



**MAATSCHAPPIJ
VOOR HET
INTERCOMMUNAAL VERVOER
TE
ANTWERPEN**

VERSLAGEN
VAN DE RAAD VAN BEHEER
EN
VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
AAN DE
ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN
OP 24 MEI 1982

1981

**MAATSCHAPPIJ
VOOR HET
INTERCOMMUNAAL VERVOER
TE
ANTWERPEN**

**VERSLAG
VAN DE RAAD VAN BEHEER
AAN DE
ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN
OP 24 MEI 1982**

Mevrouwen,
Mijne Heren,

Wij hebben de eer U, ingevolge de bepalingen van artikel 31 der statuten, ons verslag over de werkzaamheden tijdens het jaar 1981, alsmede de balans en de resultatenrekening per 31.12.1981 ter goedkeuring voor te leggen.

**SAMENSTELLING VAN DE RAAD VAN BEHEER,
HET BEHEERSCOMITE EN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
OP 31 DECEMBER 1981**

RAAD VAN BEHEER

- HH. BLANCKAERT K., Volksvertegenwoordiger, Voorzitter
VYT F., Algemeen Secretaris ABVV Gewest Antwerpen,
Plaatsvervangend Voorzitter, beheerder die de Staat vertegenwoordigt
BLONDE A., Ingenieur,
Beheerder-Directeur-Generaal
DE WINTER H., Advokaat,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
MANNAERT E., Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
VAN DER STRATEN L., Advokaat,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
- Mevr. DIELENS G., Ambtenaar,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
- Mevr. VIAENE A., Ambtenaar, Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
- HH. WIJNINCKX J., Senator,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
TOPS H., Schepen van de Gemeente Merksem,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
WILLEMS L., Nationaal Secretaris C.V.P.,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
MANGELSCHOTS J., Schepen van de Gemeente Deurne,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
LOOS R., Bestendig Afgevaardigde,
beheerder die de Provincie Antwerpen vertegenwoordigt
DEVROE J., Schepen van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt
VERHELST J., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt
MICHILSENS J., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt
KIN L., Gemeenteraadslid van de Gemeente Deurne,
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt
DE CLIPPELEIR F., Gemeenteraadslid van de Gemeente Berchem,
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt
STESSENS K., Vakbondssecretaris,
beheerder die het personeel vertegenwoordigt
MERTENS E., Vakbondssecretaris,
beheerder die het personeel vertegenwoordigt

Commissaris van de Regering

H. MAGDALEIJNS M., Bestuursdirecteur a.i. Ministerie van Verkeerswezen

Opdrachtgelastigde van de Regering

H. de DIEU J., Adjunkt-adviseur bij het Ministerie van Verkeerswezen

Afgevaardigde van de Minister van Financiën

H. BAUSMANS P., Inspecteur van Financiën

BEHEERSCOMITE

- HH. BLANCKAERT K., Volksvertegenwoordiger, Voorzitter
VYT F., Algemeen Secretaris ABVV/Gewest Antwerpen,
Plaatsvervangend Voorzitter, beheerder die de Staat vertegenwoordigt
BLONDE A., Ingenieur,
Beheerder-Directeur-Generaal
VAN DER STRATEN L., Advokaat,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
WIJNINCKX J., Senator,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt
DEVROE J., Schepen van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt
STESSENS, K., Vakbondssecretaris,
beheerder die het personeel vertegenwoordigt
MERTENS E., Vakbondssecretaris,
beheerder die het personeel vertegenwoordigt

Commissaris van de Regering

H. MAGDALEIJNS M., Bestuursdirecteur a.i. Ministerie van Verkeerswezen

Opdrachtgelastigde van de Regering

H. de DIEU J., Adjunkt-adviseur bij het Ministerie van Verkeerswezen

Afgevaardigde van de Minister van Financiën

H. BAUSMANS P., Inspecteur van Financiën

COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

- HH. GIELENS P., Adjunkt-adviseur bij het Bestuur van het Vervoer,
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen
PUTSEYS C., Bestuurssecretaris bij het Ministerie van Verkeerswezen,
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen
Mevr. PELEGRIN-MEEUSSEN, Gemeenteraadslid van de Gemeente Mortsel,
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen

HOOFDSTUK I

RAAD VAN BEHEER - BEHEERSCOMITE - COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

1. RAAD VAN BEHEER

De samenstelling van de Raad van Beheer onderging in 1981 diverse wijzigingen.

Na de Algemene Vergadering van 25.5.81 trad de Heer De Fleurquin uit als beheerder die de Staat vertegenwoordigt, gezien hij de leeftijdsgrens van 65 jaar had bereikt.

De Raad houdt eraan zijn waardering uit te spreken voor deze uittredende beheerder, die vele jaren op zeer akkurate wijze de diverse voorgedragen punten met kennis van zaken heeft behandeld.

Tevens nam het mandaat van de Heren Daems en De Scheerder, beheerders die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigen, een einde.

De Raad houdt er ook aan deze beheerders te bedanken voor hun inzet gedurende hun ambtsperiode, ten bate van het Antwerpse Openbaar Vervoer.

Bij Koninklijk Besluit van 24.7.81 werd de Heer De Winter, advocaat, benoemd tot beheerder die de Staat vertegenwoordigt ter vervanging van de Heer De Fleurquin, wiens mandaat hij voltooit.

Bij Koninklijke Besluiten eveneens van 24.7.81 werden de Heren E. Mannaert en L. Van der Straten herbenoemd als beheerders die de Staat vertegenwoordigen.

Met Koninklijk Besluit van 30.3.81 werd de Heer H. Tops herbenoemd als beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

Een ander Koninklijk Besluit van 27.4.81 herbenoemde de Heer J. Devroe als beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.

Bij Koninklijke Besluiten van 29.4.81 en 22.5.81 werden respectievelijk de Heren F. De Clippeleir en L. Kin benoemd tot beheerders die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigen, nl. Berchem en Deurne, in de vervanging van de Heren Daems en De Scheerder, waarvan het mandaat eindigde met de Algemene Vergadering van 25.5.81.

Het mandaat van de Heer E. Mertens, beheerder die het personeel vertegenwoordigt, werd door de betrokken vakorganisatie hernieuwd.

De Raad volgde van nabij de evolutie van de exploitatie en hield zich bezig met de verbetering van het openbaar vervoer. Hij bekrachtigde de Nationale Collectieve Arbeidsovereenkomsten.

Bijzonder ging de aandacht van de Raad naar het projekt tot overkapping van de autobusgarage en de gebeurlijke uitbreiding van de M.I.V.A.-perimeter.

Ook de verdere uitbouw van de premetro, o.a. met de aanbesteding van de stations Handel en Stuivenberg, en de verbinding naar Linkeroever werden bijzonder onder de aandacht gebracht.

Tenslotte werd de Raad bestendig op de hoogte gehouden van de reizigers- en ontvangststatistieken, de exploitatierekeningen, de statistieken over ongevallen en dienstonderbrekingen.

2. BEHEERSCOMITE

De samenstelling van het Beheerscomité onderging eveneens een wijziging.

Sinds 27.3.81 werd de Heer J. Wijninckx, beheerder die de Staat vertegenwoordigt, aangeduid als lid van het Beheerscomité. Het mandaat van de Heer J. Goedefroit was sinds zijn uittreden op 19.5.80 onbezet gebleven.

Door deze benoeming is het Beheerscomité terug voltallig.

De Heer L. Van der Straten, beheerder die de Staat vertegenwoordigt, werd opnieuw aangeduid als lid van het Beheerscomité.

Overeenkomstig zijn mandaat besprak het comité de uitslagen van de exploitatierekeningen, personeelskwesties, verrekeningsvoorstellen, enz.

Over de ganse lijn werd aandacht besteed aan de rationalisatie in het kader van de budgettaire beperkingen, alsmede aan de belangstelling die M.I.V.A. kreeg in de pers.

Het comité werd tenslotte regelmatig ingelicht omtrent de bestellingen, de reizigers- en ontvangstatistieken, de trimestriële gegevens over aanrijdingen met derden, alsook het veiligheidsnieuws.

3. COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

De gewone algemene vergadering van 25.5.81 stelde op voorstel van de Heer Minister de Heren Gielens en Putseys en op voorstel van de Gemeente Mortsel, Mevr. Pelegrin-Meeussen tot Commissarissen voor de rekeningen aan, voor een periode verstrijkend op datum der gewone algemene vergadering der deelgenoten van 1982.

4. COMMISSARIS VAN DE REGERING - OPDRACHTGELASTIGDE VAN DE REGERING - AFGEVAARDIGDE VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

De Heer Magdaleijns, Bestuursdirecteur a.i. bij het Ministerie van Verkeerswezen, de Heer J. de Dieu, adjunkt-adviseur bij het Ministerie van Verkeerswezen en de Heer P. Bausmans, Inspecteur van Financiën, bleven hun onderscheiden opdracht als Commissaris van de Regering, als Opdrachtgelastigde van de Regering en als Afgevaardigde van de Minister van Financiën meer dan plichtsbewust vervullen.

HOOFDSTUK 2

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

1. BESCHOUWINGEN OVER HET BOEKJAAR 1981

In de vorige jaren hebben vernieuwingen, het expansieve beleid, het voortdurend streven naar een verbeterd imago van de maatschappij bij het publiek en het in dienst stellen van 2 vakken van de premetro geleid tot een trend van reizigersaanwinst.

Deze gunstige trend heeft zich in 1981 voortgezet : de maatschappij kon een reizigersaanwinst boeken van 2.16%.

Tot in de zeventiger jaren en zeker voordien in de periode van hoogconjunctuur, toen M.I.V.A. jaarlijks een reizigersverlies leed van 4 tot 5%, zou een dergelijk positief resultaat als bijzonder hoopgevend bestempeld worden. In feite is ook nu het resultaat gunstiger dan het percentage uitdrukt. Immers, men moet de aanwinst geprojecteerd zien op deze van 4% in 1980 en 6,2% in 1979. Bovendien is er door de economische crisis meer werkloosheid, dus automatisch een vermindering van de mobiliteit bij de bevolking.

Verder kon men dit positief resultaat boeken niettegenstaande een ernstige inkrimping van de diensten : het aantal afgelegde km. voor de tramlijnen daalde met niet minder dan 11.61% en voor de buslijnen met 4.53%.

Er heeft zich onder de reizigers een belangrijke verschuiving voorgedaan : velen schakelden over naar de goedkopere tarieven van de abonnementen. Deze kenden nogmaals een spectaculaire aangroei. De keerzijde is dat de inkomsten voor 1981 bijna een halve procent lager waren dan in 1980. In het licht van de zo al gespannen budgettaire toestand en rekening houdend met de stijging van de index in 1981 is die evolutie zorgwekkend. De budgettaire toestand vormt dan ook de hoofdbekommernis van de Raad van Beheer.

Het jaar 1981 bracht enige hoogtepunten mee. Op gebied van de lijnuitbating is er in de eerste plaats de uitbouw van een busbaan op de as Mercatorstraat - Simonsstraat - Pelikaansstraat bij het Centraal Station.

Verder kon men starten met de werken van de jarenlang gevraagde verlenging van tramlijn 12. Naast het belang voor een betere bediening van de nieuwe wijken te Deurne, is deze trajectverlenging een opmerkelijke gebeurtenis : het is de eerste na-oorlogse spooruitbreiding. De laatste indienststelling van een nieuw baanvak dateerde van 18 december 1944. Het succes van deze verlenging zal van groot belang zijn voor het latere beleid. Gelukkig zijn de gunstige voorwaarden daartoe aanwezig.

Op het gebied van de premetro moet men in de eerste plaats het succesvol voltooiën noteren van de ruwbouw van het vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan met de schildmethode op 20 maart. Verder werd de vertrekschacht voor het schild afgewerkt, van waaruit de vertakkingen nabij Schijnpoort eveneens met de schildmethode zullen uitgevoerd worden. Inmiddels startte het schild op 15 februari 1982 voor de bouw van de eerste koker Schijnpoort - Willibrordus.

Het merendeel van het bureaupersoneel kon zijn intrek nemen in de nieuwe sociale zetel. Tevens werd een nieuwe personeelskring gesticht, die in de nieuwbouw over sociale lokalen met sportzaal kan beschikken.

Nooit tevoren was de belangstelling vanwege studenten, scholen en groeperingen voor het openbaar vervoer en voor de maatschappij zo groot. Het spreekt vanzelf dat de maatschappij daaraan in de mate van het mogelijke tegemoet komt. Een belangrijk hulpmiddel vormt daarbij de nieuwe film over het bedrijf.

Tot slot een bijzonder woord van dank aan de Antwerpse pers, die eens te meer, gedurende het ganse afgelopen jaar, allerlei berichten over de uitbating, vernieuwingen, bijzondere problemen enz. aan het publiek mededeelde. Daarbij heeft de pers de belangen van de maatschappij op menig punt sterk verdedigd.

Het leidt geen twijfel dat deze belangstelling, zelfs in de vorm van opbouwende kritiek, het imago van de maatschappij heeft verbeterd.

De kontakten met de Belgische Radio en Televisie waren eveneens zeer uitgebreid. Ook hier verleent de maatschappij haar medewerking aan de aktie Openbaar Vervoer.

Men mag dus besluiten dat het jaar 1981 budgettair een moeilijk jaar was, maar dat er toch nog belangrijke positieve resultaten konden geboekt worden.

2. VOORUITZICHTEN

2.1. Beleid

De budgettaire vooruitzichten zijn zeer somber en drukken hun stempel op het beleid, dat volledig gericht zal zijn op besparingen op alle vlakken.

Nogmaals moet de Raad van Beheer zijn grote bekommernis uiten voor deze budgettaire beperkingen. Niet alleen is er de inkrimping zelf maar er blijft ook de onzekerheid of de vooraf toegestane budgetten zullen volgen in de loop van het boekjaar.

De onzekere economische toestand kan er inderdaad oorzaak van zijn dat er nog supplementaire bezuinigingen worden opgelegd.

Dat alles zal een negatieve weerslag hebben op de uitbating.

De aangekondigde tariefverhoging van ca. 20%, die men weliswaar kan verdedigen gelet op de stijging van de index sedert de vorige tariefaanpassing op 16.1.1980, vormt op haar beurt een verdere factor van onzekerheid. Sinds enige jaren veroorzaakte een tariefverhoging geen reizigersverlies meer. De voorgestelde forse verhoging zal dat naar alle waarschijnlijkheid wel meebrengen, doch het is niet mogelijk de weerslag in reizigersverlies of in minder ontvangsten te berekenen.

Gedurende twee decennia heeft de overheid diverse maatregelen getroffen en enorme bedragen geïnvesteerd in het openbaar vervoer, zodat het de achterstand t.o.v. het andere verkeer zou kunnen ophalen. De dramatische budgettaire toestand brengt nu de voltooiing van dit programma en in 't bijzonder van de premetro in 't gedrang : in 't gunstigste geval wordt de indienststelling ervan uitgesteld.

Dit is bijzonder jammer : een onvoltooide premetro is zeker niet even bruikbaar als de beroemde Schubert-symphonie.

Integendeel, hij kan pas tot een volledige rentabiliteit komen wanneer het netwerk onder alle aspecten afgewerkt en beëindigd is. In die optiek kan de Linkeroeververbinding niet geschrapt worden, zelfs al zou men alle andere economische en sociale verantwoordingen ter zijde schuiven.

Het uitblijven van beslissingen en definitieve toewijzingen hebben nu reeds allerhande geruchten veroorzaakt : «alle werken waren nutteloos, vermits andere lijnen niet in de premetro zullen kunnen rijden».

Het is een odium, dat best zo spoedig mogelijk moet verdwijnen, indien het openbaar vervoer zijn geloofwaardigheid niet wil verliezen. Ook kan het zich niet veroorloven daardoor het vertrouwen te beschamen, dat velen erin gesteld hebben voor het opvangen van de mobiliteitsproblematiek in de stadscentra.

Het is daarom dat de maatschappij haar fundamentele beleidsopties, gericht op de toekomst, zelfs in deze budgettair ongunstige periode niet mag of kan opgeven.

Het werkingsprogramma zoals vooropgesteld in het verslag van 1978 omtrent de verbeterde dienstuitvoering, blijft gelden in de mate van de beschikbare middelen. De bouw van de Linkeroeververbinding blijft dus een prioritaire doelstelling. De moeilijkheden doen geen afbreuk aan het standpunt, dat de perimeter moet aangepast worden. De voorbije winterperiode heeft al aangetoond, dat het programma inzake het voorkomen van defekten van het rollend materieel resultaat oplevert. De opleiding van de bestuurders moet nog meer verzorgd worden.

Het aanschaffen van sneltrams blijft een noodzaak : de herhaalde klachten die de maatschappij thans ontvangt aangaande de overbelasting op de rijtuigen en dit op nagenoeg alle tramlijnen (en op de meeste buslijnen), wijzen eens te meer op een structureel capaciteitsgebrek.

De doorstroming blijft het middel bij uitstek om op korte termijn betere diensten te kunnen aanbieden en tegelijk bezuinigingen en besparingen te kunnen verwezenlijken.

De reiziger moet nog meer aandacht krijgen en de maatschappij moet haar toekomstmogelijkheden vrijwaren. Op deze laatste punten wordt even dieper ingegaan.

2.2. Aanpassing van het Algemeen Lastenkohier

De activiteiten van de maatschappij worden gedetermineerd door de statuten en het lastenkohier, gehecht bij het Koninklijk Besluit van 21 december 1962, waarbij de oprichting van M.I.V.A. werd goedgekeurd.

De statuten werden gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 20 juli 1978 (B.S. 15.9.1978). Op dit ogenblik is een werkgroep belast met de herziening van het lastenkohier.

In de praktijk zijn er al heel wat verbeteringen aangebracht, meestal in het directe voordeel van de reiziger.

Zo is het systeem van de sectie-tarieven afgeschaft aanvankelijk op buslijn 36, later op de andere buslijnen 32, 33, 35 en 37. De tariefformule wordt niet meer toegepast: men heeft zich in 't recent verleden veeleer laten leiden door sociale overwegingen bij het vaststellen der tarieven.

Het gratis vervoer van kinderen beneden 6 jaar werd uitgebreid zodat nu dezelfde regelingen gelden bij alle maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

Tenslotte werd de reglementering voor het vervoer van colli versoepeld.

Toch blijft er een belangrijk domein, waarop een bepaalde categorie reizigers nadeel ondervindt. Men heeft inderdaad bij de voorschriften omtrent de uurregelingen andere criteria gevolgd voor de buslijnen dan voor de tramlijnen.

Zo werd er bepaald dat de dienst aan elk eindpunt van de elektrische lijnen ten laatste te 7 u. 's morgens begint en het laatste vertrek heeft ten vroegste plaats te 23 u. Verder voorzag men dat intra-muros de frequentie tussen 7 en 19 u niet beneden de 10 min. mocht zijn. Na 19 u mocht de frequentie 20 min. belopen en na 21 u. zelfs 30 min.

Voor de bussen voorzag men dat de dienst 's morgens ten laatste te 8 u begon; het laatste vertrek had ten vroegste te 22 u 30 plaats. Voor buslijn 33 voorzag men zelfs dat op zon- en feestdagen het eerste vertrek ten laatste te 8 u 30 plaats vond, terwijl op autobuslijnen 13 en 26 het laatste vertrek evenwel te 19 u mocht plaats hebben. De minimum frequentie op de buslijnen moest tussen 8 en 19 u. 20 min. zijn; na 19 u mocht de frequentie dalen tot 30 min. en op lijnen 13, 26 en 33 mocht de frequentie zelfs op 60 min. worden gebracht. Er zijn nog andere bepalingen.

In de praktijk zijn de aangeboden diensten ruimer dan de minima die men voorziet in het lastenkohier, maar men mag toch gewagen van een discriminatie tussen bus- en tramreizigers, waarbij deze laatste kunnen genieten van frequenties overdag van 10 min. of beter, terwijl de busreizigers het dikwijls maar moeten stellen met een frequentie van 20 min.

Het zijn bepalingen die wortelen in de geestesgesteldheid van de periode, waarin veel tramlijnen werden afgeschaft en vervangen door busdiensten. Daarbij ging men dan erg boekhoudkundig te werk in functie van kostprijzen, want, althans zo werd er geredeneerd, de tramlijn werd meermaals vervangen door 2 buslijnen. De daling in frequentie zou dus gekompenseerd zijn door een bediening via 2 reizen.

Niemand heeft toen geredeneerd vanuit het standpunt dat door de emigratie van de stedelijke bevolking naar de randgemeenten, de mobiliteitsbehoefte, uitgedrukt in af te leggen km, verdubbelde of zelfs nog meer vergrootte. Evenmin heeft men eraan gedacht dat die bevolking gewend was aan frequente lijndiensten.

Natuurlijk is in het lastenkohier eveneens voorzien dat de maatschappij het aantal afritten mag verhogen en de duur van de dienst mag verlengen volgens de noodwendigheden van het ogenblik.

Vanuit het oogpunt van de reiziger is er echter geen enkele grond om deze verschillen tussen tram- en busdiensten te handhaven. Alle M.I.V.A. lijnen zijn stadlijnen: de behoeften aan comfort, dienstregelmaat enz. zijn voor alle reizigers nagenoeg dezelfde.

Het grote nadeel dat het publiek aanhaalt bij de beoordeling van de bediening is, zoals algemeen geweten, de wachttijd. Het heeft dus totaal geen zin om klausules die dit bijzonder delikaat punt raken, verder te laten bestaan.

De uitbating toont trouwens duidelijk de noodzaak aan om deze voorbijgestreefde bepalingen te laten vallen en gelijke criteria te handhaven voor tram- en busdiensten. In 1965, jaar van de laatste omschakeling van tram op busbedrijf, werden ca. 3/4 van de reizigers met de tramlijnen vervoerd. Vandaag is dat aandeel gezakt tot 63,78%. De busdiensten vertegenwoordigen dus thans 36,22% : alleszins een percentage dat groot genoeg is om niet straffeloos te discrimineren.

2.3. Oprichting van een werkplaats en een stelplaats voor gelede tramvoertuigen

Men kan zich geen verantwoorde aanschaf van duurzame middelen indenken zonder een prognose van de toekomst.

Zelfs in deze budgettair zeer moeilijke tijden blijft het een der hoofdtaken van de directie om een actieplan te hebben op lange termijn. Indien er te weinig parameters gekend zijn, zal het actieplan zich eerder beperken tot maatregelen die mogelijkheden open houden voor de toekomst.

Konkreet betekent dit voor de maatschappij dat men een prognose zou moeten opstellen over de evolutie van de vraag naar verplaatsingen.

Deze vraag vertoont al sedert enige jaren een stijgende trend. Vermoedelijk zal deze wel aanhouden maar de economische toestand is nu zo onzeker, dat niemand in de sector openbaar vervoer het zal wagen de evolutie kwantitatief uit te drukken in positieve of negatieve zin.

Er zijn echter andere elementen, die ten minste de richting van de trend met voldoende zekerheid kunnen aangeven.

In de eerste plaats is er de algemene erkenning dat het openbaar vervoer één van de hoofdmiddelen zal zijn om de stadskernen te saneren en terug meer leefbaar te maken. De opdracht voor het openbaar vervoer kan niet anders dan groeien. Daarbij komt nog dat de sociale rol eveneens alsmaar toeneemt.

In de tweede plaats werd in een interne studie aangetoond dat de M.I.V.A.-perimeter hoegenaamd niet meer aangepast is aan de huidige noden en dat het stadsvervoer onvoldoende berekend is op zijn taak. Vroeg of laat dringt zich de aanpassing op, waarbij heel wat lijnen moeten verlengd worden.

In de derde plaats werd in een andere interne studie de toestand van het park P.C.C.-wagens onder ogen genomen. Gelet op de huidige evoluties bleek uit de studie de noodzaak tot een vermeerdering van het plaatsaanbod.

