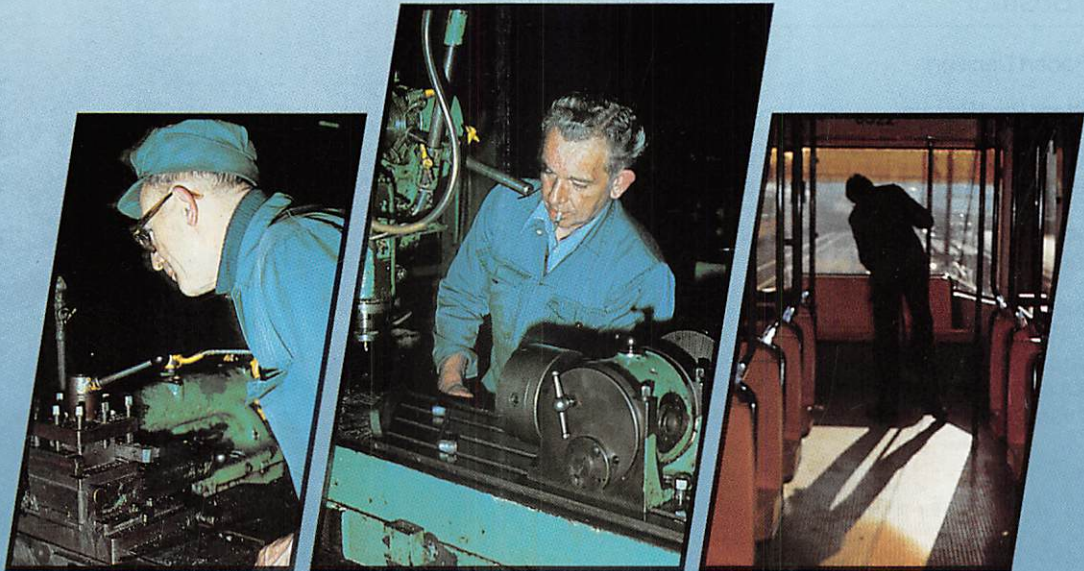


Jaarverslag 1986
voor het personeel



BUURTSPORWEGEN

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN



Bestuur en directie van de Buurtspoorwegen in 1986

Raad van Bestuur

Voorzitter : Robert Denison

Ondervoorzitter : Paul Breyne

Leden : Guilielmus Dechamp, André Mathelart,
Maurice Herlemont, Remi Timmerman en Jan Bascour

Regeringscommissarissen : Firmin De Wolf en
Francy Vandenberghe

Comité van toezicht

Voorzitter : Richard Bonzi

Leden : Marcel Rogiest, Noël Lammertijn, Arsène Cuppens,
Claude Durieux, Gaston Gérard, Jean-Marie André,
Hendrik Van Der Taelen en Francis De Hondt.



Robert Denison leidt een bijeenkomst van de Raad van Bestuur.
(foto Yves Smets)

Hoofdbestuur

Directeur-generaal : Constant Henrard

Directeur Gebouwen en Bevoorrading : Hugo Van Wesemael

Directeur Personeel en Commerciële Dienst :
Reginald Keygnaert

Directeur Exploitatie en Betwiste Zaken : Louis Vanderfaeillie

Directeur Informatica en Financiën : Robert Mornard

Directeur Materieel : Georges Pourveur

Directeur-generaal Constant Henrard. (foto Yves Smets)



Gewestelijke directeurs

Antwerpen : Bart Vanbrussel

Oost- en West-Vlaanderen : Edmond Vervaeet

Henegouwen : Georges Pourveur

Luik en Namen-Luxemburg : Lambert Botton

Brabant : Freddy Van De Weghe

Limburg : Francy Peeters

Een primeur

Jaarverslagen van bedrijven zijn saai en voor gewone ster-velingen vaak moeilijk te begrijpen. Voor de eerste keer pakt een Belgisch openbaar vervoersbedrijf uit met een overzichtelijk en in begrijpbare taal geschreven jaarverslag voor het personeel. De NMVB zorgt dus voor een primeur.

