

# VERTROUWEN

2022

JAARVERSLAG



Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>



Een nieuwe rol voor De Lijn	4
Beweeg mee naar minder CO <sub>2</sub>	10
Onze reizigers	16
Onze dienstverlening	26
Onze organisatie	34
Cijfers en resultaten 2022	40

# Vertrouwen

Vertrouwen.

Dat is het woord dat voor ons het jaar 2022 het beste omschrijft.

We kregen het vertrouwen van de Vlaamse Regering.

Het openbaredienstencontract dat we bij het begin van de zomer afsloten, bevestigde ons in onze huidige opdracht: de rol van interne operator van het openbaar vervoer in Vlaanderen. De overheid ging nog een stap verder en benoemde ons ook tot beheerder van het vervoersysteem.

Zo kunnen we – meer dan ooit – de voortrekker zijn van duurzame mobiliteit in Vlaanderen. De vergroening van ons voertuigenpark en onze stelplaatsen is daarin uiteraard de grote blikvanger, maar daar blijft het niet bij. Met de oproep 'Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>' vertrouwen we erop dat we, samen met onze reizigers, de beweging naar een duurzame modal shift kunnen aanzwengelen.

Het vertrouwen van onze reizigers terugwinnen, was een belangrijke uitdaging in 2022 – en dat zal ook de komende jaren een belangrijke uitdaging blijven. De coronapandemie deed in 2020 en 2021 heel wat mensen afhaken van het openbaar vervoer. Hen terugwinnen kan alleen door een sterk aanbod en een betrouwbare dienstverlening.

Dat lukte onvoldoende in 2022, dat beseffen we. Zo moesten we vaak ritten afschaffen, vooral door personeelstekort. Maar we legden het afgelopen jaar wel de fundamenten om op verder te bouwen: sterk inzetten op rekrutering, nieuwe voertuigen aankopen, onze reizigersinformatie verbeteren, ...

Met het vertrouwen van de overheid, van onze reizigers en van onze medewerkers gaan we nu aan de slag. 2023, het jaar waarin basisbereikbaarheid van start gaat, kijken we dan ook vol vertrouwen tegemoet.

Ann Schoubs  
Directeur-generaal

Johan Sauwens  
Voorzitter raad van bestuur



# Een nieuwe rol voor De Lijn

Bij het begin van de zomervakantie sloten de Vlaamse Regering en De Lijn een nieuw openbaredienstencontract (ODC). Dat contract vormt een stabiel kader voor onze werking van 2023 tot 2027. Klantgerichter, duurzamer en efficiënter werken: dat zijn de krachtlijnen van het ODC. De Vlaamse Regering geeft ons de opdracht én de middelen om die krachtlijnen uit te werken.



## Bevestigd als interne operator, benoemd tot beheerder van het vervoersysteem

- Als interne operator blijven we instaan voor de dagelijkse dienstverlening van het openbaar vervoer.
- Als beheerder van het vervoersysteem zijn we voortaan ook verantwoordelijk voor het operationeel beheer over de vervoerlagen heen. We zijn als het ware de spelverdeler: we coördineren en optimaliseren de verschillende vervoeraanbieders en vervoermodi.
- Als vervoersautoriteit neemt de Vlaamse overheid de structurele regie van de Vlaamse mobiliteit op. Ze geeft daarbij strategisch advies aan de vervoerregio's.

Waarom deze dubbele rol voor De Lijn? Zo kunnen we onze rol van voortrekker van duurzame mobiliteit nog beter spelen. We stellen onze ervaring en expertise ter beschikking van alle andere mobiliteitsspelers – en werken zo, samen met de vervoerregio's, aan een maximale modal shift.



### Financiële krachtlijnen van het ODC

- **Meer structurele investeringsmiddelen**  
meer dan 260 miljoen euro per jaar (= +120 miljoen euro per jaar extra) voor strategische investeringen, investeringen in stationsprojecten, vergroeningsinvesteringen en instandhoudingsinvesteringen
- **Stabiele werkingsmiddelen**  
basistoelage blijft gelijk gedurende de looptijd van het ODC
- **Gekaderde flexibiliteit van de tarieven**  
De Lijn kan haar tarieven aanpassen om sneller in te spelen op tendensen + om de shift naar meer duurzaam mobiliteitsgedrag te ondersteunen



## Onze opdracht



### Klantgericht

- Verder inzetten op kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer
- Mobiliteitspartner voor reizigers, lokale besturen en vervoerregio's
- Fijnmazig vraaggestuurd openbaarvervoernetwerk aanbieden met snelle verbindingen
- Dynamisch en snel reageren op veranderende mobiliteitsvraag

#### Hoe doen we dat?

We monitoren en evalueren de evolutie van de vraag naar openbaar vervoer. We evalueren het aanbod en doen eventuele aanpassingen. In nauw overleg met de vervoerregio's gaan we ook autonoom over tot bepaalde tussentijdse aanpassingen. Voor die 'gekaderde flexibiliteit' wordt een kader uitgewerkt.

- Betrouwbaarheid en stiptheid van het aanbod verder verbeteren
- Inzetten op comfort en properheid van de voertuigen
- Werken aan de toegankelijkheid van het aanbod: fysieke toegankelijkheid van voertuigen en haltes + digitale inclusie
- Streven naar correcte, betrouwbare, up-to-date en consistente realtime-informatie



## Duurzaam

- Vervoerregio's ondersteunen in streven naar modal shift
- Elektrificatie van de vloot (in regie en bij exploitanten)

### Hoe doen we dat?

- 2025** volledige uitfasering Euro 3- en Euro 4-bussen  
optimaal emissievrij rijden in stadskernen
- 2027** uitfasering 80 % Euro 5-bussen
- 2035** volledig emissievrij rijden in heel Vlaanderen

- E-stelplaatsen openstellen voor derden (exploitanten, steden en gemeenten, ...)
- Verduurzamen eigen infrastructuur op vlak van energiegebruik, afvalbeheer, waterbeheer en bodembeheer







## Efficiënt

- Benchmark 2020 als objectieve maatstaf om efficiënter, wendbaarder en performanter te worden
- Inzetten op continue verbeteringen op vlak van productiviteit en flexibiliteit

### Hoe doen we dat?

We verbeteren de performantie binnen onze business units Operaties en Techniek. We optimaliseren onze processen en digitaliseren onze werking verder.

- Werken aan meer klantgerichte bedrijfscultuur, gericht op kwaliteit en continue verbetering



### Nauwere samenwerking met exploitanten

We werken al lang nauw samen met onze exploitanten. Op vraag van de Vlaamse Regering gaan we meer kilometers aan hen uitbesteden. Dat kadert in de vergroening van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Als privébedrijven hoeven ze geen lange aanbestedingsprocedures te volgen om hun voertuigenpark te elektrificeren. Door meer aan hen uit te besteden, kunnen we de vergroening van het openbaar vervoer dan ook versnellen.

	2022	Streefdoel
Omzetvolume	29 %	33 %
Aandeel gereden kilometers	48 %	53 %

# 2

## Beweeg mee

## naar minder CO<sub>2</sub>

Vlaanderen wil tegen 2030 35 % minder CO<sub>2</sub> produceren dan in 2005. Mobiliteit zal een aanzienlijke bijdrage moeten leveren om die doelstelling te behalen. Daarom moeten we meer mensen overtuigen om te kiezen voor vormen van collectief vervoer. Dat doen we onder het motto 'Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>'



## Voortrekker van duurzame mobiliteit

Met onze nieuwe campagne zetten we een beweging in gang – de beweging om voor duurzame mobiliteit te kiezen. Dat doen we als voortrekker, met in ons spoor andere manieren om je duurzaam te verplaatsen: te voet, de fiets, de step, ... Bij de modal shift naar duurzame mobiliteit komt namelijk veel meer kijken dan alleen maar openbaar vervoer. Het gaat om combimobiliteit – en ook daarin speelt De Lijn, als beheerder van het vervoersysteem, een belangrijke rol.



## 15 % minder gas en elektriciteit

'Save Gas for a Safe Winter': met die verordening vraagt de Raad van de Europese Unie aan alle lidstaten om 15 % minder gas te verbruiken tussen 1 augustus 2022 en 31 maart 2023 (ten opzichte van het gemiddeld verbruik over dezelfde periode in 2017-2022). De Vlaamse Regering legt die doelstelling ook op aan elk van haar departementen: 15 % besparen op gas en elektriciteit binnen de gebouwen en de technische infrastructuur van de Vlaamse overheid.



### Bespaar mee

Dat is ook goed voor minder CO<sub>2</sub>



in onze  
kantoorruimtes

Deze winter willen we 15 % besparen op gas en elektriciteit. En daarom houden we de **temperatuur van onze kantoorruimtes op 19 °C**.

Is het toch wat warmer of kouder? Probeer dan de thermostaat zelf aan te passen. Als het niet lukt, contacteer je leidinggevende.

Wij zien wat wij verdienen nog allemaal doen om ons doel te halen?





Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub> 

Verdere details over ons duurzaamheidsbeleid en over onze duurzame prestaties en realisaties

### Laatste 'Zeelijner' komt aan in Oostende

Op 13 januari komt de laatste CAF-tram aan in Oostende. Het is onze 48ste 'Zeelijner' – de voorlopig laatste in de reeks. De oude generatie Kusttrams is nagenoeg helemaal uit het straatbeeld verdwenen.

### Elektrische primeur op Gentse stadslijn

Primeur voor Gent: daar rijden sinds 1 maart de eerste elektrische lijnbussen die uitsluitend op de stelplaats worden geladen. Dankzij bijkomende batterijen kunnen ze 200 emissievrije kilometers afleggen – goed voor een volledige dienst op lijn 6 (Gent Watersportbaan – Mariakerke Post). Eerder was er een proefproject in Leuven en Antwerpen, met 10 e-bussen die ook tussentijds geladen moesten worden. De elektrische lijnbussen in Gent vormen nu een belangrijke stap in de overgang naar volledig opladen op de stelplaatsen.



### Afspraken rond elektrificatie bij exploitanten

Bij onze exploitanten komen er tussen 2022 en 2024 ongeveer 300 elektrische bussen bij. Tot die overeenkomst komen Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, De Lijn en de Federatie van Belgische Autocar- en Autobusondernemers. Dat gebeurt door bestaande dieselbussen te vervangen door emissievrije bussen. Zo besparen we ongeveer 50 000 ton CO<sub>2</sub>.

### Procedures voor aannemingswerken op e-stelplaatsen

Geen elektrificatie zonder laadinfrastructuur.

Daarom starten we plaatsingsprocedures op voor de aannemingswerken op onze stelplaatsen van Genk-Winterslag, Destelbergen, Kortrijk, Sint-Niklaas, Brugge en Leuven-Noord. Vanuit deze stelplaatsen zullen in 2023 nieuwe elektrische bussen in de dienstregeling opgenomen worden.

### 252 laders voor e-bussen en e-hybrides

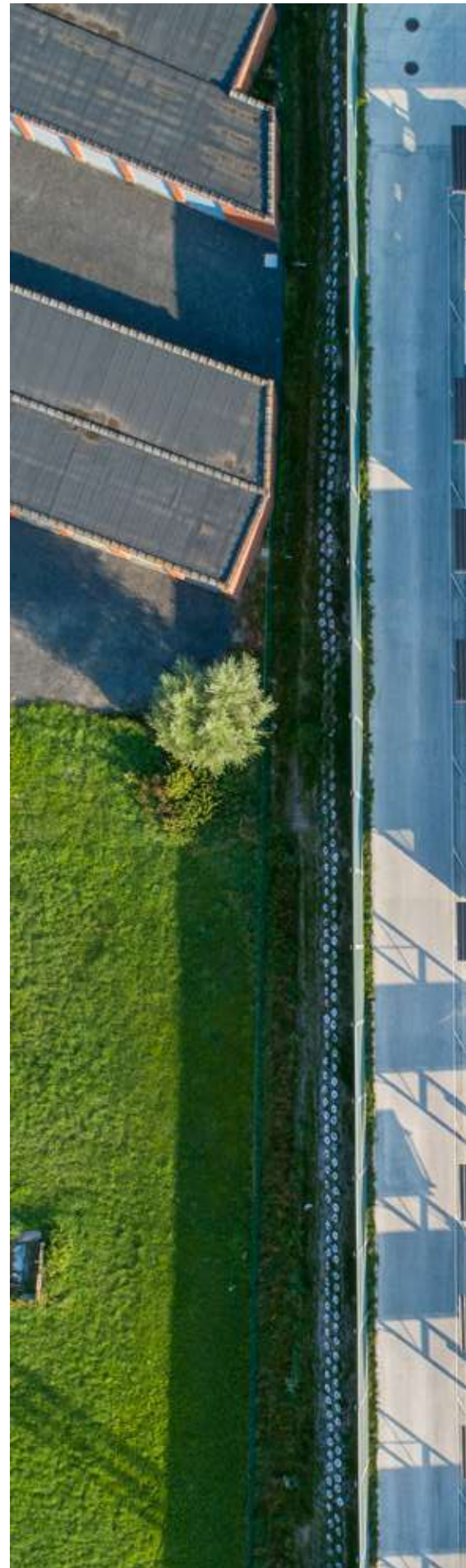
We gunnen 252 bijkomende laders voor e-bussen en e-hybrides.

### Intelligente software voor laad- en stelplaatsmanagement

De laadprocessen aansturen van onze e-bussen? En tegelijk de bewegingen van alle bussen op onze stelplaatsen controleren? Dat kan met een geïntegreerd stelplaats- en laadmanagementsysteem. Onze raad van bestuur heeft de aankoop van zo'n software gegund. Daardoor kunnen we onze laadprocessen veel (kosten)efficiënter aanpakken dan via een manuele procedure.

### 7 elektrische midi-bussen voor Brugge

8,5 meter lang, goed voor 60 reizigers: vanaf de zomer van 2023 zullen 7 elektrische midi-bussen het historische stadscentrum van Brugge emissievrij bedienen. Onze raad van bestuur zette het licht op groen voor de bestelling van die bussen bij Yes-EU.





### Elektrische primeur: 65 gelede e-bussen en 17 e-trambussen

Gelede bussen zijn een belangrijk onderdeel van onze vloot – en ook in dat segment zetten we de elektrificatie door. Aan het eind van 2022 bestelden we 65 gelede e-bussen bij Iveco. De 18 meter lange bussen zullen een autonomie hebben van ruim 300 kilometer. Ze worden verwacht in de eerste helft van 2024.

De raad van bestuur besliste om 17 volledig elektrische trambussen te bestellen bij VDL. Het is de bedoeling dat ze vanaf 2024 als hoogwaardig openbaar vervoer ingezet worden tussen Hasselt en Maasmechelen. Ze combineren de kwaliteit van een tram met de flexibiliteit van een bus. Voor de inzet van de trambussen wordt in een vrije bedding voorzien.

### Leuven-Noord klaar voor e-hybrides met 100 km autonomie

100 km emissievrij rijden. Voortaan kan het vanuit onze stelplaats Leuven-Noord. Daar zijn namelijk laadpunten met CCS2-stekker geïnstalleerd en aangesloten. Daar kunnen we de 18 e-hybrides opladen die een emissievrij bereik hebben van 100 km. Deze nieuwe e-hybrides versterken onze duurzame vloot in Leuven: daar rijden sinds 2020 al 5 standaard e-bussen die ook tussentijds geladen worden in Heverlee.

# 3

## Onze reizigers

De eerste maanden van 2022 was de coronapandemie nog sterk aanwezig in onze samenleving. De mondkemperplicht op onze voertuigen? Die werd pas op 23 mei opgeheven. De plastic folies om onze chauffeurs te beschermen? Die werden ook pas in diezelfde week verwijderd. Vanaf dat moment konden reizigers ook weer vooraan opstappen op onze bussen.





