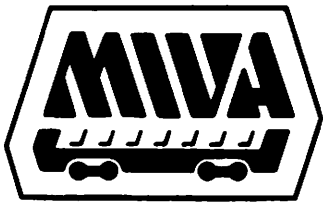




**MAATSCHAPPIJ
VOOR HET INTERCOMMUNAAL
VERVOER
TE ANTWERPEN**

JAARVERSLAG

1985



**MAATSCHAPPIJ
VOOR HET INTERCOMMUNAAL
VERVOER
TE ANTWERPEN**

**JAARVERSLAG
1985**

Verslag van de Raad van Beheer

aan de Algemene Vergadering der Deelgenoten
op 26 mei 1986

Mevrouwen,
Mijne Heren,

Wij hebben de eer U, ingevolge de bepalingen van artikel 31 der statuten, ons verslag over de werkzaamheden tijdens het jaar 1985, alsmede de balans en de resultatenrekening per 31.12.1985, ter goedkeuring voor te leggen.

**Samenstelling
van de Raad van Beheer
het Beheerscomité
en het
College van Commissarissen
op 31 december 1985**

Raad van Beheer

HH. L. VAN DER STRATEN
E. BEYSEN
A. BLONDE
Mevr. G. DIELENS
HH. J. DE REY
H. DE WINTER
J. MANGELSCHOTS
E. MANNAERT
H. TOPS
J. VANBRUSSEL
J. WIJNINCKX
L. WILLEMS
P. VAN DEN BROEK
G. NEEL
F. SOMERS
M. WELLENS
M. SCHOETERS
L. VANHORENBEECK
M. MAGDALEIJNS
F. BOSMANS
P. BAUSMANS

**Voorzitter
Plaatsvervangend Voorzitter
Beheerder-Directeur-Generaal**

**Beheerders die de Staat vertegenwoordigen
Beheerder die de Provincie vertegenwoordigt**

Beheerders die de Stad vertegenwoordigen

**Beheerders die het personeel vertegenwoordigen
Commissaris van de Regering
Opdrachtgelastigde van de Regering
Afgevaardigde van de Minister van Financiën**

Beheerscomité

HH. L. VAN DER STRATEN
E. BEYSEN
A. BLONDE
J. VANBRUSSEL
J. WIJNINCKX
1 mandaat nog toe te wijzen
M. SCHOETERS
L. VANHORENBEECK
M. MAGDALEIJNS
F. BOSMANS
P. BAUSMANS

Voorzitter
Plaatsvervangend Voorzitter
Beheerder-Directeur-Generaal

Beheerders die de Staat vertegenwoordigen
Beheerder die de Stad vertegenwoordigt

Beheerders die het personeel vertegenwoordigen
Commissaris van de Regering
Opdrachtgelastigde van de Regering
Afgevaardigde van de Minister van Financiën

College van Commissarissen

HH. P. GIELENS
C. PUTSEYS
G. HAELEWAETERS

IN MEMORIAM

HERMAN DE WINTER

Op 23 februari 1986 overleed na een moedig gedragen ziekte op slechts 46-jarige leeftijd, de Heer Herman De Winter, lid van de Raad van Beheer sinds 24 juli 1981.

Als lid van deze Raad ging zijn aandacht vooral naar de verzuchtingen van de gebruiker van het openbaar vervoer en de vele juridische problemen die aan de Raad van Beheer gesteld worden.

Als advocaat was hij een voorbeeld van toewijding die zijn uitgebreide juridische vakkennis met grote vaardigheid gebruikte.

Als mens deelde hij vrijgevig zijn levensblijheid aan zijn omgeving mede en bracht vaak zon waar het al eens donker was.

De Miva-familie zal zijn innemende persoonlijkheid in dankbare herinnering bewaren.

Aan zijn trouwzorgende echtgenote en zijn lieve kinderen werden namens Miva de oprechte blijken van deelneming betuigd.

Raad van Beheer
Beheerscomité
College van Commissarissen

1. Raad van Beheer

Na de vele wijzigingen die in 1984 aan de samenstelling van de Raad van Beheer werden aangebracht heeft de Raad in 1985 slechts twee veranderingen ondergaan.

Bij brief van 24 mei 1985 deelde de syndicale organisatie C.C.O.D. mede dat de Heer P. SMET, als beheerder die het personeel vertegenwoordigt, vanaf 1 juli 1985 werd vervangen door de Heer L. VANHORENBEECK.

De Heer Schepen van de Stad Antwerpen J. DEVROE gaf per 1 juli 1985 zijn ontslag als beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.

Bij Koninklijk Besluit van 27 november 1985 werd de Heer Schepen van de Stad Antwerpen M. WELSENS met ingang van 1 oktober 1985 benoemd ter vervanging van de Heer J. DEVROE, wiens mandaat hij zal voltooien.

De Raad van Beheer vergaderde 10 maal in 1985.

Met voldoening kon de Raad vaststellen dat de doelstellingen van het saneringsplan konden worden bereikt. De coördinatie met de N.M.V.B. bereikte reeds de eerste gunstige resultaten o.m. door de wederzijdse overstapmogelijkheden binnen het uurtarief.

Met zorg werd kennis genomen van de grond- en waterindringingen in de premetro en de gepaste maatregelen voor de beveiliging van de slibwanden werden genomen.

De dringende vernieuwing van de autobussen werd bekomen door het plaatsen van een bestelling van 50 autobussen, terwijl de ontwikkeling van het dossier sneltrams werd gevolgd.

De verlenging van de looptijd van de M.I.V.A.-concessie tot 31 december 1987 werd goedgekeurd en het voorstel werd door de Algemene Vergadering in bijzondere zitting van 25 oktober 1985 aanvaard.

Bij Koninklijk Besluit van 10.12.1985 werd dit bekrachtigd.

2. Beheerscomité

Ook in het Beheerscomité werd de Heer P. SMET vervangen door de Heer L. VANHORENBEECK, als beheerder die het personeel vertegenwoordigt.

Vanaf 1 juli 1985 nam de Heer DEVROE eveneens ontslag, maar op 31 december 1985 was nog niet in zijn vervanging voorzien.

Het Beheerscomité vergaderde, zoals de Raad van Beheer, 10 maal in 1985.

Gezien de zittingen onmiddellijk voorafgingen aan deze van de Raad van Beheer werd in hoofdzaak aandacht geschonken aan de voorbereiding van de belangrijkste agendapunten van de Raadszittingen.

3. College van Commissarissen

De Algemene Vergadering van 20 mei 1985 benoemde opnieuw de Heren P. GIELENS, C. PUTSEYS en G. HAELEWAETERS als Commissarissen voor de rekeningen tot aan de Algemene Vergadering van 1986.

Het College onderzocht de jaarrekeningen en keurde ze goed. Verscheidene controles en steekproeven werden uitgevoerd.

4. Commissaris van de Regering Opdrachtgelastigde van de Regering Afgevaardigde van de Minister van Financiën

De Heren M. MAGDALEIJNS, F. BOSMANS en P. BAUSMANS vervulden hun opdrachten respectievelijk als Commissaris van de Regering, Opdrachtgelastigde van de Regering en Afgevaardigde van de Minister van Financiën met de meeste zorg.

Algemene Beschouwingen

1. Beschouwingen over de exploitatie

In 1985 is het bedrijf er terug in geslaagd binnen de verplichtingen en beperkingen te blijven van de opgelegde normen van het goedgekeurde vijfjarenplan.

Dit verheugend feit is in de eerste plaats te danken aan de stijging der ontvangsten met 6,4%, hetzij méér dan het verwachte gemiddelde en gevoelig hoger dan hetgeen werd voorzien bij de tariefindexering.

Ongetwijfeld hebben de maatregelen, die de tariefindexering begeleidden, de ontvangsten een meer dan gewone stimulans gegeven. Aansprakelijk voor deze gunstige evolutie is in de eerste plaats het uurtarief, dat in 1985 uiteindelijk na lange jaren wikken en wegen ook voor de Antwerpse agglomeratie werd ingevoerd. Waarschijnlijk is de ermede verbonden gratis-overstap bij het reizigersklienteel en de bevolking goed overgekomen. Het is immers zo, dat het overstappen bij het openbaar vervoer, bij het publiek algemeen als onaangenaam en tijdrovend overkomt en dus zeer zeker afschrikt als hiervoor nog bijkomend of aanvullend dient betaald. Met de invoering van het uurtarief verdween blijkbaar terug één van de bezwaren tegen het openbaar vervoer.

De ontvangsten werden ongetwijfeld ook in gunstige zin beïnvloed door de positieve sfeer, in de pers uitgestraald, van een aantal vruchtbare, essentiële beslissingen door de Minister van Verkeerswezen, getroffen op voorstel van het departement.

Door het Antwerpse publiek werd de aankondiging van de vernieuwing van het autobuspark van de maatschappij, met de bestelling van aan de Antwerpse noden aangepaste, moderne reizigersvriendelijke autobussen, met comfortabele instap, iets meer zitplaatsen, en instapmogelijkheden langs beide deuren, zeer toegejuicht.

De vernieuwing en modernisering van de ontwaardingsapparaten resulteren in een betere doorstroming

in het rijtuig, met beperkter tijdverlies aan de halte. Ook de nieuwe vormgeving van biljetten en rittenkaarten werd gunstig onthaald.

Het toekennen van een gratis overstap aan de randstadreizigers van de Buurtspoorwegen kwam de reizigers ongetwijfeld ten goede.

Dit gunstig resultaat inzake ontvangsten wordt niet weerspiegeld in het aantal getelde reizigers. Onder invloed van het uurtarief daalde het aantal algemene abonnementen en daalde eveneens het aantal reizigers met rittenkaarten. Voorheen werd immers tweemaal gestempeld bij overstap, omdat het goedkoper en gemakkelijker was dan een overstapbiljet. Het beperkte verlies inzake getelde reizigers is echter strikt gemode-reerd gebleven, ondanks de grote wijziging die het uurtarief met zich meebracht; duidelijk zelfs als men rekening houdt met de talrijke oponthouden veroorzaakt door de vele werken onder andere aan Schijnpoort en de talrijke manifestaties van allerhande aard.

Het zijn de gestegen inkomsten, die de jaarrekening in evenwicht hebben gehouden, samen met de dalende tendens van de investeringslast, bij gebrek aan investeringen, en tevens de stringente beperkingen inzake aankopen. Aldus kon de stijging met 6% van de personeelslast binnen het budget opgevangen worden. Deze forse stijging is enerzijds te wijten aan de opgang in het barema dat een snelle stijging voorziet in de eerste jaren van de massa van het relatief jonge bestuurderspersoneel, en anderzijds door de index-afdracht van de inlevering.

Qua exploitatie werd de buslijn 38 verder uitgebreid langs de Binnensingel vanaf Merkssem tot op en met Linkeroever; een lijn die ongetwijfeld nog verder kan groeien doordat ze als ringlijn aansluiting geeft op practisch alle tram- en buslijnen, zowel van M.I.V.A. als van N.M.V.B., en op twee spoorwegstations.

Een verheugend feit is dat van in het begin 1985 coördinatievergaderingen werden gestart met de Buurt-

spoorwegen, op initiatief en onder leiding van de Regeeringscommissaris, die reeds tot meer waardering, begrip en merkwaardige resultaten hebben geleid, waaruit de reizigers reeds in 1986 hun voordeel kunnen halen. In het bijzonder heeft deze samenwerking geleid tot het uitbouwen van een gemeenschappelijk abonnement M.I.V.A.-Buurtspoorwegen, zowel voor de algemene als voor de schoolabonnementen, met als resultaat dat de reiziger slechts over één gemeenschappelijk document dient te beschikken aan een kostprijs, die geen 60% bedraagt van het vroegere dubbele abonnement. Ongetwijfeld zullen beide maatschappijen daarmee een totaal nieuw en uitgebreider reizigerscliënteel aantrekken, zodat zowel het reizigersaantal als de inkomsten zullen stijgen.

In 1985 werd eveneens het dienstlokaal op de Lelieplaats in gebruik genomen, evenals de onafhankelijke inrijpoort in de loods te Hoboken.

Op metrogebied werden de aangekondigde en aanbestede werken aangevangen en voortgezet. Heel wat bijzondere technische moeilijkheden werden overwonnen, dankzij de inzet en het creatief vermogen van de premetrodiensten. Door de budgettaire beperkingen, het budget 1985 bedroeg 1.100 miljoen, werden buiten de verbinding naar Linkeroever geen nieuwe werven geopend.

In de kontakten met het stadsbestuur werd voornamelijk bovengronds de prioriteit voor het openbaar vervoer, de doorstroming en de toegankelijkheid der halteplaatsen benadrukt. Onderhandelingen werden ingezet voor een nieuwe loods voor sneltrams op Linkeroever. De Stad stelde de essentie en het tracé van een tramverbinding op Linkeroever terug in vraag en kondigde een enquête bij de bevolking aan.

Zoals vorige jaren is de positieve medewerking en de kritische opstelling van de pers een goede leidraad en een wezenlijke ruggesteun geweest voor het beheer van de maatschappij.

De interne relaties binnen de maatschappij evolueerden sterk dankzij de kritische, doch serene inspraak van de beide organisaties en de vertegenwoordigers van het personeel en de constructieve ingesteldheid, in deze moeilijke tijden, van de gesprekspartners in de Ondernemingsraad en het Comité voor Veiligheid Gezondheid en Verfraaiing.

2. Vooruitzichten

In de vooruitzichten voor 1986 is het beste nieuws ongetwijfeld de aanvang, in de lente, van het boren met het schild van de tramtunnel onder de Schelde naar Linkeroever. Het is immers in dat jaar dat uiteindelijk dient bewezen of dit zonder druklucht in de klei mogelijk zal zijn.

Eveneens op het budget Premetro zullen de sinds 15 jaar lang verwachte werken gestart worden aan de Antwerpsesteenweg te Hoboken, waarbij de eigen bedding extra-muros terug gevoelig aangroeit.

Gezien de budgettaire beperkingen verder zullen worden aangehouden, is te verwachten dat in 1986 bui-

ten de omvorming Groenplaats geen nieuwe metrowerven zullen geopend worden en dat tot einde 1989 enkel de indienststelling van de in ruwbouw staande vakken wordt beoogd, zonder de voorziene uitbreiding op de Leien.

Qua exploitatie werd de concessie terug slechts met twee jaar verlengd tot einde 1987, hetgeen een beheer op lange termijn zeer zeker niet ten goede komt en doet veronderstellen dat naar een andere beheersvorm wordt gezocht, die tot een betere coördinatie tussen streek- en stadsvervoer moet leiden en overtollige uitgaven door een dubbele bediening dient te vermijden; uitgaven, die dan kunnen aangewend worden ten voordele van een consequente uitbouw van zowel streek- als stadsvervoer. De voorbereidende coördinatievergaderingen uit 1985 zullen dus ook in 1986 worden voortgezet, om te gelegener tijd op de zich wijzigende structuren in het Antwerpse te kunnen inspelen. Met genoegen wordt vastgesteld dat de vakorganisaties deze ontwikkeling genegen zijn en steunen.

Dankzij de tewerkstelling van stagiairs kon uiteindelijk in 1985 gestart worden met een onderzoek van de reizigersstroom op de verschillende M.I.V.A.-lijnen, door uitgebreide tellingen, over de gehele dag gespreid. Zoals in het verleden worden deze door het promotieteam ook in 1986 voortgezet. Het ware aangevoelen, met het oog op een functionele inzet van het openbaar vervoer voor de reizigers, dat dergelijke inventarisatie in alle maatschappijen kon worden doorgevoerd.

Het weze klaar en duidelijk dat het jaar 1986 voor alle M.I.V.'s, en voor M.I.V.A. in het bijzonder, een cruciaal jaar wordt, als scharnierpunt in het vijfjarenplan. Het zal afhangen van de inventiviteit van alle bij het openbaar vervoer betrokkenen, van reizigers en werknemers, tot directies, beheerders, en de Minister of het jaar 1986 in evenwicht kan afgesloten worden, zowel budgettair, sociaal als inzake dienstverlening.

3. Het Jaar van het Openbaar Vervoer

Het jaar 1985 werd gekenmerkt door een merkwaardig samenvallen van verjaardagen, onder andere: 150 jaar Belgische Spoorwegen, 100 jaar Buurtspoorwegen, 100 jaar Internationaal Verbond van Spoorwegcongressen, 100 jaar Unie van de Openbare Vervoersbedrijven, 50 jaar electrificatie van de spoorlijn Antwerpen-Brussel enzovoort.

De Heer H. DE CROO, Minister van Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie en Telefonie, heeft daarom het jaar 1985 uitgeroepen tot het Jaar van het Openbaar Vervoer.

Heel veel manifestaties werden op touw gezet, sommige op nationaal vlak, andere met een regionaal karakter. Een gans jaar stond het openbaar vervoer in de kijker.

Vanzelfsprekend heeft M.I.V.A. hieraan eveneens deelgenomen. De eerste manifestatie was op 21.12.1984 met een Kerstmanactie: duizenden agendaboekjes met informatie over de festiviteiten werden

onder de reizigers verspreid. Twee dagen voor Sint-Valentijn deelde het M.I.V.A.-promotieteam duizenden bloemen uit, terwijl in de verkoopkantoren tientallen azalea-planten werden geschonken aan klanten.

Op 6 april werd het trammuseum terug geopend: nogmaals was de verzameling aangegroeid. Op 15.4 bezocht de Minister het museum, waarin een speciale tentoonstelling over een eeuw Buurtspoorwegen was ondergebracht. Tegelijk werd een maquette onthuld van het te bouwen busstation aan de Fr. Roosevelt-plaats.