1986 is voor de Buurtspoorwegen in vele opzichten niet zo'n best jaar geworden. Het aantal reizigers daalde met 7,6 t.h. Onze ontvangsten liepen terug met 3,78 t.h. niet-tengestaande een tariefverhoging met gemiddeld 5,7 t.h. op 20 januari 1986.

Het reizigersverlies is toe te schrijven aan het fors goedkoper worden van het autorijden (spectaculaire daling brandstofprijzen) en aan de stakingen die tussen 14 mei en 6 juni 1986 onze dienstverlening gevoelig ontwrichtten. Een aantal klanten keerde de

Buurtspoorwegen de rug toe en koos voor de auto.

Ook de Buurtspoorwegen ontsnapten niet aan de ophefmakende «Pinksterbesparingen» in 1986. Ten opzichte van 1985 werd de staatstussenkomst met 65,3 miljoen fr. verminderd. Voor 1987 moet de NMVB het liefst met 648,2 miljoen fr. minder stellen.

Maar ook wij houden voortdurend de vinger aan de pols. Het personeelsbestand daalde met 153 mensen: van 6.648 eind 1985 tot 6.495 eind 1986.

Dankzij de daling van de in-trestvoeten konden wij in 1986 onze financiële lasten met 57,1 miljoen drukken.

Over 1986 bedroeg de kostendekking van de NMVB 37,77 t.h. tegen 38,47 t.h. in 1985. Dit betekent dat van elke honderd frank die wij hebben uitgegeven om onze oran-

je bussen en trams rijdende te houden er bijna 38 fr. eigen inkomsten waren. Van alle openbaar vervoer-bedrijven in België heeft de NMVB één van de beste kostendekkingen.

Ons nieuw commercieel beleid, dat wij in aanwezigheid van Verkeersminister Herman De Croo op 27 oktober 1986 hebben toegelicht, heeft mede tot doel deze kostendekking nog aanzienlijk te verbeteren. De Buurtspoorwegen zullen daarom in de toekomst ook nauwer gaan samenwerken met de zes maatschappijen voor het intercommunaal vervoer: Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Verviers.

In 1986 investeerde de NMVB slechts 166 miljoen. Gepland was een bedrag van 578 miljoen. De aanschaf van 30 gelede bussen werd dus uitgesteld.

In miljoen fr.	1985	1986
Kosten	- 15.756,3	- 15.495,3
Inkomsten	+ 6.171,1	+ 5.973,9
Tekort	- 9.585,2	- 9.521,4
Staatsbijdrage	+ 9.586,7	+ 9.521,4
Resultaat	+ 1,5	-
Kostendekking	38,47%	37,77%

Kosten en opbrengsten

In miljoen frank	1984	1985	1986
Opbrengsten			
• tram	268,4	262,3	263,6
• bus	4.682,4	4.917,0	4.720,0
• compensatievergoeding (voor onder meer verlenen reducties)	525,0	551,3	551,3
• overige	249,7	261,1	245,2
Totaal	5.725,5	5.991,7	5.780,1
Kosten			
• personeel (pensioenlasten inbegrepen)	7.009,3	7.074,1	7.098,1
• materialen voor onderhoud rollend materieel en installaties + diverse leveringen (o.m. kantoorbenodigdheden)	592,3	697,3	715,3
• dieselbrandstof bussen	935,8	963,3	654,0
• elektrische energie voor trams	74,5	76,8	68,9
• uitgaven voor exploitanten (hierin zijn ook personeelskosten begrepen)	3.945,5	4.299,7	4.178,6
• afschrijvingen	673,4	595,6	692,0
• financiële kosten	1.505,3	1.509,0	1.493,6
• overige	211,6	361,1	401,0
Totaal	14.947,7	15.576,9	15.301,5
Tekort	9.222,2	9.585,2	9.521,4
Kostendekking	38,30%	38,47%	37,77%



De elektrische energie voor onze trams kostte in 1986 68,9 miljoen.
(foto Herman Welter)

Ruim 253 miljoen reizigers

In 1986 vervoerden de oranje bussen en trams 253,6 miljoen reizigers. Dit is 7,6 t.h. minder dan in 1985. De Buurtspoorwegen zijn wat het aantal vervoerde passagiers betreft het belangrijkste openbaar vervoerbedrijf in België.