## Vertrouwen terugwinnen, reizigers terugwinnen

In 2021 reisden 40 % minder mensen met De Lijn dan vóór de coronapandemie. Dat jaar legden we de focus op de veiligheid van onze ritten. In 2022, na het opheffen van de coronamaatregelen, was het belangrijk om het vertrouwen te herwinnen van reizigers die hadden afgehaakt – en om nieuwe reizigers warm te maken voor het openbaar vervoer.

- Belangrijk daarbij was de introductie van nieuwe, flexibele tariefformules. Daarmee spelen we in op het flexibele werken, waarbij mensen maar deeltijds naar kantoor reizen.
- Daarnaast konden we weer ten volle focussen op onze kerntaak: een goed aanbod en goede informatie voor onze reizigers.

Corona heeft het werk- en verplaatsingsgedrag van veel Vlamingen veranderd: de fiets heeft aan populariteit gewonnen, telewerk is sterk ingeburgerd. Toch vonden veel mensen in 2022 opnieuw de weg naar het openbaar vervoer.

### Abonnementen in omloop (in december)

+12%



2021	2022
569 764	639 504

### Aantal reizigersritten

+41%



2021	2022
172 837 368	245 258 679



## Dalende tevredenheidscijfers

In 2021 zagen we nog een sterke stijging van de tevredenheid bij onze reizigers. In 2022 konden we die stijging echter niet doortrekken. Twee tendensen van de voorbije jaar zetten zich door: reizigers bleven het meest tevreden over onze chauffeurs en het minst tevreden over onze stiptheid.

### Percentage reizigers die De Lijn een tevredenheidsscore van minstens 7 op 10 geven

2020	2021	2022
58,5 %	65,4 %	62,3 %

### Evolutie tevredenheid op belangrijkste parameters

	2020	2021	2022
Stiptheid	43 %	50 %	45 %
Reisinformatie	55 %	61 %	59 %
Chauffeur	72 %	72 %	71 %



## Stijgend aantal klantenreacties

We zagen ook het aantal klachten opnieuw toenemen. We klokten af op 58 162 klantenreacties – ongeveer hetzelfde aantal als vóór de coronapandemie. ‘Stiptheid’ en ‘Service chauffeur’ zijn net als de vorige jaren verantwoordelijk voor de meeste klachten.

Het post-corona-effect speelt hier een bepalende rol. Nadat de beperkende coronamaatregelen waren weggefallen, nam de verkeersdrukte sterk toe. Daardoor kwam onze stiptheid opnieuw erg onder druk te staan. Bovendien kregen we het door de snel aantrekkende arbeidsmarkt erg moeilijk om chauffeurs te vinden. Dat laatste maakte dat we ritten moesten schrappen – zeker in de regio's waar de krapte op de arbeidsmarkt erg nijpend

was. Doorgedreven rekruteringsinspanningen brachten ons personeelsbestand eind 2022 opnieuw op werkbaar niveau.

Ook in ‘Service chauffeur’ zagen we een post-corona-impact. Onze chauffeurs bleven dan wel onze sterkhouders, zoals ook bleek uit onze tevredenheidsmeting, reizigers en chauffeurs hadden weer meer en vaker contact – zeker na het wegvallen van de plastic folies die onze chauffeurs tijdens corona afscheidden van onze reizigers. Zoals bij alle menselijke contacten leidde dat weer tot meer misverstanden of fricties.

## Festivalvervoer

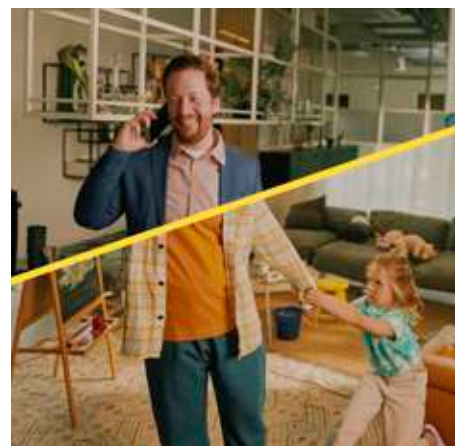
Knaldrang. Het werd in 2021 verkozen tot woord van het jaar. Dat 'sterke verlangen om uit de bol te gaan' had ook z'n invloed op onze werking. Mensen kwamen weer buiten, grote evenementen vonden weer plaats ... en dus zorgden wij voor festivalvervoer tijdens de zomer en voor feestbussen en -trams bij de overgang van Oud naar Nieuw – iets wat we de voorbije jaren helaas hadden moeten missen.

Festival	Pendelbussen	Reizigers
Werchter Boutique	68	14 700
TW Classic	49	13 700
Rock Werchter	388	130 400
Graspop	36	19 000
Gentse Feesten	12	19 000
Tomorrowland	180	110 000
Rammstein (Oostende)	46 bussen 8 trams	32 000
Pukkelpop	95	100 000
Crammerock	5	1 000



## Nieuw: de 50-rittenkaart

50 ritten, te gebruiken binnen 3 maanden: dat is onze nieuwe 50-rittenkaart. Die is geknipt voor reizigers die zich gemiddeld 2 keer per week heen en terug verplaatsen met het openbaar vervoer. Daarmee spelen we flexibel in op het nieuwe werken, waarbij mensen deeltijds thuis en deeltijds op kantoor werken – in veel ondernemingen een rechtstreeks gevolg van de coronapandemie. Met de 50-rittenkaart combineren reizigers de voordelen van een abonnement met de flexibiliteit van een rittenkaart. Zo besparen ze 10 euro (75 euro in plaats van 85 euro voor 50 ritten).



Na amper 1 maand waren er al **1 000** **50-rittenkaarten** verkocht.

## Actie Storytel

3 maanden onbeperkt toegang tot Storytel.  
Tijdelijk aanbod tot 30 september voor  
jaarabonnees Buzzy Pazz en Omnipas.



## Duo zomerticket

1 ticket kopen = 1 ticket gratis. Tijdelijk  
zomeraanbod van 1 tot 31 augustus voor  
occasionele reizigers.



## Week van de Mobiliteit

100 000 gratis digitale tickets in de week van 16  
tot 22 september. Park & Ride-actie in Leuven,  
Gent, Antwerpen en Hasselt: gratis bus- of  
tramrit van en naar het stadscentrum.



## Probeerabonnement voor scholieren

Gratis Buzzy Pazz voor scholieren van het eerste  
middelbaar. Geldig tijdens de maand september.



## Probeerpakket voor verhuizers

Elk jaar verhuist gemiddeld 9 % van alle Vlamingen. Dat zijn ruim een half miljoen Vlamingen die hun verplaatsingsgewoonten herbekijken en openstaan voor alternatieven. Het ideale moment om (nieuwe) inwoners aan te moedigen om zich duurzaam te verplaatsen.

Daarom kunnen nieuwe inwoners in alle Vlaamse gemeenten voortaan intekenen op een gratis probeerpakket. Dat bundelt een aantal duurzame vervoermiddelen die mensen vrijblijvend kunnen testen – bus en tram, cambio-deelauto's en Blue-bike-deelfietsen.

Het probeerpakket startte als een proefproject in Heist-op-den-Berg, Lier, Diest en Mechelen. Het werd uiterst positief geëvalueerd. Zo vroegen 585 Mechelaars, in één jaar tijd, een gratis maandabonnement van De Lijn aan. Daarnaast kozen 200 Mechelaars voor Blue-bike en testten 203 personen cambio uit.



**585 Mechelaars** vroegen een gratis maandabonnement aan.



### Kusttram in de kijker

De heropleving na corona bracht niet alleen meer woon-werkverkeer met zich mee; ook het toerisme zat in de lift. Dat bleek ook op onze Kusttram. Die werd frequent gebruikt voor tal van (zomer)evenementen aan onze kust. Ook het buitenland toonde belangstelling voor onze Kusttram. Zo brachten zowel de Engelse krant The Times als de Franse nieuwszender TF1 een reportage over de langste tramlijn ter wereld.

## Feestbussen en -trams van Oud naar Nieuw

Feestvierders veilig thuis brengen? Dat deden we op oudejaarsavond en nieuwjaarsdag met onze feestbussen en -trams. Samen met verschillende Vlaamse steden en gemeenten en provincies boden we gratis of voordelig openbaar vervoer aan.



Wat je dit jaar ook doet,  
je raakt goed thuis

Reis tijdens oudejaarsnacht voor maar 4 euro  
(of soms gratis) met ons speciaal aanbod.  
Check alle info op [delijn.be/oudjaar](https://delijn.be/oudjaar)

Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub> 



## Kersttrams rijden weer uit

In de eindejaarsperiode reden onze Kersttrams weer uit in Gent en Antwerpen en aan de Kust. De trams werden rijkelijk gemaakt en versierd door de leden van de erfgoedverenigingen. Door de coronapandemie reden de uniek verlichte museumtrams in 2020 en 2021 niet – of toch niet met publiek.



## Controles op zwarrijden opgevoerd

De coronapandemie zorgde voor minder reizigers, maar helaas nam het percentage zwarrijders wél toe. Dit had er onder meer mee te maken dat reizigers niet vooraan mochten opstappen. Zo was er minder sociale controle en hadden onze chauffeurs minder zicht op wie er opstapte (en correct betaalde).

In het voorjaar van 2022 steeg het percentage zwarrijders in landelijke gebieden tot 10 à 15 % (in stedelijke gebieden waren er zelfs pieken tot 50 %). Toch tekenden we in 2022, over heel het jaar gezien, een daling op ten opzichte van 2021.

### Percentage zwarrijders

2020	2021	2022
2,27%	7,13%	5,68%

In 2022 schreven we in totaal 68 766 pv's uit voor zwarrijden.

In het voorjaar, net vóór de coronabeperkingen op het openbaar vervoer werden opgeheven, sensibiliseerden we reizigers om altijd met een geldig vervoerbewijs te reizen. Ook voerden we onze controles opnieuw op. Deze acties, gecombineerd met het toenemende aantal reizigers, hadden een positieve impact op onze vervoersontvangsten.



## Je betaalt toch ook dat rondje op café...

**waarom dan niet op bus en tram?**

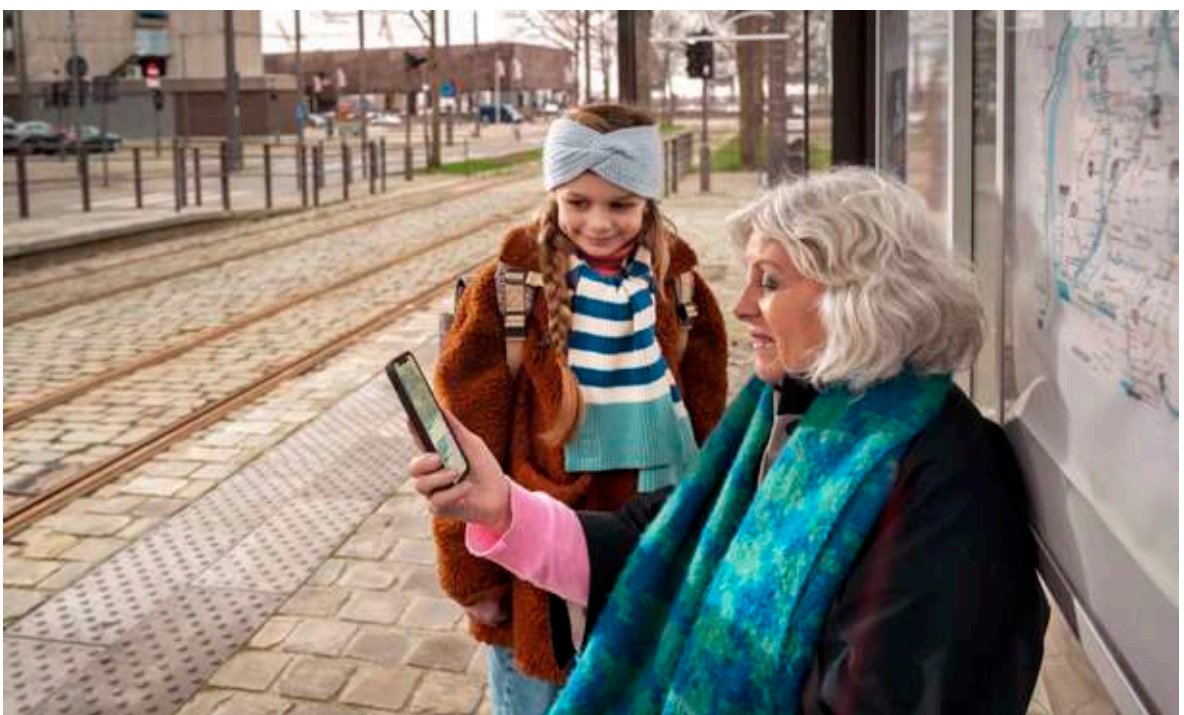
Betaal je rit vooraf en vermijd een boete. Ontdek alle mogelijkheden op [delijn.be/betaalopties](https://delijn.be/betaalopties).



## Werken aan realtime-informatie

Correcte reisinformatie in realtime is cruciaal voor de tevredenheid van onze reizigers. De voorbije jaren steeg het percentage correcte informatie gestaag, tot softwareproblemen in de zomer van 2022 voor een terugval zorgden. Dankzij gerichte inspanningen slaagden we erin om het percentage correcte realtime-informatie weer te verhogen tot 94 % (december 2022).

- In een campagne zetten we alle mogelijkheden, veranderingen en verbeteringen van onze reizigersinformatie in de kijker.
- We vernieuwden de realtime-informatieborden aan 972 haltes. Een 3G/4G-verbinding levert de data voor deze borden aan.
- Onze informatie is voortaan ook in realtime zichtbaar in Google Maps. Voorheen toonde die routeplanner enkel de theoretische doorkomsttijden van onze voertuigen.





# 4

## Onze

# dienstverlening

In 2022 verliep onze dienstverlening niet altijd optimaal. Globaal gezien speelden personeelstekort en infrastructuurproblemen daarbij een grote rol.





## Personeelstekort

In 2022 nam het aantal reizigers snel weer toe. Helaas lag, tijdens de uitloper van de coronapandemie, het ziekteverzuim bij onze medewerkers hoger dan in het verleden: door de strikte quarantainemaatregelen moesten heel wat collega's verplicht thuisblijven. Zo vielen er geregeld ritten weg wegens chauffeurstekorten.

Bovendien bleek het verre van evident om nieuwe medewerkers te rekruteren – ook wij voelden de krapte op de arbeidsmarkt. Om dat personeelstekort op te vangen, namen we in 2022 tal van initiatieven:

- Campagne Jobat
- Zomercampagne rekrutering
- Jobbeurs in Antwerpen
- Dag van de buschauffeur (in samenwerking met radiozender MNM)
- Radiocampagne
- Jobdagen in Antwerpen, Destelbergen, Grimbergen en Leuven (met uitgebreide aandacht in de nationale en regionale media)
- Uitbreiding rijscholen

Meer details over de acties en de resultaten vindt u in het hoofdstuk 'Onze organisatie'.

**Jouw carrière helpt ook anderen vooruit**

**Buschauffeurs, technikers, IT'ers,...**  
De Lijn zoekt straffe medewerkers voor verschillende functies met maatschappelijke impact.

**Alle jobs ontdekken?**  
Bezoek ons op de jobbeurs Vlaams-Brabant op 2 Juni in het provinciehuis Leuven of ga naar [delijn.be/jobs](https://delijn.be/jobs)

**Draag jij als ingenieur ook bij aan duurzame mobiliteit?**

**Solliciteer nu**

Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>

## Niet-gereden ritten

Het percentage niet-gereden ritten lag in 2022 op 2,74 %. Aan de basis van deze niet-gereden ritten lagen voornamelijk personeelsredenen. Dat valt zeker op in regio's waar we moeilijk chauffeurs vonden, zoals in Leuven en Antwerpen.

