

Tijd en bereikbaarheid

AUTEUR Tijs Neutens

FOTOGRAFIE Tijs Neutens

Welke temporele beleidsinstrumenten kunnen worden aangewend om de bereikbaarheid van voorzieningen en de stedelijke levenskwaliteit te verbeteren? En hoe kunnen de effecten hiervan worden ingeschat?

De evaring van tijdgebrek is een paradoxaal gegeven. Hoewel de technologische vooruitgang de mens in staat stelt om zich sneller te verplaatsen en allerhande activiteiten efficiënter uit te voeren, wordt het leven toch steeds gejaagder, met alle negatieve gevolgen vandien zoals stress, oververmoeidheid en 'burn-out'.

De strakke, collectieve tijdsordening die kenmerkend was voor onze westerse samenleving van de jaren '50 en '60 lijkt te zijn geërodeerd en plaats te maken voor geïndividualiseerde activiteitenpatronen. Empirisch onderzoek wijst op zowel meer variatie in individuele dagindelingen als meer tijdssoevereiniteit. Maar uiteraard is er nog steeds een sterke routinematigheid: we staan samen op en hebben gelijkaardige werktijden. De capaciteit en steriele tijdsordening van urbane systemen lijken vaak niet te kunnen beantwoorden aan de identieke of juist specifieke temporele noden van verschillende bevolkingsgroepen in onze maatschappij. Steeds vaker wordt er geklaagd over verkeerscongestie, vertragingen bij het openbaar vervoer, lange wachttijden aan loketten en kassa's, en (te) beperkte openingsuren van dienstencentra, kinderopvang, bibliotheken en winkels. Als gevolg van de veranderde ritmiek van dagdagelijkse activiteitenpatronen en de toegenomen tijdsdruk is in de afgelopen jaren binnen het transport- en ruimtelijke planningsbeleid het bewustzijn gegroeid dat het gebrek aan tijd geëvolueerd is tot een belangrijk maatschappelijk probleem dat vraagt om een aangepaste temporele planning.

Op naar een temporeel stedelijk beleid

Het stedelijk tijdsbeleid vond zijn oorsprong in Italië in het begin van de jaren '90. In het kader van een reeks bestuurlijke hervormingen werden

de Ufficio Tempi of stedelijke tijdskantoren in het leven geroepen. Deze kantoren hebben tot doel om de afstemming van verschillende tijdsordes binnen de stad te verbeteren en een klantgerichte dienstverlening te bewerkstelligen die rekening houdt met de levensloop van verschillende leefgroepen in de stad en hun verplaatsingspatronen. De Italiaanse aanpak kreeg navolging in tal van andere Europese landen, waaronder voornamelijk Nederland en Frankrijk, waar diverse lokale tijdsinitiatieven werden opgezet.

De tijdsordening van urbane systemen lijkt vaak niet te beantwoorden aan de noden van verschillende bevolkingsgroepen

De vaakst voorkomende initiatieven hebben betrekking op de flexibilisering van werktijden en het verruimen en/of herschikken van de openingsuren van openbare diensten en school- en kinderopvangfaciliteiten met als doel een betere coördinatie mogelijk te maken tussen betaalde arbeid, dienstgebruik en zorgtaken. Daarnaast werden ook tal van initiatieven opgezet die particulieren toelaten om allerlei huishoudelijke taken uit te besteden. Dergelijke initiatieven zijn in verschillende landen gekend onder uiteenlopende vormen zoals tijdsbanken, tijdwisselkantoren, dienstencheques etc. Naast het inperken van zwartwerk en het promoten van buurtdiensten en -banen, hebben deze systemen ook een gunstig effect op de levenskwaliteit van de burgers door het remediëren van potentiële tijdsconflicten. Andere tijdsinitiatieven trachten de toegankelijkheid en temporele beschikbaarheid van voorzieningen uit te breiden door middel van digitaliseringsoplossingen zoals het aanbieden van openbare dienstverlening via het internet of het online winkelen en



bankieren. Ten slotte zijn er ook heel wat initiatieven die een efficiënter tijdsgebruik mogelijk maken door het beïnvloeden van de ruimtelijke inrichting: het concentreren van winkels en diensten op knooppunten van het openbaar vervoer bijvoorbeeld, of de zogenaamde zorgboulevards die uiteenlopende zorgdiensten centraliseren.