Ons dagelijks busnet is liefst 30.014 km lang waarvan 28.718 km dagelijkse en 1.296 km seizoengebonden diensten. Van de dagelijkse diensten wordt 18.991 km in eigen beheer geëxploiteerd.

Ons tramnet was eind 1986 ongeveer 165 km lang, waarvan bijna 68 km aan de kust (Knokke - Oostende - De Panne) en bijna 97 km in Henegouwen. Op 1 november 1986 werd de tramexploitatie voor drie jaar gestaakt op lijn 30 (Maurage - Bracquegnies - La Louvière - Anderlues) en op het baanvak Trazegnies - Maurage van lijn 80. Er rijden nu bussen. De hele traminfrastructuur (baan en bovenleiding) zal grondig gemoderniseerd worden.

Ook in 1986 werd door de Société Anonyme du chemin de fer vicinal des Grottes de Han, de 5,4 km lange lijn tussen het dorp Han-sur-Lesse en de ingang van de grotten geëxploiteerd. Nog steeds wordt gereden met dieselmotorrijtuigen met aanhangers.

In miljoenen		1982	1983	1984	1985	1986
Tram	Aantal	13,39	12,57	11,90	11,23	9,81
	%	4,6	4,6	4,4	4,1	3,9
Dieseltram	Aantal	0,30	0,29	0,28	0,26	0,29
	%	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Eigen beheer	Aantal	188,14	178,85	177,67	177,92	164,63
	%	65,0	64,8	66,1	64,8	64,9
Bus	Aantal	87,83	84,23	79,05	84,95	78,89
	%	30,3	30,5	29,4	31	31,1
Totaal		289,65	275,94	268,90	274,36	253,62

Kostendekking in 1986

De kostendekking is de verhouding tussen de opbrengsten en kosten. Een voorbeeld : een kostendekking van 50% betekent dat van elke honderd frank die voor het laten rijden van onze bussen en trams nodig zijn er 50 fr. eigen inkomsten zijn.

Westen prov. Antwerpen	51,49
Oosten prov. Antwerpen	46,69
Oost-Vlaanderen	40,14
Regio Kortrijk	38,30
Kust	26,22
Midden West-Vlaanderen	35,24
Regio Charleroi	22,69
Regio Bergen en Borinage	39,35
Regio La Louvière	19,84
Regio Doornik	34,46
Regio Chimay - Couvin	35,25
Regio Namen	41,66
Provincie Luxemburg	28,79
Noordoosten prov. Luik	42,50
Limburg	37,77
Regio Brussel	48,03
Regio Leuven	40,62

in t.h.
51,49
46,69
40,14
38,30
26,22
35,24
22,69
39,35
19,84
34,46
35,25
41,66
28,79
42,50
37,77
48,03
40,62

Het vernieuwde streekbusstation Antwerpen-Rooseveltplein. De groep Antwerpen had opnieuw de beste kostendekking. (foto Bert Hulselmans, GvA)



Verkochte vervoerbewijzen : iets meer schoolabonnementen									In miljoenen
	Biljetten, rittenkaarten en strippenkaarten		Abonnementen						Totaal
			gewone en MTB		school		sociale		
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
1982	141,27	48,8	32,37	11,2	83,98	29,0	32,04	11,0	289,66
1983	130,74	47,4	30,71	11,1	82,31	29,8	32,18	11,7	275,94
1984	124,86	46,4	29,54	11,0	82,94	30,9	31,57	11,7	268,91
1985	124,61	45,4	32,14	11,7	84,50	30,8	33,11	12,1	274,36
1986	110,23	43,5	28,72	11,3	84,61	33,4	30,05	11,8	253,61