Daarbij zal het rollend materieel aan andere normen dan vroeger moeten voldoen, volgens de vraag van het publiek. Men mag trouwens niet vergeten dat een deel van de wagens al meer dan 20 jaar in bedrijf is en dat het stilaan tijd wordt te denken aan de vervanging. Niemand zal aangaarden dat de huidige wagens ook 70 jaar meegaan, zoals de vorige generatie trams.

Uit deze 3 beschouwingen komt een aangroei van het taakvolume voor de maatschappij naar voor. Daarvoor is bijkomend rollend materieel nodig. Zelfs in de (onverantwoorde) veronderstelling dat men het Linkeroever-project zou laten vallen, dan nog is het huidige park niet berekend op zijn toekomstige taak en is men verplicht groter en meer materieel aan te schaffen.

De maatschappij bezit thans geen enkele reservecapaciteit voor het onderbrengen van grote rijtuigen, noch voor het onderhoud ervan.

De aankoop van nieuwe rijtuigen moet samengaan met het bouwen van nieuwe stelplaatsen.

Nu kan het zijn dat die aanschaf ingevolge de budgettaire toestand nog uitgesteld wordt. Het valt alleszins binnen een beleid op lange termijn om de mogelijkheden reëel te vrijwaren. In de eerste plaats moeten daarom terreinen voorbehouden worden.

Uit de diverse mogelijkheden, die nog relatief dicht bij de Stad Antwerpen gelegen waren, viel uiteindelijk de keuze op een terrein te Hemiksem. De nodige procedures werden ingezet wat betreft de verklaring tot openbaar nut. Tot op heden is er nog geen definitieve beslissing genomen.

2.4. Vaste Installaties

2.4.1. OVERKAPPING AUTOBUSGARAGE

De opstelling van de autobussen in openlucht brengt ernstige nadelen met zich mee. Vooral in de winterperiode ondervinden de reizigers een totaal gebrek aan enig comfort door de koude in de bussen. Bij vriesweer kan men de bussen eenvoudig niet wassen en geraken ze totaal vervuild. De werkomstandigheden voor het technisch personeel zijn ver beneden de normale normen. Tenslotte moet men een reeks voorzorgsmaatregelen treffen zoals vroeger starten enz. om de uitrit te kunnen verzekeren. Zelfs dan kan men niet voorkomen dat er abnormale slijtage optreedt aan het materieel. Tenslotte is er nog de sterkere roestvorming.

Na de strenge winter 78/79, waarbij de nadelige gevolgen van een openluchtparking zich zeer sterk manifesteerden, werd het plan uitgewerkt om de stelplaats te overkappen en de parkeer-ruimte uit te breiden door de bouw van 2 ondergrondse niveau's.

Op 21 januari 1981 werd het definitief ontwerp ter goedkeuring voorgelegd aan het Ministerie van Verkeerswezen. De openbare aanbesteding vond plaats op 25 november.

Het aanbestedingsdossier werd samen met het voorstel tot toewijzing op 8 december verzonden naar het Ministerie.

De sneeuwperikelen na de laatste jaarwisseling toonden nog maar eens het belang van het dossier aan. De directie hoopt daarom op een spoedige goedkeuring.

2.4.2. HERINRICHTING VAN HET OUDE M.I.V.A. HOOFDBUREEL

Nu de nieuwbouw voltooid is, en vermits de voorzijde van het oude gebouw prachtig werd gereinigd, zal men eerstdaags starten met het opruimen en herinrichten van het loketgedeelte op het gelijkvloers en van de directieburelen op de eerste verdieping.

In de aanneming is eveneens de vernieuwing begrepen van de centrale verwarming en de verlichting, die later integraal deel zullen uitmaken van de installaties in de nieuwbouw.

2.4.3. WEG- EN RIOLERINGSWERKEN

Het komt voor dat riolerings- en bestratingswerken uitgevoerd worden in opdracht van openbare besturen, waardoor het tramverkeer gedurende een lange termijn gehinderd of onderbroken wordt.

Zo worden voor 1982 volgende werken gepland :

- herprofielingswerken ingevolge verbeteringen van riolering en wegdek, uitgevoerd in opdracht van de Stad Antwerpen : Korte Nieuwstraat en Wolstraat
Sint-Katelijnevest
Lange Leemstraat (vak Stanleystraat -Lamorinièrestraat)
Van Kerckhovestraat
- spoorvernieuwing ingevolge rioleringswerken, die worden uitgevoerd in opdracht van de gemeente Deurne in de Herentalsebaan (vak Boterlaarbaan - Silsburg).

De technologie is de laatste jaren echter zo gevorderd, dat het onderbreken van het wegverkeer in functie van de uitvoering van rioleringswerken tot een minimum kan herleid worden. Hierbij kan ondermeer verwezen worden naar technieken welke aangewend werden voor de bouwwerken van de premetro.

Een gelijkaardige oplossing voor de talrijke rioleringswerken zou niet alleen de M.I.V.A.-uitbating, maar ook het stadsverkeer opvallend ten goede komen.

Een positieve medewerking wordt van de Openbare Besturen verwacht.

2.4.4. HET VERSTREKKEN VAN INFORMATIE AAN DE REIZIGERS

Samen met de doorstromingsproblematiek staat het dienstbetoon aan het publiek centraal in het dagelijks beleid van de maatschappij.

Een belangrijk aspect bij het dienstbetoon is het geven van informatie. Soms wordt het in de literatuur aangeduid als reizigersbegeleiding. Hoe belangrijk het geven van informatie wel is, wordt aangetoond in volgende paragraaf 3 – Klachten.

Voor de gewone vormen van informatie, zoals uurregelingen, tarieven, trajekten enz. werd in de laatste jaren al veel gepresteerd; het geven van informatie is een hoofdtaak voor de dienst public-relations.

Buiten het beantwoorden van vragen, telefonisch of per brief, voert M.I.V.A. een soort aanwezigheidspolitiek : elke aanvraag tot deelname aan infovergaderingen of wijkbijeenkomsten wordt onmiddellijk positief beantwoord. Uit dergelijke vergaderingen kunnen trouwens interessante voorstellen komen en het is een verdienste van de Stad Antwerpen, dat ze daarmee begonnen is (In dit verband wordt verwezen naar de voorbeelden in hoofdstuk 7 § 1.7. – Wijzigingen in de exploitatie – lijnen 23 en 34).

Verder heeft de maatschappij nu al 8 verkooppunten verspreid over het net, waar het publiek eveneens inlichtingen kan bekomen.

Op het gebied van informatie ingeval van dienstontrouwing door technisch defekt van een rijtuig of andere omstandigheden, was de toestand ronduit slecht te noemen. Tot voor enige jaren toen het volledige park P.C.C.-wagens en het grootste gedeelte van de autobussen werden uitgerust met een radiofonie-installatie. Verkeersmoeilijkheden, defekten of dienstonregelmaat kunnen langs die weg onmiddellijk aan de Centrale Controlepost worden gesignaleerd.

Deze kan verder instructies geven aan één bestuurder, aan een ganse lijn of zelfs aan alle bestuurders tegelijk.

Vanuit het oogpunt van de reiziger is dat al een verbetering : snellere informatie maakt snellere interventie mogelijk, dus minder oponthoud. Via de huidige radiofonie wordt het ook mogelijk om vanuit de centrale controlepost berichten om te roepen bestemd voor de passagiers van één rijtuig, hetzij aan de reizigers op alle voertuigen van een lijn of van het ganse net. De berichten kunnen eventueel vooraf op bandopnemer worden opgenomen.

Momenteel wordt op de autobussen de nodige geluidsapparatuur ingebouwd. Later volgt de installatie in de trams.

Toch blijft er nog een groot gebrek aan informatie en vertoont het huidige systeem van radiofonie nog leemten.

1. Premetro : het radiofoniesysteem werkt niet in de stations noch in de tunnels. De aanpassing van het systeem voor het gebruik in de premetro is gewenst, omdat daar een snel ingrijpen meer dan elders noodzakelijk is. Het belang van de aanpassing zal nog toenemen met de verdere indienststellingen.
2. Berichtgeving aan de reizigers op de halteplaatsen : vanuit het controlecentrum in de premetro is het mogelijk berichten om te roepen bestemd voor de wachtende reizigers op de perrons. Bij de bovengrondse halteplaatsen is er geen enkele voorziening.
3. Aankondiging van voertuigen aan de halteplaatsen : een efficiënt middel om het fenomeen van de subjektieve wachttijd op te vangen, is het aankondigen dat een rijtuig in aantocht is. Dit gebeurt reeds in de premetro-stations waar het wachtend publiek informatie krijgt over het lijnnummer en de volgorde van de in aantocht zijnde trams. Bovendien is er een melding dat de aankondigde tram het vorige station heeft verlaten.

Dergelijke aankondigingen ontbreken volledig bij de gewone halten.

Ook intern vertoont het radiofoniesysteem nog belangrijke leemten.

1. Controle van de wachttijden :

met het huidige radionet is het mogelijk de opvolging van de voertuigen aan de eindpunten te weten. Dit verschaft een aantal statistische gegevens omtrent de uurregelingen en inlichtingen voor de verkeersleiding in de centrale controlepost. Tramlijn 7 werd hiervoor reeds volledig uitgerust. Het spreekt vanzelf dat voor een goed beheer alle lijnen daarbij moeten betrokken worden, hetgeen mogelijk zal zijn, vermits op de meerderheid der wagens radiofonie-apparatuur aanwezig is. Momenteel neemt men proeven met een systeem dat bruikbaar is voor de bussen.

2. Centraal beheer van de voertuigen per lijn :
door de stand van de kilometerteller van de tram of bus via de radio door te geven, kan de verkeersleiding een overzicht bekomen van de plaats en de spreiding van de wagens op een lijn. De leiding is daardoor in staat perfect aangepaste maatregelen te treffen.

In feite staat de maatschappij dus wat betreft informatie aan de reiziger bij dienstonderbrekingen nog maar in een begin. In de toekomst zullen nog heel wat studies volgen om aan het probleem tegemoet te komen.

2.5. Aanschaf van nieuw rollend materieel

In 1982 dringt zich de noodzaak op om minimum 30 bussen te bestellen, in vervanging van de oudste bussen in het huidige wagenpark. Deze bussen werden in 1968-1969 geleverd en zullen op het ogenblik van de levering van het nieuwe materieel, meer dan 700.000 km in stadsdienst hebben afgelegd.

Voor de loods en 2 interventiewagens besteld worden. De dienst Vaste Goederen zal een laswagen en 1 transportwagen voor rails bestellen.

Er is nog geen aankoop van sneltrams gepland.

2.6. Trammuseum Edegem

Een wensdroom, die velen sedert jaren koesteren, kan thans concrete vormen aannemen.

Op initiatief van de Heer E. Keutgens, beheerder van de Vereniging voor het Trammuseum te Schepdaal AMUTRA, werden besprekingen gehouden met het gemeentebestuur van Edegem, die tot een overeenkomst hebben geleid.

De gemeente zal een ruimte ter beschikking stellen van de vereniging, die op haar beurt haar Antwerpse tramwagens in Edegem zal tentoonstellen. Vanzelfsprekend verleent M.I.V.A. haar medewerking aan dit projekt.

Uiteindelijk besliste het College van Burgemeester en Schepenen een betere ruimte voor te behouden, dan degene die oorspronkelijk voorzien was. Het museum zal ingericht worden in loods 23 van Fort V, nabij de Vredebaan te Edegem.

Het initiatief ontvangt tevens de steun van de firma VAN HOOL, die de MIVA-bus 530 volledig zal restaureren voor het museum. De p.v.b.a. DE POLDER beloofde een oude bus, die jarenlang op de lijndienst 32 naar Edegem werd ingezet, te restaureren tegen 1983.

In eerste fase zullen er 9 wagens staan, nl. de 5 motorwagens 484, 4408, 5351, 6451 en 7386, de bijwagens 919 en 1660, de autobus 530 en de trolleybus 45. Als tiende wagen zal de N.M.V.B. de autobus 1216 van het type Brossel A 93 D.A.R., bouwjaar 1955 in bruikleen geven. In latere jaren kan de kollektie nog vergroot worden. Normaal moet het museum in juni geopend worden.

3. KLACHTEN

3.1. Algemeen

In het kader van de Actie «Openbaar Vervoer» heeft de B.R.T. een «KLACHTENBANK» opgericht, waar de gebruikers van het openbaar vervoer schriftelijk of telefonisch terecht kunnen met alle opmerkingen en /of suggesties met betrekking tot het gebruik van tram, trein of bus.

Deze klachten worden doorspeeld naar de betrokken maatschappijen of overheidsinstanties voor antwoord en verder gevolg. De actievoerders volgen de evolutie hiervan nauwkeurig op en verwerken de resultaten, al naargelang de belangrijkheid ervan in de TV.-uitzendingen of in de B.R.T.-krant «Rij maar an...».

Hoewel M.I.V.A. betrekkelijk weinig brieven heeft ontvangen (14 in 1981), is het toch voornamelijk deze actie-rubriek die de maatschappij er toe aangezet heeft om de eigen kontakten met de reizigers aan een nader onderzoek te onderwerpen.

Het aantal reacties (schriftelijk of telefonisch) dat M.I.V.A. in de loop van 1981 vanwege het reizend publiek mocht ontvangen, bewijst dat de reizigers zich niet meer lijdzaam laten vervoeren, maar dat zij zich duidelijk bewust worden van hun recht op een functioneel openbaar vervoer.

Een meer specifieke studie omtrent de aard van de reacties (gebaseerd op de schriftelijke meldingen, andere dan de gebruikelijke vragen om uurtabellen e.d., die de dienst Public Relations ontving), leek dus de aangewezen weg om elementen op te sporen voor de concrete aanpak van de noden, welke de reizigers nog steeds ondervinden bij het gebruik van tram en bus.

Het doet ons bijzonder genoeg hierbij te mogen vaststellen dat de balans duidelijk overhelt naar de «vraag om inlichtingen». In 64% van de gevallen onderzoeken de reizigers voor zichzelf op welke wijze tram en bus naar best vermogen kunnen gebruikt worden. Uurroosters, informatie over de vervoerbewijzen, eventueel een netplan en vooral de M.I.V.A.-brochure «Reiswegen en Aansluitingen» zijn hierbij een veelgevraagd hulpmiddel. Hierdoor wordt aangetoond dat het opstellen van deze informatiebronnen en de verspreiding ervan een belangrijke stap in de goede richting is.

Anderzijds blijkt uit het onderzoek dat in 36% van de gevallen de reizigers concreet hun ongenoegen uiten in klachtbrieven.

3.2. Onderzoek van de klachten

Veruit de meerderheid, nl. 67,5%, van de klachten handelt over de houding van de bestuurders: het niet toepassen van het reglement (vb. roken op de tram), het voorbij rijden van de halte, brutaal rijgedrag, onverantwoord optreden bij hinder veroorzaakt door derden enz.

Het is echter opvallend hoe subjectief de reiziger deze voorvallen beoordeelt. Sommige reizigers kunnen eventueel nog een oorzakelijk verband zien tussen de «aanleiding» en het «optreden», doch kunnen onder geen enkele voorwaarde de houding van de bestuurders goedkeuren. Andere reizigers zoeken onmiddellijk en uitsluitend de schuld bij de bestuurders.

Zelfs in de spitsuren ontmoeten de bestuurders weinig of geen begrip voor de moeilijkheden, die ze dan ondervinden.

Zijn de bestuurders in sommige omstandigheden beladen met alle fouten, in andere omstandigheden verwacht men er alles van. Zo aarzelt men niet om de bestuurder persoonlijk verantwoordelijk te stellen voor het feit dat men geen zitplaats kan bekomen in het spitsuur, omdat niemand zijn plaats afstaat.

De maatschappij stelt echter meermaals vast (vooral bij telefonische meldingen) dat er in een opwelling van verontwaardiging wordt gereageerd. Het volstaat dikwijls die reizigers korrek en informatief te wijzen op de mogelijke oorzaak, het reglement of de eventuele eigen inbreng tot de konfliktsituatie, om de klacht te herleiden tot een eigenlijke vraag om inlichtingen, waaraan graag gevolg wordt gegeven.

Toch is M.I.V.A. er zich van bewust dat niet alle klachten berusten op een spijtig misverstand tussen beide partijen. Het is duidelijk dat de opleiding van de kandidaat-bestuurders te éézijdig gericht is op de technische stuurvaardigheid en dat daarbij te weinig aandacht werd geschonken aan het sociale aspect van hun taak. De verbetering van het directe contact reiziger/bestuurder mag nochtans noodzakelijk worden geacht om dit soort klachten gevoelig te doen dalen en om het imago van de maatschappij bij de reizigers te verbeteren.

Daarom zal het beleid inzake opleiding nog meer de nadruk leggen op het aspect menselijke omgang door uitbreiding en vooral aanpassing van het opleidingsprogramma.

De resultaten, die in het boekjaar werden bereikt, zijn nog te gering. Het is natuurlijk een programma dat veel tijd zal vergen.

Een ander aspect is wel dat er middelen moeten gevonden worden om het personeel in te lichten over de houding van de maatschappij in sommige klachten. Uit gesprekken komt thans al te dikwijls naar voor, dat het bestuurderskorps twijfels koestert omtrent zijn verdediging door de directie tegenover de reizigers.

Een tweede groep klachten (26,3%) handelt over de gebreken bij de reizigersbegeleiding nl.

onvoldoende comfort in de wachthuisjes, gebrek aan schuilgelegenheid, gebrek aan informatie, geen of foutieve uurroosters, moeilijk leesbaar netplan, schade die te lang onhersteld blijft enz.

De maatschappij neemt deze vingervijzingen ernstig op en beschouwt het als een dringende plicht om deze vraag naar degelijke informatie en accommodatie op een volwaardige wijze te beantwoorden. Toch is dit niet zo eenvoudig als het lijkt.

Vooreerst kan het voorkomen dat men omwille van budgettaire beperkingen, administratieve bepalingen, verkeerstechnische redenen e.d. niet kan inspelen op de verwachtingen vanuit het publiek. De belangen van de reizigers onderling zijn soms niet te verenigen. In sommige gevallen hangt de maatschappij volledig af van andere besturen : zo kan de uitvoering door deze laatsten van diverse doorstromingsmaatregelen heel wat klachten wegnemen over de lange wachttijden, de dienstregelmaat enz.

Tenslotte is er de materiële kant van het probleem, vooral wat betreft de informatie aan de halten : er zijn thans 1.027 halten op het net.

Toch blijft M.I.V.A. in de mate van het mogelijke rekening houden met de belangen van de reizigers. Opmerkingen en suggesties in die zin worden grondig op hun nut en uitvoerbaarheid onderzocht en steeds wordt het resultaat aan de korrespondent meegedeeld.

Verder mogen iets meer dan 3% van de klachten buiten beschouwing gelaten worden omdat ze verkeerdelijk aan M.I.V.A. zijn gericht : bv. handelend over personeel van de andere maatschappijen, dekmantel voor andere doeleinden enz.

In een zeldzaam geval bekritiseert de korrespondent de houding van de overheid tegenover het stedelijk openbaar vervoer.

Tenslotte worden iets meer dan 2% van de behandelde klachten ingediend door de bestuurders zelf. Inderdaad, de mentaliteitsverandering van het reizend publiek blijkt ook een minder positieve kant te hebben. Sommige reizigers zien het openbaar vervoer enkel nog als een recht voor zichzelf en vergeten daarbij de verplichtingen die ze hebben tegenover hun medereizigers en tegenover de bestuurders.

De uit dit onderzoek bekomen gegevens versterken de maatschappij in haar overtuiging, dat een diepe ontleding en een nauwkeurige opvolging van de klachten, belangrijk zijn voor de opbouw van een betere relatie tussen M.I.V.A. en het reizend publiek.

Als het aan MIVA lag
reed de tram sneller, dag per dag

HOOFDSTUK 3

PERSONEEL

1. INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFEKTIEF

In het afgelopen jaar gingen 4 personeelsleden op rust en 60 op pré-pensioen; 84 personeelsleden verlieten de maatschappij. Het overlijden van 9 personeelsleden in actieve dienst viel te betreuren.

Er werden 175 personeelsleden aangeworven in de loop van hetzelfde jaar, zodat het totaal personeelseffektief in de maatschappij met 18 steeg.

	31.12.80	31.12.81	±	t.o.v.	31.12.80
Verkeersdienst	711	727	+16	of	+ 2,25%
Werkplaatsen	126	126	-	of	-
Loodsen	73	81	+ 8	of	+10,96%
Garage autobussen	70	75	+ 5	of	+ 7,14%
Bovenleiding & onderstations	44	31	-13	of	-29,55%
Weg & Werken	76	81	+ 5	of	+ 6,58%
Personeel op maandwedde	263	260	- 3	of	- 1,14%
Totaal	1.363	1.381	+18	of	+ 1,32%

In de rubriek «Personeel op maandwedde» is het personeelseffektief van de Bijzondere Studiedienst van de Pre-Metro met 46 leden in 1980, respectievelijk 48 leden in 1981, inbegrepen. Tevens dient genoteerd dat in 1981, 2 personeelsleden uit het loontrekkend kader naar het weddetrekkend overgingen; het betreft hier 2 overheidsfuncties in de technische diensten.

Op 31 december 1981 telde de M.I.V.A. 542 personeelsleden op rust, 229 personeelsleden op pré-pensioen en 667 weduwen.

De Verkeersdienst, waar de wisselingen een directe uitwerking hebben op de dienstverlening aan het publiek, telde :

- 742 leden op 31.12.1977
- 814 leden op 31.12.1978
- 831 leden op 31.12.1979
- 711 leden op 31.12.1980
- 727 leden op 31.12.1981

2. AFWEZIGHEDEN

Het absentieïsme wegens ziekte blijft dalend, daarentegen neemt het absentieïsme ten gevolge van arbeidsongevallen toe. Het gemiddelde percentage der afwezige actieve agenten (zonder de zieken met meer dan 1 jaar ziekte of de afwezigen om andere redenen) is als volgt :

	1979	1980	1981
Afwezig wegens ziekte	5,10	4,88	4,30
Afwezig wegens arbeidsongeval	0,48	0,38	0,48
Totaal	5,58	5,26	4,78

3. VERHOOGDE UITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL IN 1981

3.1. Werkgeversbijdrage

1. Vanaf 1 januari 1981
Invoering van ééenvormige loongrens van 71.800 F.
Optrekken met 0,01% van de bijdragen voor de ziekte- en invaliditeitsuitkeringen; met 0,86% van de bijdragen voor de pensioenen en met 0,50% van de bijdragen voor de kindertoeslagen.
Daling van de bijdragen voor de werkloosheidsvergoedingen met 0,43%.
2. Vanaf 1 april 1981
Verhoging van het plafond R.S.Z. van 71.800 F tot 73.225 F.
3. Vanaf 1 oktober 1981
Verhoging van het plafond R.S.Z. van 73.225 F tot 76.200 F.

3.2. Lonen en voordelen aan het personeel

1. Vanaf 1 januari 1981
Toepassing van de punten der sociale programmatie voor loon- en weddetrekkenden.
Verhoging der loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.
2. Vanaf 1 april 1981
Verhoging der loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.
3. Vanaf 1 september 1981
Verhoging der loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.
4. Vanaf 1 november 1981
Verhoging der loon- en weddeschalen met 2% als aanpassing aan de levensduurte.

4. SOCIALE PROGRAMMATIE

4.1. Loontrekkenden

4.1.1. VERLENGING VAN DE COLLECTIEVE OVEREENKOMST VAN 1980

Overeenkomstig de bepalingen van de Interprofessionele Collectieve overeenkomst van 13 februari 1981, bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 14 februari 1981, beslist het Paritair Comité voor de Stadstramwegen, -trolleybussen en -autobussen de uitwerking van de collectieve overeenkomst van 1980 te verlengen tot 31 december 1981, rekening houdend met volgende commentaar aangaande :

- de punten 3a en 3b, blijven de dotaties aan het nationaal Sociaal Fonds behouden op hun bedrag van 1980;
- het punt 4, blijft de verhoging van 2.000 F van de term «S» toegekend in 1980 behouden;
- het punt 7a, worden de vergoedingen voor het kledingsfonds geïndexeerd met 6,12% in toepassing van de vroegere overeenkomsten en ingevolge de evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen in 1980;
- het punt 7b, worden de beschikkingen genomen in 1980 (zie proces-verbaal in bijlage bij de overeenkomst van 1980) behouden.

