

JAARVERSLAG

2020

WAT EEN JAAR

IN UITDAGENDE TIJDEN

ONZE RUG RECHTEN



Mijn lijn, altijd in beweging



# INHOUD

<b>VOORWOORD</b>	<b>03</b>
<b>BELEIDSVERSLAG</b>	<b>04</b>
→ <b>Wat een jaar</b> In uitdagende tijden onze rug rechten	04
→ <b>Corona</b> Vlot en veilig voor onze reizigers	08
→ <b>Rug gerecht</b> We staan sterker in onze schoenen	12
→ <b>Investeren in onze toekomst</b> Grote uitdagingen	16
<b>CIJFERS EN RESULTATEN</b>	<b>22</b>
→ 2020 in cijfers	24
→ Jaarrekening en financiële resultaten	38
→ Samenstelling bestuur	72
→ Ondernemingsraden	79

2020 was een jaar vol uitdagingen, maar bood ook tal van kansen voor De Lijn. In de meest uitzonderlijke en onverwachte omstandigheden hebben we **onze rug gerecht**. Na het moeilijke jaar 2019 hebben we in 2020 mooie resultaten neergezet. We werven het afgelopen jaar meer chauffeurs en technici aan, verminderden het aantal niet-gereden ritten, zorgden voor betere én meer betrouwbare realtime-informatie, ... En dit alles terwijl het coronavirus onze samenleving overhoop haalde. Nooit eerder werden we geconfronteerd met een pandemie – en toch bleven we rijden en bevestigden we dat we niet 'zomaar een bedrijf zijn'. We hebben een maatschappelijke rol en deze vervullen we met trots.

Eind vorig jaar bevestigde de Vlaamse Regering ons als **interne operator voor het kern- en aanvullend net** voor de komende tien jaar (met tussentijdse evaluatie na vijf jaar). Zo kregen onze medewerkers en onze organisatie een duidelijk toekomstperspectief.

Maar dat wil niet zeggen dat 'we er al zijn'. Ook in 2021 blijft er heel wat werk voor de boeg. Dat bleek onder andere uit de benchmark, de studie die aan de basis lag van de beslissing van de Vlaamse Regering. De studie vergeleek De Lijn met tien gelijkaardige vervoermaatschappijen uit het buitenland. Als referentiejaar werd 2019 gekozen, net een van onze zwaarste jaren. Het rapport is streng, maar ook gefundeerd en genuanceerd.

De werkpunten die kwamen bovendrijven, erkennen we. Onze betrouwbaarheid, productiviteit en kostenefficiëntie kunnen beter en daarom moeten we ook dit jaar blijven inzetten op beschikbare mensen én voertuigen. Maar deze benchmark heeft niet alleen de werking van De Lijn beoordeeld, ook het beleid. Een aantal punten zoals doorstroming of tarievenpolitiek kunnen we niet aanpakken zonder nieuwe beleidskeuzes. We treden dan ook de komende maanden in nauw overleg met onze hoofdaandeelhouder en onze partners.

Verder staat 2021 in het teken van **basisbereikbaarheid**. We richten ons op de implementatie van het nieuwe kern- en aanvullend net, want vanaf 1 januari 2022 kent het Vlaams openbaarvervoermodel zijn grootste verandering sinds onze oprichting. We gaan van een aanbodsgericht openbaar vervoer naar een vraaggestuurd en gelaagd model. En wij zullen er alles aan doen om deze grote omwenteling goed uit te rollen met zorg voor medewerkers en reizigers.

Ann Schoubs  
Directeur-generaal

Marc Descheemaeker  
Voorzitter raad van bestuur



# WAT EEN JAAR

## IN UITDAGENDE TIJDEN

## ONZE RUG RECHTEN

### COVID-19

Dat het **coronavirus** 2020 tekende, hoeven wij u niet meer te vertellen. Het virus legde onze hele samenleving stil en De Lijn schakelde snel vanaf het begin van de crisis. Het beleid en de samenleving rekenden immers op ons. Ons personeel bleef rijden, werken, sleutelen aan voertuigen, ... Kortom: ondanks de vele bezorgd- en ongerustheden bleven we er adequaat en professioneel voor gaan.

**Veiligheid stond centraal.** Daarom sloten we de voordeuren van onze voertuigen en installeerden we een folie tussen de stuurpost en het reizigersgedeelte. Ook schaften we cashbetalingen af en voerden we contactloos betalen versneld in.

Daarnaast zetten we extra in op hygiëne. Sinds de start van de coronacrisis poetsen en desinfecteren we onze voertuigen frequenter – en dit met extra aandacht voor raakoppervlakken zoals halte- en deurknoppen, stangen, ...



Natuurlijk volgen we **het advies en de maatregelen van de overheid**. Sinds mei zijn al onze reizigers (vanaf 13 jaar) verplicht om een mondk masker te dragen op onze bussen en trams, aan onze perrons en haltes, in onze Lijnwinkels, ... Sinds begin november wordt dit alles grondig gecontroleerd door onze lijncontroleurs en indien nodig schrijven zij boetes uit.

Tijdens de eerste lockdown piekte het aantal zieke chauffeurs en daarom pasten we onze **dienstregeling** aan. In mei keerden we terug naar ons normale ritme en in september moesten we onze dienstregeling opnieuw evalueren. Dit vanwege de toegenomen drukte tijdens de spits bij de start van het nieuwe school- en academiejaar. Waar mogelijk zetten we grotere of extra voertuigen in en pasten we onze dienstregeling aan. Ook gingen we een samenwerking met autocarbedrijven aan. Zo bieden we meer zitplaatsen, want 424 autocars zorgen dagelijks voor 850 extra ritten.

Daarnaast wilden we onze reizigers digitaal tegemoetkomen. Dit deden we met de lancering van de **druktebarometer in onze app**. Op basis van geregistreerde MOBIB-scans en fysieke tellingen geven we een inschatting van hoe druk het is op onze voertuigen.

## Goede resultaten

Zelfs tijdens een wereldwijde pandemie wisten we successen te boeken. Meer nog: in 2020 rechtten we onze rug en de bedrijfsresultaten bewezen het:



673  
chauffeurs



147  
technici

### → Onze aanwervingen ...

... bleven op een hoog peil. Het afgelopen jaar werven we 673 chauffeurs en 147 technici aan. Dat was broodnodig, want door personeelstekorten moesten we in 2019 te veel ritten schrappen. De ervaringen die we in coronatijd opdeden met digitaal opleiden en aanwerven komen in 2021 zeker van pas.

### → Onze geschrapte ritten ...

... zaten gemiddeld rond 1,5 %. Dit is een immens verschil met 2019. We kregen ons personeelstekort weggewerkt en zetten bij de Technische Diensten sterk in op preventief onderhoud. Zo voorkwamen we dat te veel voertuigen vanwege defecten aan de kant kwamen te staan.

Toch kenden onze geschrapte ritten drie pieken in 2020. De eerste was tijdens de lockdown in maart. Toen werden we geconfronteerd met een grote afwezigheid bij onze chauffeurs. De andere pieken zagen we in oktober en december. Het verder naar beneden krijgen van de geschrapte ritten blijft ook in 2021 een werkpunt.

### → Onze realtime-reisinformatie ...

... was eind 2020 voor 90 % betrouwbaar en voor 96 % beschikbaar. Zowel onze halteborden als onze applicaties werden aangesloten op hetzelfde systeem. Zo konden we onze reizigers beter informeren bij vertragingen, stakingen of onregelmatigheden.





## De Lijn blijft interne operator

In december 2020 bevestigde de Vlaamse Regering ons in onze rol als **interne operator**.

Hiervoor baseerden ze zich op een benchmark. Dit was een studie waarbij we vergeleken werden met tien vervoermaatschappijen uit het buitenland, waarvan velen binnen de sector van het openbaar vervoer bekend staan als rolmodel. Als referentiejaar werd 2019 gekozen, net een van onze zwaarste jaren.

De studie gaf ons een **gematigd negatieve eindbeoordeling**. Daarmee wordt bedoeld dat we niet zonder meer 'slecht' presteren, maar op een aantal vlakken wel minder dan het gemiddelde van de vergelijkbare gebieden en bedrijven. Op basis van het rapport werd bevestigd dat we nog tien jaar mogen rijden, met een tussentijdse evaluatie na vijf jaar.

Maar wat hield deze studie concreet in? De vergelijking tussen ons en tien andere vervoermaatschappijen werd gemaakt, net omdat we op hen lijken qua geografische context en diensten. Onze dienstverlening werd zo beoordeeld op tien indicatoren en vier parameters. Hier komen we later in dit verslag op terug.





# CORONA

## VLOT EN VEILIG VOOR ONZE REIZIGERS

### Onze preventieve maatregelen

Om onze reizigers toch vlot en veilig op hun bestemming te krijgen, zetten we alles op alles om elkaar te **beschermen**. We volgden de maatregelen en stonden in nauw contact met de verschillende overheden en collega-openbaarvervoerbedrijven.

Onze aanpak was gebaseerd op twee pijlers:

#### → Sensibilisering

We moedigden onze collega's aan om zich strikt aan **de gouden regels** te houden. Afstand bewaren, nauwkeurig en regelmatig de handen wassen, fysiek contact vermijden, thuis blijven als ze ziek waren, ...

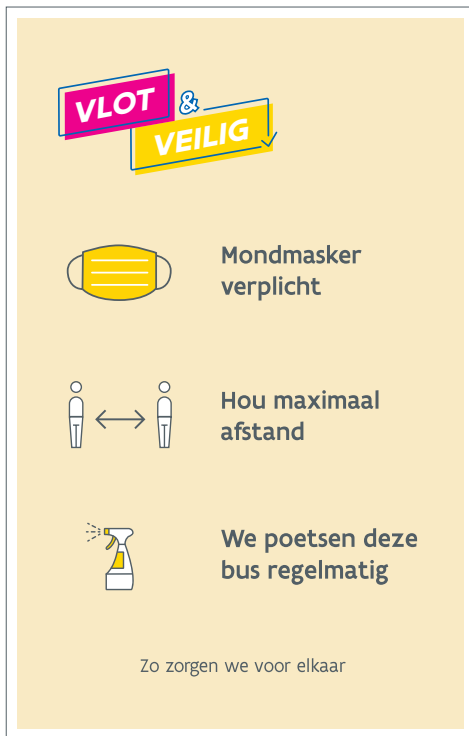
Onder andere via affiches in onze gebouwen en onderhoudscentra maakten we hen hier bewust van.

#### → Preventieve maatregelen

We speelden ook in op **hun noden**. Alle collega's die in direct contact kwamen met klanten ontvingen begin mei een pakket met vijf mondmaskers. En ten laatste begin juni schonken we dit ook aan de rest van onze personeelsleden. Daarnaast voorzagen we alcoholgels en ontsmettende doekjes voor de medewerkers op de werkvloer.







Maar daar stopte het niet. Onder het motto ‘**Vlot & Veilig**’ zetten we concrete stappen om zowel onze reizigers als onze collega’s veilig te houden.

#### **Op- en afstappen zag er anders uit ...**

... want we vroegen onze reizigers om dit midden of achteraan onze voertuigen te doen. Ook schermde we onze chauffeurs af door beschermingsfolies te installeren.

#### **Extra investeren in ontsmetten en poetsen ...**

... voor de veiligheid van onze reizigers en medewerkers. Professionele poetsfirma’s nemen regelmatig **alle stuurposten en gevoelige onderdelen in het reizigersgedeelte** onder handen: de knoppen, de stangen, ... Ook onze collega’s dragen hun steentje bij. Chauffeurs ontsmetten hun stuurpost na hun dienst met poetskits.

#### **De rol van onze lijncontroleurs ...**

... veranderde doorheen de crisis. Eerst lag de focus op het **sensibiliseren van onze reizigers en het detecteren van problemen**. Vanaf november 2020 kregen ze dezelfde handhavingsbevoegdheid als de politie. Als reizigers hun mondmasker niet (correct) dragen op onze voertuigen of aan onze haltes, perrons of stations\* schrijven onze lijncontroleurs een administratieve boete van 250 euro uit. Op het terrein dragen ze volglaatmaskers en nitril handschoenen, in hun dienstvoertuigen vinden ook zij alcoholgels en ontsmettende doekjes.

\*als ze ouder zijn dan 13 jaar



### De dienstregeling werd aangepast ...

... en dit startte op 18 maart 2020. We zagen het aantal zieke chauffeurs stijgen en konden geen normale dienstregeling garanderen. We zorgden voor een **verantwoorde spreiding** en hielden rekening met het woon-werkverkeer, in het bijzonder voor de zorgsector, ook al schrapten we 14 % van de bus- en 10 % van de tramritten.

### Versterking gezocht ...

... want de start van het nieuwe schooljaar beroerde de publieke opinie. In coronatijden, in een 'anderhalve meter maatschappij' bleek de **gevoeligheid voor drukte** op de voertuigen groter. Vanaf de eerste schooldag speelden we in op de vragen van onze klanten. Vooral onze spitsritten stonden onder druk. We monitorde de drukte aan de hand van onze mobiliteitstool, meldingen van chauffeurs en controleurs én reacties van klanten en lokale besturen. Zo kregen we zicht op de lijnen waar extra capaciteit nodig was.

Hierna troffen we tal van maatregelen: we zetten bussen in met grotere capaciteit, verschoven in uren en/of trajecten en legden extra ritten in. Om extra soelaas te bieden maakte Minister van Mobiliteit en Openbare werken Lydia Peeters budget vrij en konden we een samenwerking aangaan met **autocarbedrijven**. Sinds 5 oktober 2020 rijden privébusen samen met de onze en vangen zo mee onze reizigers op.



## Impact op onze reizigers

**Onze reizigersaantallen zakten** drastisch in 2020. Afgelopen maart – bij de start van de pandemie – vervoerden we amper 50 % van de reizigers die we in het voorjaar van 2019 zagen. In april 2020 bereikten we ons dieptepunt en zagen we slechts 10 % van onze normale reizigersaantallen. Dit wordt verklaard door de eerste lockdown.

Onze **abonnees bleven ons vorig jaar gelukkig trouw**: zo'n 80 % vernieuwde zijn/haar abonnement, we verwelcomden wel minder nieuwe abonnees en we raakten veel occasionele reizigers kwijt. De verkoop van losse tickets lag zo'n 60 % lager dan in 2019.

Deze cijfers inspireerden ons om het **vertrouwen van onze reizigers terug te winnen** en om hen te overtuigen om opnieuw voor het openbaar vervoer te kiezen. Daarom werkten we in september samen met de andere openbaarvervoermaatschappijen een campagne uit. Deze kopte **'Voeg het openbaar vervoer toe aan je nieuwe gewoontes!'** en kon gespot worden op affiches, krantenadvertenties, sociale media, ... Het zal zaak zijn om ook in 2021 en zeker post-corona campagne te blijven voeren om onze reizigers terug te winnen.

Daarbovenop stelden we in het najaar van 2020 de **druktebarometer** voor. Deze tool in onze app toont reizigers hoe druk het is op bus of tram. Hiervoor baseren we ons onder andere op de geregistreerde MOBIB-scans van de week ervoor.



## Wij zijn blijven rijden

Naast alle praktische maatregelen en innovaties, gebeurde er vorig jaar ook veel op emotioneel vlak.

De **solidariteit** voor **essentiële beroepen** was groot tijdens de eerste coronagolf. Ons personeel ging meermaals – op eigen initiatief – applaudisseren voor de zorg en we wijdden onze busflanken en advertentieruimte aan de anonieme helden van de coronacrisis. Artsen, arbeiders, technici, koeriers, bakkers, supermarktmedewerkers, ... Ze werden in de kijker gezet met de woorden: **'Bedankt aan iedereen die helpt'**.

Ook wij ontvingen vele dankbetuigingen: we verschenen regelmatig in de pers en de zoekmachine Google zette het openbaar vervoer in het zonnetje op 14 april 2020.

# RUG GERECHT

## WE STAAN STERKER IN ONZE SCHOENEN



96 %  
betrouwbare  
realtime-informatie

### Aanwervingen nu op punt

Om onze reizigers een goede dienstverlening te garanderen, hebben we continu nieuwe medewerkers nodig. De Lijn telt immers een aanzienlijk aantal oudere chauffeurs, ongeveer 20 % van onze chauffeurs is ouder dan 55 jaar. Dat betekent dat we jaarlijks fors moeten aanwerven om ons personeelsbestand op peil te houden omdat chauffeurs met pensioen of vervroegd pensioen gaan. Het feit dat er in 2020 een wereldwijde pandemie plaatsvond, veranderde daar niets aan. We voerden **meermaals campagne om de nodige profielen aan te trekken**.

In juni en juli bijvoorbeeld speelden we handig in op onze veiligheids campagne 'Vlot & Veilig', terwijl we in het najaar eerder aandacht trokken met getuigenissen.