Aantal afgelegde rijkilometer						In miljoenen
	Tram	Dieseltram	Bus			Totaal
			Eigen beheer	Exploitanten	Samen	
1982	4,42	0,037	104,98	63,30	168,28	172,73
1983	4,58	0,033	105,03	63,88	168,91	173,52
1984	4,51	0,035	108,02	68,76	176,79	181,33
1985	4,38	0,031	107,64	70,76	178,39	182,80
1986	3,97	0,030	103,35	69,91	173,27	177,27



Ook wij leveren in

Ook de Buurtspoorwegen ont-snapten niet aan het fameuze Pinksterspaarplan van de regering. In 1986 kregen wij 65,3 miljoen minder overheidsbijdrage, in 1987 zelfs 648,2 miljoen minder.

Een geluk bij een ongeluk: in 1986 was de dieselbrandstof een stuk goedkoper (zie verder). Dit volstond niet. Wij waren derhalve verplicht ook te snoeien in onze personeelsuitgaven. In 1986 daalde het personeelsbestand met 153 of 2,3 t.h. Toch slaagden wij erin de dienstverlening aan de reiziger op hetzelfde niveau te handhaven als in 1985. Dit verdient waardering en dank.



Ook in 1986 organiseerden de Buurtspoorwegen talrijke examens.

Instroming (+)		Afvloeiingen (-)		Vershil
Aanwervingen	79	Vrijwillig	52	
Werklozen ter vervanging van een loopbaanonderbreking	24	Ontslagen	42	
Wederindiensttredingen	35	Overleden	13	
	138	Pensioen	148	
		Andere redenen	32	
			287	- 149
Seizoenarbeiders	190	Seizoenarbeiders	191	- 1
RVA-stagiairs	237	RVA-stagiairs	240	- 3
Totaal nieuwe personeelsleden	565	Totaal aantal afvloeiingen	718	- 153
Effectief 1986	6495	Effectief 1985	6648	- 153

Dienstbetoon en personeelskosten

Onze dienstverlening wordt berekend in aangeboden plaatsen in onze trams en bussen en in afgelegde kilometer. Door deze twee gegevens met elkaar te vermenigvuldigen bekomen wij het aantal geboden plaats-kilometer. In 1986 was dit 10.082 miljoen. Met de bussen van de exploitanten erbij komen wij aan 15.882 miljoen.

Het exploitatiepersoneel presteerde 6.775.000 uren. Een personeelslid dat één uur werkt laat de NMVB toe 1500 plaatsen-kilometer aan te bieden (bijvoorbeeld 50 plaatsen over 30 kilometer). Sinds 1979 stijgt die productiviteit. In 1986 kostte elke aangeboden plaats-kilometer 0,436 fr. (0,477 fr. in 1985).

De personeelsuitgaven bedroegen in 1986 ruim zeven miljard frank. De gemiddelde kostprijs van een 8-uurse werkdag bedroeg 5.513 fr. in 1986 tegen 5.303 fr. in 1985. De aanvullende rust- en overlevingspensioenen slokten 446,7 miljoen fr. op, de wettelijke sociale lasten iets meer dan twee miljard fr.

