

### Samenvatting

Aan de hand van een typologie van de "ruimte-tijdatitudes" gaan de auteurs na in welke mate de diverse transportmodi beantwoorden aan de behoeften van personen die met kinderen jonger dan twaalf jaar in Brussel wonen en er zich dagelijks verplaatsen. De studie legt de zwakke punten van het openbaar vervoer bloot, meer bepaald voor personen die zeer veel belang hechten aan tijdsbeheer (voor zichzelf of voor het welzijn van de kinderen die hen vergezellen). Om aan de behoeften van deze vaak gestresseerde, gehaaste en ongeruste doelgroep te voldoen, stellen de auteurs voor om het openbaar vervoer een humaner karakter te geven, zodat de gebruiker het gemakkelijker krijgt. Men mag van hem niet steeds meer vaardigheden verwachten om de verstrengeling van de netwerken te beheersen en zich aan het aanbod aan te passen. In dit opzicht is het bijzonder belangrijk om het comfort, de uitrusting en het onthaal aan de haltes en de modale en intermodale knooppunten te verbeteren. Dit is nu nog onvoldoende het geval in Brussel. Meer in het algemeen sporen de auteurs de lezers aan om na te denken over de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Factoren als de diverse fasen in de levenscyclus van de gebruikers en de verschillende manieren om het dagelijks leven te organiseren zijn hierbij belangrijk. Zij beklemtonen ook dat het openbaar vervoer een bijdrage kan leveren om het tijdsgebruik in de stad te synchroniseren.

### Auteurs

**Bertrand Montulet** is doctor in de sociologie en onderzoeker aan de Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL – Brussel). Hij is gespecialiseerd in mobiliteits- en temporaliteitskwesties. Hij heeft de leiding over de werkgroep "Mobilités spatiales et fluidités sociales" van de Association Internationale des Sociologues de Langue Française. Hij is gastdocent aan de FUSL, aan de Université libre de Bruxelles en aan het Institut des arts de diffusion.

**Michel Hubert**, doctor in de sociologie, is professor aan de FUSL waar hij het Centre d'études sociologiques en het Réseau interdisciplinaire de recherches sur Bruxelles leidt. Hij is ook directeur van Brussels Studies. Zijn huidige werkzaamheden hebben betrekking op de mobiliteitspraktijk, de woonstijlen, de zorgparcours en de stedelijke publieke actie.

Bertrand Montulet en Michel Hubert

## Zich met kinderen verplaatsen in Brussel?

Een sociologische studie over de tijdsbeleving en het gebruik van de transportmodi

Vertaling : Daniel Struys

### Inleiding

Een van de belangrijkste vaststellingen van de grote enquête over de dagelijkse mobiliteit van de Belgen (MOBEL) [Hubert et Toint, 2002] is het uitgangspunt van het onderzoek dat in dit artikel<sup>1</sup> wordt gepresenteerd: in de totale mobiliteitspraktijk zijn de beroepsmatige verplaatsingen vandaag niet langer dominerend, noch door hun aantal, noch op basis van het aantal afgelegde kilometers. Verplaatsingen in de vrije tijd, voor boodschappen, voor sociale contacten in de familie of met vrienden nemen nu de overhand, hoewel verplaatsingen voor het beroep voor veel mensen nog structurerend blijven [Mercure, 1998; Pronovost, 1996] en vooral tijdens de piekuren zichtbaar zijn. Deze vaststelling, gekoppeld aan de opgemerkte diversificatie van de tewerkstellingsvormen en van de werktijden (deeltijds werken, glijdende werktijden, thuiswerken, ...) wordt bevestigd door directe en concrete observaties, vooral in Brussel: uitbreiding van de spits, meer verplaatsingen in de loop van de dag, onder andere over de middag, intensief gebruik van de transportmiddelen op zaterdag, een stijging met meer dan 60% sinds 2000 van het aantal door de MIVB vervoerde reizigers, enz. Het leek ons daarom hoog tijd om een onderzoek te voeren naar de talrijke tijdsbelevingen en manieren waarop de transportmodi worden gebruikt, met op de achtergrond de kwestie van stedelijke mutaties [Ascher, 2000] en de synchronisatie van de stedelijke temporaliteit [Bailly et Heurgon, 2001]. Dit onderzoek werd gefinancierd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van het programma Prospective Research for Brussels<sup>2</sup>. Het heeft de mobiliteit in Brussel als onderwerp, ongeacht of de verplaatsingen worden gemaakt door Brusselaars (die meer dan 70% van de verplaatsingen in het Gewest voor hun rekening nemen) of door niet-Brusselaars. De vaststellingen van deze studie gelden echter ook in

<sup>1</sup> Voor een meer uitvoerige presentatie van de resultaten van dit onderzoek en van andere analyse-elementen verwijzen wij naar Montulet B., Hubert M. en Huynen P., *Etre mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Brussel, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2007, 208 blz.

<sup>2</sup> Hiervan heeft B. Montulet gebruik gemaakt.

Contact gegevens :

Michel Hubert - hubert@fusl.ac.be

Bertrand Montulet - montulet@fusl.ac.be



andere contexten en de methodologische inbreng ervan kan op andere studies worden toegepast.

### Methode

Voor het deel van het onderzoek waarvan de resultaten hier worden voorgesteld, werd gebruik gemaakt van semi-directieve interviews. Deze methode biedt het voordeel dat de betekenisstructuren van de geïnterviewde personen zeer dicht worden benaderd. Dit was zeer belangrijk, omdat er een prospectief onderzoek moest worden gevoerd, waarbij elke vorm van a priori-structurering door de onderzoeker moest worden vermeden.