4.1.2. COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN BETREFFENDE HET NATIONAAL SOCIAAL FONDS

Tussen de Belgische Vereniging van Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, die de werkgevers vertegenwoordigt, enerzijds, de Algemene Centrale der Openbare Diensten, de Christelijke

Centrale der Openbare Diensten en de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden, die de werknemers vertegenwoordigen, anderzijds, werd in het Paritair Comité voor de Stadstramwegen, -rolleybussen en -autobussen volgende collectieve arbeidsovereenkomst betreffende het nationaal Sociaal Fonds afgesloten :

1. In toepassing van punt 9 van de collectieve overeenkomst van 7 april 1977, heeft het Paritair Comité beslist het beheer van het sociaal fonds toe te vertrouwen aan een vereniging zonder winstoogmerk, op te richten door de vertegenwoordigers van het personeel.
2. Het Paritair Comité stemt in met het statuutontwerp van deze vereniging.
3. Het Paritair Comité bepaalt jaarlijks de dotatie aan het sociaal fonds.
4. Overeenkomstig artikel 18 van het ontwerp van statuten, zijn de volgende punten onderworpen aan de goedkeuring van het Paritair Comité :
 - de wijziging van de statuten,
 - de budgetten en de rekeningen,
 - de uitvoering van onroerende verrichtingen, zoals aankoop, ruil, verkoop van onroerende goederen, evenals het nemen van een hypotheek en het sluiten van een huurovereenkomst voor negen jaar en meer,
 - het aanvaarden van legaten en giften,
 - de vrijwillige ontbinding van de vereniging.
5. Ingeval van ontbinding voorzien in artikel 4, lid 2 van het ontwerp van statuten, wordt het Paritair Comité onmiddellijk bijeengeroepen met het oog een oplossing voor de nieuwe situatie te vinden.

4.2. Weddetrekkenden

4.2.1. VERLENGING VAN DE COLLECTIEVE OVEREENKOMST VAN 1980

Overeenkomstig de bepalingen van de Interprofessionele Collectieve Overeenkomst van 13 februari 1981, bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 14 februari 1981, beslist het Paritair Comité voor bedienden van de Stadstramwegen, -rolleybussen en -autobussen de uitwerking van de collectieve overeenkomst van 1980, te verlengen tot 31 december 1981, rekening houdend met volgend commentaar aangaande :

- de punten 3a en 3b, blijven de dotaties aan het nationaal Sociaal Fonds behouden op hun bedrag van 1980;
- het punt 4, blijft de verhoging van 2.000 F van de term «S» toegekend in 1980 behouden;
- het punt 7a, worden de vergoedingen voor het kledingsfonds geïndexeerd met 6,12% in toepassing van de vroegere overeenkomsten en ingevolge de evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijs in 1980;
- het punt 7b, worden de beschikkingen genomen in 1980 (zie proces-verbaal in bijlage bij de overeenkomst van 1980) behouden.

4.2.2. COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMST BETREFFENDE HET NATIONAAL SOCIAAL FONDS

Tussen de Belgische Vereniging van Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, die de werkgevers vertegenwoordigt, enerzijds, de Algemene Centrale der Openbare Diensten, de Christelijke Centrale der Openbare Diensten en de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden, die de werknemers vertegenwoordigen, anderzijds, werd in het Paritair Comité voor de bedienden van de Stadstramwegen, -rolleybussen en -autobussen volgende collectieve arbeidsovereenkomst betreffende het nationaal Sociaal Fonds afgesloten :

1. In toepassing van punt 1 van de collectieve overeenkomst van 15 juli 1977, heeft het Paritair Comité beslist het beheer van het sociaal fonds toe te vertrouwen aan een vereniging zonder winstoogmerk, op te richten door de vertegenwoordigers van het personeel.

Voor de paragrafen 2, 3, 4 en 5 : zie 4.1.2.

5. DE ONDERNEMINGSRAAD

De ondernemingsraad vergaderde in 1981 10 maal onder het voorzitterschap van de Heer Directeur-Generaal.

In meerdere zittingen werd het organigram van M.I.V.A. besproken. Menige keer sprak de Raad zijn bezorgdheid uit over de weerslag van de budgettaire beperkingen op de uitbating. In een geest van positieve samenwerking werden heel wat praktische regelingen overeengekomen: zo besprak de Raad een éénvormig doktersattest, dat vanaf 1.1.1982 in voege komt. Onder impuls van de Raad werd een nieuw arbeidsreglement uitgegeven en een overzicht – in zakformaat – van de plaatsbewijzen, ten behoeve van de bestuurders.

De leden ontvingen regelmatig gegevens betreffende de reizigersevolutie, uitwisselingen van rijtuigen, stroomonderbrekingen e.d.

De vakantieregeling 1982 werd tijdens 2 vergaderingen besproken en ze werd op 29 oktober voor alle diensten goedgekeurd.

Op 19 januari werd tijdens de jaarlijkse gemeenschappelijke zitting met het Comité voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing gesproken over het budgettair beleid, de doorstroming, de stand van verschillende projecten in uitvoering of gepland, technische reorganisaties in het kader van de herstructurering. Tevens werd een model getoond voor de banalisatie der deuren op de trams. Op 27 augustus volgde een demonstratie met 3 rijtuigen, die volgens het model werden verbouwd.

Tijdens de buitengewone zitting van 22 april, werden financiële en economische inlichtingen verstrekt en werd het verslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering der Deelgenoten besproken.

6. COMITE VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING

Tijdens het jaar 1981 vergaderde het Comité 12 maal. Het Comité besprak 102 voorstellen, waarvan 48 voor de veiligheid, 39 voor de gezondheid en 15 voor de verfraaiing. Voor uitgebreide informatie wordt verwezen naar het jaarverslag 1981 van de dienst V.G.V.

7. SOCIALE RAAD

Buiten de bespreking van de individuele sociale problematiek van de werknemer, concentreerde de Sociale Raad zich in 1981 vooral op plaatsingen in medisch-psychologisch aangepaste dienst.

Bij de organisatie van het vakantiehuis Superia, werd gestreefd naar een geleidelijke, maar zekere modernisering van het gebouw. Zo werd in 1981 werk gemaakt van de overschakeling der centrale verwarming op aardgas.

8. SOCIALE DIENST

De Sociale Dienst stond wederom ten dienste van het personeel onder de gekende vormen. Hij stond in voor het beheer van het vakantiehuis Superia.

De maandelijkse uitgave van het personeelsblad Trammeland bleef gehandhaafd.

De hoofdbedoeling van dit blad, namelijk een informatiebron te zijn voor en door de medewerkers van M.I.V.A., kwam meer dan ooit naar voren in de verschillende rubrieken. In vergelijking met de beginperiode, kende dit blad een ongetwijfeld grotere weerklank bij zijn lezerspubliek.

Tevens verleende de Sociale Dienst zijn medewerking aan de opbouw van de nieuwe personeelskring.

9. DE v.z.w. K.O.S.I.V.A.

Op 6 augustus 1981 werden in het Belgisch Staatsblad de statuten gepubliceerd van de v.z.w. K.O.S.I.V.A.

Reeds lang deed zich de noodzaak gevoelen de verschillende bestaande personeelskringen onder één club te verenigen ten einde een versnippering van krachten te vermijden. Deze nood tot eenheid werd daarenboven nog versterkt door het, vanwege M.I.V.A., ter beschikking stellen van een sportcomplex met bijhorend ontspanningslokaal.

Het is tijdens de Opendeurdag van 17 oktober 1981 dat een achthonderdtal actieve en oprustgestelde personeelsleden, samen met hun gezin en in aanwezigheid van de Raad van Beheer van M.I.V.A., de sociale gebouwen plechtig in gebruik namen.

In een democratische sfeer werd vervolgens verder gewerkt aan de oprichting van de v.z.w., waarin alle actieve en oprustgestelde personeelsleden van M.I.V.A., samen met hun gezin, welkom zijn.

10. GEWESTELIJK PARITAIR COMITE

Het Gewestelijk Paritair Comité voor Loontrekkenden vergaderde éénmaal.

Daarbij werd het nieuwe statuut verkeersdienst 7.03 – éénmansbediening bekrachtigd.

Het Comité besprak eveneens de reorganisatie van de hulpdienst. Vermits bij deze reorganisatie eveneens weddetrekkenden betrokken waren, volgde aansluitend een officieuze zitting van het Gewestelijk Paritair Comité voor Weddetrekkenden.

11. ERETEKENS

Tijdens het jaarlijks feest voor de gedecoreerden en oprustgestelden, op 23 oktober georganiseerd met medewerking van het Coördinatiecomité der ontspanningskringen, werden volgende eretekens uitgereikt :

22 Eretkens van de Arbeid 2de klasse

53 Eretkens van de Arbeid 1ste klasse

1 Gouden Medaille van de Orde van Leopold II

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

Er werden dit jaar geen nationale eretekens of mutualiteitseretekens toegekend.

12. «M.I.V.A. TOT UW DIENST»

Onder deze titel werd in de zomer een film gedraaid over het bedrijf.

Het scenario moest beantwoorden aan enige criteria : vooreerst moesten de problemen, die het personeel bij zijn dagelijks werk ondervindt, aangetoond worden. Tegelijk kon de problematiek behandeld worden van een vlotte doorstroming van tram- en busverkeer in het algemeen verkeer. Tenslotte moest het gemak van gebruik van het openbaar vervoer eveneens aan bod komen.

Verder moesten bij het draaien van de film nog allerhande beperkingen geëerbiedigd worden : zo zou het onaanvaardbaar zijn de automobilist al te negatief voor te stellen.

Vanzelfsprekend moest het geheel esthetisch afgerond worden. Het scenario werd geschreven door Freddy Coppens, die tevens de regie voerde. Cineast was Ralf Boumans; productie : Kriteria-films n.v.

De 16 mm. kleurfilm (optische geluidsband) bevat tevens enige zeer oude opnamen, ter beschikking gesteld door het Stadsarchief. De duur van de film is ongeveer 18 min.

De film zal aan bezoekers getoond worden. Tevens kan men de film bij de maatschappij aanvragen voor vertoning in verenigingen of zelfs privé, mits een borgsom.

[Faint, illegible text covering the majority of the page, likely bleed-through from the reverse side.]

Terstond Antwerpen rond

VASTE GOEDEREN

1. GEBOUWEN

1.1. Nieuwbouw

1.1.1. NIEUWBOUW ADMINISTRATIEF GEBOUW EN WERKPLAATS IN DE GROTE HONDSTRAAT TE ANTWERPEN

Na de afbraak van de vroegere centrale werkplaats in de Grote Hondstraat te Antwerpen kwam een driehoekig perceel vrij met een oppervlakte van 3.995 m². Op 2 januari 1979 werd gestart met de oprichting van een administratief gebouw met een werkplaats en een sociaal gedeelte.

De nieuwbouw telt vijf bouwniveaus met een nuttige oppervlakte van ca. 11.800 m².

Op 4 en 5 november 1980 werd reeds een klein gedeelte van de bureaus in gebruik genomen; de andere bureaus werden vanaf 15 februari 1981 naar de nieuwbouw overgebracht.

De administratieve diensten zijn als volgt ingedeeld :

- tussenverdieping : medische dienst
 sociale dienst
 public relations
- eerste verdieping : ongevallen
 lonen en maatschappelijke werken
 boekhouding
 personeelsdienst
 verkeersdienst en centrale controlepost
 dactylografie
- tweede verdieping : dienst vaste goederen
 dienst rollend materiaal
 mcanografische dienst
 besteldienst
 technische studiedienst
 dienst V.G.V.

In september 1981 werden het clublokaal en de sportzaal ter beschikking gesteld van het personeel : daar kan in clubverband sport beoefend worden. Tevens kan men er culturele activiteiten organiseren.

Vanaf midden november en in december werden de verschillende afdelingen van de Dienst Vaste Goederen uit de werkplaats Draakplaats overgebracht naar de nieuwe technische lokalen op het gelijkvloers van de nieuwbouw.

De kelderverdieping werd ingericht als parkeerruimte. Op de eerste verdieping is voor het personeel een refter voorzien, volledig uitgerust met een keuken, die begin 1982 in gebruik kan komen.

1.1.2. OPRICHTING DIENSTLOKAALTJES

Ter verbetering van de dienstverlening aan het verkeersdienstpersoneel en voor de bevordering van het openbaar vervoer ten opzichte van de reizigers, werden reeds zes dienstlokaaltjes opgericht aan de eindpunten van onze tramlijnen.

Het gebouwtje bestaat uit twee modules, waarvan de eerste als eetruimte met informatie- en loketdienst werd ingericht en de tweede als sanitair. Het geheel is overkoepeeld met een dakstructuur die de reizigers de nodige bescherming biedt bij barre weersomstandigheden.



M.I.V.A. - Hoofdkantoor, 31.10.1981

Foto E. Keutgens

Vier dienstlokalen werden in 1980 in gebruik genomen. Vanaf 6 april 1981 kon het personeel het dienstlokaal Merksem - V. Roosensplein (lijn 3) bezetten. Sedert 1 september kan men er eveneens plaatsbewijzen kopen. Het zesde dienstlokaal Deurne - Wim Saerensplein (lijn 12) is volledig afgewerkt en zal samen met de spoorverlenging van tramlijn 12 in gebruik komen, vermoedelijk in september 1982.

Voorlopig staan er geen verdere dienstlokalen op het programma.

1.2. Halte - infrastructuur

1.2.1. HALTEBENAMING AAN DE WACHTHUISJES

Er werden 164 wachthuisjes uitgerust met een haltebenaming. Half februari 1982 zal nog een reeks van 52 volgen.

1.2.2. WACHTHUISJES

In 1981 werden 10 nieuwe wachthuisjes van het type «Atribus» geplaatst namelijk :

- 6 op het grondgebied van de Stad Antwerpen
- 1 op het grondgebied van de Gemeente Deurne
- 3 op het grondgebied van de Gemeente Borgerhout

Er werden 6 wachthuisjes weggenomen namelijk :

- 4 wegens halteaanpassing
- 2 wegens intrekking van de bouwtoelating

Er werd 1 oud schuilhuisje vervangen door het type «Atribus».

Het totaal van de schuilhuisjes op het tram- en autobusnet die opgericht werden onder toezicht van M.I.V.A. bedraagt momenteel 334.

1.2.3. PLAATSEN VAN STADSPANBORDEN

De Stad Antwerpen verleende haar goedkeuring om op volgende plaatsen stadsplanborden op te richten :

- Steenplein
- St.-Jansvliet
- Orteliuskaai
- De Keyserlei
- L. De Waelplaats

De volgende reeds bestaande stadsplanborden zullen vervangen worden door het nieuw model :

- Gemeentestraat - Hoek Kon. Astridplein
- Kon. Astridplein - hoek Statiestraat
- Groenplaats - Postkantoor

Deze borden hebben tot doel een uitgebreide informatie te verstrekken aan de inwoners van de stad en de gebruikers van het openbaar vervoer, door middel van een netplan met gegevens over toerisme, handelscentra enz.

De plaatsing is voorzien in 1982.

1.2.4. PLAATSEN HALTEBORDEN

Vanaf 26 oktober werd een eerste reeks nieuwe halteborden geplaatst. De nieuwe borden werden uitgevoerd volgens het standaardmodel dat voor het hele land geldt.

1.3. Verhoogde opstapplaatsen

In aansluiting met het programma van 1980 werden nog 11 verhoogde opstapplaatsen aangelegd.

Het totaal van de verhoogde opstapplaatsen op het bovengronds net bedraagt per 31 december 1981 38 stuks.

2. SPOREN

2.1. Algemeen

Voor het vernieuwen en het onderhoud van de sporen werd 3.716 m spoor gebruikt, namelijk : 3.491 m nieuw spoor en 225 m herbruikbaar spoor.

Er werden 13 nieuwe en 4 herbruikbare wissels, 4 nieuwe en 6 herbruikbare kruisingen geplaatst.

2.2. Grote werken in eigen beheer

In de Frankrijklei, Britselei en Amerikalei werden onderhoudswerken aan de sporen uitgevoerd over een lengte van 1.500 m.

In de Brederodestraat werd over de volledige lengte, namelijk 1.750 m enkel spoor, onderhoud uitgevoerd aan de sporen en wegdek. Onder het spoor richting Hoboken werd een nieuwe steenslagbedding aangelegd.

2.3. Spoorwerken uitgevoerd in opdracht van openbare besturen

2.3.1. MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

Turnhoutsebaan : afwerking van het vak Cogelsplein - Leeuwlantstraat.

Deze werken werden voltooid op 5 mei 1981.



*Verlenging tramlijn 12, Ter Heydelaan Deurne, 15.11.1981; zicht richting Wim Saerensplein; in 't midden van de foto : het bestaande maneuverspoor, links het nieuwe spoor richting stadscentrum.
Foto E. Keutgens*

2.3.2. INTERCOMMUNALE VERENIGING VOOR DE AUTOWEG E3

Jan Van Rijswijcklaan - Jan De Voslei : de werken voor de definitieve spooraanleg werden op 18 februari beëindigd.

2.3.3. MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Verlenging van tramlijn 12 vanaf het huidige eindpunt over de Ter Heydelaan en de Rugeveldlaan tot aan het Wim Saerensplein.

De spoorwerken begonnen op 19 oktober.

Zonder onvoorziene omstandigheden zal deze spooruitbreiding over een lengte van ± 1.350 m in dienst genomen worden in september 1982.

2.3.4. EINDPUNT LIJN 7 - TOLHUIS

Ingevolge de afbraak van het Tolhuis en om de nieuwe bouwwerken toe te laten werd de eindlus St.-Pietersvliet vervangen door een terugkeermaneuverspoor op de St.-Paulusplaats. Hiervoor werden 155 lopende meter spoor en 2 wissels geplaatst. De werken voor de bovenleiding begonnen op 3 september en de spoorwerken op 28 september; in de nacht van 13 op 14 oktober werden de sporen aangesloten op het maneuverspoor en werd de keerlus buiten dienst gesteld.

Om het maneuver zo veilig mogelijk te laten gebeuren werden speciale verkeerslichten geïnstalleerd, die door de bestuurders worden bediend.

2.4. Tramlijnen in eigen baan

De volgende tabel geeft per tramlijn de toestand op 31 december 1981 :

LIJN				INTRA-MUROS			EXTRA-MUROS		
	Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%	Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%	Expl. lengte	Expl. lengte eigen bedding	%
	a.	b.	b/a	c.	f.	f/c	g.	h.	h/g
2	9.334	7.723	82.74	4.517	4.277	94.69	4.817	3.446	71.54
3	6.587	3.125	47.44	3.302	-	-	3.285	3.125	95.13
4	6.944	1.739	25.04	2.584	205	7.93	4.360	1.534	35.18
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	1.245	21.87	3.407	-	-	2.285	1.245	54.49
11	6.213	2.058	33.12	3.751	-	-	2.462	2.058	83.59
12	10.326	3.065	29.68	5.514	205	3.72	4.812	2.860	59.43
15	7.838	6.901	88.05	4.609	3.672	79.67	3.229	3.229	100.00
24	11.971	2.154	17.99	5.382	205	3.81	6.589	1.949	29.58
Totaal	79.824	34.851	43.66	42.294	10.118	23.92	37.530	24.733	65.90

3. BOVENLEIDING

3.1. Algemeen

In het jaar 1981 werd 5.415 m nieuwe en 87m herbruikbare rijdraad geplaatst.

De vervanging van ijzeren paalarmen door geïsoleerde werd verder gezet.

In samenwerking met de dienst Wegen & Werken werden 13 oude wisselbakken vervangen door nieuwe van het type HANNING & KAHL.

3.2. Grote werken in eigen beheer

De grote onderhouds- en vernieuwingswerken situeerden zich op volgende baanvakken :

lijn 2 : Belgiëlei : vak uitrit premetro tot Harmonie

lijn 7 : Mechelsesteenweg : vak Harmonie-Bank

lijn 8 : vak Borsbeekse Poort - Bank

vak Groenenhoek - Eksterlaar

lijn 11 : vak Carnotstraat - Draakplaats

lijn 12 : Ter Heydelaan

In de nieuwe werkhal in de Grote Hondstraat werd de bovenleiding volledig geplaatst. Hiervoor werd 268 m koper/aluminium profiel geplaatst.

3.3. Bovenleidingswerken uitgevoerd in opdracht van derden

3.3.1. MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

lijn 2 : de afwerking van het kruispunt Jan Van Rijswijcklaan/Jan De Voslei. Hiervoor werden nog 325 m rijdraad geplaatst.

lijn 10 : de herprofileringwerken op de Turnhoutsebaan te Deurne werden voltooid.

3.2.2. MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Op 4 augustus werd gestart met de werken aan de bovenleiding voor de verlenging van lijn 12 Ter Heydelaan - Rugeveldlaan.

In 1981 werden hiervoor reeds 36 palen en 55 geïsoleerde paalarmen geplaatst.

3.2.3. EINDPUNT TOLHUIS

Voor het nieuwe manoeuvrespoor werd 191 meter rijdraad geplaatst.

4. KABELS

4.1. Algemeen

In het jaar 1981 werden 3.100 meter vermogenkabels E.V.A.V.B. $1 \times 400 \text{ mm}^2$ geplaatst.

4.2. Grote werken in eigen beheer

De vernieuwing van deze kabels werd uitgevoerd op het voedingsnet van :

Traktiestation 102 (Boudewijnsteeg): de ondergrondse kabels in Boudewijn-, Bres- en Montignystraat.

Traktiestation 106 (Desguinlei): de ondergrondse kabels tussen de Desguinlei en Mechelsesteenweg.

5. TRAKTIESTATIONS

In de traktiestations 102 Boudewijnsteeg en 103 Berthoutstraat werden de vernieuwingswerken voortgezet. Deze traktiestations beschikken nu over een eigentijds 600V feederbord en een zeer veilige hoogspanningsinstallatie.

De feederschakelaars van het traktiestation 111 Groenenhoek werden voorzien van een motorbediende reserveschakelaar. Deze reserveschakelaar kan van op afstand bediend worden, zodat de bedrijfszekerheid gevoelig stijgt.

In verband met de electrificatie van de verlenging van tramlijn 12 is op 21 december een aanvang genomen met de oprichting van traktiestation 108 Schotensteenweg. De uitrustingen voor dit traktiestation waaronder één transformator van 865 KVA, een gelijkrichter en een 600V feederbord werden reeds besteld. Dit traktiestation zal vermoedelijk in dienst komen in de zomer van 1982.

Op de zuinige toer
met het Openbaar Vervoer

HET PREMETRONET

1. STUDIES

1.1. Studieopdrachten

1.1.1. DE VOLGENDE STUDIEOPDRACHTEN WERDEN TOEGEWEEZEN :

1. Ruwbouw

Goedgekeurd op 30.3.1981 :

het studiekontrakt met betrekking tot de studie van het voorontwerp van :

- het Station Frederik van Eeden en de Koker Blancefloerlaan : Tijd. Ver. Constructor - S.W.K.
- de ombouw van het Station Groenplaats met afbuiging Rubens Center: N.V. T.K.B.
- de Koker Groenplaats - Frederik Van Eedenplein : Tijd. Ver. ISPA (T.K.B. - Associated Engineers - Ir. J. Blontrock).

Goedgekeurd op 17.8.1981 :

het kontrakt met betrekking tot de technische controle van het voorontwerp van het vak Groenplaats - Antwerpen Linkeroever: Seco.