Mét resultaat. Het afgelopen jaar verwelkomden we **673 nieuwe chauffeurs**. Ook vonden we in 2020 **147 nieuwe technische profielen**. En in 2021 willen we verder op dit elan. We zoeken dit jaar ongeveer 520 nieuwe chauffeurs en 120 technici, maar ook 125 andere profielen.

### Realtime-info beter dan ooit

Naast onze aanwervingen werkten we ook hard aan de **beschik- en betrouwbaarheid van onze realtime-informatie**. Deze landden eind vorig jaar op 96 % en 90 %, terwijl we in 2019 amper 50 % scoorden.

Niet alleen zijn nu de voorspellingen over aankomende en vertrekkende bussen en trams in onze app, site en realtime-halteborden veel correcter, ze zijn ook **gebruiksvriendelijker**. Dit komt door een grondige facelift van de weergave. Wordt er ergens een rit afgeschaft? Dan ziet de reiziger 'rijdt niet' verschijnen en kan hij eventueel op zoek naar een alternatief.

Daarnaast werd er aanzienlijk **geïnvesteerd in de borden zelf**. We plaatsten meer dan 300 extra borden, verminderden sterk het aantal defecte toestellen en zorgden ervoor dat de 45 schermen in de Antwerpse premetro vorige zomer verschillende configuratie-aanpassingen ondergingen. Daarbovenop sloten we ze aan op 3G-modems. Eerst kwamen de belangrijkste haltes aan bod: Astrid, Opera en Diamant, de rest volgde snel. Nu tonen ze correcte en actuele informatie over het tramverkeer én kunnen onze collega's vanop afstand ingrijpen bij problemen.



## Daling in geschrapte ritten

Nu onze realtime-informatie op punt stond, konden we duidelijker communiceren over de geschrapte ritten. Dat aantal daalde tot op een **aanvaardbaar niveau** in 2020. Deze verbetering kwam er onder andere door de pas aangeworven collega's, maar ook door het preventief onderhoud van ons voertuigenpark. Het is onze ambitie om dat cijfer verder omlaag te krijgen in 2021.



## Innovatie voor onze vervoerbewijzen

Het is duidelijk: in 2020 zetten we op meerdere vlakken grote stappen vooruit en dat gold ook voor onze vervoerbewijzen en betalingsmogelijkheden.

Zo startte op 6 april 2020 **een versnelde uitrol van contactloos betalen**. Eerst gebeurde het als een proefproject op onze Kusttram, maar vanaf 1 juli volgden onze trams en trambussen al. Reizigers konden nu voor hun rit betalen met een contactloze bankkaart of een ander medium (smartphone of wearable, zoals slimme horloges). Dit leverde hen comfort en veiligheid op, zowel op financieel als hygiënisch vlak. Met succes: want vorig jaar verkochten we zo **105 000 tickets**. Wie met de bus reist en contactloos wil betalen, moet nog even wachten. Vanwege de beschermingsfolies zijn de terminals momenteel niet toegankelijk voor reizigers.

Daarnaast wilden we ook inspelen op de nieuwe noden en werkelijkheid van onze reizigers. Dit deden we met de **pauzeknop**. Onder het motto 'Neem je tijd in eigen handen' lanceerden we deze actie in oktober 2020. Abonnees moesten zich vóór 1 februari 2021 registreren en konden dan hun jaarabonnement maximaal 20 dagen pauzeren. Zo boden we meer flexibiliteit aan de thuiswerkers, mensen die hun been braken, studenten die afstandsonderwijs volgden, ... De actie liep op z'n einde in april 2021 en hierna betaalden we de gepauzeerde dagen terug.

**Een volledig overzicht van de verkochte vervoerbewijzen en onze abonnementen vind je in het cijfergedeelte.**

## Neem je tijd in eigen handen

**Pauzeer** je abonnement voortaan wanneer je wilt.



Registreer je vóór 19 november op [delijn.be/pauzeknop](https://delijn.be/pauzeknop)

## Bevestigd als interne operator

En we sloten 2020 af met goed nieuws: na een benchmarkstudie bevestigde de Vlaamse Regering ons als interne operator voor het kern- en aanvullend net. De studie gaf ons globaal een gematigd negatieve eindbeoordeling. Daarmee wordt bedoeld dat we niet zonder meer 'slecht' presteren, maar op een aantal vlakken wel minder dan het gemiddelde van de vergelijkbare bedrijven.

De studie nam 2019 als referentiejaar en vergeleek ons met tien Europese openbaarvervoerbedrijven, waarvan velen bekend staan als rolmodel binnen de openbaarvervoersector.

De benchmark bevestigde wat wij zelf ook zagen na 2019 – een jaar dat gekenmerkt werd door stakingen, personeelstekorten en niet-gereden ritten.

Sindsdien boekten we al veel vooruitgang en voor 2021 houden we ons aan een **actieplan**.

We willen productiever werken, zowel qua inzet van mensen als voertuigen. Zo willen we persoonsvriendelijk plannen verder uitrollen – dit laat een efficiëntere chauffeursplanning toe met meer aandacht voor de werk-privébalans. Daarnaast gaan we actief kort ziekteverzuim tegen, zetten we onze voertuigen beter in én brengen we ons aantal reservevoertuigen op een marktconform aantal. In 2021 wordt er een nieuwe beheersovereenkomst opgesteld tussen De Lijn en de overheid. De werkpunten uit de benchmark worden zeker meegenomen.



We gaan nu concreet in op de **vier grote parameters** die de basis voor de vergelijking vormden.

1. **We scoorden gematigd negatief op 'Productieve efficiëntie'**

Hierbij stond de vraag 'Hoeveel output halen we uit onze middelen?' centraal. Het ging om de kwaliteit van onze bedrijfsprocessen, de huidige arbeidsvoorwaarden en de dienstregeling die we uitvoeren. De **productiviteit van onze personeel- en voertuigeninzet** moet verbeterd en geoptimaliseerd worden. Ook het relatief hoge percentage **reservevoertuigen** is een verbeterpunt.

2. **We scoorden gematigd negatief op 'Kostenefficiëntie'**

Haalden we voldoende kwaliteit tegen minimale kosten? Op het vlak van aanbods-kosten (euro per reizigerskilometer) staat De Lijn op de derde plaats. Het rapport vermeldt wel dat verder onderzoek aangewezen is. Er moet een duidelijk verschil gemaakt worden tussen de kosten voor het intern operatorschap (de pure uitvoering van de bus- en tramdiensten) en de kosten voor de vervoersautoriteit (mobiliteitsontwikkeling, vervoerregiomanagement, ... ).

3. **We scoorden gematigd negatief op 'Allocatieve efficiëntie'**

Dit concept toonde hoe bereid onze klanten zijn om ons aanbod te gebruiken en hiervoor te betalen. Maar ook of we de Vlaamse en lokale overheden hielpen om hun (sociale) bedrijfsdoelstellingen te realiseren. De bezetting van onze voertuigen was goed, maar we hebben een relatief lage kostendekking. Die wordt echter grotendeels gedreven door onze lage tarieven en dat is een duidelijke beleidskeuze. De Lijn vervult een maatschappelijke rol en biedt inclusief openbaar vervoer aan.

4. **We scoorden neutraal op 'Dynamische efficiëntie'**

'In welke mate is het bedrijf mee met zijn tijd?' – dat was de vraag die in dit onderdeel beantwoord werd. Het ging om de kwaliteit die we leverden, ons aanpassingsvermogen en onze (technische) innovatie. Het rapport was positief over ons netwerk en onze reizigersbezetting. Met een gemiddelde van 17,5 reizigerskilometer per dienstregelingskilometer laten we de meeste bedrijven achter ons. Zeker als u weet dat onze bussen zo'n 58 % meer haalden dan het gemiddelde. Ook op het vlak van reizigersinformatie, duurzaamheid en verantwoord ondernemen scoort De Lijn goed.





INVESTEREN

IN ONZE TOEKOMST

GROTE UITDAGINGEN



### Vernieuwingen in het openbaarvervoerlandschap



2021

Basisbereikbaarheid

De grootste uitdaging van 2021? Dat wordt zonder twijfel de implementatie van het **decreet basisbereikbaarheid**.

Vanaf 2022 wordt het Vlaams openbaar vervoer op een nieuwe manier ingedeeld: het aanbod wordt vraaggestuurd en gelaagd. De ambitie is om met hetzelfde budget méér reizigers te bedienen.



Het nieuwe openbaarvervoernetwerk bestaat uit vier lagen:

→ **Treinnet**

De ruggengraat van het openbaar vervoer.

→ **Kernnet**

De basis van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams verbinden voor- en andere steden met elkaar én bedienen centraal gelegen attractiepolen.

→ **Aanvullend net**

Bussen vormen de link tussen kleinere steden en gemeenten. Ze zorgen voor de aanvoer naar het kern- en treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer kunnen hier deel van uitmaken.

→ **Vervoer op maat**

Dit zijn de lokale vervoeroplossingen. Leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ... Deze laag speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen. Het gaat hier om personen die geen toegang hebben tot andere vervoerlagen vanwege hun doelgroep, locatie of tijdstip.



Om dit nieuwe net te introduceren, werd Vlaanderen ingedeeld in **15 vervoerregio's**. Elk heeft haar eigen vervoerregioraad. Hier komen de betrokken lokale overheden samen met de nodige mobiliteitspartners en werken ze een mobiliteitsplan uit voor hun regio. De Lijn heeft hier een drievoudige taak: we zijn bevoegd om het **kernet te ontwerpen**, om **voorstellen te doen over het aanvullend net** en we zijn de **interne operator** voor de twee. De vervoerregioraad geeft advies en maakt de finale beslissing.

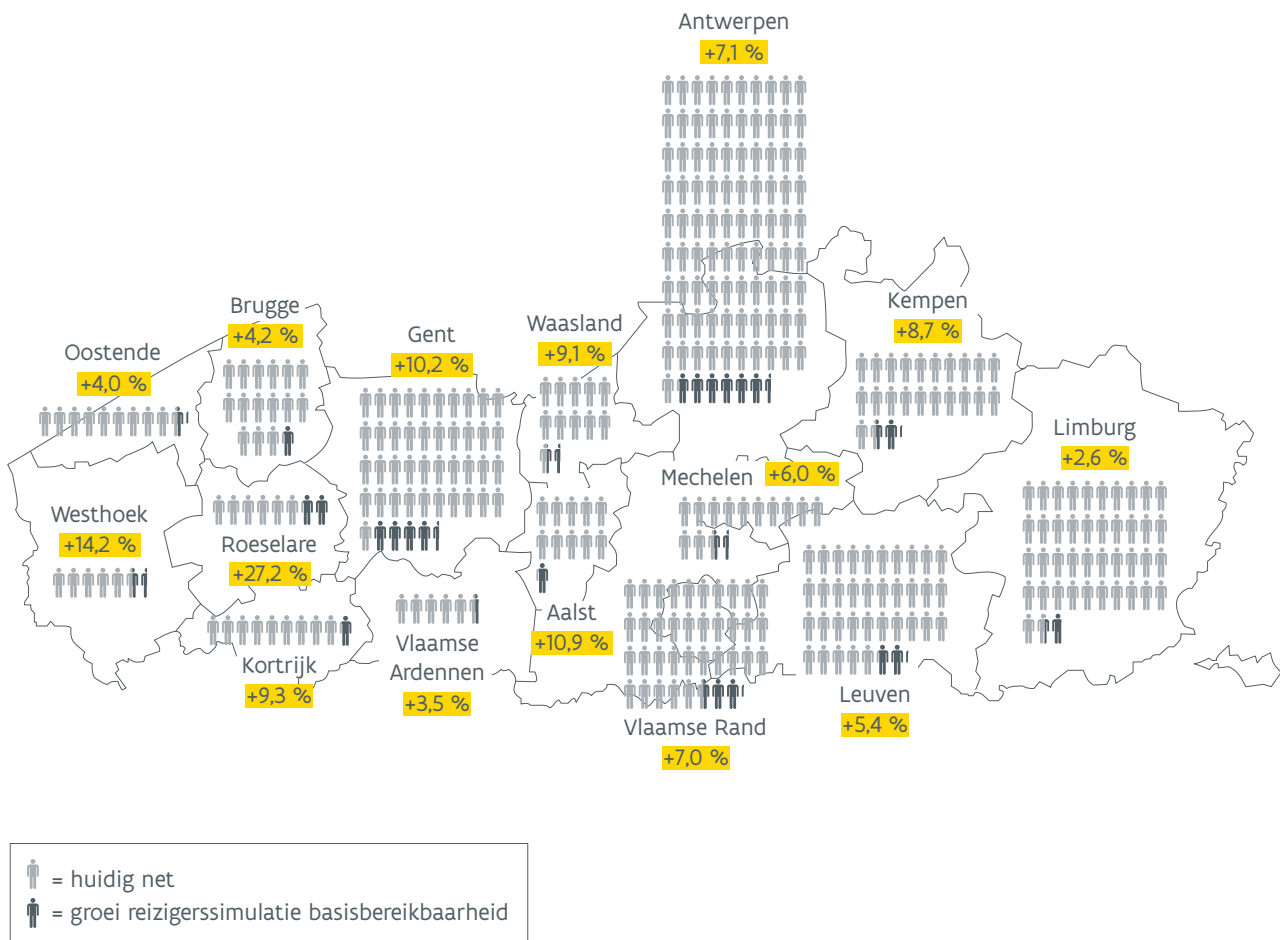


15 vervoerregio's



15 regionale openbaarvervoerplannen

Tegen eind 2020 werd in elke vervoerregio een **regionaal openbaarvervoerplan** opgemaakt. Hier tekenden wij al in 2018 een eerste voorstel voor uit, specifiek voor het kern- en aanvullend net. Dit werd in 2020 uitgebreid besproken en verder uitgewerkt. Het hield ook in dat we berekenden hoeveel extra reizigers basisbereikbaarheid zou kunnen opleveren. De winst varieert per regio: in sommige vervoerregio's halen we 14 % en Midwest (nieuwe naam voor de vervoerregio Roeselare) vormt de uitzondering met wel 27,2 %.



Naast deze reizigerswinst raamden we de theoretische kostprijs van dit plan. Hiervoor keken we hoeveel beladen kilometers (dit betekent 'met reizigers') en personeelsuren nodig waren om de netten uit te voeren.

Vervolgens bepaalden we de kostprijs dankzij een **kostenmodel** dat werd geattesteerd door PwC. Dit model hield rekening met tal van parameters. De kosten van een gereden kilometer variëren immers naargelang het type dag, ingezette voertuig of tijdstip van de rit. Zo is een tramrit duurder dan een met bus en kost het meer om op zondagavond te rijden dan op dinsdagochtend. Dit vanwege de personeelskosten. De 'echte', ook wel 'operationele' genoemde, kostprijs van het nieuwe net zullen we pas kennen als het vertaald is in dienstregelingen.

Wat staat er dan in 2021 op de planning? We zetten dit jaar die nieuwe netten om in **concrete trajecten, haltes en dienstregelingen** en leggen de **doorstromingsmaatregelen** vast – samen met onze partners in de vervoerregioraden. Zo zijn we klaar om in 2022 een kwaliteitsvol aanbod te garanderen en **globaal 7,2 % meer reizigers aan te trekken**.



## Investeren in een groene toekomst

De Lijn vervult een belangrijke maatschappelijke rol. Als openbaarvervoermaatschappij bouwen we mee aan leefbare en bereikbare steden en willen we mensen overtuigen om voor duurzame verplaatsingen te kiezen.

We investeren dagelijks in een groene toekomst en daarom:

- **vergroenen we onze vloot ...**

... en willen we tegen 2035 volledig emissieloos rijden in Vlaanderen.

Onze trams rijden al op groene energie, maar er kwamen in 2020 ook **88 hybride bussen** bij. Dit is een stijging van 14 % ten opzichte van 2019. Deze voertuigen rijden een bepaalde afstand volledig elektrisch, en kunnen voor langere afstanden overschakelen op dieselaandrijving.

Daarnaast telt onze vloot nu **13 volledig elektrische bussen**.

Deze vindt u in Vlaamse steden als Leuven, waar het begon als een proefproject, maar binnenkort ook in Gent en Antwerpen.

Ook sloten we een samenwerkingsovereenkomst met **Fluvius** af. Zij zijn nu onze partner voor de laadinfrastructuur van onze vloot. Een onmisbare samenwerking omdat elektrische bussen deze technologie nodig hebben om te kunnen opladen. Natuurlijk vraagt dit ook om aanpassingen van onze stelplaatsen: als eersten zijn Destelbergen, Kortrijk en Winterslag-Genk aan de beurt.



13

volledig elektrische bussen

- **investeren we in combimobiliteit ...**

... en participeren we in cambio autodelen en Blue-bikedeeffietsen. Het aantal Blue-bikeleden nam in 2020 toe met 2,3 %. In totaal telde Blue-bike eind 2020 21 091 klanten. Ook het aantal cambio-gebruikers steeg in 2020 met 12,6 %, eind 2020 tikte cambio af op 25 706 klanten.