### Niet-gereden ritten

2020	2021	2022
1,50 %	1,28 %	2,74 %



## Infrastructuurproblemen

In Antwerpen en Gent kampten we met problemen met de trams. Door historische onderinvesteringen was er een achterstand in het onderhoud ontstaan. Om verdere schade te voorkomen en veiligheid voorop te plaatsen, moesten we de snelheid van onze trams op bepaalde lijnen verlagen, pasten we tijdelijk onze dienstverlening aan en stelden we een keerlus buiten gebruik.

Het ODC voorziet in extra middelen om die historische achterstand weg te werken. Voor 2022 werd er 23,3 miljoen euro voorzien voor spoorvernieuwingen en vernieuwingen aan het tractienet in Antwerpen; zo konden we al aan de slag gaan, in samenwerking met de stad. Voor 2023 werd er meer dan 38 miljoen euro vrijgemaakt voor vernieuwingen (spoor en tractienet) in Antwerpen en Gent; voor de Kust werd er ongeveer 26 miljoen euro voorzien.

## De situatie in Antwerpen

Er werden in 2022 heel wat nieuwe chauffeurs aangeworven en opgeleid. Die procedure neemt echter heel wat tijd in beslag. Daarom beslisten we in het najaar om het aanbod van de tramlijnen in Antwerpen tijdelijk, maar gestructureerd terug te schroeven. Doel: de reizigers een weliswaar verminderde, maar wel betrouwbare dienstverlening aan te bieden.

Van 7 november tot 21 december waren er tijdelijke frequentieverlagingen op de Antwerpse tramlijnen.

In augustus waren er al vernieuwingswerken aan de tram-busbanen op de Turnhoutsebaan (Borgerhout en Deurne) en de Bredabaan (Merksem).

### Keerlus Eksterlaar buiten gebruik

Op 7 november stelden we de keerlus Eksterlaar in Deurne buiten gebruik. Het zou veiligheidsrisico's met zich meebrengen als we de keerlus tóch zouden blijven gebruiken. Dat wees monitoring uit. Tramlijnen 4 en 9 werden daarom tijdelijk aangepast. De werken aan een nieuwe keerlus zijn gepland voor 2024. Het gaat om de heraanleg van de sporen tussen de lus Eksterlaar en de Gitschotellei, met inbegrip van een nieuwe keerlus aan de Gitschotellei/Drakenhoflaan.



## De situatie in Gent

Ook in Gent startten in de zomer werken aan onze traminfrastructuur, meer bepaald aan tramlijnen 1 en 4, twee drukke verbindingssassen in en naar de stad.

- Voskenslaan/Maaltebruggestraat/ Derbystraat: het tramspoor dateerde van begin de jaren 2000 en werd periodiek goed onderhouden. Conform de planning was het tijd voor de voorziene vernieuwing van de bochten – om de sporen in goede staat te houden en de levensduur van het tracé te verlengen, en zodoende de veiligheid van de reizigers en weggebruikers te verzekeren.
- Coupure Rechts: de heraanleg gebeurde in samenwerking met Stad Gent en Farys. We maakten gebruik van wegen- en rioleringswerken om de tramsporen te vernieuwen. Ook werden trillingsdempende maatregelen ingewerkt in de opbouw van de trambedding en werden de haltes op het traject grondig gemoderniseerd en beter toegankelijk gemaakt.




## Basisbereikbaarheid

In 2023 komen er belangrijke wijzigingen aan onze dienstverlening. Dan gaat basisbereikbaarheid van start op het terrein. Dat besliste Vlaams minister Lydia Peeters op 11 augustus 2022. Basisbereikbaarheid zal leiden tot een nieuw net voor openbaar vervoer – en zal dan ook een enorme impact hebben op onze dienstverlening. Het gaat in verschillende fases van start, en dus niet met één grote big bang.

De basisprincipes van de gefaseerde aanpak zijn de volgende:

- Over heel Vlaanderen, niet regio per regio
- Twee keer per jaar aanpassingen aan het aanbod
- De reiziger staat centraal, dus geen blinde vlekken in het aanbod: alle lagen van het netwerk moeten naadloos op elkaar aansluiten
- De plannen die eerder in de verschillende vervoerregioraden werden goedgekeurd dienen als kompas voor het nieuwe net; bij eventuele nieuwe vragen wordt dat net herbekeken
- Alle aanpassingen in het kader van basisbereikbaarheid zijn budgetneutraal t.o.v. het huidige aanbod

Een eerste pilootproject is wel al gestart in 2022, in het kader van vervoer op maat. Een rit met de belbus reserveren in Klein-Brabant (Puurs en Sint-Amands)? Dat doen reizigers sinds 15 november via de Hoppincentrale.



De Lijn beweegt mee  
naar het nieuwe net

## Leerlingenvervoer

Begin 2022 zijn we begonnen werken aan de vermindering van de reistijden van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. We streven ernaar dat de rit van of naar school voor de betrokken leerlingen niet langer dan 90 minuten duurt. Gedurende het voorjaar hebben we dat stap voor stap ingevoerd.

Eind 2021 had het kabinet van Vlaams minister Lydia Peeters al een financiële injectie van 11 miljoen euro gegeven voor het leerlingenvervoer. In mei 2022 maakte de minister nog eens 26,6 miljoen euro vrij voor extra ritten. Zo konden we voor het schooljaar 2022-2023 extra bussen, minibusjes en taxi's inzetten. Met resultaat, op 30 augustus hadden we voor 32 952 kinderen zo'n oplossing – dat is 96 % van de betrokken leerlingen.

De reistijdvermindering voor zoveel leerlingen is daarnaast ook te danken aan de samenwerking tussen verschillende partners: onze planners, de exploitanten die de ritten uitvoeren, de betrokken scholen, de ouders, de busbegeleiders, ...





## Sneltramdossier Spartacus stopgezet

Op vrijdag 10 juni zette de Vlaamse Regering het sneltramdossier Spartacus stop.

De Vlaamse Regering oordeelde dat een nieuwe traminfrastructuur een tijdrovend proces is – terwijl de mobiliteitsnoden hoog en urgent zijn in Limburg. Op basis van een vergelijkende studie kiest de Vlaamse Regering voor een trambus (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Begin 2023 werden daarvoor de elektrische trambussen besteld.



## Gent: geen omgevingsvergunning voor nieuwe stelplaats Wissenhage

Begin september kregen we geen omgevingsvergunning voor de nieuwe stelplaats Wissenhage in Gent-Wondelgem. Wissenhage is voor ons cruciaal voor de verdere uitbouw van duurzaam openbaar vervoer in en rond Gent. We willen er een moderne stelplaats bouwen voor elektrische en hybride bussen. Ook voor de verlenging van tram 4 en het vertrammen van lijn 7 speelt de stelplaats een cruciale rol.

We gaan niet in beroep tegen de weigeringsbeslissing. Wel zoeken we bijkomende boscompensatie. Daarna zullen we een nieuwe vergunningsaanvraag indienen – rekening houdend met de bezorgdheden van de buurtbewoners en Stad Gent. Voor een nieuw oefen- en examenterrein gaan we met Stad Gent op zoek naar een alternatieve locatie.

## Antwerpen: nieuwe stelplaats Deurne-luchthaven krijgt omgevingsvergunning

De Vlaamse overheid gaf op 16 maart een omgevingsvergunning voor de nieuwe stelplaats van De Lijn aan de luchthaven in Deurne. Vanuit deze stelplaats zal in de toekomst het stadsbusvervoer voor Antwerpen geëxploiteerd worden. Vandaag gebeurt dat nog vanuit de stelplaats in de Antwerpse wijk Zurenborg. Eind 2022 zijn de werken aan de nieuwe stelplaats gestart.

# 5

Onze

organisatie

Het einde van de coronapandemie gaf een boost aan de arbeidsmarkt. Heel wat bedrijven en sectoren trokken weer aan, waardoor er heel wat vacatures uitgeschreven werden – alleen konden die niet allemaal ingevuld worden.





## Rekrutering

Hoewel De Lijn een erg laag personeelsverloop kent (3 %), kampten ook wij met een personeelstekort – zeker bij onze chauffeurs. Dat uitte zich onder meer in een toename van het aantal niet-gereeden ritten. We gingen op zoek naar meer dan duizend nieuwe medewerkers. En daar slaagden we, dankzij intensieve rekruteringscampagnes én de uitbreiding van de capaciteit van onze rijsscholen, meer dan behoorlijk in (zie ook hoofdstuk 4: 'Onze dienstverlening').

Zulke campagnes zijn cruciaal – niet alleen voor De Lijn zelf, maar vooral om onze reizigers een kwalitatieve en stipte dienstverlening aan te bieden.

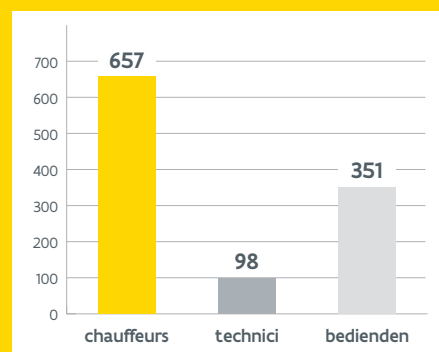
- In 2022 hielden we een grootschalige rekruteringscampagne voor alle profielen.
- In oktober hielden we jobdagen in Leuven, Grimbergen, Antwerpen en Destelbergen. Meer dan 200 kandidaat-chauffeurs schreven zich daarvoor in.
- Om de instroom aan nieuwe chauffeurs in goede banen te leiden, werd de capaciteit van onze rijsscholen opgeschaald. In de tweede helft van het jaar creëerden we 170 extra plaatsen in onze rijsscholen. Zo konden we kandidaten vlotter door het aanwervings- en opleidingsproces loodsen.

Het resultaat? Door sterk in te zetten op rekrutering en opleiding brachten we ons personeelseffectief eind 2022 weer op een werkbaar niveau. Zo konden we:

- het aantal niet-gereeden ritten door een tekort aan chauffeurs sterk terugdringen;
- vanaf 21 december de beperking op het Antwerpse tramaanbod opheffen.

## Aanwervingen in 2022

**1 106**  
medewerkers



## Geplande aanwervingen in 2023

**900**  
chauffeurs



## Later sleutel ik aan een groenere toekomst. Nu is het eerst aan jou.

Kom ook werken **als techniek in Antwerpen** en help ons mee bewegen richting minder CO<sub>2</sub>.

**Solliciteer nu via**  
**[delijn.be/techniek](https://delijn.be/techniek)**





## Baanbrekende Werkgever

We behaalden het afgelopen jaar het Certificaat Baanbrekende Werkgever '22. Samen met een 70-tal organisaties legden we een leertraject af en wisselden kennis en inzichten met elkaar uit.

In 2020 stonden we mee aan de wieg van het project 'Baanbrekende Werkgever', samen met Antwerp Management School en Jobat. Een Baanbrekende Werkgever is een organisatie die de mens centraal zet in het nieuwe normaal van hybride werken en slimme mobiliteit.



## Diversiteitsambassadeurs

De Lijn staat midden tussen de mensen. Onze organisatie is dan ook een weerspiegeling van de maatschappij – met een diverse groep reizigers én een diverse groep medewerkers. Die superdiversiteit biedt uitdagingen en kansen. Om die uitdagingen aan te gaan en die kansen ten volle te benutten, zijn we in 2022 op zoek gegaan naar diversiteitsambassadeurs – collega's die positief met diversiteit omgaan, respectvol omgaan met alle collega's en campagnes mee ondersteunen en verspreiden.

## Door een andere bril

Elke job is waardevol. Daarom brachten we in 2022 collega's bij elkaar om elkaars job te leren kennen. Acht duo's (medewerker en directeur) gingen zo een halve dag met elkaar op pad – niet alleen een leuke, maar vooral ook een leerrijke ervaring.



## We trekken de lijn tegen agressie

Ook in 2022 waren er helaas weer veel agressiegevallen tegen onze medewerkers. Elk agressiegeval is er één te veel. Daarom trokken we op 13 december de lijn: tot hier en niet verder. Van onze medewerkers blijf je af. In Gent, Antwerpen en Hasselt reden er die dag bussen met een aangepaste lijnfilm: *Geen dienst. Mijn collega pikt je niet op want werd slachtoffer van agressie. Stop agressie nu.* We voerden die actie samen met minister Lydia Peeters, de FBAA (Belgische Federatie van Autocar- en Autobusondernemers), de vakbonden en alle medewerkers.

Om de veiligheid van onze buschauffeurs te verbeteren, zetten we in 2022 verder in op de acties uit ons veiligheidsplan. Zo startten we onder meer een proefproject in stelplaats Meerbeke met meer afgesloten stuurposten.

Een veilige en aangename rit, da's ook een rit waarin reizigers en medewerkers hoffelijk zijn voor elkaar. In een campagne (najaar 2022) wezen we reizigers – op een positieve manier – op de hoffelijkheidsregels op het openbaar vervoer.



**EN TOEN WERD  
HET ZWART.**

## Aankoop drie tramsimulatoren

In 2022 bestelden we drie tramsimulatoren. Daarmee kunnen we onze tramchauffeurs beter opleiden en bijscholen. Voordien vond het praktijkgedeelte van de opleiding sowieso plaats op het openbaar domein. Dat kan nu deels opgevangen worden door de simulatoren. Er kunnen verschillende tramtypes worden aangeleerd – in een veilige, maar wel degelijk levensechte omgeving.

Elk jaar leiden we in onze rijsscholen gemiddeld 125 nieuwe tramchauffeurs op. Daarnaast zijn er ook buschauffeurs die de overstap naar de tram maken. De 1 200 bestaande tramchauffeurs volgen dan weer jaarlijks bijscholingen. Voor al deze collega's – en onze rij-instructeurs – betekenen de simulatoren een mooie aanwinst.

## Structureel telewerk

In 2022 voerden we structureel telewerk in. Daarmee speelden we in op de tendens van hybride werken: deels telewerk, deels op kantoor. Die tendens kreeg een boost tijdens de coronapandemie. Bedienden die instappen in het systeem, kunnen sindsdien gemiddeld 1 of 2 dagen per week telewerken.

## Big Data Challenge: 974 deelnemers gaan de uitdaging aan

ICT is van wezenlijk belang in onze organisatie. Dat belang onderstreepden we met de Big Data Challenge: een online wedstrijd voor ICT'ers – studenten, medewerkers van De Lijn en professionals van andere bedrijven.

Liefst 974 deelnemers gingen de uitdaging aan: 435 studenten, 35 collega's en 504 professionals van andere bedrijven. In de finale namen de beste 55 deelnemers het tegen elkaar op. Hun finale opdracht: een applicatie bedenken die de bezettingsgraad op de voertuigen van De Lijn in kaart brengt.

