



## pendel jij ook ?

In een land waar dagelijks op grote schaal heen en weer gereisd wordt tussen woon- en werkplaats, kan deze vraag voor sommige lezers iets ondeugends inhouden.

Natuurlijk staat het iedereen vrij ze naar believen te interpreteren. Wij echter hebben niet de bedoeling in

deze aangelegenheid enig standpunt in te nemen. Maar aangezien de pendel al heel wat inkt heeft doen vloeien, kan het voor enig inzicht in het verschijnsel nuttig zijn de ontwikkeling ervan te schetsen en even te verklaren.

Ter attentie van de lezers die graag

de puntjes op de i zetten, preciseren we dat de categorie reizigers waarover wij het hier zullen hebben, zowel forens als pendelaar worden genoemd omdat het in de praktijk niet altijd gemakkelijk is een onderscheid te maken tussen beide termen, onderscheid dat overigens alleen

maar theoretisch is.

Een forens (van het Latijn forensis = buiten huis plaatshebbend) is een persoon die zijn domicilie elders heeft dan waar hij zijn ambt of bedrijf uitoefent, terwijl een pendelaar (oorspronkelijk een Duitse term) een arbeider of andere werknemer is die tussen zijn woon- en werkplaats dagelijks op-en-neerreist. Voor beide definities gebruiken wij in deze tekst de term pendelaar.

## hoe het groeide

Wie zich de moeite wil getroosten eens in zijn stamboom te klimmen, zal wellicht ontdekken dat zijn voorouders in een ver of nabij verleden bij de landbouw betrokken waren. En dat hoeft hem heus niet te verwonderen. Behoudens notabelen en geestelijken werkte, tot het begin van de 19de eeuw, het merendeel van de actieve bevolking in enige hoedanigheid op het veld.

Je zou dus kunnen stellen dat de werkgelegenheid toen, bij wijze van spreken, grotendeels in de schaduw van de eigen woning te vinden was en, derhalve, geen noemenswaardige verplaatsingen vergde.

In die tijd bestond er nauwelijks een behoefte aan vervoer : men verliet zelden het dorp, naar de dichtst bij gelegen markt ging men te voet, met de hondekar en, veel later, met paard en kar.

Deze ogenschijnlijk harmonische, landelijke samenleving, waarop onze zogenaamde consumptiemaatschappij met enige nostalgie terugblijkt, vertoonde in feite heel wat sociale en economische wantoestanden.

De rijkdom van enkelen teerde op de « toewijding » van velen die met de vrucht van hun arbeid nauwelijks in het levensonderhoud van hun gezin konden voorzien. Immers, na het betalen van de pacht bleef er meestal een talrijk kroost te onderhouden, wat hun behoeftigheid nog verscherpte. Overigens zou die kinderrijkdom uiteindelijk aan de basis liggen van een overschot aan arbeidskrachten en, derhalve, een verdoken werkloosheid in de hand werken.

Toen nu de eerste industriële revolutie ook in België enkele basissectoren van de economie, zoals steen-

kool, ijzer, staal en textiel, aan de gang bracht, werd het sociaal klimaat meteen grondig gewijzigd. De afvloeiing van overtollige arbeidskrachten uit de landbouw (eerst de knechten, daarna de gezinsleden van de boer en, in een veel later stadium, ook de bedrijfshoofden) naar de industrie, bevorderde echter het ontstaan van een fabrieksproletariaat dat zich helaas niet in een billijke welstand kon verheugen. Het was de periode van zware vrouwen- en kinderarbeid, gering loon, slechte behuizing en verlies van arbeidsvreugde door de scheiding van arbeid en produkt.

De sterke drang naar een rechtvaardigere sociale wetgeving die door deze omstandigheden werd gemotiveerd, leidde uiteindelijk tot de invoering van vaste werkroosters, zij het dan nog van 10 tot 12 uur per dag, werk het jaar rond, een vast inkomen en een zekere vorm van sociale zekerheid.