Goedgekeurd op 13.11.1981 :

de bijakte nr. 1 met betrekking tot de studie van het definitief ontwerp, de aanbesteding en de uitvoering van het Station Frederik Van Eeden en de Koker Blancefloerlaan (Tijd. Ver. Constructor - S.W.K.)

2. Uitrustingen

Goedgekeurd op 4.5.1981 :

Elektromechanische uitrustingen van

- 1) - Koker Zegel - Foorplein
 - Station Foorplein
 - Koker Foorplein en Open Helling
 - Koker Zegel - Collegelaan
 - Stopplaats Collegelaan
 - Koker Collegelaan - Morckhoven
 - Station Morckhoven
 - Koker Herentalsebaan met Open Helling
 - 2) - Station Elisabeth
 - Koker Elisabeth - Handel
 - Station Handel
 - Koker Handel - Schijnpoort
 - Station Schijnpoort
 - Koker Schijnpoort - Sportpaleis
 - Station Sportpaleis
 - Koker met keerlus en Open Helling Viadukt Merksem
 - Koker met Open Helling Ten Eeckhovelei
- Studiebureau Debruyn - Van Dongen - Courtoy.

Goedgekeurd op 23.12.1981 :

Afwerking

- 1) Station Handel - Tijd. Ver. Van Ranst - Storme - Architecten

- 2) Station Schijnpoort - Tijd. Ver. Jamagne - Van der Elst - De Beukelaar - Architecten
- 3) Station Foorplein & Stopplaats Collegelaan - Tijd. Ver. Van den Berghe - Peeters - Architecten
- 4) Station Sportpaleis - Tijd. Ver. Braem - Willems - Architecten
- 5) Station Elisabeth - Tijd. Ver. Donck - Posson - Commers - Architecten
- 6) Station Frederik Van Eeden - Tijd. Ver. Dasseville - Van Laere - Architecten

1.1.2. DE VOLGENDE STUDIEOPDRACHTEN WERDEN UITGEVOERD :

1. Ruwbouw

Uitbreiding 1ste en 2de as :

- Koker Willibrordus - Stuivenberg : Tijd. Ver. Constructor - Girec.
- Koker Stuivenberg - Schijnpoortweg: Tijd. Ver. Cedap - Traction.
- Station Handel : Constructor N.V.
- Koker Handel - Schijnpoortweg : S.W.K. N.V.
- Koker en Open Helling Ten Eekhovlei: Libost N.V.

Premetrolijn naar Linkeroever :

- Voorontwerp Station Van Eeden en Koker Blancefloerlaan : Tijd. Ver. Constructor - S.W.K.
- Voorontwerp ombouw Station Groenplaats en afbuiging Nationalestraat : T.K.B. N.V.
- Voorontwerp Koker Groenplaats - Frederik Van Eedenplein : Tijd. Ver. ISPA

In functie van de ligging van de kunstwerken en de voorziene uitvoeringsmethoden wordt de Premetrolijn naar Linkeroever ingedeeld in 3 vakken :

1. Deel Linkeroever :

1.1. Opvatting :

Dit vak omvat het Station Frederik Van Eeden op het gelijknamige plein met perronlengten van 60 m. en de Koker Blancefloerlaan met een totale lengte van 427 m. met inbegrip van een open helling onmiddellijk voorbij de Waterhoenlaan.

Het station omvat een technische ruimte, een lokethal en twee sporen op ongeveer hetzelfde niveau, ca. 19 m. onder het maaiveld.

Het toegangscapex wordt ten noorden van het station uitgebouwd met een centrale ligging ten opzichte van de bestaande openbare parking en het mogelijke toekomstige busstation voor de N.M.V.B. Deze ligging zal zowel het «Park and Ride» systeem als de coördinatie tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer ten goede komen.

Anderzijds wordt een bijkomende veiligheidsuitgang en een liftschacht tot op het straatniveau voorzien.

1.2. Uitvoeringsmethode :

Het kwartaire niet homogene veenhoudende zand van de Linkeroever laat uit veiligheidsoverwegingen niet toe de werken volledig ondergronds uit te voeren. Inderdaad vereisen deze bouwmethoden grondwaterverlaging, die door de aanwezigheid van de veenlagen belangrijke zettingen van de bebouwing zou veroorzaken.

De uitvoering van het Station Linkeroever en de koker op de Blancefloerlaan wordt bijgevolg voorzien met diepwanden tot in de praktisch ondoorlatende klei waardoor een waterdichte kuip gevormd wordt; daarin kan bemaald worden zonder noemenswaardige verlaging van het freatisch oppervlak erbuiten.

Anderzijds zal de dakplaat ten spoedigste gebouwd worden waarna het straatniveau, met uitzondering van de werkopeningen kan worden hersteld en de overige werken ondergronds kunnen verlopen.

Bijkomend dient bij uitvoering van de kunstwerken rekening gehouden met het voorkomen van metselwerkfunderingen, aanvullingen van metselwerk en mogelijk sliblagen afkomstig van de oude vesting «Vlaams Hoofd», die dateert van de 18de eeuw.

In de loop der tijden onderging de vesting grootscheepse verbouwingen tot ze uiteindelijk de typische stervorm kreeg.

Later werd ze gedeeltelijk afgebroken, althans de bovenste zijde en ze verdween volledig onder de opgespoten zandlagen.

De lokalisatie van het Vlaams Hoofd werd ten behoeve van de bouw van de premetro aan de hand van boringen nader bepaald.

Om reden van technische aard zal het schild voor de Scheldetunnel starten op de Linkeroever vanuit het Station Frederik Van Eeden zodat de bouw van dit station en de Koker Blancfloerlaan de eerste schakel zullen vormen in de belangwekkende oeververbinding.

In 1981 werd het voorontwerp van de kunstwerken op de Linkeroever door het Studiebureau de Tijd. Ver. Constructor - S.W.K. afgewerkt en goedgekeurd, waarna de definitieve studie kon worden aangevat.

2. Deel Scheldetunnel : tussen de Groenplaats en het Frederik Van Eedenplein.

2.1. Opvatting :

De Scheldetunnel heeft tussen het te verbouwen Station Groenplaats op de Rechteroever en het Station Frederik Van Eeden op de Linkeroever een lengte van ca. 1 km. Hiervan dient ca. 400 m. onder de Schelde uitgevoerd.

2.2. Uitvoeringsmethode :

Uit de verschillende bestudeerde uitvoeringsmethodes blijkt dat de schildmethode, die met succes onder de Turnhousebaan te Borgerhout werd toegepast, uit oogpunt van economie, termijn, hinder voor de scheepvaart en milieuhinder veruit te verkiezen valt.

Wel dient het schild aangepast aan de specifieke omstandigheden onder de Schelde.

Inderdaad moet een schild ontworpen worden dat zowel in fijne waterverzadigde zandlagen als in de Boomse Klei met harde insluitsels (septariahorizonten) kan werken. Hierbij wordt gestreefd de arbeiders zo weinig mogelijk onder luchtdruk te laten werken.

Gezien de hoge grond- en waterdrukken (max. ca. 33 m.) onder de Schelde verdient hier ook de staartvoeg, evenals de keuze en de dimensionering van de tunnelbekleding bijzondere aandacht.

Uit de voorstudie blijkt dat een hydraulisch schild met draaiende open boorkop, speciaal bestudeerd om in beide lagen te graven en om septariakongreties te verbrijzelen of los te graven, in aanmerking komt.



Antwerpen Linkeroever Vlaams Hoofd; foto vermoedelijk uit de periode 1931 - 1933. Opname ter beschikking gesteld door Foto D'Haen - Antwerpen

Ten einde de frekwentie van voorkomen en de aard van de septariastenen nader te onderzoeken is de uitvoering van in situ boringen met een seismisch onderzoek gepland.

3. Ombouw Station Groenplaats met afbuiging Rubens Center

Met de voorrang voor de premetrolijn naar de Linkeroever in het verlengde van de 1ste as is een belangrijke ombouw van het Station Groenplaats noodzakelijk.

Gezien enerzijds de wensen van de Stad Antwerpen om de werken op het straatniveau op de Groenplaats te beperken en anderzijds de eis om de exploitatie tijdens de delikate ombouwingswerken niet te hinderen, is het een absolute noodzaak over werfzones in de onmiddellijke omgeving van het werk te beschikken.

De inplanting van deze werfzones is mogelijk in de Pandstraat en aan de achterzijde van de «Galeries Nationales».

2. Uitrustingen

Geen.

1.2. Grondonderzoek

Uitvoering van sonderingen en boringen ten behoeve van de lijn naar Linkeroever - R.I.G. Zwijnaarde op 5 november 1981.

Dit onderzoek is vooral gericht op het bekomen van bijkomende gegevens van het kwartair, dat op Linkeroever meer dan 10 m. dik is en veenlagen en kleilagen bevat.

2. UITVOERING

2.1. Afsluiten overeenkomsten

2.1.1. RUWBOUW

13.5.1891 - B.B. nr. 122 B/PMA - algemene offerte-aanvraag voor de uitvoering van het Station Elisabeth en Koker Elisabeth - Lange Zavelstraat (3de vak van de 1ste as).

Na onderzoek van de inschrijvingen werd het voorstel om de werken toe te vertrouwen aan de T.V. Antwerpse Bouwwerken Verbeeck - C.F.E. door de Minister goedgekeurd op 16.2.1981, ten bedrage van 562.600.298,- Fr., inclusief B.T.W.

30.11.1981 - B.B. nr. 123 B/PMA - algemene offerte-aanvraag voor de uitvoering van de Stations Handel en Stuivenberg, behorende tot het 3de vak van de 1ste en 2de as.

Het voorstel tot toewijzing aan de N.V. C.E.I. voor een bedrag van 548.729.854,- Fr., inclusief B.T.W. werd door de Minister goedgekeurd op 17.12.1981.

2.1.2. UITRUSTINGEN

Geen.

2.2. Aangevangen werken in 1981

2.2.1. RUWBOUW

3de vak - 1ste as

Uitvoering van het Station Elisabeth - Koker Elisabeth - Lange Zavelstraat : B.B. NR. 122 B/PMA.

Op 16.2.1981 toegewezen aan de Tijd. Ver. Antwerpse Bouwwerken Verbeeck - C.F.E., ten bedrage van 562.600.298,- Fr., inclusief B.T.W.

Aanvang van de werken : 30.3.1981.

Uitvoeringstermijn : 36 kalendermaanden.

Ligging

Het Station Elisabeth is gelegen op het St.-Elisabethplein ter hoogte van de gebouwen St.-Elisabethstraat 41 tot en met 67.

De Koker Elisabeth - Lange Zavelstraat vangt aan ter hoogte van het pand St.-Elisabethstraat 67, volgt het tracé van de Korte Zavelstraat en eindigt ter hoogte van de gebouwen Handelsstraat 5 en 8.

Uitvoeringswijze

Voor de bouw van het Station Elisabeth wordt de ondergrondse methode «persen van buizen» toegepast.

De bouw van een gedeelte van de kokers (± 190 m.) zal met het bentoniet schild gebeuren, ter verlenging van de schildkokers Onderwijsstraat - Handelstraat. Het overige gedeelte (± 50 m.) gebeurt op analoge wijze als de uitvoering van het station.

Beschrijving van het kunstwerk

De bovenzijde van het dak van het station is ongeveer 1,40 m. onder het straatoppervlak gelegen. Het eerste ondergronds niveau vormt de lokethal en bevindt zich op een diepte van ± 6 m.

De toegangstrap en nooduitgang van het station worden op het St.-Elisabethplein ingeplant.

Op het tweede ondergronds niveau liggen de beide perrons met elk een lengte van 60 m. en de sporen op hetzelfde niveau (± 11 m. onder het maaiveld). Een ondergrondse trap die toegang geeft tot het noordelijk perron wordt onder de voorbouw van de panden St.-Elisabethstraat 56 en 57 voorzien. Voor wat de beide kokers betreft, wisselt de onderlinge ligging en diepte af in de richting van de Handelstraat. Ter hoogte van de Lange Zavelstraat liggen ze omzeggens boven elkaar. De sporen bevinden zich aldaar op respectievelijk 13,5 m. en 22 m. onder het straatoppervlak.

Ter beveiliging van het gebouw «Zavelhof» gelegen in de Lange Zavelstraat wordt in de grond een gewelfvormige kap geïnjecteerd.

Het dak en de wanden van zowel het station als een gedeelte van de koker zijn in uitvoering.

2.2.2. UITRUSTINGEN

Isolatie

De levering van de elastische steunen van de Koker Opera - Astrid, het Kruisstation Koningin Astrid en het Station Carnot is deels uitgevoerd.

2.3. Voltooide werken in 1981

2.3.1. RUWBOUW

De ruwbouw van het vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan

Het vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan werd uitgevoerd volgens de schildmethode voor de uitvoering van de kokers en volgens de methode van «het persen van buizen» voor de uitvoering van de 4 stations.

De werken werden gestart op 21.3.1977.

De Stations Drink en Zegel zijn op de Turnhoutsebaan ingeplant. Beide stations hebben 3 ondergrondse niveaus, nl. een lokethal en 2 perronniveaus, waarvan één voor elke richting.

De lengte van de stations bedraagt respectievelijk 113 m. en 154 m.

De Stations Morckhoven en Foorplein bevinden zich respectievelijk enerzijds ter hoogte van de Morckhovenlei - Herentalsebaan en Luitenant Lippenslaan en anderzijds ter hoogte van het Foorplein.

Beide stations hebben slechts 2 ondergrondse niveaus nl. een lokethal en de perrons op gelijk niveau. De lengte van de stations bedraagt respectievelijk 100 en 130 m.

Ter plaatse van de stations vervolgt het tracé zijn weg via open hellingen. In totaal werd 4.125 m. tunnellen met behulp van twee schilden uitgevoerd.

Ter herinnering: het eerste schild is gestart op 10 april 1978 in de richting van het centrum, op het niveau van het onderste spoor (± 24 m.) vanuit de bouwput ter hoogte van Stenenbrug.

Op 6 februari 1979 werd de 1000ste meter koker gegraven en op 4 april 1979 was het graven van de onderste koker beëindigd.

Vanuit de bouwput ter hoogte van Stenenbrug vertrok op 22 mei 1979 het tweede schild, maakte de onderste koker naar het Station Morckhoven, keerde daar en maakte vervolgens de bovenste koker naar Station Zegel. Op 21 december 1979 bereikte het schild dit station. Begin 1980 werd het schild ter plaatse gekeerd en op 28 februari 1980 begon de bouw van de bovenste koker naar Station Foorplein; het schild bereikte dit station op 17 april 1980.

In Station Foorplein werd het schild nogmaals gekeerd om de onderste koker Foorplein - Zegel uit te graven; die werken begonnen op 20 mei 1980.

Terug in het Station Zegel aangekomen op niveau -3 werd het schild op 3.9.1980 omhoog gehesen door een open ruimte in de vloerplaat op niveau -2. Het schild werd door het Station Zegel (niveau -2) doorgeschoven om uiteindelijk op 23.10.1980 te starten met de laatste te bouwen bovenste Koker Zegel onder de Turnhoutsebaan en Carnotstraat, tot aanzet Kerkstraat. Het schild kwam op 28.11.1980 in Station Drink toe.

Het schild werd door het Station Drink doorgeschoven om tenslotte de laatste 450 m. koker naar het Station Carnot uit te graven.

Het schild kwam op 20 maart 1981 in laatstvermeld station toe.

De werken werden uitgevoerd door de Tijd. Ver. MECOMA, gevormd door de Aannemingsmaatschappij François, C.F.E. N.V., de Antwerpse Bouwwerken Verbeeck N.V., de Compagnie Internationale des Pieux Armés Frankignoul N.V. en A.G. Wayss & Freytag.

De aannemingsom bedroeg 3.194.003.181,- Fr.

De werken werden opgeleverd op 10.11.1981.

De werken aan de stopplaats Collegelaan werden opgeleverd op 12.12.1981.



Station Carnot : december 1981 Doorbraak Schildkoker Drink - Carnot; vooraan resten van het stukgebrand snijwiel van het schild.

Foto G. Coolens - Antwerpen

2.3.2 UITRUSTINGEN

Geen.

2.3.3. ALLERLEI

Iste as - 2de vak

Herstelling van het wegdek Pelikaansstraat - Simonsstraat - Mercatorstraat - Belgiëlei.

De werken werden gestart op 18.2.1980 en beëindigd op 14.1.1981.

Ze werden uitgevoerd door de N.V. B.A.B. voor een bedrag van 33 miljoen Fr. De werken bestonden erin de tramrails weg te nemen, de eigen bedding te verwijderen, de kabels en leidingen op hun definitieve plaats te leggen en het wegdek te herstellen over de volledige lengte van het 2de vak.

2.4. Voortgezette, niet beëindigde werken in 1981

2.4.1. RUWBOUW

- 1) *De ruwbouw van de Koker Opera - Koningin Astrid en de Keerlus F. Rooseveltplaats*, uitgevoerd door de aannemer C.E.I. N.V., volgens de ondergrondse methode in hoofdzaak «persen van buizen» voor de koker en «galerijen» voor de keerlus. Voor de doorgang onder het gebouw «De Vaderlandsche» werd bovendien «bevriezing» toegepast.

De totale lengte tussen de Kruisstations Opera en Koningin Astrid bedraagt 400 m. In de stations liggen de beide spoorrichtingen op gelijk niveau : ca. 16 m. diep onder straatniveau in Kruisstation Opera (niveau -3) en ca. 8 m. in Kruisstation Koningin Astrid (niveau -1). De gronddekking op het buizendak bedraagt ca. 10 m. nabij het Kruisstation Opera en ca. 2 m. nabij het Kruisstation Koningin Astrid. Tussen beide stations is er een continue overgang van het niveau der beide spoorrichtingen t.o.v. elkaar. Ter hoogte van de splitsing Koker Korte Winkelstraat zijn er 2 ondergrondse niveaus : (-1) spoor richting Kruisstation Koningin Astrid ca. 8 m. diep en (-2) spoor richting Kruisstation Opera ca. 13 m. diep. Gronddekking op het buizendak bedraagt hier ca. 2 m.

De aftakking Korte Winkelstraat, die deel uitmaakt van de keerlus, is 175 m. lang. Beide spoorrichtingen blijven boven elkaar zoals ter hoogte van de splitsing (ca. 4 m. daling naar de leien toe). De eigenlijke keerlus wordt over een lengte van 176 m. stijgend in wijzerzin bereden van ± 15 m. diepte tot $\pm 10,5$ m. diepte, waar ze aansluit met de bovenste koker Korte Winkelstraat.

Over de volledige werf werden de dakplaat en de zijwanden (in beschoeide sleuf) volledig en de middenwanden grotendeels uitgevoerd, terwijl eveneens de 1ste fase uitgraving stross gerealiseerd werd.

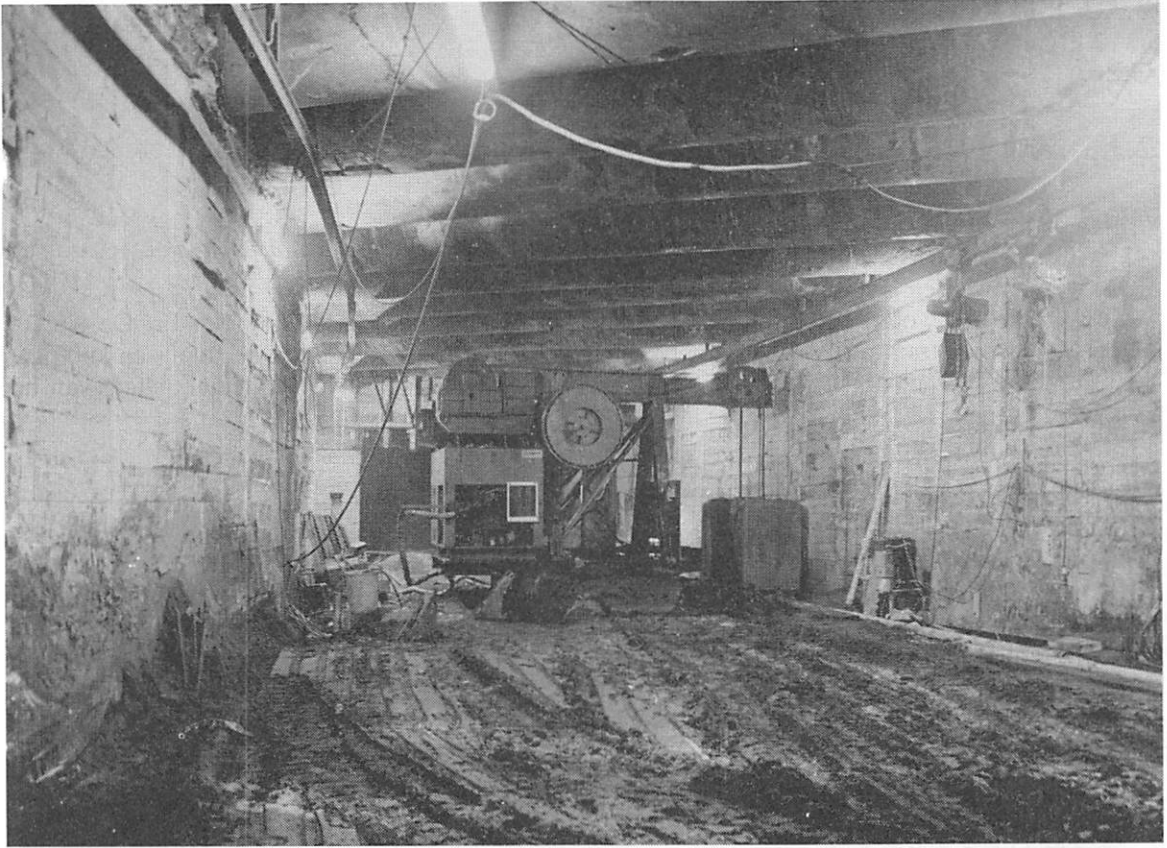
- 2) *De ruwbouw van de Koker Kerkstraat en het Station Willibrordus*, uitgevoerd door de aannemer C.E.I. N.V., volgens de ondergrondse methode «persen van buizen» voor het station en de koker.

De koker heeft een lengte van 250 m. met de sporen boven elkaar gelegen. Het dak bevindt zich op 8 m. onder het maaiveld. De sporen van de bovenste en onderste koker bevinden zich op respectievelijk ca. 12 en ca. 22 m. onder het maaiveld.

Er is een trappencomplex voorzien ter plaatse van de huizen 86 en 88, terwijl ook in het plantsoen vóór de kerk een uitgang komt. De ruwbouw van het station is beëindigd op de trappencomplexen na. In de koker zijn het dak en de wanden uitgevoerd. De stross dient nog afgevoerd en de tussen- en de bodemplaat gegoten.

- 3) *De ruwbouw van de Kokers De Keyserlei - Astrid en Diamant - Astrid*, uitgevoerd door de Aannemingsmaatschappij François - C.F.E. N.V., volgens de ondergrondse methode «persen van buizen».

Dit kunstwerk vormt enerzijds de verbinding tussen het Station Diamant en het Kruisstation



Station Carnot : december 1981. Bouw van de slibwanden onder het buizendak voor de koker naar de Kerkstraat.

Foto G. Coolens - Antwerpen

Koningin Astrid en anderzijds tussen het Kruisstation Koningin Astrid en de Koker De Keyserlei. Beide kokers hebben twee ondergrondse niveaus. Ter hoogte van de Statiestraat werden twee boven elkaar gelegen wissels voorzien.

Een groot gedeelte van de kokers bevindt zich hetzij onder het Centraal Station hetzij onder het huizenblok, dat wordt omsloten door de De Keyserlei, het Koningin Astridplein en de Statiestraat.