Hoeveel interviews moeten worden uitgevoerd in het kader van een zogenoemd kwalitatief onderzoek als het onderhavige, wordt bepaald door de verzadigingsregel. Dit veronderstelt dat de onderzoeker personen interviewt die onderling zo sterk mogelijk verschillen volgens de observeerbare kenmerken die hem pertinent lijken om zijn voorwerp te bestuderen. Deze kenmerken, die aan het begin van het onderzoek worden bepaald, kunnen worden aangevuld met andere, afhankelijk van de ingezamelde informatie en de nieuwe sporen die ze oplevert<sup>3</sup>. Het vereiste aantal interviews is bereikt wanneer de onderzoeker vaststelt dat de informatie verzadigd is, dat wil zeggen wanneer bijkomende interviews geen nieuwe informatie meer opleveren die een nieuw licht zou werpen op het onderwerp. Bij het onderhavige onderzoek

<sup>3</sup> Bij de aanvang van dit onderzoek leken vijf selectiecriteria ons pertinent om onze gesprekspartners te selecteren: het geslacht, de sociaal-economische differentiatie, de ruimtelijke differentiatie, de gezinsdifferentiatie en de differentiatie van de tijdsbeperkingen. Het geslacht en de sociaal-economische differentiatie behoren weliswaar tot de traditionele variabelen waarmee de socioloog rekening moet houden, maar bij de andere criteria is een woordje uitleg op zijn plaats. De verantwoording van de *ruimtelijke differentiatie* – op basis van de gemeente waar de persoon verblijft – is dat de toegang tot het openbaar vervoer afhangt van de plaats waar men woont. Of men dicht bij het stadscentrum of er juist ver verwijderd van woont, laat bovendien veronderstellen dat men een andere "verhouding tot de stad" en tot de verplaatsingen zou kunnen hebben [Kaufmann, 2000]. Zo hebben wij mensen ontmoet uit Berchem-Sint-Agatha, Brussegem, Koksijde, Etterbeek, Vorst, Hennuyère, Elsene, Jette, Laken, Schaarbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Wezembeek-Oppem, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe. Deze diversiteit is ingegeven door het feit dat wij geïnteresseerd zijn in de verplaatsingen in Brussel en niet alleen in de verplaatsingen van de Brusselaars. De *gezinsdifferentiatie* is onontbeerlijk, aangezien wij rekening willen houden met de kinderen. De tijdsorganisatie van een koppel verschilt uiteraard van de tijdsorganisatie van een éénoudergezin, een wedersamengesteld gezin of een alleenstaande. De *differentiatie van de tijdsbeperkingen* lijkt misschien minder voor de hand liggend, want deze beperkingen kunnen diverse vormen aannemen, die al dan niet zo door de acteur worden waargenomen. Maar de tijdscharacterisering van het staal is essentieel voor het voorwerp van onze studie. Wij hebben ons bijgevolg geconcentreerd op de tijdsbeperkingen die te maken hebben met de arbeid (al dan niet een baan, deeltijds of voltijds, als zelfstandige of loontrekkende, met gedeeltelijk thuiswerk of niet, enz.). Dit kan paradoxaal lijken, omdat wij het werk niet centraal in onze analyse willen plaatsen. Dit is echter maar een schijnbare paradox, want het is niet omdat voor de beroepsbevolking het werk een structurerende activiteit voor hun tijdsorganisatie is, dat het daarom ook de reden voor de meeste van hun verplaatsingen zou zijn.

hebben wij ons beperkt tot 44 interviews<sup>4</sup>. Deze methode heeft dus niet de representativiteit van het "staal" tot doel, maar wel een overzicht van frequente betekenisstructuren (waarbij deze frequentie in dit stadium niet kwantificeerbaar is en men evenmin aanspraak op volledigheid van het overzicht kan maken), die vooral verschillend van elkaar zijn. Dit soort onderzoek is interessant, omdat het vaak bijzonder verhelderende interpretaties oplevert. Het kan ook helpen om innoverende vragen te formuleren voor enquêtes met een vragenlijst. Deze enquêtes dienen om attitudes of praktijken die door kwalitatief onderzoek aan het licht zijn gekomen, verder te kwantificeren.

### **Ruimte-tijdattitudes en het gebruik van transportmodi, een bevoorrechte relatie**

Hoe richten individuen hun tijd en hun activiteiten in? Wat is de invloed van deze tijdstructurering op hun verplaatsingen en het gebruik van de transportmodi? Dit waren de twee centrale vragen van ons onderzoek. Met andere woorden: wij wilden weten in welke mate het transportaanbod aan de vraag beantwoordt. Daarbij gaan we uit van een complex systeem waarin zowel de zogenoemde tijdattitudes van de individuen en hun verhouding tot de ruimte een rol spelen, als de beperkingen en tijdsdimensies van het verloop van hun activiteiten en hun sociale relaties.

De geïnterviewde personen waren hoofdzakelijk volwassenen met jonge kinderen. Deze populatie is immers een bijzonder delicate doelgroep voor de transportmaatschappijen, om twee redenen: als er kinderen zijn, wordt het gebruik van één (of verscheidene) auto's over het algemeen steeds meer onontbeerlijk; de attitude van de ouders ten opzichte van hun kroost en hun mobiliteitspraktijk zou van duurzame invloed kunnen zijn op de gewoonten van de kinderen als ze ouder zijn. Aangezien andere dan beroepsredenen momenteel de bovenhand hebben, was het dan ook vrij logisch – hoewel niet courant in de mobiliteitsstudies – dat deze personen eerst werden ondervraagd over hun verplaatsingen samen met hun kinderen en/of met de bedoeling om vrienden te ontmoeten of boodschappen te doen. Op deze manier kon worden nagegaan of er een verband is tussen deze verplaatsingen en de beroepsverplaatsingen.

