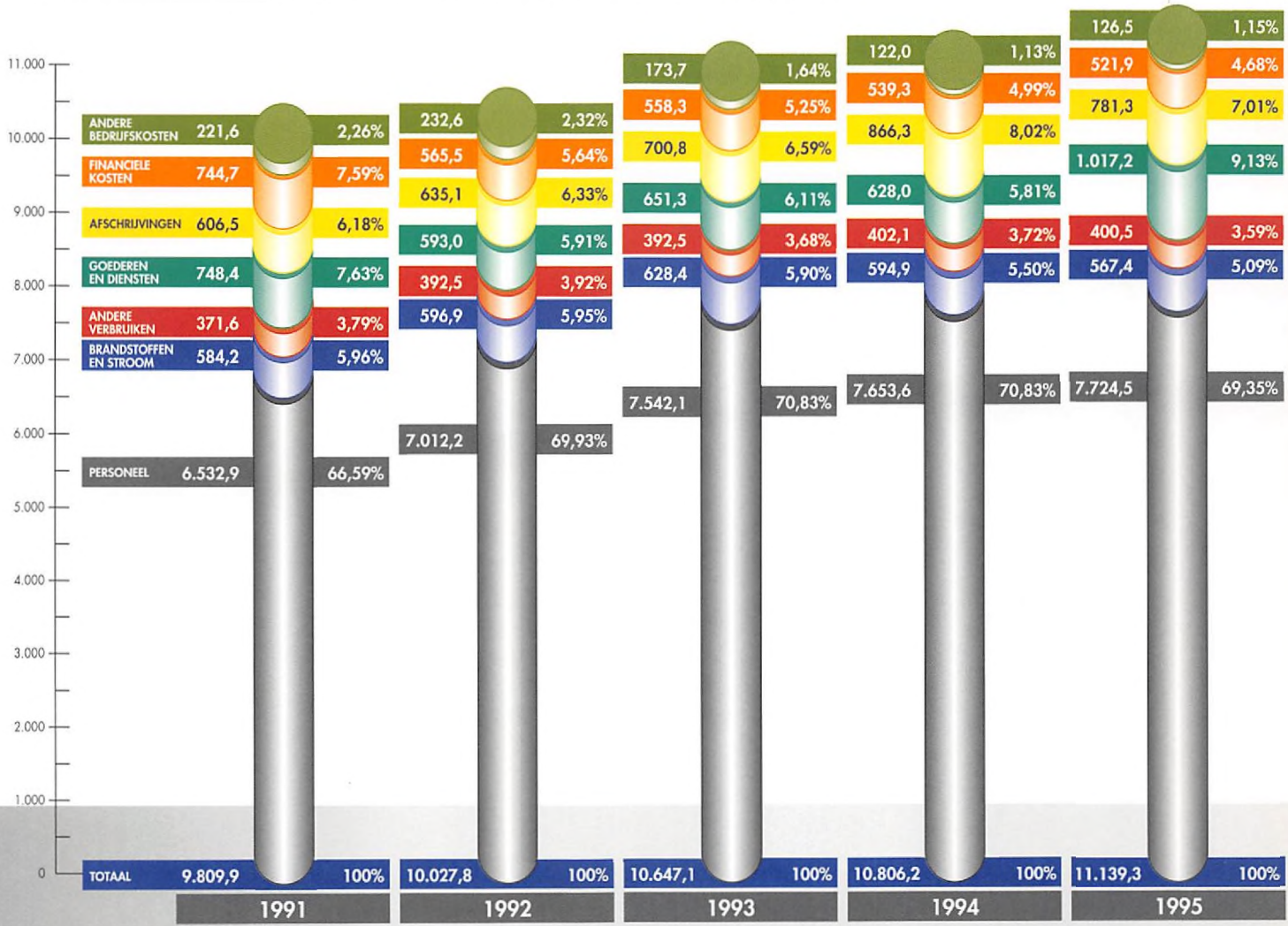
	1991	1992	1993	1994	1995
Netto vervoer- ontvangsten	4.026,7	4.138,5	4.212,4	4.326,5	4.442,1
Andere bedrijfs- ontvangsten	615,2	453,3	593,8	294,0	332,7



Afgelegde kilometers

Cijfergegevens voor 1995	TROLLEY		TRAM			AUTOBUSDIENSTEN			ALLE DIENSTEN TESAMEN
				EIGEN BEHEER	EXPLOITANTEN	TOTAAL			
Antwerpen			7.255.077	18.553.735	9.243.615	27.797.350	35.052.427		
Limburg				10.386.556	8.885.063	19.271.619	19.271.619		
Oost-Vlaanderen	682.045		2.274.533	12.672.311	8.552.704	21.225.015	24.181.593		
Vlaams-Brabant				14.793.427	5.806.308	20.599.735	20.599.735		
West-Vlaanderen			1.755.399	10.382.345	5.632.076	16.014.421	17.769.820		
Totaal 1995	682.045	11.285.009	66.788.374	38.119.766	104.908.140	116.875.194			
Totaal 1994	704.230	11.446.971	67.425.805	38.558.809	105.984.614	118.135.815			
Totaal 1993	689.706	11.612.058	67.370.670	39.162.301	106.532.971	118.834.735			
Totaal 1992	706.007	11.246.686	68.028.869	39.235.664	107.264.533	119.217.226			
Totaal 1991	726.220	11.117.324	66.806.537	37.994.799	104.801.336	116.644.880			

Exploitatiekosten in miljoenen frank en in % (zie analytische exploitatierekening pg 78)



fotografie
De Lijn



fotografie

Jan Vertommen

Ongevallen - Voorzorgsmaatregelen en beheer

Arbeidsongevallen

in dienst met en zonder werkverlet

Arbeidsongevallen in dienst met en zonder werkverlet	aantal	doden	bestendige, gedeeltelijke of tijdelijke arbeidsongeschiktheid	zonder werkverlet
Antwerpen	141	–	86	55
Limburg	15	–	9	6
Oost-Vlaanderen	73	–	44	29
Vlaams-Brabant	42	–	20	22
West-Vlaanderen	30	–	19	11
Centrale diensten	2	–	1	1
Totaal	303	–	179	124

Arbeidsongevallen

op de weg van het werk

Arbeidsongevallen op de weg van het werk	aantal	doden	bestendige, gedeeltelijke of tijdelijke arbeidsongeschiktheid	zonder werkverlet
Antwerpen	25	–	21	4
Limburg	2	–	1	1
Oost-Vlaanderen	2	–	1	1
Vlaams-Brabant	7	–	7	–
West-Vlaanderen	3	–	1	2
Centrale diensten	2	–	2	–
Totaal	41	–	33	8

Veiligheidspremies

Er worden premies uitgelooft per ploeg, voor periodes van 100, 150, 200 dagen, enz. zonder ongeval met werkverlet.

