

Mobility & Space

Voorbij de BREVER-theorie naar een nieuwe oriëntatie op reistijden

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch
Speurwerk**

25 en 26 november 2021, Utrecht

Rob van der Bijl

Universiteit Gent

**RVDB Urban Planning, Favas.net, Lightrail.nl & GoDutchCycling
robvanderbijl@favas.net**

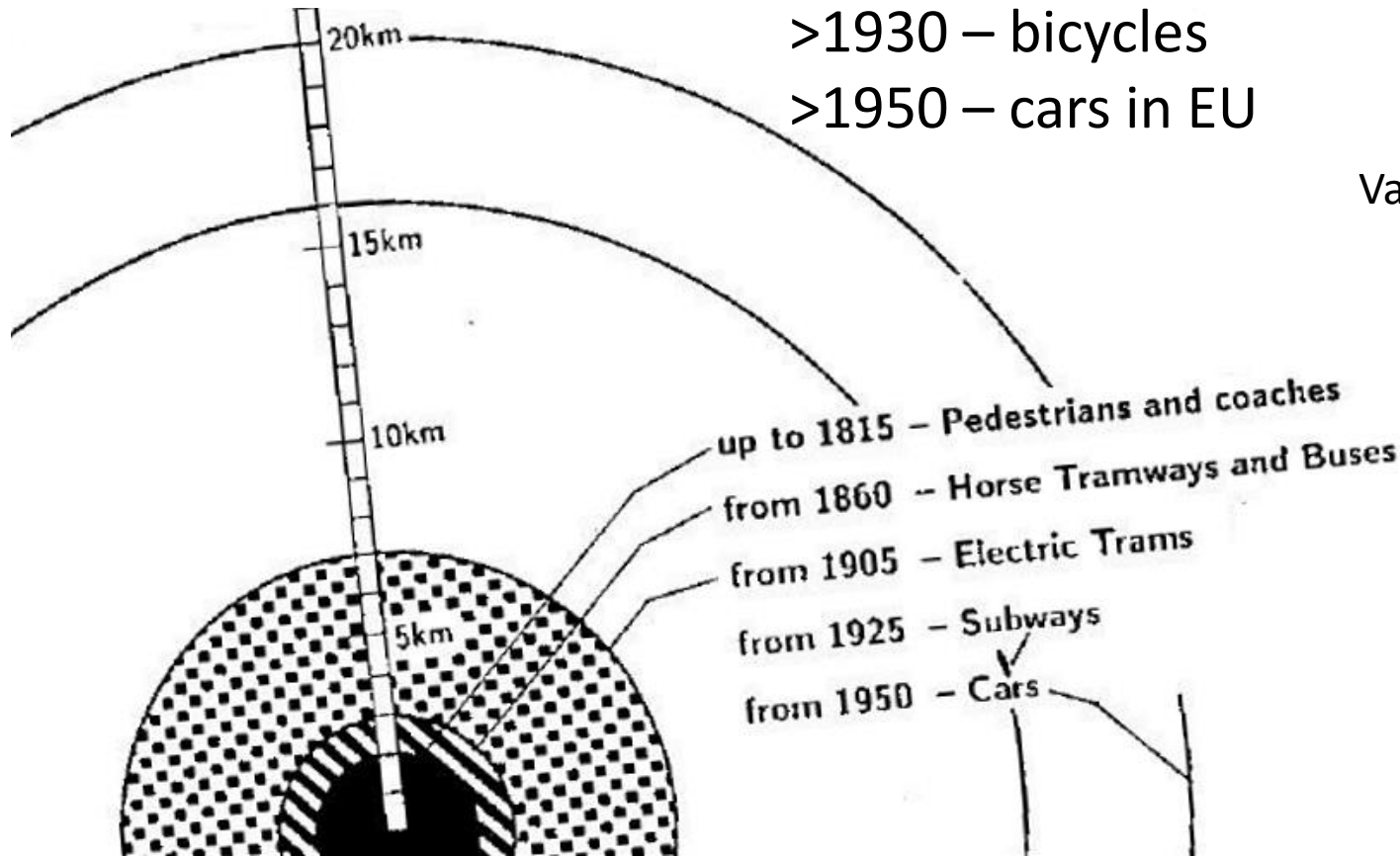
FAVAS·NET

Mobility & Space

History, 1 hour trip

- >>>>> – walking 2-3km
- >1860 – steam tramways 20km
- >1905 – regional tramways 20km
- >1930 – cars in US 20km
- >1930 – bicycles 5km
- >1950 – cars in EU 20km