- zetten we – samen met 53 andere organisaties – onze schouders onder de **Belgian Alliance for Climate Action**. In het najaar van 2020 beloofden we om onze activiteiten af te stemmen op de doelstellingen van het Parijse klimaatakkoord.



- zorgen we voor **groene stelplaatsen** ...  
... onder andere door wasinstallaties te gebruiken die werken met regen- en recuperatiewater en door efficiënt om te gaan met energie. Groendaken, bodem-gekoppelde warmtepompen, ... Stuk voor stuk verantwoorde keuzes.
- kiezen we voor een **duurzaam aankoopbeleid** ...  
... wat een onmisbaar hoofdstuk is van ons duurzaamheidsverhaal. We passen de nodige labels en criteria toe in onze bestekken – een goed voorbeeld is ons drukwerk dat via een 'klimaatneutrale' drukkerij komt.
- **En rapporteren** we over onze inspanningen ...  
... zo publiceerden we in 2020 voor het eerst een duurzaamheidsverslag. Dit zal voortaan tweejaarlijks gebeuren, in 2022 komt het volgende rapport uit.

## Warm welkom voor onze nieuwe trambus

Onmisbaar zijn ze, als we het hebben over onze toekomst: de nieuwe trams en trambussen.

Kent u onze **Ringtrambus** al? Deze reed op zondag 28 juni 2020 voor het eerst uit. Hij volgt het traject van lijn 820 (Zaventem – Vilvoorde – Jette) en vervoerde sindsdien al meer dan 100 000 reizigers.

Na enkele maanden waren we benieuwd naar de reacties van onze reizigers en chauffeurs. Wat vonden zij van onze langste bus? Onze reizigers berichtten positief over het toestel: **87 % was enthousiast** over het comfort, traject en stiptheid. Maar ook onze chauffeurs waren tevreden, vooral over het rijgedrag en het comfort in de cockpit.

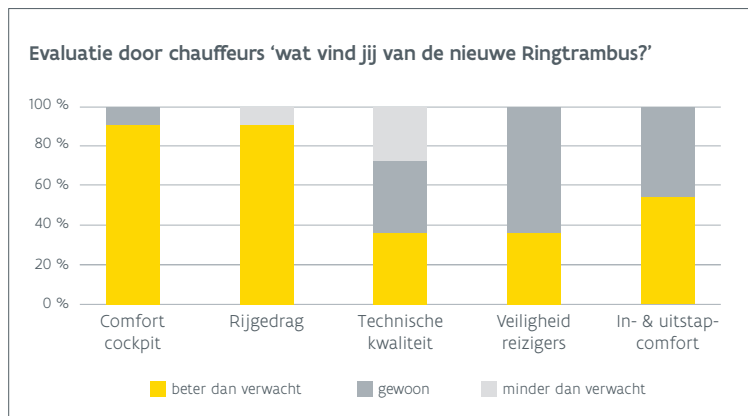


87 %

reizigers enthousiast  
over trambus



Wel ondervonden we enkele doorstromingsproblemen in en rond Vilvoorde, maar hier wordt naarstig aan gewerkt. **Als alle vrije busbanen klaar zijn,** zal een rit met de Ringtrambus amper 40 minuten duren.



### Autonoom vervoer in steden te vroeg bevonden

In 2018 zijn we gestart met een proefproject 'autonoom vervoer', een **zelfrijdende shuttle op Brussels Airport**. Daarnaast startten we haalbaarheidsstudies voor Antwerpen, Genk, Leuven en Mechelen. Samen met de betrokken steden onderzochten we de vervoermogelijkheden voor complexe en stedelijke situaties. Technische haalbaarheid, reizigerspotentieel, betaalbaarheid, ... Aan al deze criteria moest voldaan worden.

Helaas bleek in november 2020 dat de technologie nog niet op punt stond. In **gemeenschappelijk overleg met de partnersteden** werd beslist om nog **geen project autonoom vervoer** op te starten. Het proefproject met autonome shuttles op Brussels Airport blijft wél doorlopen.

### Welkom nieuwe Kusttram

Aan de kust rijdt vanaf de paasvakantie van 2021 een gloednieuw model tram: **de CAF-tram**.

Na een investering van zo'n 100 miljoen euro maakte de eerste tram afgelopen zomer de verre reis van Zaragoza naar Oostende. Er werden in totaal 48 stuks besteld, dit voorjaar kwamen er 18 aan – ook al liep de levering vertraging op wegens corona. Na aankomst worden de nieuwe trams afgestemd op de **lokale infrastructuur** en krijgen al onze rijkschoolinstructeurs, rangeerders, lijnverantwoordelijken, technici en 220 Kusttramchauffeurs de nodige opleidingen zodat ze ermee aan de slag kunnen. De nieuwe trams namen in de paasvakantie van 2021 voor het eerst reizigers mee.



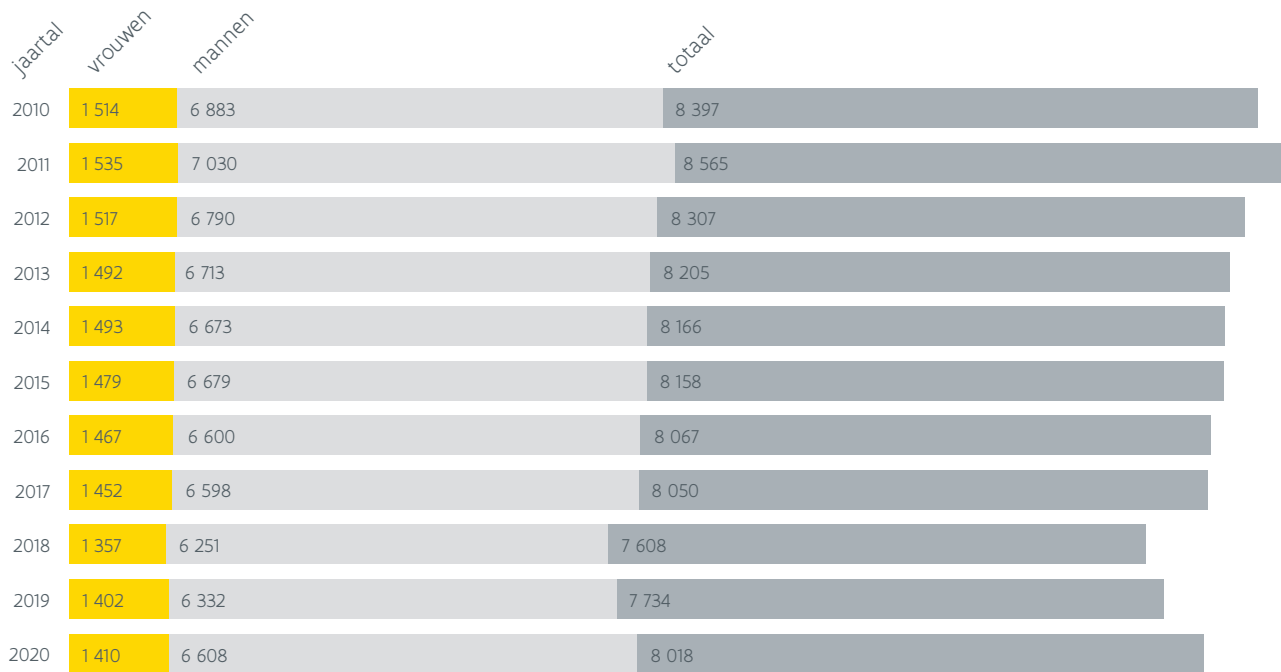
## CIJFERS EN RESULTATEN

<b>CIJFERS EN RESULTATEN</b>	<b>22</b>
→ 2020 in cijfers	24
→ Jaarrekening en financiële resultaten	38
→ Samenstelling bestuur	72
→ Ondernemingsraden	79