Vanaf 19 mei tot en met 24 mei was de maatschappij vertegenwoordigd in het groot U.I.T.P.-congres, georganiseerd in het Tentoonstellingspark van Brussel. Een belangrijke delegatie deelnemers bezocht op 21 mei de Antwerpse premetrowerken. Een andere groep bracht op 23 mei een bezoek aan de Stad Antwerpen, mede door M.I.V.A. georganiseerd.

Zaterdag 1 juni volgde een hoogtepunt: de maatschappij hield een opendeurdag in de Centrale Werkplaats te Hoboken. Bij stralend zomerweer bezochten 1.736 personen de werkplaatsen. Het succes was dermate hoog dat velen voorstelden later op het jaar nogmaals een opendeurdag te organiseren. M.I.V.A. gaf een folder uit met informatie over de werkplaatsen. De personeelsvereniging K.O.S.I.V.A. droeg in belangrijke mate bij om deze dag tot een groot succes te laten uitgroeien.

Ter gelegenheid van de opendeurdag werd een speciale videofilm gedraaid, zuiver gericht op de promotie van het gebruik van tram en bus. Vanzelfsprekend kwamen de technische aspecten van het bedrijf eveneens aan bod. Deze film kende veel bijval. Aan het bezoek werd een zoekwedstrijd gekoppeld: 630 bezoekers namen hieraan deel. Als prijzen gaf men geduldspelletjes, posters, postkaartenreeksen, en rittenkaarten, naargelang het aantal juiste antwoorden.

Van 5 tot en met 7 juni stond de N.M.B.S.-expotrein in het Station Antwerpen-Oost. Vóór het Station stond de N.M.V.B.-infobus en in de loketzaal had M.I.V.A. een stand met video- en info-materiaal. Dezelfde gezamenlijke manifestatie vond plaats van 20 tot en met 24

september: de belangstelling was op sommige ogenblikken overrompend.

Op 22 juni zette de Premetro de deuren wijd open: de bevolking kon toen de tunnelwerken in diverse fasen zien. Ook hier mocht M.I.V.A. zich verheugen in een grote belangstelling.

In de zomermaanden waren nagenoeg geen activiteiten voorzien maar in het najaar volgden nog 2 hoogtepunten. De trein-tram-bus-dag op 6 oktober werd een schot in de roos: het aantal reizigers was veel hoger dan de gelijkaardige manifestaties in de vorige jaren.

Dank zij de medewerking van de Vereniging ter Bevordering van het Vlaamse Boekwezen kon de maatschappij op de Boekenbeurs beschikken over een volwaardige stand. De video-film werd bestendig vertoond en de deelname aan het vragenspel was enorm, vooral van scholen.

Het openbaar vervoer kende de verhoopte belangstelling. Het aantal aanvragen voor informatie over het bedrijf zelf groeit nog steeds aan. Men kan alleen maar hopen dat die positief gerichte interesse zich in de volgende jaren zal concretiseren in een verhoogd gebruik van tram- en busdiensten.

Men mag zonder twijfel stellen dat het publiek op een massale wijze heeft deelgenomen aan alle manifestaties of heeft gebruik gemaakt van de aangeboden uitzonderlijke mogelijkheden. De vergrote belangstelling zal alleszins een positieve nawerking hebben. Maar verder is de balans voor de maatschappij weinig rooskleurig. Nergens kon enig resultaat geboekt worden wat betreft uitbreiding van eigen baanvakken, noch van het aanbrengen van een verbod om linksaf te buigen op kruispunten, noch van het instellen van wegen met openbaar vervoer als voorrangsweg, noch van de beïnvloeding van verkeerslichten, noch van de beveiliging van tram- en busverkeer.

Het Jaar van het Openbaar Vervoer bracht voor de reiziger twee belangrijke blijvende voordelen: het uurtarief en de coördinatie met de Buurtspoorwegen.

Het beleid zal dus in de ingeslagen richting moeten verder gaan.

*Personeel***1. Effectief****1. Indeling en wijzigingen**

Het personeelsbestand kende volgende verschuivingen: 9 personeelsleden gingen op rust en 28 met pensioen; 29 verlieten de maatschappij. Het overlijden van een personeelslid viel te betreuren. Daarentegen werden 67 personeelsleden aangeworven zodat het totaal hetzelfde bleef.

Op 31 december 1985 waren er ook 13 stagiairs tewerkgesteld in toepassing van het K.B. 230. Zij zijn niet opgenomen in het personeelsbestand. Daarenboven telde M.I.V.A. 503 personeelsleden op rust, 231 op prepensioen en 607 weduwen.

2. Evolutie

Volgende tabel geeft de evolutie weer, telkens op 31 december.

De rubriek «Personeel op maandwedde» omvat ook de 47 personeelsleden van de Bijzondere Studiedienst Premetro. Het personeel van het bedrijfsrestaurant is begrepen in de rubriek «Sociale Diensten».

Sedert 1982 kan het personeel, op vrijwillige basis, genieten van het regime van deeltijdse arbeid. Per 31.12.1985 maakten 17 personeelsleden op maandwedde en 12 loontrekkenden gebruik van deze mogelijkheid. Deze personeelsleden zijn begrepen in het totaal personeelseffectief.

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	± t.o.v. 31.12.1984
Verkeersdienst	831	711	727	686	640	652	646	- 6 of - 0,92%
Werkplaats	140	126	126	126	118	113	110	- 3 of - 2,65%
Loodsen	86	73	81	77	68	67	72	+ 5 of + 7,46%
Garage autobussen	81	70	75	73	71	68	65	- 3 of - 4,41%
Bovenleiding - Onderstations - Dienstvoertuigen	49	44	31	36	36	36	36	—
Spoor en Wegenis - Gebouwen	94	76	81	75	67	65	67	+ 2 of + 3,08%
Sociale Diensten	—	—	—	6	13	15	17	+ 2 of + 13,33%
Personeel op maandwedde	261	263	260	258	249	245	248	+ 3 of + 1,22%
Totaal	1.542	1.363	1.381	1.337	1.262	1.261	1.261	—

2. Afwezigheden

In het afgelopen jaar nam de afwezigheid wegens ziekte, die sedert 1981 op een laag niveau staat, nog lichtjes af: daarentegen stellen we vast dat absentisme tengevolge van arbeidsongeval, na de sterke daling se-

dert 1983, terug gestegen is. Als men de zieken met meer dan één jaar ziekte en de afwezigheden om andere redenen buiten beschouwing laat, daalt de afwezigheid verder.

Volgende tabel geeft de evolutie weer.

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Afwezigheid wegens ziekte	5,10	4,88	4,30	3,55	3,79	3,98	3,63
Afwezigheid wegens arbeidsongeval	0,48	0,38	0,48	0,53	0,28	0,26	0,42
Totaal	5,58	5,26	4,78	4,08	4,07	4,24	4,05

3. Verhoogde uitgaven betreffende het personeel in 1985 Lonen en voordelen aan het personeel

1. Vanaf 1 januari:

Toepassing van de punten van de sociale programmatie voor loon- en weddetrekkenden.

Verhoging met 2% van de loon- en weddeuitgaven niet uitgekeerd aan het personeel in uitvoering van het K.B. nr. 278 van 30.3.1984.

2. Vanaf 1 mei:

Verhoging van de loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.

3. Vanaf 1 oktober:

Verhoging van de loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.

4. Sociale programmatie:

De collectieve arbeidsovereenkomst van 1980, aangevuld met deze van 1981, 1982, 1983 en 1984 wordt verlengd tot 31 december 1985, rekening houdend met volgende commentaar:

aangaande:

- de punten 3a en 3b van de collectieve overeenkomst van 1980, blijven de dotaties aan het nationaal sociaal fonds behouden op hun bedrag van 1980;
- het punt 4 van dezelfde overeenkomsten, blijft de verhoging met 2.000 fr. van de term «S», toegekend in 1980, behouden;
- het punt 7a van dezelfde overeenkomst, worden de uitkeringen van het Kledingfonds verhoogd met 4,04% in uitvoering van de vorige collectieve arbeidsovereenkomsten;
- het punt 7b van dezelfde overeenkomst, worden de beschikkingen getroffen in 1980 (zie notulen gevoegd bij de overeenkomst van 1980) behouden.

4. De Ondernemingsraad

De Ondernemingsraad vergaderde 14 keer onder het voorzitterschap van de Heer Directeur-Generaal.

De toestand van het rollend materieel, de invoering van nieuwe apparatuur, de aankoop van nieuwe bussen, en de weerslag van de budgettaire beperkingen op de uitbating waren de thema's die meerdere vergaderingen beheersten.

Vanzelfsprekend besprak de Raad het nieuwe uurtarief en de coördinatie met de Buurtspoorwegen.

Verder volgde de Raad de statistieken omtrent de uitbating, het inzetten van stagiairs, het onderhoud van de premetro. Bijzondere aandacht ging naar de uitgave van de onthaalbrochure.

Tijdens de gezamenlijke zitting met het Comité V.G.V. op 7 januari werd het nieuwe uurtarief uitgebreid besproken alsmede het gebruik van de nieuwe ontwaardingsapparaten Hasler. Op 28.2 bracht de Raad, eveneens samen met het Comité V.G.V., een bezoek aan «Flanders Technology» te Gent.

Op 16 april werd het ontwerp jaarverslag 1984 in een bijzondere zitting besproken. Tenslotte bracht de Raad, nogmaals samen met het Comité V.G.V., op 16 september een bezoek aan het Carrosseriebedrijf JONCKHEERE te Roeselare: daar konden de leden de voorbereidingen zien van de bouw van de bestelde reeks bussen, alsmede het reeds halfafgewerkte prototype.

5. Comité voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing

Het Comité vergaderde 12 maal. Het afgelopen jaar gaf minder gunstige resultaten wat veiligheid betreft dan 1983 en 1984. Het beleid in de toekomst zal er dus in de eerste plaats op gericht zijn deze ongunstige tendens tegen te gaan door strikter toezicht op de werkmethodes en het gebruik van beschermingsmiddelen, en door motivatie.

De Dienst Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing geeft een eigen jaarverslag uit met uitgebreide informatie en statistieken.

Door de Dienst Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing werd in samenwerking met een filmmaatschappij een video-film gedraaid, met als titel «Veilig rijden is aanrijdingen vermijden». Deze video-film is bedoeld als opleidingsmateriaal voor de trambestuurders. Hierin handelt men over de drie basiselementen nl. het rijtuig, de weg en de bestuurder, die samen de veiligheidsdriehoek vormen. De nadruk werd gelegd op de voorrangsregels, het defensief rijden en de reimeenschappen van de tram.

6. Sociale Dienst

De dienst houdt zich hoofdzakelijk bezig met de problemen op sociaal vlak van het personeel. Daarnaast

zorgde de dienst voor de verdere uitgave van het personeelsblad «Trammeland» en voor de uitbating van het vakantiehuis «Superia» te Knokke. Door de nog steeds doorgaande stelselmatige moderniseringswerken kent het tehuis een grote belangstelling.

Tenslotte heeft de Sociale Dienst zijn medewerking verleend bij meerdere initiatieven o.a. in het kader van het Jaar van het Openbaar Vervoer en bij diverse bezoeken.

7. Promotiedienst

Het Jaar van het Openbaar Vervoer bood de Promotiedienst de gelegenheid zich volledig te ontplooiën.

Eerst begeleidden leden van de dienst de reizigers bij de invoering van het uurtarief: zij deelden de informatiefolders uit op de rijtuigen of gaven aanvullende inlichtingen in de M.I.V.A.-verkoopkantoren.

Het is mede aan deze samenwerking te danken dat het uurtarief zo snel ingang vond bij het publiek.

De dienst zette zich ook in bij de voorbereiding van het nieuwe systeem voor aflevering van de schoolabonnementen.

Naar aanleiding van het Jaar van het Openbaar Vervoer konden scholen voor collectieve verplaatsing van leerlingen en begeleiders genieten van een gunsttarief; heenreis betalen tegen het gewone tarief, terugreis gratis. Vele scholen reageerden positief: vanaf mei tot december ontving de dienst 117 aanvragen voor de verplaatsing van 3.447 leerlingen en 287 begeleiders.

De nieuwe buslijn 38 genoot bestendig de aandacht van de dienst: deze gaf meerdere folders uit met informatie over traject, halten en vertrektijden.

Verder verleende de dienst zijn medewerking aan de diverse initiatieven genomen in het kader van het Jaar van het Openbaar Vervoer: o.a. de Kerstmanactie, de St.-Valentijnsactie, de opendeurdag, de tentoonstel-

lingen in Antwerpen-Oost en de trein-tram-busdag.

De gewone activiteiten, zoals bezoeken aan firma's en instellingen voor het bezorgen van aangepaste informatie e.d., of aanwezigheid bij opendeurdagen van derden, kenden hun normaal verloop: men mocht meermaals zeer positieve reacties noteren.

Daarnaast voerde de dienst tellingen uit op meerdere lijnen.

Voor de jaarlijkse Boekenbeurs liet de dienst promotie-artikelen vervaardigen: zelfklevers, bladwijzers en notaboeken. De dienst stond in voor de organisatie van het vragenspel, dat veel succes kende.

Men mag als besluit stellen dat het succes van sommige initiatieven automatisch om vervolg vragen in het komende boekjaar 1986; de gespannen financiële toestand zal daar spijtig genoeg eveneens een remmende invloed op hebben.

8. Eretekens

Op 25 oktober werd naar jaarlijkse traditie de viering van de gedecoreerden georganiseerd. Volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt.

1. Arbeidseretekens

- 1 Bronzen Huldepenning
- 4 Gouden Medailles in de Kroonorde
- 4 Eretekens van de Arbeid - 1^e Klasse
- 15 Eretekens van de Arbeid - 2^e Klasse

2. Nationale Orden

- 1 Officier in de Leopoldsorde
- 1 Ridder in de Kroonorde
- 1 Ridder in Orde van Leopold II.

De Directie biedt de gevierden haar hartelijke gelukwensen aan bij het behalen van deze eervolle onderscheidingen.

Vaste Goederen

1. Gebouwen en Halte-installaties

1. Administratief gebouw

De dakbedekking van de koepel van het oud administratief gebouw in de Grotehondstraat werd vernieuwd. De oude leien werden verwijderd en vervangen door nieuwe.

2. Autobusgarage

In de kleine werkplaats werd een werkput omgebouwd om de werking van de vijzels te verbeteren.

De bestaande olietanks die lekken vertoonden, werden vervangen door nieuwe.

3. Loodsen

Om de veiligheid van de arbeiders te verhogen werd in Loods 3 te Hoboken een nieuwe inrit voor de trams gebouwd.

4. Traktiestations

De dakbedekking en de kroonlijsten van het traktiestation Hooftvunderlei te Deurne werden vernieuwd.

5. Dienstlokalen

Bij de herinrichting van het eindpunt van lijnen 2 en 4 te Hoboken werd op de Lelieplaats een dienstlokaal gebouwd.

6. Vakantiehuis Superia

De tweede verdieping van het vakantiehuis werd opgefrist. De badkamers en de toiletten werden vernieuwd.

7. Wachthuisjes

In 1985 werden 14 wachthuisjes van het type abribus geplaatst en werden er twee definitief afgebroken. Het

aantal wachthuisjes op het M.I.V.A.-net bedraagt thans 442, namelijk 359 (M.I.V.A.) + 83 (Stad, districten en gemeenten)

2. Spoor en Wegenis

1. Algemeen

Voor het vernieuwen van de sporen werd 4.610 m rails gebruikt. Verder werden er 4 wissels en 2 puntstukken vernieuwd.

Op volgende baanvakken werd het groot onderhoud van de sporen, met aanpassing van het wegdek, in eigen beheer uitgevoerd:

- L 3/10/24: Carnotstraat - Turnhoutsebaan (Kerkstraat) en Stenenbrug. Hierbij werden 1000 m spoor met spoorbedding en dwarsliggers uitgebroken en vervangen door spoor en metalen steunen en betonfundering met wegdek in betonklinkers.
- op de Ter Heydelaan, Foorplein, J. Van Rijswijcklaan en Kol. Silvertopstraat werd in totaal over een lengte van 800 m de steenslagbedding met dwarsliggers vernieuwd.
- op de Amerikalei, Britselei en Frankrijklei werd het kasseienwegdek in de spoorzone op meerdere plaatsen hersteld, in totaal 550 m.
- voor de nieuwe inrit Loods 3 in de J. Van de Wouwerstraat te Hoboken werd 200 m spoor met 2 wissels en 1 puntstuk bijgeplaatst.

2. Spoorwerken in opdracht en voor rekening van de Tijdelijke Vereniging Van Laere - ABEB

Heraanleg van de keerlus van tramlijn 7 aan de St.-Pietersvliet. Er werd ca. 300 m enkel spoor geplaatst. De vernieuwde keerlus werd in dienst genomen op 26 september.

3. Werken in opdracht van het Ministerie van Verkeerswezen

- Verplaatsen van de tramsporen voor de bouw van een nieuwe spoorwegbrug - Schijnpoortweg. De uitvoering hiervan vergde de aanleg van 6 wissels, 3 kruisingen en ca. 465 m enkel spoor. De verplaatste sporen werden in dienst genomen op 11 maart.
- Verplaatsen van tramsporen voor de bouw van premetro station «Sport». Ten einde ruimte voor de bouwwerf van dit Station vrij te maken werd het traject van tramlijn 3 omgelegd via Bisschoppenhoflaan - Van der Delftstraat.