Van der Bijl, 2017

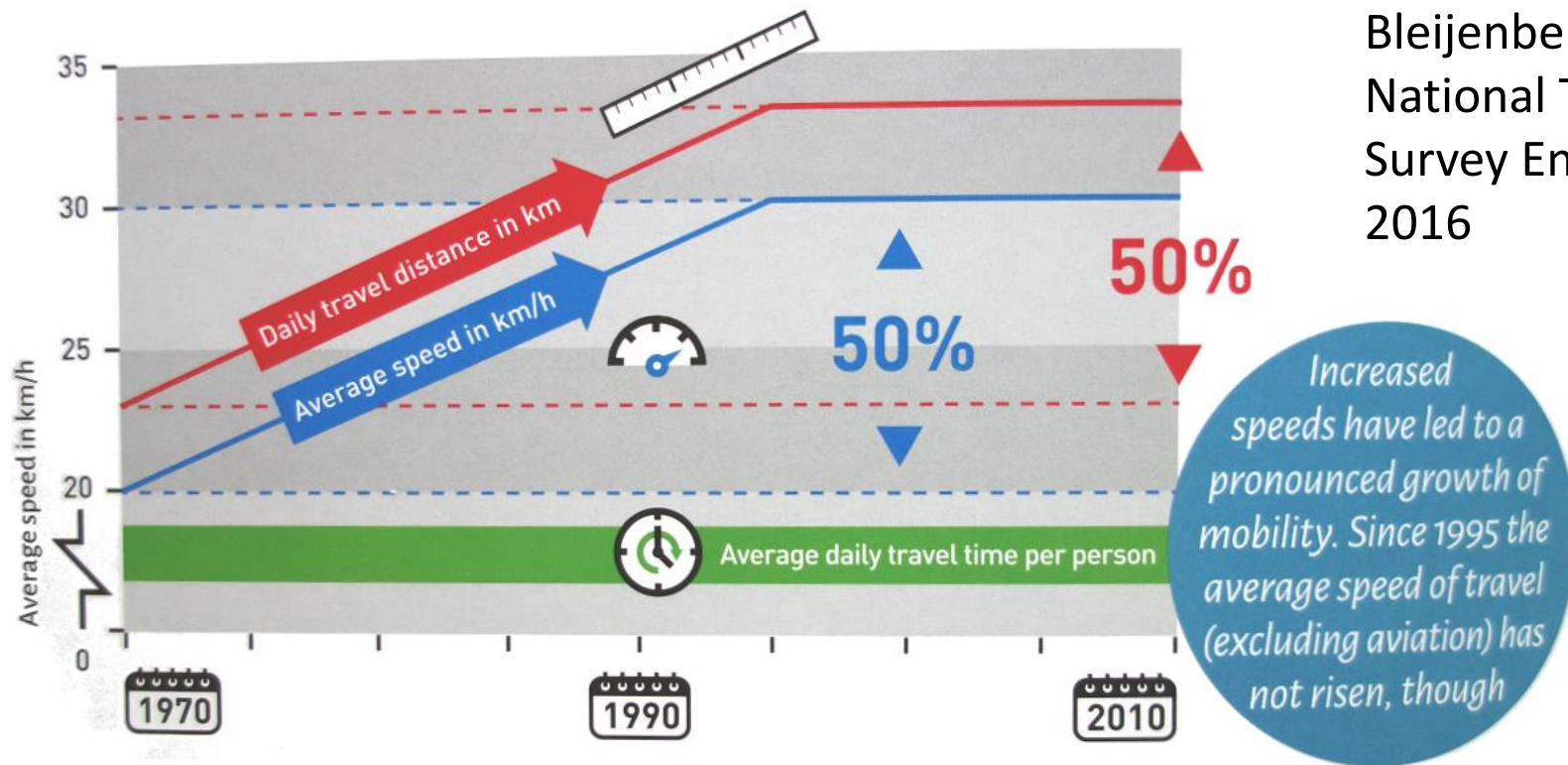


Marchetti, 1994

Mobility & Space

Recent history, 1900-2000-2015 (UK)

Average car speed – Daily travel distance



Bleijenberg, 2017
National Travel
Survey England,
2016

Increased speeds have led to a pronounced growth of mobility. Since 1995 the average speed of travel (excluding aviation) has not risen, though

Voorbij BREVER ...