# < Big Data / > Challenge

```

ket.AF_INET, socket.SOCK_STREAM) as s:
with conn: print(f"Connected by {addr}")
endall(data) print(f"Received {data}")
et(socket.AF_INET, socket.SOCK_STREAM)

```



Ga onze unieke uitdaging aan  
op [bigdatachallenge.delijn.be](https://bigdatachallenge.delijn.be)

Een echte Spark- Parquet- of Dataframe-kenner?  
En vliegensvlug in het beantwoorden van vragen? {

Bewijs jezelf dan met onze test,  
stoot door tot in de finale  
en win een Coolblue-voucher ter waarde van  
500 euro! ();

```

1ste ronde (15 minuten){
  15 vragen;
}

```

Van 15 september tot en met 18 november 2022;

}



Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>



# 6

## Cijfers en resultaten 2022

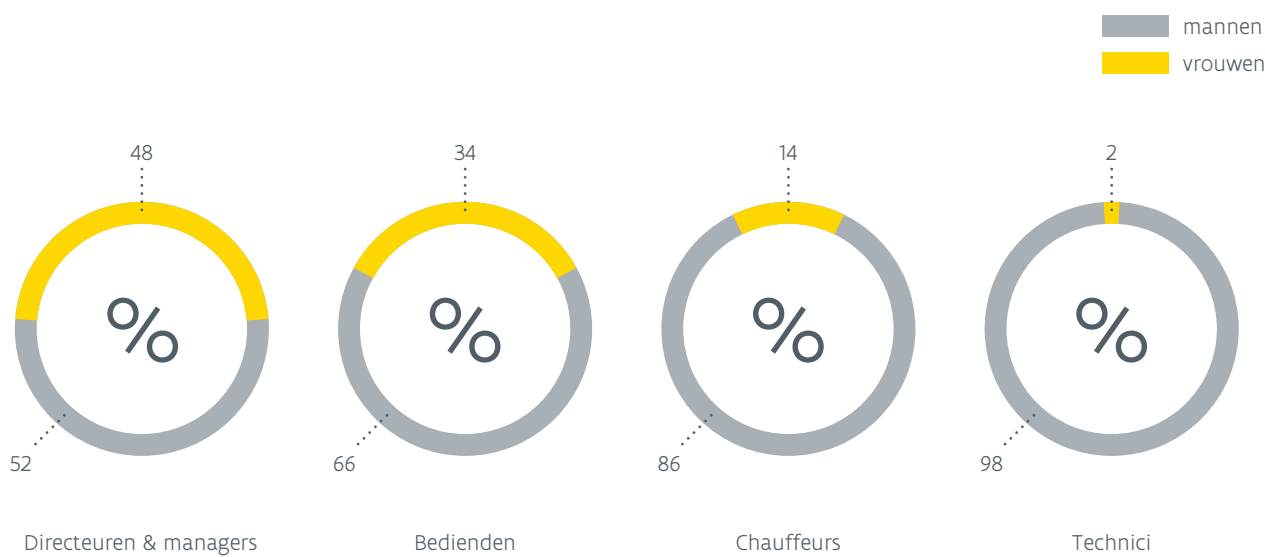
2022 IN CIJFERS	42
JAARREKENING EN FINANCIËLE RESULTATEN	56
SAMENSTELLING BESTUUR	91



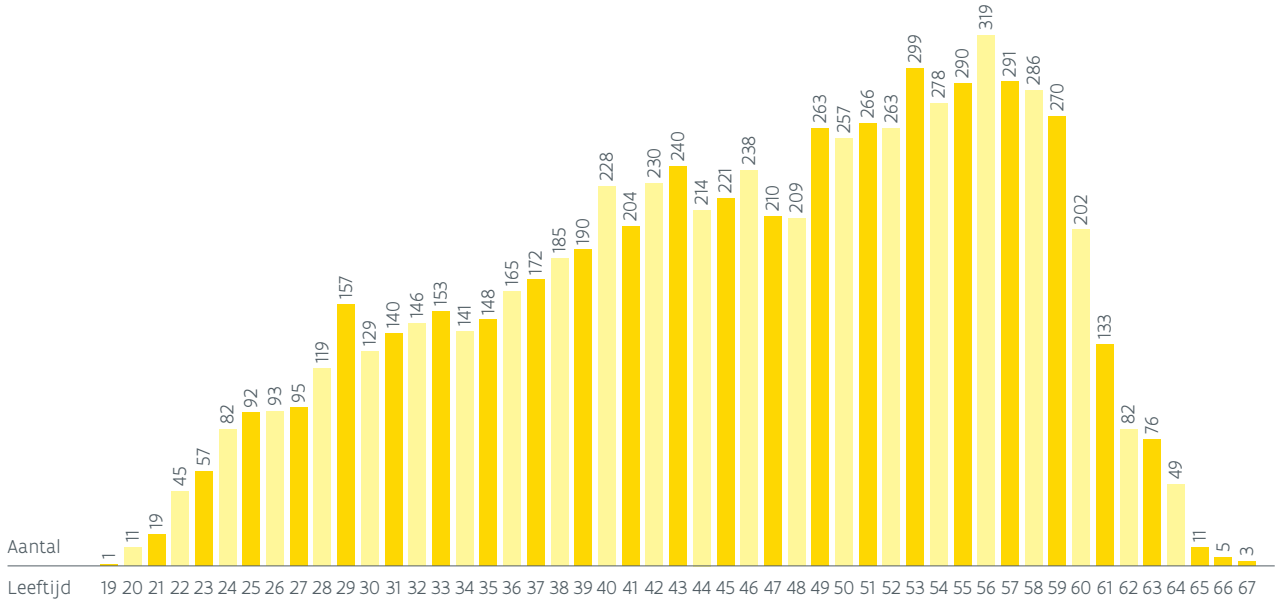


## MEDEWERKERS - VERDELING MANNEN EN VROUWEN

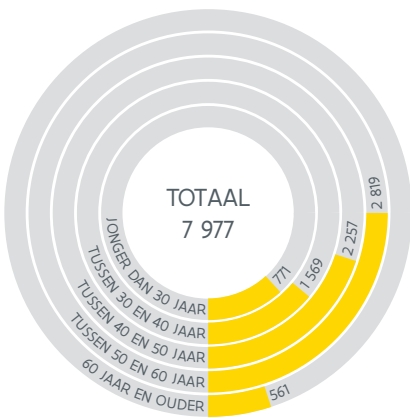
jaartal	vrouwen	mannen	totaal
2012	1 517	6 790	8 307
2013	1 492	6 713	8 205
2014	1 493	6 673	8 166
2015	1 479	6 679	8 158
2016	1 467	6 600	8 067
2017	1 452	6 598	8 050
2018	1 357	6 251	7 608
2019	1 402	6 332	7 734
2020	1 410	6 608	8 018
2021	1 390	6 537	7 927
2022	1 388	6 589	7 977



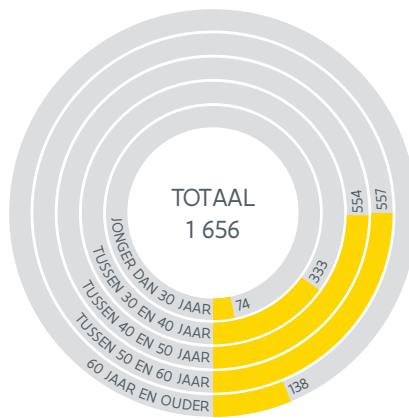
## MEDEWERKERS - LEEFTIJDSPIRAMIDE



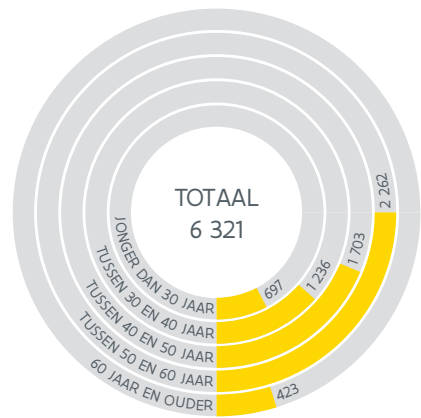
PERONEEL



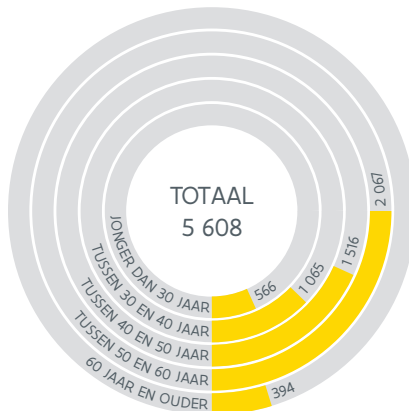
WEDDETREKKENDEN



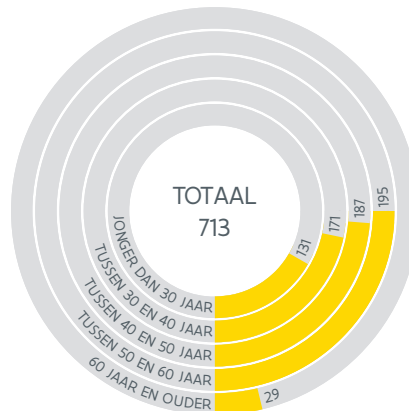
LOONTREKKENDEN



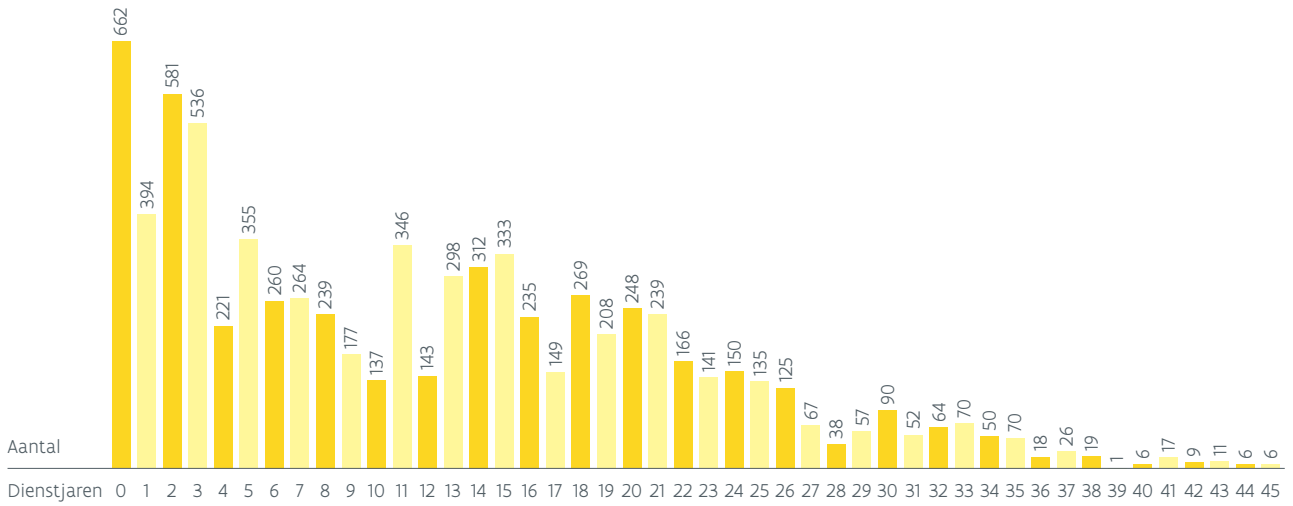
LOONTREKKENDEN  
CHAUFFEURS



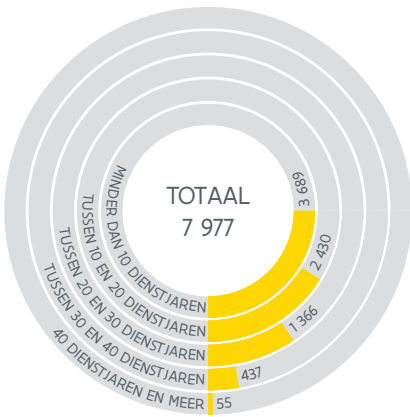
LOONTREKKENDEN  
TECHNISCHE DIENSTEN



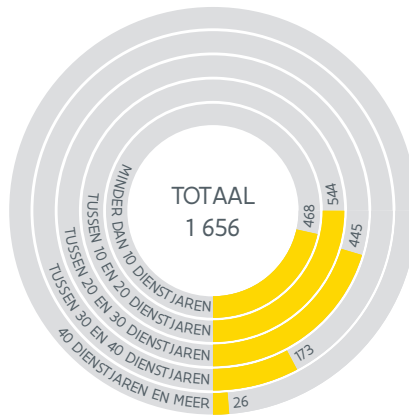
## MEDEWERKERS - ANCIËNNITEIT



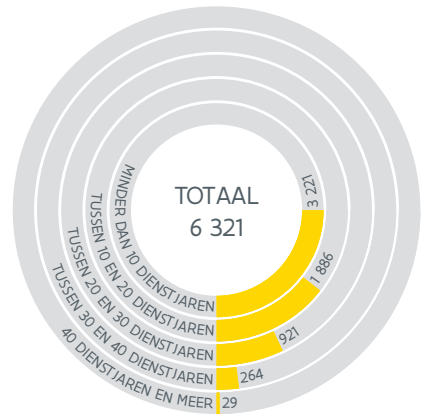
PERONEEL



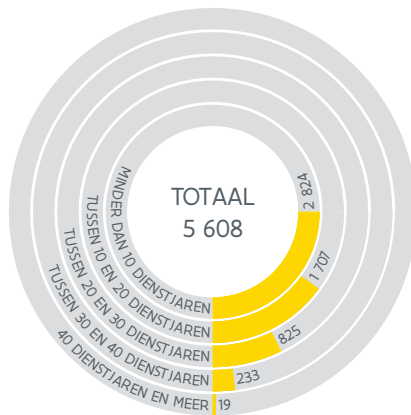
WEDDETREKKENDEN



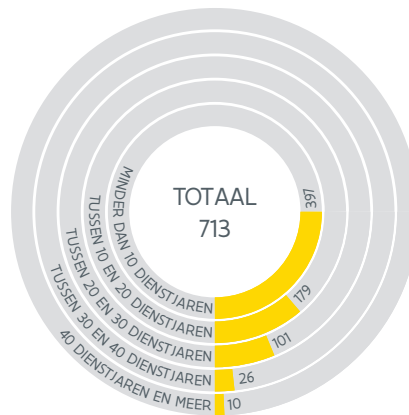
LOONTREKKENDEN



LOONTREKKENDEN  
CHAUFFEURS



LOONTREKKENDEN  
TECHNISCHE DIENSTEN



## ARBEIDSONGEVALLEN

ONGEVALLEN ZONDER WERKVERLET		ONGEVALLEN MET WERKVERLET		DODELIJK		TOTAAL	
in dienst	woon- werk	in dienst	woon- werk	in dienst	woon- werk	in dienst met en zonder werkverlet	woon- werk
73	21	386	112	0	0	459	133



## AFGELEGDE KILOMETERS

Regie	
Bus	86 934 016
E-bus	369 420
Trambus	512 179
Tram	16 689 747
<b>Totaal regie</b>	<b>104 505 362</b>
Exploitanten	
Geregeld	74 713 353
Leerlingenvervoer	23 792 533
<b>Totaal exploitanten</b>	<b>98 505 886</b>
<b>Totaal regie + exploitanten</b>	<b>203 011 248</b>

## ONGEVALLEN

	VERKEERSONGEVALLEN		SCHADEDOSSIERS		TOTAAL
		met reizigers	zonder reizigers	AANTAL DOSSIERS	
<b>Spoor</b>	<b>650</b>	<b>228</b>	<b>631</b>	<b>1 509</b>	
Gedeeld verantwoordelijk	87	1	24	112	
Niet verantwoordelijk	526	211	576	1 313	
Verantwoordelijk	37	16	31	84	
<b>Wegverkeer</b>	<b>4 572</b>	<b>864</b>	<b>834</b>	<b>6 270</b>	
Gedeeld verantwoordelijk	199	5	2	206	
Niet verantwoordelijk	1 907	725	654	3 286	
Verantwoordelijk	2 466	134	178	2 778	
<b>Eindtotaal</b>	<b>5 222</b>	<b>1 092</b>	<b>1 465</b>	<b>7 779</b>	

## BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

	2022	2021
<b>A Bezoldigingen</b>		
Directie en managers	5 969 629,97	5 656 442,98
Bedienden	97 94 240,89	89 426 799,49
Loontrekkenden	236 006 369,09	221 680 490,51
<b>Totaal</b>	<b>339 170 239,95</b>	<b>316 763 732,98</b>
<b>B Patronale lasten op bezoldigingen</b>	161 387 010,81	149 964 681,47
<b>C Aanvullende rust-overlevingspensioenen</b>	45 681 459,10	25 114 973,88
<b>D RSZ-afhoudingen op bezoldigingen</b>	49 058 636,74	46 404 873,50
<b>Totaal A + B + C</b>	<b>546 238 709,86</b>	<b>491 843 388,33</b>

## ROLLEND MATERIEEL

### Aanschaffingen

#### Vervoer over de weg

Er werden **67** nieuwe autobussen in dienst gesteld, nl:

<b>1</b>	222A-VDL 12-m bus hybride streek SLE-H
<b>26</b>	223C- VDL gelede hybride streek Citea SLFA-H
<b>30</b>	223C2a-VDL gelede hybride streek Citea SLFA-H
<b>10</b>	223C2b-VDL gelede hybride streek Citea SLFA-H

Er werden **22** nieuwe voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, wagens voor dubbel gebruik, aanhangwagens, moto's, enz.) in dienst gesteld.