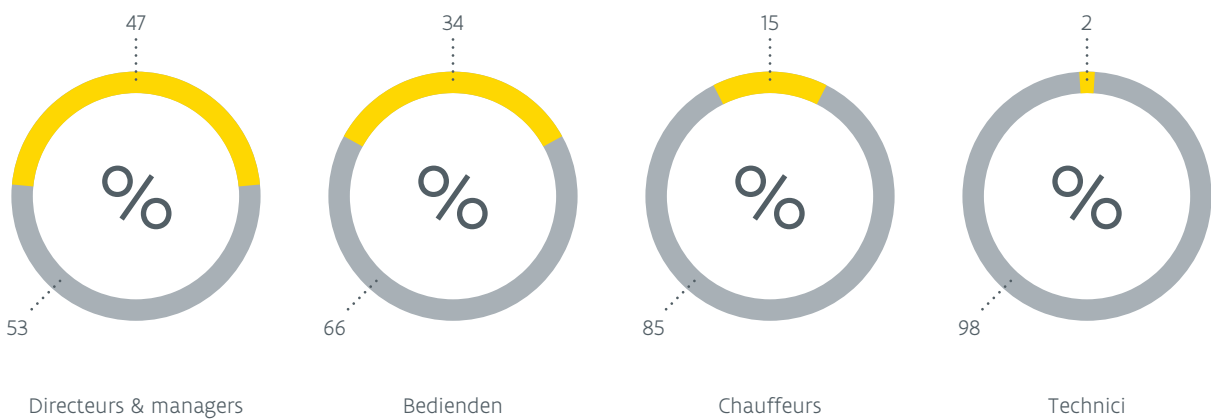


# 2020 IN CIJFERS

## MEDEWERKERS - VERDELING MANNEN EN VROUWEN

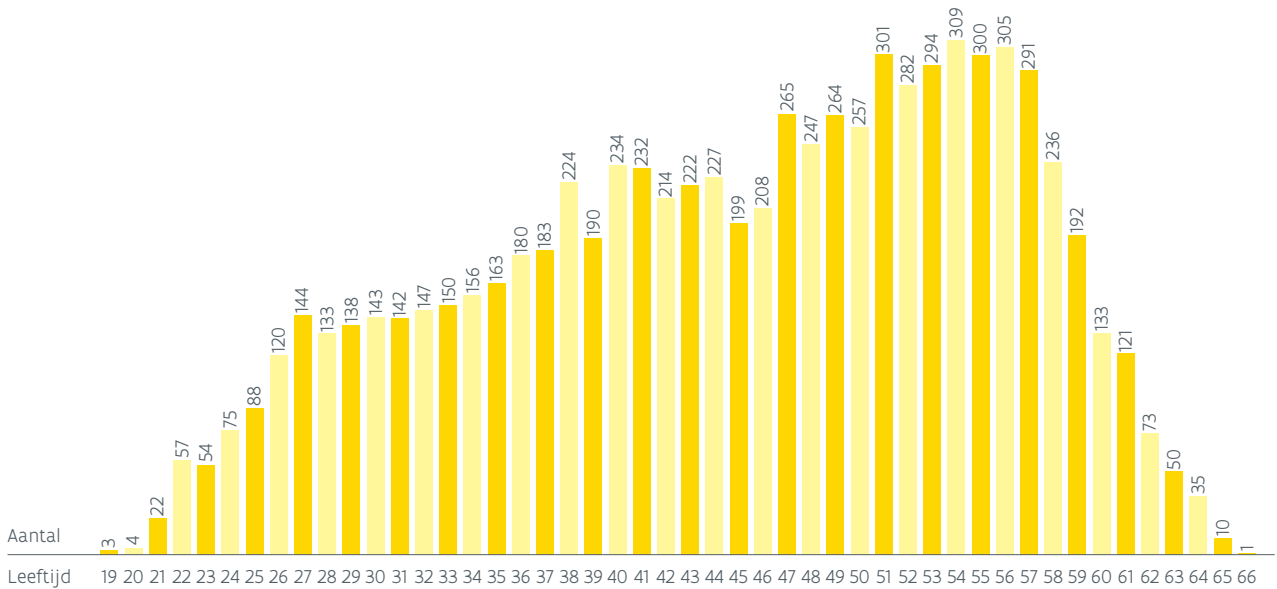


mannen  
 vrouwen

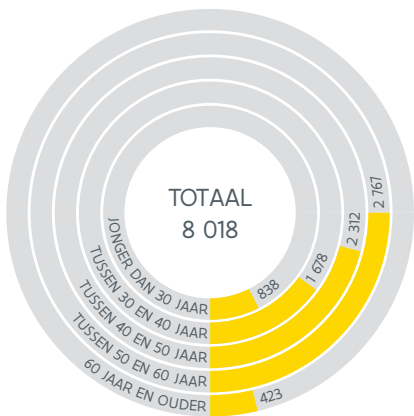




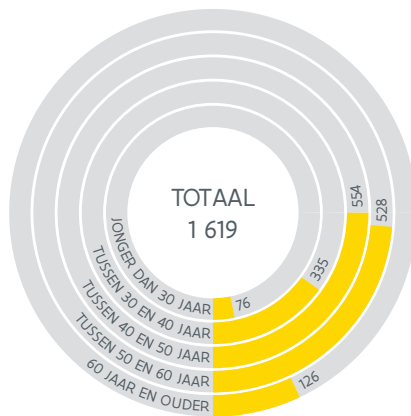
MEDEWERKERS - LEEFTIJDSPIRAMIDE



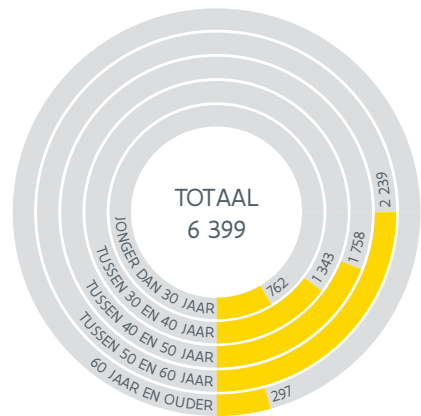
PERONEEL



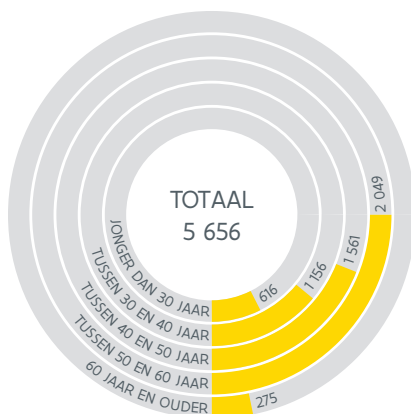
WEDDETREKKENDEN



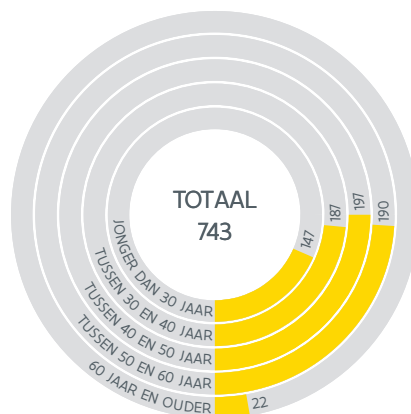
LOONTREKKENDEN



LOONTREKKENDEN  
CHAUFFEURS

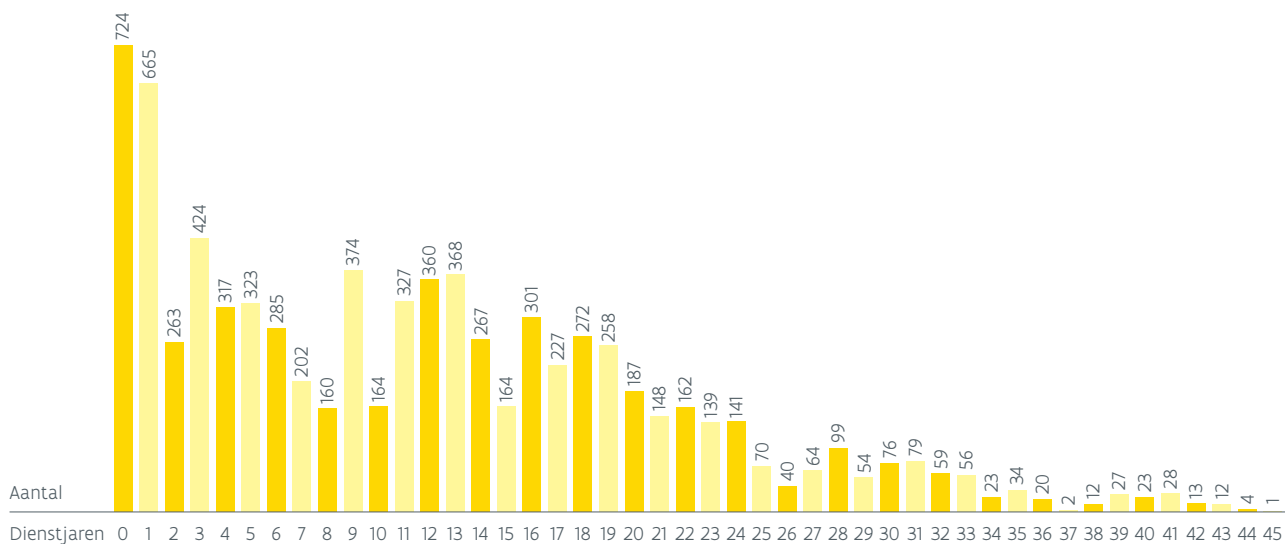


LOONTREKKENDEN  
TECHNISCHE DIENSTEN

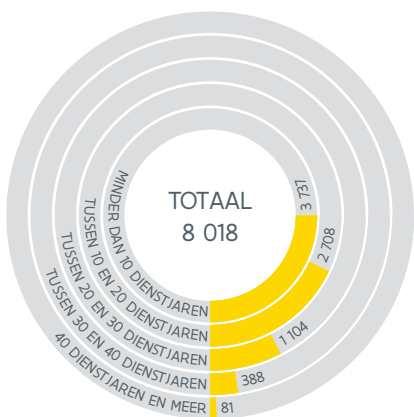


# 2020 IN CIJFERS

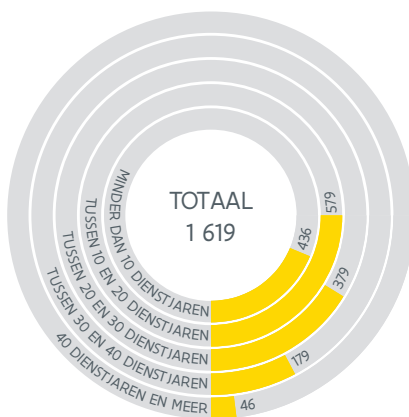
## MEDEWERKERS - ANCIËNNITEIT



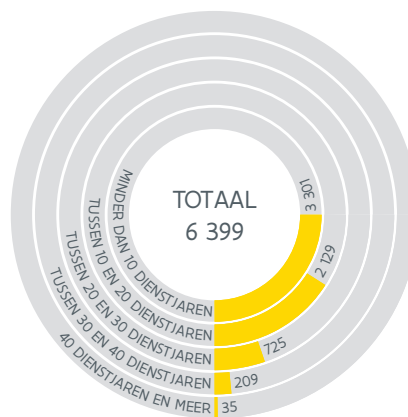
PERONEEL



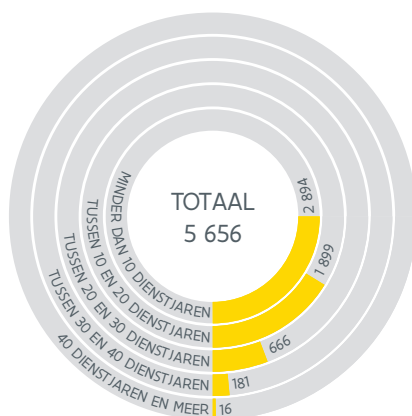
WEDDETREKKENDEN



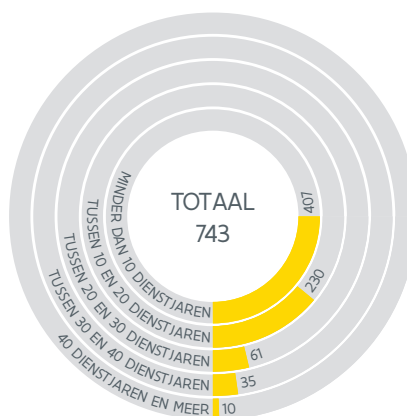
LOONTREKKENDEN



LOONTREKKENDEN  
CHAUFFEURS



LOONTREKKENDEN  
TECHNISCHE DIENSTEN



## ARBEIDSONGEVALLEN

ONGEVALLEN ZONDER WERKVERLET		ONGEVALLEN MET WERKVERLET		DODELIJK		TOTAAL	
in dienst	weg- werk	in dienst	weg- werk	in dienst	weg- werk	in dienst met en zonder werkverlet	weg- werk
54	10	377	110	0	0	431	120



## 2020 IN CIJFERS

### AFGELEGDE KILOMETERS

	AUTOBUSDIENSTEN					alle diensten tesamen
	Tram	Eigen beheer	Exploitanten		Totaal autobusdiensten	
			Geregeld	Leerlingenvervoer		
Antwerpen	10 246 374	21 803 805	16 976 052	4 121 447	42 901 304	53 147 678
Oost-Vlaanderen	2 926 878	16 741 083	11 088 936	3 902 938	31 732 957	34 659 835
Vlaams-Brabant		23 074 226	19 048 286	2 347 814	44 470 326	44 470 326
Limburg		13 400 259	11 580 807	2 415 178	27 396 245	27 396 245
West-Vlaanderen	2 978 943	13 419 442	7 343 947	3 053 098	23 816 487	26 795 430
<b>TOTAAL</b>	<b>16 152 195</b>	<b>88 438 817</b>	<b>66 038 028</b>	<b>15 840 475</b>	<b>170 317 319</b>	<b>186 469 514</b>

	VERHOUDING AUTOBUSDIENSTEN			
	Met leerlingenvervoer		Zonder leerlingenvervoer	
	Regie	Exploitant	Regie	Exploitant
Antwerpen	51%	49%	56%	44%
Oost-Vlaanderen	53%	47%	60%	40%
Vlaams-Brabant	52%	48%	55%	45%
Limburg	49%	51%	54%	46%
West-Vlaanderen	56%	44%	65%	35%
<b>Totaal</b>	<b>52%</b>	<b>48%</b>	<b>57%</b>	<b>43%</b>

## ONGEVALLEN

	VERKEERSONGEVALLEN	SCHADEDOSSIERS		TOTAAL AANTAL DOSSIERS
		met reizigers	zonder reizigers	
<b>Spoor</b>	<b>660</b>	<b>160</b>	<b>380</b>	<b>1 200</b>
Gedeeld verantwoordelijk	106	1	14	121
Niet verantwoordelijk	518	146	348	1 012
Verantwoordelijk	36	13	18	67
<b>Wegverkeer</b>	<b>4 573</b>	<b>755</b>	<b>643</b>	<b>5 971</b>
Gedeeld verantwoordelijk	219	3	3	225
Niet verantwoordelijk	1 735	649	503	2 887
Verantwoordelijk	2 619	103	137	2 859
<b>Eindtotaal</b>	<b>5 233</b>	<b>915</b>	<b>1 023</b>	<b>7 171</b>

## BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

		2020	2019
<b>A</b>	<b>Bezoldigingen</b>		
	Directie en afdelingshoofden	6 082 505,31	6 781 758,62
	Bedienden	85 067 803,22	81 478 041,12
	Loontrekkenden	214 452 397,53	206 376 294,83
	<b>Totaal</b>	<b>305 602 706,06</b>	<b>294 636 094,57</b>
<b>B</b>	<b>Patronale lasten op bezoldigingen</b>	145 246 292,17	139 534 910,1
<b>C</b>	<b>Aanvullende rust-overlevingspensioenen</b>	16 044 460,75	17 867 341,54
<b>D</b>	<b>RSZ-afhoudingen op bezoldigingen</b>	45 058 574,21	43 635 412,71
	<b>Totaal A + B + C</b>	<b>466 893 458,98</b>	<b>452 038 346,21</b>

# 2020 IN CIJFERS

## ROLLEND MATERIEEL

### Aanschaffingen

#### Vervoer over de weg

Er werden **155** nieuwe autobussen in dienst gesteld, nl:

<b>6</b>	222A - 12 m streek VDL Citea SLE hybride
<b>16</b>	222A2 - 12m streek VDL Citea SLE-H
<b>36</b>	222C - Van Hool City A309 hybride
<b>2</b>	222D - Van Hool Exquicity
<b>39</b>	222F – VDL gelede bus lage vloer streek Citea SLFA
<b>10</b>	222GHI - 12m stad VDL citea SLF-E
<b>46</b>	223B - 12m streek VDL Citea SLE hybrid

Er werden **30** nieuwe voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.) in dienst gesteld.

#### Vervoer per spoor

Er werden **10** CAF urbos trams geleverd.

### Omvormingen

Er werd **10** autobussen omgevormd naar dienstvoertuig.

### Slopingen

Er werden **103** autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

Er werd **1** tram (PCC) - Gent effectief buiten dienst gesteld.

Er werden **2** trams (BN-ACEC) – Kust effectief buiten dienst gesteld.

## Effectief op 31.12.2020

## Vervoer over de weg

<b>2 337</b>	autobussen
<b>531</b>	andere voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz.)

## Vervoer per spoor

<b>46</b>	gelede trams Kust
<b>136</b>	trams (PCC) Antwerpen + Gent
<b>125</b>	Hermelijntrams waarvan 41 tweerichting en 84 eenrichting. Ongeveer 15 (elk jaar te bepalen) voertuigen worden tijdens het hoogseizoen ingezet aan Kust.
<b>88</b>	Albatros trams
<b>10</b>	CAF Urbos trams

## Vooruitzichten voor het jaar 2021

## Leveringen

<b>35</b>	Hybride standaard
<b>120 + 20</b>	Gelede hybride bussen
<b>32</b>	CAF Urbos trams

# 2020 IN CIJFERS

## BUSVLOOT OP 31 DECEMBER 2020

Bouwjaar / Merk & Type	Reeks	12-m bussen			Gelede bussen			Kleine bussen			Totaal
		Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	
<b>1999</b>		<b>1</b>			<b>7</b>						<b>8</b>
Van Hool A 600	3689 à 3719	1	39	60							1
Van Hool AG 500	3774 à 3794				7	59	91				7
<b>2000</b>		<b>24</b>			<b>1</b>						<b>25</b>
Van Hool A 600	3689 à 3719	2	39	60							2
Van Hool AG 500	3774 à 3794				1	59	102				1
Jonckheere Transit 2000	3829 à 3978	22	39	64							22
<b>2001</b>		<b>25</b>			<b>21</b>						<b>46</b>
Van Hool A 360	4043 à 4093	16	39	66							16
Van Hool AG 300	4158 à 4164				6	48	100				6
Jonckheere Transit 2000	3986 à 4010				8	59	99				8
Jonckheere Transit 2000	3893 à 3978	9	39	64							9
Van Hool AG500	4139 à 4157				7	59	95				7
<b>2002</b>		<b>28</b>			<b>9</b>						<b>37</b>
Van Hool A 330	4094 à 4126	5	26	78							5
Van Hool A 330	4225 à 4243	18	26	78							18
Van Hool A 360	4043 à 4093	5	39	66							5
Van Hool AG 300	4295 à 4317				9	48	102				9
<b>2003</b>		<b>41</b>			<b>24</b>			<b>13</b>			<b>78</b>
Van Hool A 308	4244 à 4277							13	18	53	13
Van Hool A 360	4174 à 4224	37	39	66							37
Van Hool A 360	4338 à 4404	4	39	64							4
Van Hool AG 300	4295 à 4317				8	48	102				8
Van Hool AG 300	4515 à 4519				1	48	102				1
Van Hool AG 500	4278 à 4294				15	59	95				15
<b>2004</b>		<b>53</b>			<b>239</b>			<b>34</b>			<b>326</b>
Van Hool A 309	4664 à 4707							16	18	71	16
Van Hool A 360	4338 à 4404	53	39	64							53
Van Hool AG 300	4515 à 4519				4	48	102				4
Van Hool AG 300	4603 à 4663				57	55	98				57
Van Hool AG 300	4708 à 4837				126	55	98				126
Jonckheere Transit	4405 à 4459				52	53	95				52
Jonckheere Man	4460 à 4501							18	17	57	18



Bouwjaar / Merk & Type	Reeks	12-m bussen			Gelede bussen			Kleine bussen			Totaal
		Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	
<b>2005</b>		<b>75</b>			<b>3</b>			<b>28</b>			<b>106</b>
Van Hool A 309	4664 à 4707							28	17	54	28
Van Hool AG 300	4603 à 4663				3	55	98				3
Jonckheere Transit	4524 à 4602	75	39	65							75
<b>2006</b>		<b>44</b>			<b>57</b>			<b>15</b>			<b>116</b>
Van Hool A 309	4964 à 4979							15	18	52	15
Van Hool A 330	4880 à 4901	19	26	76							19
Jonckheere Transit	4838 à 4879	25	39	65							25
Jonckheere Transit	4902 à 4963				57	56	98				57
<b>2007</b>		<b>102</b>			<b>37</b>						<b>139</b>
Van Hool A 330	5016 à 5029	12	25	78							12
Van Hool A 330	5084 à 5088	3	26	76							3
Van Hool AG 300	5030 à 5063				34	56	96				34
Jonckheere Transit	4838 à 4879	17	39	65							17
Jonckheere Transit	5079 à 5083	5	39	65							5
Jonckheere Transit	4980 à 5015	34	39	65							34
Jonckheere Transit	5095 à 5167	31	39	65							31
Jonckheere Transit	4902 à 4963				3	56	98				3
<b>2008</b>		<b>46</b>			<b>107</b>			<b>31</b>			<b>184</b>
Van Hool A 309	5276 à 5306							31	17	55	31
Van Hool A 330	5016 à 5029	2	25	78							2
Van Hool A 330	5089 à 5091	3	25	82							3
Van Hool AG 300	5168 à 5275				107	55	95				107
Jonckheere Transit	5095 à 5167	41	39	65							41
<b>2009</b>		<b>1</b>			<b>14</b>			<b>15</b>			<b>30</b>
Van Hool AG 300	5168 à 5275				1	55	95				1
Van Hool A 309	5334 à 5347							14	17	55	14
Van Hool AG 300	5324 à 5333				10	55	95				10
Van Hool AG 300 Hybride	5358 à 5382				3	54	82				3
Van Hool A 300 Hybride	5348 à 5352	1	35	50							1
Van Hool A 308 Hybride	5353 à 5357							1	17	42	1

## 2020 IN CIJFERS

Bouwjaar / Merk & Type	Reeks	12-m bussen			Gelede bussen			Kleine bussen			Totaal
		Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	
<b>2010</b>		<b>43</b>			<b>64</b>			<b>18</b>			<b>125</b>
Van Hool A 360	5446 à 5519	21	39	61							21
Van Hool AG 300	5520 à 5596				42	53	101				42
Jonckheere Procity	5383 à 5401							14	12	10	14
Jonckheere Transit	5309 à 5323	15	39	65							15
Van Hool A 360 Hybride	5402 à 5445	3	35	50							3
Van Hool AG 300 Hybride	5358 à 5382				22	54	82				22
Van Hool A 300 Hybride	5348 à 5352	4	39	50							4
Van Hool A 308 Hybride	5353 à 5357							4	17	42	4
<b>2011</b>		<b>80</b>			<b>24</b>						<b>104</b>
Van Hool A 360	5446 à 5519	39	39	61							39
Van Hool AG 300	5520 à 5596				24	53	101				24
Van Hool A 360 Hybride	5402 à 5445	41	35	50							41
<b>2012</b>		<b>12</b>			<b>11</b>						<b>23</b>
Van Hool A 360	5446 à 5519	12	35	50							12
Van Hool AG 300	5520 à 5596				11	53	101				11
<b>2014</b>		<b>170</b>			<b>26</b>			<b>41</b>			<b>237</b>
Iveco Crossway	5606 à 5762	139	37	62							139
Van Hool AG 300	5790 à 5816				26	53	98				26
Jonckheere Midcity	5817 à 5857							41	11	11	41
Van Hool A 330 FC	5601 à 5605	5	39	64							5
Jonckheere Citea	5763 à 5789	26	25	80							26
<b>2015</b>		<b>79</b>			<b>1</b>			<b>9</b>			<b>89</b>
Iveco Crossway	5606 à 5762	16	37	62							16
Van Hool AG 300	5790 à 5816				1	53	98				1
VDL Citea Hybride	5877 à 5996	63	25	70							63
Van Hool A 309 Hybride	5858 à 5875							6	17	55	6
Van Hool A 308 EB	5598 à 5600							3	17	38	3

## 2020 IN CIJFERS

Bouwjaar / Merk & Type	Reeks	12-m bussen			Gelede bussen			Kleine bussen			Totaal
		Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	Aantal bussen	Aantal zitpl.	Aantal staanpl.	
<b>2016</b>		<b>51</b>			<b>31</b>			<b>12</b>			<b>94</b>
Van Hool AG 300	2188 à 2218				31	53	95				31
VDL Citea Hybride	5877 à 5996	51	25	70							51
Van Hool A 309 Hybride	5858 à 5875							12	17	55	12
<b>2017</b>		<b>181</b>			<b>9</b>						<b>190</b>
VDL Citea Hybride	5877 à 5996	5	25	70							5
VDL Citea SLFA	2219 à 2227				9	47	114				9
VDL Citea SLE	2000 à 2187	176	31	73							176
<b>2018</b>		<b>87</b>									<b>87</b>
VDL Citea Hybride	5877 à 5996	1	25	70							1
VDL Citea SLE	2000 à 2187	11	31	73							11
VDL Citea SLE Hybride	2228 à 2293	20	39	57							20
VDL Citea SLE	2294 à 2348	55	37	66							55
<b>2019</b>		<b>110</b>			<b>28</b>						<b>138</b>
VDL Citea SLE Hybride	2228 à 2293	39	39	57							39
VDL Citea SLE Hybride	2363 à 2446	68	39	57							68
Van Hool ExquiCity 24M *	2349 à 2362				12	51	120				12
VDL Citea SLE	2483 à 2537				16	47	114				16
VDL Citea SLF-E	2538 à 2544	3	25	67							3
<b>2020</b>		<b>78</b>			<b>41</b>			<b>36</b>			<b>155</b>
VDL Citea SLE Hybride	2228 à 2293	6	39	57							6
VDL Citea SLE Hybride	2363 à 2446	16	39	57							16
Van Hool A309 Hybride	2447 à 2482							36	17	53	36
Van Hool Exquicity 24M	2349 à 2362				2	51	120				2
VDL Citea SLE	2483 à 2537				39	47	114				39
VDL Citea SLF-E	2538 à 2544	10	25	67							10
VDL Citea SLE-H	2551 à 2630	46	37	59							46
<b>Eindtotaal</b>		<b>1 331</b>			<b>754</b>			<b>252</b>			<b>2 337</b>

# 2020 IN CIJFERS

## VERKOCHTE VERVOERBEWIJZEN

### Abonnementen in omloop

	2020	2019
Buzzy Pazz	145 959	188 882
Omnipas 25-64	55 571	74 934
Omnipas 65+	247 816	294 908
VT-netabbonementen	112 314	149 079
VG-netabbonementen	33 441	42 296
<b>Totaal</b>	<b>595 101</b>	<b>750 099</b>

Uitgezonderd Vrijverkeerkaarten, gratis vervoerbewijzen personen met een handicap, DBS 4, VDAB, gecombineerde abonnementen, studentenpassen.