De koopkracht

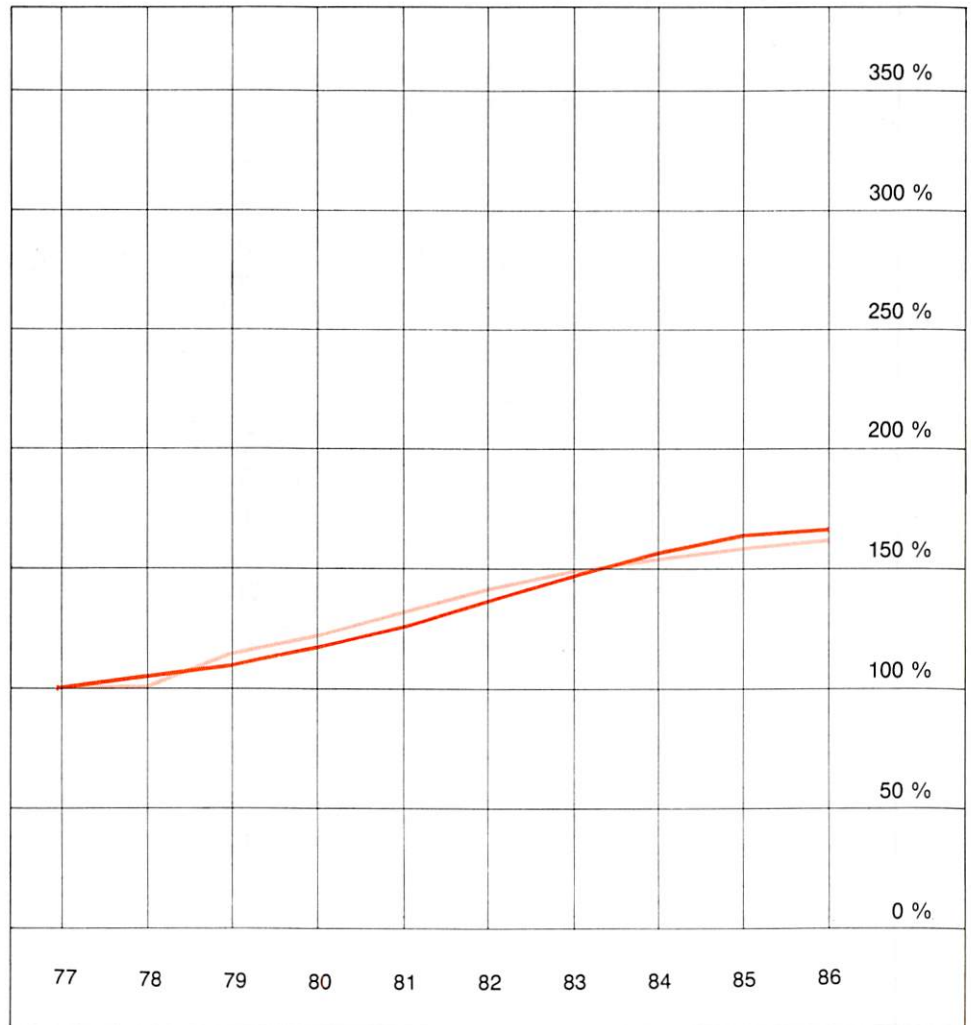
Indien uw loon in één jaar tijd met 3% stijgt, en tijdens diezelfde tijdspanne de levensduurte met slechts 2%, dan neemt uw koopkracht toe. Indien echter tijdens diezelfde periode de levensduurte met 4% stijgt, dan daalt uw koopkracht uiteraard. Dan kan u minder uitgeven.

Bijstaande tabel toont hoe (1) de bezoldiging van een bestuurder-ontvanger O.M.C., gehuwd, met 8 jaar dienst, en (2) de index consumptieprijzen, die de levensduurte in België vertegenwoordigt, evolueerden sinds 1977.

Gemiddeld % stijging van het bruto-inkomen ten opzichte van 1977

Evolutie ten gevolge van de sociale programmaties
Gemiddeld % verhoging van de index

Bruto-inkomen van de bestuurder-ontvanger O.M.C. - 8 jaar dienst



Minder ongevallen

Goed nieuws is de daling van het aantal ongevallen in dienst en op weg van en naar het werk : 542 in 1986 tegen 570 in 1985. Dodelijke ongevallen waren er niet.

De ploeg nr. 10 van de groep Luik, Eupen-Warzée, haalde met 9000 dagen zonder ongevallen met werkverlet het beste resultaat in onze veiligheidswedstrijd.

Bij de ongevallen met derden was er eveneens beterschap : 39,7 ongevallen per miljoen afgelegde kilometer tegen 40,3 in 1985.



Niettegenstaande het aantal werkongevallen in 1986 daalde, blijft bij het verlaten van de bus voorzichtigheid vereist.