Brussel, afgelopen dinsdag, 23 november



Voorbij BREVER ...

Brussel als casus vervoersarmoede **FAVAS'NET**

“Uit recente cijfers van Statbel blijkt dat de materiële en sociale deprivatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk is. In 2020 bevond maar liefst 21,7% van de Brusselaars zich in een preciaire situatie. Zij blijken van alle Belgen het minst geld te besteden aan vervoer, terwijl slechts 53% van de huishoudens in Brussel een auto bezitten (tegen 85% in de rest van het land).”

Rob van der Bijl in *PERSONENVERVOER*, Juni, 2021: 3, p.9.

Vorbij BREVER ...

Polokwane (Pietersburg) Zuid-Afrika



Landros Mare Street

OpenStreetMap

Voorbij BREVER ...

Bogotá, Colombia



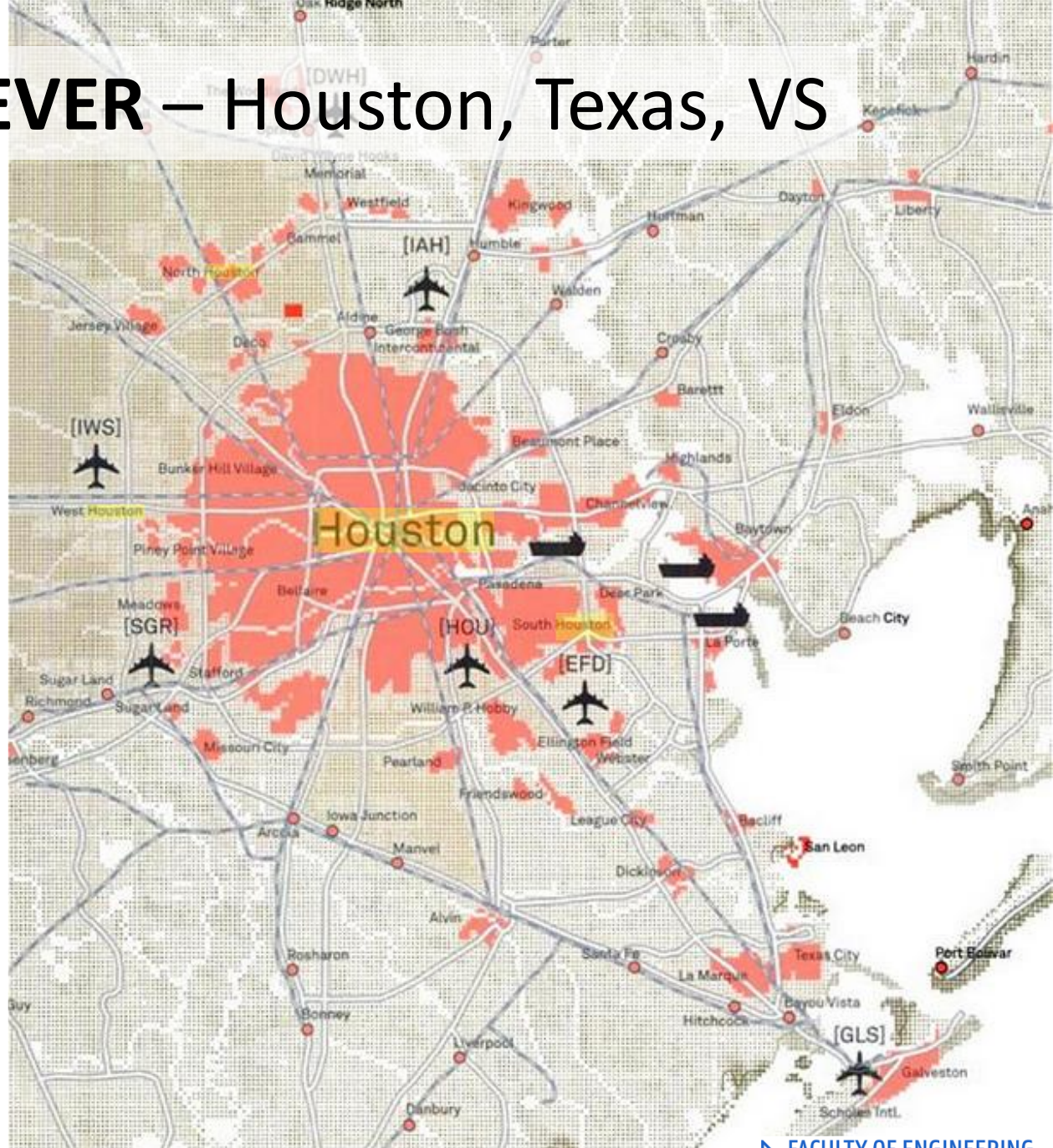
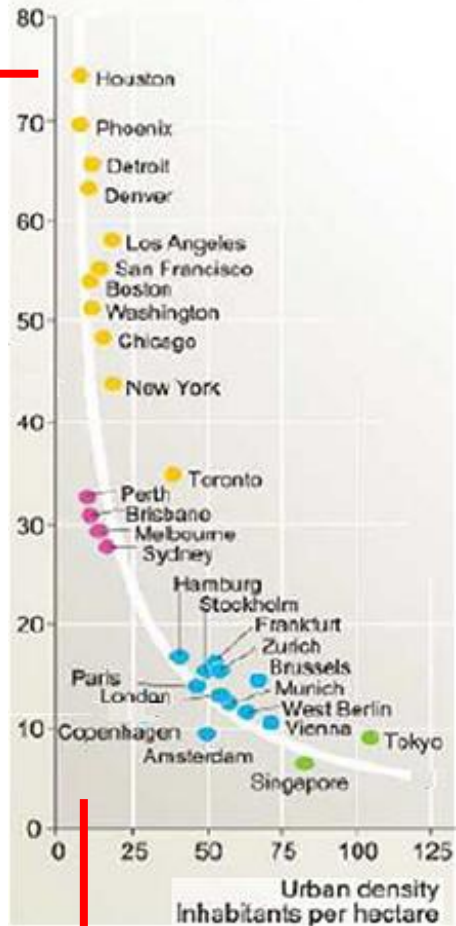
Voorbij BREVER ...