### Geregistreerde ritten

	2020	2019
Biljetten	1 686 227	8 304 933
Mobiele biljetten *	5 673 063	12 341 526
Biljetten CEMV	106 935	
Kaarten	9 521 041	22 748 236
Mobiele kaarten *	2 523 457	3 212 686

\* bij mobiele vervoerbewijzen gaat het om aantal geactiveerde.

### Nettovervoerontvangsten in euro

	2020	2019
Biljetten	4 028 804	20 663 108
Mobiele biljetten	12 341 649	23 435 636
cEMV	246 434	
Kaarten	12 336 104	30 396 873
Mobiele kaarten	3 593 983	4 447 644
Dagpassen	477 266	1 705 017
Mobiele dagpassen	198 744	299 858
Buzzy Pazz	33 066 867	36 393 221
Omnipas	41 074 573	46 930 709
MIVB, MTB	1 507 249	1 817 727
NMBS/De Lijn	12 361 802	16 980 820
Tussenkost derden	4 785 311	5 933 991
Bijzondere diensten	903 216	3 018 219
Diversen	2 023 297	4 465 800
<b>Totaal</b>	<b>128 945 299</b>	<b>196 488 623</b>



# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## BALANS OP 31 DECEMBER 2020

ACTIVA in duizenden euro

	2020	2019
<b>VASTE ACTIVA</b>	<b>2 000 109</b>	<b>1 979 628</b>
Immateriële activa	38 997	29 324
Materiële activa	1 950 473	1 939 662
Terreinen en gebouwen	600 499	606 948
Installaties, machines en uitrusting	134 165	115 908
Meubilair en rollend materieel	593 602	556 933
Leasing en soortgelijke rechten	340 865	356 417
Overige materiële vaste activa	2 636	3 280
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	278 706	300 176
Financiële vaste activa	10 639	10 642
Verbonden ondernemingen	1 970	1 970
<i>Deelnemingen</i>	1 970	1 970
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	8 608	8 608
<i>Deelnemingen</i>	1 422	1 422
<i>Vorderingen</i>	7 186	7 186
Andere financiële vaste activa	61	64
<i>Aandelen</i>	6	6
<i>Vorderingen en borgtochten in contanten</i>	55	58
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>663 719</b>	<b>708 289</b>
Vorderingen op meer dan één jaar	2 035	2 366
Overige vorderingen	2 035	2 366
Voorraden en bestellingen in uitvoering	41 117	38 589
Voorraden	41 117	38 589
<i>Grond- en hulpstoffen</i>	41 117	38 589
Vorderingen op ten hoogste één jaar	418 216	600 185
Handelsvorderingen	14 118	25 065
Overige vorderingen	404 098	575 120
Geldbeleggingen	637	637
Overige beleggingen	637	637
Liquide middelen	124 030	1 294
Overlopende rekeningen	77 684	65 218
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>2 663 828</b>	<b>2 687 917</b>

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## PASSIVA in duizenden euro

	2020	2019
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	<b>1 857 668</b>	<b>1 811 748</b>
Kapitaal	53 951	53 951
Geplaatst kapitaal	53 951	53 951
Reserves	1 542	1 542
Beschikbare reserves	1 542	1 542
Overgedragen winst (verlies) +/-	99 884	99 862
Kapitaalsubsidies	1 702 291	1 656 393
<b>VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN</b>	<b>98 513</b>	<b>115 430</b>
Voorzieningen voor risico's en kosten	98 513	115 430
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	22 982	29 166
Grote herstellings- en onderhoudswerken	31 984	32 506
Milieuplichtingen	4 385	4 408
Overige risico's en kosten	39 198	49 350
<b>SCHULDEN</b>	<b>707 647</b>	<b>760 739</b>
Schulden op meer dan één jaar	387 469	398 036
Financiële schulden	386 649	397 216
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	386 649	393 716
<i>Kredietinstellingen</i>		3 500
Overige schulden	820	820
Schulden op ten hoogste 1 jaar	189 972	216 672
Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	12 199	14 519
Financiële schulden		25 813
<i>Kredietinstellingen</i>		25 813
Handelsschulden	88 961	86 908
<i>Leveranciers</i>	88 961	86 908
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	25	1 737
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	82 209	81 134
<i>Belastingen</i>	13 581	13 529
<i>Bezoldigingen en sociale lasten</i>	68 628	67 605
Overige schulden	6 578	6 561
Overlopende rekeningen	130 206	146 031
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>2 663 828</b>	<b>2 687 917</b>

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## RESULTATENREKENING OP 31 DECEMBER 2020

in duizenden euro

	2020	2019
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>1 132 117</b>	<b>1 099 740</b>
Omzet	1 068 817	1 043 133
Geproduceerde vaste activa	7 731	3 985
Andere bedrijfsopbrengsten	48 481	50 765
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	7 088	1 857
<b>Bedrijfskosten</b>	<b>1 242 135</b>	<b>1 197 509</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	80 843	76 016
<i>Aankopen</i>	83 345	80 055
<i>Voorraad: afname (toename) +/-</i>	-2 502	-4 039
Diensten en diverse goederen	516 511	512 714
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	489 358	476 208
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	157 533	140 899
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) +/-	-14	10
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	-16 918	-10 460
Andere bedrijfskosten	1 984	1 574
Niet-recurrente bedrijfskosten	12 838	548
<b>Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies) +/-</b>	<b>-110 018</b>	<b>-97 769</b>
<b>Financiële opbrengsten</b>	<b>137 492</b>	<b>124 945</b>
Recurrente financiële opbrengsten	137 492	124 945
<i>Opbrengsten uit financiële vaste activa</i>	425	396
<i>Opbrengsten uit vlottende activa</i>	573	573
<i>Andere financiële opbrengsten</i>	136 494	123 976
<b>Financiële kosten</b>	<b>27 036</b>	<b>26 314</b>
Recurrente financiële kosten	27 036	26 314
<i>Kosten van schulden</i>	26 936	26 084
<i>Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugneming) +/-</i>	16	8
<i>Andere financiële kosten</i>	84	222
<b>Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/-</b>	<b>438</b>	<b>862</b>
<b>Belastingen op het resultaat +/-</b>	<b>416</b>	<b>784</b>
Belastingen	416	784
<b>Winst (Verlies) van het boekjaar +/-</b>	<b>22</b>	<b>78</b>
<b>Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-</b>	<b>22</b>	<b>78</b>



# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## RESULTAATVERWERKING

	2020	2019
Te bestemmen winst (verlies)	99 884	99 862
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-	22	78
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar +/-	99 862	99 784
Over te dragen winst (verlies) +/-	99 884	99 862

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## STAAT VAN IMMATERIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2020	2019
<b>KOSTEN VAN ONTWIKKELING</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		93 452
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde activa	4 549	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	27 382	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	35 588	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	106 207	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		64 128
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	30 445	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	27 363	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	67 210	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>38 997</b>	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## STAAT VAN MATERIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2020	2019
<b>TERREINEN EN GEBOUWEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 088 407
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	6 804	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	53 969	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	32 291	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 073 533	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		481 459
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	38 956	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	47 381	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	473 034	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>600 499</b>	

	2020	2019
<b>INSTALLATIES, MACHINES EN UITRUSTING</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		335 917
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	8 719	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	60 434	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	29 569	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	313 771	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		220 009
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	19 125	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	59 528	
Overgeboekt van een post naar een andere +/-	1	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	179 607	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>134 164</b>	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

	2020	2019
<b>MEUBILAIR EN ROLLEND MATERIEEL</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 196 386
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	78 439	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	2 779	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-14 497	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 257 549	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		639 453
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	52 849	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	2 742	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-25 613	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	663 947	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>593 602</b>	

	2020	2019
<b>LEASING EN SOORTGELIJKE RECHTEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		435 210
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	52	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	435 262	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		78 793
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	15 604	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	94 397	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>340 865</b>	
waarvan		
Terreinen en gebouwen	332 327	
Meubilair en rollend materieel	8 538	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

	2020	2019
<b>OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		21 854
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	61	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	18 245	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	25 837	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	29 507	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		18 574
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	848	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	18 163	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	25 612	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	26 871	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>2 636</b>	

	2020	2019
<b>ACTIVA IN AANBOUW EN VOORUITBETALINGEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		300 176
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	87 318	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-108 788	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	278 706	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>278 706</b>	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## STAAT VAN FINANCIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2020	2019
<b>VERBODEN ONDERNEMINGEN - DEELNEMINGEN EN AANDELEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 970
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 970	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>1 970</b>	

	2020	2019
<b>ONDERNEMINGEN MET DEELNEMINGSVERHOUDING - DEELNEMINGEN EN AANDELEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 422
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 422	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>1 422</b>	

	2020	2019
<b>ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT - VORDERINGEN</b>		
Netto boekwaarde per einde van het boekjaar		7 186
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>7 186</b>	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

	2020	2019
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN - DEELNEMINGEN EN AANDELEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		6
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	6	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>6</b>	

	2020	2019
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN - VORDERINGEN</b>		
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar		58
Mutaties tijdens het boekjaar		
Terugbetalingen		
Overige mutaties	-3	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>55</b>	

<b>DEELNEMINGEN EN MAATSCHAPPELIJKE RECHTEN IN ANDERE ONDERNEMINGEN</b>	<b>aantal aandelen</b>
Rechtstreekse deelneming (99,99%) in nv Lijncom	599 999
Rechtstreekse deelneming (18,59%) nv Belgian Mobility Card	970
Rechtstreekse deelneming (0,00%) in nv Optimobil Vlaanderen	0
Rechtstreekse deelneming (98,46%) nv Blue-Mobility	3 640
Rechtstreekse deelneming (24,00%) nv Project Brabo 1	36 024
Rechtstreekse deelneming (26,00%) nv Livan Infrastructure	52
Rechtstreekse deelneming (87,18%) in nv Optimobil ingebracht in Blue-Mobility	1 700

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## GELDBELEGGINGEN EN OVERLOPENDE REKENINGEN (ACTIVA) in duizenden euro

	2020	2019
<b>OVERIGE GELDBELEGGINGEN</b>		
Aandelen en geldbeleggingen andere dan vastrentende beleggingen		
Vastrentende beleggingen		
Termijnrekeningen bij kredietinstellingen		
Hierboven niet-opgenomen overige geldbeleggingen	637	637

	2020
<b>OVERLOPENDE REKENINGEN</b>	
Uitsplitsing van post 490/1 van de activa indien daaronder een belangrijk bedrag voorkomt	
Verkregen opbrengsten: provisie Cliquet	3 787
Verkregen opbrengsten: verschil PPS beschikbaarheidsvergoeding	66 203
Over te dragen kosten: contracten, abonnementen	6 237

	2020	2019
<b>STAAT VAN HET KAPITAAL</b>		
Maatschappelijk kapitaal		
Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar	53 951	53 951

	bedragen	aantal aandelen
Samenstelling van het kapitaal: soorten aandelen		
Aandelen zonder nominale waarde	53 951	2 706 052
Aandelen op naam		2 706 052



# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## VOORZIENINGEN VOOR OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN in duizenden euro

	2020
<b>UITSPLITSING VAN DE POST 164/5 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT</b>	
Voorziening hangende geschillen	10 793
Voorziening Lijnwerk	1 459
Nog te vereffenen schadegevallen	23 826
Voorziening beroepsziekte	3 120

## STAAT VAN SCHULDEN EN OVERLOPENDE REKENINGEN (PASSIVA) in duizenden euro

	2020
<b>UITSPLITSING VAN DE SCHULDEN MET EEN OORSPRONKELIJKE LOOPTIJD VAN MEER DAN ÉÉN JAAR, NAARGELANG HUN RESTERENDE LOOPTIJD</b>	
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	<b>12 199</b>
Financiële schulden	12 199
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	8 699
<i>Kredietinstellingen</i>	3 500
Schulden met een resterende looptijd van méér dan één jaar doch hoogstens 5 jaar	<b>35 941</b>
Financiële schulden	35 121
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	35 121
Overige schulden	820
Schulden met een resterende looptijd van méér dan 5 jaar	<b>351 528</b>
Financiële schulden	351 528
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	351 528

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

	2020
<b>GEWAARBORGDE SCHULDEN</b>	
Door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden	<b>399 668</b>
Financiële schulden	398 847
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	395 347
<i>Kredietinstellingen</i>	3 500
Overige schulden	821

	2020
<b>SCHULDEN MET BETREKKING TOT BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN</b>	
Belastingen (post 450/3 en 178/9 van de passiva)	<b>13 581</b>
Niet-vervallen belastingenschulden	13 581
Bezoldigingen en sociale lasten (post 454/9 en 178/9 van de passiva)	<b>68 628</b>
Andere schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten	68 628

## OVERLOPENDE REKENINGEN in duizenden euro

	2020
<b>UITSPLITSING VAN DE POST 492/3 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT</b>	
Te affecteren investeringsprovisie	2 936
Afschrijvingen/financieringen	43 910
Voorverkoop distributeurs	1 077
Project Livan/Cluster II	4 538
Gesubsidieerde vaste activa	6 274
ESR exploitatietekort	6 251
Toe te wijzen concessie Lijncom	2 011
Toelage PPS Oostende	4 901
Smartticket spreiding	12 171
Abonnementen spreiding	35 737
Over te dragen dotatie Gasolie en Hoogspanning	6 323

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## BEDRIJFSRESULTATEN in duizenden euro

	2020	2019
<b>BEDRIJFSOPBRENGSTEN</b>		
Netto-omzet per bedrijfscategorie		
Openbaar vervoer	1 068 817	1 043 133
Netto-omzet per geografische markt		
Vlaanderen	1 068 817	1 043 133
<b>BEDRIJFSKOSTEN</b>		
Werknemers waarvoor de onderneming een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die zijn ingeschreven in het algemeen personeelsregister		
Totaal aantal op afsluitingsdatum	7 520	7 713
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	7 379,7	7 604,6
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	11 569 959	11 319 669
Personeelskosten		
Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	305 603	294 636
Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen	145 246	139 535
Werkgeverspremies voor bovenwettelijke verzekeringen	137	92
Andere personeelskosten	22 328	24 078
Ouderdoms- en overlevingspensioenen	16 044	17 867
Voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen		
Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	-6 184	-9 740
Waardeverminderingen		
Op voorraden en bestellingen in uitvoering		
Geboekt	1 315	1 517
Teruggenomen	1 341	1 404
Op handelsvorderingen		
Geboekt	12	
Teruggenomen		103
Voorzieningen voor risico's en kosten		
Toevoegingen	14 796	15 406
Bestedingen en terugnemingen	31 714	25 866
Andere bedrijfskosten		
Bedrijfsbelastingen en -taksen	815	886
Andere	1 169	688
Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen		
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	164	184
Gemiddeld aantal berekend in voltijdse equivalenten	250,2	266,7
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	426 132	426 132
Kosten voor de onderneming	17 635	17 223

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## FINANCIËLE RESULTATEN in duizenden euro

	2020	2019
<b>RECURRENTE FINANCIËLE OPBRENGSTEN</b>		
Andere financiële opbrengsten	136 205	123 644
Door de overheid toegekende subsidies, aangerekend op de resultatenrekening		
<i>Kapitaalsubsidies</i>	136 205	123 644
<b>RECURRENTE FINANCIËLE KOSTEN</b>		
Waardeverminderingen op vlottende activa		
Geboekt	19	10
Teruggenomen	3	2