Deze premies worden verhoogd met 20 % voor de ploegen die gedurende de betrokken periode geen ongeval met werkverlet op de weg van het werk hebben moeten betreuen.

Uitslagen

60 ploegen namen deel aan de veiligheidsactie; volgende records spreken voor zich:

3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

ploeg 10 van Antwerpen, beweging Wuustwezel, 25 arbeiders

ploeg 2 van Antwerpen, beweging Turnhout II, 58 arbeiders

1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

ploeg 24 van Vlaams-Brabant, beweging Asse, 34 arbeiders



Ongevallen weg

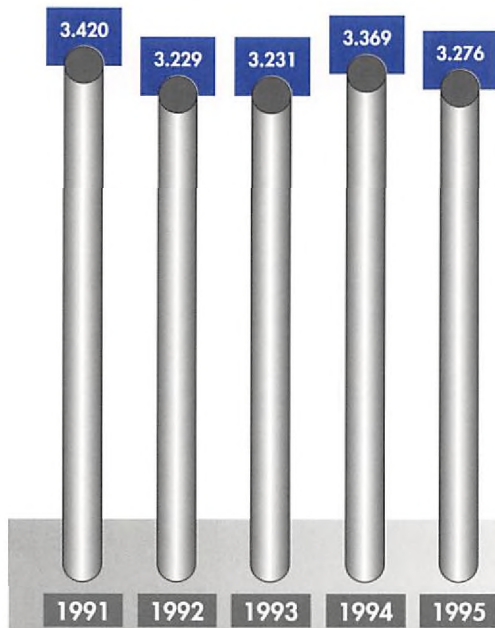
Ongevallen weg	aantal	doden		zwaargekwetsten		lichtgekwetsten	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	1.017	-	-	3	-	151	26
Limburg	230	-	-	-	-	23	14
Oost-Vlaanderen	789	-	-	1	1	73	31
Vlaams-Brabant	840	-	2	-	2	75	26
West-Vlaanderen	399	-	-	-	-	59	28
Centrale diensten	1	-	-	-	-	-	-
Totaal	3.276	-	2	4	3	381	135

Ongevallen spoor

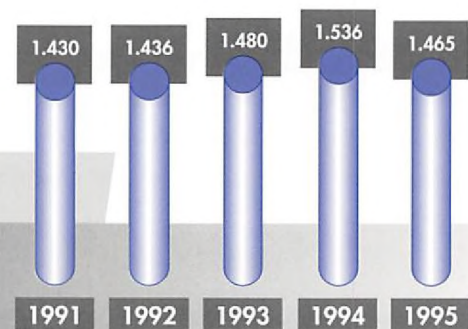
54

Ongevallen spoor	aantal	doden		zwaargekwetsten		lichtgekwetsten	
		reizigers	derden	reizigers	derden	reizigers	derden
Antwerpen	909	-	1	-	5	70	60
Oost-Vlaanderen	412	-	1	1	1	42	13
West-Vlaanderen	144	-	2	-	2	15	17
Totaal	1.465	-	4	1	8	127	90

Ongevallen weg



Ongevallen spoor





fotografie

Stefaan Van Hul



fotografie

Jan Vertommen

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, Hendrik Consciencestraat 1 te 2800 Mechelen, om aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verwerven, overeenkomstig de bepalingen en van hogervermeld Koninklijk Besluit en van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, tegen inschrijving in het aandelenregister.

De aandeelhouders dienen volgende documenten voor te leggen:

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

Artikel 6 §2 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 te Antwerpen, van de Maatschappij voor het Intercommunaal te 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 Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest en afsluiting van de ontbinding.

Overeenkomstig artikel 8, tweede lid van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, zoals gewijzigd bij 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 werden een aantal aandelen aan toonder van de NMVB aangeboden.

Kapitalen

Op balansdatum hadden het Vlaamse gewest, de provincies, de gemeenten en de particulieren volgende inschrijvingen op kapitalen:

Vlaamse gewest	692.459.000
Provincies	182.450.000
Gemeenten	304.839.000
Particulieren	3.692.000
Totaal	1.183.440.000

Aandelen

Als vergoeding voor hun inbreng werden:

- na herrekening van de netto-boekwaarden voor de materiële vaste activa op basis van een gelijke waarderingsregel
- na een taxatie van de waarde van de onroerende goederen (gedeelte terreinen en gebouwen)
- rekening gehouden met de kapitaal-subsidies van de Staat,



volgende aantallen aandelen VVM zonder nominale waarde toegekend:

Aandeelhouders	aantallen	quota's
Vlaamse gewest	1.229.131	71,40
Provincies	183.057	10,63
Gemeenten	305.611	17,75
Particulieren	3.692	0,22
Totaal	1.721.491	100,00

Aandelen zonder nominale waarde, aantallen:

Vlaamse gewest 1.229.131

Provincies

Antwerpen 44.004
 Oost-Vlaanderen 23.971
 Vlaams-Brabant 47.450
 Limburg 28.396
 West-Vlaanderen 39.236

Gemeenten

Aalst 1.623
 Aalter 224
 Aarschot 469
 Aartselaar 160
 Affligem 381
 Aggl. Brussel 16.931
 Alveringem 214
 Antwerpen 103.129
 Anzegem 178
 Ardoie 86
 Arendonk 163
 Asse 978
 Assenede 109
 Avelgem 59
 Beernem 104
 Beerse 48
 Beersel 771
 Begijnendijk 205
 Bekkevoort 700
 Beringen 600
 Berlaar 30

Berlare 101
 Bertem 565
 Beveren 290
 Bierbeek 30
 Bilzen 254
 Blankenberge 1.430
 Bocholt 22
 Bonheiden 213
 Boom 276
 Borgloon 100
 Borsbeek 110
 Brakel 430
 Brasschaat 766
 Brecht 249
 Bredene 40
 Bree 59
 Brugge 4.364
 Damme 92
 De Haan 523
 De Panne 3.252
 Deerlijk 358
 Deinze 206
 Dentergem 161
 Dessel 81
 Destelbergen 1.118
 Diest 728
 Diksmuide 464
 Dilbeek 1.231
 Dilsen 233
 Drogenbos 60
 Duffel 244
 Evergem 846
 Galmaarden 112
 Geel 396
 Geetbets 70
 Genk 2.113
 Gent 65.952
 Geraardsbergen 1.179
 Gingelom 171
 Glabbeek 199
 Gooik 814
 Grimbergen 1.023