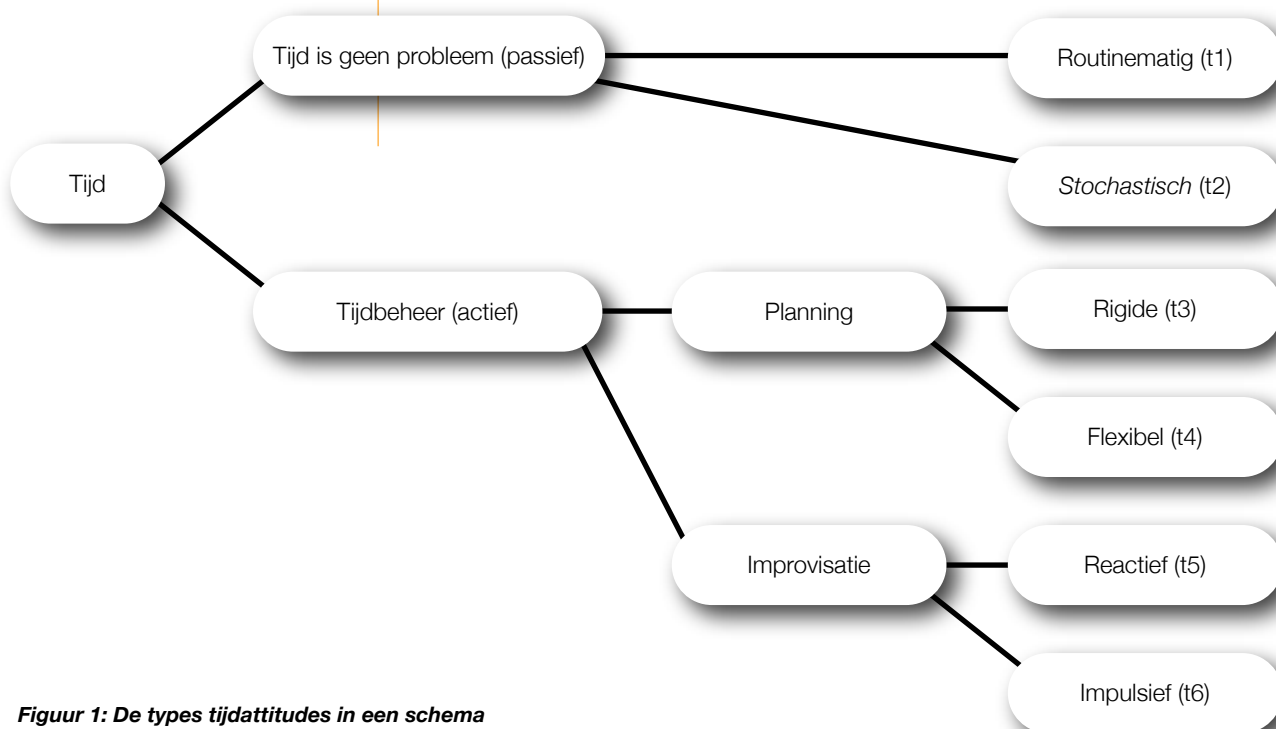
---

<sup>4</sup> De duur van de interviews lag tussen één en vier uur. Zij behandelden vooral de dagelijkse mobiliteit in ruimer perspectief. Onder andere de volgende aspecten werden erbij betrokken: de keuze van de woning, de organisatie van het dagelijks leven en de verhouding tot de diverse transportmiddelen. Alle interviews werden integraal uitgeschreven om een grondige analyse van de inhoud mogelijk te maken. Deze analyses en het volledige onderzoeksproces werden regelmatig besproken in een onderzoeksgroep van het "Centre d'études sociologiques" van de "Facultés universitaires Saint-Louis". Aan deze gesprekken namen behalve de auteurs ook de volgende personen deel: Gaëlle Hubert, Philippe Huynen, Alice Lejeune, Xavier Mattelé, Jean Remy, Christine Schaut, Luc Van Campenhoudt en Alexis Van Espen. Wij danken hen hiervoor zeer hartelijk.

De analyses op basis van deze werkzaamheden hebben ons in staat gesteld om enerzijds zes types van tijdattitudes en vier types van verhouding tot de ruimte<sup>5</sup> te definiëren en anderzijds de samenhang tussen deze attitudes, die wij ruimte-tijdattitudes noemen, en het gebruik van de transportmodi te onderzoeken.

*Zes types tijdattitudes*

Het betreft de volgende zes types tijdattitudes (Figuur 1): de "routinematige" (t1), de "stochastische" (t2), de "rigide planner" (t3), de "flexibele planner" (t4), "de reactieve improvisator" (t5) en "de impulsieve improvisator" (t6).



**Figuur 1: De types tijdattitudes in een schema**

De eerste twee types onderscheiden zich van de andere doordat de persoon niet de bedoeling heeft om de tijd te beheren. Tijd is voor hen geen probleem, hetzij omdat

<sup>5</sup> Het betreft hier ideaaltypes, of, in de betekenis die Max Weber, een van de grondleggers van de sociologie eraan geeft, leidraden om de realiteit te interpreteren. Specifieke individuen stemmen immers bijna nooit op alle punten overeen met de vooropgestelde kenmerken.

zij de routine van de activiteiten hebben geïnternaliseerd (t1)<sup>6</sup>, hetzij omdat de tijd zelf slechts als ondersteuning van een levenswandel zonder structuur dient (t2)<sup>7</sup>.

Planners daarentegen willen hun tijd beheersen, hetzij door hun activiteiten strikt te organiseren binnen een tijdschema (t3)<sup>8</sup>, hetzij door hun activiteiten te plannen en tegelijk altijd de deur open te laten voor eventuele wijzigingen (t4)<sup>9</sup>.

De laatste twee types tijdatitudes ten slotte improviseren voortdurend hun activiteiten, hetzij om te reageren op externe stimuli (t5)<sup>10</sup>, hetzij om hun eigen impulsen te volgen (t6)<sup>11</sup>.