## OPBRENGSTEN EN KOSTEN VAN UITZONDERLIJKE OMVANG OF UITZONDERLIJKE MATE VAN VOORKOMEN in duizenden euro

	2020	2019
<b>NIET-RECURRENTE OPBRENGSTEN</b>		
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	7 088	1 857
Meerwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa	44	204
Andere niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	7 044	1 653
<b>NIET-RECURRENTE KOSTEN</b>		
Niet-recurrente bedrijfskosten	12 838	548
Niet-recurrente afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	293	293
Minderwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa	7 633	11
Andere niet-recurrente bedrijfskosten	4 912	244

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## BELASTINGEN EN TAKSEN in duizenden euro

	2020	
<b>BELASTINGEN OP HET RESULTAAT</b>		
Belastingen op het resultaat van het boekjaar	416	
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen	416	

	2020	2019
<b>BELASTINGEN OP DE TOEGEVOEGDE WAARDE EN BELASTINGEN TEN LASTE VAN DERDEN</b>		
In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde		
Aan de onderneming (aftrekbaar)	126 670	130 654
Door de onderneming	50 650	66 037
Ingehouden bedragen ten lasten van derden als		
Bedrijfsvoorheffing	13 581	13 524

## NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN in duizenden euro

	2020
<b>ZAKELIJKE ZEKERHEDEN</b>	
Zakelijke zekerheden die door de onderneming op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van de onderneming	
Zekerheden op de nog door de onderneming te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa	340 865
Zakelijke zekerheden die door de onderneming op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van derden	
Zekerheden op de nog door de onderneming te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa	340 865
<b>GOEDEREN EN WAARDEN GEHOUDEN DOOR DERDEN IN HUN NAAM MAAR TEN BATE EN OP RISICO VAN DE ONDERNEMING, VOOR ZOVER DEZE GOEDEREN EN WAARDEN NIET IN DE BALANS ZIJN OPGENOMEN</b>	
Te vervallen intresten van investeringsleningen	138
Voor diverse dossiers werden er waarborgen ontvangen	133 326
Langetermijn verhuurovereenkomsten	2 470
Voor diverse dossiers zijn er bankwaarborgen door De Lijn gesteld	8 444
Verplichtingen tot aankoop	566 706

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Betrekkingen met verbonden ondernemingen, geassocieerde ondernemingen en de andere ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat

in duizenden euro

	2020	2019
<b>VERBONDEN ONDERNEMINGEN</b>		
Financiële vaste activa	1 970	1 970
Deelnemingen	1 970	1 970
Vorderingen	4 190	5 633
Op hoogstens één jaar	4 190	5 633
Schulden	189	114
Op hoogstens één jaar	189	114
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT</b>		
Financiële vaste activa	8 608	8 608
Deelnemingen	1 422	1 422
Achtergestelde vorderingen	7 186	7 186

## Financiële betrekkingen met in duizenden euro

	2020
<b>BESTUURDERS EN ZAAKVOERDERS, NATUURLIJKE OF RECHTSPERSONEN DIE DE ONDERNEMING RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS CONTROLEREN ZONDER VERBONDEN ONDERNEMINGEN TE ZIJN, OF ANDERE ONDERNEMINGEN DIE DOOR DEZE PERSONEN RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS GECONTROLEERD WORDEN</b>	
Rechtstreeks en onrechtstreekse bezoldigingen en ten laste van de resultatenrekening toegekende pensioenen, voor zover deze vermelding niet uitsluitend of hoofdzakelijk betrekking heeft op de toestand van een enkel indentificeerbaar persoon	
Aan bestuurders en zaakvoerders	134
<b>DE COMMISSARIS(SEN) EN DE PERSONEN MET WIE HIJ (ZIJ) VERBONDEN IS (ZIJN)</b>	
Bezoldiging van commissaris(sen)	134
Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd binnen de vennootschap door de commissaris(sen)	
Andere controleopdrachten	5

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## SOCIALE BALANS

### Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

	BOEKJAAR 2020		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Gemiddeld aantal werknemers			
Voltijds	5 224,6	951	6 175,6
Deeltijds	1 245	448,4	1 693,4
Totaal in voltijdse equivalenten	6 116,2	1 263,5	7 379,7
Aantal daadwerkelijke gepresteerde uren			
Voltijds	8 511 679	1 439 577	9 951 256
Deeltijds	1 227 130	391 573	1 618 703
Totaal	9 738 809	1 831 150	11 569 959
Personeelskosten*			
Voltijds	348 203	58 891	407 094
Deeltijds	50 200	16 019	66 219
Totaal	398 403	74 910	473 313
Bedrag van voordelen bovenop het loon*			
	30 317	5 700	36 017

	BOEKJAAR 2019		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Gemiddeld aantal werknemers in VTE	5 913,6	1 225,9	7 139,5
Aantal daadwerkelijke gepresteerde uren	9 560 621	1 759 048	11 319 669
Personeelskosten*	376 201	82 139	458 341
Bedrag van de voordelen bovenop het loon	26 781	5 686	32 467

\* in duizenden euro

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar	Voltijds	Deeltijds	TOTAAL in VTE
Aantal werknemers	6 309	1 691	7 520,2
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	6 247	1 688	7 456,4
Overeenkomst voor bepaalde tijd	60	2	61,3
Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk			
Vervangingsovereenkomst	2	1	2,5
Volgens het geslacht en het studieniveau			
Mannen	5 334	1 260	6 241,5
<i>lager onderwijs</i>	906	268	1 110,9
<i>secundair onderwijs</i>	3 344	737	3 862,4
<i>hoger niet-universitair onderwijs</i>	963	227	1 125,9
<i>universitair onderwijs</i>	121	28	142,3
Vrouwen	975	431	1 278,7
<i>lager onderwijs</i>	210	91	263,5
<i>secundair onderwijs</i>	605	260	799,9
<i>hoger niet-universitair onderwijs</i>	133	66	175,2
<i>universitair onderwijs</i>	27	14	40,1
Volgens de beroepscategorie			
Directiepersoneel	6	0	6,0
Bedienden	1 244	351	1 503,4
Arbeiders	5 048	1 340	5 999,8
Andere	11	0	11,0

## Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen

Tijdens het boekjaar	Uitzendkrachten	Ter beschikking van de onderneming gestelde personen
Gemiddeld aantal tewerkgestelde personen	173,4	76,8
Aantal daadwerkelijke gepresteerde uren	337 099	89 033
Kosten voor de onderneming*	8 028	9 607

\* in duizenden euro



# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Personeelsverloop tijdens het boekjaar

Ingetreden	Voltijds	Deeltijds	TOTAAL in VTE
Aantal werknemers waarvoor de onderneming tijdens het boekjaar een DIMONA-verklaring heeft ingediend of tijdens het boekjaar werden ingeschreven in het algemeen personeelsregister	385	2	386,6
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	309	2	310,6
Overeenkomst voor bepaalde tijd	76		76,0
Uitgetreden	Voltijds	Deeltijds	TOTAAL in VTE
Aantal werknemers met een DIMONA-verklaring aangegeven of een in het algemeen personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam	489	91	553,7
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	432	90	496,2
Overeenkomst voor bepaalde tijd	57	1	57,5
Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst			
Pensioen	79	48	113,5
Werkloosheid met bedrijfstoelag	10	6	14,2
Afdanking	121	3	123,1
Andere reden	279	34	302,9

## Inlichtingen over de opleiding voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de formele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
Aantal betrokken werknemers	4 771	1 023
Aantal gevolgde opleidingsuren	163 697	30 238
Nettokosten voor de onderneming*	8 343	1 497
waarvan brutokosten rechtstreeks verbonden met de opleiding	8 343	1 497
Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
Aantal betrokken werknemers	346	57
Aantal gevolgde opleidingsuren	3 505	868
Nettokosten voor de onderneming*	155	39

\* in duizenden euro

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## SAMENVATTING VAN DE WAARDERINGSREGELS

### Immateriële- en materiële vaste activa

De immateriële en materiële vaste activa worden op het actief van de balans geboekt voor hun aanschaffingswaarde (aanschaffingswaarde of vervaardigingsprijs). Er zijn geen herwaarderingen toegepast.

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

Op de vaste activa in aanbouw worden geen afschrijvingen verricht.

De afschrijvingspercentages werden vastgelegd door de raad van bestuur in zitting van 19 november 1991 en aangepast volgens nieuwe ontwikkelingen.

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 (o.a. PPS-contracten).

	Levensduur	Voet
Onderzoek en ontwikkeling	5 jaar	20%
Gebouwen	40 jaar	2,5%
Verbouwingswerken gebouwen en vernieuwingswerken	20 jaar	5%
Schuilhuisjes	10 jaar	10%
schuilhuisjes aanhorigheden	5 jaar	20%
Sporen	25 jaar	4%
Bovenleiding	20 jaar	5%
Tractiestations	20 jaar	5%
Zware uitrustingsgoederen (en installaties)	20 jaar	5%
Machines	10 jaar	10%
Materieel	5 jaar	20%
Spoorrijtuigen	30 jaar	3,3%
Autobussen	14 jaar	7,14%
Trolleybussen	25 jaar	4%
Wegvoertuigen	10 jaar	10%
Personenwagens	5 jaar	20%
Historisch rollend materieel	afschrijvingen binnen 1 boekjaar	100%
Meubilair	10 jaar	10%
Midibussen	10 jaar	10%
Informaticamateriaal: Hardware en software	3 jaar	33,33%
Vernieuwing activa en aankoop tweedehands goederen	Op de overblijvende levensduur	
Rollend materieel in cross border leasing	Afschrijving over de levensduur volgens oorspronkelijk afschrijvingsplan	
Prototypes	Afschrijving volgens dossier	
Voertuigen uit dienst	Op de overblijvende levensduur	

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## **Vorderingen op meer dan 1 jaar, vorderingen op ten hoogste 1 jaar en borgtochten in contanten**

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

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

## **Vorraden en bestellingen in uitvoering**

De voorraden en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, bepaald door toepassing van de methode van gewogen gemiddelde aanschaffingsprijzen.

Binnen de voorraadsoftware werd een module ontwikkeld om de waardevermindering te bepalen, op basis van ouderdom voertuigen (belangrijke wisselstukken) of op basis van voorraadrotatie.

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

## **Geldbeleggingen en liquide middelen**

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

## **Overlopende rekeningen**

### **De overlopende rekeningen omvatten...**

#### **Op het actief :**

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

#### **Op het passief :**

De kosten met betrekking tot het boekjaar, maar te betalen tijdens het volgende boekjaar evenals de opbrengsten, verworven in de loop van het boekjaar of vorige boekjaren, maar toe te rekenen aan volgende boekjaren.

Om het aandeel van ieder boekjaar te berekenen, wordt een evenredigheidsregel toegepast die aansluit met de betreffende afschrijvingstermijnen en/of de duurtijd van de betrokken contracten.

Krachtens de beslissing van de Vlaamse Regering kon De Lijn de meerontvangsten affecteren aan investeringen. Deze werkwijze stopte in 2016. Het saldo van de in eerdere boekjaren geaffecteerde meerontvangsten bedraagt eind 2020 2,9 miljoen euro.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## ESR exploitatietekort

Als gevolg van de overschrijding in 2016 van het ESR-vorderingensaldo werd 6,3 miljoen euro gereserveerd op een afzonderlijke balansrekening voor later gebruik.

## Vaste activa gefinancierd via leningen, aflossingen versus afschrijvingen

Een gedeelte van de investeringen van De Lijn werd in het verleden gefinancierd door bankleningen. De financiering, die De Lijn jaarlijks ontvangt, deel van de exploitatietoelage, is gelijk aan de aflossingen van de leningen (ESR-uitgave). Deze aflossingen van de leningen stemmen echter niet overeen met de afschrijvingen, die bedrijfseconomisch in resultaat worden genomen.

De laatste aflossing van de leningen is voorzien in 2021, de afschrijvingen lopen tot 2050. ESR-matig wordt de volledige toelage als ontvangst opgenomen t.o.v. de aflossingen van de leningen als uitgave. Bedrijfseconomisch wordt het bedrag aan toelage op een overlopende rekening geboekt. Op het einde boekjaar 2020 bedraagt dit 43,9 miljoen euro.

## Het resultaat m.b.t. het rollend materieel opgenomen in sale-and-lease-back verrichtingen

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

- het resultaat op deze verrichtingen gespreid over de looptijd van de leasings;

- niettegenstaande CBN advies 163 aan de leasingschulden, gezien de door De Lijn gedane vooruitbetalingen en in het licht van de door de raad van bestuur vastgestelde onderlinge samenhang der contracten, geen uitdrukking gegeven. Voor de in 2000 t.e.m. 2006 afgesloten verrichtingen bedraagt deze leasingschuld 18,7 miljoen euro per 31 december 2020 (20,3 miljoen euro in 2019).

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

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Voorzieningen voor risico's en kosten

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

- De Lijn is eigen verzekeraar voor schadegevallen voortvloeiend uit schade aan derden tot 500 000 euro. Voor deze schadegevallen wordt het risico telkens ingeschat en dit steeds op een meer accurate wijze. De voorziening bedraagt 23,8 miljoen euro (22,3 miljoen euro in 2019).
- Vanaf 2006 wordt er een voorziening aangelegd voor alle toekomstige saneringskosten. De milieurisico's hebben voornamelijk betrekking op vervuilde sites. De toekomstige saneringskosten worden begroot op basis van een inventaris. Per 31 december 2020 is 4,4 miljoen euro (4,4 miljoen euro in 2019) voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris en van de begroting van de saneringskosten.
- Voor haar activiteiten gebruikt De Lijn vaste activa die intensief en met een vooropgestelde levensduur worden gebruikt. Teneinde de vooropgestelde levensduur te bereiken zijn periodiek grote herstellingen en groot onderhoud nodig. Om de kost van groot onderhoud en grote herstellingen te spreiden over een levensduur van de activa werd hiervoor een voorziening aangelegd van 31,9 miljoen euro (32,5 miljoen euro in 2019).

De opbouw van de provisies groot onderhoud en saneringskosten worden getoetst aan externe studies rond spoorinfrastructuur en interne evaluaties inzake milieu en ontmantelingsrisico's. De voorzieningen zijn gebaseerd op inschattingen en hypothesen waaraan elementen van onzekerheid verbonden zijn.

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

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

## Voorzieningen overuren en verlofdagen

De voorziening voor overgedragen vakantiedagen werd gealigneerd op de instructies van de Vlaamse Overheid binnen het Rekendecreet. Vanaf 2016 wordt een provisie aangelegd ten belope van 0,1 % van de loonmassa (bruto lonen en wedden) voor vakantiedagen. De provisie voor overgedragen vakantiedagen blijft stabiel in vergelijking met vorig jaar.

Op basis van de berekening volgens de effectieve dagen zou de voorziening voor overgedragen vakantiedagen en overuren respectievelijk 26,06 miljoen euro en 1,7 miljoen euro moeten bedragen per 31 december 2020:

	2020	2019	Delta
Verlofdagen	116 374	103 697	+ 12 677
	26,06 mio euro	23,34 mio euro	+2,72 mio euro
Overuren	7 572	7 633	-61
	1,7 mio euro	1,7 mio euro	0

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Kapitaalsubsidies

De vrijval van de kapitaalsubsidies ten gunste van de resultatenrekening gebeurt naar evenredigheid van de afschrijvingen van de vaste activa waarop de subsidies betrekking hebben. In 2020 bekam De Lijn een subsidie van 179,7 miljoen euro.

Het verschil tussen de vastleggingen en geboekte activa bedraagt 459,3 miljoen euro (457,0 miljoen euro in 2019). Hiervoor verwacht De Lijn volgens dossieruitvoering nog facturen.

## PPS-projecten

### Boekhoudkundig referentiekader

De boekhoudkundige verwerking van PPS-projecten werd geanalyseerd in functie van de door De Lijn toe te passen referentiekaders. Volgende PPS-constructies werden geherkwalificeerd als 'on balance': stelplaats Tongeren, Brabo I, Brugge - Overijse- Zomergem (BOvZO). Het Advies van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen 2015/5 is richtinggevend voor de bedrijfseconomische boekhoudkundige verwerking. Het verschil van het effect van de verhoogde kosten, afschrijvingen en renten, t.o.v. de beschikbaarheidsvergoedingen, wordt op een overlopende rekening gezet die terug zal afnemen op het moment dat de vooropgestelde beschikbaarheidsvergoedingen de som van afschrijvingen en renten zal overschrijden. De overlopende rekening bedraagt met het historisch deel inbegrepen 66,2 miljoen euro (56,9 miljoen euro per einde 2019). De overlopende rekening zal in 2031 pieken met een bedrag van 122,9 miljoen euro.