Hiervoor werden 2 wissels, 1 kruising en ca. 400 m

enkel spoor geplaatst. Bij de nieuwe halten (L3 - L12) werden twee verhoogde perrons gebouwd.

De verplaatste installaties werden in dienst genomen op 24 mei.

- Premetrotunnel - vak Willibrordus - Schijnpoort, spoor richting Stad. In dit vak werd ca. 1000 m spoor aangelegd op draagstoelen op beton en met vol-elastische oplegging.

4. Tramlijnen in eigen baan

De toestand bleef ongewijzigd; de gegevens zijn als volgt:

Lijn	Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%	INTRA - MUROS			EXTRA - MUROS		
				Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%	Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%
2	9.505	8.271	87,02	4.517	4.277	94,69	4.988	3.994	80,07
3	6.587	3.384	51,37	3.302	259	7,84	3.285	3.125	95,13
4	7.115	2.287	32,14	2.584	205	7,93	4.531	2.082	45,95
7	7.428	4.426	59,59	4.199	1.197	28,51	3.229	3.229	100,00
8	7.491	2.415	32,24	5.029	357	7,10	2.462	2.058	83,59
10	5.692	1.504	26,42	3.407	259	7,60	2.285	1.245	54,49
11	6.213	2.317	37,29	3.751	259	6,90	2.462	2.058	83,59
12	13.580	4.554	33,53	5.514	464	8,41	8.066	4.090	50,71
15	7.838	6.901	88,05	4.609	3.672	79,67	3.229	3.229	100,00
24	8.237	1.554	18,87	5.382	464	8,62	2.855	1.090	38,18
Totaal	79.686	37.613	47,20	42.294	11.413	26,98	37.392	26.200	70,07

3. Bovenleiding

1. Algemeen

1. Er werd in totaal 2.430 m rijdraad geplaatst.
 2. Onderhoudswerken in eigen beheer.
 - Lijn 3: vak Kerkstraat - Pothoekstraat
 - Lijnen 8 - 11: vak Borsbeekbrug - Diksmuidelaan
 - Lijn 10: vakken Turnhoutsepoort - Schotensteenweg
Turnhoutsepoort - Kerkstraat
- Een proef werd doorgevoerd met een eigen ontworpen haakse kruising. Hierdoor wordt de constructie van de kruisingen vereenvoudigd en wordt de kans op defekten verminderd.

2. Werken in opdracht en voor rekening van de Tijdelijke Vereniging Van Laere - ABEB

Aan de Sint-Pietersvliet werd een nieuwe bovenleidingsconstructie gebouwd voor de heraanleg van de keerlus van tramlijn 7.

3. Werken in opdracht van het Ministerie van Verkeerswezen

De aanpassingswerken aan de bovenleidingsconstructie, voor de bouw van de nieuwe spoorwegbrug Schijnpoort, werden verdergezet.

Voor het bouwen van premetro station «Sport» dien-

de tramlijn 3 te worden omgelegd. Hiervoor werd de bovenleidingsconstructie volledig veranderd.

In het kader van de herinrichting van de Fr. Rooseveltplaats dienden de bovenleidingspalen verplaatst te worden. Bijgevolg werd de bovenleidingsconstructie aangepast.

Om veiligheidsredenen werd er een nieuwe inrit gebouwd in Loods 3 in de J. Van de Wouwerstraat. Hiervoor diende de bovenleidingsconstructie uitgebreid.

In de premetro, tweede as, vak Carnot-Astrid en derde as, vak Handel-Elisabeth-Astrid, werd de eerste fase in de bouw van de bovenleidingsconstructie afgevoerd.

In de vakken Schijnpoort-Handel en Schijnpoort-Willibrordus werd er met de bouw van deze fase gestart.

4. Elektriciteit en Signalisatie

1. Werken in eigen beheer

In traktiestation TS 103 Hoboken werden hoogspanningsschakelaars vervangen.

2. Werken uitgevoerd voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen.

De inrijpoort van de nieuwe inrit Loods 3 te Hobo-

ken werd uitgerust voor bediening vanuit het tramvoertuig.

3. Werken uitgevoerd voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen. (begroting Wetenschapsbeleid - programma R.E.G.)

Plaatsing van een computer in het hoofdgebouw voor de centralisatie van het energiebeheer van Loods, autobusgarage en administratief gebouw.

Vervanging van stoomketel en bijhorende installatie in de autobusgarage Zurenborg.

Plaatsing van een condenserende gasketel in de werkplaats voor tramrijtuigen te Hoboken.

4. Werken uitgevoerd in Premetro voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen

In het controlecentrum Teniers - Opera werd uit veiligheidsoverwegingen de asbestisolatie verwijderd uit deuren en panelen.

5. Halteaankondiging

Het systeem Infotram wordt op lijn 2 tot halte Zwaantjes te Hoboken in dienst genomen.

6. Radiofonie

Het systeem van radiofonie werd op 25 autobussen (ex M.I.V.B.) geïnstalleerd in een verbeterde technische uitvoering.

5. Dienstvoertuigen

1. Voor de afdeling Spoor en Wegenis werd een nieuwe wiellader AHLMANN aangekocht.
2. In vervanging van een spuitwagen Bedford - aankoopjaar 1973 - werd in eigen beheer de dubbelcabinewagen Mercedes nr. 8024 omgebouwd tot een spuitwagen en kreeg het nr. 8074.
3. Twee lichte bestelwagens Renault: nr. 8017 en 8018, werden aangekocht voor de dienst Vaste Goederen.

Premetro

1. Studies

1. Toegewezen Studieopdrachten:

1. Ruwbouw:

Goedgekeurd op 17.1: overeenkomst met de N.V. SECO voor de technische controle van de ruwbouw van de stations Park en Bank en de koker Anselmostraat op de Leien.

2. Uitrustingen:

Goedgekeurd op 24.4: de overeenkomst met het studie bureau BEVAC betreffende de verkeersregeling en het centraal toezicht van het vak Frankrijklei - Britselei.

De studie-opdracht werd voorlopig beperkt tot de fase voorontwerp.

3. Afwerking:

Goedgekeurd op 31.7: het definitief ontwerp van het Station Frederik van Eeden werd toegewezen aan de Architecten Tijdelijke Vereniging DASSEVILLE - VAN LAERE.

2. Uitgevoerde Studieopdrachten:

1. Ruwbouw:

Het definitief ontwerp van de kokers met open helling en de stations op de Frankrijklei/Britselei werd uitgewerkt en aan de Hogere Overheid ter goedkeuring voorgelegd.

De totale dubbele kokerlengte bedraagt voor deze kunstwerken ca. 1.350 m, gemeten tussen de stations. Hiervan bestaat het grootste deel uit twee afzonderlijke kokers van ca. 1 km. te bouwen met de schildmethode. De open helling met een lengte van 90 m is voorzien voorbij de Anselmostraat.

De stations Park en Bank zijn gepland ter hoogte van de Louiza-Marialei, resp. ten noorden van de Mechelsesteenweg.

De stations zullen functioneel maar sober afgewerkt worden: zo zal men de perrons tot een lengte van 60 m beperken zonder ondergrondse doorgangen voor voetgangers (lokethallen); de toegangstrappen leiden rechtstreeks van het straatniveau naar de perrons.

Om budgettaire redenen zal men de stations in open bouwput bouwen; om verkeerstechnische redenen en om de middenrijbanen maximaal vrij te houden, is de werfzone langs de oostkant van de Leien voorzien.

2. Uitrustingen:

De voorontwerpen van de electromechanische uitrustingen in de volgende kunstwerken werden opgesteld door de T.V. Ingenieurs-bureau VAN DONGEN - COPPEE - COURTOY;

station Schijnpoort - koker Schijnpoort-Sport - station Sport - koker, keerlus en open helling Viadukt Merksem - koker en open helling Ten Eekhoevelei;

het definitief ontwerp van de elektromechanische uitrustingen ten behoeve van de ombouw Groenplaats;

het definitief ontwerp en de aanbestedingsdocumenten i.v.m. het nieuw onderstation Groenplaats en de uitbreidingen van het traktiestation Groenplaats;

de definitieve ontwerpen van de elektromechanische uitrustingen in de kunstwerken gelegen op de verbinding met Linkeroever:

de uitrustingen in de kokers en stations, de hoogspanningsuitrustingen en transformatoren in het onderstation Fr. van Eeden, de uitrustingen in het onderstation Fr. van Eeden, de branddetektie in de stations en kokers, de kleine uitrusting en bekabeling in het station Fr. van Eeden.

Volgende studies werden uitgevoerd door het Studie-bureau BEVAC:

1. definitieve ontwerpen van seininrichtingen, radiotelefonie, omroep, telefonie, afstandtoezicht, infotram, interstationskabels, bekabeling in de stations, kunstwerken gelegen op de as Linkeroever - Sport,

d.w.z. koker Groenplaats - Fr. van Eeden, station Fr. van Eeden, koker + open helling Blancefloerlaan, koker Astrid - Diamant en de De Keyserlei - Astrid, kruisstation Astrid, koker Van Wesenbekestraat, Station Elisabeth, koker Elisabeth - Handel, station Handel, koker Handel - Schijnpoort, station Schijnpoort - koker Schijnpoort - Sport, station Sport + keerlus, koker + open helling Viadukt Merksem, koker + open helling Ten Eekhovellei.

2. het definitief ontwerp van de seininrichting en de verkeersregelaar tijdens ombouw Groenplaats.

3. Afwerking:

De architecten FUYEN - VERDUN stelden het ontwerp op voor de afwerking van de ombouw van het Station Groenplaats.

4. Diversen:

De Bijzondere Studiedienst Premetro deed de nodige studies over brandwerende en geluidsabsorberende bespuitingen in de schildtunnels en stations 1ste en 2de as.

3. Grondonderzoek:

In het kader van het grondonderzoek in het vak Frankrijklei - Britselei werd in functie van de evolutie van het definitief ontwerp, een aantal bijkomende proeven uitgevoerd om o.a. de opvallend diepe insnijding in de kwartaire laag tussen station Park en station Bank te onderzoeken.

Tevens werd een aantal bijkomende grondwatermonsters genomen voor onderzoek in het laboratorium van het Rijksinstituut voor Grondmechanica te Zwijnaarde. Eind september werd het eindrapport ingediend.

2. Uitvoering

1. Afsluiten overeenkomsten

1. Ruwbouw

Onderhandse overeenkomst met de respectievelijke hoofdaannemer ruwbouw voor de waterdichting van de buizendaken van de stations Handel, Elisabeth, Stuivenberg en Willibrordus en van de kokers Carnot, Opera - Astrid, Kerkstraat, Van Wesenbekestraat en Astrid - Diamant - De Keyserlei.

Deze overeenkomsten werden ter goedkeuring aan de Heer Minister van Verkeerswezen voorgelegd. Op 31.12 waren deze opdrachten nog niet toegewezen.

2. Uitrustingen

Op 20.6 - B.B. nr. 229 - algemene offerteaanvraag voor de verplaatsing van het onderstation station Groenplaats. Na onderzoek van de inschrijvingen werd het voorstel om de werken toe te vertrouwen aan de n.v. C.E.I. door de Heer Minister van Verkeerswezen goedgekeurd op 19.9; bedrag 17.339.723 fr., B.T.W. inbegrepen.

Onderhandse overeenkomst met de n.v. A.C.E.C. voor de seininrichting van de Linkeroeververbinding,

Groenplaats - Linkeroever. Deze overeenkomst werd door de Heer Minister van Verkeerswezen goedgekeurd op 25.11; bedrag 147.002.743 fr., B.T.W. inbegrepen.

Onderhandse overeenkomst met de n.v. A.C.E.C. voor de seininrichting van de open hellingen Viadukt Merksem en Ten Eekhovellei via de stations Sport, Schijnpoort, Handel, Elisabeth, Kruisstation Koningin Astrid, kokers Astrid - Diamant - De Keyserlei. Deze overeenkomst werd door de Heer Minister van Verkeerswezen goedgekeurd op 25.11; bedrag 382.008.346 fr., B.T.W. inbegrepen.

3. Diversen

Op 21.6 - B.B. nr. 108/1 PMA - verzoek offerte in te dienen voor onderhandse overeenkomst met de Antwerpse Bouwwerken Verbeeck voor de grond- en waterdichte beveiliging van de slibwandvoegen van de koker Pelikaanstraat. Op 31.12 was deze opdracht nog niet toegewezen.

Op 10.9 - B.B. nr. 28 SV - Algemene offerteaanvraag voor de schilderwerken voorlopig viadukt Italiëlei. Na onderhandeling met de enige inschrijver, de n.v. Bridges, werd aan de Heer Minister voorgesteld de werken te laten uitvoeren voor 4.752.000 fr., B.T.W. inbegrepen. Op 31.12 was deze opdracht nog niet toegewezen.

Op 27.11 - Ambtshalve opdracht aan de n.v. Smet Boring, ten titel van bewarende maatregel, onmiddellijk met een algemene grondwaterverlaging aan te vangen in het kader van de beveiliging van de slibwandvoegen van de 1ste as in exploitatie.

Op 13.12 - B.B. nr. 27 BSB - beperkte offerteaanvraag voor de gronddichte beveiliging van de slibwanden voor de ruimten buiten exploitatie van de kokers Belgiëlei - Mercatorstraat en de ruimte boven de tramkokers Pelikaanstraat. Op 31.12 was deze opdracht nog niet toegewezen.

Op 13.12 - B.B. nr. 106/1 A PMA - beperkte offerteaanvraag voor de gronddichte beveiliging van de slibwanden van het station Diamant. Op 31.12 was deze opdracht nog niet toegewezen.

Op 13.12 - B.B. nr. 29 BSE - beperkte offerteaanvraag voor de gronddichte beveiliging van de slibwanden:

a) in de kokers

- Mercatorstraat - Belgiëlei (met open helling): gedeelte in dienst
- De Keyserlei

b) in de stations

- Plantin
- Opera, niveau -2
- Meir.

Op 31.12 was deze opdracht nog niet toegewezen.

2. Werken aangevangen in 1985

1. Ruwbouw

1) Vak Groenplaats - Frederik van Eedenplein

Op 22.11.1984 toegewezen aan de Tijdelijke Vereni-

ging R.O.L.O. Scheldetunnel; bedrag 1.122.365.565 fr., B.T.W. inbegrepen.

Aanvang van de werken: 4.3.

Uitvoeringstermijn: 30 kalendermaanden.

In de loop van het jaar werd het schild gebouwd, zodat de boorwerken in 1986 kunnen aanvangen.

Een aantal voorbereidende veiligheidsmaatregelen werden getroffen, zoals het verleggen van water- en gasleidingen, rioleringen binnen de invloedszone van de werken op de Rechteroever, de uitvoering van een vertrekprop bij de startput op Linkeroever.

Bovendien werd het wegdek van de Reyndersstraat (Rechteroever) heraangelegd in overleg met de stadsdiensten.

2) Station Sport met keerlus en open helling viadukt Merksem

Op 17.4.1984 toegewezen aan de n.v. Vanhout; bedrag 472.365.621 fr., B.T.W. inbegrepen.

Uitvoeringstermijn: 44 kalendermaanden.

Aanvang van de werken: 12.6.1984.

De uitvoering werd evenwel tijdelijk geschorst, ingevolge een aanpassing van de plans: de keerlus wordt volledig ingeplant op de braakliggende grond, gelegen tussen het Sportpaleis en het viadukt E 10.

Het station is deels op deze braakliggende grond en deels in de rijbaan ingeplant. Zodoende is het mogelijk de koker ter hoogte van de open helling (lengte ± 120 m), in de middenberm van de Schijnpoortweg uit te voeren.

De ruwbouwwerken werden uiteindelijk definitief gestart op 1.3.

Het station omvat een lokethal (met technische ruimten op hetzelfde niveau), die ca. 6 m onder het maaiveld zullen liggen. Tevens omvat het een hoog (12 m onder het maaiveld) en een laag perron (15,5 m onder het maaiveld) die naast elkaar gelegen zijn.

De bouw van de slibwanden voor het station en de keerlus is inmiddels beëindigd; de werken voor de bouw van de slibwanden voor de koker zijn aan gang.

2. Uitrustingen

Seininrichting Linkeroeververbinding Groenplaats - Linkeroever

Op 11.12 toegewezen aan de n.v. A.C.E.C.

Bedrag: 147.002.743 fr., B.T.W. inbegrepen.

Uitvoeringstermijn: 550 kalenderdagen.

Aanvang van de werken: 2.1.1986.

3. Voltooide werken in 1985

1. Ruwbouw

1) Stations Handel en Stuivenberg

Uitgevoerd door de n.v. C.E.I., volgens de ondergrondse methode «persen van buizen».

Het station *Handel* is gelegen tussen de koker Handelstraat en de koker Onderwijsstraat (2×760 m koker) en is ingeplant tussen de Lange Stuivenbergstraat en de Spaarstraat, gedeeltelijk onder de noordelijke gevels.

De in- en uitgangen, met elk twee roltrappen en één

vaste trap, bevinden zich op de hoeken van de Onderwijsstraat en de Lange Stuivenbergstraat. Het station *Handel* omvat drie ondergrondse niveaus. De lokethal bevindt zich op circa 9 m onder het straatniveau. De beide perrons bevinden zich respectievelijk op 16 en 22 m onder het straatniveau en zijn 60 m lang.

Het station *Stuivenberg* ligt tussen de koker Kerkstraat en de koker Pothoekstraat (2×1.040 m koker) en is ingeplant tussen de Lange Beeldekenstraat en de Lange Kongostraat.