Grobbendonk.....	59	Koksijde	3.463
Haacht	850	Kortesseem	158
Halen	18	Kortrijk	3.372
Halle	2.498	Kraainem.....	273
Hamme	468	Kruikebeke.....	1.290
Harelbeke.....	409	Kruishoutem	159
Hasselt	2.538	Kuurne	65
Hechtel-Eksel	66	Laakdal	98
Heers	196	Laarne.....	373
Heist-op-den-Berg.....	321	Lanaken.....	805
Herent	201	Langemark-Poelkapelle	141
Herentals	180	Lede	141
Herenthout.....	70	Ledegem.....	139
Herk de Stad.....	129	Lennik	1.358
Herne.....	36	Leopoldsburg	26
Herselt.....	127	Leuven.....	4.479
Herzele	345	Lier	931
Heusden-Zolder	210	Lierde.....	24
Heuvelland	297	Lille	81
Hoegaarden	83	Linkebeek	104
Hoeilaart	184	Linter.....	115
Hoeselt.....	34	Lo-Reninge	267
Holsbeek	31	Lochristi	479
Hooglede	83	Lokeren	453
Hoogstraten	184	Londerzeel	208
Horebeke.....	72	Lovendegem.....	499
Houthalen-Helchteren	390	Lubbeek.....	704
Houthulst	229	Maaseik	439
Hulshout	19	Maasmechelen	273
Ichtegem.....	57	Machelen	161
Ieper	661	Maldegem	34
Izegem	150	Mechelen.....	4.677
Jabbeke.....	66	Meerhout.....	166
Kampenhout.....	738	Meeuwen-Gruitrode	78
Kapellen	652	Meise	573
Kasterlee	50	Menen	1.574
Keerbergen.....	1230	Merelbeke	298
Kinrooi	90	Merksplas.....	55
Kluisbergen.....	40	Mesen	82
Knesselare	174	Middelkerke.....	1.199
Knokke-Heist	5.695	Mol.....	172
Koekelare	98	Moorslede	44



Mortsel	136	Tielt-Winge	1.005
Nevele	531	Tienen	1.400
Nieuwerkerken	46	Tongeren	1.613
Nieuwpoort	1.423	Tremelo	213
Ninove	1.914	Turnhout	1.165
Olen	52	Veurne.....	766
Oostende.....	3.363	Vilvoorde.....	600
Oosterzele	110	Vleteren.....	180
Oostkamp.....	213	Voeren	70
Oud-Heverlee	16	Vosselaar.....	26
Oud-Turnhout	88	Wellen	53
Oudenaarde	236	Wemmel.....	539
Overijse	335	Wervik	430
Peer	180	Westerlo	208
Pepingen	368	Westmalle.....	164
Poperinge.....	436	Wetteren.....	540
Putte.....	262	Wevelgem	889
Ranst.....	348	Wezembeek-Oppem	40
Ravels	227	Wielsbeke	83
Retie	111	Wijnegem.....	419
Riemst	1.367	Wingene	303
Rijkevorsel	107	Wommelgem.....	435
Roeselare.....	339	Wortegem-Petegem	25
Roosdaal	194	Wuustwezel	1.098
Rotselaar	180	Zandhoven	98
Ruiselede.....	161	Zaventem.....	665
Rumst	944	Zedelgem	121
Scherpenheuvel-Zichem	28	Zeke	133
Schilde	306	Zoersel	19
Schoten	714	Zomergem	758
St.-Genesius-Rode	640	Zonhoven	258
St.-Katelijne-Waver.....	393	Zonnebeke.....	96
St.-Lievens-Houtem.....	182	Zottegem	99
St.-Niklaas	290	Zoutleeuw	38
St.-Pieters-Leeuw.....	1.186	Zutendaal	357
St.-Truiden.....	1.612	Zwijndrecht.....	154
Stabroek.....	743	Totaal	305.611
Staden	233	Aandelen, aan toonder	3.692
Steenokkerzeel	568	Algemeen totaal	1.721.491
Temse.....	1.111		
Tervuren	432		
Tielt.....	281		

fotografie
Stefaan Van Hul



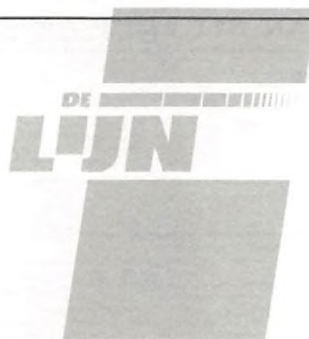
Balans op 31 december 1995

ACTIVA		in duizenden F	
VASTE ACTIVA	1995	1994	
Oprichtingskosten	16.660	9.482	
Materiële vaste activa	13.230.837	10.501.498	
Terreinen en gebouwen	3.050.401	3.037.411	
Installaties, machines en uitrusting	710.534	747.978	
Meubilair en rollend materieel	2.067.302	4.580.123	
Leasing en soortgelijke rechten	4.276.376	0	
Overige materiële vaste activa	34.742	33.378	
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	3.091.482	2.102.608	
Financiële vaste activa	8.578	8.716	
Verbonden ondernemingen			
Deelnemingen	7.500	7.500	
Andere financiële vaste activa			
Aandelen	59	59	
Vorderingen en borgtochten in contanten	1.019	1.157	
VLOTTENDE ACTIVA			
Vorderingen op meer dan een jaar	815.119	853.539	
Overige vorderingen	815.119	853.539	
Vorraden en bestellingen in uitvoering	483.358	515.036	
Vorraden			
Grond- en hulpstoffen	475.057	510.282	
Goederen in bewerking	3.516	3.975	
Bestellingen in uitvoering	4.785	779	
Vorderingen op ten hoogste een jaar	1.090.396	2.305.126	
Handelsvorderingen	212.305	553.323	
Overige vorderingen	878.091	1.751.803	
Geldbeleggingen	73.053	74.252	
Overige beleggingen	73.053	74.252	
Liquide middelen	200.051	76.795	
Overlopende rekeningen	880.681	52.864	
TOTAAL ACTIVA	16.798.733	14.397.308	



Balans op 31 december 1995

PASSIVA		in duizenden F	
EIGEN VERMOGEN	1995	1994	
Kapitaal	1.183.440	1.183.440	
Geplaatst kapitaal	1.183.440	1.183.440	
Reserves	62.226	62.226	
Beschikbare reserves	62.226	62.226	
Overgedragen verlies	- 832.081	- 853.999	
Kapitaalsubsidies	3.191.073	2.213.756	
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN			
Voorzieningen voor risico's en kosten	614.163	255.372	
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	265.750	0	
Grote herstellings- en onderhoudswerken	86.450	0	
Overige risico's en kosten	261.963	255.372	
SCHULDEN			
Schulden op meer dan een jaar	4.425.244	4.858.263	
Financiële schulden			
Niet achtergestelde obligatieleningen	674.408	701.252	
Kredietinstellingen	3.743.327	4.149.502	
Handelsschulden			
Overige schulden	7.509	7.509	
Schulden op ten hoogste een jaar	4.489.605	6.032.151	
Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	1.333.019	1.301.931	
Financiële schulden			
Kredietinstellingen	31.345	1.627.978	
Handelsschulden			
Leveranciers	1.139.721	1.157.094	
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	52.554	57.137	
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldiging en sociale lasten			
Belastingen	236.262	238.161	
Bezoldigingen en sociale lasten	1.548.937	1.541.044	
Overige schulden	147.767	108.806	
Overlopende rekeningen	3.665.063	646.099	
TOTAAL PASSIVA	16.798.733	14.397.308	



