



een staalkaart van de spoorwegpendel



een hele opgave

Misschien heb je wel meegeholpen bij het uitdelen of verzamelen van die formuliertjes. Of ben je een pendelaar en werd je dan ook om je medewerking verzocht.

En nu vraag je je natuurlijk af wat daar allemaal van terecht is gekomen. Het ordenen en klaar maken voor verdere behandeling van meer dan 200 000 papiertjes was al een hele karwei. Daarbij dienden de adressen en stationsnamen voorzien te worden

van een codegetal zodat men voor het rangschikken en samentellen van de berg gegevens een beroep kon doen op een computer.

Zo werd het uiteindelijk mogelijk een reeks van lijsten te bekomen waarin de werkforenzen gerangschikt staan naar woonplaats, bestemmingsstation, enz...

Dit omvangrijk mecanografisch werk, waarvoor we op weinig of nagenoeg geen ervaring konden steunen, is nu al een heel tijdje achter de rug. On-

dertussen werden de resultaten uitgepluisd en geïnterpreteerd.

Dit resulteerde ten slotte in een reeks syntheses waarvan nu onlangs het essentiële werd gepubliceerd in een brochure (1). Deze brochure is bedoeld als een zo goed mogelijke statistische beschrijving van de spoorwegpendel, die beperkt bleef tot de vijf belangrijkste agglomeraties, nl. Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi.

Ter controle en om hun relatieve waarde te bepalen werden de enquêteresultaten bovendien ook nog vergeleken met gegevens over het werkforenzenverkeer in het algemeen, geput uit de volkstelling van 1970 en gepubliceerd door het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Aldus kon de spoorwegpendel beter gesitueerd worden in het kader van de demografische en socio-economische structuur van het land. Dit was dan ook een gelegenheid om even dieper in te gaan op deze structuren welke grotendeels de geografische vorm en de exploitatie van ons spoorwegnet bepalen.

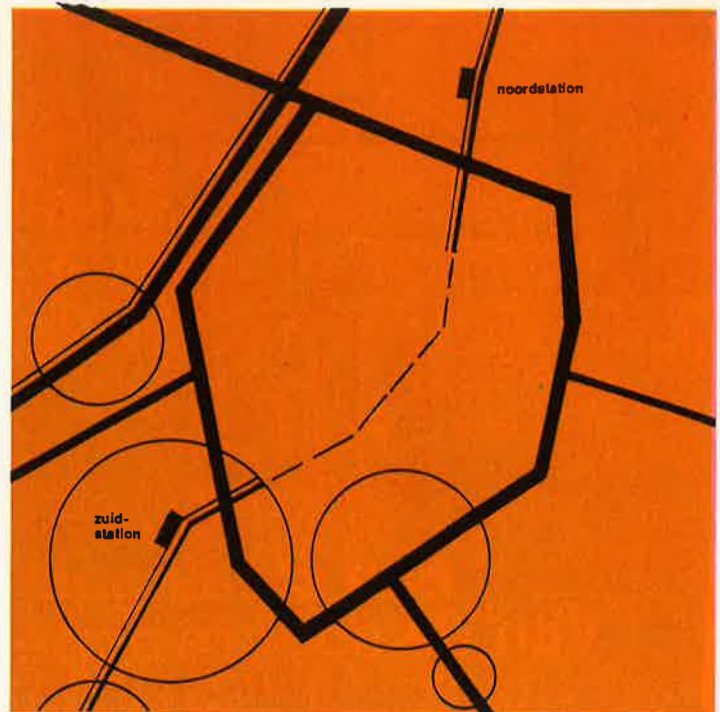
vanwaar komen al die pendelaars ?

Iedereen die zo omstreeks 8 u. - 8 u. 30 in het Centraalstation te Brussel de enorme massa mensen naar de uitgang ziet stromen, heeft zich deze vraag wellicht al eens gesteld. De enquêteresultaten geven hierop een zeer gedetailleerd antwoord. Van ieder van de vijf grote agglomeraties kan nauwkeurig het hinterland zoals het door de spoorweg bediend wordt, afgebakend worden. Ook kunnen nu die vertrekstations aangewezen worden die voor een bepaalde agglomeratie de belangrijkste bijdragen leveren.

Daar de pendel naar Brussel, in omvang, meer dan tweemaal zo belangrijk is dan die naar de vier andere agglomeraties samen, gaat vanzelfsprekend de meeste aandacht daar naartoe. Het hierbij afgebeelde kaartje heeft dan ook betrekking op de pendel naar de Brusselse agglomeratie. Ieder station van waaruit werkforenzen naar Brussel vertrekken, werd erop voorgesteld door een cirkel. De oppervlakte van de cirkels komt overeen met het aantal pendelaars.