De verplaatsing van het arbeids-terrein van de akker naar de fabriek betekende meteen ook de verplaatsing van de arbeider naar een merkbaar verder gelegen werk. Aanvankelijk deed hij die verplaatsing te voet, wat aan een prestatie van 10 uur hard werken een « reisduur » van 2 tot 4 uur toevoegde.

Wie het zich na een tijdje enigszins kon permitteren, kocht een fiets waarmee hij zijn reisduur gevoelig inkortte. Sommige industriearbeiders verkozen echter hun geboortegrond te verlaten en zich in de onmiddellijke nabijheid van de werkplaats te vestigen.

## de invloed van de spoorwegen

De oprichting van een spoorwegnet in ons land werd geregeld bij de wet van 1 mei 1834. De snelle ontwikkeling van dit net heeft voor de werknemers die zich dagelijks verplaatsten een enorme betekenis gehad. Niet alleen werd de afstand tussen woon- en werkplaats aldus sneller afgelegd, maar ook de spoorwegtarieven, die gebaseerd waren op vier comfortklassen, hielden duidelijk rekening met de financiële draagkracht van de toenmalige

pendelaars.

Zo betaalde je, in 1835, in de derde en laagste klas 2,5 centiem per kilometer, terwijl een zelfde ritje in de berline (super eerste klas) 12,5 centiem kostte. Voor dezelfde afstand vroeg de postkoets je 10 centiem.

Ingevolge een ministerieel besluit van 8 september 1869 werd het werklidenabonnement ingevoerd. Vanaf 15 februari 1870 kon je bij de Staatsspoorwegen een weekabonnement 3de klas bekomen van 6 verplaatsingen heen en terug. Je was dan als abonnee wel verplicht bepaalde treinen te gebruiken (meestal de eerste en de laatste van de dag), terwijl de afstand niet meer dan 25 km mocht bedragen. Voor een dergelijk abonnement betaalde je 2 fr. **Verscheidene aanpassingen en de invoering van een weekabonnement voor één verplaatsing heen en terug per week** verwekten een gevoelige stijging van het aantal abonnees. Ondertussen hadden andere maatregelen, o.m. het verstrekken van goedkope leningen, geleid tot de oprichting van werkmanswoningen verspreid over het land. De binding aan de grond die hierdoor onstond, werd op een gelukkige wijze opgevangen door het bestaan van het goedkope weekabonnement, dat het de arbeider mogelijk maakte buiten de woonplaats te gaan werken en aldus een beter loon te verwerven zonder zijn gezinsleven op te geven of zich te moeten vestigen in industriewijken. Na de tweede wereldoorlog en, in versneld tempo, na 1960 zijn ook het particulier vervoer (auto, motor-, bromfiets) en het door de werkgever georganiseerd busvervoer een steeds belangrijker rol gaan spelen in het pendelverkeer.

## enkele cijfers

Luidens de volkstelling van 1970 behoren 3,5 miljoen van de 9 650 000 Belgen tot de actieve bevolking. Buiten de arbeiders en bedienden zijn daarin ook begrepen de vrije beroepen, de handelaars, de landbouwers, de ambachtslieden en de beroepsmilitairen. Ongeveer 1,9 miljoen van deze mensen oefenen hun beroep thuis uit of binnen de grenzen van hun woonplaats en worden





## pendel jij ook ?

derhalve niet als pendelaars beschouwd. De overblijvende 1,6 miljoen (of 45 %) daarentegen verplaatsen zich, meestal dagelijks, van hun woonplaats naar een buiten de woonplaats gelegen werkplaats.