#### *Vier types van verhouding tot de ruimte*

De vier types van verhouding tot de ruimte (Figuur 2) zijn: het lokalisme (e1), de ruimte als een zone (e2), de multicentraliteit (e3) en de ruimtelijke uitgestrektheid (e4). Terwijl het lokalisme en de perceptie van de ruimte als een zone op territoriale basis worden opgebouwd, hebben de multicentraliteit en de ruimtelijke uitgestrekt-

<sup>6</sup> "In feite zijn we het gewoon geworden, we zijn gewoon aan de openingsuren van de winkels, aan de kinderen, aan alles. Wij hebben deze gewoonte dus aangenomen en dus vinden we dat alles normaal is. Want wij zijn het gewoon geworden." (Djamel). De stukken interview die wij vanaf hier publiceren, werden geselecteerd omdat ze de types zo goed illustreren. De voornamen zijn fictief.

<sup>7</sup> Het "stochastische" type is een theoretisch type dat wij door tijdsgebrek niet grondig konden bestuderen.

<sup>8</sup> "September-oktober zijn moeilijke maanden, omdat we alles moeten organiseren, maar als het eenmaal draait, loopt het vanzelf. (...) Ik goochel zo de hele tijd. Ik heb daar dus nooit problemen mee gehad. Alleen maar de dagen dat de activiteiten veranderen, dat de uren veranderen, dat je dus de hele planning moet herzien, maar dat is alles." (Lucie)

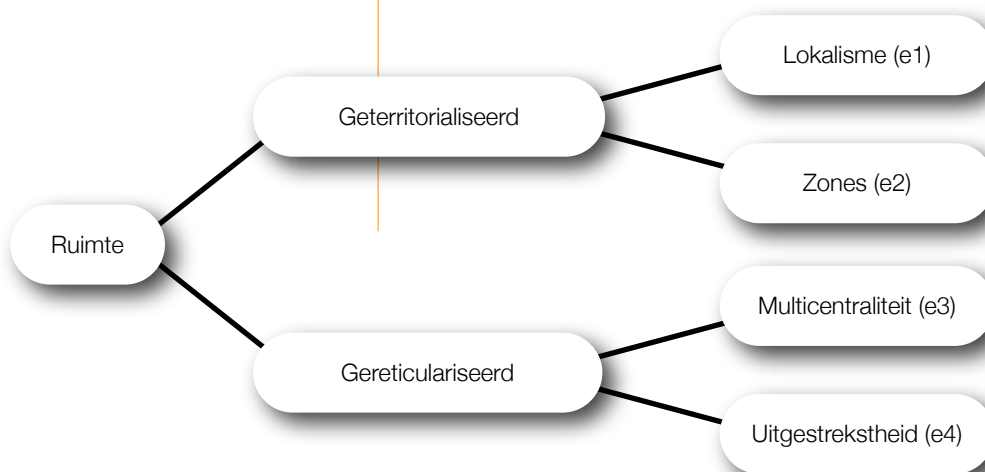
<sup>9</sup> Zo is voor Albert routine, waar hij bang voor is, iets anders dan regelmaat, die hij op prijs stelt. Albert kan bijvoorbeeld gemakkelijk zijn weekprogramma beschrijven, terwijl hij weet dat het lichte wijzigingen kan ondergaan als er zich bepaalde mogelijkheden voordoen. Albert heeft er daarom voor gekozen om halftijds te werken. Door deze keuze heeft hij voldoende persoonlijke flexibiliteit om zich aan de wijzigingen in zijn programma aan te passen. "Het werk is de aanpassingsvariabele", zegt hij. Hij stelt dus prijs op persoonlijke flexibiliteit, waardoor hij kan zeggen "ik organiseer mijn tijd", maar hij spreekt geringschattend over flexibiliteit in het beroep van zijn vrouw die haar "verhindert om de dingen te organiseren".

<sup>10</sup> John legt uit hoe hij zijn programma opstelt, dat hij voortdurend in vraag stelt, maar dat hem toch helpt om de gegevens hun plaats in het tijdsverloop te geven. "Ik gebruik 'outlook' van Microsoft, de enige kalender die 100% correct is. (...) Wel, elke week print ik die. Deze bijvoorbeeld, loopt tot de maand maart. En als ik op reis ben, heb ik mijn computer bij, dan heb ik toch een overzicht van wat er gebeurt. (...) En kan ik zeggen: "Kijk, er is al een wijziging". Ik weet dat ik hem gisteren heb geprint en vandaag zijn er al wijzigingen aan. Maar ja, zo krijg ik toch al een idee." (John).

<sup>11</sup> Nicole wil haar zelfstandigheid ten opzichte van tijdsdruk benadrukken, ze wil die niet ondergaan. Zij wil op elk ogenblik elementen die niet tot de dagelijkse sleur behoren en "activiteiten" toevoegen. Nicole wil noch haar tijd plannen, noch de tijd regelmatig laten voorbijgaan, zij wil improviseren. Zij vindt dat haar activiteiten organiseren door te anticiperen of door activiteiten te herhalen, het dagelijkse leven "dodelijk saai" wordt. ("OK, inderdaad, het dagelijkse leven is dodelijk."). Op die manier kan zij haar tijd immers niet "vrij" beleven, dat wil zeggen haar impulsen volgen.

heid lak aan grenzen. De vragen die samenhangen met beide laatste logica's hebben in eerste instantie niets met contiguiteit, maar met connectiviteit te maken.

Zo veronderstelt de lokalistische perceptie (e1) van de ruimte één enkel territorium waarmee de actor een permanente en affectieve relatie onderhoudt. Dit territorium dient als referentie voor alle activiteiten van deze persoon<sup>12</sup>.



De perceptie van de ruimte als zones (e2) lijkt anderzijds op een interpretatie op basis van territorialisering, maar zonder een identiteitshechting aan het territorium. De ruimtes krijgen hun eigenheid en worden doorlopen in functie van de vertrouwde en functionaliteitsrelatie die de actor met hen tot stand brengt. De samenstelling van de ruimte heeft niet noodzakelijk te maken met een kleine schaal of de contiguiteit van de territoria<sup>13</sup>.