Opmars van de gelede bus en de computer

Nieuwe gelede bussen

U hebt het waarschijnlijk al gelezen of gehoord. Verkeersminister Herman De Croo besliste dat de NMVB 55 gelede bussen mag bestellen : 30 bij Jonckheere in Roeselare en 25 bij Van Hool in Koningshooikt. De NMVB-raad moet nu nog definitieve toestemming geven voor de bestelling.

Eind 1986 beschikte de NMVB over 2.416 bussen, 267 wegvoertuigen (vrachtwagens, bestelauto's, dienstauto's, enz.), 4 locomotieven, 11 dieselmotorrijtuigen en tractoren, 105 gelede trams, 115 elektrische motorrijtuigen (reizigersdienst), 9 elektrische motorrijtuigen (dienst) en 46 aanhangrijtuigen.



Eén van onze nieuwe gelede bussen.

Spoorinfrastructuur

Zowel in Henegouwen als aan de kust werd in 1986 aan de spoorinfrastructuur gewerkt. In Henegouwen kwam het 1,9 km lange baanvak Nouveau Philippe - Pétria van de sneltramlijn Charleroi - Fontaine - l'Evêque gereed. Te Charleroi-Sud werd een traject van 350 m volledig vernieuwd.

In Nieuwpoort aan Zee verhuisde de kusttram van de Albert I-laan naar een 1,9 km gloednieuw baanvak op de Elisalaan. De tram rijdt hier op een eigen bedding.

Al deze werken, zowel aan de kust als in Henegouwen, hebben eveneens aanleiding gegeven tot werken aan de bovenleiding en aan de elektrische onderstations.

Nieuwe trams werden in 1986 niet in dienst genomen. Ook in de nabije toekomst zal dit niet gebeuren.



Veel werk aan de winkel

In het officiële jaarverslag van de NMVB vindt u een uitvoerige lijst met alle werken die werden uitgevoerd, bezig zijn of binnenkort zullen starten. Het gaat hier zowel om kleine (vernieuwen van dakgoten bijvoorbeeld) als grote werken, zoals de aanleg van een klantvriendelijk streekbusstation op het Rooseveltplein in Antwerpen.

Vermeldenswaard is zeker dat in 1986 op initiatief van het ministerie van Verkeerswezen 169 wachthuisjes werden geïnstalleerd. Op het hele NMVB-net staan nu 8.955 wachthuisjes.

Bij de voor 1987 geplande werken vermelden wij :

- aanleg van keerlussen op de kusttramlijn te Nieuwpoort aan Zee en te Blankenberge (Duinse Polders) ;
- overwegbeveiligingen op de kusttramlijn te Nieuwpoort aan Zee (St.-Bernardusplein), Nieuwpoort-Monument, Wenduine (Harendijke), Blankenberge (Duinse Polders) en Heist-Duinbergen ;
- installatie van elektrische wissels op de kusttramlijn te Westende, Harendijke, Blankenberge en Zeebrugge.

Dit jaar nog hoopt men van het geplande sneltramnet in Charleroi het baanvak Beaux-Arts - Waterloo, de takken naar Gilly-Centre en een deel van de tak naar Châtelet tot Montignies-sur-Sambre (station Centenaire) in dienst te kunnen nemen. Het gaat om een totale lengte van 5,8 km.



Goedkopere dieselbrandstof

Een vervoerbedrijf als de Buurtspoorwegen heeft behoefte aan allerlei spullen en spulletjes, gaande van werktuigmachines tot potloden. De aankoop van al die goederen gebeurt volgens zeer stricte officiële procedures, geregeld door een reeks wetten en ministeriële besluiten. In 1986 bestelden de Buurtspoorwegen voor een totaal bedrag van 1,27 miljard fr., 17,3 t.h. minder dan in 1985. Voor de dieselbrandstof voor onze oranje bussen betaalden wij 624 miljoen fr., 49 t.h. van het totaal aankoopbedrag. In 1985 was dit 59 t.h. Dit is te danken aan de forse daling van de olieprijsen. Dieselbrandstof bijvoorbeeld werd 37 t.h. goedkoper.