Ondanks het brede arsenaal aan beleidsinstrumenten waarover de overheid beschikt om in te grijpen in de stedelijke tijdsordering, blijken er tot op heden slechts weinig empirische studies te bestaan die inzicht verschaffen in de effecten van een temporeel planningsbeleid op de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit komt onder andere doordat de gangbare indicatoren van bereikbaarheid gericht zijn op het in kaart brengen van ruimtelijke factoren zoals de spreiding van voorzieningen en de densiteit van de transportinfrastructuur, zonder daarbij rekening te houden met belangrijke temporele aspecten: de tijdsbeperkingen die mensen in het dagelijkse leven ondervinden, de beperkte openingsuren van voorzieningen of de tijdschema's van het openbaar vervoer. In het verdere verloop van dit artikel wordt uitgelegd hoe deze temporele factoren kunnen worden meegenomen in bereikbaarheidsanalyses door terug te grijpen naar concepten uit tijd-ruimte studies uit de jaren '60 en '70.

Activiteitenpatronen en bereikbaarheid

Mensen verplaatsen zich om deel te nemen aan activiteiten. Sommige activiteiten vinden slechts occasioneel plaats terwijl andere op regelmatige tijdstippen en vaste locaties plaatsvinden. Deze laatste categorie bestaat hoofdzakelijk uit activiteiten met een verplicht karakter zoals werk, onderwijs of het brengen en ophalen van kinderen. Dergelijke vaste activiteiten worden prioritair opgenomen bij het plannen van de dagindeling en op basis daarvan worden allerlei discretionaire activiteiten ingepland zoals bijvoorbeeld winkelen of recreatie. Terugkerende, verplichte activiteiten worden vaak uitgevoerd op sleutellocaties in het leven van een persoon, zoals de huis- of werklocatie, en bepalen in belangrijke mate de individuele actieruimte

en bijgevolg het aantal en de variëteit aan voorzieningen die kunnen worden bereikt.

Activiteitenpatronen – en dus ook de bereikbaarheid van voorzieningen – variëren van persoon tot persoon en zijn sterk gerelateerd aan sociaal-economische factoren zoals leeftijd, geslacht, opleiding, inkomen enz. Ook langetermijnbeslissingen, die meestal op het niveau van het huishouden worden genomen, zoals bijvoorbeeld de keuze van een woonplaats of de aankoop van een auto, oefenen een belangrijke invloed uit op waar en wanneer we activiteiten uitvoeren, met wie, voor hoelang en in welke volgorde.

Om inzicht te verwerven in de mate waarin de transportinfrastructuur en de ruimtelijke inrichting welbepaalde activiteitenpatronen mogelijk maken, werden in de wetenschappelijke literatuur talrijke bereikbaarheidsmaten gesuggereerd. Dergelijke indicatoren taxeren de mogelijkheden om deel te nemen aan activiteiten.

A-temporele methodologie

Bereikbaarheid wordt traditioneel geanalyseerd vanuit een puur ruimtelijk perspectief. Hierbij worden doorgaans administratieve zones (bv. postcodes of gemeenten) gebruikt waarvoor geaggregeerde gegevens beschikbaar zijn over het assortiment van aanwezige voorzieningen, het transportsysteem en de bevolkingsamenstelling. Zo kan bereikbaarheid bijvoorbeeld worden uitgedrukt als het aantal voorzieningen dat zich binnen een straal van 10 km vanaf het middelpunt van een welbepaalde zone bevindt. Dergelijke benadering veronderstelt dat alle inwoners en voorzieningen van een zone zijn geconcentreerd in het middelpunt van de desbetreffende zone en hun sociaal-economische karakteristieken worden gemiddeld. Een belangrijk nadeel daarvan is dat zonegebaseerde bereikbaarheidsindicatoren in belangrijke mate afhangen van de configuratie en het schaalniveau van het zoneringsstelsel, in de wetenschappelijke literatuur gekend als het 'modifiable areal unit problem'. Bovendien negeert een dergelijke benadering intra-zonale verschillen en krijgen alle individuen woonachtig in eenzelfde gebied, hetzelfde bereikbaarheidsniveau toebedeeld, ongeacht hun activiteitenpatroon en temporele beperkingen.