Voor wat betreft de gedeelten van de kokers onder het Koningin Astridplein en het huizenblok werd het buizendak voltooid. In deze zone reiken de wanden van het bovenste ondergronds niveau tot ca. 16 m. onder het maaiveld en ze zijn volledig voltooid. De wanden van het onderste niveau reiken tot ca. 24 m. onder het maaiveld en zijn volop in uitvoering.

In het geheel der werken vormt het Centraal Station een apart hoofdstuk. Door de hoge vestusiteit van dit gebouw en de hoge belasting die erdoor op de ondergrond wordt overgebracht, zijn bijzondere maatregelen, zoals o.a. het intensief gebruik van vijzels, noodzakelijk gebleken. Het gebouw wordt in eerste instantie opgevangen door een dikke betonplaat die later het eigenlijke dak vormt van de koker en die onder bescherming van een voorlopig buizendak wordt gerealiseerd. Dit buizendak is ongeveer 3 m. onder de funderingsaanzet van het Centraal Station gelegen. Deze eigenlijke dakplaat is in uitvoering.

- 4) *De ruwbouw van de Koker Van Wesenbekerstraat*, uitgevoerd door de N.V. C.E.I. volgens de methode «persen van buizen» en volgens de vriesmethode voor het gedeelte van de koker gelegen onder de gebouwen Van Wesenbekerstraat 72 tot en met 78 en de doorgang onder de garage O. Permeke en het studiokomplex in de Dambruggestraat nrs. 121 tot en met 129.

Het kunstwerk vormt de verbinding tussen het Kruisstation Koningin Astrid en het Station Elisabeth. De koker volgt het tracé van de Van Wesenbekerstraat, loopt vervolgens via het De Conincplein onder het huizenblok, omsloten door het De Conincplein, Muizenstraat en Dambruggestraat, door en volgt tenslotte het tracé van de St.-Elisabethstraat.

Ter hoogte van het Kruisstation Koningin Astrid heeft de koker twee ondergrondse niveaus. De sporen bevinden zich in deze zone op respectievelijk ongeveer 14 m. en 19 m. onder het straatoppervlak. Vervolgens stijgt het peil van de sporen geleidelijk in de richting van het De Conincplein. Ter hoogte van het De Conincplein werden de beide sporen naast elkaar, doch op een verschillend peil ingeplant. Onder de garage O. Permeke verlopen de sporen vervolgens geleidelijk tot hetzelfde niveau.

Ter hoogte van het Station Elisabeth bevinden zich beide naast elkaar gelegen sporen op ± 11 m. onder het maaiveld.

Het kokergedeelte in de St.-Elisabethstraat nadert zijn voltooiing. Onder de garage O. Permeke en het studiokompleks in de Dambruggestraat is de funderingsplaat in uitvoering, terwijl voor het kokergedeelte in de Van Wesenbekestraat de dakplaat en de wanden van het bovenste niveau voltooid zijn.

De wanden van het lager gelegen niveau zijn volop in uitvoering en werden omzeggens voor de helft afgewerkt.

5) *De ruwbouw van de dubbele Koker Willibrordus - Schijnpoort en de dubbele Koker Schijnpoort - Handelstraat*, uitgevoerd door de Tijd. Ver. MECOMA, volgens de schildmethode.

De werken zijn gestart op 1.12.1980.

De vertrekschacht van het schild, gelegen in de driehoek Boerhaavestaat - Maatsstraat - N.M.B.S. Goederenstation Stuivenberg is inmiddels voltooid. Het eerste schild werd op 8 oktober 1981 in de Antwerpse haven gelost en naar de vertrekschacht in de werfzone vervoerd. Op 10 december 1981 werd het schild in de vertrekschacht neergelaten.

De dubbele Koker Willibrordus - Schijnpoort volgt het tracé van de Pothoekstraat en de Onderwijsstraat en heeft een lengte van ± 1.040 m. De dubbele Koker Schijnpoort -Handelstraat volgt het tracé van de Handelstraat en de Onderwijsstraat en heeft een lengte van ± 760 m. In beide gevallen zijn de kokers boven elkaar gelegen op een diepte van ± 13 m. en ± 25 m.

2.4.2. UITRUSTINGEN

Geen.



Antwerpen Schijnpoort : vertrekschacht van het schild, gelegen in de driehoek Boerhaavestraat - Maatsstraat - N.M.B.S. Goederenstation Stuivenberg - oktober 1981

Foto G. Coolens - Antwerpen

3. FINANCIERING

3.1. Kredietvastleggingen tijdens de vorige jaren.

1964	7.000.000
1965	28.000.000
1966	42.000.000
1967	20.000.000
1968	63.000.000
1969	330.000.000
1970	85.000.000
1971	487.000.000
1972	617.000.000
1973	1.450.000.000

1974	1.697.000.000
1975	370.000.000
1976	4.198.000.000
1977	2.160.000.000
1978	2.679.000.000
1979	1.682.000.000
1980	2.850.000.000

(inbegrepen de prefinanciering door de Stad Antwerpen)

3.2. Kredieten vastgelegd in 1981

Werkingskosten B.S.D.	66.647.884
Studies	139.364.971
Ruwbouw	1.578.606.892
Electromechanische uitrustingen	18.388.050
Afwerking	6.089.210
Verzekeringen	51.403.031
Onteigeningen	22.896.248
Openbare nutsbedrijven	70.339.462
Diversen	7.907.874
TOTAAL	1.961.643.622

4. PUBLIC RELATIONS

Volgende groepen bezochten de Antwerpse Premetro in de loop van het jaar 1981 :

- 8. 1 : C.C.O.D. Antwerpen
- 10. 1 : Vakantiegoegens Deurne
- 16. 1 : Direktieleden van de M.I.V.'s
- 17. 1 : SOAT M.I.V.A.
- 17. 1 : Leerkrachten RITO RMS Niel
- 20. 1 : Davidsfonds St.-Gillis Waas
- 21. 1 : Leraars van de Provinciale Technische School Boom
- 22. 1 : Vereniging Verzekeringsjuristen Antwerpen
- 23. 1 : 6e Mobiele Kolonne Brasschaat
- 24. 1 : A.C.W. Merksem
- 24. 1 : A.C.W. Schoten
- 26. 1 : K.I.T.O. Vilvoorde
- 29. 1 : Technisch Instituut Don Bosco Halle
- 30. 1 : Groepering van Expertisebureaus Brussel
- 31. 1 : Vakantiegoegens Antwerpen
- 2. 2 : Vrij Technisch Instituut Lier
- 3. 2 : Sint-Stanislascollege Berchem
- 3. 2 : De Zilveren Passer
- 6. 2 : Rechtbank Antwerpen
- 7. 2 : A.C.O.D. Antwerpen
- 7. 2 : C.C.O.D. Antwerpen
- 7. 2 : Oud-Leerlingen Sint-Henricus Antwerpen
- 13. 2 : Studiebureau P. France Lier
- 14. 2 : Bell Telephone Filatelieclub Antwerpen
- 15. 2 : Vriendenkring Schoten
- 16. 2 : Katholieke Arbeidersvrouwen Bredene
- 17. 2 : Vriendenkring Hoboken
- 20. 2 : U.F.S.I.A. 2de kan. Rechten
- 21. 2 : Bond van gediplomeerden der Hogere en Middelbare Nijverheidsschool Hoboken
- 21. 2 : Firma Interisol Brussel
- 28. 2 : A.C.V. Antwerpen

- 28. 2 : De Weldaadsvrienden M.I.V.A.
- 3. 3 : Universiteit Luik
- 5. 3 : K.W.B. Borgerhout
- 6. 3 : Middenschool Kapellen
- 7. 3 : Vebov - Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer Antwerpen
- 7. 3 : A.T.B. Natuurvrienden Afdeling Boom
- 7. 3 : C.V.P. Antwerpen
- 10. 3 : Rijksinstituut voor Technisch Onderwijs Kapellen
- 14. 3 : Ebes Antwerpen
- 14. 3 : Interbeton Merksem
- 20. 3 : Stedelijk Instituut voor Secundair Onderwijs Paardenmarkt Antwerpen
- 25. 3 : Pedagogisch Centrum Antwerpen
- 28. 3 : Bond van Grote en Jonge Gezinnen - Schilde
 - 1. 4 : Studenten geologie en geografie van de Katholieke Universiteit Louvain-La-Neuve
 - 1. 4 : Hoger Instituut De Nayer - Mechelen
 - 3. 4 : Vrienden van het Openbaar Stads- en Streekvervoer Antwerpen
 - 4. 4 : K.W.B. Bunt Ekeren
 - 4. 4 : Postbeambten Gemeente Borgerhout
 - 6. 4 : Gepensioneerde Rijkswachters - Antwerpen
 - 7. 4 : Landelijke Gilde - Wuustwezel
- 11. 4 : Vriendenkring Deurne
- 11. 4 : K.W.B. St.-Andries - Antwerpen
- 11. 4 : International Police Association afdeling België
- 15. 4 : Directe Belastingen Collegelaan Borgerhout
- 21. 4 : Davidsfonds De Klinge
- 24. 4 : Vereniging Handel en Industrie - Wilrijk
- 25. 4 : Antwerps Liberaal Verbond
- 30. 4 : Vrienden van het Openbaar Stads- en Streekvervoer Antwerpen
 - 4. 5 : Pius X Instituut - Antwerpen
 - 5. 5 : Secundaire Technische School Don Bosco Hoboken
 - 6. 5 : Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunde en Stedebouw Antwerpen
 - 9. 5 : Vriendenkring Willem Tell Antwerpen
 - 11. 5 : Secundaire Technische School Don Bosco Hoboken
 - 13. 5 : Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedebouw Antwerpen
 - 13. 5 : Marmerfabriek Tuytelaers N.V. Ravels
 - 16. 5 : Personeelskring Petrochim - Antwerpen
 - 19. 5 : Secundaire Technische School Don Bosco Hoboken
 - 20. 5 : Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf
 - 21. 5 : Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging
 - 22. 5 : Davidsfonds Borgerhout
 - 23. 5 : Personeelskring Petrochim - Antwerpen
- 13. 6 : Groep Salvator Kessel
- 16. 6 : Club Zilveren Passer Deurne
- 18. 6 : Verenigde Commissies Stad Antwerpen
- 20. 6 : Vebov - Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer Antwerpen
- 22. 6 : Vriendenkring Politie St.-Truiden
- 27. 6 : Studiebureau S.W.K. Gent
- 27. 6 : Vriendenkring Ekeren
 - 5. 9 : K.W.B. Hoboken
 - 8. 9 : B.R.T. Omroep Antwerpen
- 16. 9 : St.-Vincentiuslyceum Mortsels
- 21. 9 : Erasmusschool Antwerpen
- 24. 9 : Faculteit Toegepaste Wetenschappen Henegouwen
- 28. 9 : Bell Telephone Postzegelclub Antwerpen
- 30. 9 : Bakkersbond Turnhout
 - 3.10 : Firma Lapro Herentals
- 10.10 : Kulturele Centrale MISYNA gewest Antwerpen
- 17.10 : Vriendenkring Kapellen

- 24.10 : K.W.B. Deurne Centrum
- 4.11 : De Heer Van der Meulen, Gouverneur van de provincie Limburg
- 7.11 : Succesclub - Vereniging van zakenlui, zelfstandigen, K.M.O.'s en vrije beroepen Antwerpen
- 7.11 : Betca N.V. Rumst
- 14.11 : Antwerp Model Railroad Association
- 15.11 : Familieleden en kennissen Baron J. Van Havre Schoten
- 16.11 : Rijksinstituut voor Technisch Onderwijs Deurne
- 18.11 : Papierhandel Janssens Carnotstraat - Antwerpen + mede-eigenaars pand hoek Carnotstraat/Kerkstraat
- 21.11 : Ontspanning en Vermaak na Arbeid Antwerpen
- 25.11 : Leraren St.-Eligius Antwerpen
- 4.12 : Vrij Technisch Instituut Don Bosco Halle
- 5.12 : Davidsfonds Boom
- 5.12 : Davidsfonds Borgerhout
- 11.12 : Firma Dessoy Deurne
- 12.12 : Vakantiegenoegens Merksem

4.2. Buitenland

- 14. 1 : Hogere Technische School Alkmaar Nederland
- 12. 3 : Prof. Dr. J. Zurek - Universiteit van Dantzig Polen
- 24. 3 : Hogere Technische School - Delft Nederland
- 9. 4 : Hogere Technische School - Leeuwarden Nederland
- 20. 5 : Ingenieurs van de volksrepubliek China
- 3. 6 : t/m 11. 6 : Stage Ir. A. Wintze - Boekarest - Roemenië
- 4. 6 : Hogere Technische School Zwolle - Nederland
- 24. 6 : Britisch Transport Staff College - Groot-Brittannië
- 19. 8 : Studiebureau Geostock - Parijs Frankrijk
- 1. 9 : Gemeentediensten Breda (NL) Dienst van Openbare Werken Afdelingen Grondbedrijf en Landmeetkunde
- 2. 9 : Ingenieurs van Arabië
- 15. 9 : Studiegroep Noorwegen
- 21. 9 : t/m 6.11 : Stagebezoeken Studenten Algerië
- 23. 9 : Chauffeursgroep Gemeentebedrijven Maastricht - Nederland
- 25. 9 : Middelbare Technische School Zwolle - Nederland
- 27.10 : Hoger Technische School Heerlen - Nederland
- 8.12 : Groepering aannemers Zuid-Nederland




4.3. Kontakten

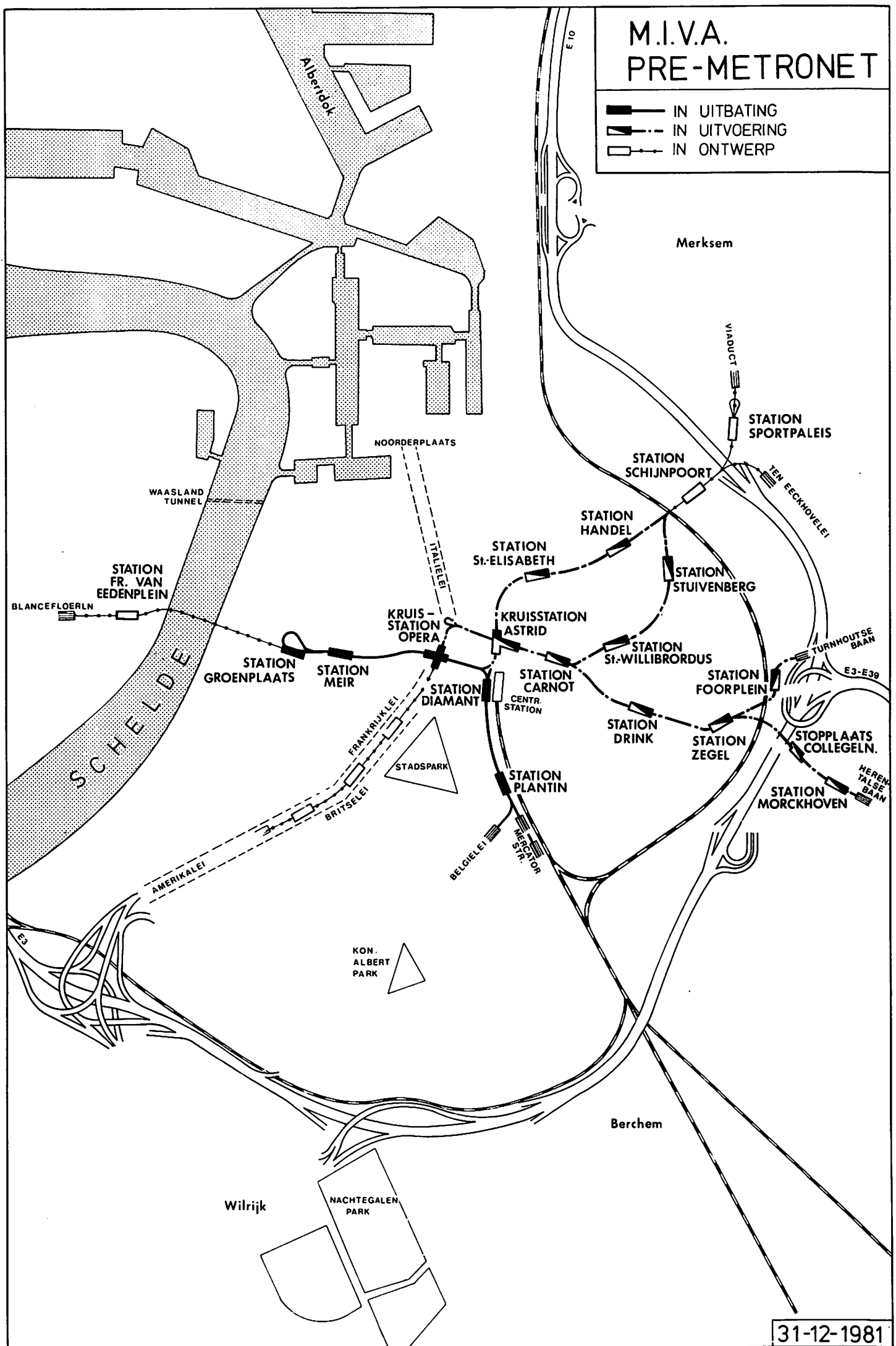
In de zomer 1981 werd de nieuwe tentoonstelling over de premetrowerken geopend in enkele lokalen gelegen in de lokethal van het Station Diamant - (ingang hoek De Keyserlei - Pelikaansstraat).

Aan de hand van maquettes, foto's en plans wordt de evolutie van de werken weergegeven. Een projectieruimte is eveneens ingericht.

De Tijd. Ver. MECOMA heeft ten behoeve van het Bestuur een informatieruimte ingericht in het gebouw aan de Boerhaavestraat 115 te Antwerpen. Deze bevat een gamma audio-visuele apparaten zo o.m. film, video, een schaalmodel van het bentonietschild en een synoptisch bord, dat het algemeen werkingsschema van het schild voorstelt.

M.I.V.A. PRE-METRONET

-  IN UITBATING
-  IN UITVOERING
-  IN ONTWERP



HOOFDSTUK 6

ROLLEND MATERIEEL

1. AANSCHAF VAN NIEUW MATERIEEL

Trams : nihil

Bussen : nihil

Dienst Garage : de nieuwe takelwagen (nr. 53) werd op 3 april 1981 geleverd. Door de hydraulische bediening der steunen en het grote hefvermogen, wordt bij ontsporingen een belangrijke tijdswinst geboekt.

Dienst Vaste Goederen :

1 vrachtwagen Mercedes driekipper met laadkraan (nr. 8021)

1 personenwagen Opel Kadett Caravan (nr. 8017)

1 personenwagen Ford Fiësta (nr. 8004)



Kraanwagen 53 - 14.4.1981

Foto E. Keutgens

2. ONDERHOUD

2.1. Trams

Voor de Centrale Werkplaats werden een freesmachine, een aleseerbank en een profielbuigmachine in gebruik genomen. Voor de loods te Hoboken werd een nieuwe veegmachine aangekocht.

2.2. Autobussen

Voor de Garage werd een elektronisch wieluitlijntoestel en een pneumatische banden monter- en demonteertoestel aangekocht en in bedrijf genomen.

Een «valve body and governor test stand» voor het afstellen van de automatische versnellingsbakken Allison, een controleapparaat voor de speling op de lagers en fuseepennen en een volautomatische portaalwasmachine voor autobussen werden aangekocht.

3. BUITENGEWOON ONDERHOUD

3.1. Trams

- 1/ 68 draaistellen werden naar de n.v. Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies gezonden voor een hernieuwingsbeurt. Van het totale programma werden alzo reeds 70 draaistellen terug in dienst gesteld.
- 2/ Ter voorbereiding van de banalisatie der deuren van het ganse tramwagenpark, werden drie rijtuigen (2016-2126-2127) omgebouwd.
- 3/ In hetzelfde kader werden 32 trams uitgerust om aan elke deur een ontwaardingsapparaat te kunnen plaatsen, wat het totaal brengt op 35.
- 4/ Bij 13 wagens werden de deuren voorzien van het nieuwe type gevoelige boorden Bircher, wat het totaal brengt op 86.
- 5/ 25 trams werden in de rood/witte kleurencombinatie geschilderd, waaronder nummer 2072, die vroeger een groene kleur had. Het totaal aantal verjongde rijtuigen is thans 47.
- 6/ 13 wagens hebben een hernieuwing gehad waarbij tevens de installatie voor het rijden in tunnel werd ingebouwd, 4 van deze wagens kregen een Scharfenbergkoppeling.
- 7/ Het saldo van 25 wagens werd uitgerust met een pantograaf met twee slijtlatten.
- 8/ In de resterende 103 trams werd de kast voor radiofonie geplaatst en in de overblijvende 116 voertuigen werd de installatie zelf in dienst genomen.
- 9/ Bij 48 wagens werden konnektoren op de traktiekabels gemonteerd, waardoor het totaal op 57 komt.
- 10/ Alle traktiemotoren werden uitgerust met beschermplaten tegen het opspattende water.
- 11/ Op 34 wagens uit de reeks 2061-2100 werden de gongen elektronisch beveiligd.

3.2. Autobussen

De bussen 648, 584, 585, 604, 593 en 594 werden in de rood/witte kleurencombinatie geschilderd. De eerste twee werden ingezet voor de ZOO-FLANDRIA lijndienst. De laatste twee kunnen begin 1982 terug in dienst worden genomen.

Gestart werd met de omschakeling van banden met binnenband naar tubelessbanden. Dit programma moet eind 1982 beëindigd zijn.

4. SLOPEN VAN ROLLEND MATERIEEL

De autobussen 505 en 530, die enkel nog als leswagen werden gebruikt, zijn buiten dienst gesteld resp. op 26.12.81 en 18.01.82. Bus 505 komt in aanmerking voor sloping, terwijl bus 530 wordt overgedragen aan de Vereniging voor het Trammuseum.

5. SAMENSTELLING VAN HET WAGENPARK

Trams : 166 (reeks 2000-2165)
Bussen : 132 (reeks 531-662)

HOOFDSTUK 7

EXPLOITATIE

1. OVERZICHT VAN DE BEDRIJVIGHEID

Het aantal reizigers, dat gebruik maakt van het Algemeen Abonnement, stijgt nog steeds en is in de loop van 4 jaar meer dan verviervoudigd.

De uitbreiding van de geldigheid van het schoolabonnement tot het ganse net en de mogelijkheid tot gebruik in de vakantieperiodes, hebben duidelijk beantwoord aan een behoefte.

Beide elementen hebben ertoe geleid dat het aantal reizigers met abonnement voor de eerste keer hoger is dan het aantal reizigers met rittenkaart, nl. 43,11% tegenover 41,18%. Deze tendens zal nog verder gaan omdat nog steeds meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer.

Verder daalt het verkeer in het stadscentrum nog altijd: men stapt over van privé-vervoermiddelen naar openbaar vervoer. Het Algemeen Abonnement is daarbij het vervoerbewijs bij uitstek voor woon-werk verkeer, dankzij het gunstige tarief en zijn vele gebruiksmogelijkheden.

Ten slotte kenden het junior- en seniorabonnement een opvallend succes: het aantal maandelijks abonnementen nam toe met 31,46%, het aantal jaarlijkse abonnementen met 26,71%.

Door de bestendige toename van het aantal reizigers met abonnement is het echter niet meer mogelijk om een nauwkeurig aantal reizigers per lijn op te geven. Verder zijn er aanduidingen dat de houders hun abonnement meer gebruiken, dan wat intern berekend wordt. Bovenal ontbreken juiste gegevens om het aantal reizigers met abonnement volgens de werkelijkheid te spreiden over de lijnen. Alleen uitgebreide tellingen kunnen min of meer betrouwbare gegevens verstrekken.

Tenslotte is de waarde van de aantallen per lijn beperkt: voor beslissingen moet men zich veel eerder baseren op de reizigersevolutie per regio.