#### Vervoer per spoor

Er werden **23** trams in dienst gesteld van het type CAF-Urbos 100.

### Omvormingen

**2** autobussen werden omgevormd naar rijkschoolbus.

### Slopingen

Er werden **124** autobussen effectief buiten dienst gesteld.

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

Er werden **16** Kusttrams en **3** PCC's effectief buiten dienst gesteld.



**Effectief op 31.12.2022****Vervoer over de weg**

<b>2 235</b>	autobussen
<b>508</b>	andere voertuigen (rijschoolbussen, vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz.)

**Vervoer per spoor**

In totaal zijn er **429** trams in dienst.

<b>14</b>	gelede trams Kust
<b>133</b>	trams (PCC) Antwerpen + Gent
<b>125</b>	Hermelijn, waarvan 41 tweerichting en 84 eenrichting.
<b>88</b>	Albatros, waarvan 38 5-delige en 50 7-delige
<b>69</b>	CAF Urbos trams

**Vooruitzichten voor het jaar 2023****Leveringen**

<b>60</b>	e-bussen 12 meter
<b>7</b>	e-bussen 8 meter
<b>69</b>	gelede e-hybride bussen
<b>18</b>	CAF Urbos trams

## BUSVLOOT OP 31 DECEMBER 2022

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>2001</b>		<b>2</b>								<b>2</b>	
Van Hool A 360	4043 à 4093	2	39	66						2	
<b>2002</b>		<b>6</b>			<b>7</b>					<b>13</b>	
Van Hool A 330	4225 à 4243	4	26	78						4	
Van Hool A 360	4043 à 4093	2	39	66						2	
Van Hool AG 300	4295 à 4317				7	48	102			7	
<b>2003</b>		<b>4</b>			<b>4</b>			<b>7</b>		<b>15</b>	
Van Hool A 308	4244 à 4277							7	18	53	7
Van Hool A 360	4174 à 4224	2	39	66						2	
Van Hool A 360	4338 à 4404	2	39	64						2	
Van Hool AG 300	4295 à 4317				4	48	102			4	
<b>2004</b>		<b>40</b>			<b>170</b>			<b>19</b>		<b>229</b>	
Van Hool A 309	4664 à 4707							16	18	71	16
Van Hool A 360	4338 à 4404	40	39	64						40	
Van Hool AG 300	4515 à 4519				1	48	102			1	
Van Hool AG 300	4603 à 4663				55	55	98			55	
Van Hool AG 300	4708 à 4837				101	55	98			101	
Jonckheere Transit	4405 à 4459				13	53	95			13	
Jonckheere Man	4460 à 4501							3	17	57	3
<b>2005</b>		<b>53</b>			<b>2</b>			<b>28</b>		<b>83</b>	
Van Hool A 309	4664 à 4707							28	17	54	28
Van Hool AG 300	4603 à 4663				2	55	98			2	
Jonckheere Transit	4524 à 4602	53	39	65						53	
<b>2006</b>		<b>43</b>			<b>56</b>			<b>15</b>		<b>114</b>	
Van Hool A 309	4964 à 4979							15	18	52	15
Van Hool A 330	4880 à 4901	18	26	76						18	
Jonckheere Transit	4838 à 4879	25	39	65						25	
Jonckheere Transit	4902 à 4963				56	56	98			56	
<b>2007</b>		<b>100</b>			<b>37</b>					<b>137</b>	
Van Hool A 330	5016 à 5029	11	25	78						11	
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	4	39	65						4	
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	

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>2008</b>		<b>46</b>			<b>106</b>			<b>31</b>			<b>183</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				106	55	95				106
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
<b>2010</b>		<b>43</b>			<b>64</b>			<b>12</b>			<b>119</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							8	12	10	8
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

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>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
<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>108</b>			<b>28</b>						<b>136</b>
VDL Citea SLE Hybride	2228 à 2293	39	39	57							39
VDL Citea SLE Hybride	2363 à 2446	66	39	57							66
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

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>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>2021</b>		<b>34</b>			<b>94</b>						<b>128</b>
VDL Citea SLE-H	2551 à 2630	34	39	57							34
VDL Citea SLFA - H	2631 à 2750				94	54	102				94
<b>2022</b>		<b>1</b>			<b>66</b>						<b>67</b>
VDL Citea SLE Hybride	2228 à 2293	1	39	57							1
VDL Citea SLFA-E	2631 à 2750				26	54	102				26
VDL Citea SLFA-E	2751 à 2780				30	54	102				30
VDL Citea SLFA-E	2781 à 2820				10	54	102				10
<b>Eindtotaal</b>		<b>1 219</b>			<b>791</b>			<b>225</b>			<b>2 235</b>

## VERKOCHTE VERVOERBEWIJZEN

### Abonnementen in omloop (december)

	2022	2021
Buzzy Pazz	161 818	142 688
Omnipas 25-64	59 476	52 756
Omnipas 65+	233 420	228 093
VT-netabonnementen	136 086	113 845
VG-netabonnementen	48 704	32 382
<b>Totaal</b>	<b>639 504</b>	<b>569 764</b>

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

### Geregistreerde ritten

	2022	2021
Biljetten	1 464 607	874 031
Mobiele biljetten *	9 946 497	6 371 664
Biljetten CEMV	2 923 831	441 460
Kaarten	13 545 068	9 942 297
Mobiele kaarten *	7 721 595	4 573 160

\* bij mobiele vervoerbewijzen gaat het om aantal geactiveerde.

### Nettovervoerontvangsten in euro

	2022	2021
Biljetten	2 959 327	1 734 880
Mobiele biljetten	21 637 446	13 537 631
cEMV	6 578 196	1 013 257
Kaarten	18 781 151	13 189 782
Mobiele kaarten	10 568 979	5 875 326
Dagpas	1 449 189	748 830
Mobiele dagpas	718 048	314 302
Buzzy Pazz	32 484 299	28 940 904
Omnipas	39 274 494	35 620 202
MIVB, MTB	2 556 613	1 885 807
NMBS/De Lijn	14 286 676	12 021 248
Tussenkost derden	5 177 200	4 905 180
Bijzondere diensten	262 716	211 321
Diversen	3 707 303	1 982 928
<b>Totaal</b>	<b>160 441 636</b>	<b>121 981 597</b>

### Reizigersaantallen

Vervoerregio	2022	2021
Aalst	4 959 400	3 415 460
Antwerpen	70 753 522	52 331 446
Brugge	8 675 564	6 360 320
Gent	39 661 973	30 540 901
Kempen	6 542 427	4 074 297
Kortrijk	5 143 417	3 997 644
Leuven	25 017 560	15 710 633
Limburg	20 845 140	14 136 136
Mechelen	5 394 494	3 373 756
Midwest	2 373 001	1 888 607
Oostende	18 443 813	13 623 387
Vlaamse Ardennen	1 686 897	1 241 818
Vlaamse Rand	22 394 798	12 445 776
Waasland	4 679 105	3 419 884
Westhoek	2 671 057	1 977 637
Niet toegewezen	6 016 510	4 299 664
<b>Totaal</b>	<b>245 258 679</b>	<b>172 837 368</b>

\* Met reizigersaantallen wordt het volgende bedoeld:

- Reizigers die zich verplaatsen met een MOBIB-abonnement: niet elke opstap wordt gescand door alle abonnees. Daarom worden de gemeten scans opgehoogd op basis van een onderzoek dat het effectieve scangedrag in kaart brengt. Het scangedrag wordt beïnvloed door verschillende factoren zoals bijvoorbeeld het type periode (school vs. vakantie), tijdstip van de dag (spits/dal). Om evoluties in het scangedrag op te volgen, wordt dit onderzoek op regelmatige basis herhaald.
- Reizigers die zich met een biljet, kaart of dagpas verplaatsen worden niet opgehoogd.
- Reizigers met een mobiel vervoerbewijs (biljet, kaart of dagpas): van hen is geen lijn en ritcontext gekend. Ze worden toegewezen aan de lijnen volgens het gebruik van de reizigers van de 'gewone' biljetten kaarten of dagpassen en vervolgens opgehoogd o.b.v. het percentage overstappen gemeten bij dezelfde groep



LJN  
Ster Der Zee  
Tram 506881  
0  
www.ljn.nl

0  
Zo ontdek je

LJN  
ticketautomaat

**BALANS OP 31 DECEMBER 2022**

ACTIVA in duizenden euro

	2022	2021
<b>VASTE ACTIVA</b>	<b>2 090 136</b>	<b>2 054 351</b>
Immateriële activa	74 157	54 584
Materiële activa	2 005 528	1 988 269
Terreinen en gebouwen	614 120	612 291
Installaties, machines en uitrusting	130 051	143 992
Meubilair en rollend materieel	731 679	683 648
Leasing en soortgelijke rechten	303 458	325 259
Overige materiële vaste activa	1 913	2 359
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	224 306	220 721
Financiële vaste activa	10 450	11 498
Verbonden ondernemingen	1 970	1 970
<i>Deelnemingen</i>	1 970	1 970
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	7 403	8 447
<i>Deelnemingen</i>	1 422	1 422
<i>Vorderingen</i>	5 981	7 024
Andere financiële vaste activa	1 078	1 081
<i>Aandelen</i>	1 039	1 039
<i>Vorderingen en borgtochten in contanten</i>	39	42
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>803 188</b>	<b>749 828</b>
Vorderingen op meer dan één jaar	1 532	1 769
Overige vorderingen	1 532	1 769
Vorraden en bestellingen in uitvoering	49 520	46 213
Vorraden	49 520	46 213
<i>Grond- en hulpstoffen</i>	49 520	46 213
Vorderingen op ten hoogste één jaar	641 598	610 381
Handelsvorderingen	19 484	14 706
Overige vorderingen	622 114	595 675
Geldbeleggingen	638	638
Overige beleggingen	638	638
Liquide middelen	214	121
Overlopende rekeningen	109 686	90 707
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>2 893 323</b>	<b>2 804 179</b>



## PASSIVA in duizenden euro

	2022	2021
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	<b>2 001 111</b>	<b>1 917 162</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) +/-	82 112	93 810
Kapitaalsubsidies	1 863 506	1 767 859
<b>VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN</b>	<b>101 533</b>	<b>94 559</b>
Voorzieningen voor risico's en kosten	101 533	94 559
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	9 976	15 602
Grote herstellings- en onderhoudswerken	31 001	25 595
Milieuverplichtingen	8 894	5 946
Overige risico's en kosten	51 662	47 416
<b>SCHULDEN</b>	<b>790 679</b>	<b>792 457</b>
Schulden op meer dan één jaar	371 371	379 764
Financiële schulden	370 549	378 943
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	370 549	378 943
Overige schulden	822	821
Schulden op ten hoogste 1 jaar	290 413	284 020
Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	10 334	9 505
Financiële schulden	52 865	88 443
<i>Kredietinstellingen</i>	52 865	88 443
Handelsschulden	103 504	95 771
<i>Leveranciers</i>	103 504	95 771
Vooruitbetalingen op bestellingen	227	156
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	117 014	83 542
<i>Belastingen</i>	16 560	14 192
<i>Bezoldigingen en sociale lasten</i>	100 453	69 350
Overige schulden	6 469	6 602
Overlopende rekeningen	128 895	128 674
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>2 893 323</b>	<b>2 804 179</b>

**RESULTATENREKENING 2022**

in duizenden euro

	2022	2021
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>1 311 349</b>	<b>1 190 288</b>
Omzet	1 245 527	1 126 658
Geproduceerde vaste activa	7 192	5 817
Andere bedrijfsopbrengsten	46 253	48 542
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	12 376	9 271
<b>Bedrijfskosten</b>	<b>1 442 310</b>	<b>1 311 578</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	96 139	84 017
<i>Aankopen</i>	100.193	87 433
<i>Voorraad: afname (toename) +/-</i>	-4 054	-3 416
Diensten en diverse goederen	599 721	550 418
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	568 392	518 190
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	165 530	161 391
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) +/-	112	-1 695
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	6 974	-16 289
Andere bedrijfskosten	1 816	1 161
Niet-recurrente bedrijfskosten	3 626	14 385
<b>Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies) +/-</b>	<b>-130 961</b>	<b>-121 290</b>
<b>Financiële opbrengsten</b>	<b>146 117</b>	<b>142 146</b>
Recurrente financiële opbrengsten	146 117	142 146
<i>Opbrengsten uit financiële vaste activa</i>	289	560
<i>Opbrengsten uit vlottende activa</i>	515	582
<i>Andere financiële opbrengsten</i>	145 312	141 005
<b>Financiële kosten</b>	<b>26 186</b>	<b>26 502</b>
Recurrente financiële kosten	26 186	26 502
<i>Kosten van schulden</i>	26 098	26 452
<i>Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) +/-</i>	-3 812	-609
<i>Andere financiële kosten</i>	3 900	51
<b>Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting +/-</b>	<b>-11 031</b>	<b>-5 646</b>
<b>Belastingen op het resultaat +/-</b>	<b>667</b>	<b>428</b>
Belastingen	667	428
<b>Winst (Verlies) van het boekjaar +/-</b>	<b>-11 698</b>	<b>- 6 074</b>
<b>Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-</b>	<b>-11 698</b>	<b>- 6 074</b>

**RESULTAATVERWERKING**

	2022	2021
Te bestemmen winst (verlies)	82 112	93 810
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar +/-	-11 698	- 6 074
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar +/-	93 810	99 884
Over te dragen winst (verlies) +/-	82 112	93 810

## STAAT VAN IMMATERIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2022	2021
<b>KOSTEN VAN ONTWIKKELING</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		143 604
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde activa	18 115	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	3 195	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	31 626	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	190 149	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		89 020
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	30 154	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	3 182	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	115 992	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>74 157</b>	

## STAAT VAN MATERIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2022	2021
<b>TERREINEN EN GEBOUWEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 123 911
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	10 864	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	3 635	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	33 704	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 164 844	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		511 620
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	41 161	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	2 058	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	550 724	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>614 120</b>	

	2022	2021
<b>INSTALLATIES, MACHINES EN UITRUSTING</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		341 176
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	3 330	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	3 975	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	6 034	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	346 565	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		197 184
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	23 226	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	3 904	
Overgeboekt van een post naar een andere	8	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	216 514	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>130 051</b>	

	2022	2021
<b>MEUBILAIR EN ROLLEND MATERIEEL</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 342 605
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	78 788	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	25 858	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	21 376	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 416 911	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		658 957
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	55 867	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	24 048	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	- 5 544	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	685 231	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>731 679</b>	

	2022	2021
<b>LEASING EN SOORTGELIJKE RECHTEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		435 262
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa		
Overdrachten en buitengebruikstellingen	1 027	
Overboekingen van een post naar een andere	-26 072	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	408 163	
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt		
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		110 003
Geboekt	14 729	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	1 027	
Overgeboekt van een post naar een andere	-19 000	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	104 705	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>303 458</b>	
waarvan		
Terreinen en gebouwen	303 458	
Meubilair en rollend materieel		

	2022	2021
<b>OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		32 034
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	66	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	11 405	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	24 566	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	45 261	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar		29 675
Mutaties tijdens het boekjaar		
Geboekt	541	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	11 405	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	24 536	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	43 348	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>1 913</b>	

	2022	2021
<b>ACTIVA IN AANBOUW EN VOORUITBETALINGEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		220 721
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	94 819	
Overboekingen van een post naar een andere +/-	-91 234	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	224 306	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>224 306</b>	