Computer rukt op

Ook bij ons is de opmars van de computer niet te stuiten. In 1986 werd ook de boekhouding op het informatica-spoor gezet. Via beeldschermen kan nu informatie uitgewisseld worden tussen de centrale computer in Brussel en de gewestelijke directies.

Reeds dit jaar laat de computer ons toe maand na maand nauwkeurig de evolutie van kosten en opbrengsten te volgen. Wij zullen dus onmiddellijk merken hoe de zaken er op financieel gebied voorstaan.

Ook de exploitatie zal volop profiteren van de computer. Een trajectwijziging bijvoorbeeld vergde tot nog toe veel tijd (herteekenen), nu is zo'n aanpassing in enkele minuten een feit.

De Buurtspoorwegen hopen dit jaar ook te kunnen starten met elektronische briefwisseling. Hierdoor zal men heel snel kunnen reageren en bovendien administratiekosten kunnen verminderen.

De magneetkaart is reeds ingeburgerd in de provincies Limburg en Namen-Luxemburg. De andere provincies moeten nog even geduld oefenen.

Snellere en betere informatie

Timmeren aan de weg

De Buurtspoorwegen timmeren ook aan de weg via de kranten, radio en televisie. Zo organiseerden wij in 1986 druk bijgewoonde persconferenties over de invoering van de magnetische Z-kaart in Limburg, de inzet van gelede bussen op onder meer de streeklijnen Brussel - Ninove, Antwerpen - Zandvliet en Antwerpen - Boom, de indienstneming van een stukje van het sneltramnet in Charleroi en de toelichting van het commercieel plan. Verder sturen wij regelmatig medelingen naar de redacties van de media.

Ook besteden wij veel zorg aan onze contacten met de diverse overheden en gaan wij gesprekken met werk- en actiegroepen niet uit de weg.

Voor onze reizigers en potentiële klanten maken wij ten gepasten tijde infofoldertjes. En uiteraard waren de Buurtspoorwegen duidelijk present op de jaarlijkse Treintrambusdag.

Onze vier infobussen tenslotte reden ook in 1986 weer heel het land door.



De persconferentie over het nieuw commercieel beleid van de NMVB.

Buurtspoorwegen Plus

Een opmerkelijk feit in 1986 was zonder twijfel de publicatie van de maandelijkse personeelskrant *Buurtspoorwegen Plus* die mikt op een snellere en betere informatie over datgene wat in en rond het bedrijf leeft. Het blad biedt aan het personeel ook de mogelijkheid om voor een prikje aankondigingen te plaatsen.

Het ruim veertig jaar oude tweemaandelijkse tijdschrift "Onze Buurtspoorwegen" verschijnt dit jaar voor het laatst. Tot verdriet wellicht van velen. "Onze Buurtspoorwegen" was echter niet in staat in te spelen op de steeds groter wordende nood aan snelle communicatie.



De Buurtspoorwegen namen deel aan talrijke manifestaties. In Charleroi reed een "Kerstmantram".



Het eerste nummer van het nieuwe maandelijkse personeelsblad "Buurtspoorwegen Plus".

**INHOUD N° 248
MEI-JUNI 1987**

Jaarverslag 1986

	Bladzijde
Bestuur en directie van de Buurtspoorwegen	2
Een primeur	3
Kosten en opbrengsten	4
Ruim 253 miljoen reizigers	5
Ook wij leveren in	7
Opmars van de gelede bus en de computer	9
Snellere en betere informatie	11

Met de medewerking van :

Hugo Van Wesemael, Lambert Botton, Freddy Van De Weghe, Anne-Marie Van Lierde, Joseph Delaby, Georges Lefèvre, Herman Welter, Gilbert Perrin, Jan Brackeva, Jean-Claude Jouret en Jean-Claude Trée.

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van
de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.

Telefoon : (02) 230.03.30 - Toestel : 335

P.R. 000-0003227-26

Verantwoordelijke uitgever :

R. Keygnaert, Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel



Lid van de Belgische vereniging
voor de bedrijfspers - V.Z.W.

Druk. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Brugge 2.