Kurokawa, Japan



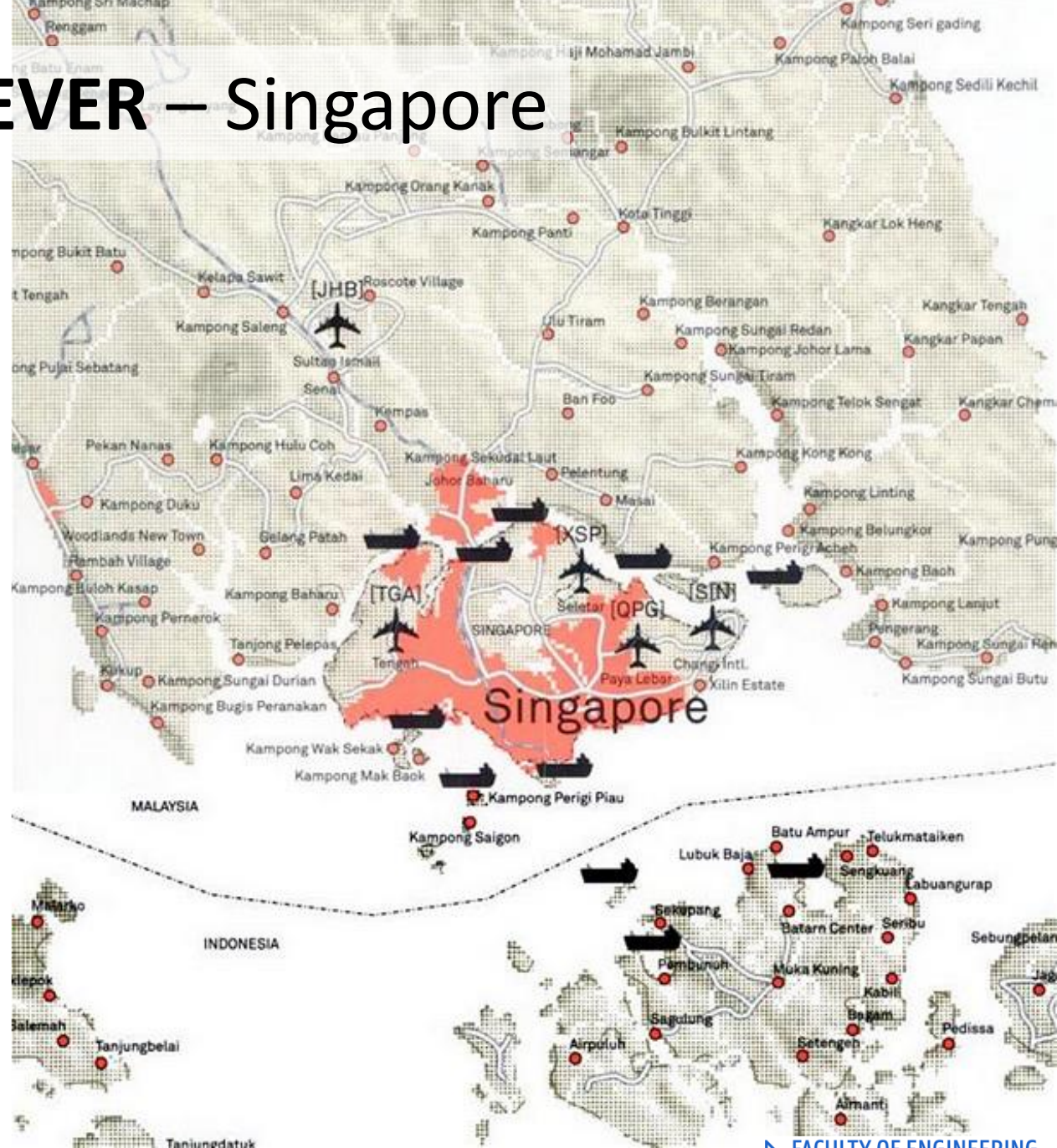
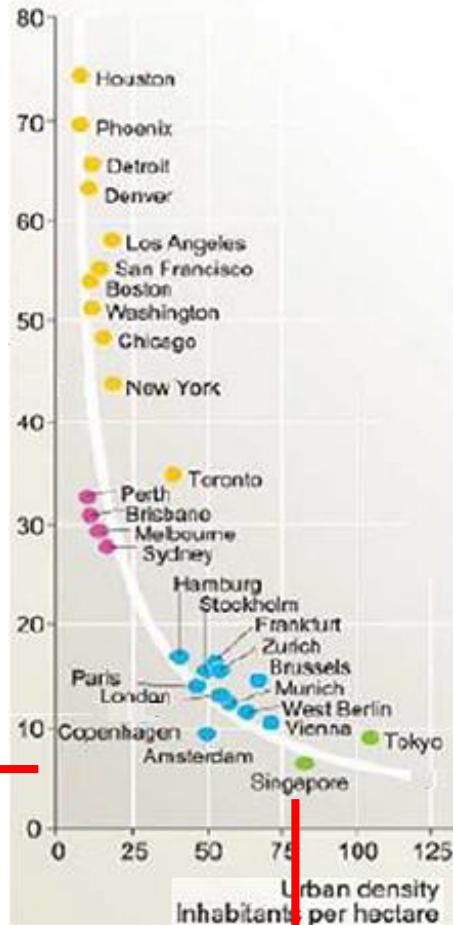
Voorbij BREVER – Houston, Texas, VS

Transport-related energy consumption
Gigajoules per capita per year



Voorbij BREVER – Singapore

Transport-related energy consumption
Gigajoules per capita per year



Voorbij BREVER ...

Tussentijdse conclusie: De betekenis van reizen, de cultuur van verplaatsen en de tijdsbesteding aan reizen die de inwoners in deze plaatsen en steden beleven, passen niet in het beeld dat komt bovendrijven als er hoofdzakelijk wordt gekeken naar de geaggregeerde reistijden van grote populaties, of desnoods van hoger opgeleide woonwerkreizigers met hun 'salarisauto' (BE) of NS business card (NL).

Vorbij BREVER ...

Onze vraagstellingstelling:

Hoe kan de betekenis van reizen worden gespecificeerd voor verschillende bevolkingsgroepen?

Voorbij BREVER ...

Literatuurverkenning

Kort samengevat met Mokhtarian & Chen (2004): van een constante (à la BREVER) of een constante zoals een 'Travel Time Budget' (TTB) is geen sprake: *"The overall conclusion we draw ... is that the claim of the definitive existence of constant travel time and money budgets in time and space is not supported."*

Onze tussentijdse conclusie/hypothese: de BREVER-theorie en varianten daarop zijn in beginsel onbruikbaar om, noch de betekenis van reizen voor verschillende bevolkingsgroepen te begrijpen, noch deze betekenis en bijbehorende bevolkingsgroepen te situeren in hun ruimtelijk-maatschappelijke, dan wel stedelijke en rurale, of centrale versus perifere context.