De PPS-projecten worden afgeschreven voor de periode van de contracttermijn en de daaropvolgende huuroptie. Indien er geen huuroptie is voorzien in het contract bedraagt de afschrijvingstermijn de contracttermijn. Dit is consistent met de richtlijnen van advies 2016/1 van de commissie van boekhoudkundige normen inzake de opbouw van de aflossingstabel.

Hieronder een overzicht van de investeringswaarden per project:

PPS op balans	investeringswaarde
Tongeren	6 600 000,00
BOvZo - Brugge	22 785 112,00
BOvZo - Zomergem	3 886 293,00
BOvZo - Overijse	6 930 446,99
Brabo 1 - stelpl + DW	59 728 893,35
Brabo 1 - MB	23 838 810,66
Livan	87 789 264,77
Cluster 2 - Sint-Niklaas	9 584 553,04
Cluster 2 - Leuven	19 224 259,88
Cluster 2 - Hasselt	36 523 102,45
Brabo 2 - BCT 1	9 228 697,31
Brabo 2 - BCT 2	14 303 865,68
Brabo 2 - BCT 3	17 282 312,08
Brabo 2 - BCT 4	14 168 282,22
Brabo 2 - BCT 5 a	31 698 635,56
Brabo 2 - BCT 5 b	6 822 228,61
Oostende	37 768 569,83
	408 163 327,42

### Livan 1 en Cluster 2

Voor de projecten Livan en Cluster 2 werden respectievelijk 4,0 miljoen en 2,3 miljoen aan entreevergoedingen ontvangen. De interne gemaakte kosten voor deze projecten worden geneutraliseerd door opname van dit deel in andere bedrijfsopbrengsten.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

Na het jaar van in exploitatie nemen, wordt het resterend deel gespreid in opbrengsten genomen over de looptijd van het project.

## **Overgedragen winst/verlies**

Naar aanleiding van de inbreng bij de oprichting van De Lijn werd een overgedragen verlies tot uitdrukking gebracht van 20,0 miljoen euro. De historische resultaten sindsdien verantwoorden de toepassing van de waardeeringsregels in de optiek van continuïteit.

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

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

## **Geschillen**

De Lijn is betrokken bij een aantal geschillen. Hiervoor wordt telkens het risico ingeschat en indien nodig een voorziening aangelegd. Deze bedraagt 9,1 miljoen euro in 2020 (16,3 miljoen euro in 2019).

In verband met het project Brabo II werd De Lijn op de hoogte gebracht van een claim/vordering van de opdrachthouder op de verschillende opdrachtgevers waaronder De Lijn. De juridische gegrondheid noch de omvang van deze vordering kunnen op heden objectief ingeschat worden en moeten nog aan verder onderzoek onderworpen worden. Deze voorzieningen hebben een onvermijdelijk aleatoir karakter en/of er zijn geen objectieve beoordelingscriteria voorhanden.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## SWT

Vorige boekjaren werd er bij de bepaling van de provisie enkel rekening gehouden met de bestaande SWT-ers en de personeelsleden die al een aanvraag hebben ingediend voor SWT. Gezien de verlenging van de cao voor 2 jaar wordt er vanaf 2016 ook provisie voorzien voor de groep van de potentiële SWT-ers die hun aanvraag nog niet hebben ingediend. De provisie voor SWT bedraagt 23,0 miljoen euro (29,2 miljoen euro in 2019). Vanaf 2019 worden er geen nieuwe SWT-dossiers voorzien.

## Pensioenen

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

De pensioenverplichtingen van de personeelsleden, die werkzaam waren bij de rechtsvoorgangers van De Lijn en die op 31 december 1991 niet zijn overgegaan naar De Lijn, situeren zich niet bij De Lijn maar op federaal en regionaal niveau. De Lijn fungeert wel als betalingsinstelling met als gevolg dat het pensioen van deze personeelsleden betaald wordt via De Lijn met dotaties die afkomstig zijn van de Vlaamse Overheid. De Lijn is dus louter doorgeefluik tussen de Vlaamse Overheid en de personeelsleden die op 31 december 1991 niet langer werkzaam waren bij De Lijn. Deze verplichting werd dan ook niet voorzien in de jaarrekening per 31 december 2020. Per 31 december 2020 bedraagt het geraamd geactualiseerd bedrag van de desbetreffende verplichting circa 91,14 miljoen euro berekend met een rekenvoet van 3,1 % naar analogie van het pensioenfonds.

Wegens het ontbreken van een schriftelijke neerslag dat de juridische verantwoordelijkheid niet bij De Lijn ligt, heeft De Lijn de bevestiging gevraagd aan de Vlaamse Rege-ring dat de juridische verantwoordelijkheid van deze oude pensioenverplichtingen bij de Vlaamse gemeenschap ligt. De Vlaamse Rege-ring heeft dit bevestigd met een schrijven op 24 februari 2021 getekend door de ministers Lydia Peeters en Matthias Diependaele.

## Deltaregeling

Voor de personeelsleden, in dienst op 31 december 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 pensioentoe-lage, in toepassing van een van de vorige statuten weerhouden wordt, zullen op de pensioen-datum de persoonlijke bijdragen integraal terugbetaald worden, verhoogd met de gecumuleerde, bij K.B. vastgestelde, intrest.

Op vraag van FSMA werd er vanaf 1 juli 2015 een afzonderlijk vermogen binnen het fonds gecreëerd voor het verschil tussen enerzijds de verplichtingen voortvloeiend uit het oude plan (in voege vóór 1992) en anderzijds het nieuwe plan in voege vanaf 1992 - de zogenaamde Deltaregeling, enkel de verplichtingen die opgebouwd zijn met de diensttijd vanaf 2007. Per 31 december 2020 is de geraamde situatie van de Deltaregeling als volgt: korte termijnverplichtingen voor 8,40 miljoen euro, lange termijnverplichtingen voor 12,33 miljoen euro en een boekhoudkundig belegd vermogen van 10,66 miljoen euro. Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de korte



# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

termijn verplichtingen en een tekort ten opzichte van de lange termijn verplichtingen van 1,67 miljoen euro. De gehanteerde actualisatievoet werd verlaagd van 3,5 % naar 3,1 % en er werden prudentere assumpties gebruikt op basis van FSMA-richtlijnen.

## Pensioenfonds IBP de lijn OFP

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

De Lijn vond het noodzakelijk het risicoplan aan te passen aan de nieuwe noden van onze samenleving door de oprichting van IBP De Lijn OFP, met het doel volgende voordelen te verstrekken vanaf 01/01/1992.

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

Het nieuwe pakket aan voordelen wordt gefinancierd door bijdragen van De Lijn en van de personeelsleden zelf.

Omdat het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, moeten de personeelsleden een kleine financiële inspanning leveren. De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5 % van het pensioensalaris en wordt vanaf 1 januari 1992 van de bezoldigingen afgehouden, dit voor de personeelsleden die op 31 december 1991 in dienst waren met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur. Vanaf 1 januari 1993 gebeurt de afhouding maandelijks. Voor de personeelsleden die na deze datum werden aangeworven met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur, is

de bijdrage als volgt samengesteld: 0,5 % van het gedeelte van het pensioensalaris onder het plafond en 3 % van het gedeelte boven het plafond.

De financiering betekent voor de maatschappij een zeer belangrijke supplementaire uitgave, omdat zij enerzijds haar verplichtingen tegenover haar gepensioneerde personeelsleden verder moet nakomen, wat wil zeggen dat de bestaande pensioenlast blijft, en ze anderzijds al een reservering moet doen voor de aanvullende pensioenen van de personeelsleden in activiteit, d.w.z. dat zij nu al gelden ter beschikking moet stellen om de toekomstige aanvullende pensioenen veilig te stellen.

Hiervoor werd door De Lijn voor de dienstjaren vanaf 1992 tot 2020 een bedrag van 190,7 miljoen euro betaald vanuit de exploitatierekening.

De Vlaamse regering besliste eind 2017 om aan De Lijn een bedrag van 21 miljoen euro over te dragen vanuit de provisie Financiën & Begroting om door te storten aan de IBP De Lijn OFP ter ondersteuning van het vermogen voor de jaren 2018 tot 2020.

Per 31 december 2020 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt: korte termijnverplichtingen voor 186,81 miljoen euro en lange termijnverplichtingen voor 295,17 miljoen euro. Op 31 december 2020 is er een boekhoudkundig belegd vermogen van 264,56 miljoen euro.

Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de kortetermijnverplichtingen en een tekort ten opzichte van de langetermijnverplichtingen van 30,61 miljoen euro. De gehanteerde actualisatievoet werd verlaagd van 3,5 % naar 3,1 % en er werden prudentere assumpties gebruikt op basis van FSMA-richtlijnen.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Herstelplannen IBP De Lijn OFP

De geraamde financieringstekorten, van 30,61 miljoen euro voor het Pensioenplan 1992 en 1,67 miljoen euro voor het Deltaplan, op de lange termijnverplichtingen leiden tot twee herstelplannen, die de FSMA moet goedkeuren. Eind februari 2021 heeft de IBP een voorstel gedaan aan de FSMA om de tekorten lineair te spreiden over 7 jaar met een jaarlijkse minimumstorting van 1/7de van het tekort. De goedkeuring van de herstelplannen door de FSMA gebeurt in de loop van 2021.

Omdat er geen finale goedkeuring is van de FSMA en het aleatoir karakter van deze benadering zal De Lijn geen voorziening opnemen in deze jaarrekening.

De eerste betaling van het herstelplan is voorzien in boekjaar 2022.

## Corona-crisis

De Corona-crisis die volop uitgebarsten is in de loop van maart 2020 heeft grote effecten teweeg gebracht op de kosten en opbrengsten boekjaar 2020.

Op het gebied van reizigersontvangsten stelde De Lijn een sterke daling vast van 68,9 miljoen euro. De verschillende lockdowns, sluiting van de horeca, het verplichte thuiswerk en afkoelperiodes in het onderwijs zijn hiervan de grote oorzaken.

Aan kostenzijde waren er niet enkel meerkosten met betrekking tot mondklappers en ontsmetting van de voertuigen, maar ook minderkosten voor niet uitgevoerde ritten. Dit alles ging gepaard met een toename in de communicatiekosten om onze klanten correct te informeren. Voorgaande effecten zorgden voor een kostendaling van 1,6 miljoen euro. De totale impact komt zo op 67,3 miljoen euro.

De Lijn ontving ter compensatie een dotatie van 65,5 miljoen euro.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## COMMENTAAR OP DE JAARREKENING

### Materiële vaste activa in miljoen euro

Op 31 december 2020 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met **18,4 miljoen** euro ten opzichte van 31 december 2019.

Het verschil verklaart zich als volgt:

Aanschaffingen met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	181,4
Afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	-127,4
overgeboekt naar immateriële vaste activa	-35,6
	<b>18,4</b>

### Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar

in miljoen euro

Deze rubriek daalde in 2020 met **171 miljoen** euro.

Voornaamste elementen van deze rubriek:

Het nog door het Vlaamse Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen	250,6
Nog te ontvangen kapitaalsubsidies	129,2
Saldo van de rekening courant BTW	22,3
	<b>404,1</b>

### Kapitaalsubsidies in miljoen euro

Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2020	1 702,3
---	---------

Dit bedrag vertegenwoordigt de waarde die in de toekomst zal gebruikt worden om afschrijvingen van de investeringen gefinancierd met kapitaalsubsidie te compenseren.

In resultaat opgenomen d.m.v. afschrijvingen of rechtstreeks verbruik	138,2
---	-------

De kapitaalsubsidies worden vanaf 2011 geboekt op basis van de dotatiebesluiten. Voor 2020 bedroegen deze 179,7 miljoen euro.

### Toewijzing aan de privésector

in miljoen euro

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

Investeringen	181,4
Verbruiken	80,8
Goederen en diensten	516,5

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## Resultaten

De VVM heeft het boekjaar 2020 met een winst afgesloten (22 K euro). De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 940,7 miljoen euro, waarvan 49,2 miljoen euro voor beschikbaarheidsvergoeding PPS en een bijkomende dotatie gezien de uitzonderlijke omstandigheden door de corona-pandemie voor 65,5 miljoen euro.

## Art 3:6 § 1 – 1<sup>o</sup> Wetboek van Vennootschappen – Risico's en onzekerheden

De Lijn werd eind 2020 bevestigd door de Vlaamse Regering als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net. De Lijn blijft dé uitvoerder voor deze twee lagen binnen het nieuwe openbaarvervoermodel voor Vlaanderen (vraaggestuurd, gelaagd, 15 vervoerregio's) tot en met 2030 (met tussentijdse evaluatie na vijf jaar).

Het benchmark-rapport, dat De Lijn vergeleek met andere vergelijkbare openbaarvervoerregio's, lag aan de basis van de beslissing van de Vlaamse Regering om het intern operatorschap opnieuw toe te kennen en gaf een aantal aanbevelingen mee, zowel voor De Lijn zelf als voor het beleid. In 2021 is er alvast voorzien om verder te werken aan de verhoging van onze productiviteit, de klantentevredenheid en de kostenefficiëntie. Een aantal punten, zoals doorstroming of tarievenpolitiek, kan De Lijn niet aanpakken zonder nieuwe beleidskeuzes. De komende maanden vindt dan ook nauw overleg plaats met onze hoofdaandeelhouder en al onze partners.

De Lijn heeft zo de ambitie om de tussentijdse evaluatie zeker goed te doorstaan. Bovendien staat in het Vlaamse Regeerakkoord dat De Lijn in één vervoerregio zal uitgedaagd worden: het is de bedoeling om tijdens deze legislatuur het busvervoer in één regio openbaar aan te besteden. De Lijn heeft er dus alle belang bij om de beste in de markt te zijn en te blijven.

## Corona-crisis

De Corona-crisis, die volop uitgebarsten is in de loop van maart 2020, had grote effecten op het resultaat van het boekjaar 2020.

Dit was zowel merkbaar aan een daling langs de kant van de netto-vervoeropbrengsten, als langs kostenzijde. De Lijn ontving van de Vlaamse Regering een dotatie voor het afdekken van de meerkosten ten gevolge van de pandemie. De middelen werden o.a. gebruikt om het verlies aan reizigersontvangsten te compenseren, voor het nemen van extra veiligheidsmaatregelen voor onze klanten en chauffeurs, voor communicatiekosten naar klanten, wijzigingen aan de exploitatiekosten van De Lijn als gevolg van verschillende lockdowns, aanpassingen aan schoolverlof, controleopdrachten, de versterkingsritten door autocars en minderkosten als gevolg van technische werkloosheid.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## **Art 3:6 § 1 – 3° Wetboek van Vennootschappen - Inlichtingen over omstandigheden die de ontwikkeling van de vennootschap aanmerkelijk kunnen beïnvloeden**

Voor een optimale combimobiliteit moeten de verschillende vervoernetten elkaar aanvullen en dus perfect op elkaar inspelen. De carpoolparking en de park-and-ride, de deelfiets aan de bushalte: het is cruciaal dat alle mobiliteitspartners samen voor een slimme en vlotte overstap zorgen, én voor tevreden reizigers.

Dit kadert in het decreet basisbereikbaarheid dat de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd. Om de mobiliteit van morgen te realiseren zet de Vlaamse Overheid een geïntegreerd vervoersysteem op in 4 lagen:

- Het treinnet als ruggengraat van het openbaar vervoer.
- Het kernnet bestaat uit lijnen die aansluiten op het treinnet: ze verbinden stads-kernen met elkaar en bedienen centrale attractiepolen.
- Het aanvullend net omvat lijnen die zorgen voor de aanvoer naar het kernnet en ontsluiten het anderzijds ook. Ook functionele ritten zoals woon-schoolverkeer vallen hieronder.
- Het vervoer op maat zijn lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, bedienen van bedrijven-zones, ...

Dit nieuw gelaagd vervoermodel brengt ook een eigen overlegstructuur met zich mee. Dat is de vervoerregioraad waarbij verschillende partners samen rond de tafel zitten: het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en de lokale besturen. De raad is verantwoordelijk voor het opstellen van een strategisch vervoerplan voor de regio.

In 2019 werd de werking van de vervoerregioraad, waarvan De Lijn deel uitmaakt, in elke vervoerregio opgestart. In 2019 werd in elke vervoerregio gestart met de opmaak van een mobiliteitsplan, waar ook het openbaar vervoer deel van uitmaakt. Het is de bedoeling dat elke vervoerregio tegen eind 2021 een regionaal mobiliteitsplan heeft opgemaakt, in samenspraak met alle steden en gemeenten, via de vervoerregioraden. In 2019 en 2020 lag de focus op de uitwerking van het openbaarvervoerplan voor de vier lagen. Voor het luik openbaar vervoer (kernnet en aanvullend net) tekende De Lijn een voorstel uit in 2018. Dat voorstel werd uitgebreid besproken en verder uitgewerkt in de vervoerregioraad. Zo kwamen alle regio's tot gedragen plannen in juni van 2020. De plannen werden in het najaar (met uitzondering van de Vlaamse Rand en Antwerpen) in alle regio's goedgekeurd.