1.1. Evolutie van de reizigers

	1980	1981	% in 1981 t.o.v. 1980	% van het totaal in 1981
Reizigers met kaartjes	9.884.907	9.452.207	- 4,38	15,71
Reizigers met rittenkaarten	25.777.603	24.777.112	- 3,88	41,18
TOTAAL 1	35.662.510	34.229.319	- 4,02	
Reizigers met A.A.A.	12.814.883	14.374.914	+ 12,17	23,89
TOTAAL 2	48.477.393	48.604.233	+ 0,26	
Reizigers met schoolabonnementen	10.417.410	11.564.910	+ 11,02	19,22
TOTAAL 3	58.894.803	60.169.143*	+ 2,16	
<i>Extra diensten</i>	<i>70.005</i>	<i>43.517</i>	<i>- 37,84</i>	
TOTAAL 4	58.964.808	60.212.660	+ 2,12	

*trams: 38.378.391 of 63,78%

bus: 21.790.752 of 36,22%

1.2. Reizigersvervoer per maand

Maand	reizigers 1980	reizigers 1981	± in 1981 t.o.v. 1980	% ± in 1981 t.o.v. 1980
januari	5.228.871	5.398.991	+ 170.120	+ 3,25
februari	5.135.746*	4.980.460	- 155.286	- 3,02
maart	5.258.916	5.346.809	+ 87.893	+ 1,67
april	5.057.591	5.144.109	+ 86.518	+ 1,71
mei	4.980.470	5.135.871	+ 155.401	+ 3,12
juni	4.909.738	5.076.388	+ 166.650	+ 3,39
juli	3.645.669	3.806.371	+ 160.702	+ 4,41
augustus	3.592.469	3.749.138	+ 156.669	+ 4,36
september	5.124.630	5.185.506	+ 60.876	+ 1,19
oktober	5.473.150	5.522.227	+ 49.077	+ 0,90
november	5.153.179	5.362.622	+ 209.443	+ 4,06
december	5.334.374	5.460.651	+ 126.277	+ 2,37
TOTAAL	58.894.803	60.169.143	+ 1.274.340	+ 2,16

*29 dagen.

1.3. Wagenkilometer per maand

Maand	wagenkm. 1980	wagenkm. 1981	± in 1981 t.o.v. 1980	% ± in 1981 t.o.v. 1980
januari	1.341.079,7	1.126.671,7	- 214.408,0	- 15,99
februari	1.264.992,2*	998.493,4	- 266.498,8	- 21,07
maart	1.324.870,1	1.119.455,4	- 205.414,7	- 15,50
april	1.276.382,9	1.103.543,3	- 172.839,6	- 13,54
mei	1.249.866,0	1.096.273,0	- 153.593,0	- 12,29
juni	1.200.050,8	1.099.312,1	- 100.738,7	- 8,39
juli	1.065.187,4	1.047.469,9	- 17.717,5	- 1,66
augustus	1.050.207,1	1.039.430,2	- 10.776,9	- 1,03
september	1.141.559,3	1.115.688,7	- 25.870,6	- 2,27
oktober	1.194.506,1	1.145.344,1	- 49.162,0	- 4,12
november	1.107.856,6	1.093.139,2	- 14.717,4	- 1,33
december	1.182.745,7	1.179.241,8	- 3.503,9	- 0,30
TOTAAL	14.399.303,9	13.164.062,8	- 1.235.241,1	- 8,58

*29 dagen.

1.4. Afgelegde wagenkilometer per lijn

Lijn	wagenkm. 1980	wagenkm. 1981	± in 1981 t.o.v. 1980	% ± in 1981 t.o.v. 1980
1	440.270,8	410.995,8	- 29.275,0	- 6,65
2	892.078,2	810.839,0	- 81.239,2	- 9,11
3	648.927,8	564.405,8	- 84.522,0	- 13,03
4	564.811,2	506.800,9	- 58.010,3	- 10,27
6/34	441.748,1	434.722,5	- 7.025,6	- 1,59
7	644.229,5	549.469,8	- 94.759,7	- 14,71
8	619.651,3	546.098,8	- 73.552,5	- 11,87
9	299.842,4	283.034,0	- 16.808,4	- 5,61
10	491.097,5	462.753,8	- 28.344,7	- 5,77
10*	35.164,0	18.711,5	- 16.452,5	- 46,79
11	529.719,7	472.100,0	- 57.619,7	- 10,88
12	901.079,8	774.472,4	- 126.607,4	- 14,05
15	717.804,2	645.649,4	- 72.154,8	- 10,05
16	383.170,5	344.081,2	- 39.089,3	- 10,20
17	416.259,0	380.107,6	- 36.151,4	- 8,68
18	278.136,4	260.392,8	- 17.743,6	- 6,38
19/20	583.883,8	554.213,7	- 29.670,1	- 5,08
23	481.461,4	437.502,2	- 43.959,2	- 9,13
24	1.058.185,6	926.631,1	- 131.554,5	- 12,43
25	697.803,1	702.269,2	+ 4.466,1	+ 0,64
26	353.665,3	351.467,0	- 2.198,3	- 0,62
27	358.254,6	326.878,3	- 31.376,3	- 8,76
28	175.545,5	170.156,3	- 5.389,2	- 3,07
31	294.546,4	291.199,4	- 3.427,0	- 1,16
32	812.005,3	780.893,3	- 31.112,0	- 3,83
33	485.251,6	484.925,1	- 326,5	- 0,07
35	123.163,0	14.355,4	- 108.807,6	- 88,34
36	533.362,4	520.944,1	- 12.418,3	- 2,33
37	138.185,5	135.004,0	- 3.181,5	- 2,30
Totaal	14.399.303,9	13.160.994,4	- 1.238.309,5	- 8,60
tramlijnen	7.102.748,8	6.277.932,5	- 824.816,3	- 11,61
autobuslijnen	5.689.838,9	5.431.865,1	- 257.973,8	- 4,53
verpachte lijnen	1.606.716,2	1.451.196,8	- 155.519,4	- 9,68
Extra diensten lijn 29	13.006,0	8.965,0 3.068,4	- 4.041,0	- 31,07

*autobus pendel

1.5. Omlooptengte der lijnen

1.5.1. TRAMLIJNEN

Lijn	Lengte H + T in m.	Aslengte
2	18.669*	9.334,5
3	13.173	6.586,5
4	13.887	4.902,7
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	20.651	6.772,8
15	15.675*	86,9
24	23.942	4.520,0
TOTAAL	159.642	51.476,0

*waarvan 5.111 in premetro.

1.5.2. BUSLIJNEN

Lijn	Lengte H + T in m.	Aslengte
1	23.958	11.979
6	13.432	6.716
9	16.608	7.240
13	6.452	2.682
16	18.922	8.691
17	20.488	9.292
18	15.864	6.350
19	14.962	7.164
20	15.478	6.588
23	21.044	6.614
25	21.520	6.247
25bis	23.220	4.429
26	23.698	6.607
27	20.226	824
28	15.454	6.886
31	18.970	6.962
32	19.902	6.727
33	40.966	18.352
34	13.264	6.632
35	21.862	9.467
36	15.436	6.215
37	24.706	6.935
TOTAAL	426.432	159.599

Omlooptlengte van de alternatieve reiswegen

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	16.160 m
Buslijn 23	: verlengde ritten tot NMBS Station Antwerpen Noorderdokken	21.910 m
Buslijn 25	: verkorte ritten Groenplaats-U.I.A. Campus	17.764 m
Buslijn 25bis	: verkorte ritten Groenplaats-Pr. Boudewijnlaan/Floralienlaan	21.174 m
Buslijn 27	: verkorte ritten Centraal Station-Pr. Boudewijnlaan/Floralienlaan	18.810 m
Buslijn 32	: verlengde ritten Centraal Station-Edegem wijk Buizegem	23.252 m
Buslijn 36	: verlengde ritten via Strand	15.778 m

1.6. Achtereenvolgende exploitatietoestanden weekdienst

	31.12.1978	31.12.1979	31.12.1980	Zomerdienst vanaf JULI 1981	31.12.1981	± t.o.v. 1980
MATERIEEL						
Trams	139	136	129	96	132	+ 3
Bussen	89	104	89	60	91	+ 2
PERSONEEL						
Trams	282	260	225	191	237	+ 12
Autobus	166	175	156	138	156	—
Personeel- wagens	5	5	5	5	5	—
KM PER WEEKDAG						
Tramwagens	24.564,8	24.858,8	21.362,8	18.407,8	22.566,1	+ 1.203,3
Autobussen	17.240,9	20.018,2	17.453,2	15.961,3	17.613,4	+160,2

1.7. Wijzigingen in de exploitatie

1.7.1. TRAJEKTWIJZIGINGEN

Buslijn 9 : 2.6 : ingevolge het voltooiën van de wegeniswerken in de Mercatorstraat, herneemt de buslijn in de richting Amsterdamstraat, de oorspronkelijke reisweg, nl. Arendstraat - Mercatorstraat - Plantijn en Moretuslei.

Buslijn 16 : 20.4 : teneinde de trajekten in beide richtingen zo dicht mogelijk bij elkaar in te stellen, wordt de reisweg richting Kapphaanlei als volgt : Kon. Astridplein - Quinten Matsyslei - Loosplaats - Plantijn en Moretuslei.

2.6 : na het voltooiën van de wegeniswerken in de Mercatorstraat herneemt de buslijn de oorspronkelijke reisweg over Cuperusstraat - Mercatorstraat.

28.6 : in het raam van de betere doorstroming van het busverkeer op het Kon. Astridplein, wordt een reorganisatie doorgevoerd : de eindpunthalten voor de lijnen 16, 17, 18, 19, 20, 27 en 32 worden verplaatst; de trajekten voor de lijnen 16, 17 en 27 worden verkort; de trajekten voor de lijnen 19, 20 en 32 worden gewijzigd en de halte ZOO van lijn 23 wordt verplaatst naar de eindpunthalte lijn 31. Met deze reorganisatie vervallen voor 6 buslijnen de verkeersmoeilijkheden en de tijdrovende rondrit op het plein. Tevens vervallen de problemen aan de halte bij de ZOO. Alleen voor lijn 23 blijven er moeilijkheden aan de halte Kon. Astridplein/Statiestraat.

Aan het einde van de busbaan in de Pelikaansstraat wordt de nieuwe terminus voor de lijnen 16, 17, 27 en 32 ingesteld : de reisweg richting extra-muros verloopt rechtstreeks via de De Keyserlei.

Buslijn 17 : 28.6 : zie buslijn 16 - de terminus Kon. Astridplein bij de Dierentuin vervalt; de nieuwe eindpunthalte is in de Pelikaansstraat.

Buslijn 18 : 28.6 : zie buslijn 16 - de eindpunthalte op het Kon. Astridplein wordt verplaatst van Billard Palace naar de eindpunthalte van lijn 32, vluchtheuvel voor het Centraal Station.

Buslijn 19 : 17.3 : om de wijk rond de Gallifortlei te Deurne en de Geriatrische Kliniek beter te bedienen, wordt het traject als volgt gewijzigd :

richting Deurne Schotensteenweg : Jan Welterslaan - Gallifortlei - ter Heydelaan - ter Rivierenlaan - Baron Leroystraat - Alfons Schneiderlaan - Schotensteenweg. Het reisweggedeelte over Rugeveldlaan - Ser. de Grootestraat - Ivan Maquinaylaan vervalt.

richting Stad : vanaf Alfons Schneiderlaan over ter Heydelaan - Gallifortlei - Jan Welterslaan.

28.6 : zie buslijn 16 - het reisweggedeelte over de Gemeentestraat - Kon. Astridplein - De Keyserlei vervalt; het nieuwe eindpunt wordt ingesteld bij de bestaande halte Koninklijk Atheneum in de Van Stralenstraat. In de richting Deurne-Schotensteenweg is het vertrekpunt ingesteld bij de bestaande halte Fr. Rooseveltplaats/Italiëlei, eindpunt van buslijn 20.

Buslijn 20 : 20.4 : zie buslijn 16 - de reisweg richting Deurne-De Villegasplein loopt over De Keyserlei - Quellinstraat - Quinten Matsyslei - Loosplaats - Plantijn en Moretuslei.

25.5 : de bussen hernemen de vroegere reisweg over Quellinstraat - Rubenslei - Van Eycklei - Loosplaats - Plantijn en Moretuslei.

28.6 : zie buslijn 16 - in de richting Deurne - De Villegasplein loopt de reisweg vanaf het eindpunt van buslijn 19 Van Stralenstraat over Gemeentestraat - Van Ertbornstraat - Quellinstraat; richting Stad : reisweg via Plantijn en Moretuslei - Quinten Matsyslei - Maria Theresialei - Frankrijklei - Fr. Rooseveltplaats; de nieuwe eindpunthalte wordt ingesteld bij de bestaande halte Fr. Rooseveltplaats/Italiëlei.

Buslijn 23 : 7.4 : als gevolg van suggesties vanuit het publiek tijdens hoorzittingen in de wijk Stuivenberg, georganiseerd door de Stad Antwerpen, wordt het traject om verkeerstechnische redenen gewijzigd; de reisweg verloopt over Lange Beeldekenstraat - Pesthofstraat - Boerhaavestraat.

Buslijnen 25bis - 27 : 18.1 : ingevolge het voltooiën van de aanpassingswerken kunnen de buslijnen in de richting Groenplaats terug langs de St.-Augustinuskliniek rijden via Groenenborgerlaan Pius X-plein - Kapittelstraat - Oosterveldlaan - P. Coeckelaan - Groenenborgerlaan.

Verkeersmoeilijkheden beletten echter de veilige doorgang van het busverkeer. Door bijkomende maatregelen kunnen de bussen het traject volgen vanaf 21 maart.

De reisweg via St.-Augustinus was sedert 3.10.1975 onderbroken ingevolge de werken aan de E-10-tunnel; vanaf 22.12.1977 kon de reisweg richting Middelheim al hernomen worden.

Buslijnen 25-25bis-27 : 11.3 : de bussen volgen in de richting Stad terug de originele reisweg over Populierenlaan - Jan de Voslei - Cam. Huysmanslaan; de reisweg was onderbroken ingevolge de tunnelwerken in de Jan de Voslei sedert 7.12.1979.

4.5 : de bussen kunnen eveneens in de richting Wilrijk de originele reisweg volgen.

Buslijn 27 : 28.6 : zie buslijn 16 : de terminus Kon. Astridplein vervalt; de nieuwe eindpunthalte wordt ingesteld in de Pelikaansstraat.

Buslijn 32 : 28.6 : zie buslijn 16 : de terminus Kon. Astridplein vervalt; de nieuwe eindpunthalte wordt ingesteld in de Pelikaansstraat. De reisweg wordt als volgt gewijzigd : Nerviersstraat - Belgiëlei - Mercatorstraat - Simonsstraat - Pelikaansstraat.

Buslijn 32 pendel : 15.11 : door gebrek aan voldoende belangstelling wordt de pendeldienst tussen Edegem-Gemeentehuis en het Akademisch Ziekenhuis U.I.A. afgeschaft : deze pendeldienst bestond sedert 1.11.1979.

Buslijn 34 : 7.4 : zie buslijn 23 : om verkeerstechnische redenen wordt het traject als volgt gewijzigd : Muizenstraat - Rotterdamstraat - St.-Jansplein - Vondelstraat.

Buslijn 36 : 1.10 : de reisweg richting Linkeroever wordt ingekort door afschaffing van de rondrit op de Gloriantlaan tot de halte Strand (Thonetlaan); de bussen rijden vanaf Gloriantlaan t.h.v. Busken Huetstraat naar de Esmoreitlaan. Tijdens de zomermaanden juli en augustus blijft de vroegere reisweg tot Strand behouden.

Buslijn 37 : 1.4 : om verkeerstechnische redenen wordt het traject bij de Van Cauwelaertsluis als volgt ingekort :Scheldelaan - Wijtvliet - Meestooft met nieuwe eindpunthalte Meestooft 46.

1.7.2. ENKELE BELANGRIJKE VOORLOPIGE OMLEIDINGEN

Sedert 1979 worden in het jaarverslag alleen de belangrijkste omleidingen opgegeven. In 1981 was het aantal omleidingen andermaal zeer hoog. In totaal werden 36 berichten aan het personeel gestuurd over omleidingen, waarbij één of meerdere lijnen betrokken waren over verschillende periodes.

Daarbij kwamen dan nog eens 46 berichten over omleggingen van lijnen naar aanleiding van diverse festiviteiten en manifestaties.

Het hoeft geen betoog dat hierdoor belangrijke reizigersverliezen ontstaan. Verder is het in die omstandigheden, zelfs met de beste medewerking van de pers, niet mogelijk om de reizigers behoorlijk in te lichten.

Tramlijn 7 : ingevolge bouwwerken op de plaats van het voormalige Tolhuis, moest de rondrit vanaf 14.10 afgeschaft worden en vervangen door een keerdriehoek. De rijtuigen draaien vanaf de St.-Paulusplaats de Oude Manstraat in, met afstaphalte. Verder rijden de wagens achterwaarts op de St.-Paulusplaats en nemen t.h.v. nr. 26 hun wachttijd. Wegens plaatsgebrek worden gekoppelde wagens ontkoppeld aan de Komediemplaats. De 2de wagen rukt via de Groenplaats in. De regeling zal vermoedelijk meer dan 2 jaar duren.

Tramlijn 10 : 10.2-4.5 : herprofielingswerken Turnhoutsebaan Deurne : tussen ca. 8u30 en ca. 16 uur werd de lijndienst op de werkdagen verkort tot Stenenbrug; op het lijngedeelte Stenenbrug/Engelselei - Schotensteenweg werden buspendels ingelegd over verschillende reiswegen.

Buslijn 6 : 9.4-17.4 : herprofielingswerken Door Verstraeteplaats : vanaf Montensstraat over Plantijn en Moretuslei - Dolfijnstraat - Lange Altaarstraat.

18.8-30.10 : herprofilering Generaal Lemanstraat : reisweg over Drie Koningenstraat - W. Van Laarstraat - Th. Solvijsstraat - Grote Steenweg - Binnensingel - K. Oomsstraat - Markgravelei.

12.10-28.10 : wegen- en rioleringswerken Somméstraat en omgeving : reisweg over Lange Beeldekensstraat - Pothoekstraat - Potgieterstraat - Pothoekstraat - Lange Beeldekensstraat.

vanaf 23.11 : riolerings- gas- en wegenwerken Pre-Metro : reisweg via Turckstraat - Goedendagstraat - Guldensporenstraat - Kwekerijstraat - Statielei (voorlopig eindpunt) - Turnhoutsebaan.

Buslijn 9 : 30.3-11.7 : wegeniswerken Huikstraat en omgeving : in de richting Fruithoflaan : reisweg over Tavernierkaai - Brouwersvliet - Van Meterenkaai - St.-Pietersvliet - St.-Paulusstraat - Minderbroedersrui.

Buslijn 16 : 14.9-30.9 : gaswerken Deurnestraat te Mortsel : in beide richtingen : over Vosstraat - Zilverbeeklaan - Rode Leeuwlaan - Deurnestraat.

7.10-11.10 : herprofielingswerken A. Stockmanslei : richting Kaphaanlei : Deurnestraat - Bloemenlei - Th. Reynlaan - Dieseghemlei.

12.10-3.11 : richting Kaphaanlei : Deurnestraat - Ter Varentstraat - H. Consciencelei.

Buslijn 17 : Wegeniswerken kruispunt Gen. Legrellelaan-Desguinlei-K. Oomsstraat :

27.4-12.5 : richting Stad : over Gen. Legrellelaan - Vogelzanglaan - Jan van Rijswijcklaan - Prins Albertlei (parkweg).

15.5-20.8 : richting Stad : Gen. Legrellelaan - K. Oomsstraat - Doormelei - Gen. Lemanstraat.

2.6-20.8 : richting Wilrijk : Gen. Lemanstraat - Doormelei - K. Oomsstraat - Gen. Legrellelaan.

Herprofileringswerken Edegemsesteenweg Wilrijk :

3.6-18.9 : in beide richtingen : reisweg via Doornstraat - Drie Eikenstraat - Wilrijkstraat.

Herprofileringswerken Gen. Lemanstraat :

18.8-30.10 : richting Wilrijk : over verschillende reisenwegen.

18.8-4.12 : richting Centraal Station : over verschillende reisenwegen.

Buslijn 19 : 7.9-25.9 : aansluiting Kalverstraat aan Lange Lobroekstraat :

richting Van Stralenstraat : vanaf Schijnpoortweg over Slachthuislaan - Noordschippersdok - Bredastraat - Viadukt Dam - Lange Dijkstraat.

richting Schotensteenweg : reisweg over Lange Dijkstraat - Viadukt Dam - Bredastraat - zijrijweg IJzerlaan - Noordschippersdok - Slachthuislaan - Schijnpoortweg.

Buslijn 23 : Gas-, riolerings- en wegeniswerken Onderwijsstraat :

23.2-11.7 : richting Vlaamse Kaai : vanaf Schijnpoortweg over Halenstraat - Stuivenbergplein - Van Kerckhovenstraat - Gasstraat - Korte Zavelstraat.

5.3-15.4 : richting Luchtbal : via Lange Beeldekensstraat en Pothoekstraat.

sedert 5.10 : wegens herprofileringswerken Minister Delbekelaan :

in beide richtingen : Groenendaallaan - Bredabaan - Fr. de l'Arbreleaan - Viadukt Sportpaleis.

Buslijn 25 : 3.6-18.9 : herprofileringswerken Edegemsesteenweg :

in beide richtingen : reisweg over Doornstraat - Drie Eikenstraat - Wilrijkstraat.

Lijnen 25-25bis-26-27 : 19.1-18.2 : herinrichting kruispunt Jan van Rijswijcklaan/Jan De Voslei :

lijnen 25-25bis-27 richting Stad en lijn 26 richting Neerland : reisweg over Berkenlaan - Kruishofstraat - Heistraat - Boomssesteenweg met keerlus C. Buyssestraat.

7.4-9.4. : aanbrengen van een toplaag op hetzelfde kruispunt :

25-25bis richting Groenplaats : vanaf kruispunt Berkenlaan/Eglantierlaan over trajekt buslijn 26.

26 richting Groenplaats : vanaf kruispunt VIIe Olympiadelaan/Boomssesteenweg over Boomssesteenweg-C. Huysmanslaan en verder over reisweg lijnen 25 en 25bis.

26 richting Neerland : vanaf kruispunt Lange Lozanastraat/Jan van Rijswijcklaan over reisweg lijn 25 tot kruispunt Boomssesteenweg/VIIe Olympiadelaan en verder normaal trajekt.

27 richting Centraal Station : vanaf kruispunt Berkenlaan/Kruishofstraat over Kruishofstraat - Heistraat - Boomssesteenweg met keerlus C. Buyssestraat - Boomssesteenweg - C. Huysmanslaan.

27 richting Wilrijk : vanaf kruispunt Jan van Rijswijcklaan/C. Huysmanslaan rechtdoor over Jan van Rijswijcklaan, links Vogelzanglaan - rechts Gen. Legrellelaan en verder over lijn 17 tot Laarstraat.

Buslijn 26 : 27.4-12.5 : wegeniswerken op kruispunt Generaal Legrellelaan - Desguinlei - K. Oomsstraat.

richting Groenplaats : over Gen. Legrellelaan - Vogelzanglaan - Jan van Rijswijcklaan - Lange Lozanastraat.

Buslijn 28 : 16.3-5.10 : Wegeniswerken Ir. Menneslaan.

richting Rooseveltplaats : Bredabaan - Fr. de l'Arbreleaan - Schijnpoortweg - Slachthuislaan - IJzerlaan.

6.10-21.11 : Wegeniswerken ir. Menneslaan :

richting Rooseveltplaats : Slachthuislaan - Maasstraat - Damplein - Viaduct Dam - Ellermanstraat - Van de Wervestraat.

Buslijn 33 : 14.9-30.9 : Gaswerken Vosstraat te Mortsel :

in beide richtingen : Vosstraat - Zilverbeeklaan - Rode Leeuwlaan - Deurnestraat.