De in- en uitgangen, met telkens twee roltrappen en één vaste trap, bevinden zich enerzijds op de hoek van de Lange Kongostraat en de Pothoekstraat en anderzijds in de Pothoekstraat, aan de zijde van het Stuivenbergziekenhuis. Een lift tot op straatniveau is gepland op de hoek van de Lange Kongostraat en de Pothoekstraat.

Het station omvat eveneens drie ondergrondse niveaus.

De lokethal bevindt zich op circa 7 m onder het straatniveau. De beide perrons bevinden zich op respectievelijk 11,5 en 19,5 m onder het straatniveau en zijn 60 m lang. De werken werden aangevangen op 1.3.1982. De uitvoeringstermijn werd op 6.11 geschorst om bijkomende waterdichtingswerken in het kader van de ruwbouw te kunnen uitvoeren.

De aanbestedingsprijs bedroeg 548.729.854 fr., B.T.W. inbegrepen.

2) Kokers en open helling Ten Eekhoevelei

Uitgevoerd door de n.v. Algemene Ondernemingen Van Laere, deels volgens de slibwandmethode, deels volgens de techniek van onderwaterbeton.

Het kunstwerk omvat de bouw van een open helling en de daarop aansluitende koker tot en met de voor het schild voorziene keerkamer, volledig gelegen op de gronden tussen het overwelfde «Schijn» en de Ten Eekhoevelei. Om technische redenen was het niet mogelijk deze aansluitingskoker met de schildmethode uit te voeren.

Aan de keerkamer bevinden de rails op de funderingsvloer zich op ± 10 m onder het maaiveld. De vloerplaat van de 125 m lange koker ligt op hetzelfde niveau. Na ± 40 m werd met een betonnen draagconstructie en prefabplaten een helling in de koker gebouwd. Hierop sluit dan de 94 m lange open helling aan die nog een niveauverschil van ± 5 m overbrugt.

De gemiddelde helling over het kunstwerk bedraagt 5,5 tot 6%. Rond de open helling wordt een metalen leuning geplaatst die bij het diep gedeelte over ± 55 m verhoogd wordt tot 1,70 m.

De werken werden aangevangen op 1.12.1982 en voorlopig opgeleverd op 21 maart 1985.

De aanbestedingsprijs bedraagt 165.666.530 fr., B.T.W. inbegrepen.

3) Verbindingsstrappen Centraal Station N.M.B.S. - Premetrostation Diamant

Uitgevoerd door de n.v. B.W.W.

Om redenen van monumentenzorg en ouderdom van het Centraal Station en voor het behoud van toegangs-

mogelijkheden, dienden de werken in verscheidene fasen gesplitst.

De eerste fase omvat de bouw van een voorlopige trap in de lokethal van het Centraal Station nabij de ingang De Keyserlei. Dit voorlopig toegangscomplex werd op 16.11.1983 in dienst gesteld.

Op 5 november 1984 werd gestart met de werken van de tweede fase.

De definitieve trapverbinding bestaat uit 2 delen. Het eerste deel omvat de verbinding tussen het premetrostation Diamant en het straatniveau en is gedeeltelijk binnen het huidige spoorwegcomplex gelegen.

Deze toegang bestaat uit één vaste trap met een breedte van 2,10 m en één stijgende roltrap met een breedte van 1,68 m.

Voor de verbinding met het perron van de N.M.B.S. werd aan de aldaar bestaande trappen voor het comfort van de reizigers een stijgende roltrap met een breedte van eveneens 1,68 m toegevoegd.

De tweede fase werd uitgevoerd in 142 werkdagen en werd op 8 juli 1985 in dienst gesteld.

Ten einde het comfort van de gebruikers te verhogen werd, na overleg met de Dienst Monumentenzorg en de N.M.B.S., de voorlopige trapverbinding in de lokethal van het Centraal Station afgewerkt en op 20.12.1985 in dienst genomen.

Mede door de bouwvallige toestand van het Centraal Station waardoor de bovengrondse toegangsmogelijkheden beperkt zijn, worden de beide thans bestaande verbindingcomplexen ervaren als een gevoelige verbetering in de coördinatie van de vervoersstructuren op dat verkeersknooppunt.

2. Diversen

1) Herstellingswerken aan de kunstwerken van het eerste en tweede vak van de 1ste as

De waterdichtingswerken in 2de fase (voornamelijk de koker Pelikaanstraat), uitgevoerd door de Antwerpse Bouwwerken Verbeeck n.v., werden begonnen op 21.11.1984.

De waarborgperiode heeft een aanvang genomen op 2.9. De aanbestedingsprijs (1ste en 2de fase) bedroeg 20.741.187 fr., B.T.W. inbegrepen.

2) *Hernieuwing wegdek van de Mercatorstraat* door de Stad Antwerpen met tussenkomst van B.S.D. Premetro voor het gedeelte dat niet boven de kollektor gelegen is.

Bedrag ten laste van M.I.V.A. - B.S.D. Premetro: 2.222.967 fr., B.T.W. inbegrepen.

De werken begonnen op 2 mei en waren voltooid op 28 oktober.

4. Voortgezette werken, niet beëindigd in 1985

1. Ruwbouw

1) Station Frederik van Eeden - koker en open helling Blancefloerlaan

Uitgevoerd door de n.v. C.E.I., in open bouwput.

Het station Frederik van Eeden bevindt zich aan de

zuidkant van het gelijknamige plein.

Het station omvat een technische ruimte, een lokethal en 2 perrons, die beide circa 18 m onder het maaiveld gelegen zijn.

De toegang wordt ten noorden van het station uitgebouwd met centraal gelegen trappen waardoor een vlotte coördinatie met het bus- en privéverkeer mogelijk wordt.

Er wordt eveneens een bijkomende veiligheidsuitgang en een liftschaft tot op straatniveau gebouwd.

De gesloten koker Blancefloerlaan (lengte ± 325 m) vertrekt vanuit het station Frederik van Eeden onder de middenberm van de Blancefloerlaan met een open helling (lengte circa 93 m) op de Blancefloerlaan, onmiddellijk voorbij de Waterhoenlaan.

Wat het station betreft, werden de voorziene ruwbouwwerken beëindigd, met uitzondering van perronplaten, binnentrappen en buitentrappencomplex.

De werken aan de binnenbekuiping zijn in uitvoering.

Wat de koker Blancefloerlaan betreft, meer bepaald de zone aansluitend op het station (± 185 m) is de dakplaat- en de tussenplaat volledig gebetonneerd.

De ondergrondse uitgraving is praktisch volledig uitgevoerd. De bodemplaat wordt gebetonneerd over ± 120 m.

In de zone van het onderwatergestort beton (± 110 m) zijn de slibwanden en de dakbalken uitgevoerd.

In de overige zone (± 30 m) en de open helling is de uitgraving in de damwandenuip beëindigd. De bodemplaat werd over ± 30 m gebetonneerd.

2) Station Schijnpoort

Uitgevoerd door de n.v. Van Rymentant, gedeeltelijk volgens open bouwmethode en gedeeltelijk ondergronds. Het station Schijnpoort met een lengte van circa 130 m is ingeplant in de zone Schijnpoortweg tussen de Lange Lobroekstraat en de Binnensingel/Slachtsuislaan. Het kunstwerk omvat twee gedeelten, namelijk het station en de verbindingskoker (keerkamer schild).

De lokethal van het station bevindt zich op 7,10 m onder het straatniveau en heeft een voor het publiek toegankelijke lengte van circa 40 m.

De perrons met een lengte van ± 60 m bevinden zich op 12,70 m en 21 m onder het maaiveld.

De in- en uitgangen bevinden zich langs de noordzijde tussen de Lange Lobroekstraat en de Eendrachtstraat (1 vaste trap en 1 stijgende roltrap) en langs de zuidzijde in dezelfde zone (1 vaste trap).






Einde 1985 waren alle wanden uitgevoerd volgens de slibwandmethode.

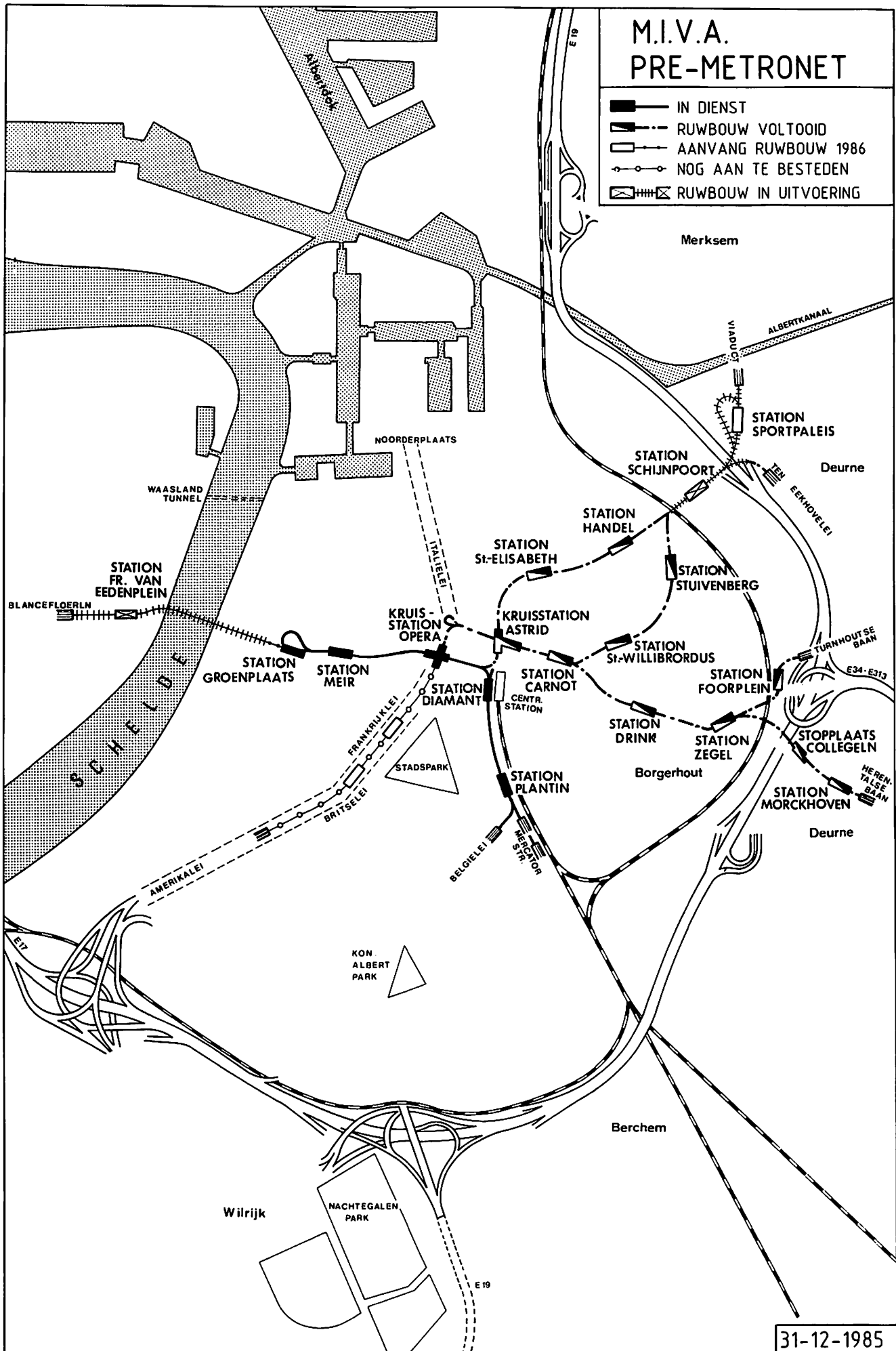
De dakplaat was afgewerkt met uitzondering van een gedeelte van ca. 20 m. De lokethalplaat was beëindigd in de keerkamer (ca. 40 m).

3) Kokers Schijnpoort - Sport/Schijnpoort - Ten Eekho-velei

Uitgevoerd door de Tijd. Ver. Mecoma, volgens de schildmethode.

M.I.V.A. PRE-METRONET

-  IN DIENST
-  RUWBOUW VOLTOOID
-  AANVANG RUWBOUW 1986
-  NOG AAN TE BESTEDEN
-  RUWBOUW IN UITVOERING



31-12-1985

De schildkokers Schijnpoort - Sport/Schijnpoort - Ten Eekhovlei sluiten aan op de reeds uitgevoerde schildkokers Willibrordus - Schijnpoort, die het tracé van de Pothoekstraat en de Kerkstraat volgen en Elisabeth - Schijnpoort, die het tracé van de Handelstraat - Onderwijsstraat volgen.

De kokers Schijnpoort - Sport/Schijnpoort - Ten Eekhovlei hebben een totale lengte van 1.500 m en zijn op 23 m diepte gelegen voor wat de onderste kokers betreft en op 14 m diepte voor wat de bovenste kokers betreft.

Op 25 november werd met het boren van de onderste tunnel Schijnpoort - Ten Eekhovlei gestart.

4) Waterdichting van de buizendaken van de stations Drink, Zegel en Foorplein

Uitgevoerd door de hoofdaannemer van de ruwbouw, de Tijd. Ver. Mecoma.

5) Waterdichting van het buizendak van de overgangskoker Elisabeth - Lange Zavelstraat

Uitgevoerd door de hoofdaannemer van de ruwbouw, de Tijd. Ver. C.F.E. - Antwerpse Bouwwerken Verbeeck.

3. Financiering

1. Kredieten vastgelegd tijdens de vorige jaren

1964:	6.899.752 fr.
1965:	27.593.483 fr.
1966:	42.141.003 fr.
1967:	19.328.797 fr.
1968:	62.270.657 fr.
1969:	196.000.105 fr.
1970:	84.426.431 fr.
1971:	486.872.828 fr.
1972:	616.503.489 fr.
1973:	980.382.575 fr.
1974:	1.364.420.724 fr.
1975:	464.532.780 fr.
1976:	3.809.352.372 fr.
1977:	2.029.179.270 fr.
1978:	2.676.526.979 fr.
1979:	1.682.418.915 fr.
1980:	2.849.625.071 fr.
1981:	1.961.643.622 fr.
1982:	1.574.933.222 fr.
1983:	2.357.631.631 fr.
1984:	2.533.998.797 fr.

2. Kredieten vastgelegd in 1985

Werkingskosten:	89.981.781 fr.
Studies:	61.786.074 fr.
Ruwbouw:	316.070.886 fr.
Electromechanische uitrustingen:	556.838.125 fr.
Buiten visum:	1.833.499 fr.
Onteigeningen:	5.734.618 fr.
Verplaatsingen van installaties:	41.436.788 fr.
Verzekeringen:	9.878.074 fr.
M.I.V.A.:	72.655.386 fr.
Allerlei:	9.449.283 fr.
	<hr/>
	1.165.664.514 fr.

4. Public Relations

1. Bezoeken met begeleiding

1. De Antwerpse premetrowerken blijven nog steeds een ruime belangstelling genieten.

In het premetro-auditorium in het station Diamant of in een public-relationslokaal op één van de werven werden 106 groepen bezoekers ontvangen, dit ondanks het feit dat het schild praktisch niet in werking was.

2. Op dinsdag 21.5 brachten ± 140 deelnemers aan het U.I.T.P.-congres te Brussel een bezoek aan de Pre-metro te Antwerpen.

3. Opendeurdag 22.6

Aan de 4 km lange wandeling vanuit het Kruisstation Koningin Astrid naar station Stuivenberg via Handelstraat - Schijnpoort werd door ± 1.700 bezoekers deelgenomen.

Ook de doorlopende filmvoorstelling over ondergrondse bouwtechnieken kende een zeer groot succes. Het is algemeen gebleken dat vrijwel iedere bezoeker geïmponeerd was door de hoge techniciteit en de omvang van de realisaties, temeer daar van die werken bovengronds zo weinig te merken is geweest.

2. Plechtigheden

1. Eerstesteeenlegging van het station en keerlus Sport op 22 juni 1985 door de Heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., met bezoek aan de werven in de buurt van Schijnpoort.

Voornaamste elementen uit de toespraak van de Heer Minister H. De Croo.

In zijn gelegenheidstoespraak ging de Minister uitvoerig in op de talrijke verwezenlijkingen welke onder zijn leiding en met zijn akkoord en met de financiële steun van het Departement ten goede kwamen van M.I.V.A. sedert zijn ambtsaanvaarding.

Bovengronds werd lijn 12 verlengd tot het Wim Saerensplein; lijn 24 zelf loopt nu tot aan de grens met Wommelgem.

Voor de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer werd de Herentalsebaan herprofileerd. Op het eindpunt van de lijnen 2 en 4 te Hoboken werd de Kioskplaats aangelegd en een keerlus en een dubbele terminus verwezenlijkt op de Lelieplaats. Op verschillende kruispunten werden de verkeerslichten beïnvloed zodanig dat het openbaar vervoer voorrang krijgt in het algemeen verkeer.

Voor de wachtende reizigers aan de halten werd een informatiesysteem in dienst gesteld, dat de gebruikers van lijn 15 nu reeds kennen. Op een bord kunnen deze aldus aflezen binnen welke tijd een volgende tram kan verwacht worden aan hun halte. Dit systeem wordt nog dit jaar uitgebreid tot de lijn 2. Ook het autobuspark van M.I.V.A. kende een verjongingskuur. Nadat als tijdelijke oplossing 25 bussen bij de Brusselse vervoersmaatschappij werden aangekocht, volgde dan begin dit jaar een aankoop van 50 nieuwe bussen waarmee een uitgave van

230 miljoen fr. gepaard ging.