**Figuur 2: De types verhoudingen tot de ruimte in een schema**

De perceptie van de ruimte in de vorm van multicentraliteit (e3) bestaat erin om een bepaald aantal functionele knooppunten op een recurrente manier onderling te verbinden. De ruimte is reticulair, zelfs als de recurrentie van de connecties een zekere vorm van afbakening van de ruimte laat vermoeden, die voor de actor echter niet structurerend is.

Hier gaat het niet langer om het definiëren van een territorium, maar eerder om het beschrijven van een ontplooiing van activiteiten die onderling verbonden zijn door de recurrente verplaatsingen van de actor. Lucie verbindt functionele knooppunten met elkaar. De ruimte is reticulair. Al deze connecties vinden plaats in een onbenoemde perimeter op de achtergrond van de recurrente knooppunten die de actor met elkaar verbindt. Het gaat dus niet om een relatie met een open ruimte, met een onbeperkte uitgestrektheid. Het betreft een ruimte die beperkt blijft tot een bepaald aan-

<sup>12</sup> "Ik ga nooit buiten mijn wijk. Ik heb alles in de buurt (...). We gaan alleen naar mijn ouders, de familie en zo. Of als het mooi weer is, ja, dan gaan we eens naar het bos of ... Maar altijd in de buurt. 't Is inderdaad heel lang geleden dat ik nog in het stadscentrum ben geweest. Bij gelegenheid, om eens te winkelen of naar de solden te gaan, of zoiets. Maar dat is lang geleden – jaren zelfs – ja, 't was aan de Naamse Poort." (Marta)

<sup>13</sup> "Wij wonen in Schaarbeek. Dus reis ik tussen Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe, waar de school ligt. Elsene, dat een beetje verder ligt, en Etterbeek. Nee, er is eerst Etterbeek en Elsene, eigenlijk kom ik daar nooit. Ik ga naar Sint-Joost, want ik werk in Sint-Joost. Dus gemeenten waar wij nooit komen? Etterbeek, Elsene, ... Anderlecht, nooit Sint-Agatha-Berchem, Laken." (Danièle)

tal knooppunten, waarbij de grens die deze knooppunten omvat niet structurerend is voor de actor<sup>14</sup>.

De perceptie van de ruimte in de vorm van een uitgestrektheid (e4) bestaat in een open ruimte waarbinnen de actor een onbepaald aantal knooppunten met elkaar verbindt. Ook hier is de ruimte reticulair. De zingeving van de knooppunten komt in de eerste plaats van een immateriële functionele logica die afhankelijk is van de opportuniteiten en wijzigingen. De ruimtelijke uitgestrektheid en de connecties die erin tot stand komen, worden onophoudelijk opnieuw gedefinieerd<sup>15</sup>.

De analyse van de coherenties tussen de tijddattitudes en de ruimtepercepties levert zeer duidelijke convergenties tussen beide op. Het lokalisme (e1) sluit gemakkelijk aan bij de routine (t1), de flexibele programmeerders (t4) ervaren de ruimte spontaan als zones (e2), de rigide programmeerders (t3) zijn vaak, ruimtelijk gezien, multicentraal (e3). De reactieve (t5) en impulsieve (t6) improvisatoren vinden over het algemeen dat de ruimte een uitgestrektheid is (e4).

#### *Welk gebruik van de transportmodi hoort bij welke ruimte-tijddattitudes?*

De gecombineerde tijddattitudes en ruimtepercepties, die men ook ruimte-tijddattitudes kan noemen, bieden ons de mogelijkheid om het gebruik van de transportmodi en meer bepaald van het openbaar vervoer te onderzoeken.

Er is geen eenduidige relatie tussen de ruimte-tijddattitudes en het gebruik van de transportmodi, maar er bestaan wel keuzevoorkeuren tussen beide. Een voorbeeld: kenmerkend voor de routinematige lokalisten (t1+e1) is de recurrentie van hun trajecten. Het gaat om een klantengroep die het openbaar vervoer gemakkelijk voor zich kan winnen, op voorwaarde dat de ruimte waarbinnen hun routines plaatsvinden niet te klein is en dat de schaal van de transportnetwerken geschikte lijnen vertoont voor de ruimte die door deze personen wordt beheerst.

Bij de personen die dicht bij een reactieve improvisatieattitude en een perceptie van de ruimte als een uitgestrektheid (t5+e4) staan, bepaalt het hoge tempo van hun activiteiten hun verplaatsingen. Het lijkt moeilijk om dit tempo te verzoenen met het openbaar vervoer en de tijdsinertie die voortvloeit uit de aansluitingen en de haltes en die weinig geschikt zijn voor een individuele logica die tegelijk productiviteit en 'just in time' nodig heeft.

De openbare vervoermodi worden echter aantrekkelijker op voorwaarde dat men enerzijds de netwerken makkelijker te begrijpen maakt en men de intermodaliteit (en haar eigen interpretatie) gemakkelijker maakt om een grotere ruimtedekking te verkrijgen en dat men anderzijds hoge frequenties organiseert om een dienst aan te

---

<sup>14</sup> Wanneer bijvoorbeeld Lucie van haar woning in Jette naar haar werk in Sint-Lambrechts-Woluwe reist, bestaat Schaarbeek niet. *"Ik vind dat dit huis ideaal gelegen is voor personen die in Brussel wonen, want er zijn veel transportmiddelen op het Bockstaelplein, er zijn ook trams die naar alle Brusselse stations rijden, er zijn bussen en de wijk is in het weekend vrij kalm."* (Lucie).

<sup>15</sup> John zegt ook: *"De afstand is tegenwoordig geen beperking meer."* Anne en Félice benadrukken dit nog: *"Wij zijn bereid om morgen aan de andere kant van de stad, aan de andere kant van de wereld te gaan wonen."*



bieden die ter beschikking van de klant staat om de gevraagde tijdflexibiliteit te verzekeren.