Vergeleken met 1961, de vorige volkstelling, is het aantal pendelaars met ongeveer 250 000 eenheden toegenomen. Ondanks deze stijging is het aantal personen dat met de trein pendelt lichtjes gedaald : in 1970 gebruikten 265 000 mensen dagelijks de trein, i.p.v. 280 000 in 1961. Het aandeel van het openbaar vervoer in zijn geheel (trein + tram + bus) daalde van 47 tot 40 %. Ook het vervoer per fiets, brom- of motorfiets nam af, terwijl het gebruik van de eigen auto gevoelig steeg : 43 % of 675 000 pendelaars gebruikten in 1970 een auto tegenover 14 % of 190 000 in 1961.

De duur van de verplaatsing tussen de woon- en werkplaats nam af. Zowat 90 % van de pendelaars hebben minder dan 1 u. nodig (tegen 70 % in 1961), maar 10 000 mensen wonen nog 2 u. van hun werkplaats verwijderd. De duur van de afwezigheid uit de woning is dus wel merkbaar afgenomen, wat de pendel sociaal aanvaardbaarder maakt.

In verband nu met wat voorafgaat, kunnen twee vragen rijzen, nl. hoe komt het dat bijna de helft van de actieve Belgische bevolking pendelt en waarom wordt er minder per spoor gependeld ?

### 1. waarom zijn er zoveel pendelaars ?

Dat het aantal pendelaars in België vrij groot is, valt onmiddellijk op als je het percentage (45 %) bijv. met Nederland vergelijkt, waar slechts 25 % van de actieve bevolking pendelt.

Dit verschil kan enigszins worden verklaard door de veelheid van Belgische kleine gemeenten waardoor

een werknemer gemakkelijker als pendelaar in de statistieken opgenomen wordt en ook door het grotere aantal gemeenten waaruit onze agglomeraties in vergelijking met Nederland bestaan. (Denk hier even aan de definitie van een pendelaar.)

Uit de inleidende historische schets bleek al dat het pendelen ontstond als gevolg van de aantrekkingskracht die de industrie op onze landbouwarbeiders uitoefende.

Voor het ogenblik wordt de pendel ongetwijfeld bevorderd door een gebrek aan werkgelegenheid in eigen streek, het verschil in loonniveau tussen streken en de aard van het werk.

In enkele arrondissementen zoals Leuven, Borgworm, Maaseik, Virton, Dendermonde, Diksmuide, Aat, Thuin, Tongeren en Aalst, ligt de werkgelegenheid op een zeer laag peil, terwijl in alle Waalse provincies de werkgelegenheid daalt omdat, enerzijds, de koolmijnen, en derhalve sommige van hun nevenbedrijven, er hun activiteit zonet stopgezet dan toch sterk verminderd hebben en er zich, anderzijds, geen nieuwe belangrijke industrieën komen vestigen.

In de Vlaamse provincies, daarentegen, vindt de pendel zijn verklaring o.m. in de demografische evolutie, de verdere uittocht uit de landbouw en de crisis in de textielindustrie. Nationaal geldt bovendien dat het loonpeil in de grotere centra merkbaar hoger ligt dan in de excentrisch gelegen streken en dat de plaatselijke betrekkingen, vanwege de aard van het werk, overgelaten worden aan gastarbeiders, terwijl de autoctonen gaan pendelen om een « netter » beroep te kunnen uitoefenen.

Een andere factor die het pendelen sterk beïnvloedt is de geografische of economische lokalisering van de bedrijven.

Terloops willen wij er hier wel op wijzen dat de geografische gebondenheid van een bedrijf, bijv. aan de nabijheid van steenkoolmijnen of vindplaatsen van ertsen, zich voor het ogenblik in België minder doet gelden.

Tegenwoordig wordt het vestigen van nieuwe industrieën immers vooral beïnvloed door bijv. de aanwezigheid van een efficiënte vervoerinfrastructuur (spoorwegen, autowegen, kanalen, haven) en de beschikbaarheid van industrieterreinen die buiten de woonzones zijn gelegen. Het vestigen van een ijzer- en staalindustrie aan de kust en het bouwen van kernreactoren buiten de bewoonde zones illustreert zulks op sprekende wijze.