Tussendoor verwees de Minister eveneens naar de goedkeuring welke hij aan de N.M.V.B. verleende voor het uitrusten van een nieuw en modern autobusstation op de Franklin Rooseveltplaats.

De belangrijkste financiële inspanning van Verkeerswezen ging evenwel naar het *ondergrondse premetronet*. Van 1982 tot einde 1985 heeft de Minister ruim 9 miljard fr. kredieten toegekend voor de voortzetting en de afwerking van een sneltramnet te Antwerpen.

Op Linkeroever vordert de ruwbouw van het station Frederik van Eeden normaal. Hier wordt de werkruimte klaar gemaakt van waaruit de kokers onder de Schelde zullen geboord worden in de richting van het station Groenplaats. Deze werken zullen reeds over enkele maanden, tegen het einde van het jaar, starten.

Op Rechteroever krijgen de bezoekers van de open-deurdag gelegenheid om een wandeling te maken doorheen het ondergronds net dat de laatste jaren werd verwezenlijkt.

Voortschrijdend in de richting Schijnpoort werd de ruwbouw van de stations Handel en Stuivenberg voltooid. Vanuit de stations Willibrordus en Handel werden zonder hinder voor het bovengronds leven de kokers geboord naar Schijnpoort. Hierop aansluitend werd einde 1984 akkoord gegeven voor het boren van kokers in de richting van het Sportpaleis en naar Ten Eekhoevelei. Deze werken gaan samen met de vernieuwing van de spoorbrug te Schijnpoort. Bij deze gelegenheid wordt de weg over de volledige breedte verdiept zodat de hoogtebeperking onder de brug en de regelmatige aanrijdingen van deze brug weldra tot het verleden behoren.

Nabij de Ten Eekhoevelei werd een tweetal maanden geleden de uitrit van het ondergronds net verwezenlijkt.

De ruwbouw van het toekomstig station Schijnpoort werd eveneens onlangs aangevat.

Een andere uitrit van het ondergronds net is hier voorzien aan het Sportpaleis. Voor de talrijke bezoekers van het Sportpaleis aan de sport- en andere activiteiten wordt hier een halte gebouwd die hen tot aan de ingangdeuren zal brengen. De aannemer aan wie de werken werden toegewezen moet deze uitvoeren binnen een termijn van 40 kalendermaanden voor een bedrag van 472 miljoen fr.

Bij het overlopen van de verwezenlijkingen van de laatste jaren stelt men vast dat vooral aandacht werd besteed aan de afwerking van de as Linkeroever, naar het station Antwerpen-Centraal en verder in de richting van Schijnpoort.

Zoals reeds werd verklaard door de Minister bij de 1ste steenlegging van het station Frederik van Eeden op Linkeroever op 21 maart 1983 wil hij zo vlug mogelijk de inwoners van Linkeroever laten genieten van de snelheid en het comfort van de premetrolijn. Zoals de werken nu gestart zijn moet het mogelijk worden in 1988 met de tram onder de Schelde te rijden.

Hiermede is het premetronet nog niet voltooid.

In een *nabije toekomst* moeten nog belangrijke beslissingen genomen worden.

Een principieel akkoord werd reeds gegeven voor het boren van *tunnels op de Leien* tot voorbij het Gerechtshof. Na voltooiing maakt dit het mogelijk om ondergronds te rijden vanaf het Zuid naar de Turnhoutsebaan en naar de Herentalsebaan. De aanbestedingsdossiers zijn in opmaak. De uitgave is evenwel belangrijk en wordt geraamd tussen 1,5 en 2 miljard fr.

Er wordt nu nagegaan, rekening houdend met de werken in de andere steden, wanneer de nodige vastlegging het best zal kunnen geschieden.

Voor het premetronet wordt ook de aankoop van een nieuwe tram overwogen, welke reeds de *sneltram* wordt genoemd. Vermoedelijk wordt het een type met een grotere capaciteit dan de huidige voertuigen, onder de vorm van een geleed voertuig. De voeding kan technologisch gezien, iets bijzonder worden. Bij de opendeurdag in de werkplaats te Hoboken heeft men het proefrijtuig kunnen zien dat door M.I.V.A., samen met de constructeur, werd ontwikkeld.

De voeding van het tramnet gebeurt onder gelijkstroom. Door een elektronische transformatie kan de stroom omgezet worden in wisselstroom, welke dan een wisselstroommotor aandrijft. De bekomen uitslagen blijken bevrediging te geven. M.I.V.A. kan aldus aan de basis liggen van een nieuw spits-technologisch produkt dat ook in het buitenland afnemers zou kunnen kennen.

Voor het nieuwe materiaal dient ook de oprichting van een *nieuwe stel- en werkplaats* overwogen.

De opvatting van deze gebouwen zal afhankelijk zijn van de afmetingen en de karakteristieken van het nieuwe materieel dat zal aangekocht worden.

Een beslissing zal dus ook in een nabije toekomst moeten getroffen worden over de plaats van oprichting en de afmetingen van dit nieuwe gebouw.

2. Inhoudiging van de nieuwe trapverbinding tussen het premetrostation Diamant en het Centraal Station op 8 juli 1985 door de Heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T.

Voornaamste elementen uit de toespraak van de Heer Minister H. De Croo.

In zijn gelegenheidstoespraak wees de Minister op de noodzakelijkheid van een degelijke communicatie tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Een stationsplein met ruime parking en autobusstation is hiervoor de normale werkwijze. Waar deze gelegenheid niet bestaat moeten alle middelen aangewend worden om deze samenhang te verzekeren. Aldus wordt te Antwerpen op het nabijgelegen Franklin Rooseveltplein een modern autobusstation gebouwd met verschillende perrons en wachtlokalen voor de reizigers. Voor de reizigersbegeleiding zal een nieuw informatie-systeem worden ontworpen. Het verwezenlijken van een rechtstreekse verbinding

ding tussen het stedelijk vervoer en het spoor komt ook ten goede aan de 23.000 reizigers welke dagelijks in Antwerpen-Centraal opstappen. De huidige verbinding brengt de reizigers onmiddellijk van het premetrostation tot op de spoorperrons. De Minister wees op de technische moeilijkheden welke moesten overwonnen worden bij de uitvoering en welke door alle partijen betrokken bij de werken gunstig werden opgelost.

Hierbij werden ook de stationsdiensten betrokken. Zij hebben reeds af te rekenen met toegangsmoeilijkheden van het station door beschermingsmaatregelen, welke moesten getroffen worden rond de gevels wegens verwerking van de natuurstenen. Voor de herstellingswerken aan de gevels verklaarde de Minister dat onlangs reeds een aanbesteding heeft plaatsgehad voor een eerste fase van de renovatiewerken.

3. Kontakten

1. Permanente tentoonstelling

De permanente tentoonstelling in enkele lokalen van de lokethal in station Diamant blijft behouden.

2. Brochures

De premetrodienst gaf 3 nieuwe folders uit.

Brochure nr. 9 : «De premetroverbinding Antwerpen - Linkeroever» in 4 talen, waarin een beschrijving, plans en foto's over het projekt.

Brochure nr. 10: «De premetrolijn naar Linkeroever»: daarin wordt het projekt gesitueerd binnen het kader van de oeververbindingen; de beschrijving is uitgebreider dan in folder nr. 9.

Brochure nr. 11: «Ondergrondse Bouwwijzen»: het is een herwerkte uitgave van de vroegere brochure nr. 7.

3. Publikaties

- Ten behoeve van het 11de Kongres van de «International Society for Soil Mechanics and Foundation Engineering», dat gehouden werd te San Francisco in augustus 1985, werd, in samenwerking met de aannemers, een tekst ingediend over de bijzondere ondergrondse technieken, gebruikt bij de aanleg van de premetro te Antwerpen.

- In de uitgave «Tunnels et ouvrages souterrains» van AFTES nr. 69 - mei - juni 1985 werd een artikel gepubliceerd betreffende de aanleg van premetrokokers te Antwerpen onder gebouwen.

4. Voordrachten in binnen- en buitenland

Een afgevaardigde van B.S.D. Premetro heeft aan de volgende studiedagen of congressen meegewerkt en een voordracht gehouden:

- Firenze (Italië), 15 en 16 februari 1985.

Organisatie: Schepen van Transport en Verkeer van de Stad Firenze.

Voordracht B.S.D. betreffende de schildmethode, toegepast in Antwerpen.

- Praag (TsjechoSlowakije), van 1 tot 5 september 1985.

Organisatie: ITA - AITES «Underground structures in built up areas».

Voordracht B.S.D. betreffende het maken van dakplaten door middel van geperste buizen en de toepassing voor onderdoorgang onder belangrijke gebouwen.

- Brussel, 2 oktober 1985.

Organisatie: Koninklijke Belgische Vereniging van Ingenieurs en Industriëlen «het openbaar vervoer in België tegen het jaar 2000».

Voordracht B.S.D. betreffende de tramtunnel onder de Schelde.

- Brussel, 23 oktober 1985.

Organisatie: Belgische Vereniging voor ondergrondse Technieken en Stedebouw.

Voordracht: B.S.D. betreffende de toepassing van trillings- en geluidsisolatie in de Antwerpse premetro.

- Antwerpen, 24 oktober 1985.

Organisatie: Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging «Topografie, ruimte, evolutie en toekomstperspektieven».

Voordracht B.S.D. betreffende enkele topografische metingen voor de premetrowerken te Antwerpen.

- Antwerpen, oktober tot december 1985.

B.S.D. Premetro verleende medewerking aan de cursus Verkeerskunde, georganiseerd door de Antwerpse Verkeerspolitie.

Ontwerpteksten ter publikatie van de voorgedragen thema's werden telkens aan de organisatoren overgemaakt.

5. Studiereizen in het buitenland

Een afgevaardigde van B.S.D. Premetro woonde te Hannover (Duitsland), van 22 - 28 november 1985 het S.T.U.S.A.-congres bij (Studiengesellschaft für Unterirdische Verkerhsanlagen), met als onderwerp «Unterirdischen Bauen: Erfahrungen und Perspektiven».

6) Kontakten en adviezen metlaan Transurb Consult

De studiedienst verstreekte meerdere adviezen aan Transurb Consult in verband met projekten voor metro-aanleg te Dallas, Los Angeles en Athene.

Rollend Materieel

1. Trams

1. Nieuw materieel

Er werden geen nieuwe trams aangekocht: alle 166 trams (reeks 2000 - 2165) zijn nog steeds in dienst. De voorbereidende studies en besprekingen voor de bouw van een nieuwe generatie gelede trams gaan verder.

2. Onderhoud

- Een bandzaagmachine PEHAKA ROBOTOR 250 SUPER werd geleverd.
- Een I.B.M. personal computer PCG en een System Unit PC Portable met toebehoren werden aangekocht.
- Een vloerschuurmachine ADVANCE convertamatic type TRAC 380 BHD, werd geleverd.
- Een personenzoekinstallatie ERICSSON type EC 202 werd geïnstalleerd ter vervanging van de oude installatie.

3. Buitengewoon onderhoud

1. PCC 2070 - 2071 - 2072 werden volledig klaargemaakt voor de inbouw van de nieuwe Hasler-ontwaardingsapparaten zodat alle trams in orde zijn.
2. 14 trams kregen een hernieuwingsbeurt, waarbij in 9 trams ook de installatie voor het rijden in tunnels werd ingebouwd. Alle trams zijn thans aangepast voor premetrobedrijf.
Tevens werden bij de laatste 6 trams SCHARFENBERG-koppelingen geplaatst.
Alle wagens van de 3de, 4de en 5de reeks (2061 tot 2165) bezitten nu een koppelingsinstallatie.
3. 22 trams werden rood/wit geschilderd; dit brengt het totaal op 141. PCC 2126 (lekkertram) en 2146 (oase-tram) werden terug in rood/wit - combinatie in het verkeer gebracht.

4. Bij 8 trams werden de deuren voorzien van gevoelige boorden type BIRCHER wat het totaal op 126 brengt.
5. In functie van de banalisatie werden de achterdeuren van nog 14 wagen aangepast (totaal 51).
6. 21 trams werden volledig voorbereid voor banalisatie; dit brengt het totaal op 42.
7. Op 14 wagens werden noodbellen en het halteaanvraagstelsel aangepast; 38 wagens zijn nu zo uitgerust.
8. Op 14 wagens werd het nieuwe type antislipvloer geplaatst; wat het totaal op 47 brengt.
9. Op 14 trams werd een nieuw type deurmechanisme geplaatst; het totaal aantal alzo uitgeruste wagens bedraagt 17.
10. Op 22 trams werd het regelmechanisme van de bestuurderszetel aangepast; dit brengt het totaal op 24.
11. PCC 2050 met wisselstroomaandrijving en volledige elektronische sturing werd verder in exploitatie ingezet, teneinde vooral de duurzaamheid van het experimentele systeem uit te testen.

2. Autobussen

1. Nieuw materieel

Op 21 maart werd bij de constructeur JONCKHEERE te Roeselare een bestelling geplaatst voor 50 autobussen, met Mercedes-motorisatie.

Waar vroeger de klemtoon bij de bouw van een bus meer lag op het technisch vlak dan op het comfort voor de reiziger, werd bij het ontwerp van deze bus gestreefd naar een maximum niveau op beide vlakken: de hedendaagse reiziger verlangt een veel hoger comfort dan vroeger.

Voor naamste kenmerken van de bus:

lengte: 11,85 m
breedte: 2,49 m
hoogte: 3,21 m
gewicht rijklaar: 9.675 kg
max. toegelaten gewicht: 16.500 kg
wielbasis: 5,50 m
capaciteit: 35 zitplaatsen en 58 staanplaatsen
2 dubbele deuren: opening 1,34 m, vrije doorgang: 1,20 m met gevoelige deurboorden en opstaptreden
buitenbekleding in gekleefd polyester
dubbele gekleurde beglazing, gelaagde frontruit
plintverwarming met convectoren
motor: Mercedes MB 407 L, 6 cilinders, 11.413 cc met automatische versnellingsbak MB W 3D080 R
toepassing van TEC-microprocessor voor deurbediening en voorzien voor computerdiagnose.

Het prototype 1001 werd aan de pers voorgesteld op 30 september. Uitgebreide testen leverden een aantal noodzakelijke wijzigingen op o.a. voor de bediening der deuren, de pedalen en enige elektrische of pneumatische bedieningen.

De levering van de reeks is voorzien vanaf februari 1986.

2. Onderhoud

Het onderhoud van de bussen stelt steeds groter wordende problemen door de hoge ouderdom, de verregaande slijtage en de moeilijkheden om nog passende wisselstukken te bekomen.

Hierdoor kon het normaal geplande nazichtbeurtsysteem niet meer volledig opgevolgd worden.

De toestand van het wagenpark is als volgt:

reeks	in dienst	in vgl. met 1984	bouwjaar	gemiddeld aantal afgelegde km.
531 - 560	15	- 2	1968	777.000
561 - 575	3	- 5	1970	723.000
576 - 590	10	- 1	1971	706.000
591 - 610	18	- 2	1972	655.000
611 - 625	15	-	1975	505.000
626 - 645	20	-	1976	490.000
646 - 662	17	-	1977	483.000
428 - 483	25	+ 6	69 - 70	437.000

Koploper is bus 558 met meer dan 800.000 km.

3. Buitengewoon onderhoud

1. Het gebruik van de vermogenreinstallatie Zöllner C500 AC leidde tot enige opvallende resultaten: het werd mogelijk systematische fouten op te sporen, verder kon men de automatische versnellingsbakken nauwkeuriger afstellen met als gevolg meer vermogen, minder verbruik en minder koelingsproblemen. Door het hercalibreren verhoogde het rijcomfort, het onderhoud daalde, en de bedrijfszekerheid verhoogde eveneens.
2. Alle bussen van de reeks 428 - 483 werden volledig met radiofonie uitgerust.
3. 2 nieuwe schroefcompressoren (lage druk) en 2 zuigercompressoren (hoge druk) werden in gebruik genomen.
4. 3 ondergrondse tanks werden op de parking vervangen.
5. De oude stoominstallatie werd vervangen door een systeem van ketel met aardgasbrander en stralingspanelen.
6. 8 bussen die revisie koetswerk kregen werden in de rood/witte kleurencombinatie geschilderd.

4. Slopen van rollend materieel

10 bussen werden buiten dienst gesteld:

bussen definitief buiten dienst	bussen buiten dienst gesteld
25/2 bus 532	2/10 bus 603
30/9 bus 553	28/10 bus 602
30/9 bus 571	27/11 bus 562
30/9 bus 574	18/12 bus 570
30/9 bus 575	
30/9 bus 576	

5. Samenstelling wagenpark

Bussen 123: reeks 531 - 662

behalve: 532 - 537 - 539 - 542 - 544 -
546 - 548 - 549 - 550 - 552 -
553 - 554 - 556 - 557 - 559 -
561 - 562 - 565 - 566 - 567 -
568 - 570 - 571 - 572 - 573 -
574 - 575 - 576 - 580 - 581 -
582 - 583 - 602 - 603

reeks 428 - 483: 25 bussen

Het prototype 1001 werd nog niet in dienst gesteld maar stond ter beschikking van de technische dienst voor verder onderzoek en voor onderricht.

*Exploitatie***1. Overzicht van de bedrijvigheid**

In hoofdstuk 2 «Beschouwingen over de exploitatie» werd duidelijk aangetoond dat de jaarlijkse tendens van het reizigersverloop onder invloed van het uurtarief, niet weerspiegeld wordt in het aantal getelde reizigers.