Personen met een rigide programmeringsattitude en een multicentrale perceptie van de ruimte ( $t3+e3$ ) ontwikkelen recurrente verplaatsingen, ongeacht de gebruikte transportmodus. Dit zijn typisch personen die worden aangesproken door de logica van het openbaar vervoer, voor zover ze een niet te druk activiteitenvolume hebben. De structurele uurregelingen van deze transportmodi garanderen hen dat ze hun geprogrammeerde tijd kunnen beheersen, wat zij ook wensen, op voorwaarde dat de duur van de trajecten concurrerend is in vergelijking met de andere modi.

Ten slotte is een tijdattitude van flexibele programmering en een zonale ruimteperceptie ( $t4+e2$ ) verenigbaar met een multimodale kennis van de verplaatsingsmogelijkheden in de verschillende activiteitszones. Hoewel de ruimte niet monofunctioneel is zoals voor personen met een multicentrale verhouding tot de ruimte, worden verplaatsingsmodi toch ervaren in een essentieel functionele logica. De duur van het traject is dan een belangrijke factor bij de keuze van de modus.

#### *Transportmodi die aansluiten bij bepaalde ruimte-tijdattitudes*

Omgekeerd kan een transportmodus ook in meerdere of mindere mate geschikt zijn voor de diverse ruimte-tijdattitudes.

Zo wordt de auto momenteel nog altijd beschouwd als de meest flexibele transportmodus, die dus ook het beste aan de meeste ruimte-tijdattitudes kan worden aangepast. Deze aanpasbaarheid is nochtans niet alleen te danken aan de individuele logica van deze transportmodus, die het perfect mogelijk maakt om te gaan waar men wil en wanneer men wil. Ze heeft ook te maken met de opbergmogelijkheden en het comfort als het slecht weer is, waardoor de gebruiker complexe activiteitenketens kan samenstellen en daarvoor toch slechts één transportmodus hoeft te gebruiken. Het geheel aan voorwaarden voor het gebruik van de auto (de materiële kwaliteit van de wegen, het halen van een rijbewijs, het verkeersreglement, ...) beperkt niet a priori het ruimtelijk gebruik ervan. Daardoor is deze transportmodus perfect geschikt voor reactief of impulsief gebruik in een ruimtelijke perceptie die steunt op de uitgestrektheid. Toch is het ook duidelijk dat het gebruik van de auto momenteel zijn grenzen heeft overschreden in de dichtbevolkte stedelijke ruimte en dat de tijdvoordelen van de auto in vergelijking met andere modi tegenwoordig steeds minder vanzelfsprekend zijn.

De logistiek van de openbare transportmodi werd anderzijds ontwikkeld op uurbasis. Hiervoor bestaan twee redenen: enerzijds de rentabiliteit ervan verzekeren door een voldoende geconcentreerd aantal gebruikers en anderzijds verscheidene transportlijnen coördineren. Daar staat tegenover (weliswaar niet voor de metro, die al snel op frequentiebasis werd ontwikkeld) dat de gebruiker zijn verplaatsingen moet programmeren. Een dergelijke programmering is uiteraard minder goed te verzoeven met een (reactieve of impulsieve) improvisatieattitude dan met routinematige of (rigide of flexibele) programmeringsattitudes. Als de managers van maatschappijen voor openbaar vervoer klanten willen aantrekken met een improvisatie-tijdattitude, dan zien zij zich dus verplicht om een logistiek die op uurbasis is geprogrammeerd in overeenstemming te brengen met een gebruik volgens een "verkeersstromenin-stelling".

Ervoor zorgen dat het stedelijke openbaar vervoer wordt aangepast aan de nieuwe eisen inzake tijd en ruimte komt dus neer op het invoeren van voorzieningen die een zo groot mogelijke intermodale soepelheid mogelijk maakt. Daarbij dient zowel aandacht te gaan naar de aansluitingen (hun aantal, de bruikbaarheid ervan, de beschikbare "tijdinterfaces", ...) als naar de informatie.

### **Zich verplaatsen met kinderen, boodschappen doen, vrienden bezoeken ... welke rol is er weggelegd voor het openbaar vervoer?**

Zoals reeds eerder gezegd hadden de interviews in het kader van dit onderzoek over de tijdsbeleving en het gebruik van de transportmodi in Brussel tot doel om de mobiliteitsproblematiek hoofdzakelijk vanuit niet-beroepsgebonden activiteiten en verplichtingen te bekijken. Daarom waren wij bij onze informatievergaring uitgegaan van drie bijzondere situaties: verplaatsingen met kinderen die jonger zijn dan twaalf jaar, boodschappen en contacten met vrienden. Wij beschrijven nu de bijzondere kenmerken van elke situatie.

Voor wat de verplaatsingen met kinderen betreft, is het meest opmerkelijke element de aandacht die de ouders hebben voor de veiligheid van hun kinderen. Dit geldt zowel voor de grotere ruimtelijke autonomie die de kinderen moeten verwerven als in het kader van begeleid gebruik van het openbaar vervoer. Wij hebben bijvoorbeeld gemerkt dat ouders het moeilijk hebben om hun tempo als volwassene te verzoenen met het tragere tempo van de kinderen. Alle verplaatsingen in het gezelschap van één of meerdere jonge kinderen zorgen zowel upstream (anticiperen op de behoeften van de kinderen) als tijdens het verloop van de verplaatsing en de activiteit die erdoor mogelijk wordt, voor inertieën. Zo moeten de ouders vooraf de duur van de verplaatsing bekijken, precies nagaan waar de verplaatsing naartoe gaat en de etappes van de activiteitenketen beperken om deze keten met de fysieke weerstand van het kind te laten overeenstemmen.