Buslijn 34 : 5.3-15.4 : gas- riolerings- en wegeniswerken Onderwijsstraat - Handelsstraat : vanaf Pesthofstraat over Duinstraat - Lange Zavelstraat - Korte Zavelstraat.

9.4-17.4 : herprofileringswerken Door Verstraeteplaats : reisweg via Draakplaats - Lange Altaar-

straat - Dolfijnstraat - Plantijn en Moretuslei - Montensstraat.

18.8-20.10 : herprofilering Gen. Lemanstraat : reisweg via Markgravelei - K. Oomsstraat - Binnensingel - Grote Steenweg - Patriottenstraat - Drie Koningenstraat.

12.10-22.11 : wegenis- en rioleringswerken Somméstraat : vanaf Groeningerplein over Kersbeekstraat - Potgieterstraat - Pothoekstraat - Lange Beeldekensstraat.

vanaf 23.11 : riolerings- gas- en wegeniswerken Pre-Metro : vanaf Turnhoutsebaan (voorlopig eindpunt Zegelstraat) over Statielei - Kwekerijstraat - Guldensporenstraat - Delftstraat - Somméstraat - Lange Beeldekensstraat.

Buslijn 37 : 12.10-22.11 : herstellingswerken Petroleumbrug :

Voormiddagritten : 6u00 tot ca. 12u45 :

richting Van Cauwelaertsluis : normale reisweg tot Kaai 403, vervolgens terugkeren over Polderdijkweg - Scheldelaan tot Wijtvliet.

richting Fr. Rooseveltplaats : vanaf Wijtvliet over Scheldelaan tot kruispunt Scheldelaan - Polderdijkweg en vervolgens rechtstreeks naar Fr. Rooseveltplaats.

Namiddagritten :

richting Van Cauwelaertsluis: normaal traject tot kruispunt Scheldelaan/Polderdijkweg en vervolgens rechtdoor aan Scheldelaan tot Wijtvliet.

richting Fr. Rooseveltplaats : vanaf Wijtvliet over Scheldelaan - Polderdijkweg tot halte Kaai 403, terugkeren over Polderdijkweg - Scheldelaan en normaal traject tot Fr. Rooseveltplaats.

1.8. Doorstroming

Als gevolg van de besprekingen over de doorstromingsdossiers, konden heel wat principiële toezeggingen bekomen worden. Soms werden ze reeds op proef of definitief uitgevoerd.

In andere gevallen kunnen de voorgestelde maatregelen pas uitgevoerd worden, samen met grote infra-structuurwerken.

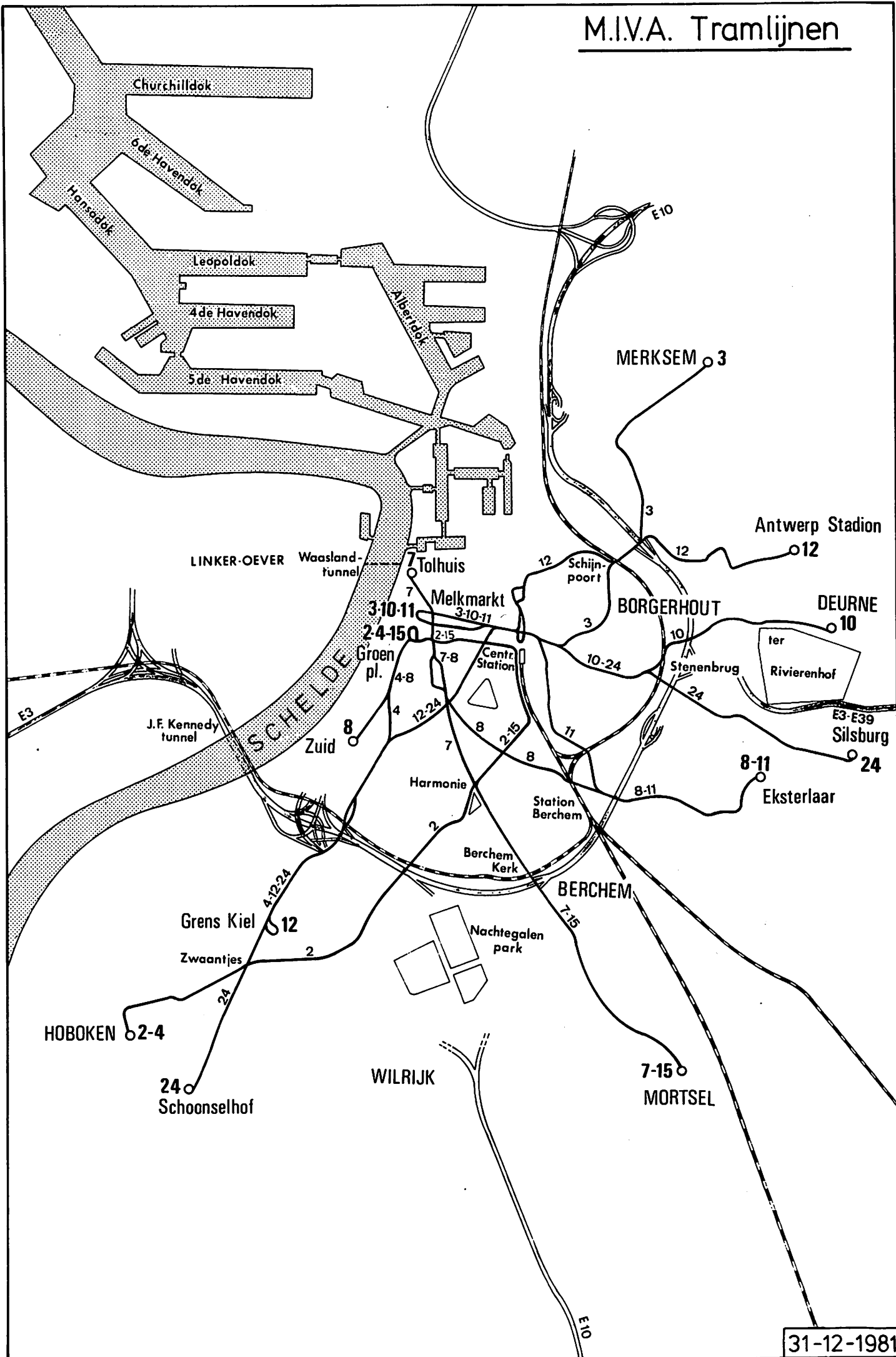
Het belangrijkste resultaat voor het jaar 1981 was ongetwijfeld de opening op 16 februari van een vrije busbaan op de as Mercatorstraat-Simonsstraat-Pelikaansstraat voor de lijnen 16, 17, 20 en 27. De opening heeft de gunstige voorwaarden geschapen voor de belangrijke reorganisatie van busdiensten op 28 juni. (zie hiervoor §1.7.1. -buslijn 16).



Busstrook in de Simonsstraat - 7.8.1981

Foto E. Keutgens

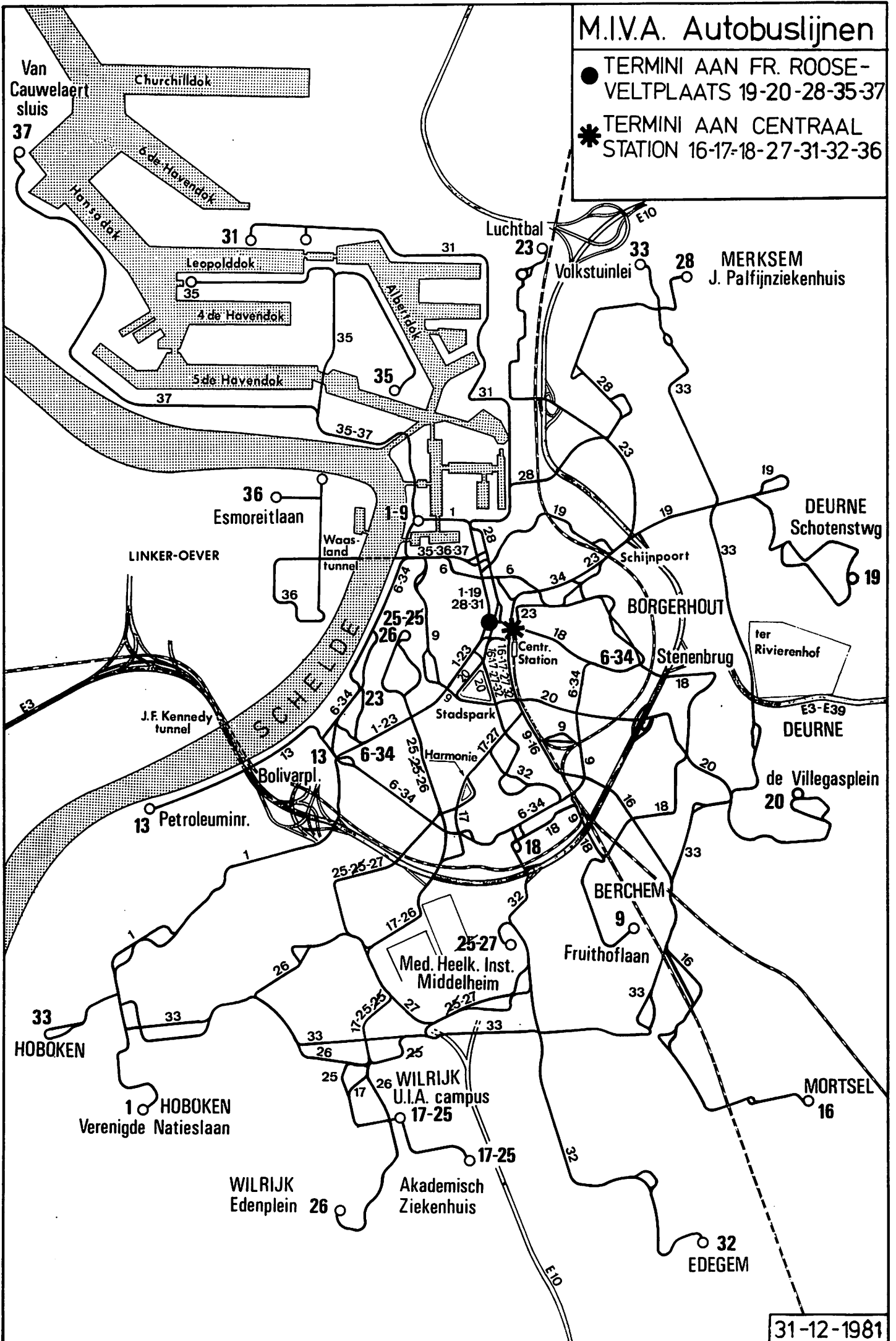
M.I.V.A. Tramlijnen



M.I.V.A. Autobuslijnen

● TERMINI AAN FR. ROOSEVELT-
VELTPLAATS 19-20-28-35-37

* TERMINI AAN CENTRAAL
STATION 16-17-18-27-31-32-36



1.9. Vakantiebus lijn 29 ZOO - FLANDRIA

Vanaf 1.7 tot en met 31.8 werd dagelijks een bus ingelegd tussen het Koningin Astridplein en het Steenplein met volgende reisweg,

richting Steenplein :

halte Koningin Astridplein-ZOO - De Keyserlei - Teniersplaats - Leysstraat - Meir - St.-Katelijnevest - Minderbroedersrui - St.-Paulusstraat - St.-Pietersvliet - Orteliuskaai - Jordaenskaai - E. Van Dijkkaai (halte lijn 34 t.h.v. Suikerrui).

richting Koningin Astridplein :

E. Van Dijkkaai - Suikerrui - Oude Koornmarkt - Groenkerkhofstraat - Groenplaats - Schoenmarkt - Meir - Leysstraat - Teniersplaats - De Keyserlei - Koningin Astridplein.

Buiten de eindpunten Koningin Astridplein en Steenplein, waren geen halten voorzien.

Er werden geen plaatsbewijzen verkocht, doch reizigers met rittenkaart, Algemeen Abonnement op M.I.V.A., of vrijverkeerkaart konden wel gebruik maken van de bus. Verder mochten reizigers in het bezit van een ticket van de Nederlandse of Belgische spoorwegen gratis meerijden, op voorwaarde dat de afstempeldatum overeenstemde met de dag van de rit. Reizigers in het bezit van een waardebon van de Gazet van Antwerpen, mochten eveneens gratis meerijden tegen afgifte van deze bon.

Vertrektijden :

ZOO : op het uur; eerste vertrek 9 u; laatste vertrek 17 u.

Steenplein : op het halfuur; eerste vertrek 9u30; laatste vertrek 17u30.

Vanaf 5 augustus werd de rit met vertrek te 14 u. op elke maandag en zaterdag en vertrekken te 10 u. en 14 u. op dinsdag t/m vrijdag, verlengd vanaf St.-Pietersvliet over Van Meterenkaai - Tavernierkaai - Rijnkaai - Amsterdamstraat - Westkaai tot Kaai 13. Terugrit via St.-Laureiskaai - Nassastraat - Amsterdamstraat - Rijnkaai - Tavernierkaai - Orteliuskaai en verder naar Steenplein.

Wegens het grote succes moesten op meerdere dagen extra ritten voorzien worden.



Buslijn 29 Zoo - Flandria - 7.8.1981

Foto E. Keutgens

	1977	1978	1979	1980	1981
aantal verkooppunten	211	225	249	271	285
% kaartenverkoop door derden	45,82	52,02	55,89	72,75	79,01
% kaartenverkoop door MIVA	35,34	32,87	29,72	27,25	20,99
totaal aandeel voorverkoop	81,16	84,89	85,61	100	100
aandeel verkoop op rijtuigen	18,84	15,11	14,39	—	—

5. DE REGIONALE COMMISSIE

De Regionale Commissie voor de Agglomeratie Antwerpen, vergaderde in 1981 3 maal onder het voorzitterschap van de Heer Magdaleijns, Bestuursdirecteur a.i. bij het Ministerie van Verkeerswezen.

Sedert haar ontstaan heeft de Commissie nu reeds 34 adviezen uitgebracht.

In 1981 ging de aandacht van de Commissie vooral naar de organisatie van het openbaar vervoer in de wijk Stuivenberg te Antwerpen en naar mogelijkheden voor een betere doorstroming van het tram- en busverkeer. Uitgebreide besprekingen werden gehouden over het probleem om tramlijn 11 af te leiden naar de premetro. Verder besprak de Commissie de aanleg van parkings op Linkeroever en nabij Schijnpoort, in 't kader van het premetronet. Voorstellen over de herinrichting van het Koningin Astridplein gaven aanleiding tot een geringe trajektwijziging van buslijnen, waardoor de tijdrovende rondrit op het plein wegvalt.

Volgende adviezen werden aan de Heer Minister van Verkeerswezen overgemaakt :

5.1. Vergadering van 21 januari 1981

- aanleg van de Fr. Rooseveltplaats volgens het plan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.
- voorstellen tot betere doorstroming op de tramlijnen 2 en 15 : principiëadvies van de Commissie ten voordele van de synthese-nota dd. 1.12.1980.

5.2. Vergadering van 18 maart 1981

- bediening wijk Stuivenberg - buslijn 23 : nieuw traject via Lange Beeldekensstraat - Pesthofstraat.
- bediening wijk Stuivenberg - buslijn 34 : nieuw traject via Rotterdamstraat - St.-Jansplein - Vondelstraat.
- bediening wijk Stuivenberg - tramlijn 12: principiëadvies ten voordele van een bediening door het openbaar vervoer in het noordelijk wijkgedeelte, wanneer tramlijn 12 in de premetro zal rijden.
- aanleg van de Fr. Rooseveltplaats: de stellingname van 21 januari wordt bevestigd; het advies behelst eveneens de invoering van de voorrangregeling op de as Van de Wervestraat-Van Maerlantstraat-Osysteet en het behoud van de busbaan op de Italiëlei; daarentegen ziet men af van een busbaan in de Van de Wervestraat.

De tram... vervoerend snel

HOOFDSTUK 8

ONGEVALLLEN

1. AANRIJDINGEN MET DERDEN

Andermaal kan een aanzienlijke daling van 13,55% van het aantal aanrijdingen geboekt worden, toe te schrijven aan :

1. een belangrijke vermindering van het aantal afgelegde km. nl. 8,58% voor het net : 11,61% voor de tramlijnen en 4,53% voor de buslijnen.
2. een afname van het algemeen verkeer.
3. het kort opvolgen van de rijprestaties van het personeel met eventuele aanpassing of bijscholing.
4. tenslotte blijft het Comité Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing zijn medewerking verlenen in de akties ter voorkoming van ongevallen.

1.1. Aantallen

	1978	1979	1980	1981	% ± t.o.v. 1980
met trams	1.658	1.564	1.203	1.060	- 11,89
met bussen	409	509	403	323	- 19,85
met dienstwagens	27	54	47	46	- 2,13
T o t a a l	2.094	2.127	1.653	1.429	- 13,55

Per miljoen afgelegde km.

	1978	1979	1980	1981
trams	223	206	170	169
bussen	77	89	70	59
net	163	155	125	105

Ogenschijnlijk zou men uit deze tabel kunnen besluiten dat er op gebied van trams weinig positief resultaat werd geboekt. Een ontleding van de oorzaken geeft een ander beeld.

1.2. Oorzaken

	1979	1980	1981
1. afbuigende weggebruikers	468	305	287
2. te dicht bij de sporen parkeren	268	217	197
3. dwarsend verkeer	283	217	197
4. plots stoppen of stilstaan in de spoorzone	181	158	92
5. uitwijken in de richting van de spoorzone	151	154	141

Procentueel zijn de aantallen voor oorzaken 1, 2 en 3 hoger dan vorig jaar. Koplopers blijven lijnen 12 en 8, niet toevallig lijnen met een laag percentage eigen baanvak intra-muros. De verhoudingen van het aantal aanrijdingen per trajectgedeelte blijven in vergelijking met 1980 nagenoeg

ongewijzigd. Alleen in de Carnotstraat kon men een merkelijke daling noteren. Met uitzondering van de lijn 11, die procentueel een toename vertoont, is er een logische algemene vermindering vast te stellen.

1.3. Aanbevelingen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de oorzaken van de ongevallen weinig afhangen van het rijgedrag van onze bestuurders. Daar waar dit wel het geval was, nl. bij oorzaak 4, door het houden van een voldoende remafstand, kon men een verheugende vermindering noteren. In de meeste gevallen dragen de bestuurders geen verantwoordelijkheid voor het ongeval.

De tabel duidt dus nogmaals het belang aan van doorstromingsmaatregelen, niet alleen ten bate van het openbaar vervoer, maar ook voor de verkeersveiligheid in 't algemeen.

2. PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN

2.1. Aantallen

	1978	1979	1980	1981
op trams	250	207	187	199
op bussen	189	166	176	133
totaal net	439	373	363	332

2.2. Oorzaken

In vergelijking met vroeger blijven de hoofdoorzaken nog steeds :

1. reizigers die het evenwicht verliezen, vooral bij het remmen,
2. reizigers die gekwetst raken bij een aanrijding van tram of bus met derden.

Bij de persoonlijke ongevallen viel er 1 dode te betreuren, tegenover 3 in 1980 en 4 in 1979.

3. DIENSTONDERBREKINGEN

Het aantal nam in 1981 nogmaals toe, daarentegen daalde de belangrijkheid per onderbreking.

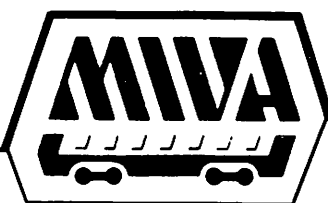
Wegens foutief geparkeerde wagens werden 1.084 rijtuigen opgehouden gedurende een totaal van 15.116 minuten, en 150 wagens met een globaal oponthoud van 2.394 minuten ingevolge aanrijdingen tussen derden in de spoorzone.

Het foutief parkeren gebeurde het meest op volgende plaatsen :

1. Ommeganckstraat (15% van het aantal wagens, 11% van het oponthoud)
2. Lange Leemstraat
3. Frankrijklei
4. St.-Katelijnevest.

In vergelijking met 1980 valt in de rangorde alleen de St.-Katelijnevest op, die de plaats inneemt van de Korte Koepoortstraat.

Met het Openbaar Vervoer op de «veilige» toer !



D é
O plossing
O m
R eizigers
S nel
T ijdig en
R egelmatig, van
O veral in de randgemeenten naar de
M iddenstad te brengen
I s ontegensprekelijk, en
N u meer dan ooit, het
G emeenschappelijk vervoer voorrang te geven !

*Op welke plaats je ook moet zijn,
er loopt altijd een MIVA-lijn...
En wordt de doorstroming een feit,
dan rijdt de tram voor U op tijd !*

HOOFDSTUK 9

UITSLAGEN VAN DE

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. Tractie
- b) Dotatie voor het Vernieuwings- en Amortisatiefonds
- c) Dotatie verzekeringsfonds voor ongevallen aan derden
- d) Rente- en aflossingsdienst leningen
- e) Interesten art. 4 § 3 K.B. 20.3.78

Totalen B

Bedrijfsresultaten (verlies) boekjaar 1981

Exploitatie-coëfficiënt

EXPLOITATIEREKENING

Deze elementen, evenals de exploitatieuitgaven zijn verder ingedeeld in functie van het uitbatingmateriael.

Tram	Autobus	Totaal
336.546.052	180.654.027	517.200.079
5.232.510	2.476.650	7.709.160
1.171.558	904.474	2.076.032
1.476.872	344.163	1.821.035
344.426.992	184.379.314	528.806.306
709.299.372	392.503.219	1.101.802.591
123.512.820	162.825.192	286.338.012
71.548.076	36.999.369	108.547.445
108.169.796	43.308.608	151.478.404
-	-	-
-	-	-
-	-	-
1.012.530.064	635.636.388	1.648.166.452
668.103.072	451.257.074	1.119.360.146
293.975	344.744	311.677

BEDRIJFSONTVANGSTEN

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger, zonder rekening te houden met de abonnementen bedraagt : 12,328 F tegenover 12,204 F in 1980 (+ 1,02 %).

De totale netto ontvangst van kaarten en kaartjes bedraagt 422.504.726 F tegenover 436.080.605 F in 1980 (- 3,11 %).