De gratis overstap van reizigers wordt weliswaar gecontroleerd maar niet geregistreerd. Reizigers met rittenkaart moesten voorheen een tweede keer hun kaart ontwaarden; met het huidige systeem is dit niet meer

nodig, en uiteraard vervalt ook het automatisch tellen. Bijgevolg is de bezetting van de rijtuigen alleszins belangrijker groter dan het aantal vastgestelde ontwaardingen. Vermits men met het uurtarief de reis mag onderbreken, komt het ook meermaals voor dat een reiziger zelfs een tweede keer overstapt binnen het uur. Deze faciliteit stimuleert het openbaar vervoer ten zeerste.

Gebaseerd op de oude berekeningswijze zou de maatschappij een reizigersverlies geleden hebben, zoals vermeld in volgende tabel:

1. Evolutie van het aantal reizigers

	1984	1985	% ± in 1985 t.o.v. 1984	% van het totaal in 1985
reizigers met kaartje	6.892.660	6.370.274	- 7,58	11,66
reizigers met rittenkaart	23.693.418	23.961.475	+ 1,13	43,85
Subtotaal 1	30.586.078	30.331.749	- 0,83	
reizigers met A.A.A.	13.955.947	12.905.734	- 7,53	23,61
reizigers met schoolabonnement	11.486.970	11.411.280	- 0,66	20,88
Subtotaal 2	25.442.917	24.317.014	- 4,43	
Totaal	56.028.995	54.648.763*	- 2,46	
<i>Extra diensten</i>	<i>152.637</i>	<i>87.540</i>	<i>- 42,65</i>	
TOTAAL	56.181.632	54.736.303	- 2,57	

* waarvan tramlijnen 34.520.360 of 63,17%
buslijnen 20.128.403 of 36,83%

2. Evolutie van het aantal afgelegde kilometers:

	1984	1985	% ± in 1985 t.o.v. 1984
tramlijnen	6.474.924,6	6.477.237,6	+ 0,04%
buslijnen	7.083.425,2	7.414.681,4	+ 4,68%
Totaal	13.558.349,8	13.891.919,0	+ 2,46%

3. Omloop lengte der lijnen op 2.1.86

1. Tramlijnen

Lijn	Lengte H + T in m	Aslengte in m
2	19.009*	9.504,5
3	13.173	6.586,5
4	14.231	4.957,8
7	14.855	7.427,5
8	14.981	5.769,5
10	11.384	3.802,1
11	12.425	2.273,5
12	27.160	9.464,6
15	15.675*	86,9
24	16.474	3.199,3
TOTAAL	159.367	53.072,2

* waarvan 5.111 in premetro: Belgiëlei-Groenplaats: 2.675 en Groenplaats-Belgiëlei: 2.436.

2. Buslijnen

Lijn	Lengte H + T in m	Aslengte in m
1	24.534	12.267
6	13.432	6.716
9	16.608	7.240
13	6.452	2.682
16	19.268	8.864
17	20.488	9.292
18	15.864	6.347
19	17.682	8.164
20	18.070	8.499
23	21.284	7.202
25	21.606	6.267
25bis	23.306	4.429
26	23.304	6.202
27	20.226	824
28	15.454	6.801
31	18.970	6.962
32*	19.872	6.640
33	43.228	17.258
34	13.216	6.608
35*	22.120	9.596
36*	15.528	6.261
37*	24.706	6.935
38*	31.226	13.368
Totaal MIVA-lijnen	352.992	132.624
*Totaal verpachte lijnen	113.452	42.800
ALGEMEEN TOTAAL	466.444	175.424

3. Omlooptijd van de alternatieve reizen

Buslijn 1	: Zuid-Rijnkaai	9.572 m
Buslijn 16	: verkorte ritten Centraal Station-Luchthaven	7.422 m
Buslijn 17	: verkorte ritten Centraal Station-U.I.A.-Campus	16.732 m
Buslijn 19	: ritten via Industriewijk Deurne	18.880 m
	verkorte ritten Wenigerstraat-Ruggeveldlaan	14.710 m
Buslijn 20	: verkorte ritten Ruggeveldlaan-Wenigerstraat	14.622 m
Buslijn 25	: verkorte ritten Groenplaats-U.I.A.-Campus	17.850 m
Buslijn 25bis	: verkorte ritten Groenplaats-Prins Boudewijnlaan/Floralienlaan	21.260 m
Buslijn 27	: verkorte ritten Centraal Station-Prins Boudewijnlaan/Floralienlaan	18.180 m
Buslijn 32	: verlengde ritten Centraal Station-Edegem wijk Buizegem	23.222 m
Buslijn 36	: verlengde ritten via Strand	15.817 m

4. Wijzigingen in de exploitatie

Buslijn 33: 2.1

Teneinde de bereikbaarheid van het Jan Palfijnziekenhuis te Merksem te verhogen, werd de reisweg van lijn 33, in beide richtingen, als volgt uitgebreid: vanaf Kroonplein via Catershoflaan - Lange en Korte Bremstraat - Laaglandlaan en verder de bestaande reisweg.

Buslijn 38: 11.2

Teneinde de lege ritten tussen de garage van de N.V. DE POLDER en Berchem Station te «commercialiseren» werd lijn 38 verlengd tot Merksem over volgende reisweg:

Berchem Station - Binnensingel - Schijnpoortweg - Minister Delbekelaan - Bredabaan - Fr. de l'Arbreiaan.

Buslijn 38: 15.4

Om tegemoet te komen aan het verzoek van het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen om de woonkern van Linkeroever te bedienen met lijn 38 werd deze lijn op Linkeroever verlengd via de Blancfloerlaan tot de Voetgangerstunnel. Tegelijkertijd werd de frequentie van 1 uur op 20 minuten gebracht.

Tramlijn 7: 26.9

Ingevolge het aanleggen van een keulus rond het vroegere Tolhuis werd de eindpunthalte van lijn 7 verplaatst van St.-Pietersvliet 19/21 naar St.-Pietersvliet t.h.v. huisnr. 12.

5. Vakantiebuslijn 20 ZOO - FLANDRIA

Evenals vorige jaren werd deze speciale buslijn ingelegd met Pasen, Pinksteren en in de maanden juli en augustus.

Het aantal reizigers beliep 32.674, dit is een stijging met 15,26%.

2. Tarieven:

Krachtens de maatregelen voorzien in het K.B. nr. 174 van 30.12.1982, omtrent de jaarlijkse aanpassing

van de tarieven, werden deze vanaf 14 januari verhoogd.

Samen met de tariefindexering wordt het uurtarief ingevoerd. Dit betekent een ware doorbraak op het gebied van samenwerking met de Buurtspoorwegen doordat de reiziger nu met één vervoerbewijs gratis kan overstappen van de ene lijn op de andere, van M.I.V.A. of van de N.M.V.B.

Het biljet of rittenkaart blijft één uur geldig na de ontwaarding ervan. Dit gebeurt bij M.I.V.A. machinaal, bij de N.M.V.B. manueel met een stempel.

Het uurtarief wordt toegepast binnen het stadsnet, en voor verplaatsingen vanuit het stadsnet naar het voorstadsnet en omgekeerd.

stadsnet: M.I.V.A. en N.M.V.B.: het valt samen met de M.I.V.A. perimeter, het omvat de distrikten Antwerpen, Berchem, Borgerhout, Deurne, Hoboken, Merksem en Wilrijk, en de gemeenten Edegem en Mortsel.

UURTARIEF met enkel biljetten en 8-rittenkaarten van beide maatschappijen.

voorstadsnet: N.M.V.B.: het omvat een gedeelte van het district Ekeren en een gedeelte van de gemeenten Borsbeek, Braschaat, Schoten, Wijnegem en Wommelgem.

UURTARIEF met 7-rittenkaarten van beide maatschappijen.

De reiziger moet steeds in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs van die maatschappij waarmee hij zijn verplaatsing aanvangt.

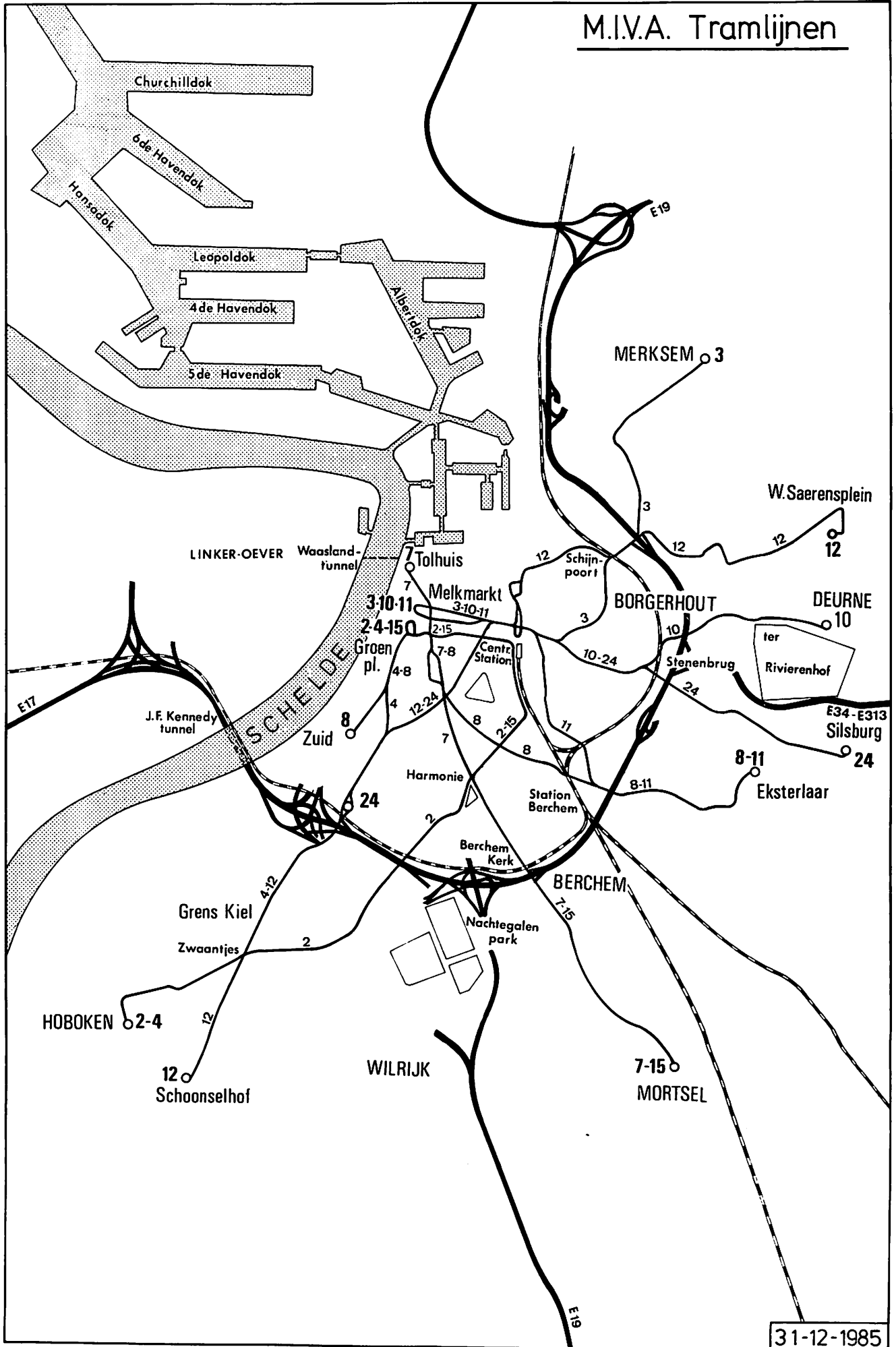
De gratis overstap geldt niet voor een terugrit: noch met dezelfde lijn, noch met een andere lijn die dezelfde reisweg volgt. Het is echter wel toegelaten de reis te onderbreken.

Bij de overstap moet de reiziger zijn vervoerbewijs ter controle voorleggen aan de bestuurder.

Voor de informatie van het publiek werd een speciale folder uitgegeven met een oplage van 20.000 exemplaren.

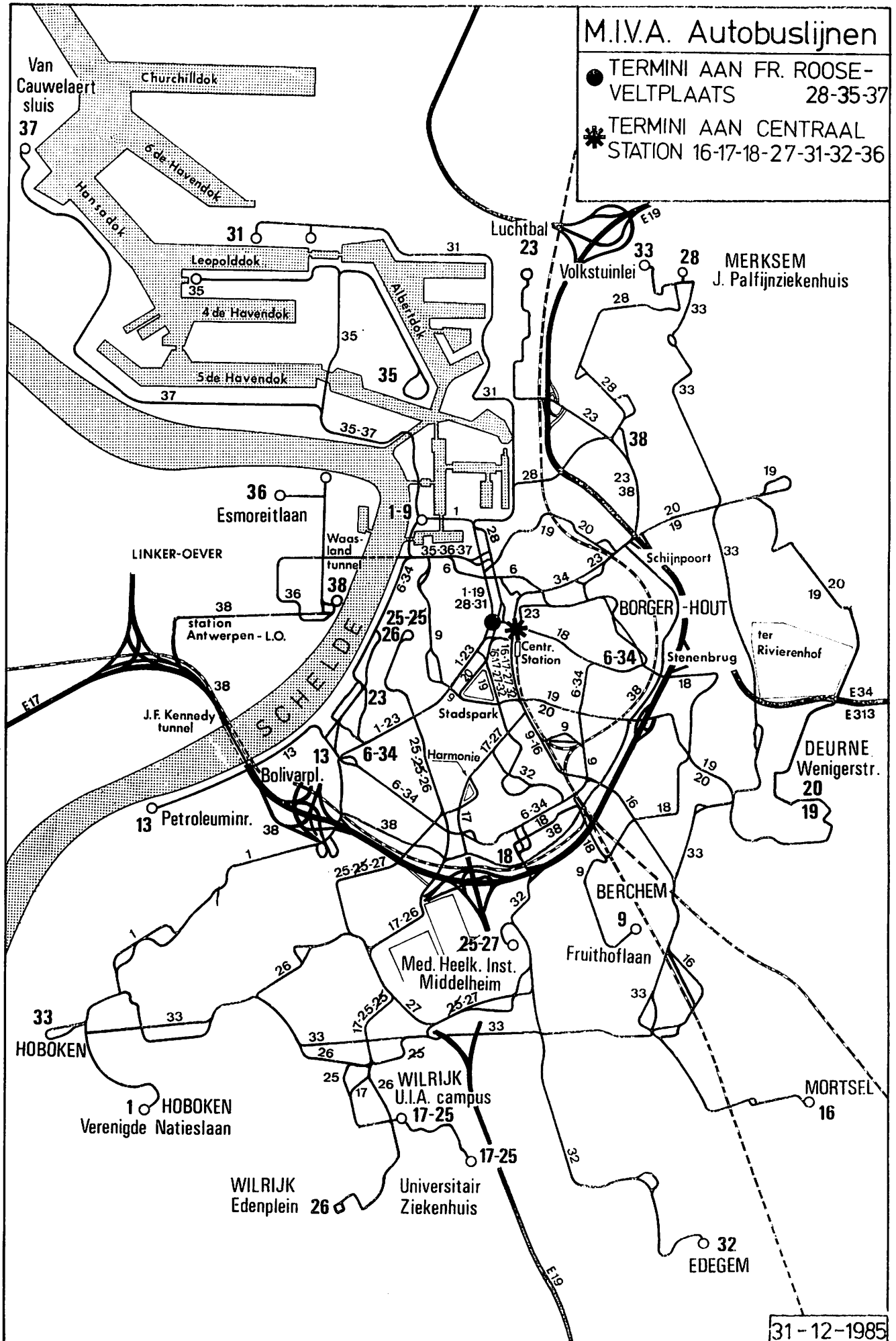
Volgende prijzen waren van kracht:

M.I.V.A. Tramlijnen



M.I.V.A. Autobuslijnen

- TERMINI AAN FR. ROOSEVELTPLAATS 28-35-37
- * TERMINI AAN CENTRAAL STATION 16-17-18-27-31-32-36



	tot 13.1.1985	vanaf 14.1.1985
1. Algemeen Abonnement		
per maand	735	790
per jaar	7.350	7.900
2. Junior/senior Abonnement		
per maand	625	670
per jaar	6.250	6.700
3. Schoolabonnementen		
- Netabonnement		
per kwartaal	1.700	1.800
per jaar (12 maanden)	4.470	4.750
- Lijnabonnement (uitsluitend jonger dan 18 jaar)		
per kwartaal	1.385	1.460
per schooljaar (10 maanden)	3.730	3.950
4. 8-rittenkaart	120	
5. Kaartjes		
- rechtstreekse rit (kaartje A)	27	-
- overstaprit (kaartje B)	32	afgeschaft
- uurtarief		
a) stadsnet - enkel biljet	-	29
- 8-rittenkaart	-	135
b) voorstadsnet - 7-rittenkaart	-	160
6. Kaarten in verdelingsapparaten		
- 1 rechtstreekse rit	27	29
- 2 rechtstreekse ritten	54	afgeschaft
7. Toeristenkaart		
- geldig voor 1 kalenderdag	75	80
- geldig voor 24 uren	120	130
- geldig voor 2 opeenvolgende kalenderdagen	130	140

Voorverkoop van rittenkaarten

	1981	1982	1983	1984	1985
aantal verkooppunten	285	303	324	355	381
% kaartenverkoop door derden	79,01	78,56	80,51	84,21	82,76
% kaartenverkoop door M.I.V.A.	20,99	21,44	19,49	15,79	17,24

De openingsuren van de 10 M.I.V.A.-kantoren bleven in 1985 ongewijzigd.