Aldus bekomt men een duidelijk beeld van de omvang en de geografische spreiding van het verschijnsel. Dit kaartje is voor de spoorwegexploitatie nuttiger dan de klassieke beschrijving van het werkforensisme waarbij

(1) Voor zover de voorraad strekt kunnen belangstellenden een exemplaar van die studie aanvragen bij Directie Exploitatie - Bureau 12.01 - Leuvenseweg 21, 1000 Brussel.



vrij algemeen alleen administratieve omschrijvingen (gemeenten, arrondissementen, ...) gebruikt worden. Hier wordt alles uitgedrukt met betrekking tot de vertrekstations.

Dit spoorwegbeeld van de pendel wijkt dan ook af van de klassieke pendelkaart. De centrale zone, een brede kring van randgemeenten blijft hier wit, terwijl deze streek voor de totale pendel qua omvang de belangrijkste verkeersstromen oplevert. De spoorweg is inderdaad maar weinig geschikt voor deze pendel op zeer korte afstand. Bij pendelafstanden van 40 tot 50 km echter blijkt de spoorwegpendel alle andere vervoerwijzen te overtreffen.

Ook voor de andere agglomeraties werden soortgelijke kaartjes getekend, doch de omvang van het verschijnsel is daar duidelijk van een andere grootte-orde.

Interessant is het na te gaan in welke stations er de meeste pendelaars genoteerd worden.

Hier volgt dan het lijstje (1) van de recordhouders :

Tienen	5 335
Landen	4 597
Mechelen	4 572
Namen	4 497
Leuven	4 134
Gent-St.-Pieters	4 124
Aalst	3 875
Denderleeuw	3 824
Zottegem	3 757
Brugge	3 274
Sint-Truiden	3 184

waar werken al die pendelaars ?

Op deze vraag kon vroeger slechts met veel gissingen geantwoord worden. Een juiste kennis van de ligging van de voornaamste bestemmingszones van de spoorwegforenzen binnen de grote agglomeraties is echter van groot belang indien men werk wil maken van een goede onderlinge verbinding tussen het spoorwegnet en de verschillende netten voor stedelijk vervoer. De enquête komt hierbij juist op het gepaste ogenblik. De netten voor stedelijk vervoer bevinden zich immers, met de bouw van metro's en semi-metro's, in volle mutatie. Ook is er een evolutie naar eenvormige tarieven voor hele agglomeraties. Om dit alles van spoorwegzijde iets of wat nauwkeurig te kunnen benaderen, zijn de enquête-resultaten van groot nut.

Ook hier levert de Brusselse agglomeratie met een uitgesproken concentratie van de tertiaire sector, zowel in het eigenlijke stadcentrum als in de buitenwijken, de mooiste illustraties op.

Een kaartje toont de verspreidingszone van de werkforenzen die gebruik maken van Brussel-Zuid. Je merkt duidelijk hoe de werkforenzen bij aankomst in Brussel-Zuid in grote mate gebruik maken van het stedelijk tram- en autobusnet, zodat de invloedzone van Brussel-Zuid zich uitstrekt tot praktisch het gehele zuidwesten van de hoofdstad.

Een laatste kaartje ten slotte toont

een totaalbeeld van de spoorwegbediening van de Brusselse agglomeratie. Op dit kaartje kun je de spoorforenzendichtheid per stadssector aflezen. De concentratie in de buurt van de Noordzuidverbinding is overduidelijk ; maar daarbuiten bemerk je toch duidelijk hoe de werkgelegenheidszones zich tevens van dit centrum verwijderen en meer en meer verschuiven naar het oosten.

Bij het gebruiken van de enquêteresultaten zijn al deze kaartjes natuurlijk slechts hulpmiddelen ; ze brengen enkel een indruk of een beeld over. Hoe mooi ook getekend, ze maken het niet mogelijk al het voor handen zijnde cijfermateriaal volledig te gebruiken. Zo omvat de databank van de enquête ook heel wat kostbare informatie over de tijdsdistributie en over de duur van het puntuur.

wat dan met al dit cijfermateriaal ?

Een goede kennis van omvang, geografische spreiding, enz..., met andere woorden van de bestaande toestand van het werkforenzenverkeer per spoor, is natuurlijk nuttig en zelfs onontbeerlijk. Maar de zaak wordt pas boeiend wanneer men uit deze bestaande toestand inlichtingen over het gedragpatroon van de werkforenzen tracht af te leiden.

Waarom maken sommige werkforenzen gebruik van Brussel-Centraal ondanks het feit dat hun bestemming vlak bij Brussel-Congres gelegen is ?

verkeersvoor- delen

italiaanse spoorwegen (FS)

Voortaan verlenen de FS één vrijbiljet per jaar aan al de personen (bedienden en weduwen die een statutair pensioen genieten, echtgenoten en kinderen) die de internationale verminderingskaart voor spoorwegpersoneel kunnen krijgen.

weduwen die een statutair pensioen genieten

We vestigen de aandacht op het feit dat weduwen van bedienden die de voorwaarden vervullen voor het verkrijgen van de hierna vermelde verkeersvoordelen in het buitenland, die verkeersvoordelen voor zichzelf en voor hun kinderen verliezen indien ze hertrouwen.