Resultatenrekening op 31 december 1995

KOSTEN		in duizenden F	
BEDRIJFSRESULTATEN		1995	1994
<i>Bedrijfskosten</i>		14.080.098	13.890.168
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen			
Inkopen		968.114	1.141.830
Wijziging in voorraad		17.036	72.702
Diensten en diverse goederen		4.126.915	4.032.492
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen		7.812.460	7.778.292
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		763.195	711.841
Waardevermindering op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen		9.540	138.624
Voorzieningen voor risico's en kosten		358.791	- 4.407
Andere bedrijfskosten		24.047	18.794
FINANCIËLE RESULTATEN			
<i>Financiële kosten</i>		531.149	550.005
Kosten van schulden		436.589	498.935
Waardeverminderingen op vlottende activa		91.000	49.540
Andere financiële kosten		3.560	1.530
UITZONDERLIJKE RESULTATEN			
<i>Uitzonderlijke kosten</i>		120.850	55.896
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen		104.584	3.085
Andere uitzonderlijke kosten		16.266	52.811
<i>Belastingen op het resultaat</i>		559	566
Belastingen		559	566
TOTAAL KOSTEN		14.732.656	14.496.635
OVERGEDRAGEN VERLIES VAN HET BOEKJAAR			
<i>Overgedragen verlies van het boekjaar</i>		853.999	853.999
overgedragen verlies van het boekjaar		853.999	853.999
TOTAAL		15.586.655	15.350.634

Resultatenrekening op 31 december 1995

OPBRENGSTEN

BEDRIJFSRESULTATEN	1995	1994
Bedrijfsopbrengsten	14.524.779	14.419.956
Omzet	13.982.902	13.653.385
Wijziging in de voorraad goederen in bewerking en gereed produkt en in de bestellingen in uitvoering	3.489	- 1.526
Geproduceerde vaste activa	179.401	279.535
Andere bedrijfsopbrengsten	358.987	488.562

FINANCIËLE RESULTATEN

Financiële opbrengsten	102.085	55.138
Opbrengsten uit financiële vaste activa	1.251	3.756
Opbrengsten uit vlottende activa	4.151	4.173
Andere financiële opbrengsten	96.683	47.209

UITZONDERLIJKE RESULTATEN

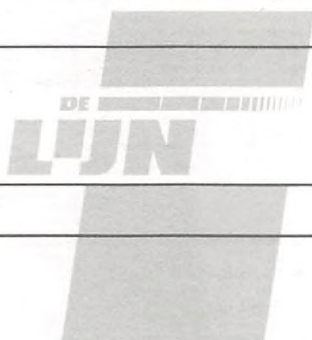
Uitzonderlijke opbrengsten	127.710	21.541
Terugneming van afschrijvingen en waardeverminderingen	0	27
Meerwaarden bij de realisatie van vaste activa	5.979	2.000
Andere uitzonderlijke opbrengsten	121.731	19.514

TOTAAL OPBRENGSTEN	14.754.574	14.496.635
---------------------------	-------------------	-------------------

OVER TE DRAGEN VERLIES

Over te dragen verlies	832.081	853.999
over te dragen verlies	832.081	853.999

TOTAAL	15.586.655	15.350.634
---------------	-------------------	-------------------



Toelichting

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.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden op het actief van de balans geboekt voor hun aanschaffingswaarde (aanschaffings- of vervaardigingsprijs).

De afschrijvingen worden gedaan op basis van de lineaire methode, tegen de jaarlijkse percentages die hieronder worden aangeduid.

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.

	Levensduur	Voet
- gebouwen	40 jaar	2,5 %
- verbouwingswerken gebouwen en vernieuwingswerken	20 jaar	5 %
- sporen	25 jaar	4 %
- bovenleidingen	20 jaar	5 %
- tractiestations	20 jaar	5 %
- zware uitrustingsgoederen	20 jaar	5 %
- machines	10 jaar	10 %
- spoorrijtuigen	30 jaar	3,3 %
- autobussen	14 jaar	7,14 %
- trolleybussen	25 jaar	4 %
- wegvoertuigen	10 jaar	10 %
- personenwagens	5 jaar	20 %
- meubilair	10 jaar	10 %
- midbussen	10 jaar	10 %
- informaticamaterieel: software en hardware	5 jaar	20 %
- vernieuwing activa en aankoop tweedehandsgoederen	op de overblijvende levensduur	
- rollend materieel in leasing (sale and lease back spoorrijtuigen)	afschrijving over de resterende levensduur volgens het oorspronkelijk afschrijvingsplan	

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.

Geactiveerde intresten (Project Punt-aan-de-Lijn):

1993	20.504.606
1994	37.842.793
1995	23.929.798

Deze bedragen werden opgenomen in de aanschaffingswaarde van de Activa in aanbouw en vooruitbetalingen.

In het boekjaar 1995 vonden twee instalment-sale transacties plaats m.b.t. het rollend materieel, voor een verkoopwaarde van 3.786 miljoen BEF, welke niet in de staat van de materiële vaste activa werden opgenomen, omdat er geen wijziging plaatsvond in de netto-boekwaarden van de betrokken vaste activa.

Vordering op meer dan een jaar, vorderingen op ten hoogste een jaar en borgtochten in contanten

De vorderingen en borgtochten in contanten worden geboekt voor hun nominale waarde. Waardeverminderingen worden geboekt in geval van oninbaarheid. In de vorderingen op ten hoogste één jaar is onder "Handelsvorderingen" een bedrag opgenomen van 25.563.250 voor het resterende saldo voor de compensatievergoeding 1985 en bij "Overige vorderingen" een bedrag van 155.515.000 als saldo op de staatstoelage van 1985.

Voor deze vorderingen werd in 1995 een waardevermindering geboekt van respectievelijk 13 miljoen BEF en 78 miljoen BEF.

Vorraden en bestellingen in uitvoering

De waarde van de grond- en hulpstoffen wordt bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen.

Toelichting

De waardeverminderingen worden forfaitair geboekt om rekening te houden met de depreciatie van de voorraden.

De goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering worden geboekt tegen vervaardigingsprijs.