De uitrol van dit plan van de vervoerregio's is voorzien voor 1 januari 2022. De Lijn werkt in 2021 dan ook hard aan de succesvolle implementatie van de grootste verandering van haar netwerk sinds haar bestaan.

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## **Art 3:6 § 1 – 6° Wetboek van Vennootschappen – Overgedragen winst/verlies**

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

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

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

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

## **Art 3:6 § 1 – 8° Wetboek van Vennootschappen – Financiële instrumenten**

In 2020 heeft De Lijn geen nieuwe specifieke financiële instrumenten opgezet.

De eerste projecten in kader van PPS-dossiers werden in gebruik genomen in 2011, het betreft de realisatie van 4 nieuwe stelplaatsen (Tongeren, Brugge, Zomergem en Overijse).

In 2012 kwam daar het project Brabo 1 bij (tramverlenging naar Wijnegem en Boechout en de tramstelplaats in Deurne). In 2015 werd het project Livan 1 in exploitatie genomen.

Ook PPS 'Cluster 2' (stelplaatsen Sint-Niklaas, Leuven en Hasselt) is in exploitatie. In 2017 zijn de eerste 3 deelprojecten van Brabo 2 opgeleverd en in 2018 het vierde deelproject. Einde 2019 werden fase 5a en 5b in exploitatie genomen, daarmee is het project Brabo 2 volledig afgewerkt.

Door nieuwe beslissingen rond de ESR-neutraliteit werd De Lijn opgelegd om in 2016 ook de al bestaande PPS projecten op balans te nemen. Dit betreft de projecten Brabo1, stelplaats Tongeren en BOvZo (stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem). Deze worden eveneens onder leasing geboekt (actief) en lange termijnschuld (passief) en volgen zoals de andere projecten het ritme van jaarlijkse afschrijvingen en boeking van de financiële kosten (renten).

# JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN

## AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR

In het Belgisch staatsblad van 4 februari 1994 werd volgend bericht gepubliceerd. Verwerving van aandelen op naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij door bepaalde houders van aandelen aan toonder van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Houders van aandelen aan toonder van de lijnen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zoals vermeld in bijlage 2 bij het Koninklijk Besluit van 31 december 1991, worden verzocht zich vanaf 7 maart 1994 aan te bieden op de maatschappelijke zetel van de Vlaamse Vervoermaatschappij om aandelen van de Vlaamse Vervoermaatschappij te verwerven, overeenkomstig de bepalingen en van het hoger vermeld Koninklijk Besluit en van het Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, tegen inschrijving in het aandelenregister.

De aandeelhouders moeten volgende documenten voorleggen:

- de betreffende aandelen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen
- 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 in Antwerpen, van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer in Gent en van het Vlaamse gedeelte van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, worden ingebracht in de Vlaamse Vervoermaatschappij tegen verwerving van aandelen. Aan de aandeelhouders van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen worden

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

### Kapitaalverhoging

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

# SAMENSTELLING BESTUUR

## SAMENSTELLING RAAD VAN BESTUUR

De samenstelling van de **raad van bestuur** werd licht gewijzigd in 2020. Overeenkomstig het Besluit van de Vlaamse Regering van 24 april 2020 (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 29 april 2020) is de raad van bestuur begonnen aan een nieuwe termijn van vijf jaar. Sinds het Ministerieel Besluit van 8 mei 2020 (in werking getreden op 15 mei 2020) is ook elke vakorganisatie vertegenwoordigd door een waarnemer.

De samenstelling van het **auditcomité** en **remuneratie- en benoemingscomité** bleef in 2020 ongewijzigd.

## RAAD VAN BESTUUR

### Voorzitter

Marc Descheemaecker

### Ondervoorzitter

Johan Sauwens

### Bestuurders

Irina De Knop

Bruno De Saegher

Luc Martens

Evelien Putman

Goedele Sannen

Birre Timmermans

Jean-Paul Van Avermaet

Katrien Vanhulle

Arend Van Itterbeek

### Waarnemer

Koen Repriels

### Commissarissen van de Vlaamse Regering

Tom Van Laere (tot 30 april 2020)

Maarten Van Onckelen (vanaf 1 mei 2020)

Dries Verhaeghe (tot 30 april 2020)

Erwin Vermeulen (vanaf 1 mei 2020)

### Waarnemers van een representatieve vakorganisatie

Rita Coeck (tot 31 oktober 2020)

Jan Coolbrandt

Erik Quisthoudt (vanaf 15 mei 2020)

Stan Reusen (vanaf 4 december 2020)



## SAMENSTELLING BESTUUR

### AUDITCOMITÉ

**Voorzitter**

Katrien Vanhulle

**Leden**

Marc Descheemaecker

Evelien Putman

Johan Sauwens

### REMUNERATIE- EN BENOEMINGSCOMITÉ

**Voorzitter**

Marc Descheemaecker

**Leden**

Irina De Knop

Luc Martens

Jean-Paul Van Avermaet

Overeenkomstig het Bestuursdecreet van 7 december 2018 nemen de regeringscommissarissen sinds 1 oktober 2020 deel aan de vergaderingen van het auditcomité en remuneratie- & benoemingscomité als waarnemer.

# SAMENSTELLING BESTUUR

## MANAGEMENTCOMITÉ

**directeur-generaal**

Roger Kesteloot

**directeur Operaties**

Dirk Busschaert

**directeur Human Resources**

Filip Claes

**directeur CC Operaties**

Heidi Roubben

**directeur Financiën & ICT**

Sylvie Verroken

**directeur Techniek &  
Supply Chain Management**

Jacques Verspeek

**directeur Marketing & Mobiliteit**

Guy Weyns

## BEDRIJFSREVISOREN

**Mazars**

Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door  
Sara Steyaert

**RSM InterAudit**

Bedrijfsrevisoren vertegenwoordigd door  
Gert Van Leemput

## UITVOERING BESTUURSDECREET

In uitvoering van artikel III (31) van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, rapporteert de raad van bestuur over de in 2020 aan zijn leden betaalde vaste vergoedingen, zitpenningen en verplaatsingskosten.

### Regelgeving voor jaarvergoeding en presentiegeld

De sinds het Besluit van de Vlaamse Regering van 9 maart 2007 toegepaste regels en bedragen werden gewijzigd door het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 september 2018. Deze zijn van toepassing vanaf 1 januari 2019.

De belangrijkste regels zijn:

- een aanpassing van de vaste jaarvergoeding en van het presentiegeld per vergadering;
- de aftopping van de totale vergoeding op jaarbasis;
- betaling van de vaste vergoeding pas na het verloop van het jaar en op voorwaarde van een aanwezigheid op minstens 2/3 van de vergaderingen;
- mogelijkheid tot betaling van een presentiegeld voor deelname aan het auditcomité en het remuneratie- en benoemingscomité.

### Bedragen (geïndexeerd)

tot 31 maart 2020	
Presentiegeld per bijgewoonde vergadering van de raad van bestuur, auditcomité of remuneratie- en benoemingscomité	306 euro
Vaste jaarvergoeding (op jaarbasis)	3 060 euro
Maximum vergoeding (op jaarbasis)	6 630 euro

vanaf 1 april 2020	
Presentiegeld per bijgewoonde vergadering van de raad van bestuur, auditcomité of remuneratie- en benoemingscomité	312,12 euro
Vaste jaarvergoeding (op jaarbasis)	3 121,2 euro
Maximum vergoeding (op jaarbasis)	6 762,6 euro

Voor de voorzitter worden voormelde vergoedingen verdubbeld. De regeringscommissarissen worden enkel vergoed voor deelname aan de vergaderingen van de raad van bestuur.

### Waarnemers

De waarnemer en de waarnemers van een representatieve vakorganisatie ontvangen voor hun deelname aan de raad van bestuur een onkostenvergoeding van 1 800 euro per jaar.

### Vervoerkosten

De leden krijgen de vervoerkosten terugbetaald voor hun verplaatsingen naar de vergaderingen van de raad van bestuur of naar activiteiten die verbonden zijn aan de uitoefening van hun mandaat (inhuldigingen, vertegenwoordiging van De Lijn, ...). De terugbetaling vervoerkosten gebeurt op dezelfde wijze als voor de personeelsleden van De Lijn: voorleggen van vervoerbewijzen of terugbetaling autokosten volgens het officiële tarief van de overheid. De leden die het wensen ontvangen tijdens de looptijd van hun mandaat een abonnement geldig op het net van De Lijn.

# SAMENSTELLING BESTUUR

## Betaalde bedragen

In 2020 werden volgende vergoedingen betaald:

### RAAD VAN BESTUUR

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen*	BRUTO-BEDRAGEN			NETTO-BEDRAGEN
			Presentie-geld	Vaste vergoeding	Totaal	Verplaatsingskosten**
Marc Descheemaecker	Voorzitter	12 op 12 (100,00 %)	€ 7 454,16	€ 6 004,74	€ 13 458,90	€ 1 136,39
Johan Sauwens	Onder-voorzitter	12 op 12 (100,00 %)	€ 3 727,08	€ 3 002,37	€ 6 729,45	€ 265,93
Irina De Knop	Bestuurder	9 op 12 (75,00%)	€ 2.796,84	€ 3 105,90	€ 5 902,74	€ 100,83
Bruno De Saegher	Bestuurder	12 op 12 (100,00 %)	€ 3 727,08	€ 3 002,37	€ 6.729,45	€ 39,46
Luc Martens	Bestuurder	12 op 12 (100,00 %)	€ 3 727,08	€ 3 002,37	€ 6 729,45	€ 46,02
Evelien Putman	Bestuurder	11 op 12 (91,67%)	€ 3 421,08	€ 3 105,90	€ 6 526,98	€ 186,30
Goedele Sannen	Bestuurder	12 op 12 (100,00%)	€ 3 727,08	€ 3 002,37	€ 6 729,45	
Birre Timmermans	Bestuurder	9 op 12 (75,00 %)	€ 2 802,96	€ 3 105,90	€ 5 908,86	€ 16,80
Jean-Paul Van Avermaet	Bestuurder	8 op 12 (66,67%)	€ 2 490,84	€ 3 105,90	€ 5 596,74	
Katrien Vanhulle	Bestuurder	12 op 12 (100,00 %)	€ 3 727,08	€ 3 002,37	€ 6 729,45	
Arend Van Itterbeek	Bestuurder	11 op 12 (91,67%)	€ 3 421,08	€ 3 105,90	€ 6 526,98	
Tom Van Laere	Regerings-commissaris	4 op 4 (100,00 %)	€ 1 230,12	€ 990,93	€ 2 221,05	
Dries Verhaeghe	Regerings-commissaris	4 op 4 (100,00 %)	€ 1 230,12	€ 990,93	€ 2 221,05	
Maarten Van Onckelen	Regerings-commissaris	8 op 8 (100,00 %)	€ 2 496,96	€ 2 011,44	€ 4 508,40	
Erwin Vermeulen	Regerings-commissaris	8 op 8 (100,00 %)	€ 2 496,96	€ 2 011,44	€ 4 508,40	
						NETTO-BEDRAGEN
Koen Repriels	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
Rita Coeck	Waarnemer			€ 1 500	€ 1 500	
Jan Coolbrandt	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
Erik Quisthoudt	Waarnemer			€ 1 200	€ 1 200	
Stan Reusen	Waarnemer			€ 150	€ 150	
<b>TOTAAL</b>					<b>€ 97 477,35</b>	<b>€ 1 791,73</b>

\* Vergaderingen met schriftelijke beraadslaging zijn niet inbegrepen en worden niet vergoed.

\*\* Inclusief verplaatsingskosten naar auditcomité, remuneratie- en auditcomité, vergaderingen, persconferenties, ... vanuit hun functie als lid van de raad van bestuur.

# SAMENSTELLING BESTUUR

## AUDITCOMITÉ

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen	BRUTO-BEDRAGEN
			Presentiegeld
Katrien Vanhulle	Voorzitter	22 op 22	€ 13 672,08
Marc Descheemaecker	Lid	21 op 22	€ 6 530,04
Evelien Putman	Lid	19 op 22	€ 5 911,92
Johan Sauwens	Lid	21 op 22	€ 6 530,04
Tom Van Laere	Regeringscommissaris		€ 306,00
<b>TOTAAL</b>			<b>€ 32 950,08</b>

## REMUNERATIE- EN BENOEMINGSCOMITÉ

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen*	BRUTO-BEDRAGEN
			Presentiegeld
Marc Descheemaecker	Voorzitter	7 op 7	4 345,20
Irina De Knop	Lid	7 op 7	2 172,60
Luc Martens	Lid	6 op 7	1 860,48
Jean-Paul Van Avermaet	Lid	6 op 7	1 866,60
<b>TOTAAL</b>			<b>€ 10 244,88</b>

\* Vergaderingen met schriftelijke beraadslaging zijn niet inbegrepen en worden niet vergoed.

# SAMENSTELLING BESTUUR

## VERLONING TOPMANAGER

In uitvoering van artikel III (31) van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, volgt hierna rapportering over de verloning van de topmanager.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal en CEO van De Lijn, wordt bezoldigd in salarisschaal KL18 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Deze bedroeg in 2020 196 249,71 euro, opsplitsbaar in een vast loon van 131 941,05 euro, een mandaattoelage van 34 372,26 euro en een managementtoelage van 29 936,40 euro. Vermelde bedragen zijn bruto.

De managementtoelage bedraagt maximum 20 % van de vaste wedde. Dit percentage wordt bepaald op basis van een jaarlijkse evaluatie die begeleid wordt door een extern bureau dat aangesteld wordt door de Vlaamse Regering.

Op 18 maart 2020 keurde de raad van bestuur de doelstellingen van de directeur-generaal goed. Begin 2021 gebeurde de evaluatie door de mandaathouder zelf, door de minister en door het remuneratie- en benoemingscomité van de raad van bestuur.

Het resultaat hiervan wordt, op voorstel van de raad van bestuur, finaal ter goedkeuring voorgelegd aan de voogdijminister, zijnde de Vlaams minister van Mobiliteit & Openbare Werken.

## CENTRALE DIENSTEN

### Voorzitter

Filip Claes

### Werkgeversafvaardiging

Kurt Cuijpers en Veerle Bussens

### Werknemersafvaardiging

Björn Cool, Carla De Grande, Frans De Decker, Gaston Boutchon, Glenn Vancoillie, Joeri Mestdag, Lieve Paumen, Nathalie De Bruyne, Nico Van Hees, Tom Rondas, Veerle Berckmans

## ANTWERPEN

### Voorzitter

Jacques Verspeek

### Werkgeversafvaardiging

Birgit Victor en Sylvie Verroken

### Werknemersafvaardiging

Abdelhalim Lahsini, Abdelilah Sekkaki, Ahmet Bingol, Cynthia Claes, Hafid Aâzzab, Jerry Van Camp, Luc Wandelen, Marc Verborgh, Rudy Mous, Stefan Braeckmans, Walter Brack, Yana Waegemans, Youssef Boukhrissi.

## DE LIJN WEST-VLAANDEREN

### Voorzitter

Dirk Busschaert

### Werkgeversafvaardiging

Brita Verniest en Els Schrauwen

### Werknemersafvaardiging

Bart Pieters, Chantal Creyf, Francine Blomme, Frederik Devloo, Glenn Lambrecht, Jeffrey Loones, Pascal Hugelier, Stefaan Dierickx, Stefaan Vanderhaeghen, Stefaan Vansteenkiste

## OOST-VLAANDEREN

### Voorzitter

Marc Feys

### Werkgeversafvaardiging

An De Bel en Peter Van Overvelt

### Werknemersafvaardiging

Aljosja Geirnaert, Bart Goeman, Bruno De Cock, Freddy Baert, Kenneth De Rick, Kenneth Vranken, Kristoff D'haese, Patrick Oosterlinck, Tolga Öner, Wendy Wittevrongel

## VLAAMS-BRABANT

### Voorzitter

Patrick Reynders

### Werkgeversafvaardiging

Karen Pieters en Koen De Broeck

### Werknemersafvaardiging

Gunther Uytterhoeven, Hicham Boushaba, Johnny Buellens, Jouri de Bruin, Martin Vasteravendts, Mathias Du Bois, Mauro Di Legami, Pascal De Hertogh, Stefaan Laroy, Wim Verbist

## LIMBURG

### Voorzitter

Heidi Roubben

### Werkgeversafvaardiging

Dirk De Smet en Wim Claes

### Werknemersafvaardiging

Aytun Kutlu, Dominique Peeters, Gert Bocken, Gery Nuyts, Jim Vaes, Leon Versluys, Patrick Rouwet, Steven Vanderheyden

De Lijn  
Motstraat 20 – 2800 Mechelen  
**delijn.be**

Verantwoordelijke uitgever:  
Anneliese Meynaerts

Dit jaarverslag wordt in beperkte  
oplage gedrukt.