In dat verband mogen wij wellicht

wijzen op het belang van het ruimtelijk beleid, want oordeelkundig ontworpen woon- en industriezones kunnen de pendel in zekere mate afremmen.

Verder zou je kunnen zeggen dat sterk gespecialiseerde bedrijven eveneens de pendel in de hand werken. Het is immers ondenkbaar dat scheidkundige bedrijven of kerncentrales al hun arbeidskrachten in de buurt zouden kunnen recruterend.

Natuurlijk is het ook zo dat bepaalde centra, zoals Brussel bijv. op de werknemers een sterke aantrekkingskracht uitoefenen. De ontwikkeling van Brussel als « management-city », de groei van de tertiaire sector (handel, banken, verzekering en vervoer) alsook de vestiging van grote multinationale bedrijven, van allerlei overheidsdiensten en van Europese organisaties zorgen voor een uitgebreide werkgelegenheid. Ook de verkorting van de arbeidsduur, de veralgemeende invoering van de vijfdaagse werkweek, de voorkeur voor het wonen buiten de stad, de taalverhoudingen en de hoge lonen in het Brusselse tellen mee. Van de verschillende pendelstromen is deze naar Brussel, met bijna 250 000 personen (of 1/14 van de actieve bevolking), dan ook veruit de belangrijkste : 175 000 hiervan komen uit Vlaanderen, 70 000 uit Wallonië. Globaal gezien zou je kunnen zeggen dat er uit 97 % van de Belgische gemeenten naar Brussel wordt gependeld. Behoudens enkele bewoners van de westelijke en noordelijke grensgebieden en van de Ardennen, verplaatst de overgrote meerderheid zich dagelijks. Zonder een aangepaste vervoeraccommodatie zouden al die factoren evenwel veel van hun invloed verliezen. Immers, een vlotte en derhalve aantrekkelijke pendel eist een dienstenpakket van snelle en comfortabele verplaatsingen, dat afgestemd is op de behoeften van de pendelaars. Buiten al deze factoren van economische aard zijn er ook nog een aantal psychologische factoren die in deze pendelgeschiedenis meespelen. De pendel kan inderdaad zo ingeburgerd zijn dat de pendelaar geen werk in eigen streek wil aanvaarden. Werken in een groot centrum of buiten de eigen woonplaats verhoogt voor sommigen het prestige van de betrekking die, althans wanneer ze in overheidsdienst wordt bekleed, een materiële stabiliteit garandeert.

lees verder blz. 14



# pendel jij ook ?

## 2. waarom wordt er minder per trein gependeld ?

Op het eerste gezicht lijkt dit wel een gekke vraag als je rekening houdt met de gunstige spoorwegtarieven. Inderdaad, werklieden en, tot op zekere hoogte, ook bedienden worden vervoerd tegen tarieven die

pag. 19) dan blijkt dat het vervoer per wagen 13 maal duurder uitvalt dan het vervoer -per trein. Hierbij wordt dan nog geen rekening gehouden met de sociale kost van auto en bijpassende infrastructuur. De eigenaar van de wagen kijkt over het algemeen niet verder dan de marginale kost (benzine en eventueel klein onderhoud) die hij onmiddellijk ervaart.

Dat de auto als pendelmiddel desondanks toch succes kent, is vooral te wijten aan de merkelijke vooruitgang van de materiële welvaart die de gemiddelde Belg in de zestiger jaren kende. Deze materiële welvaart concretiseerde zich o.m. in een geweldige toeneming van het aantal personenwagens : in 1961 waren er ongeveer 720 000, terwijl dit aantal in 1970 bijna verdriedubbeld was (2 miljoen).