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 zich voordoen in de loop van het boekjaar en betrekking hebben op de volgende boekjaren, o.a. vooruitbetaalde huur ten bedrage van 810 miljoen BEF, evenals de opbrengsten met betrekking tot het boekjaar, maar 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 transactie na genoeg gelijk loopt met de initiële afschrijvingstermijn;
- op het passief: de kosten met betrekking tot het boekjaar, maar te betalen tijdens het volgende boekjaar evenals de opbrengsten, verworven in de loop van het boekjaar, maar toe te rekenen aan de volgende boekjaren; onder andere de opbrengsten en meerwaarden met betrekking tot de alternatieve financieringstransacties ten bedrage van 3 miljard BEF. 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.

Voorziening voor risico's en kosten

Bij de afsluiting van ieder boekjaar wordt overgegaan tot het onderzoek van de staat der voorzieningen ten einde toevoegingen, terugnemingen of annulaties te doen.

Voorzieningen worden gevormd voor kostenrisico's als eigen verzekeraar voortvloeiend uit schade aan derden en arbeidsongevallen.

Voor de pensioenverplichtingen m.b.t. de dienstjaren vóór 1.1.1992 werd in 1995 een eerste bedrag voorzien van 265,75 miljoen BEF.

Voor grote herstellings- en onderhoudswerken aan de trams werd een provisie voorzien van 86,45 miljoen BEF ten laste van het boekjaar 1995.

Schulden op meer dan een jaar en schulden op ten hoogste een jaar

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

Kapitaalsubsidie

In duizenden franken

Toekenning '93:	348.409
'94:	1.390.238
'95:	1.344.859
Totaal:	3.083.506

Ontvangen Betaling '93:	147.750
'94:	1.178.805
'95:	1.641.865
Totaal:	2.968.420

Te ontvangen per 31.12.95: 115.086

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.



Toelichting

In duizenden franken

Staat van de oprichtingskosten

Kosten bij uitgifte van leningen en disagio

Netto boekwaarde per 31.12.1994:		9.482
Mutaties tijdens het boekjaar:		7.178
Nieuwe kosten	8.480	
Afschrijvingen	0	
Andere	- 1.302	
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		16.660

Staat van de immateriële vaste activa

Kosten van onderzoek en ontwikkeling

Waarde per 31.12.1994:		36.096
Mutaties tijdens het boekjaar:		0
Aanschaffing met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	0	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:		36.096
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:		36.096
Mutaties tijdens het boekjaar:		0
Geboekt via de resultatenrekening	0	
Afschrijvingen en waardevermindering per 31.12.1995:		36.096
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		0

Staat van de materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen

Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:		5.664.652
Mutaties tijdens het boekjaar:		188.534
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	6.488	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	- 6.122	
Overboekingen van een post naar een andere	188.168	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:		5.853.186
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:		2.627.241
Mutaties tijdens het boekjaar:		175.544
Geboekt via de resultatenrekening	181.450	
Teruggenomen	0	
Afgeboekt	- 5.906	
Overboekingen van een post naar een andere	0	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1995:		2.802.785
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		3.050.401

Installaties, machines en uitrusting

Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:		1.950.226
Mutaties tijdens het boekjaar:		29.117
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	27.297	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	- 25.422	
Overboekingen van een post naar een andere	27.242	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:		1.979.343

Toelichting

	In duizenden franken
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:	1.202.248
Mutaties tijdens het boekjaar:	66.561
Geboekt via de resultatenrekening	92.027
Teruggenomen	0
Afgeboekt	- 25.422
Overboekingen van een post naar een andere	- 44
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1995:	1.268.809
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:	710.534
Meubilair en rollend materieel	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:	9.120.874
Mutaties tijdens het boekjaar:	- 3.306.673
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	41.644
Overdrachten en buitengebruikstellingen (1)	- 3.924.977
Overboekingen van een post naar een andere	576.660
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:	5.814.201
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:	4.540.751
Mutaties tijdens het boekjaar:	- 793.852
Geboekt via de resultatenrekening	455.521
Teruggenomen	0
Afgeboekt (2)	- 1.249.417
Overboekingen van een post naar een andere	44
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1995:	3.746.899
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:	2.067.302
Leasing en soortgelijke rechten	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:	0
Mutaties tijdens het boekjaar:	4.412.477
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	4.412.477
Overdrachten en buitengebruikstellingen	0
Overboekingen van een post naar een andere	0
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:	4.412.477
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:	0
Mutaties tijdens het boekjaar:	136.101
Geboekt via de resultatenrekening	136.101
Teruggenomen	0
Afgeboekt	0
Overgeboekt van een post naar een andere	0
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1995:	136.101
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:	4.276.376



(1) inclusief overdracht van 3.779.147 tgv de verkoop van tramrijtuigen en bussen wegens de sale-and-lease-back en de sale-and-rent-back

(2) inclusief overdracht van 1.103.587 tgv de verkoop van tramrijtuigen en bussen wegens de sale-and-lease-back en de sale-and-rent-back

Toelichting

		In duizenden franken
Overige materiële vaste activa		
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:		79.851
Mutaties tijdens het boekjaar:		4.044
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	3.862	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	0	
Overboekingen van een post naar een andere	182	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:		83.895
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1994:		46.473
Mutaties tijdens het boekjaar:		2.680
Geboekt via de resultatenrekening	2.680	
Teruggenomen	0	
Afgeboekt	0	
Overgeboekt van een post naar een andere	0	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per 31.12.1995:		49.153
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		34.742
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994:		2.102.608
Mutaties tijdens het boekjaar:		988.874
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	1.781.132	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	- 6	
Overboekingen van een post naar een andere	- 792.252	
Aanschaffingswaarde per 31.12.1995:		3.091.482
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		3.091.482
Staat van de financiële vaste activa:		
Verbonden ondernemingen:		
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994		7.500
Mutaties tijdens het boekjaar		0
Netto-boekwaarde per 31.12.1995		7.500
Andere aandelen:		
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994		78
Niet opgevraagde bedragen:		
Per einde van het vorig boekjaar	- 19	
Mutaties tijdens het boekjaar	0	
Per einde van het boekjaar		- 19
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		59
Borgtochten betaald in contanten		
Aanschaffingswaarde per 31.12.1994		1.157
Mutaties tijdens het boekjaar:		- 138
Toevoegingen	10	
Terugbetalingen	- 148	
Netto-boekwaarde per 31.12.1995:		1.019



Toelichting

Geldbeleggingen	In duizenden franken	
	1995	1994
Overige beleggingen		
Vastrentende effecten:		
Totaal	73.010	74.211
waarvan uitgegeven door kredietinstellingen	0	0
Termijnrekeningen op kredietinstellingen:		
waarvan: hoogstens één maand	42	41

Overlopende rekeningen	1995
Over te dragen kosten	
Kosten, gemaakt tijdens het boekjaar maar ten laste van volgende boekjaren (incl. 809.912 voor vooruitbetaalde huur autobussen)	
	835.108
Verkregen opbrengsten	
Opbrengsten met betrekking op het boekjaar maar die slechts zullen worden geïnd in 1996	
	45.573