## STAAT VAN FINANCIËLE VASTE ACTIVA in duizenden euro

	2022	2021
<b>VERBONDEN 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>	

	2022	2021
<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>	

	2022	2021
<b>ONDERNEMINGEN MET DEELNEMINGSVERHOUDING - VORDERINGEN</b>		
Netto boekwaarde per einde van het boekjaar		7 025
Terugbetalingen	1 044	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>5 981</b>	



	2022	2021
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN - DEELNEMINGEN EN AANDELEN</b>		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar		1 039
Mutaties tijdens het boekjaar		
Aanschaffingen		
Overdrachten en buitengebruikstellingen		
Overboekingen van een post naar een andere		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	1 039	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>1 039</b>	

	2022	2021
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN - VORDERINGEN</b>		
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar		42
Mutaties tijdens het boekjaar		
Terugbetalingen	3	
Overige mutaties	0	
<b>NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>39</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 %) in nv Belgian Mobility Card	970
Rechtstreekse deelneming (0,00 %) in nv Optimobil Vlaanderen	0
Rechtstreekse deelneming (98,46 %) in nv Blue-mobility	3 640
Rechtstreekse deelneming (24,00 %) in nv Project Brabo 1	36 024
Rechtstreekse deelneming (26,00 %) in nv Livan Infrastructure	52
Rechtstreekse deelneming (87,18 %) in nv Optimobil Vlaanderen ingebracht in nv Blue-mobility	1 700

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

	2022	2021
<b>OVERIGE GELDBELEGGINGEN</b>		
Aandelen en geldbeleggingen andere dan vastrentende beleggingen		
Vastrentende beleggingen	2 544	2 544
Termijnrekeningen bij kredietinstellingen		
Hierboven niet-opgenomen overige geldbeleggingen	636	635

	2022
<b>OVERLOPENDE REKENINGEN</b>	
Uitsplitsing van post 490/1 van de activa indien daaronder een belangrijk bedrag voorkomt	
Verkregen opbrengsten: provisie Cliquet	528
Verkregen opbrengsten: verschil PPS beschikbaarheidsvergoeding	83 194
Verkregen opbrengsten: gasolie	3 452
Verkregen opbrengsten: hoogspanning	10 348
Verkregen opbrengsten: dotatie leerlingenvervoer	3 870
Over te dragen kosten: contracten, abonnementen	7 514

	2022	2021
<b>STAAT VAN HET KAPITAAL</b>		
Kapitaal		
Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar	53 951	53 951
	<b>bedragen</b>	<b>aantal aandelen</b>
Samenstelling van het kapitaal: soorten aandelen		
Aandelen zonder nominale waarde	53 951	2 706 052
Aandelen op naam		2 706 052

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

	2022
<b>UITSPLITSING VAN DE POST 164/5 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT</b>	
Voorziening nog te vereffenen schadegevallen	21 762
Voorziening beroepsziekte	3 098
Voorziening hangende geschillen	9 185
Voorziening Lijnwerk	995
Voorziening vakantiegeld	16 623

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

	2022
<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>10 334</b>
Financiële schulden	10 334
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	10 334
Schulden met een resterende looptijd van méér dan één jaar doch hoogstens 5 jaar	<b>41 547</b>
Financiële schulden	41 547
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	41 547
Schulden met een resterende looptijd van méér dan 5 jaar	<b>329 824</b>
Financiële schulden	329 002
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	329 002
<i>Overige schulden</i>	822

	2022
<b>GEWAARBORGDE SCHULDEN</b>	
Door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden	<b>434 570</b>
Financiële schulden	433 748
<i>Leasingschulden en soortgelijke schulden</i>	380 884
<i>Kredietinstellingen</i>	52 865
Overige schulden	822

	2022
<b>SCHULDEN MET BETREKKING TOT BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN</b>	
Belastingen (post 450/3 en 178/9 van de passiva)	<b>16 560</b>
Niet-vervallen belastingschulden	16 560
Bezoldigingen en sociale lasten (post 454/9 en 178/9 van de passiva)	<b>100 453</b>
Andere schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten	100 453

#### OVERLOPENDE REKENINGEN in duizenden euro

	2022
<b>UITSPLITSING VAN DE POST 492/3 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT</b>	
Erfpacht nv Noorderlaan	6 000
Overdracht Saldo Corona	2 570
Overdracht E-bus	562
Overdracht saldo '90 minuten ritten	471
Spreiding abonnementen	797
Mobiele producten	2 544
Smarttickets	17 390
Spreiding MOBIB RAR	37 252
Toelage Blue-mobility	1 000
Toe te wijzen concessie Lijncom	1 950
Project Livan / Cluster II	4 078
Afschrijvingen/financiering	38 250
Toelage PPS Oostende	7 587
Gesubsidieerde vaste activa	6 735

**BEDRIJFSRESULTATEN** (bedragen in duizenden euro)

	2022	2021
<b>BEDRIJFSOPBRENGSTEN</b>		
Uitsplitsing per bedrijfscategorie		
Openbaar vervoer	1 245 527	1 126 657
Uitsplitsing per geografische markt		
Vlaanderen	1 245 527	1 126 657
<b>BEDRIJFSKOSTEN</b>		
Werknemers waarvoor de vennootschap een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die zijn ingeschreven in het algemeen personeelsregister		
Totaal aantal op afsluitingsdatum	7 977	7 927
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	7 414	7 505,6
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	11 058	11 289
Personeelskosten		
Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	338 919	316 221
Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen	161 387	149 965
Werkgeverspremies voor bovenwettelijke verzekeringen	6	5
Andere personeelskosten	22 399	26 376
Ouderdoms- en overlevingspensioenen	45 681	25 115
Voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen		
Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) +/-	-5 627	-7 380
Waardeverminderingen		
Op voorraden en bestellingen in uitvoering		
<i>Geboekt</i>	1 150	1 669
<i>Teruggenomen</i>	404	3 349
Op handelsvorderingen		
<i>Geboekt</i>		
<i>Teruggenomen</i>	634	15
Voorzieningen voor risico's en kosten		
Toevoegingen	19 367	7 998
Bestedingen en terugnemingen	12 393	24 288
Andere bedrijfskosten		
Bedrijfsbelastingen en -taksen	903	945
Andere	913	216
Uitzendkrachten en ter beschikking van de vennootschap gestelde personen (niet in duizenden)		
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	295	141
Gemiddeld aantal berekend in voltijdse equivalenten	245,2	211,2
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	294 867	413 921
Kosten voor de vennootschap	16 568	15 406

## FINANCIËLE RESULTATEN in duizenden euro

	2022	2021
<b>RECURRENTE FINANCIËLE OPBRENGSTEN</b>		
Andere financiële opbrengsten	145 075	140 716
Door de overheid toegekende subsidies, aangerekend op de resultatenrekening		
<i>Kapitaalsubsidies</i>	145 075	140 716
Uitsplitsing van de overige financiële opbrengstenresultatenrekening		
Andere	4	
<b>RECURRENTE FINANCIËLE KOSTEN</b>		
Waardeverminderingen op vlottende activa		
Geboekt		
Teruggenomen	3 889	1
Voorzieningen met financieel karakter		
Bestedingen en terugnemingen	1	1
Uitsplitsing van de overige financiële kosten		
Gerealiseerde wisselkoersverschillen	5	

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

	2022	2021
<b>NIET-RECURRENTE OPBRENGSTEN</b>		
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	12 376	9 271
Meerwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa	9 492	4 054
Andere niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	2 884	5 217
<b>NIET-RECURRENTE KOSTEN</b>		
Niet-recurrente bedrijfskosten	3 626	14 385
Niet-recurrente afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	3 620	293
Voorzieningen voor uitzonderlijke bedrijfsrisico's en -kosten: toevoegingen (bestedingen)		12 336
Minderwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa		1 432
Andere niet-recurrente bedrijfskosten	6	324

**BELASTINGEN EN TAKSEN** in duizenden euro

	2022	
<b>BELASTINGEN OP HET RESULTAAT</b>		
Belastingen op het resultaat van het boekjaar	<b>667</b>	
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen	667	

	2022	2021
<b>BELASTINGEN OP DE TOEGEVOEGDE WAARDE EN BELASTINGEN TEN LASTE VAN DERDEN</b>		
In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde		
Aan de vennootschap (aftrekbaar)	132 246	115 160
Door de vennootschap	50 309	39 524
Ingehouden bedragen ten laste van derden als		
Bedrijfsvoorheffing	16 560	14 191

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

	2022
<b>ZAKELIJKE ZEKERHEDEN</b>	
Zakelijke zekerheden die door de vennootschap op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van de vennootschap	
Gestelde of onherroepelijk beloofde zekerheden op de nog door de vennootschap te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa	303 458
Zakelijke zekerheden die door de vennootschap op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van derden	
Gestelde of onherroepelijk beloofde zekerheden op de nog door de vennootschap te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa	303 458
<b>GOEDEREN EN WAARDEN GEHOUDEN DOOR DERDEN IN HUN NAAM MAAR TEN BATE EN OP RISICO VAN DE VENNOOTSCHAP, VOOR ZOVER DEZE GOEDEREN EN WAARDEN NIET IN DE BALANS ZIJN OPGENOMEN</b>	
Voor diverse dossiers werden er waarborgen ontvangen	111 262
Langetermijnverhuurovereenkomsten	2 470
Verplichtingen tot aankoop	521 975

**Betrekkingen met verbonden ondernemingen, geassocieerde ondernemingen en de andere ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat**  
in duizenden euro

	2022	2021
<b>VERBONDEN ONDERNEMINGEN</b>		
Financiële vaste activa	<b>1 970</b>	<b>1 970</b>
Deelnemingen	1 970	1 970
Vorderingen	<b>5 177</b>	<b>4 235</b>
Op hoogstens één jaar	5 177	4 235
Schulden	<b>108</b>	<b>189</b>
Op hoogstens één jaar	108	189
<b>ANDERE ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT</b>		
Financiële vaste activa	<b>7 403</b>	<b>8 447</b>
Deelnemingen	1 422	1 422
Achtergestelde vorderingen	5 981	7 025

**Financiële betrekkingen met** in duizenden euro

	2022
<b>BESTUURDERS EN ZAAKVOERDERS, NATUURLIJKE OF RECHTSPERSONEN DIE DE VENNOOTSCHAP RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS CONTROLEREN ZONDER VERBONDEN ONDERNEMINGEN TE ZIJN, OF ANDERE ONDERNEMINGEN DIE DOOR DEZE PERSONEN RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS GECONTROLEERD WORDEN</b>	
Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen en ten laste van de resultatenrekening toegekende pensioenen, voor zover deze vermelding niet uitsluitend of hoofdzakelijk betrekking heeft op de toestand van een enkel identificeerbaar persoon	
Aan bestuurders en zaakvoerders	132
<b>DE COMMISSARIS(SEN) EN DE PERSONEN MET WIE HIJ (ZIJ) VERBONDEN IS (ZIJN)</b>	
Bezoldiging van commissaris(sen)	148



## SOCIALE BALANS

### Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

	BOEKJAAR 2022		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Gemiddeld aantal werknemers			
Voltijds	5 224,5	955,8	6 180,3
Deeltijds	1 321,2	432,4	1 753,6
Totaal in voltijdse equivalenten	6 155,9	1 258,1	7 414,0
Aantal daadwerkelijke gepesteeerde uren			
Voltijds	8 135 192	1 356 621	9 491 813
Deeltijds	1 200 234	365 862	1 566 096
Totaal	9 335 426	1 722 483	11 057 909
Personeelskosten*			
Voltijds	384 553	64 128	448 681
Deeltijds	56 735	17 294	74 030
Totaal	441 288	81 422	522 711
Bedrag van voordelen bovenop het loon*			
	25 889	4 777	30 666

	BOEKJAAR 2022		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Gemiddeld aantal werknemers in VTE	6 233,5	1 272,1	7 505,6
Aantal daadwerkelijke gepesteeerde uren	9 506 588	1 783 397	11 289 985
Personeelskosten *	415 187	77 887	493 075
Bedrag van de voordelen bovenop het loon *	34 265	6 428	40 693

\* in duizenden euro

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar	Voltijds	Deeltijds	TOTAAL in VTE
Aantal werknemers	6 250	1 727	7 471,9
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	6 216	1 724	7 435,8
Overeenkomst voor bepaalde tijd	32	2	33,6
Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk			
Vervangingsovereenkomst	2	1	2,5
Volgens het geslacht en het studieniveau			
Mannen	5 273	1 316	6 207,8
<i>lager onderwijs</i>	896	280	1 104,9
<i>secundair onderwijs</i>	3 306	769	3 841,6
<i>hoger niet-universitair onderwijs</i>	952	237	1 119,8
<i>universitair onderwijs</i>	119	30	141,5
Vrouwen	977	411	1 264,1
<i>lager onderwijs</i>	210	86	260,5
<i>secundair onderwijs</i>	606	247	790,7
<i>hoger niet-universitair onderwijs</i>	133	64	173,2
<i>universitair onderwijs</i>	28	14	39,7
Volgens de beroeps categorie			
Directiepersoneel	7		7
Bedienden	1 249	376	1 521,2
Arbeiders	4 965	1 350	5 913,9
Andere	29	1	29,8

#### Uitzendkrachten en ter beschikking van de vennootschap gestelde personen

Tijdens het boekjaar	Uitzendkrachten	Ter beschikking van de vennootschap gestelde personen
Gemiddeld aantal tewerkgestelde personen	139,5	105,7
Aantal daadwerkelijke gepresteerde uren	192 638	102 229
Kosten voor de vennootschap*	6 550	10 018

\* in duizenden euro

## Personeelsverloop tijdens het boekjaar

Ingetreden	Voltijds	Deeltijds	TOTAAL in VTE
Aantal werknemers waarvoor de vennootschap tijdens het boekjaar een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die tijdens het boekjaar werden ingeschreven in het algemeen personeelsregister	766	13	774,4
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	748	11	754,8
Overeenkomst voor bepaalde tijd	18	2	19,6
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	567	162	675,7
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst			
Overeenkomst voor onbepaalde tijd	545	162	653,7
Overeenkomst voor bepaalde tijd	22		22,0
Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst			
Pensioen	75	66	120,8
Werkloosheid met bedrijfstoelag			
Afdanking	176	8	181,4
Andere redenen	316	88	373,5

## 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	5 078	970
Aantal gevolgde opleidingsuren	181 366	29 488
Nettokosten voor de vennootschap*	11 338	1 791
waarvan brutokosten rechtstreeks verbonden met de opleiding	11 338	1 791
Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever	Mannen	Vrouwen
Aantal betrokken werknemers	1 871	383
Aantal gevolgde opleidingsuren	29 580	4 731
Nettokosten voor de vennootschap*	1 609	257

\* in duizenden euro

## 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	Afschrijving binnen 1 boekjaar	100%
Meubilair	10 jaar	10%
Midibussen	10 jaar	10%
Informatiemateriaal : Hardware en software	3 jaar	33,33%
Vernieuwing activa en aankoop 2de handgoederen	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	

### **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 0,6 miljoen euro onder de handelsvorderingen) alsook voor het saldo op de staatstoelage van 1985 (ten bedrage van 3,9 miljoen euro onder de vlottende activa). Deze 2 historische vorderingen van voor de opstart van De Lijn, werden einde boekjaar uit de balans verwijderd zonder budgettaire impact gezien deze reeds 100 % in waardevermindering stonden.

### **Voorraden en bestellingen in uitvoering**

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

Door de overgang van de toepassing "aankopen en verbruiken magazijngoederen" naar het financieel systeem SAP, werd ook de methode om de afwaardering te bepalen herbekeken. De magazijngoederen worden onderverdeeld in klassen met elk hun percentage afwaardering naargelang de rotatie en het aantal jaar dekking van het verbruik. Einde 2022 is het globaal percentage afwaardering 21,86 %.

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.

#### **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.

### Aanleg provisie overgedragen vakantiedagen

Door de toepassing van het advies 2021/1 van de Vlaamse Adviescommissie voor Boekhoudkundige normen, dient De Lijn een provisie aan te leggen voor niet opgenomen en over te dragen vakantiedagen. Deze provisie bedroeg 12,3 miljoen euro in 2021 en werd verhoogd tot 16,6 miljoen euro in 2022.