In dezelfde periode werden grote hoeveelheden overheids gelden (honderden miljarden) aan de aanleg en de verbetering van de wegeninfrastructuur besteed. De nieuwe en betere wegen leken voor som-

op een vrij grote afstand van de bestaande spoorinfrastructuur, bevordert het gebruik van eigen vervoermiddelen of bedrijfsbussen.

Terwijl de weginfrastructuur dank zij een injectie van honderden miljarden ingrijpend werd gewijzigd, vielen voor de NMBS nauwelijks enkele miljarden van de overheidstafel. Dit moest onvermijdelijk leiden tot een steeds groter wordende kloof tussen de behoeften van de klant en het sporaanbod (infrastructuur, dienstregelingen, comfort). Opvallend is evenwel dat, terwijl globaal gezien minder werknemers per spoor reizen, de treinpencil naar Brussel toeneemt. In 1961 ontvingen de acht grote Brusselse stations 130 000 reizigers. In 1974 waren er dat 185 000. Dergelijke massale aankomsten en vertrekken op de piekuren bezorgen het treinverkeer uiteindelijk enorme moeilijkheden die slechts door omvangrijke investeringen kunnen worden opgelost.



merkelijk onder de kostprijs liggen, wat een uitloei is van de sociale rol die de Spoorwegen, van overheidswege, verplicht zijn te spelen. Ter illustratie van deze voordelige vervoerprijs citeren we het voorbeeld van een arbeider die op 30 km van zijn werkplaats woont.

Welnu, voor een weekabonnement 2e kl. betaalt deze man 200 fr., waarvan de helft wettelijk dan nog ten laste van de werkgever valt. In de veronderstelling dat de arbeider 5 maal per week over en weer rijdt, betaalt hij 10 fr. per enkele reis of 0,33 fr./km, d.i. een vermindering van 80 % vergeleken met de prijs van een gewoon biljet. Dit sociaal voordeel wordt, zoals hoger al gezegd, ook verleend aan de bedienden wier jaarlijkse brutowedde het maximumbedrag vastgesteld door het Ministerie van Verkeerswezen (325 000 fr.) niet overschrijdt.

Als we deze kost vergelijken met de prijs per km van een 5 pk die 18 000 km per jaar aflegt (4,32 fr./km - AGEFI, L'auto et la route, jan. 1975,

mige autobezitters wel een uitdaging om hun wagen voor hun dagelijkse pendel te gebruiken. Er werden zelfs afspraken gemaakt onder 3 of 4 personen om samen te reizen en alzo de kosten te dekken. Het gebruik van de auto werd bovendien nog gestimuleerd door de gewoonte die sommige ondernemingen hebben aangenomen ook een gedeelte van de reiskosten van de autopendelaars te dragen. Van bevordering van het openbaar vervoer gesproken ! Ook het ontwerpen van industriezones, o.m. door overheidsinitiatief,

## bij wijze van samenvatting

Op het einde van de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw kende de pendel die door de industrialisering aan de gang werd gebracht, een geweldige groei welke vooral te wijten was aan de voordelige spoorwegtarieven. Ongetwijfeld heeft hij bijgedragen tot de ontwikkeling aan de basissectoren van onze industrie, vermits de ondernemingen aldus gemakkelijker arbeidskrachten kon-





den aantrekken. Anderzijds waren de meeste werkzoekenden uit die tijd die buiten de industriestreek woonden, niet verplicht hun geboortestreek te verlaten.

Ofschoon de pendel geen zegen kan worden genoemd, is hij gaandeweg toch draaglijker geworden. Het is een verschijnsel dat de industrielanden wel nooit zullen kunnen voorkomen. Statistieken leren dienst: de aangangende trouwens dat voor de periode 1961-1970 de globale pendel in ons land is toegenomen met 250 000 eenheden of 19 %, en zulks ondanks de inspanningen van de overheid om werk in eigen streek te verschaffen.