Aantal verstrekte abonnementen

	1981	1982	1983	1984	1985
School					
jaarlijkse	11.379	11.014	9.386	9.741	9.745
driemaandelijkse	5.347	5.183	4.442	4.397	5.191
verlenging vakantieperiode	1.173	1.208	-	-	-
A.A.A					
maandelijkse	60.813	60.502	57.498	55.357	48.779
jaarlijkse	3.305	3.588	3.523	3.285	2.843
Junior/Senior					
maandelijkse	36.191	35.691	32.645	30.662	25.643
jaarlijkse	2.272	2.466	2.476	2.456	2.328

*Ongevallen***1. Aanrijdingen met derden**

Het aantal aanrijdingen nam toe ten opzichte van 1984, hoewel men nog ver beneden de gemiddelden in de jaren 1979 - 81 blijft. Toch is er nog een tweede ongunstig facet: men kan voor de stijgende tendens geen specifieke oorzaak aanduiden. Aanwerving van nieuw personeel kan een toename verklaren maar zeker niet in die mate. Men kan zelfs geen verband leggen met ongunstige weersomstandigheden: in de droge en warme oktobermaand moest men tot op één na het hoogste maandcijfer boeken; dat is 20% meer dan het

aantal in november toen vroeg winterweer onverwacht veel sneeuw bracht.

Zonder voorop te lopen op verder onderzoek van de gegevens, toont deze omstandigheid duidelijk aan dat het voorkomen van ongevallen met tram of bus, geen zaak is voor de maatschappij alleen; integendeel mag men zelfs stellen dat de maatschappij met eigen campagnes nagenoeg een maximaal resultaat heeft behaald. Nog betere resultaten kan men bereiken door maatregelen van andere instanties.

Volgende tabel geeft de evolutie:

1. Aantallen:

	1979	1982	1983	1984	1985	% t.o.v. 1984
met trams	1564	909	717	795	850	+ 6,9%
met bussen	509	344	285	311	364	+ 17 %
met dienstwagens	54	31	28	30	48	+ 60 %
TOTAAL	2127	1284	1030	1136	1262	+ 11,1%

Per miljoen afgelegde kilometers

	1979	1982	1983	1984	1985
trams	206	140	121	123	131
bussen	89	62	51	55	62
net	155	104	87	91	98

2. Oorzaken

	1979	1982	1983	1984	1985
1. Dwarsend verkeer	283	173	161	150	176
2. Afbuigend verkeer	468	251	159	173	155
3. Afwijking in de richting van de sporen	151	163	147	169	167
4. Te dicht bij de sporen parkeren	268	201	97	100	71
5. Plots stoppen of stilstaan in de spoorzone	181	86	62	109	77
6. Andere	776	410	404	435	616
Totaal	2127	1284	1030	1136	1262

Hoewel er een verschuiving is bij de voornaamste oorzaken, toch is de grootteorde nagenoeg dezelfde gebleven in de loop der laatste jaren. Men zou kunnen stellen dat de andere weggebruikers niet veel geschaafd hebben aan hun rijgedrag. Het toont nogmaals aan dat men door andere maatregelen een daling moet trachten te bereiken. Binnen de maatschappij moeten de inspanningen blijven doorgaan: dat was trouwens één van de grondslagen voor het draaien van een video-film over de veiligheid (cfr. hoofdstuk 3, §6),

Zoals te verwachten zijn de tramlijnen met weinig eigen baanvakken koplopers voor het aantal aanrijdingen. De opmerkelijke toename op tramlijn 12 houdt geen verband met werfzones, vermits bij tramlijn 3 het aantal zelfs licht daalde. Derde in rang is lijn 24; tramlijn 11 kende eveneens een sterke toename van bijna 20% en staat op de 4de plaats. Bij de buslijnen zijn er belangrijke stijgingen bij lijnen 25, 23, 19 en 28.

Verder onderzoek moet toelaten specifieke maatregelen te treffen.

2. Persoonlijke ongevallen

1. Aantallen

	1979	1982	1983	1984	1985
op trams	207	147	156	155	159
op bussen	166	174	156	159	159
Totaal net	373	321	312	314	318

Zoals vroeger vormt evenwichtsverlies bij noodremming of remmen, bij in- en uitstappen en bij vertrek meer dan de helft van het totaal. Vermits de aantallen op hetzelfde niveau blijven, is het noodzakelijk een campagne op touw te zetten.

In het afgelopen boekjaar moest men 2 persoonlijke ongevallen met dodelijke afloop betreuren.

3. Dienstonderbrekingen

Het aantal dienstonderbrekingen, veroorzaakt door factoren buiten het bedrijf, nam met meer dan de helft

toe in vergelijking met 1984. De stijging is vooral te verklaren door het feit dat in 1985 praktisch alle genoemde gevallen werden geïnventariseerd, in tegenstelling met het verleden: toen werd aan gevallen met klein oponthoud minder gevolg gegeven.

Volgende tabel geeft een overzicht:

1. Aantallen

	1984	1985	% verschil
1. Foutief geparkeerde wagens	728	1075	+ 47,7%
2. Aanrijdingen tussen derden in de spoorzone	47	70	+ 48,9%
3. Allerlei	53	129	+ 143,4%
Totaal	828	1274	+ 53,9%

2. Aantal betrokken rijtuigen

	1984	1985	% verschil
1. Foutief geparkeerde wagens	1478	1694	+ 14,6%
2. Aanrijdingen tussen derden in de spoorzone	137	157	+ 14,6%
3. Allerlei	128	301	+ 135,2%
Totaal	1743	2152	+ 23,5%

3. Geleden oponthoud in minuten

	1984	1985	% verschil
1. Foutief geparkeerde wagens	20.498	20.111	- 1,9%
2. Aanrijdingen tussen derden in de spoorzone	2.375	2.542	+ 7,0%
3. Allerlei	2.358	5.972	+ 153,3%
Totaal	25.231	28.625	+ 13,5%

INHOUDSTABEL

Samenstelling van de Raad van Beheer, het Beheerscomité en het College van Commissarissen op 31 december 1985	blz. 5
Hoofdstuk 1 - Raad van Beheer - Beheerscomité - College van Commissarissen	blz. 9
Hoofdstuk 2 - Algemene beschouwingen	blz. 10
Hoofdstuk 3 - Personeel	blz. 13
Hoofdstuk 4 - Vaste goederen	blz. 16
Hoofdstuk 5 - Het Premetronet	blz. 19
Hoofdstuk 6 - Rollend Materieel	blz. 27
Hoofdstuk 7 - Exploitatie	blz. 29
Hoofdstuk 8 - Ongevallen	blz. 35
Hoofdstuk 9 - Uitslagen van de exploitatierekening	blz. 38
Hoofdstuk 10 - Jaarrekening per 31 december 1985	
1. Balans	blz. 42
2. Resultatenrekening	blz. 44
3. Toelichting	blz. 46
Verslag van het College van Commissarissen aan de Algemene Vergadering der deelgenoten van 26 mei 1986	blz. 53

**VERSLAG
VAN HET
COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
AAN DE ALGEMENE VERGADERING
VAN 26 MEI 1986**

Mevrouwen, Mijne Heren,

In het kader van het ons toevertrouwde mandaat en de wettelijke en statutaire voorschriften desaangaande, hebben wij de eer verslag uit te brengen over de vervulling van onze opdracht gedurende het boekjaar 1985.

De magazijnen en voorraden werden door middel van steekproeven nagezien.

De balans en de resultatenrekening per 31 december 1985, thans aan uw goedkeuring onderworpen, zijn in overeenstemming met de regelmatig gevoerde boekhouding.

Wij danken hierbij de Directie en de dienst van de boekhouding voor de medewerking die ons verleend werd.

Op basis van de door ons uitgevoerde controles, verklaren wij dat de balans en de resultatenrekening een getrouw beeld verschaffen van de toestand van de onderneming per 31 december 1985.

Derhalve hebben wij de eer de Algemene Vergadering voor te stellen de balans en de resultatenrekening voor het jaar 1985, zoals ze door de Raad van Beheer worden voorgelegd, als dusdanig goed te keuren.

Antwerpen, 18 maart 1986

Het College van Commissarissen

G. HAELEWAETERS

C. PUTSEYS

P. GIELENS

toe te voegen namelijk:

- tegemoetkoming van de staat in de bedrijfsresultaten
- tegemoetkoming van de staat in de financiële en uitzonderlijke resultaten.

Op de rekening «tegemeetkoming van de staat in de bedrijfsresultaten» worden de staatstussenkomsten in het bedrijfsverlies geboekt, daar waar de tussenkomst van de staat in de intresten wordt geboekt op de rekening «tegemeetkoming van de staat in de financiële en uitzonderlijke resultaten».

Deze wijze van boeken heeft onze maatschappij overgenomen en komt ongewijzigd voor in de jaarrekening van 1985. Voor wat de andere posten uit de jaarrekening betreft, werd rekening gehouden met het K.B. van 12 september 1983 tot wijziging van het K.B. van 8 oktober 1976 met betrekking tot de jaarrekening van de onderneming.

XXII. Bekendmaking van de uittreksels der akten van oprichting en van wijziging der statuten

De akte van oprichting van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, verleden voor de Minister van Verkeerswezen op 10 oktober 1962, werd goedgekeurd bij K.B. van 21 december 1962 (Belgisch Staatsblad van 25 december 1962), waardoor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen werkend onder de statuten gevoegd bij de wet van 22 februari 1961 (Belgisch Staatsblad van 28 februari 1961) en als Publiekrechtelijke Vereniging met Rechtspersoonlijkheid, de exploitatie van het Antwerpse tram- en busnet kreeg toevertrouwd vanaf 1 januari 1963.

De artikels 43 en 46 van de statuten, gevoegd bij de oprichtingsakte van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen werden gewijzigd, ingevolge een beslissing genomen met eenparigheid van stemmen door de buitengewone algemene vergadering der aandeelhouders van de «Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen» gehouden

op 28 september 1970 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 2 december 1970 (Belgisch Staatsblad van 15 december 1970).

Bij koninklijk Besluit van 20 maart 1978 (Belgisch Staatsblad van 15 september 1978) werden de voorwaarden bepaald van de afkoop door de Staat vanaf 1 januari 1978 van de vroegere concessiehouders in het maatschappelijk kapitaal van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer. De Belgische Staat heeft aldus in 1978, 11.500 maatschappelijke aandelen B afgekocht van de N.V. Electrafina volgens de voorwaarden van dit Koninklijk Besluit.

Ingevolge de beslissing genomen door de buitengewone algemene vergadering van de «Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen» gehouden op 29 mei 1978 en het Koninklijk Besluit van 20 juli 1978 (Belgisch Staatsblad van 15 september 1978) werden de gewijzigde statuten goedgekeurd. De wet van 22 december 1977 betreffende Budgettaire Voorstellen 1977-1978 artikel 172 (Belgisch Staatsblad van 24 december 1977), machtigde de Koning om de voorwaarden te bepalen van de afkoop van de inbreng der vroegere concessiehouders in het maatschappelijk kapitaal en de wijzigingen hiervoor aan de statuten goed te keuren.

Bij Koninklijk Besluit van 31 december 1983 (Belgisch Staatsblad van 7 januari 1984) worden de artikelnummers 1, 5, 7, 11, 13 en 28 gewijzigd, en waarbij tevens de duur van de concessies en machtigingen, verleend aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen bij toepassing van de wet van 22 februari 1961, wordt verlengd tot 31 december 1985.

Bij Koninklijk Besluit van 10 december 1985 (Belgisch Staatsblad van 8 januari 1986), dat in werking treedt op 1 januari 1986, wordt de duur van de concessies en machtigingen verleend aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, bij toepassing van de wet van 22 februari 1961 opnieuw verlengd met twee jaren.

XVI. Andere taken en belastingen ten laste van derden

	1985	1984
A. Belasting over de toegevoegde waarde in rekening gebracht:		
- aan de onderneming (aftrekbaar)	87.452.558	88.096.216
- door de onderneming	71.568.825	67.894.827
B. De ingehouden bedragen ten laste van derden		
- bedrijfsvoorheffing	211.001.052	199.355.592

XVII. Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

- De goederen en waarden gehouden door derden in hun naam maar ten bate en op risico van de onderneming:

Consignatiehouders van vervoerbewijzen: 13.297.500

- Verplichtingen wegens geplaatste bestellingen:

Borgstellingen: 38.932.378

- Aanvullend pensioenstelsel:

1. Personeel van de maatschappij:

Volgens de bepalingen van het reglement der aanvullende rustgelden, werd een verdelingsstelsel van aanvullende rustgelden op het wettelijk pensioen aan de oprustgestelden en hun rechthebbenden ingesteld volgens het stelsel der mutualiteit.

De financiering gebeurt enerzijds door inhouding van 4,5% op het gedeelte van het brutoloon van het personeel dat het maximum, vastgesteld door de wet op de maatschappelijke zekerheid voor de berekening der bijdragen overschrijdt, en anderzijds door stortingen van de maatschappij.

Het verschil tussen de te betalen aanvullende rustgelden en de opbrengsten, wordt jaarlijks opgenomen in de resultatenrekening, ingevolge toelating van het Ministerie van Verkeerswezen.

2. Ten voordele van het personeel van de Bijzondere Studiedienst voor de Premetro, werd een groepsverzekeringskontraakt afgesloten met de Belgische Nationale Assurantiekas-Assubel.

XIX. Financiële betrekkingen met bestuurders en zaakvoerders

D. Rechtstreekse bezoldigingen ten laste van de resultatenrekening:

- Beheerders en commissarissen 745.874

XX. Waarderingsregels

De waarderingsregels werden opgesteld binnen het kader van de wettelijke bepalingen van het K.B. van 8 oktober 1976.

- Materiële vaste activa:

Van al de in de materiële vaste activa opgenomen goederen werd een gedetailleerde inventaris opgesteld.

Ze worden gewaardeerd tegen hun inbrengwaarde, aanschaffingsprijs of hun vervaardigingsprijs. Wanneer hun aanvangswaarden niet werden teruggevonden werden ze geschat.

De materiële vaste activa waarvan de aanschaffing met eigen middelen wordt gefinancierd, worden in-

tegraal afgeschreven tijdens het boekjaar. De afschrijving van de vaste materiële activa die door leningen worden gefinancierd, wordt gedaan volgens het aflossingsritme van de leningen, omdat de dotatie ten laste van de resultatenrekening zodanig wordt berekend dat zowel de interesten als de aflossingsschijven van de leningen worden gedekt.

- Financiële vaste activa:

Worden gewaardeerd tegen aanschaffingsprijs. Tot waardevermindering zal worden overgegaan in geval van duurzame ontwaarding.

- Voorraden:

a. De grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde volgens de methode van de voortschrijdende gemiddelde maandprijzen.

b. De goederen in bewerking worden gewaardeerd aan de vervaardigingsprijs met inbegrip van het evenredig deel van de onrechtstreekse produktiekosten.

- Vorderingen:

Worden gewaardeerd aan de nominale waarde.

Tot waardeaanpassing zal worden overgegaan volgens de feitelijke toestand.

- Voorzieningen voor risico's en kosten:

Alleen worden hier geboekt voorzieningen om naar hun aard duidelijk omschreven risico's voor verliezen of kosten te dekken die op balansdatum waarschijnlijk of zeker zijn, doch waarvan het bedrag niet vaststaat.

- Schulden:

Gewaardeerd aan de nominale waarde.

Tot waardeaanpassing zal worden overgegaan volgens de feitelijke toestand.

Vreemde valuta worden omgerekend aan de koers op datum van boeking.

Schulden van leasing worden gevormd door de som van de kapitaalsbestanddelen, die de geleasede investeringen reconstitueren.

- Al de andere posten van het activa en passiva zijn vermeld aan hun boekwaarde.

XXI. Voorstelling van de jaarrekening

Bij brief van 15 december 1978, gericht aan de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, Gulden Vlieslaan te 1060 Brussel heeft het Ministerie van Economische Zaken de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent toestemming verleend om aan het gedeelte «Resultaat van het boekjaar» van de Resultatenrekening twee rubrieken

XII. Bedrijfsresultaten

	1985	1984
C. Personeel:		
1. Gemiddeld bestand		
- arbeiders	1.013	1.005
- bedienden	225	229
- directiepersoneel	19	16
	<hr/>	<hr/>
	1.257	1.250
	<hr/>	<hr/>
2. Kosten (II.C)		
- bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	799.955.810	767.475.434
- patronale bijdragen voor sociale verzekeringen	436.695.496	391.178.932
- patronale bijdragen voor buitenwettelijke verzekeringen	5.885.247	5.652.040
- andere personeelskosten	52.859.760	54.694.728
- pensioenen	92.343.716	89.556.124
	<hr/>	<hr/>
	1.387.740.029	1.308.557.258
	<hr/>	<hr/>
D. Waardeverminderingen:		
2. Op handelsvorderingen (II.E)		
- geboekte	137.482	45.350
- teruggenomen		
	<hr/>	<hr/>
	137.482	45.350
	<hr/>	<hr/>
E. Voorzieningen voor risico's en kosten (II.F)		
- toevoegingen	22.201.503	16.656.000
- bestedingen en terugnemingen	-16.656.000	
	<hr/>	<hr/>
	5.545.503	16.656.000
	<hr/>	<hr/>
F. Andere bedrijfskosten:		
Belastingen en taksen op de bedrijfsuitoefening (II.G)	1.572.593	1.465.924
	<hr/>	<hr/>
XIII. Financiële resultaten		
B. Geactiveerde intresten en financiële kosten (V.A.)	114.286.165	125.415.102
	<hr/>	<hr/>
D. Andere financiële kosten (V.C)		
- intresten op kredietopening	111.883	231.272
- commissie op kredietopening		992.150
- bank- en girokosten	292.714	299.846
- wisselresultaten	581	4.222
	<hr/>	<hr/>
	405.178	1.527.490
	<hr/>	<hr/>

X. Staat van de schulden-

A. Uitsplitsing van de schulden met een oorspronkelijke looptijd van meer dan één jaar, naar gelang hun resterende looptijd.