Provisie vakantiedagen	Arbeiders	Bedienden
Aantal dagen	37.064	25.560

### Vaste activa gefinancierd via leningen, aflossingen versus afschrijvingen

Een gedeelte van de investeringen van De Lijn werden in het verleden gefinancierd door bankleningen.

De financiering, die De Lijn jaarlijks ontvangt, deel van de exploitatietoelage, is gelijk aan de aflossingen van de leningen (ESR-uitgave).

Deze aflossingen van de leningen stemden echter niet overeen met de afschrijvingen, die bedrijfseconomisch in resultaat worden genomen.

De laatste aflossing van de leningen was in 2021, de afschrijvingen lopen tot 2056.

ESR-matig wordt de volledige toelage als ontvangst opgenomen ten opzichte van de aflossingen van de leningen als uitgave.

Bedrijfseconomisch wordt het bedrag aan toelage op een overlopende rekening geboekt. Op het einde boekjaar 2022 bedraagt dit 38,3 miljoen euro.

## 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 21,8 miljoen euro (21,9 miljoen euro in 2021).
- Voor haar activiteiten gebruikt De Lijn vaste activa die intensief en met een vooropgestelde levensduur worden gebruikt. Ten einde de vooropgestelde levensduur te bereiken zijn periodiek grote herstellingen en groot onderhoud nodig. Om de kost van groot onderhoud en grote herstellingen te spreiden over een levensduur van de activa werd hiervoor een voorziening aangelegd van 31,0 miljoen euro (25,6 miljoen euro in 2021).

De voorzieningen zijn gebaseerd op inschattingen en hypothesen waaraan elementen van onzekerheid verbonden zijn en waar mogelijk getoetst aan externe studies.

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

De schulden worden geboekt voor hun nominale waarde.

### Kapitaalsubsidies

De vrijval van de kapitaalsubsidies ten gunste van de resultatenrekening gebeurt naar evenredigheid van de afschrijvingen van de vaste activa waarop de subsidies betrekking hebben. In 2022 verkreeg De Lijn een subsidie van 245,6 miljoen euro.

Het verschil tussen de vastleggingen en geboekte activa bedraagt 508,8 miljoen euro (454,2 miljoen euro in 2021). 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. Volgens de 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, ten opzichte van de beschikbaarheidsvergoedingen, wordt op een overlopende rekening gezet welke 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 83,2 miljoen euro (74,9 miljoen euro per einde 2021). De overlopende rekening zal in 2031 pieken tot 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 - stelplaats Deurne + tramlijn Deurne - Wommelgem	59 728 893,35
Brabo 1 - tramlijn Mortsel - Boeichout	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
<b>Totaal</b>	<b>408 163 327,42</b>

### Livan en Cluster 2

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

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 waarderingsregels 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 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.

Het verlies van 11,7 miljoen EUR van het boekjaar 2022 geeft aanleiding tot toepassing van artikel 3:6 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen.

Het eigen vermogen van De Lijn bestaat in belangrijke mate uit kapitaalsubsidies, wat het eigen vermogen sterk houdt.

Het verlies van het boekjaar is toe te wijzen aan het boeken van bijkomende voorzieningen voor groot onderhoud, milieu en overgedragen vakantiedagen die niet gedekt worden door de dotatie, die op ESR-regels gebaseerd is, die De Lijn krijgt. Mits voorafgaand akkoord van de Vlaamse overheid mocht De Lijn interen op het eigen vermogen.

Uit de begrotingsaanpassing 2023 blijkt dat De Lijn in 2023 een zelfde niveau van dotaties vanwege de Vlaamse overheid zal ontvangen. Ook voor de volgende jaren is dat vastgelegd in het openbaredienstencontract. De impacten van de gestegen energieprijzen worden afgedekt door bijkomende dotaties vanwege de Vlaamse overheid.

Verder maakt De Lijn deel uit van de cashpool van de Vlaamse overheid.

## Geschillen

De Lijn is betrokken bij een aantal geschillen. Hiervoor wordt telkens het risico ingeschat en indien nodig een voorziening aangelegd. Deze bedraagt 8,0 miljoen euro in 2022 (8,2 miljoen euro in 2021).

Inzake stelplaats Zurenborg werd er een PV opgesteld inzake exploitatie zonder vergunning. De Lijn heeft ondertussen de vergunning bekomen, maar er kan nog een boete opgelegd worden aan De Lijn.

Het project Sneltramlijn 1 (Hasselt-Maastricht) werd stopgezet en er wordt gekozen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een tram-bus in plaats van een sneltram. Het sneltramproject wordt aldus afgevoerd wat potentieel claims met zich mee brengt.

Mocht er alsnog een gerechtelijke procedure voor deze schadeclaim worden ingeleid, is het relevant te wijzen op de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 17 juli 2020 met daarin de bevestiging van een vrijwaring voor De Lijn vanwege het Vlaams Gewest.

Voor een project inzake bovenleidingwerken aan het Antwerpse tramnet werd een verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State (RvS) tegen de beslissing van 24 februari 2021 van de raad van bestuur van De Lijn inzake de gunning. Gezien het aleatoir karakter van dit dossier werd eveneens geen provisie aangelegd.

## Milieu - Omgevingsvergunningen

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 2022 is 8,9 miljoen euro (5,9 miljoen euro in 2021) voorzien voor milieurisico's. Genoemde voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd in functie van voormelde inventaris.

De provisie voor bodemonderzoek en -sanering bestaat uit twee elementen:

- Een provisie per te onderzoeken terrein:  
Op basis van het overzicht van vastgoed bij De Lijn en de lijst van te onderzoeken percelen van de OVAM is geëvalueerd welke terreinen periodiek dienen onderzocht te worden. Wanneer, op basis van het oriënterend bodemonderzoek (OBO), op een site bodemverontreiniging wordt vastgesteld waarvoor verder onderzoek, onder de vorm van een beschrijvend bodemonderzoek (BBO), vereist is, wordt de provisie aangepast.
- Een contingency:  
Op basis van nog uit te voeren OBO's, waaruit een BBO kan volgen en vanuit de BBO's dan weer moet overgegaan worden tot een bodemsaneringsproject (BSP) of sanering. In de contingency wordt ook rekening gehouden met een indexatie van de kosten die in 2022 in de provisie waren opgenomen.

## SWT

De Lijn legde voor de personeelsleden die SWT aanvroegen, zoals wettelijk voorzien, een provisie aan. Deze provisie bedraagt nog 9,9 miljoen euro (15,6 miljoen euro in 2021) en is uitdovend.

Vanaf 2019 worden er geen nieuwe SWT-dossiers aangegaan.

## Pensioenen

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

### Pensioenverplichtingen op federaal en regionaal niveau

De twee onderstaande pensioenverplichtingen situeren zich niet bij De Lijn maar op federaal en regionaal niveau.

- 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.
- De pensioenverplichtingen van de personeelsleden, die werkzaam waren bij de rechtsvoorgangers van De Lijn en die op 31 december 1991 zijn overgegaan naar De Lijn maar beperkt tot de verplichtingen opgebouwd met de diensttijd voor 2007.

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 deze personeelsleden. Deze verplichting werd dan ook niet voorzien in de jaarrekening per 31 december 2022.

Per 31 december 2022 bedraagt het geraamd bedrag van de desbetreffende verplichting circa 80,5 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 Regering dat de juridische verantwoordelijkheid van deze oude pensioenverplichtingen bij de Vlaamse gemeenschap ligt. De Vlaamse Regering heeft dit bevestigd met een schrijven op 24 februari 2021 getekend door Vlaams minister van Mobiliteit & Openbare Werken en Vlaams minister van Financiën & Begroting.

Vanaf boekjaar 2021 wordt er jaarlijks binnen de Ministeries van de Vlaamse Gemeenschap een diverse voorziening tot uiting gebracht ten belope van de pensioenschuld met betrekking tot deze niet ge-externaliseerde pensioenen van de rechtsvoorgangers van De Lijn. De inschatting van deze pensioenschuld per einde boekjaar is deze die overgenomen wordt vanuit de raming in het jaarlijkse actuariële verslag van De Lijn. De Lijn zal dus blijven instaan voor de betaling van deze pensioenlast en het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap garandeert de betaling, die hiertoe dient en legt hiervoor een diverse voorziening aan.

### Deltaregeling

Voor de personeelsleden, die werkzaam waren bij de rechtsvoorgangers van De Lijn en die op 31 december 1991 zijn overgegaan naar De Lijn, wordt bij pensionering en invaliditeit nagegaan of de voordelen uit het vorige statuut niet hoger liggen dan de nieuwe waarborgen. Zij zullen steeds over het hoogste bedrag kunnen beschikken.

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

Op vraag van FSMA werd er vanaf 1 juli 2015 een afzonderlijk vermogen binnen het fonds gecreëerd voor het verschil tussen de verplichtingen voortvloeiend uit het oude plan (in voege vóór 1992) en het nieuwe plan in voege vanaf 1992. Deze Deltaregeling bevat enkel de verplichtingen die opgebouwd zijn met de diensttijd vanaf 2007. Per 31 december 2022 is de situatie van de Deltaregeling als volgt: kortetermijnverplichtingen voor 12,6 miljoen euro, langetermijnverplichtingen voor 13,9 miljoen euro en een boekhoudkundig vermogen van 13,2 miljoen euro (inclusief extra herstelbijdrage). Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de kortetermijnverplichtingen en een tekort ten opzichte van de langetermijnverplichtingen van 0,7 miljoen euro. De gehanteerde actualisatievoet werd in 2020 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 Pensioenfonds De Lijn OFP, met het doel volgende voordelen te verstrekken vanaf 1 januari 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.

Daar het totale pakket aan voordelen gevoelig verbeterd werd, dienen de personeelsleden een kleine financiële inspanning te leveren. De persoonlijke bijdrage is vastgesteld op 0,5 % van het pensioensalaris en wordt vanaf 1 januari 1992 van de bezoldigingen afgehouden, dit voor de personeelsleden die op 31 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, daar zij enerzijds haar verplichtingen tegenover haar gepensioneerde personeelsleden verder moet nakomen, wat wil zeggen dat de bestaande pensioenlast blijft, en ze anderzijds reeds een reservering moet doen voor de aanvullende pensioenen van de personeelsleden in activiteit, d.w.z. dat zij nu reeds gelden ter beschikking moet stellen om de toekomstige aanvullende pensioenen veilig te stellen.

Hiervoor werd door De Lijn voor de dienst-

jaren vanaf 1992 tot en met 2022 een bedrag van 240,20 miljoen euro betaald vanuit de exploitatierekening.

Per 31 december 2022 is de geraamde situatie van het pensioenfonds als volgt: kortetermijnverplichtingen voor 217,5 miljoen euro en langetermijnverplichtingen (inclusief de solvabiliteitsmarge) voor 279,1 miljoen euro. Op 31 december 2022 was er een boekhoudkundig vermogen van 271,5 miljoen euro (exclusief de vordering inzake de solvabiliteitsmarge).

Bijgevolg bestaat er een overschot ten opzichte van de kortetermijnverplichtingen en een tekort ten opzichte van de langetermijnverplichtingen van 7,7 miljoen euro. De gehanteerde actualisatievoet werd, in 2020, verlaagd van 3,5 % naar 3,1 % en er werden prudentere assumpties gebruikt op basis van FSMA-richtlijnen.

### Herstelplannen IBP De Lijn OFP

Ten gevolge van de onderfinanciering van de langetermijnverplichtingen per 31 december 2020 werd er op 15 april 2021, voor beide vermogens, een herstelplan opgemaakt dat werd goedgekeurd door de FSMA op 15 juli 2021.

De bijdragende onderneming verbindt zich tot volgende maatregelen:

- De aanzuivering van het tekort ten aanzien van de langetermijn technische voorzieningen (LTV) over 7 jaar volgens de in onderstaande tabel opgenomen minimale dekkinggraden:

Datum	Pensioenplan 1992 Dekkingsgraad LTV	Deltaplan Dekkingsgraad LTV
31/12/2021	91,35 %	88,40 %
31/12/2022	92,79 %	90,34 %
31/12/2023	94,23 %	92,27 %
31/12/2024	95,68 %	94,20 %
31/12/2025	97,12 %	96,13 %
31/12/2026	98,56 %	98,07 %
31/12/2027	100 %	100 %

- De betaling van een minimale jaarlijkse herstelbijdrage, gelijk aan 1/7de van het initiële tekort, dit wil zeggen 4 370 000 euro voor het Pensioenplan 1992 en 235 000 euro voor het Deltaplan.
- Wanneer blijkt dat de financieringsgraad op het einde van enig boekjaar hoger is dan 100 % nemen de herstelmaatregelen op dat ogenblik een einde.

De Lijn heeft de minimale herstelbijdragen voor 2022 betaald vóór 30 december 2022.

Het Pensioenplan 1992 behaalde per 31 december 2022 een langetermijnverplichtingenfinancieringsgraad van 97,26 % waarmee de doelstelling van het herstelplan werd behaald.

De langetermijnverplichtingenfinancieringsgraad van het Deltaplan bedroeg 94,96 % per 31 december 2022.

### Coronacrisis

Ook in 2022 bracht corona nog effecten teweeg bij De Lijn. Echter de impact bleef kostenmatig eerder beperkt, maar bleef vooral aan opbrengstenzijde.

In vergelijking met 2021 nam het verlies op gebied van reizigersontvangsten af tot een bedrag van 42,3 miljoen euro. (75,5 miljoen in 2021).

De verklarende factoren blijven min of meer dezelfde, meer thuiswerk en de switch naar andere vervoermiddelen zoals fiets/step of andere deelmobiliteit.

Aan kostenzijde stellen we nog een beperkte meerkost vast bij de poetskosten van de voertuigen en het ter beschikking stellen van mondkapen (samen 2,1 miljoen euro). Daarnaast waren er als gevolg van de beperkte drukte op de weg en de technische werkloosheid nog voor 1,3 miljoen euro minderkosten.

In totaal bedroeg de impact in 2022 dus 43,1 miljoen euro waarvoor De Lijn een dotatie ontving van 44,9 miljoen euro. Enkel de verloren meerontvangsten (42,3 miljoen) mogen mee in rekening gebracht worden. Het niet gebruikte deel (2,6 miljoen euro) wordt op een overlopende rekening geboekt en in mindering gebracht van de dotatie 2023.

### Ontwikkeling op wereldvlak

De geopolitieke evoluties begin 2022 hebben een impact gehad op de bedrijfsresultaten van dit boekjaar, vooral door de verschillende indexaties op lonen en wedden en prijsstijgingen van goederen en diensten.

## COMMENTAAR OP DE JAARREKENING

### Materiële vaste activa in miljoen euro

Op 31 december 2022 steeg de nettowaarde van de materiële vaste activa met **17,3** miljoen euro ten opzichte van 31 december 2021.

Het verschil verklaart zich als volgt:

aanschaffingen met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	187,9
Afschrijvingen geboekt via de resultatenrekening	-135,5
Overgeboekt naar immateriële vaste activa	-31,6
Buitengebruikstellingen	-3,5
	<b>17,3</b>

### Vorraden

In 2021 werd een nieuwe SAP-module in gebruik genomen om voorraden (vooral wisselstukken voor de voertuigen) aan te kopen en op te volgen. Dit was het moment om de afwaarderingsregels aan te passen nu vooral gebaseerd op de rotatiesnelheid van de voorraden.

Het toegepaste percentage voor Q4-2022 bedraagt 21,86 % (13,9 miljoen euro).