Om diverse redenen zal het aantal pendelaars in de toekomst vrij constant blijven, al vertoont de pendel naar grote centra, als Brussel bijv., een neiging om te stijgen.

Paradoxaal in deze evolutie is wel dat de gemeenschappelijke vervoermiddelen, bij wijze van spreken, de trein hebben gemist. Deze gang van zaken mag wellicht op rekening van de overheid geschreven worden die, in een periode waarin comfort hoogtij viert en de klant op dat gebied steeds hogere eisen stelt, het openbaar vervoer al te stiefmoederlijk heeft behandeld.

Maar daarover zullen we niet langer kankerend aangezien de bekommernis om de vrijwaring van het milieu en de energiecrisis onbetwistbaar aantonen dat er voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor de spoorwegen in het bijzonder nog een belangrijke rol is weggelegd.

Om die rol naar behoren te kunnen vervullen, zal er natuurlijk nog flink geïnvesteerd moeten worden, wat meteen inhoudt dat de overheid in de toekomst het accent resoluut dient te verplaatsen naar de bevordering van het openbaar vervoer. Hoe dan ook, de werknemer van 1975 heeft het wel wat gemakkelijker en beter dan zijn collega van het begin van deze eeuw. Zijn verplaatsing duurt zelden langer dan 1 uur, hij pendelt meestal dagelijks terwijl de helft van de vervoerkosten in een groot aantal gevallen door de werkgever wordt gedragen.

Lic. L. Pardon

## vrijetijd plastische kunsten

Op 27 september wordt de tentoonstelling geopend die je in een academische taal de « IX<sup>e</sup> Biennale van Plastische Kunsten voor Spoormannen » zou kunnen noemen.

Behalve haar nieuwe uithangbord, pakt deze tweejaarlijkse manifestatie thans ook uit met een vernieuwd programma. Zo stonden de organisatoren er o.m. op het publiek intenser bij deze vriendschappelijke confrontatie te betrekken. Met dat doel hebben zij het toekennen van een aantal prijzen ingevoerd : zo krijgen we o.m. « De prijs van het publiek » en « De prijs van de spoorman », op grond van de keuze die door deze bezoekers wordt gemaakt. De prijzen worden uitgereikt tijdens de slotplechtigheid waarop alle exposanten uitgenodigd zijn.

Een minder prettige nieuwigheid is dat de organisatoren, vanwege de huidige fiscale wetgeving, wellicht alleen maar als bemiddelaar bij de verkoop van de geëxposeerde werken zullen mogen optreden.

Aan de totnogtoe verleende faciliteiten inzake verkoop wordt er, principieel althans, niets gewijzigd.

Zoals in het verleden wordt er ten bate van de spoormannen die de tentoonstelling bezoeken een kosteloze tombola georganiseerd, en genieten zij verkeersvoordelen ter gelegenheid van hun bezoek.

## petanque

### nationaal kampioenschap

Dit kampioenschap wordt georganiseerd op zaterdag 7 juni vanaf 10 u. te Angleur (station). De deelnemende trio's storten voor 25 mei een waarborgsom van 150 fr. op rekening nr. 001-0248910-84 ten name van de h. Lambou, IPX-trains, Liège. Deze som wordt op de dag van de wedstrijd integraal terugbetaald. Inlichtingen bij de h. Nicolas, Dienst ES, Namen.

## een aangename job in een prachtige omgeving !

Als je een diploma hebt van kleuteronderwijzeres of kinderverzorgster en je bovendien zou willen werken in een internaat dat in een prachtige en gezonde omgeving ligt, dan kunnen wij je helpen.

Ons tehuis van Noisy (nabij Ciney) vraagt immers monitrices. Indien je je kandidaat wenst te stellen voor deze betrekking, hoef je alleen maar een gelegaliseerd afschrift van je diploma te sturen naar de :

**NMBS - Bureau PS 51.31**

**sectie 53**

**Frankrijkstraat 85**

**1070-Brussel**