Over het algemeen gaat men ervan uit dat de infrastructuur van het openbaar vervoer slecht beantwoordt aan deze eisen en de verplaatsingen met jonge kinderen niet bevordert. Heel wat elementen ontmoedigen ouders om het openbaar vervoer te gebruiken: moeilijkheden bij het instappen in bepaalde bussen en trams, de aanwezigheid van trappen of roltrappen, de onzekerheid of er wel zitplaatsen vrij zullen zijn, het gebrek aan comfort aan de bovengrondse haltes bij slecht weer en het gebrek aan veiligheid om constant toezicht op jonge kinderen mogelijk te maken. Zelfs ouders die voordien voorstanders waren van het openbaar vervoer, worden hierdoor afgeschrikt. Veel ouders zijn de mening toegedaan dat alleen de auto kan zorgen voor een voldoende hoog tempo in de verplaatsingen en voor het afwerken van relatief complexe activiteitsketens, in omstandigheden die voldoende comfort en maximale veiligheid voor het kind garanderen.

Bij de consumptieactiviteiten – boodschappen doen – merken we dat de tijd die eraan besteed wordt, een andere waarde krijgt als er een andere betekenis aan wordt gegeven. Sommigen vinden het een louter functionele bezigheid: zich bevoorraden. Het komt er dan op aan om "tijd te winnen". Anderen daarentegen vinden boodschappen doen een aangenaam moment, hetzij op zichzelf, hetzij omdat er een andere activiteit mee wordt gecombineerd (wandeling, gezellig samenzijn met

familie of vrienden, ...). In deze gevallen lijkt de tijdsdimensie geen rol meer te spelen of in elk geval bij de klant minder belangrijk te worden; "ik kijk dan niet meer naar de tijd".

Wij hebben ook gemerkt dat er een sterk verband is tussen de uitgestrektheid en complexiteit van de verplaatsingen enerzijds en de transportmodus die gebruikt wordt of noodzakelijk is om boodschappen te doen. Voedingswaren in huis halen wordt zelden geassocieerd met het openbaar vervoer, zowel omdat ze zwaar en omvangrijk zijn, als om hygiënische redenen. Mensen die niet over een auto beschikken, gebruiken daarom vaak de buurtwinkels.

Het openbaar vervoer bevordert evenmin het inschakelen van winkelen in complexe activiteitsketens die activiteiten met verschillen in de manier van zich aan anderen voor te doen omvatten. De manier waarop men zich voor zijn beroep voordoet is bijvoorbeeld vaak niet te verzoenen met het transporteren van pakjes of zakken die met het privéleven te maken hebben<sup>16</sup>.

Het openbaar vervoer wordt wel gebruikt om specifieke voorwerpen te kopen of voor shopping in het stadscentrum. Het biedt dan een oplossing voor de ongemakken van het gebruik van een auto in een dichtbevolkt gebied (files, parkeerplaats, ...) die een negatieve invloed zouden kunnen hebben op een activiteit die als potentieel aangenaam wordt ervaren.

De analyse van de temporaliteit van de vriendschappelijke relaties en meer bepaald van het "op het onverwachts even aanlopen" levert een beter begrip op van de manier waarop de actoren in hun tijdsverloop een plaats geven aan sociale contacten. Bij de "routinematige" of "programmerende" personen gebeuren deze ontmoetingen "spontaan" wanneer gelijkaardig georganiseerde temporaliteiten elkaar kruisen, terwijl voor de "improvisatoren" een ontmoeting slechts het gevolg kan zijn van een programmering binnen een weinig georganiseerde activiteitenstroom. Er moet dus een afspraak worden gemaakt. In een dergelijk kader vertonen de "improvisatoren" juist de neiging om het aantal overlappende en met elkaar in concurrentie tredende tijdbeperkingen te vergroten.

Vriendschappelijke relaties hebben ook gevolgen voor de organisatie van de verplaatsingen. Uit ons corpus van interviews, dat hoofdzakelijk bestaat uit ouders van kinderen die jonger dan twaalf zijn, blijkt weliswaar dat er buiten de woning weinig activiteiten met vrienden zijn, maar wij merken toch op dat er vooral vraag is naar het bestrijden van de tijdsdruk om te kunnen "profiteren" van de momenten dat de personen samen zijn. Een transportmodus waarvan de uurregeling beperkingen inhoudt, wordt negatief beoordeeld, want hij houdt ook beperkingen voor het verloop van de relatie in. Zo kan het openbaar vervoer worden gebruikt om naar een receptie te gaan, maar vaak schiet het aanbod te kort om weer thuis te geraken. Wij hebben ook gemerkt dat voor wat de verplaatsingen voor vriendschappelijke relaties betreft, normen die samenhangen met de levenscyclus goed lijken te werken. Zo zeggen sommigen dat ze toch niet meer kunnen vragen om met de auto thuisgebracht te worden, met als reden dat wat op twintig jaar wel kan, op vijftig niet meer mogelijk is. Of omdat men toch niet te veel mag eisen van een persoon met

<sup>16</sup> "Ja, dat is het ook, als je een auto hebt, kan je die gebruiken als opslagzone! Als je op de tram zit, is dat niet mogelijk. Je kan niet op een afspraak voor je werk aankomen met je kip of met andere spullen. De tram is daarvoor dus niet zo tof." (Maude).

wie men een vriendschappelijke relatie onderhoudt. De verplaatsingen moeten dus autonoom kunnen gebeuren. In deze gevallen hecht men grote waarde aan de auto, omwille van zijn flexibiliteit (waardoor bovendien de vriendenkring tot een grotere ruimte kan worden uitgebreid), of aan de taxi, wanneer hij niet te duur is of wanneer men verwacht te veel alcohol te zullen drinken.