Aan bovenstaande tekortkomingen kan deels tegemoet worden gekomen door bereikbaarheid te conceptualiseren vanuit individuele sleutellocaties waar mensen veel tijd doorbrengen zoals bijvoorbeeld de huis- of werklocatie. Bereikbaarheidsindicatoren van dit type zijn bijvoorbeeld het aantal voorzieningen –mogelijks gewogen volgens hun attractiviteit en/of afstand – dat zich binnen een welbepaalde reistijd van de woning bevindt.

Hoewel dergelijke indicatoren heel nuttig zijn gebleken in beleidsevaluaties van ruimtelijk-infrastructurele scenario's, zijn ze niet geschikt om temporele veranderingen in het voorzieningsaanbod te detecteren omwille van twee belangrijke gebreken.

Ten eerste houden ze geen rekening met het feit dat bereikbaarheid naast een ruimtelijke aangelegenheid ook een temporeel fenomeen is. Aangezien individuele tijdsindelingen gestructureerd zijn volgens welbepaalde temporele ritmes van verplichte activiteiten, kan het tijdsbudget voor verplaatsingen en het uitoefenen van discretionaire activiteiten aanzienlijk variëren gedurende de dag, van dag tot dag en

van persoon tot persoon. Daarenboven beperken de temporele regimes van stedelijke voorzieningen – die vaak parallel lopen met de werktijden van hun gebruikers – de tijdstippen waarop activiteiten kunnen worden uitgevoerd. In het licht van het stijgend aantal vrouwen op de Europese arbeidsmarkt en het daarmee gepaard gaande verval van het klassieke kostwinnersmodel, zijn dergelijke tijdsconflicten vaak het scherpst aanwezig bij tweeverdienersgezinnen – gezinnen met jonge kinderen in het bijzonder – die een voltijdse baan moeten trachten te combineren met het opvoeden van kinderen, huishoudelijke taken en vrijetijdsbesteding.

Ten tweede zijn mensen dynamisch en bezoeken ze verschillende plaatsen doorheen de dag. Vanuit elk van die plaatsen kunnen voorzieningen worden bereikt. Dit betekent dat bereikbaarheid niet eenvoudigweg kan worden ingeschat op basis van fysieke nabijheid ten opzichte van één enkele referentielocatie (zoals de woning of het middelpunt van een zone). Bereikbaarheid is eerder een zaak van connectiviteit; wat impliceert dat de toegang tot plaatsen sterk afhangt van de mate waarin het activiteitschema van een individu te rijmen valt met het ruimtelijke en temporele aanbod aan voorzieningen en stedelijke dienstverlening.

Tijdgeografie: oude wijn in nieuwe zakken

Een conceptueel kader dat rekening houdt met dergelijke connectiviteitsaspecten kan gevonden worden in tijdgeografie dat geïntroduceerd werd door de Zweedse geograaf Torsten Hägerstrand. Meer specifiek laat tijdgeografie toe om bereikbaarheid te conceptualiseren op basis van gedetailleerde waarnemingen van opeenvolgende activiteiten en verplaatsingsepisoden van individuen in plaats van referentielocaties of -zones. Voorbeelden van persoonsgebaseerde bereikbaarheidsindicatoren zijn het aantal voorzieningen die een persoon binnen de tijdsvensters tussen zijn/haar verplichte activiteiten kan bereiken of het aantal minuten die een persoon op een bepaald soort voorzieningen kan spenderen. Deze alternatieve benaderingswijze houdt expliciet rekening met de temporele aspecten van het verplaatsingsgedrag en de activiteitenpatronen van personen, alsook met de openingsuren van voorzieningen en de temporele beschikbaarheid van transportmogelijkheden zoals bijvoorbeeld de tijdsroosters van het openbaar vervoer. Hoewel het conceptualiseren van bereikbaarheid op basis van personen teruggaat tot tijdgeografische studies van de jaren '60 en '70, was het pas in het laatste decennium dat veel vooruitgang werd geboekt met betrekking tot het operationaliseren van dergelijke indicatoren. De vernieuwde aandacht voor tijdgeografie komt onder andere door de recente ontwikkelingen die zich hebben afgespeeld op het vlak van geografische informatiesystemen (GIS) en het beschikbaar worden van data over individueel verplaatsingsgedrag, vaak onder de vorm van activiteitendagboekjes.