Staat met betrekking tot het kapitaal	In duizenden	Aantal aandelen	
	franken	op naam	aan toonder
Geplaatsd kapitaal			
Per 31.12.1994:	1.183.440	1.717.799	3.692
Per 31.12.1995:	1.183.440	1.717.799	3.692

Voorzieningen voor overige risico's en kosten	In duizenden franken
Overige risico's en kosten	
Voorzieningen voor risico's en kosten van eigen verzekeraar	259.531
Voorzieningen voor overige risico's	2.432

Staat van de schulden	In duizenden franken		
	Resterende looptijd		
Schulden met een oorspronkelijke looptijd van één jaar	Hoogstens één jaar	Meer dan één jaar doch hoog- stens vijf jaar	Meer dan vijf jaar
Financiële schulden:			
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	26.844	105.606	568.802
Kredietinstellingen	1.306.174	2.314.627	1.428.700
Overige schulden	-	-	7.509
Totaal	1.333.018	2.420.233	2.005.011



Toelichting

	In duizenden franken
schulden gewaarborgd door Belgische overheidsinstellingen	
Financiële schulden:	
Niet achtergestelde obligatieleningen (niet converteerbaar)	701.252
Kredietinstellingen	4.625.535
Overige schulden	7.500
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten ten aanzien van:	
a) niet vervallen belastingsschulden	236.262
b) andere schulden m.b.t. bezoldigingen en sociale lasten	1.548.937

Overlopende rekeningen

In duizenden franken

Toe te rekenen kosten

Kosten met betrekking tot het boekjaar maar die slechts zullen worden betaald in 1996	189.444
Ze worden voornamelijk gevormd door prorata-interesten op investeringsleningen	

Over te dragen opbrengsten

Opbrengsten geïnd tijdens het boekjaar maar met betrekking tot 1996 en volgende	3.475.619
Ze omvatten enerzijds het aandeel in de exploitatieontvangsten voor diensten die in 1996 zullen worden uitgevoerd, en anderzijds de te spreiden meerwaarden (2.552.177) en opbrengsten (430.181) als gevolg van diverse financiële transacties in 1995	

Bedrijfsresultaten

	1995	1994
<i>Gemiddeld personeelsbestand</i>	4.451	4.517
Arbeiders	3.632	3.694
Bedienden	767	771
Directiepersoneel	52	52
<i>Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen</i>	7.812.460	7.778.292
Bezoldigingen en andere rechtstreekse voordelen	4.591.248	4.594.121
Patronale bijdragen voor sociale verzekeringen	2.176.886	2.194.482
Patronale premies voor buitenwettelijke verzekeringen	6.256	5.766
Andere personeelskosten	442.450	401.143
Pensioenen	595.620	582.780
<i>Voorzieningen voor pensioenen</i>		
Toevoegingen	265.750	0



Toelichting

	1995	1994
	In duizenden franken	
Waardeverminderingen op:		
– Voorraden en bestellingen in uitvoering:		
geboekte	30.664	173.350
terugnemingen	12.533	18.923
– Handelsvorderingen:		
geboekte	1.649	2.226
terugnemingen	10.240	18.030
Voorzieningen voor risico's en kosten		
Toevoegingen	358.791	4.635
Bestedingen en terugnemingen	0	9.042
Andere bedrijfskosten		
Belastingen en taksen op de bedrijfsuitoefening	19.374	7.757
Andere kosten	4.673	11.037
Financiële resultaten		
Andere financiële opbrengsten		
Kapitaalsubsidies	81.884	34.579
Interestsubsidies	8.739	10.668
Geactiveerde intresten	23.930	37.843
Waardeverminderingen op vlottende activa		
Geboekte	91.000	49.540
Uitzonderlijke resultaten		
Uitsplitsing van de ANDERE UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN		
– prorata van de meerwaarde tgv de pickle-lease-transactie	87.725	0
– andere uitzonderlijke opbrengsten	34.006	19.514
Belastingen op het resultaat		
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen	559	566
Andere taksen en belastingen ten laste van derden		
Belasting over de toegevoegde waarde, egalisatiebelasting en speciale taks in rekening gebracht tijdens het boekjaar:		
– aan de onderneming (aftrekbaar)	2.806.747	929.723
– door de onderneming	2.735.874	632.882
Ingehouden bedragen ten laste van derden bij wijze van:		
– bedrijfsvoorheffing	1.196.981	1.203.498
– roerende voorheffing	2.495	2.601



Toelichting

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

1995

In duizenden franken

Zakelijke zekerheden gesteld op eigen activa

Vastrentende effecten:

- ter verzekering van het bezit van de

'Gemengde Verzekeringskas'

398

Ontvangen waarborgen

Bankgaranties

9.944

Borgstellingen

500.940

Speciën

3.486

Verplichtingen tot aankoop van vaste activa

3.385.504

Goederen en waarden van derden gehouden door de onderneming

Gebruiksrechten op lange termijn op meubilair en rollend materieel

913.307

NMVB-obligaties in bewaring gegeven tegen bewijschriften op naam

407.330

Belgacom-telekaarten in bewaring gegeven

40

MTB-kaarten in bewaring gegeven door de MIVB

1.098

Diversen

Te vervallen interesten op investeringsleningen

1.256.833

Ontvangstdocumenten, Belgacom telekaarten en MBT-kaarten

in het bezit van verkopers

24.841

Nog om te ruilen NMVB-obligaties

410

Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen:

- aan bestuurders en zaakvoerders

368

Belangrijke hangende geschillen en andere belangrijke verplichtingen

Met de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid zijn volgende geschillen lopend:

- een betwisting tussen de RSZ en de NMVB betreffende eventuele bijdragen voor het bijkomend vakantiegeld voor de twee dagen van de vierde week en betreffende boeten en intresten wegens laattijdige betalingen.
- een betwisting omtrent de sociale bijdragen op maaltijdcheques vanaf 1994 voor een geschat bedrag van BEF 130 miljoen.
- voorts is er in de balans een vordering van BEF 196 miljoen opgenomen inzake teruggevorderde RSZ-bijdragen arbeidsongevallen en beroepsziekten voor de jaren 1991, 1992 en 1993.

De Raad van Bestuur is van oordeel dat in deze betwistingen de rechten van de VVM dermate gemotiveerd zijn, dat werd afgezien van het boeken van waardeverminderingen of voorzieningen en dat wordt volstaan met deze vermeldingen.



Regeling inzake het aanvullend rust- of overlevingspensioen

Voor de opstart van De Lijn genoten de werknemers van de 3 ex-Vervoermaatschappijen (MIVA, MIVG en NMVB) aanvullende toelagen bij het pensioen, bij overlijden, bij ziekte en invaliditeit.