VERDELING VAN DE EXPLOITATIE- EN ONDERHOUDSUITGAVEN

	Bedragen	% van het totaal
1. Wedden en lonen, sociale lasten en bijkomende personeelslasten	1.101.802.591	73,62
2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven	286.338.012	19,13
3. Traktie	108.547.445	7,25
Totaal :	1.496.688.048	100,00

3. UITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL

- De wedden en lonen bedragen		703.378.666
Hierin begrepen :		
de eindejaarspremie 54.352.033		
- De verplichte sociale lasten bedragen of 46,43 % van de wedden en lonen		326.588.272
Zij omvatten :		
- de bijdragen aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid	220.589.340	
- de provisie voor bijkomende vakantie der arbeiders	45.911.109	
- de provisie voor de 2/5 vierde week vakantie der arbeiders	4.469.394	
- de provisie voor de vakantie der bedienden	16.683.303	
- de verzekeringspremie voor arbeidsongevallen	8.526.545	
- de 10 wettelijke feestdagen der arbeiders	18.842.042	
- het gewaarborgd weekloon der arbeiders	7.973.562	
- de sociale abonnementen (spoor)	187.781	
- de arbeidsgeneeskundige dienst	974.017	
- de werkkledij der arbeiders	718.727	
- het familiaal verlof der arbeiders	1.706.277	
- werkingskosten O.R. - V.G.V.	6.175	
- De bijkomende personeelskosten bedragen of 21,65 % van de wedden en lonen		152.304.369
Zij omvatten :		
- het anciënniteitsverlof der arbeiders	8.886.502	
- de vergoeding voor uniform- en werkkledij	2.906.971	
- de vergoeding voor loonverlies wegens ziekte, arbeidsongeval of legerdienst	5.671.419	
- de bijdrage aan het sociaal fonds	7.686.900	
- de bijdrage aan het syndikaal fonds	3.537.105	
- de aanvullende rustgelden	97.141.713	
- het brugpensioen	17.493.306	

– de groepsverzekering van het personeel en van de Bijzondere Studiedienst Pre-Metro	5.316.548
– het budget van de sociale dienst, de premies en de viering van de gedecoreerden en op rust gesteld personeel en dgl.	3.663.905

	Totaal :	1.182.271.307
Hiervan werd ten laste van de exploitatierekening geboekt : of 93,19 %.		1.101.802.591

Auto rijden kost geld
Trammen ook maar minder

HOOFDSTUK 10

BALANS EN RESULTATENREKENING

1. Balans op 31 december 1981
2. Resultatenrekening op 31 december 1981
3. Toelichting
4. Onderzoek van de balans

1. BALANS OP

ACTIEF

III. Materiële Vaste Activa		31.12.1981	31.12.1980
A. Terreinen en gebouwen	0309	665.985.114	562.310.803
B. Installaties, machines en uitrusting	0319	174.758.952	101.682.153
C. Meubilair en rollend materieel	0329	407.775.396	429.996.762
D. Vaste activa in aanbouw en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	0339	367.162.401	320.128.228
F. Andere materiële vaste activa	0359	381.107.293	381.107.293
		<hr/>	<hr/>
Totaal	0399	1.996.789.156	1.795.225.239
IV. Financiële Vaste activa			
C. Andere financiële vaste activa			
3. Overige vorderingen en borgtochten in kontanten.	0423	242.200	243.900
		<hr/>	<hr/>
Totaal	0499	242.200	243.900
VI. Voorraden			
A. Grondstoffen, verbruiksgoederen en hulpstoffen	0609	139.019.850	113.953.348
B. Goederen in bewerking, werken in uitvoering	0619	66.612	114.446
E. Vooruitbetalingen op aankopen voor voorraden	0649	822.735	3.839.175
		<hr/>	<hr/>
Totaal	0699	139.909.197	117.906.969
VII. Vorderingen op ten hoogste een jaar			
A. Wegens leveringen of diensten	0709	70.326.912	102.797.844
B. Overige vorderingen	0712	209.989.883	40.625.586
		<hr/>	<hr/>
Totaal	0799	280.316.795	143.423.430
IX. Beschikbare waarden	0999	46.489.930	123.904.098
X. Overlopende rekeningen	1099	636.281	737.420
TOTAAL van het ACTIEF	1999	2.464.383.559	2.181.441.056

Nagezien door het College van Commissarissen in zitting van 7 april 1982

P. Gielens

C. Putseys

Mevr. Pelegrin – Meeussen

31 DECEMBER 1981

PASSIEF

I. Kapitaal		31.12.1981	31.12.1980
A. Ingetekend kapitaal	2109	396.000.000	396.000.000
	Totaal 2199	<u>396.000.000</u>	<u>396.000.000</u>
IV. Overgedragen verlies	2499	- 75.334.638	- 76.591.593
VII. Voorzieningen voor risico's en lasten	2799	4.725.145	4.725.145
VIII. Schulden op langer dan een jaar			
E. Kredietinstellingen	2849	1.073.699.100	934.405.700
H. Andere schulden			
- Ontvangen waarborgen		24.000	24.000
- Voorschot van de Staat zonder interest en verhaalbaar		5.500.000	5.500.000
- Speciale deelneming v.d. Staat		381.107.293	381.107.293
	2879	<u>386.631.293</u>	<u>386.631.293</u>
	Totaal 2899	<u>1.460.330.393</u>	<u>1.321.036.993</u>
IX. Schulden op ten hoogste een jaar			
A. Tijdens het boekjaar vervallende schulden op langer dan een jaar	2909	88.706.600	73.564.800
B. Kredietinstellingen	2919	188.449.095	89.355.720
C. Schulden uit hoofde van aankoop van goederen en diensten	2929	98.509.689	89.999.467
D. Schulden en voorzieningen wegens belastingen, sociale lasten en bezoldigingen	2939	233.198.944	199.443.419
E. Ontvangen vooruitbetalingen	2949	33.638.964	43.065.288
F. Andere leningen en borgtochten ontvangen in kontanten	2959	17.877	9.213
G. Andere schulden	2969	1.659.854	9.792.869
	Totaal 2999	<u>644.181.023</u>	<u>505.230.776</u>
X. Overlopende rekeningen	3099	34.481.636	31.039.735
TOTAAL van het PASSIEF	3999	2.464.383.559	2.181.441.056

Afgesloten door de Raad van Beheer in zitting van 5 april 1982.

K. Blanckaert, Voorzitter

F. Vyt, plaatsvervangend voorzitter

A. Blondé, Beheerder-directeur-generaal

H. De Winter

E. Mannaert

L. Van der Straten

G. Dielens

A. Viaene

J. Wijninckx

H. Tops

L. Willems

J. Mangelschots

R. Loos

J. Devroe

J. Verhelst

J. Michilsens

L. Kin

F. De Clippeleir

K. Stessens

E. Mertens

2. RESULTATENREKENING

KOSTEN

		31.12.1981	31.12.1980
			I. Bedrij
A. Handelsgoederen, grondstoffen, verbruiksgoederen en hulpstoffen			
1. Aankopen	4101	195.861.826	200.094.696
2. Voorraadwijziging	4102	<u>- 25.066.502</u>	<u>- 29.227.557</u>
Totaal	4109	<u>170.795.324</u>	<u>170.867.139</u>
B. Diverse goederen en diensten	4111		
1. Aankopen en leveringen	4119	<u>318.856.887</u>	<u>272.443.928</u>
C. Personeel			
1. Bezoldigingen, pensioenen en andere personeelskosten	4121 4129	<u>1.182.271.307</u>	<u>1.161.073.618</u>
D. Afschrijvingen, waardeverminderingen, voorzieningen voor risico's en lasten			
1. Afschrijvingen	4131	77.125.880	69.170.223
3. Voorzieningen voor risico's en lasten	4133	<u>-</u>	<u>- 574.855</u>
Totaal	4139	<u>77.125.880</u>	<u>68.595.368</u>
E. Andere bedrijfskosten	4149	<u>966.283</u>	<u>744.364</u>
BEDRIJFSKOSTEN	4199	1.750.015.681	1.673.724.417
			II. Financi
A. Kosten van de schulden op langer dan een jaar.	4201		
1. Interesten	4209	<u>112.271.981</u>	<u>82.506.353</u>
B. Kosten van schulden op ten hoogste een jaar.	4219	<u>6.687.183</u>	<u>4.025.498</u>
C. Andere financiële kosten	4222		
2. Diverse financiële kosten	4229	<u>220.316</u>	<u>1.243.328</u>
FINANCIELE KOSTEN	4299	119.179.480	87.775.179
			V. Result
Saldo Staatstussenkomst 1980	4509	<u>1.256.955</u>	<u>-</u>
Totaal van de kosten	4599	1.870.452.116	1.761.499.596
			Verwerking
A. Te verwerken verliessaldo			
1. Resultaat van het boekjaar	4601	-	29.858.898
2. Overdragen resultaat	4602	<u>76.591.593</u>	<u>46.732.695</u>
Totaal	4699	<u>76.591.593</u>	<u>76.591.593</u>

P 31 DECEMBER 1981

OPBRENGSTEN

		31.12.1981	31.12.1980
resultaten			
A. Omzet	5109	517.200.079	520.197.417
B. Voorraadwijzigingen van de goederen in bewerking en van de werken in uitvoering	5119	- 47.834	- 108.985
C. Interne werken gevaloriseerd op vaste activa.	5129	94.828.869	70.615.873
D. Andere bedrijfsopbrengsten	5139	103.533.699	138.669.058

BEDRIJFSOPBRENGSTEN	5199	715.514.813	729.373.363
----------------------------	------	--------------------	--------------------

resultaten			
B. Opbrengsten uit andere vorderingen, uit thesauriebeleggingen en uit beschikbare waarden.	5219	1.059.640	798.339
C. Andere financiële opbrengsten	5229	78.282	21.779

FINANCIËLE OPBRENGSTEN	5299	1.137.922	820.138
-------------------------------	------	------------------	----------------

van het boekjaar

B. Tegemoetkoming van de Staat in de bedrijfsresultaten		1.120.617.101	974.800.000
C. Tegemoetkoming van de Staat in de financiële en uitzonderlijke resultaten		33.182.280	26.647.197
D. Verlies van het boekjaar	5509	-	29.858.898
		1.153.799.383	1.031.306.095

Totaal van de opbrengsten	5599	1.870.452.116	1.761.499.596
----------------------------------	------	----------------------	----------------------

resultaten

A. Te verwerken winstsaldo			
1. Resultaat van het boekjaar	5601	1.256.955	-
C. over te dragen verlies	5629	75.334.638	76.591.593
Totaal	5699	76.591.593	76.591.593

3. TOELICHTING

4. Staat van de vaste activa

	Mec. nrs.	Terreinen en gebouwen	Mec. nrs.	Installaties machi- nes uitrusting
1. Boekwaarde per 31.12.80	6331	562.310.803	6361	101.682.153
a. aanschaffingswaarde	6332	1.038.996.604	6362	181.622.409
c. geboekte afschrijvingen en waardeverminderingen	6334	476.685.801	6364	79.940.256
2. Mutaties van het Boekjaar	6335	+ 103.674.311	6365	+ 73.076.799
a) aanschaffingen (inclusief interne werken)	6336	117.395.100	6366	88.138.735
b) overdrachten en buiten- gebruikstellingen tegen aanschaffingswaarde	6338		6368	- 2.477.366
c) overboekingen naar andere rubrieken	6340		6370	- 267.818
f) afschrijvingen en waardevermin- deringen				
- gevormde	6344	- 13.720.789	6374	- 14.719.274
- afgeboekt bij overdracht of buitengebruikstelling	6345		6375	+ 2.402.522
3. Boekwaarde op balansdatum	6348	665.985.114	6378	174.758.952
a. aanschaffingswaarde	6349	1.156.391.704	6379	267.283.778
c. geboekte afschrijvingen en waardeverminderingen	6351	490.406.590	6381	92.524.826

		1981	1980
11. Voorzieningen voor risico's en lasten			
a) Kosten voor grote herstellings- of onderhoudswerken	7001	4.725.145	4.725.145
12. Het bedrag of het deel van de schulden gewaarborgd door:			
c) de Belgische openbare overheden	7103	1.178.271.700	1.023.081.700
13. Schulden op langer dan één jaar, welke op ten hoogste één jaar zullen vervallen :			
e) Kredietinstellingen	7207	88.706.600	73.564.800
16. Bezoldigingen, pensioenen en andere personeelskosten :			
a) bezoldigingen	7501	702.407.792	686.979.171
b) patronale bijdragen	7502	326.588.272	328.517.120
c) andere sociale voordelen en personeelskosten	7503	55.162.656	51.967.487
d) rust- en overlevingspensioen	7504	97.141.713	92.644.074
17. Beheerders en commissarissen	7601	970.874	965.766

Mec. nrs.	Meubilair en ro-lend materieel	Mec. nrs.	Vaste Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	Mec. nrs.	Andere materiële vaste activa
6391	429.996.762	6421	320.128.228	6481	381.107.293
6392	790.766.966	6422	323.592.502	6482	381.408.143
6394	360.770.204	6424	3.464.274	6484	300.850
6395	- 22.221.366	6425	+ 47.034.173	6485	
6396	18.138.360	6426	207.668.226	6486	
6398	- 256.286	6428		6488	
6400		6430	- 152.382.806	6490	
6404	- 40.359.726	6434	- 8.251.247	6494	
6405	+ 256.286	6435		6495	
6408	407.775.396	6438	367.162.401	6498	381.107.293
6409	808.649.040	6439	378.610.104	6499	381.408.143
6411	400.873.644	6441	11.447.703	6501	300.850

24. Verbintenissen

- Ontvangen borgstellingen wegens geplaatste bestellingen.
(wet op de overheidsopdrachten dd. 14.7.1976) : 31.050.172 F
- Bij derden in deposito geplaatste vervoerbewijzen : 4.649.500 F

25. Waarderingsregels

1. De materiële vaste activa in de inventaris opgenomen, worden gewaardeerd aan de aanschaffingswaarde of voor de interne werken aan de kostprijs. De goederen waarvan de aanschaffing door de exploitatierekening wordt gefinancierd, worden integraal tijdens het boekjaar afgeschreven. De afschrijving der goederen die door leningen worden gefinancierd, wordt toegepast naarmate van de aflossing der leningen, aangezien de dotatie ten laste van de exploitatierekening berekend wordt, teneinde zowel de interesten als de delging der leningen te dekken.
2. De voorraden.
De grondstoffen, hulpstoffen en wisselstukken worden gewaardeerd volgens de methode van de voortschrijdende gemiddelde prijzen.
3. De Provisie voor groot onderhoud der tramwagens en autobussen wordt gevormd door toewijzing op de exploitatierekening van 2 F per km. voor de tramwagens en 1 F per km voor de autobussen.
4. Al de andere elementen van het actief en het passief worden in de balans weergegeven voor hun boekhoudkundige waarde.

30. Aanvullend pensioenstelsel

1. Volgens de bepalingen van het Reglement der aanvullende rustgelden, werd een verdelingsstelsel van aanvullende rustgelden op het wettelijk pensioen aan de oprustgestelden en hun recht-

hebbenden ingesteld, volgens het stelsel der mutualiteit.

De financiering gebeurt enerzijds door inhouding van 4,50% 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 M.I.V.A. Het verschil tussen de te betalen rustgelden en de opbrengsten, wordt jaarlijks ten laste van de exploitatierekening gebracht.

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

4. ONDERZOEK VAN DE BALANS OP 31 DECEMBER 1981

ACTIEF

III. Materiële vaste activa

	Aanschaffings- waarde	Afschrijvingen	Boekwaarde
A. Terreinen en gebouwen			
Terreinen	53.966.700	—	53.966.700
Gebouwen	164.313.474	87.694.425	76.619.049
Spoor, bovenleiding- en kabelnet	938.111.530	402.712.165	535.399.365
TOTAAL A	1.156.391.704	490.406.590	665.985.114
B. Installaties, machines en uitrusting	267.283.778	92.524.826	174.758.952
C. Meubilair en rollend materieel			
Meubilair en kantoormaterieel	18.315.596	8.744.340	9.571.256
Rollend materieel der exploitatie :			
- autobussen	208.465.722	131.255.382	77.210.340
- tramwagens	549.258.779	249.716.770	299.542.009
Ander rollend materieel	32.608.943	11.157.152	21.451.791
TOTAAL C	808.649.040	400.873.644	407.775.396
D. Vaste activa in aanbouw en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	378.610.104	11.447.703	367.162.401
F. Andere materiële vaste activa	381.408.143	300.850	381.107.293
TOTAAL DER MATERIELE VASTE ACTIVA	2.992.342.769	995.553.613	1.996.789.156

IV. Financiële vaste activa

C. Andere financiële vaste activa

3. overige borgtochten en waarborgen in kontanten

242.200

Het betreft de bedragen gedeponceerd bij de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Deposito- en Consignatiekas, de NMBS en de Automobielininspectie voor diverse waarborgen en borgstellingen.

VI. Voorraden

A. Grondstoffen, verbruiksgoederen en hulpstoffen

139.019.850

Het betreft de waarde der goederen en wisselstukken in onze magazijnen

B. Goederen in bewerking, werken in uitvoering

66.612

Deze goederen zullen, na hun afwerking, in de magazijnen worden opgeslagen

E. Vooruitbetalingen op aankopen voor voorraden

822.735

Voorschotten op geplaatste bestellingen

TOTAAL DER VOORRADEN :

139.909.197

VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar

A. Wegens leveringen of diensten

- Aan het Ministerie van Verkeerswezen gezonden rekeningen	285.444
- Aan diverse openbare besturen	7.278.106
- Aan het Ministerie van Verkeerswezen aan te rekenen werkingskosten van de Bijzondere Studiedienst voor de Pre-Metro	38.742.177
- Diverse vorderingen	6.315.165
- Aan te rekenen werken	11.868.464
- Diverse rekeningen	5.837.556

70.326.912

B. Overige vorderingen

- Ministerie van Financiën	6.624.031
- Aan het personeel vooraf betaalde bezoldigingen en andere vorderingen	15.063.125
- Saldo der Staatssubsidies 1981	164.360.146
- Bijdrage van de Staat in de rentelast der leningen voor het 2e semester 1981	17.473.188
- Diverse vorderingen	1.864.957
- Betaalde voorschotten	4.604.436

209.989.883

Totaal der vorderingen op ten hoogste één jaar

280.316.795

IX. Beschikbare waarden

46.489.930

Het betreft het tegoed in kas, bij het Bestuur der Postchecks en bij de diverse banken

- Kas	550.684
- Postgirorekening	1.000.437
- Banken	41.504.571
waarvan 1.494.115 aan leningsgelden	
- Te innen checks en postgiro-overschrijvingen	3.434.238

X. Overlopende rekeningen

636.281

Deze rubriek bevat de over te dragen kosten die in 1982 zullen worden verrekend.

TOTAAL VAN HET ACTIEF

2.464.383.559

PASSIEF

I. Kapitaal

A. Ingetekend kapitaal

396.000.000

Het ingetekend kapitaal is vertegenwoordigd door 39.600 maatschappelijke aandelen, voltekend en volgestort, toegekend aan de openbare besturen ingevolge art. 7 der statuten, gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 20 juli 1978

IV. Overgedragen verlies

- 75.334.638

Saldo van het verlies 1964	6.931.780
Saldo van het verlies 1975	39.800.915
Saldo van het verlies 1980	28.601.943

75.334.638

VII. Voorzieningen voor risico's en lasten

4.725.145

Saldo van de provisie voor grote herstellingswerken aan het rollend materieel der exploitatie

VIII. Schulden op langer dan een jaar**E. Kredietinstellingen**

1.073.699.100

Leningen aangegaan bij het Gemeentekrediet van België

Jaar	nom. waarden mi. fr.	AFLOSSINGEN			Uitstaande schuld
		vorige jaren	in 1981	in 1982	
1959/60	55	55.000.000	-	-	-
1963	210	150.616.500	10.577.800	11.004.600	37.801.100
1966	53	29.627.000	2.968.000	3.074.000	17.331.000
1968	77	60.590.000	1.560.000	1.620.000	13.230.000
1969	93	48.684.000	3.990.000	4.146.000	36.180.000
1970	20	18.000.000	2.000.000	-	-
1971	45	22.245.000	3.480.000	3.630.000	15.645.000
1972	22	10.809.000	1.839.000	1.948.000	7.404.000
1973	161	40.902.000	7.043.000	7.324.000	105.731.000
1974	112	23.984.000	5.152.000	5.368.000	77.496.000
1975	95	28.332.000	6.475.000	6.837.000	53.356.000
1976	105	28.315.000	8.825.000	9.245.000	58.615.000
1977	85	9.460.000	4.200.000	4.390.000	66.950.000
1978	65	2.145.000	2.275.000	2.340.000	58.240.000
1979	190	1.320.000	8.230.000	8.610.000	171.840.000
1980	250	-	4.950.000	11.750.000	233.300.000
1981	128	-	-	7.420.000	120.580.000
Totaal	1.766	530.029.500	73.564.800	88.706.600	1.073.699.100

H. Andere schulden

- Ontvangen waarborgelden	24.000
- Voorschot van de Staat	5.500.000
ons toegekend ingevolge beslissing van het Min. Comité voor publieke investeringen en Vervoer dd. 23.12.1964, zonder interest, en terugvorderbaar, hetzij op de latere boni der exploitatierekening, hetzij op de vereffeningsboni	
- Speciale deelneming van de Staat Financiële tussenkomst van de Staat voor de oprichting van de Centrale Werkplaatsen met loods te Hoboken, ingevolge de overeenkomst van 10 januari 1969	381.107.293

Totaal van de schulden op langer dan één jaar :		1.460.330.393
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
A. Tijdens het boekjaar vervallende schulden op langer dan één jaar	88.706.600	
Het betreft de aflossing der leningen die in 1982 moeten worden betaald.		
B. Kredietinstellingen	188.449.095	
Deze post behelst hoofdzakelijk de aan het Gemeentekrediet verschuldigde bedragen voor :		
- de kredietopening	111.022.786	
- interesten op leningen	59.654.148	
- aflossingen der leningen vervallen op 31.12.1981	15.866.000	
- interesten en commissies op kredietopeningen	1.906.161	
C. Schulden uit hoofde van aankoop van goederen en diensten	98.509.689	
Het betreft de aan leveranciers verschuldigde bedragen		
D. Schulden en voorzieningen wegens belastingen, sociale lasten en bezoldigingen	233.198.944	
- belastingen	36.104.553	
- sociale lasten	191.777.848	
- bezoldigingen	5.316.543	
E. Ontvangen vooruitbetalingen	33.638.964	
Ministerie van Verkeerswezen : werkingskosten van de Bijzondere Studiedienst Premetro	33.420.674	
andere vooruitbetalingen	218.290	
F. Andere leningen en borgtochten ontvangen in kontanten	17.877	
G. Andere schulden	1.659.854	
Aandeel van de NMVB en NMBS in de overeenkomsten van vervoersprestaties	1.548.125	
Diverse rekeningen-courant	111.729	
Totaal van de schulden op ten hoogste één jaar :		644.181.023
X. Overlopende rekeningen		34.481.636
Deze rubriek bevat de vooral geïnde bedrijfsontvangsten		
TOTAAL VAN HET PASSIEF		2.464.383.559

**VERSLAG
VAN HET
COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
AAN DE ALGEMENE VERGADERING
VAN 24 MEI 1982**

Mevrouwen, Mijne Heren,

In het kader van het ons toevertrouwde mandaat en de wettelijke en statutaire voorschriften desaan gaande, hebben wij de eer verslag uit te brengen over de vervulling van onze opdracht gedurende het boekjaar 1981.

De magazijnen en voorraden werden door middel van steekproeven nagezien.

Wij hebben kunnen vaststellen dat de door de directie doorgevoerde reorganisatiemaatregelen hun vruchten hebben afgeworpen.

De balans en de resultatenrekening per 31 december 1981, thans aan uw goedkeuring onderworpen, zijn in overeenstemming met de regelmatig gevoerde boekhouding.

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de algemeen aanvaarde grondslagen terzake. De waarderingsregels zoals deze werden voorgelegd aan de Raad van Beheer, werden op een consistente wijze toegepast in vergelijking met de vorige periode.

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 1981.

Derhalve hebben we de eer de Algemene Vergadering voor te stellen de balans en de resultatenrekening voor het jaar 1981, zoals ze door de Raad van Beheer worden voorgelegd, als dusdanig goed te keuren.

Antwerpen, 7 april 1982.

Het College van Commissarissen.

Mevr. PELEGRIN-MEEUSSEN

C. PUTSEYS

P. GIELENS

INHOUDSTABEL

Samenstelling van de Raad van Beheer, het Beheerscomité en het College van Commissarissen op 31 december 1981	blz.	4
Hoofdstuk 1 – Raad van Beheer – Beheerscomité – College van Commissarissen.....	blz.	7
Hoofdstuk 2 – Algemene beschouwingen	blz.	9
Hoofdstuk 3 – Personeel	blz.	19
Hoofdstuk 4 – Vaste Goederen	blz.	25
Hoofdstuk 5 – Het Premetronet.....	blz.	31
Hoofdstuk 6 – Rollend Materieel	blz.	45
Hoofdstuk 7 – Exploitatie.....	blz.	47
Hoofdstuk 8 – Ongevallen	blz.	61
Hoofdstuk 9 – Uitslagen van de exploitatierekening.....	blz.	64
Hoofdstuk 10 – Balans en resultatenrekening	blz.	69
Verslag van het College van Commissarissen aan de Algemene Vergadering van 24 mei 1982	blz.	81