### Overige vorderingen op ten hoogste 1 jaar in miljoen euro

Deze rubriek steeg in 2022 met 26,4 miljoen euro

Voornaamste elementen van deze rubriek:

Het nog door het Vlaamse Gewest verschuldigde saldo voor exploitatiebijdragen	358,9
Nog te ontvangen kapitaalsubsidies	245,6
Saldo van de rekening courant BTW	15,6
	<b>622,1</b>

### Kapitaalsubsidies in miljoen euro

Totaal aan kapitaalsubsidies per einde 2022	1863,5
---	--------

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	147,9
---	-------

De kapitaalsubsidies worden vanaf 2011 geboekt op basis van de dotatiebesluiten. Voor 2022 bedroegen deze 245,6 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	187,9
Verbruiken	96,1
Goederen en diensten	599,7

### Resultaten

De Lijn heeft het boekjaar 2022 met een verlies afgesloten (11,7 miljoen euro). De tussenkomst van het Vlaams Gewest in de omzet bedroeg 1 086,1 miljoen euro, waarvan 48,2 miljoen euro voor beschikbaarheidsvergoeding PPS en een bijkomende dotatie gezien de uitzonderlijke omstandigheden door de coronapandemie voor 42,3 miljoen euro.

Het verlies van het boekjaar is toe te wijzen aan het boeken van bijkomende voorzieningen voor groot onderhoud, milieu en overgedragen vakantiedagen die niet gedekt worden door de dotatie, die op ESR-regels gebaseerd is, die De Lijn krijgt. Mits voorafgaand akkoord van de Vlaamse overheid mocht De Lijn interen op het eigen vermogen.

De boekingen voor overgedragen vakantiedagen vloeien voort uit een instructie van de Vlaamse Adviescommissie voor Boekhoudkundige normen (advies 2021/1 van 9 december 2021) die oplegt dat voor vakantiedagen die overgedragen mogen worden er eveneens een provisie moet aangelegd worden.

### Art 3:6 § 1 – 1° 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 tot en met 2030 (met tussentijdse evaluatie na vijf jaar).

Het intern operatorschap werd vorig jaar mee verankerd in het nieuwe openbaredienstencontract (ODC). Met het afsluiten van een nieuw ODC hebben Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters en De Lijn hun gedeelde ambitie kenbaar gemaakt om de reiziger centraal te zetten in het mobiliteitsbeleid. Daarnaast ligt er in het openbaredienstencontract ook een grote klemtoon op duurzaamheid en efficiëntie. De Lijn krijgt meer autonomie inzake tarifiering en aanbod en kan zo snel, efficiënt en flexibel inspelen op nieuwe tendensen. De Lijn krijgt in het nieuwe dienstencontract ook een nieuwe rol toebedeeld, die van beheerder van het vervoersysteem. Een aantal punten, zoals doorstroming of toegankelijkheid, kan De Lijn niet doortastend aanpakken zonder beleidskeuzes. Nauw overleg met onze hoofdaandeelhouder en al onze partners blijft van cruciaal belang.

De nieuwe rol als beheerder van het vervoersysteem laat De Lijn ook toe op een andere manier om te gaan met de uitbestedingen aan haar exploitanten. De Lijn zal zo op (korte) termijn meer gaan uitbesteden aan haar exploitanten. Vandaag wordt 29 % van het omzetvolume uitbesteed aan privé-exploitanten; dat zal de komende jaren evolueren naar 33 %.



## CORONACRISIS

De coronacrisis bleef ook in 2022 volop voelbaar met grote effecten op het resultaat van het boekjaar. De laatste coronamaatregelen op het openbaar vervoer gingen pas op 23 mei op de schop: toen verdween de mondkemperplicht op bus, tram en trein.

In 2022, na het opheffen van de coronamaatregelen, was het belangrijk om het vertrouwen te herwinnen van reizigers die hadden afgehaakt – en om nieuwe reizigers warm te maken voor het openbaar vervoer. In de eerste helft van het jaar (tijdens de toen geldende coronamaatregelen) telde De Lijn ongeveer 40 % minder reizigers, in de tweede helft van het jaar tussen de 10 en 20 % minder reizigers dan precorona. Dat vertaalde zich in verminderde nettovervoersopbrengsten voor 2022.

## ONTWIKKELING OP WERELDVLAAK

De geopolitieke evoluties hebben een impact op de bedrijfsresultaten van het boekjaar 2022, zowel op de energieprijzen als materiaalkosten.

### **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. Het vervoersysteem bestaat uit vier lagen::

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

Dit 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, de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en de lokale besturen. De raad is verantwoordelijk voor het opstellen van een strategisch vervoerplan voor de regio.

De uitrol van dit nieuwe vervoerplan van de vervoerregio's was voorzien voor juli 2023, maar de Vlaamse minister van Mobiliteit besliste begin augustus 2022 om niet meer voor een uitvoering op één dag te gaan, maar voor een progressieve uitrol. De Lijn werkte in het najaar van 2022 dan ook hard aan een faseringsplan voor de uitrol van het kernnet en het aanvullend net. Daarnaast werd ook een eerste fase met

een beperkt pakket aan aanpassingen aan het netwerk voorbereid en geïmplementeerd begin januari 2023. Ook de voorbereidingen voor een tweede, grotere fase op 1 juli 2023 werden reeds in het najaar van 2022 opgestart.

#### **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.

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.

Het verlies van 11,7 miljoen EUR van het boekjaar 2022 geeft geen aanleiding tot toepassing van artikel 3:6 van het Wetboek van Vennootschappen.

Het eigen vermogen van De Lijn bestaat in belangrijke mate uit kapitaalsubsidies, wat het eigen vermogen sterk houdt.

Uit de begrotingsaanpassing 2023 blijkt dat De Lijn in 2023 een zelfde niveau van dotaties vanwege de Vlaamse overheid zal ontvangen. Ook voor de volgende jaren is dat vastgelegd in het openbaredienstencontract. De impacten

van de gestegen energieprijzen worden afgedekt door bijkomende dotaties vanwege de Vlaamse overheid.

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

In 2022 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 werd 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 reeds 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 langetermijnschuld (passief) en volgen zoals de andere projecten het ritme van jaarlijkse afschrijvingen en boeking van de financiële kosten (renten).

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

### Kapitalen

Op de balansdatum hadden het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeenten en de particulieren inschrijvingen voor in totaal 53 951 000 euro.

### Aandelen

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

AANDEELHOUDERS	aantallen	quota's
Vlaams Gewest	2 206 731	81,55
Provincies	183 057	6,76
Gemeenten	312 499	11,55
Particulieren	3 765	0,14
<b>TOTAAL</b>	<b>2 706 052</b>	<b>100,00</b>

## SAMENSTELLING RAAD VAN BESTUUR

De samenstelling van de **raad van bestuur** werd licht gewijzigd in 2022. Overeenkomstig het Besluit van de Vlaamse Regering met ingang op 18 februari 2022 werd Johan Sauwens voorzitter van de raad van bestuur en Marc Descheemaeker ondervoorzitter. Een commissaris van de Vlaamse Regering werd vervangen (Besluit van De Vlaamse Regering ingaande op 24 maart 2022) en Goedele Sannen nam deel aan haar laatste zitting op 16 november 2022.

De samenstelling van het **auditcomité** bleef in 2022 ongewijzigd. Overeenkomstig de beslissing van de raad van bestuur van 24 maart 2022 werd de heer Johan Sauwens lid én voorzitter van het **remuneratie- en benoemingscomité**.

## RAAD VAN BESTUUR

### Voorzitter

Johan Sauwens  
(ondervoorzitter tot 18 februari 2022)

### Ondervoorzitter

Marc Descheemaeker  
(voorzitter tot 18 februari 2022)

### Bestuurders

Irina De Knop  
Bruno De Saegher  
Luc Martens  
Evelien Putman  
Goedele Sannen (tot 16 november 2022)  
Katleen Vantyghe  
Jean-Paul Van Avermaet  
Katrien Vanhulle  
Arend Van Itterbeek

### Waarnemer

Koen Repriels

### Commissarissen van de Vlaamse Regering

Maarten Van Onckelen  
Erwin Vermeulen (tot 24 maart 2022)  
Machteld Claerhout (vanaf 24 maart 2022)

### Waarnemers van een representatieve vakorganisatie

Jo Van der Hertem  
Erik Quisthoudt  
Stan Reusen

## AUDITCOMITÉ

### Voorzitter

Katrien Vanhulle

### Leden

Marc Descheemaecker

Evelien Putman

Johan Sauwens

### Andere genodigden

Maarten Van Onckelen

Erwin Vermeulen (tot 24 maart 2022)

Machteld Claerhout (vanaf 24 maart 2022)

## REMUNERATIE- EN BENOEMINGSCOMITÉ

### Voorzitter

Johan Sauwens (vanaf 23 februari 2022)

### Leden

Marc Descheemaecker

(voorzitter tot 23 februari 2022)

Irina De Knop

Luc Martens

Jean-Paul Van Avermaet

### Andere genodigden

Maarten Van Onckelen

Erwin Vermeulen (tot 24 maart 2022)

Machteld Claerhout (vanaf 24 maart 2022)

## MANAGEMENTCOMITÉ

### directeur-generaal

Ann Schoubs

### directeur Operaties

Dirk Busschaert

### directeur Human Resources

Filip Claes

### directeur ICT & Digitalisering

Philippe Le Cerf

### directeur CC Operaties

Heidi Roubben

### directeur Financiën

(tot 15 februari 2022)

Sylvie Verroken

(ad interim vanaf 1 april 2022)

Erik Quintiens

### directeur Techniek & Supply Chain Management

(tot 14 februari 2022)

Danny Vanspringel

(vanaf 14 februari 2022)

Dirk Busschaert

### directeur Marketing & Mobiliteit

Guy Weyns

## BEDRIJFSREVISOREN

### Mazars Bedrijfsrevisoren

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 2022 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 31/01/2022	vanaf 01/02/2022	vanaf 01/04/2022	vanaf 01/06/2022	vanaf 01/09/2022	vanaf 01/12/2022
Presentiegeld per bijgewoonde vergadering van de raad van bestuur, auditcomité of remuneratie- en benoemingscomité	318,36 euro	324,37 euro	331,22 euro	337,85 euro	344,61 euro	351,50 euro
Vaste jaarvergoeding (op jaarbasis)	3 183,62 euro	3 247,30 euro	3 312,20 euro	3 378,49 euro	3 446,06 euro	3 514,98 euro
Maximale vergoeding op jaarbasis	6 897,85 euro	7 035,81 euro	7 176,53 euro	7 320,06 euro	7 466,46 euro	7 615,79 euro
Voor de voorzitter worden voormelde vergoedingen verdubbeld.						

### 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.

## Betaalde bedragen

## RAAD VAN BESTUUR

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen*	BRUTO-BEDRAGEN			NETTO-BEDRAGEN
			Presentie-geld	Vaste vergoeding	Totaal	Verplaatsingskosten**
Johan Sauwens	Voorzitter (ondervoorzitter tot 18 februari 2022)	16 op 16 (100 %)	€ 10 091,47	€ 3 703,35	€ 13 794,82	€ 2 129,82
Marc Descheemaecker	Ondervoorzitter (voorzitter tot 18 februari 2022)	12 op 16 (75,00 %)	€ 4 165,12	€ 3 622,91	€ 7 788,03	€ 2 735,13
Irina De Knop	Bestuurder	16 op 16 (100 %)	€ 5 204,92	€ 2 069,90	€ 7 274,82	€ 440,18
Bruno De Saegher	Bestuurder	12 op 16 (75 %)	€ 3 853,39	€ 3 357,61	€ 7 211,00	€ 193,36
Luc Martens	Bestuurder	16 op 16 (100 %)	€ 5 204,92	€ 2 069,90	€ 7 274,82	€ 251,79
Evelien Putman	Bestuurder	11 op 16 (68,75 %)	€ 3 535,42	€ 3 357,61	€ 6 893,03	€ 545,63
Goedele Sannen	Bestuurder (tot 16 november 2022)	7 op 14 (50 %)	€ 2 332,87		€ 2 332,87	
Kathleen Vantuyghem	Bestuurder	13 op 16 (81,25 %)	€ 4 211,12	€ 3 063,70	€ 7 274,82	58,66
Jean-Paul Van Avermaet	Bestuurder	15 op 16 (93,75 %)	€ 4 867,07	€ 2 407,75	€ 7 274,82	1 494,33
Katrien Vanhulle	Bestuurder	12 op 16 (75 %)	€ 3 866,51	€ 3 357,61	€ 7 224,12	
Arend Van Itterbeek	Bestuurder	12 op 16 (75 %)	€ 3 873,27	€ 3 357,61	€ 7 230,88	
Maarten Van Onckelen	Regerings-commissaris	16 op 16 (100 %)	€ 5 204,92	€ 2 069,90	€ 7 274,82	590,18
Erwin Vermeulen	Regerings-commissaris (tot 24 maart 2022)	2 op 2 (100 %)	€ 643,09	€ 518,05	€ 1 161,14	
Machteld Claerhout	Regerings-commissaris (tot 24 maart 2022)	14 op 14 (100 %)	€ 4 561,83	€ 1 551,85	€ 6 113,68	45,20
				NETTO-BEDRAGEN		
Koen Repriels	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
Jo Van Der Hertem	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
Erik Quisthoudt	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
Stan Reusen	Waarnemer			€ 1 800	€ 1 800	
<b>TOTAAL</b>					<b>€ 103 323,67</b>	<b>€ 8 484,28</b>

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

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



## AUDITCOMITÉ

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen	BRUTO-BEDRAGEN
			Presentiegeld
Katrien Vanhulle	Voorzitter	7 op 7	€ 4 705,57
Marc Descheemaecker	Lid	7 op 7	€ 2 352,88
Evelien Putman	Lid	6 op 7	€ 2 015,03
Johan Sauwens	Lid	7 op 7	€ 2 352,88
Maarten Van Onckelen	Regeringscommissaris	7 op 7	€ 2 352,88
Erwin Vermeulen	Regeringscommissaris (tot 24 maart 2022)	2 op 2	€ 643,09
Machteld Claerhout	Regeringscommissaris (vanaf 24 maart 2022)	3 op 5	€ 1 020,57
<b>TOTAAL</b>			<b>€ 15 443,08</b>

## REMUNERATIE- EN BENOEMINGSCOMITÉ

	Functie	Aantal bijgewoonde vergaderingen*	BRUTO-BEDRAGEN
			Presentiegeld
Johan Sauwens	Voorzitter	8 op 8	€ 5 340,13
Marc Descheemaecker	Lid	9 op 9	€ 3 319,52
Irina De Knop	Lid	6 op 9	€ 1 981,11
Luc Martens	Lid	8 op 9	€ 2 670,06
Jean-Paul Van Avermaet	Lid	9 op 9	€ 2 994,79
Maarten Van Onckelen	Regeringscommissaris	6 op 9	€ 1 981,11
Erwin Vermeulen	Regeringscommissaris (tot 24 maart 2022)	2 op 2	€ 649,46
Machteld Claerhout	Regeringscommissaris (vanaf 24 maart 2022)	5 op 7	€ 1 662,87
<b>TOTAAL</b>			<b>€ 20 599,05</b>

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

## VERLONING TOPMANAGER

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

Mevrouw Ann Schoubs, directeur-generaal en CEO van De Lijn, wordt bezoldigd in salaris-schaal KL18 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. In 2022 bedroeg deze 216 434,86 euro, opsplitsbaar in een vast loon (143 204,35 euro), een mandaattoelage van 37 158,03 euro en een managementtoelage van 36 072,48 euro. Vermelde bedragen zijn bruto.

De managementtoelage bedraagt maximaal 20 % van het jaarsalaris (inclusief de mandaattoelage). Dit percentage wordt bepaald op basis van een jaarlijkse evaluatie die begeleid wordt door een extern bureau dat aangesteld wordt door de Vlaamse Regering.

Begin 2023 gebeurde de evaluatie van de directeur-generaal 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.



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

Verantwoordelijke uitgever:  
Anneliese Meynaerts

Dit jaarverslag wordt in beperkte  
oplage gedrukt.