Voorbij BREVER ...

Ons veldwerk

Publicaties:

<https://favas.net/projects-nl/vervoersarmoede/>

.Van der Bijl, R.A.J. & H. van der Steenhoven (2019), Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen. *Favas.net*, Amsterdam, januari 2019.

.Van der Bijl, R.A.J. (2020), Transport poverty scrutinized by mobility thresholds. *B. Boonstra, Boelens L., Davids P., Staessen A. (eds.), Opening up the Planning Landscape – 15 years of Actor-relational Approaches to Spatial Planning in Flanders, the Netherlands and Beyond*, InPlanning, Groningen, 59-171.

Vorbij BREVER ...

Ons veldwerk

1. Bevolkingskenmerken

De betekenis van reizen en kenmerken van reisgedrag binnen situaties zoals aangetroffen en onderzocht in onze casuswijken zijn geenszins universeel, maar sterk sociaal, cultureel, demografisch – en samengevat – lokaal-situationeel bepaald. Dat geldt ook voor het besef van tijd en de motivatie om überhaupt op pad te gaan. Binnen een sociologisch en antropologisch perspectief is de tijd die met op reis gaan en zich verplaatsen een vraagstuk op zich. Deze tijd kan niet als een constante opgevat maar is onderwerp voor onderzoek en beschouwing. Hetzelfde geldt voor de motieven die achter reizen en verplaatsen schuilgaan.

Voorbij BREVER ...

Ons veldwerk

2. Nutsoptimalisatie

De fysieke en mentale toestand van de burgers in onze casuswijken bepaalt in belangrijke mate hun mobiliteitsmogelijkheden.

Verklaringen voor de reisgedrag en betekenis van reizen vanuit berekende nutsoptimalisatie schieten tekort, omdat ze op enigerlei wijze een autonoom, rationeel handelend individu vooronderstellen en daardoor onvoldoende oog hebben voor fysieke en mentale staat van de bevolking ter plaatse.

Vorbij BREVER ...

Ons veldwerk

3. Tijds-geld budget

Ons veldwerk toont aan dat er alomtegenwoordige armoede is in de casuswijken, die een groot risico inhoudt op onvoldoende vervoersmiddelen.

Verklaringen voor de reisgedrag en betekenis van reizen als functie van tijds-gelddbudget schieten op vergelijkbare wijze als nutsoptimalisatie hun doel voorbij als de maatschappelijke bekostiging van reizen niet of onvoldoende in beeld wordt gebracht.

Vorbij BREVER ...

Ons veldwerk

4. Cognitieve verschillen

Ons veldwerk bevestigt dat het hoge (functioneel) analfabetisme en de cognitief beperkte vermogens van grote groepen bewoners een groot probleem blijkt te zijn. Een deel van de lokale bevolking heeft moeite om de buitenwereld en mobiliteitssystemen te begrijpen of te 'lezen'.

Het met de BREVER-theorie vooronderstelde universalistische reisgedrag (van mensen, personen, of individuen) gaat voorbij aan grote cognitieve verschillen tussen bevolkingsgroepen en – klassen.

Voorbij BREVER ...

Ons veldwerk

5. Veiligheid

Gebrekkige sociale veiligheid en verkeersveiligheid werken beperkend uit op reis- en verplaatsingsmogelijkheden. Veiligheid blijkt een groot onderwerp in onze casuswijken.

Veiligheid is een onderwerp dat in de BREVER-theorie ontbreekt, net als sociologische, en antropologisch overwegingen die aan de betekenis van reizen kleven niet in beschouwen worden genomen.

Voorbij BREVER ...

Ons veldwerk

6. Ruimtelijke context, afstanden en barrières

In de BREVER-theorie is de ruimte ongearticuleerd en als gevolg daarvan de af te leggen afstanden daarbinnen op de keper beschouwd meetkundig. De constante zou daarom onafhankelijk zijn van ruimtelijke context, inrichting en karakteristieken. Ons veldwerk in de casussen laat echter zien dat reizen en verplaatsen er sterk samenhangen met de relatief geïsoleerde positie van deze wijken in de stad (ruimtelijke context) en de afstanden tot laaggeschoolde werkgelegenheid en specifieke voorzieningen (ruimtelijke inrichting).

Vorbij BREVER ...