Financiële schulden:

- Resterende looptijd van hoogstens één jaar (IX.A)

Leasingschulden	344.823	
Kredietinstellingen	99.813.100	

	100.157.923	100.157.923
--	-------------	-------------

- Resterende looptijd van meer dan één jaar doch hoogstens vijf jaar:

Leasingschulden (VIII.A3)	772.157	
Kredietinstellingen (VIII.A4)	350.701.000	
Overige schulden (VIII.D)	391.881.056	

	743.354.213	743.354.213
--	-------------	-------------

- Resterende looptijd van meer dan vijf jaar:

Leasingschulden		
Kredietinstellingen (VIII.A4)	515.604.000	

	515.604.000	515.604.000
--	-------------	-------------

Totaal

1.359.116.136

B. Gewaarborgde schulden door de Belgische overheidsinstellingen,

Financiële schulden:

4. Kredietinstellingen

- Kredietinstellingen (VIII.A4)
- Schulden op meer dan één jaar, die binnen het jaar vervallen (IX.A)

866.305.000

99.813.100

Totaal

966.118.100

C. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten.

1. Belastingen

- vervallen belastingschulden
- niet vervallen belastingschulden

40.225.682

2. Bezoldigingen en sociale lasten

- vervallen schulden ten aanzien van R.S.Z.
- andere schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten

255.215.192

Totaal

295.440.874

XI. Overlopende rekeningen

- te verrekenen schoolabonnementen

50.410.631

- te verrekenen rittenkaarten

12.021.136

- te verrekenen reclameontvangsten

1.015.950

- te verrekenen vergoeding verlenging lijn 31

83.334

63.531.051

	Overige materiële vaste activa	Activa in aanbouw en vooruitbetalingen
a. Aanschaffingswaarde		
Per einde van het vorige boekjaar	387.077.003	23.109.015
Mutaties tijdens het boekjaar:		
- aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa		7.699.918
- overboekingen van een post naar een andere		-185.746
Per einde van het boekjaar	387.077.003	30.623.187
c. Afschrijvingen en waardeverminderingen		
Per einde van het vorige boekjaar	300.850	2.203.180
Mutaties tijdens het boekjaar:		
- geboekt	107.000	20.720.089
Per einde van het boekjaar	407.850	22.923.269
d. Netto-boekwaarde per einde van het boekjaar	386.669.153	7.699.918

IV. Staat van de financiële vaste activa

B. Andere vorderingen (IV.C2)

Netto-boekwaarde per einde van het vorige boekjaar	215.600
Mutaties tijdens het boekjaar:	
Toevoegingen	40.100
Terugbetalingen	-22.500

Netto-boekwaarde per einde van het boekjaar	233.200
---	----------------

VII. Overlopende rekeningen

- Voorafbetaalde verzekering «brand»	437.353
- Voorafbetaalde bewijzen van benutting	102.400
	539.753

VIII. Staat van het kapitaal

A. Maatschappelijk kapitaal

1. Geplaatst kapitaal (I.A)

- Per einde van het vorige boekjaar	396.000.000
- Wijzigingen tijdens het boekjaar	
- Per einde van het boekjaar	396.000.000

2. Samenstelling van het kapitaal

Het kapitaal is volgestort en wordt vertegenwoordigd door 39.600 maatschappelijke aandelen, nominaal groot 10.000 Fr. elk, die in het bezit zijn van de deelhebbende openbare besturen.

IX. Voorzieningen voor overige risico's en kosten

Overige risico's en kosten (VII.D.)

- voorzieningen voor aankoop van wisselstukken nieuwe autobussen Mercedes-Jonckheere	22.201.503
--	-------------------

3. TOELICHTING

III. Staat van de materiële vaste activa (post III)	Terreinen en Gebouwen	Installaties, Machines en Uitrusting
a. Aanschaffingswaarde		
Per einde van het vorig boekjaar	1.470.850.120	536.386.677
Mutaties tijdens het boekjaar:		
- aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa		26.044.760
- overdrachten en buitengebruikstellingen		-1.088.622
- overboekingen van een post naar een andere		167.816
Per einde van het boekjaar	1.470.850.120	561.510.631
c. Afschrijvingen en waardeverminderingen		
Per einde van het vorige boekjaar	586.598.922	273.693.649
Mutaties tijdens het boekjaar:		
- geboekt	38.891.541	51.302.515
- afgeboekt		-1.088.622
Per einde van het boekjaar	625.490.463	323.907.542
d. Netto-boekwaarde per einde van het boekjaar	845.359.657	237.603.089
	Meubilair en Rollend materieel	Leasing en soortgelijke rechten
a. Aanschaffingswaarde		
Per einde van het vorige boekjaar	837.066.510	421.090
Mutaties tijdens het boekjaar:		
- aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	2.497.820	1.077.500
- overdrachten en buitengebruikstellingen	-8.744.994	
Per einde van het boekjaar	830.819.336	1.498.590
c. Afschrijvingen en waardeverminderingen		
Per einde van het vorige boekjaar	509.281.833	150.644
Mutaties tijdens het boekjaar		
- geboekt	44.408.756	230.966
- afgeboekt	-8.744.994	
Per einde van het boekjaar	544.945.595	381.610
d. Netto-boekwaarde per einde van het boekjaar	285.873.741	1.116.980

OP 31 DECEMBER 1985

OPBRENGSTEN	31.12.1985	31.12.1984
I. Bedrijfsopbrengsten		
A. Omzet	690.762.816	649.081.610
B. Wijziging in de voorraad (toename +, afname -)	1.638.133	1.189.162
C. Geproduceerde vaste activa	2.707.957	-
D. Andere bedrijfsopbrengsten	166.877.303	143.475.612
	<hr/>	<hr/>
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	861.986.209	793.746.384
IV. Financiële opbrengsten		
B. Opbrengsten uit vlottende activa	7.798.884	4.579.079
C. Andere financiële opbrengsten	137.142	231.196
	<hr/>	<hr/>
FINANCIELE OPBRENGSTEN	7.936.026	4.810.275
Resultaat		
Tegemoetkoming van de Staat in de bedrijfsresultaten	1.319.400.000	1.302.800.000
Tegemoetkoming van de Staat in de financiële en uitzonderlijke resultaten	30.807.477	33.936.888
TOTAAL VAN DE OPBRENGSTEN	2.220.129.712	2.135.293.547
Resultaatverwerking		
A. Te bestemmen winstsaldo		
1. Te bestemmen winst van het boekjaar	25.876.723	13.895.442
D. Over te dragen resultaat		
2. Over te dragen verlies	-	25.876.723
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL	25.876.723	39.772.165

2. RESULTATENREKENING

KOSTEN	31.12.1985	31.12.1984
II. Bedrijfskosten		
A. Handelsgoederen, grondstoffen, verbruiksgoederen en hulpstoffen		
1. Aankopen	190.758.800	191.112.843
2. Voorraadwijziging	- 1.256.178	- 13.737.151
	<hr/>	<hr/>
	189.502.622	177.375.692
B. Diensten en diverse goederen	337.477.470	303.717.849
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	1.387.740.029	1.308.557.258
D. Afschrijvingen op materiële Vaste Activa	155.660.867	169.740.349
E. Waardevermindering op handelsvorderingen	137.482	45.350
F. Voorziening risico's en kosten	5.545.503	16.656.000
G. Andere bedrijfskosten	1.572.593	1.465.924
	<hr/>	<hr/>
BEDRIJFSKOSTEN	2.077.636.566	1.977.558.422
V. Financiële kosten		
A. Kosten van schulden		
1. Intresten	114.286.165	125.415.102
C. Andere financiële kosten	405.178	1.527.490
	<hr/>	<hr/>
FINANCIELE KOSTEN	114.691.343	126.942.592
VIII. Uitzonderlijke kosten		
E. Andere uitzonderlijke kosten	-	15.775.440
		<hr/>
UITZONDERLIJKE KOSTEN		15.775.440
X. Belastingen		
A. Roerende voorheffing	1.925.080	1.121.651
	<hr/>	<hr/>
BELASTINGEN	1.925.080	1.121.651
Resultaat		
Resultaat van het boekjaar	25.876.723	13.895.442
TOTAAL VAN DE KOSTEN	2.220.129.712	2.135.293.547
Resultaatverwerking		
A. Te verwerken verliessaldo		
2. Overgedragen verlies van het vorig boekjaar	25.876.723	39.772.165
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL	25.876.723	39.772.165

OP 31 DECEMBER 1985**PASSIVA**

Eigen vermogen	31.12.1985	31.12.1984
I. Kapitaal		
A. Geplaatst kapitaal	396.000.000	396.000.000
V. Overgedragen verlies		-25.876.723
	<hr/>	<hr/>
subtotaal	396.000.000	370.123.277
Voorzieningen voor risico's en kosten		
VII. Voorzieningen voor risico's en kosten		
D. Overige risico's en kosten	22.201.503	16.656.000
	<hr/>	<hr/>
subtotaal	22.201.503	16.656.000
Schulden		
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
A. Financiële schulden		
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden	772.157	179.260
4. Kredietinstellingen	866.305.000	966.118.100
	<hr/>	<hr/>
	867.077.157	966.297.360
D. Overige schulden	391.881.056	391.881.056
	<hr/>	<hr/>
	1.258.958.213	1.358.178.416
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	100.157.923	105.782.186
B. Financiële schulden		
1. Kredietinstellingen	74.317.182	79.707.692
C. Handelsschulden		
1. Leveranciers	68.968.028	73.429.167
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	66.584.332	48.099.304
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten		
1. Belastingen	40.225.682	37.517.471
2. Bezoldigingen en sociale lasten	255.215.192	242.231.901
	<hr/>	<hr/>
	295.440.874	279.749.372
F. Overige schulden	2.947.631	4.413.102
	<hr/>	<hr/>
	608.415.970	591.180.823
X. Overlopende rekeningen	63.531.051	61.696.855
	<hr/>	<hr/>
subtotaal	1.930.905.234	2.011.056.094
Totaal der passiva	2.349.106.737	2.397.835.371

Afgesloten door de Raad van Beheer in zitting van 21 februari 1986.

BALANS**ACTIVA**

	31.12.1985	31.12.1984
Vaste activa		
III. Materiële vaste activa		
A. Terreinen en gebouwen	845.359.657	884.251.198
B. Installaties, machines en uitrusting	237.603.089	262.693.028
C. Meubilair en rollend materieel	285.873.741	327.784.677
D. Leasing en soortgelijke rechten	1.116.980	270.446
E. Overige materiële vaste activa	386.669.153	386.776.153
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	7.699.918	20.905.835
	<hr/>	<hr/>
	1.764.322.538	1.882.681.337
IV. Financiële vaste activa		
C. Andere financiële vaste activa		
2. Vorderingen en borgtochten in contanten	233.200	215.600
	<hr/>	<hr/>
	233.200	215.600
	<hr/>	<hr/>
subtotaal	1.764.555.738	1.882.896.937
Vlottende activa		
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering		
A. Voorraden		
1. Grond- en hulpstoffen	146.858.962	145.602.784
2. Goederen in bewerking	855.388	103.343
6. Vooruitbetalingen	256.960	151.807
	<hr/>	<hr/>
	147.971.310	145.857.934
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar		
A. Handelsvorderingen	95.249.495	88.906.734
B. Overige vorderingen	148.190.848	245.656.487
	<hr/>	<hr/>
	243.440.343	334.563.221
IX. Liquide middelen	192.599.593	33.975.818
X. Overlopende rekeningen	539.753	541.461
	<hr/>	<hr/>
subtotaal	584.550.999	514.938.434
Totaal der activa	2.349.106.737	2.397.835.371

Nagezien door het College van Commissarissen in zitting van 18 maart 1986

HOOFDSTUK 10

*Jaarrekening
per 31 december 1985*

1. Verdeling van de exploitatie- en onderhoudsuitgaven

	Bedragen	% van het totaal	% in '84
1. Wedden en lonen, sociale lasten en bijkomende personeelslasten	1.296.452.343	70,20	68,72
2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven	399.832.612	21,65	23,42
3. Traktie	150.558.639	8,15	7,86
Totaal	1.846.843.594	100,00	100,00

2. Uitgaven betreffende het personeel

- De wedden en lonen bedragen		799.955.810
Hierin begrepen:		
de eindejaarspremie: 62.334.416		
- De verplichte sociale lasten bedragen		436.695.496
of 54,59% van de wedden en lonen		
Zij omvatten:		
- de bijdragen aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid	315.391.686	
- de provisie voor bijkomende vakantie der arbeiders	57.118.886	
- de provisie voor de 2/5 vierde week vakantie der arbeiders	5.268.774	
- de provisie voor de vakantie der bedienden	16.658.479	
- de verzekeringspremie voor arbeidsongevallen	9.347.174	
- de 10 wettelijke feestdagen der arbeiders	21.561.166	
- het gewaarborgd weekloon der arbeiders	8.593.792	
- de sociale abonnementen (spoor)	148.860	
- de werkkledij der arbeiders	1.093.609	
- het familiaal verlof der arbeiders	1.513.070	
- De bijkomende personeelskosten bedragen		151.088.723
of 18,89% van de wedden en lonen		
Zij omvatten:		
- compensatieuren der arbeiders	447.275	
- het anciënniteitsverlof der arbeiders	9.953.160	
- de vergoeding voor uniform- en werkkledij	3.335.930	
- de vergoeding voor loonverlies wegens ziekte, arbeidsongeval of legerdienst	4.040.410	
- de bijdrage aan het sociaal fonds	7.189.560	
- de bijdrage aan het syndikaal fonds	4.027.134	
- de aanvullende rustgelden	92.343.716	
- het brugpensioen	21.143.899	
- de groepsverzekering van het personeel en van de Bijzondere Studiedienst Premetro	5.885.247	
- het budget van de sociale dienst, de premies en de viering van de gedekoreerden en op rust gesteld personeel en dergelijke	2.722.392	

Totaal

1.387.740.029

Hiervan werd ten laste van de exploitatierekening geboekt:

1.296.452.343

of 93,42% van het totaal

Exploitatierkening

Deze elementen, evenals de exploitatieuitslagen zijn verder ingedeeld in functie van het uitbatingsmaterieel.

Tram	Autobus	Totaal
445.566.988	245.195.828	690.762.816
7.000.400	2.642.350	9.642.750
851.707	967.519	1.819.226
7.508.214	6.618.058	14.126.272
460.927.309	255.423.755	716.351.064
818.388.426	478.063.917	1.296.452.343
138.639.838	261.192.774	399.832.612
96.195.665	54.362.974	150.558.639
133.897.615	55.009.855	188.907.470
1.187.121.544	848.629.520	2.035.751.064
726.194.235	593.205.765	1.319.400.000
38,827%	30,098%	35,208%

De exploitatierekening werd opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van art. 38 der statuten. In onderstaande tabel worden de ontvangsten en uitgaven gedetailleerd zoals voorzien in dit artikel.

A. Netto Ontvangsten

- a) Verkeersontvangsten
- b) Reklameontvangsten
- c) Opbrengst van verpachtingen en concurrentievergoeding
- d) Andere bedrijfsontvangsten

Totalen A

B. Uitgaven

- a) Exploitatie en onderhoud:
 - 1. Wedden en lonen, sociale lasten en bijkomende personeelslasten
 - 2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven
 - 3. Traktie
- b) Dotatie voor het Vernieuwings- en Amortisatiefonds
- c) Dotatie verzekeringsfonds voor ongevallen aan derden
- d) Rente- en aflossingsdienst leningen

Totalen B

Bedrijfsresultaten (verlies) boekjaar 1985

Kostendeckingscoëfficiënt

De Ommeganckstraat en de Lange Leemstraat zijn nog steeds de straten met het hoogste risico op dienstonderbrekingen.

Het hoeft geen betoog dat de schade voor het bedrijf, veroorzaakt door deze voorvallen, rechtstreeks en onrechtstreeks zeer hoog is; dergelijke voorvallen veroorzaken vooral op de lijnen waar het dikwijls voorkomt, een ware reizigersvlucht. De aangerekende schadevergoeding dekt op verre na niet het reële verlies.

In de probleemgebieden dringen zich doortastende maatregelen op teneinde de kwaal tegen te gaan.

Een andere kwaal voor de reiziger is wel het negeren van het stationeerverbod bij de haltes en in de busstro-

ken. In 1983 en 1984 werden al inspanningen geleverd om de plaag te keren; zo ook in 1985. Bijna 96% van de vaststellingen mondden uit in een proces-verbaal: het saldo betreft sommige buitenlandse nummerplaten, foutieve plaatopname of geen effectieve hinder vastgesteld. In totaal werden daarvoor 1.734 P.V.'s opgesteld. Vooral in het centrum moet men het hoogst aantal overtredingen vaststellen; in de randgebieden is het aanzienlijk lager.

De veranderde werkwijzen hebben ertoe geleid dat er veel minder recidivisten voorkomen; alleszins een bemoedigend resultaat voor de reiziger, hoewel de toestand nog ver van ideaal is.