In recent empirisch werk toonde ik aan dat persoonsgebaseerde bereikbaarheidsindicatoren op basis van tijdgeografie uiterst nuttig zijn om inzicht te verwerven in de sociale verschillen in toegang tot voorzieningen (in casu stadsdiensten) als gevolg van temporele beleidsinitiatieven. Hiertoe werden sociaal-economische gegevens van een steekproef van 2500 inwoners van de stad Gent gecombineerd met gegevens omtrent hun activiteiten en verplaatsingen zoals timing, duur,

volgorde, vervoersmiddel etc. Verder werden ook de openingsuren en locaties van de stadsdiensten in rekening gebracht en werden verplaatsingstijden van/naar deze diensten berekend op basis van data over het transportnetwerk in Gent. Voor elke inwoner in de steekproef werd dan op basis van verschillende indicatoren nagegaan hoe gemakkelijk hij/zij een welbepaalde dienst kan bereiken.

Bereikbaarheid is eerder een zaak van connectiviteit dan van fysieke nabijheid

Tenminste twee belangrijke bevindingen kunnen worden vermeld. Ten eerste werd aangetoond dat indicatoren op basis van tijdgeografie veel nauwkeurigere en conservatievere inzichten verschaffen in sociale (on)gelijkheid in toegang tot voorzieningen dan traditionele bereikbaarheidsindicatoren die enkel ruimtelijke aspecten in kaart brengen. Ten tweede werd vastgesteld dat de mate waarin een persoon een stadsdienst kan bereiken voornamelijk beïnvloed wordt door een temporele 'mismatch' van openingstijden en werktijden, terwijl ruimtelijke nabijheid slechts van ondergeschikt belang is. Met andere woorden, de toegang tot een stadsdienst lijkt sterker af te hangen van de plaats en timing van vaste activiteiten dan van de ligging van de huislocatie binnen de stad.

Ten slotte werd nagegaan in welke mate de bereikbaarheid van de Gentse stadsdiensten kon verbeterd worden door het veranderen van de openingsuren. In verscheidene potentiële scenario's van openingsuren werden daarbij telkens de 'winnaars' en 'verliezers' aangeduid.

Tijs Neutens (tijs.neutens@ugent.be) is een post-doctoraal onderzoeker aan de Universiteit Gent. Dit artikel is gebaseerd op zijn proefschrift "Space, time and accessibility: Analyzing human activities and travel possibilities from a time-geographic perspective", dat hij in januari 2010 verdedigde aan de Universiteit Gent.

Literatuurselectie

- Glorieux, I., Heyman, R., & Moens, M. (2007) Lessen voor een Belgisch tijdsbeleid. Een analyse van Europese initiatieven rond tijdsordening. In: DWTC-project AP/03/21. VUB, Brussel.
- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional science? Papers of the Regional Science Association, 24, pp. 7-21.
- Mückenberger, U., & Boulin, J.-Y. (2002) Times of the city: New ways of involving citizens. Concepts and Transformation, 7, pp. 73-91.
- Neutens, T., Schwanen, T., Witlox, F., & De Maeyer, P. (2010) Equity of urban service delivery: A comparison of different accessibility measures. Environment and Planning A, 42, pp. 1613-1635.
- Neutens, T., Schwanen, T., Witlox, F., & De Maeyer, P. (2010). Evaluating the temporal organization of public service provision using space-time accessibility analysis. Urban Geography, In druk.
- Schwanen, T., & De Jong, T. (2008). Exploring the juggling of responsibilities with space-time accessibility analysis. Urban Geography, 29, pp. 556-580.