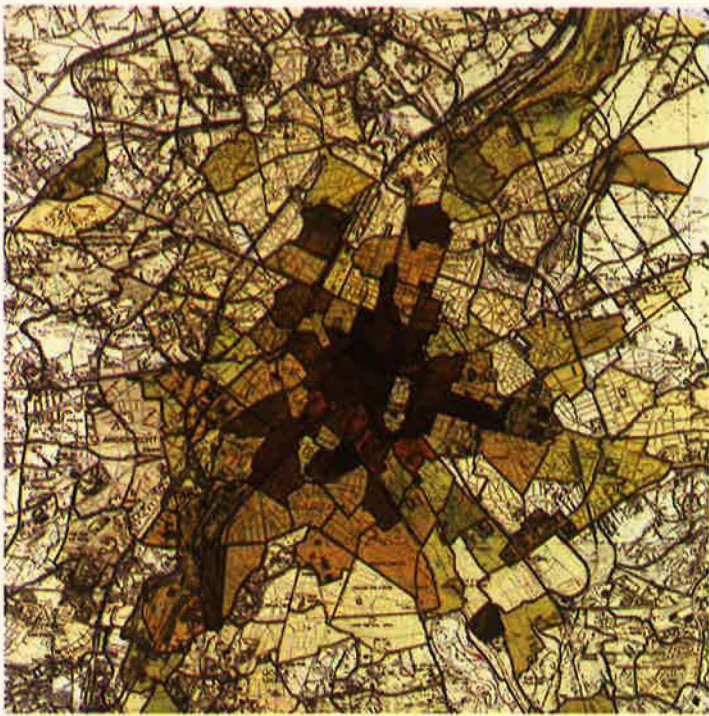
- a) 1 vrijbiljet per jaar voor :
- de Britse Spoorwegen (BR) ;
 - de spoorwegen van de Coras Iompair Eireann (CIE) (Ierse Republiek) ;
 - de spoorwegen van de Northern Ireland Railways (NIR) (Noord-Ierland) ;
 - de Italiaanse Spoorwegen (FS) (waarvan hierboven sprake).
- b) de internationale verminderingskaart voor spoorwegpersoneel.

echtgenoten en weduwen van personeelsleden die na hun pensionering gehuwd zijn

De echtgenote van een personeelslid dat na zijn pensionering gehuwd is en, eventueel, hun kinderen kunnen sedert 1 januari jl., in binnenverkeer eigen vrijbiljetten krijgen, net als de echtgenote en kinderen van het personeelslid dat vóór zijn pensionering gehuwd is.

De weduwe die een hulpgeld ontvangt en, eventueel, haar kinderen behouden, bovendien, het voordeel van de vrijbiljetten in binnenverkeer.

In internationaal verkeer zullen zij, al naargelang het geval, volledig gelijkgesteld worden met de echtgenote van een personeelslid dat vóór zijn pensionering gehuwd is, met de weduwe die een statutair overlevingspensioen geniet of met de eventuele kinderen.



(1) De spoorwegpen-
del naar Brussel (zie
tabel blz. 8).

(2) Invloedsfeer van
het station Brussel-
Zuid. De cirkels stel-
len de grootste con-
centraties werkforen-
zen voor.

(3) Spoorwegforen-
zendichtheid in Brus-
sel - geografische
spreiding naar werk-
adres. De intensiteit
van de kleur is even-
redig met het aantal
forenzen per hec-
tare.

Welke wachttijd vinden de pende-
laars « normaal » wanneer ze
's avonds op « hun » trein wachten,
m.a.w. welke eisen stellen ze aan de
frequentie van de treinen op een be-
paalde lijn ? Hoe ervaren zij het
overstappen ? Waarom kent de trein-
bediening van een bepaalde streek
meer succes dan deze van een an-
dere ? Is de snelheid van de treinen
van doorslaggevend belang voor de
goede kwaliteiten van een verbinding ?
Het antwoord op deze en vele andere
vragen kan door zorgvuldig statistisch
onderzoek afgeleid worden uit de
observatie van de bestaande toestand.
De enquêteresultaten leveren ons die
nauwkeurige, volledige en goed gedefi-
nieerde « opmetingen » van de be-
staande toestand die nodig zijn voor
dergelijk onderzoek. Met dit onder-
zoek wordt een eerste, weliswaar
schuchtere, stap gezet in de richting
van een grondig en nauwgezet onder-
zoek naar het hoe en het waarom
van modern openbaar treinverkeer.

J. DE GREEF

(1) het lijstje is beperkt tot de stations met
in het totaal meer dan 3 000 opstappende
werkforenzen en houdt geen rekening met
de bestemming.