Deze toelagen verschilden nogal bij deze maatschappijen en waren niet altijd voldoende evenwichtig samengesteld. Zo waren bijvoorbeeld de werknemers jonger dan 40 jaar onvoldoende verzekerd ingeval van overlijden en invaliditeit en kon het gezin niet over een afdoend vervangingsinkomen beschikken.

De Lijn vond het noodzakelijk het risicoplan aan te passen aan de nieuwe noden van onze samenleving door de oprichting van de vzw Pensioenfonds De Lijn, met het doel volgende voordelen te verstrekken vanaf 01.01.92.

1. Het aanvullend rustpensioen

Het wettelijk pensioen kan geraamd worden op 63% van het salaris.

Voor de toekomst werd de aanvullende toelage op 7% van het pensioensalaris vastgesteld. Er is een dienstanciënniteit van 35 jaar nodig in de maatschappij om een volledig aanvullend pensioen te kunnen genieten. Bij minder jaren dienst wordt het aanvullend pensioen evenredig verminderd. Onder aantal jaren dienstanciënniteit verstaat men al de jaren en volledige maanden van onafgebroken dienst bij de maatschappij.

De formules in de drie ex-maatschappijen waren echter zo verschillend en afhankelijk van de individuele situaties dat niet kan worden gewaarborgd dat in alle gevallen de nieuwe formule voordeliger zal uitvallen op het ogenblik van pensioen. Om er voor te zorgen dat de personeelsleden die op 31.12.1991 in dienst waren met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur minstens de voordelen zullen genieten die zij zouden gehad hebben bij toepassing van de vroe-

gere regels werden overgangsbepalingen uitgewerkt (zie verder). Dit is vooral van belang voor het personeel van de ex-MIVA en eveneens voor sommige personeelsleden van de ex-MIVG.

Het pensioensalaris waarvan sprake vertegenwoordigt :

- voor de loontrekkende : $1934,4 \times \text{bruto-uurloon}$ verhoogd met $(1934,4 : 12) \times 0,85 \times \text{bruto-uurloon}$, overeenkomstig de loonschalen per 1 januari, verhoogd met 7.168 F.

- voor de weddetrekkende : $12,85 \times \text{bruto-maandwedge}$, overeenkomstig de weddeschalen per 1 januari, verhoogd met 7.168 F.

De aanvullende toelage zal 7% van het pensioensalaris bedragen indien dit salaris het plafond niet overschrijdt. Het plafond betekent het maximumbedrag waarop het pensioen door de Rijksdienst voor Pensioenen wordt berekend (voor 1995 : 1.325.550 F).

Indien het pensioensalaris het plafond overschrijdt wordt 7% uitgekeerd tot aan het plafond en 70% van het gedeelte dat dit plafond overschrijdt.

Nieuw is ook dat het personeelslid kan kiezen tussen jaarlijkse rente of uitbetaling van een eenmalig kapitaal. Onder bepaalde voorwaarden kan het pensioen vervroegd worden.

2. De aanvullende toelagen ten gunste van de weduwe of de weduwnaar en van de wezen

Bij overlijden van het personeelslid na de pensioendatum

Indien het personeelslid overlijdt na de pensionering zal de weduwe of weduwnaar 2/3 ontvangen van het aanvullend rustpensioen zoals hierboven bepaald. Ook hier is nieuw dat de keuze kan gemaakt worden voor een jaarlijkse rente-uitkering of de uitbetaling van een eenmalig kapitaal. Bovendien wordt geen reductie meer toegepast in functie van de jaren huwelijk noch in functie van het leeftijdsverschil tussen man en vrouw.



Toelichting

Bij overlijden van het personeelslid in actieve dienst

Indien het personeelslid overlijdt vooraleer de maatschappij te hebben verlaten zal de weduwe of weduwnaar 2/3 ontvangen van het aanvullend rustpensioen, berekend zoals hiervoor voorzien.

Zeer belangrijk hierbij is dat voortaan bij het bepalen van het aantal jaren dienstanciënniteit niet enkel rekening wordt gehouden met de werkelijk gepresteerde jaren, maar eveneens met de jaren die het personeelslid normaal nog zou gepresteerd hebben tot het bereiken van de leeftijd van 65 jaar.

Ook hier kan gekozen worden voor een jaarlijkse renteuitkering of de uitbetaling van een eenmalig kapitaal.

De wezentoelagen

Ten gunste van de kinderen ten laste, wordt tot hun 25ste jaar een uitkering van 3.183 F per maand en per kind voorzien. De uitkering wordt toegekend voor maximaal 4 kinderen. Voor volle wezen wordt dit bedrag verdubbeld.

3. De aanvullende uitkeringen bij ziekte en invaliditeit

Vanaf de 31ste dag (d.w.z. na de periode van gewaarborgd loon) van afwezigheid als gevolg van een ziekte of een ongeval in het privé-leven zijn aanvullende uitkeringen voorzien.

Gedurende 23 maanden zullen deze uitkeringen 10% van het gedeelte van het bruto-salaris (berekend op de wijze van het pensioensalaris) bedragen dat onder het plafond ligt, d.w.z. tot het maximumbedrag waarop de mutualiteit tussenkomt, en 70% van het gedeelte dat boven het plafond ligt.

Dit plafond bedraagt voor 1995 : 1.108.980 F.

Voor een gezinshoofd keert de mutualiteit 60% van het loon uit, beperkt tot het plafond, gedurende het 1ste jaar ziekte en 65% vanaf het tweede jaar.

Na die periode van 2 jaar kan een invaliditeitskapitaal uitgekeerd worden. Dit vertegenwoordigt 2 keer het bedrag van het gedeelte van het salaris dat onder

het plafond ligt en 7 keer het gedeelte dat boven het plafond ligt. Vanaf de leeftijd van 55 jaar zal het kapitaal met 10% per jaar dalen.

Niettegenstaande men op dat ogenblik niet meer werkzaam is bij de maatschappij blijven de rechten bij de opruststelling en het overlijdensrisico gewaardeerd.

Na die periode van 2 jaar, kan ook geopteerd worden voor een maandelijkse invaliditeitsuitkering. Deze zal minimum 11% van het salaris bedragen. Hoe ouder, op het ogenblik van het ingaan van de invaliditeit, hoe hoger dit percentage wordt.

Daar waar vroeger 10 jaar dienstanciënniteit nodig was om te kunnen genieten van een vervangingsinkomen ingeval van invaliditeit worden er in het nieuwe plan geen beperkingen meer voorzien.