Ons veldwerk

7. Vervoerssystemen

Onze steden zoals vanaf de 19^{de} eeuw ontwikkeld vinden hun functioneel bestaansrecht in hun vervoerssystemen en bijbehorende infrastructuur (zie Van der Woud, 2006), en evenzeer in hun huidige karakteristieken in de zin van 'op vervoer georiënteerd' (Cervero, 1998; United Nations, 2014; Van der Bijl, 2014; Van der Bijl et al., 2018). De reistijden die hiermee samenhangen blijken allerminst universeel, maar juist specifiek voor bevolkingsgroepen zoals in onze casuswijken.

Vorbij BREVER ...

Ons (nog lopend) veldwerk

FAVAS'NET

8. Periferie

Gesteund door geografische studies over de periferie van Frankrijk (Guilly, 2019). En ook: Milikowski (2020): *“Overall in het land [Nederland] lopen breuklijnen die verschillen markeren in cultuur, taal of geschiedenis. ... er (zijn) volop contrasterende verhalen.”*

De betekenis van reizen en de verplaatsingsmogelijkheden kunnen in een dergelijke context niet anders dan heel verschillend zijn, zoals ook al zal blijken aan het bestaan in de periferie van extreem lange reistijden naar werk en onderwijs, of zelfs de onmogelijkheid om een noodzakelijke reis te maken.

Voorbij BREVER ...

Conclusie

De BREVER-theorie met zijn reistijdconstante, alsmede vergelijkbare benaderingen zijn niet of onvoldoende bruikbaar om de betekenis van reizen en daarbij behorende reistijden en motieven, belangen, overwegingen, belemmeringen, of mogelijkheden inhoudelijk te achterhalen. Ons veldwerk in achterstandswijken van de vier grote steden heeft aannemelijk gemaakt dat er grote verschillen bestaan binnen de Nederlandse bevolking (in de zin van verschillen tussen groepen en klassen) waardoor de verklaringswaarde van een constante reistijd op basis van geaggregeerde cijfers buitengewoon twijfelachtig is. Zelfs binnen de onderzochte bevolking in de casuswijken, dus op gedesaggregeerd niveau, blijken er verschillen te bestaan qua reizen, verplaatsingen en daaraan ten grondslag liggende overwegingen en materiële mogelijkheden.

Voorbij BREVER ...

Wat te doen? (1)

In onze veldwerk: overwegend gericht op groepen met overwegend lage economische status en niet-westerse achtergrond.

Nieuw onderzoek zou op vergelijkbare wijze zich ook moeten richten op vergelijkbare en andere groepen (op basis van gegevens van instellingen als CBS, SCP, PBL en Nibud).

Vorbij BREVER ...

Wat te doen? (2)

Parallel aan de selectie van bevolkingsgroepen zou het nieuwe onderzoek ook verschillende ruimtelijke situaties van deze groepen moeten verkennen, behalve in de zin van beschikbare infrastructuur, voorzieningenniveau en sociaaleconomische karakteristieken, ook in sociaal-antropologische en cultureel-ideologische zin.

Naast Randstedelijke situaties (zoals in ons veldwerk) omvat dit onderzoek ook locaties in de rurale, en de stedelijke periferie van Nederland.

Vorbij BREVER ...

Wat te doen? (3)

In theoretische zin moet nieuw onderzoek het huidige 'main stream' onderzoek (bijvoorbeeld het dominante werken met verkeersmodellen en sterke nadruk op aggregatie en numerieke gemiddelden) completeren met een krachtige gedesaggregeerde oriëntatie.

Hierbij zouden reistijdconstanten, reistijd-gelddbudgetten e.d. niet als randvoorwaardelijk worden beschouwd, maar – andersom – zouden dergelijke constanten en budgetten onderzocht en gearticuleerd moeten worden voor specifieke bevolkingsgroepen en -klassen, in specifieke ruimtelijke situaties.

Voorbij BREVER ...

Wat te doen? (4)

Aldus is de 'constante' van de BREVER-theorie niet meer het uitgangspunt, maar hoogstens de telkens weer andere uitkomst van een serie van nieuw, relevant onderzoek naar toekomstige betekenissen van reizen en reistijden.

Bedankt!

FAVAS'NET

Contact & informatie

Prof. dr. ir. Rob van der Bijl
www.ugent.be

favas.net/

www.lightrail.nl/ .../bicycles

RVDB Urban Planning
robvanderbijl@favas.net
+316 5108 3910



FAVAS'NET



Go Dutch Cycling