Alhoewel deze voorziening voor de meerderheid van het personeel globaal genomen gunstiger is dan deze in het verleden wordt bij invaliditeit de waarborg gegeven dat de maandelijkse uitkering niet lager kan liggen dan wat voorzien was in de vroegere stelsels en dit voor het personeel in dienst op 31.12.1991 met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur (zie verder).

4. Vroegtijdige beëindiging van de arbeidsovereenkomst

De dekking overlijden, ziekte en invaliditeit eindigt op het ogenblik van uitdiensttreding.

Door aansluiting bij het pensioenfonds ontstaat op de normale pensioendatum een recht op een verminderde pensioentolage. Zij zal berekend zijn in functie van het aantal jaren en maanden aansluiting aan het pensioenfonds.

Dit geldt van zodra een personeelslid vijf jaar aansluiting heeft opgebouwd. Ook mag het personeelslid niet ontslagen zijn voor een zware fout of uit dienst getreden zijn zonder naleving van de opzegperiode. In dit geval worden enkel de persoonlijke bijdragen terugbetaald.

In de vorige regelingen genoot men geen enkel recht bij uitdiensttreding.

5. Overgangsbepalingen

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 interest. Thans bedraagt deze 4,75%.

6. Financiering

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 aan 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 werd door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1.1.1992 de volgende bedragen voorzien in de exploitatierekening:

1991: 125,0 miljoen BEF

1993: 34,5 miljoen BEF

1994: 42,0 miljoen BEF

1995: 63,0 miljoen BEF

Voor de dienstjaren vóór 1.1.1992 werd in 1995 een eerste provisie geboekt van 265,75 miljoen BEF. De totale last voor de dienstjaren vóór 1.1.1992 bedraagt per 1.1.1996 1,063 miljard BEF (exclusief bijdrage RSZ,...).

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, dienen de personeelsleden een kleine financiële inspanning te leveren.

De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5% van het pensioensalaris en wordt vanaf 1 januari 1992 van de bezoldiging 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 vastgesteld : 0,5% van het gedeelte van het pensioensalaris onder het het plafond en 3% van het gedeelte boven het plafond.



Analytische exploitatierekening 1995

Rubrieken	In duizenden franken	
1. OPBRENGSTEN	1995	1994
a. Netto-vervoerontvangsten	4.442.127	4.326.459
b. Andere bedrijfsopbrengsten	332.628	293.968
Totaal opbrengsten	4.774.755	4.620.427
c. Kapitaalsubsidies	81.884	34.579
d. Toelagen	9.529.900	9.304.900
TOTAAL	14.386.539	13.959.906
2. KOSTEN		
a. Personeelskosten	7.812.459	7.778.292
Niet voor exploitatie	- 87.928	- 124.696
Totaal	7.724.531	7.653.596
b. Verbruik	400.511	402.140
c. Brandstoffen	422.664	452.150
d. Elektrische energie	144.767	142.728
e. Exploitanten	3.225.210	3.153.690
f. Goederen, diensten en andere kosten	1.017.230	628.041
g. Afschrijvingen en waardeverminderingen voorraden	781.326	866.269
h. Verzekeringen & voorzieningen	126.512	121.955
i. Financiële kosten	521.870	539.337
TOTAAL	14.364.621	13.959.906
Vershil kosten - opbrengsten	- 21.918	0

zie grafiek pag. 51



Controleverslag van het College van Commissarissen-Revisor over de jaarrekening per 31 december 1995

Overeenkomstig de wet en de statuten hebben wij, in uitvoering van ons mandaat van commissarissen-revisor, de eer hierbij verslag uit te brengen bij de jaarrekening per 31 december 1995.

Onze controleopdracht werd uitgevoerd met inachtneming van de normen van het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Alle inlichtingen waarom wij hebben verzocht werden ons door het bestuursorgaan en de aangestelden van de maatschappij verstrekt.

De interne controle is in voldoende mate aangepast aan de aard en de omvang van de maatschappij om ons, tesamen met onze controlewerkzaamheden, toe te laten ons oordeel over de jaarrekening te vormen.

Aansluitend op onze controles werden een aantal aanbevelingen gedaan ter versterking van de administratieve organisatie en interne controle.

De boekhouding werd gevoerd en de jaarrekening werd opgesteld overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van het Belgische boekhoudrecht en met consistente toepassing van de waarderingsregels.

Wat betreft het getrouwe beeld van de jaarrekening, dienen wij nochtans een voorbehoud te maken voor de volgende punten:

- de pensioenverplichtingen van de maatschappij jegens personeelsleden en gewezen personeelsleden betreffende de periode vanaf de oprichting, zijn ondergebracht bij het Pensioenfonds 'De Lijn' vzw. Ten laste van het resultaat van 1995 werd bovendien een aanvullende voorziening voor pensioenverplichtingen aangelegd van 265.750.000 BEF, waardoor de pensioenverplichtingen met betrekking tot de periode vóór 1.1.92, die geraamd worden op ruim 1 miljard BEF, reeds in beperkte mate gedekt worden.
- voor een aantal uit 1985 daterende vorderingen uit hoofde van subsidies, voor een bedrag van 181.000.000 BEF, bestaat onzekerheid over de

inbaarheid. Hiervoor werd ten laste van de resultaten van 1995 een voorziening aangelegd van 91.000.000 BEF.

- de maatschappij beschikt nog niet over een adequaat systeem ter bepaling van een waardevermindering voor traag roterende en eventueel incurante voorraden. Niettemin werden reeds substantiële waardeverminderingen geboekt.
- geschillen met de RSZ, zoals opgenomen in de toelichting van de jaarrekening.

Het jaarverslag opgesteld door de Raad van Bestuur bevat de wettelijk voorgeschreven informatie.

De inhoud van het jaarverslag stemt, voor zover van toepassing, overeen met de gegevens van de jaarrekening.

Wij hebben geen kennis van verrichtingen of beslissingen die een inbreuk vormen op de statuten en op de van toepassing zijnde wetgevingen.

Tot besluit verklaren wij inzake de jaarrekening per 31 december 1995 van de Vlaamse Vervoermaatschappij, welke sluit met een balanstotaal van 16.798.733.254 BEF en met een winst van 21.918.046 BEF, dat deze jaarrekening:

- onder voorbehoud van de opmerkingen hiervoor geformuleerd, voor het overige een getrouw beeld geeft van het vermogen en de financiële positie per balansdatum en van de resultaten over het boekjaar,
- opgesteld is overeenkomstig de bepalingen van het Belgische boekhoudrecht, en met consistente toepassing van de waarderingsregels.

Mechelen, 14 mei 1996

Van Passel, Colard,
Mazars & Co C.B.V
vertegenwoordigd door:

Willy Groffils

B.B.V.B.A. Swaelen & Co
Bedrijfsrevisoren
vertegenwoordigd door:

Marcel J.F. Swaelen



Fotografie: Jan Vertommen, Stefaan Van Hul, De Lijn