Om talrijke redenen wordt de auto beschreven als de transportmodus die het gemakkelijkste kan worden aangepast aan het comfort van het kind, om boodschappen te doen of vrienden te ontmoeten. Men kan dit vaststellen en betreuren. Men kan ook proberen na te gaan hoe de respectieve organisatievoorwaarden van de andere transportmodi deze vaststelling zo evident maken voor de meeste geïnterviewde personen. En men kan vooral nagaan hoe de gebruiksmogelijkheden van het openbaar vervoer kunnen worden aangepast.

Uit het onderzoek blijkt dat velen bang zijn om de controle over hun tijdsorganisatie te verliezen als zij het openbaar vervoer gebruiken. Om aan deze stress het hoofd te bieden, is de vervoerder er natuurlijk in de eerste plaats verantwoordelijk voor om de dienstregeling stipt na te leven op lijnen die volgens frequentie werken, om de variaties in de duur van de trajecten te beperken en om constant informatie te geven over onverwachte vertragingen op drukke lijnen, zodat de tijdstress niet nog toeneemt. Maar men moet hierin ongetwijfeld nog verdergaan en meer nieuwe technologieën inschakelen om de gebruikers in real time te informeren over de wachttijden en de alternatieven die tot hun beschikking staan.

Men moet ook in de infrastructuur naar oplossingen zoeken. Dit kan bijvoorbeeld door de haltes beter in te richten, door in trams, bussen en metrovoertuigen rekening te houden met wandelwagentjes en door de inspanningen om de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit te verbeteren te combineren met het ont-haal van ouders met jonge kinderen. Men zou inspiratie kunnen opdoen bij wat reeds voor de automobilisten werd gedaan (lokale om baby's en peuters te verschonen en speciale winkels langs de autosnelwegen, bijvoorbeeld). Zo zou men in enkele belangrijke metrostations op knooppunten of op het perron van de belangrijkste doorgangsstations (Zuid, Noord, Simonis, ...) bijzondere diensten kunnen aanbieden. De reizigers zouden op deze manier deze doorgangplaatsen "in bezit" kunnen nemen en de tijd van hun verplaatsing bewust beleven in plaats van dit als verloren tijd te beschouwen. Er werden in deze zin reeds inspanningen gedaan die nog moeten worden opgedreven. Zo zou het bijvoorbeeld interessant zijn om in de belangrijkste interconnectiestations van het netwerk bagagedepots in te richten. De reizigers kunnen er dan tijdelijk hun boodschappen en bagage achterlaten terwijl ze bijvoorbeeld een administratieve verplichting nakomen of even pauze nemen. Dit maakt het gemakkelijker om verplaatsingsketens samen te stellen en het de reizigers aangenamer te maken.

De tijdsbeleving van de klant die een beroep doet op het openbaar vervoer heeft volgens ons echter niet alleen met de infrastructuur te maken. Het is ook een kwestie van dienstverlening, die bepalend is voor het imago van het openbaar vervoer. Het publiek is vaak gestresseerd, gehaast, ongerust en al geconcentreerd op de activiteit die gaat volgen. Daarom moet het openbaar vervoer worden gehumaniseerd om het de gebruiker zo gemakkelijk mogelijk te maken, in plaats dat men van hem steeds meer technische vaardigheden verwacht om de vervlechting van de netwerken te beheersen en zich aan het aanbod aan te passen. Voor deze nieuwe,

in te voeren cultuur zijn een beter comfort en onthaal aan de haltes en aan de modale en intermodale knooppunten zeker essentiële punten<sup>17</sup>. Het moet bijvoorbeeld zeker mogelijk zijn om meer rekening te houden met het comfort van de ouders, door hen tijdens het wachten meer veiligheid voor hun kinderen te bieden. Wanneer kinderen zich recurrent verplaatsen met het openbaar vervoer kan men zelfs een gerichte begeleiding door volwassenen overwegen (begeleiders van het type stads-wacht, stadssteward of personen in een doorstromingsprogramma die reeds op andere domeinen in de stad worden ingeschakeld). Het moet waarschijnlijk ook mogelijk zijn om de kwaliteit van het contact "ouders-kinderen" te verhogen of voor de kinderen de trajecten met het openbaar vervoer meer tot een feest te maken.

De verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van dergelijke diensten zou niet alleen bij de aanbieder van het openbaar vervoer mogen liggen. Ook bijvoorbeeld scholen en winkels zijn actoren die hierbij betrokken zouden kunnen worden. Dit zijn immers plaatsen waar potentiële gebruikers samenkomen. Scholen hebben bovendien een educatieve bevoegdheid. Men zou zich kunnen voorstellen dat transportmaatschappijen en scholen samenwerken om de veiligheid van de kinderen op het schooltraject te garanderen of dat de ouders gratis kunnen reizen als zij een crèche of kinderspeeltuin gebruiken die door een winkelcentrum of een warenhuis worden georganiseerd.

De vraag naar openbaar vervoer 's nachts behoort tot dezelfde orde. Kan men aan het publiek dat erover klaagt dat het in een steeds sneller tempo moet leven, geen transportdienst aanbieden die ervoor zorgt dat "je niet meer naar de tijd moet kijken"? De personen die wij hebben ontmoet zijn vragende partij voor een verlenging van het dienstaanbod (tot twee uur 's ochtends ongeveer, want vriendschappelijke ontmoetingen lijken niet langer te duren), in combinatie met een taxidienst, zodat men nog thuis kan geraken zonder voortdurend de klok in het oog te houden<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Het nieuwe beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB bepaalt dat de situatie aan de "haltes" (artikel 27) en aan de "uitwisselingsknooppunten" (artikel 28) [MIVB, 2007].

<sup>18</sup> Ons onderzoek werd uitgevoerd nog vóór het Noctis-netwerk werd geïnstalleerd.

## Conclusie

Drie vaststellingen lopen als een rode draad doorheen dit onderzoek. Zij stellen tegelijk het beleid in de stad en de organisatie van het transport in vraag. Het betreft het belang van de positie in de levenscyclus, de verschillen tussen de geslachten bij het tijdsbeheer en de noodzakelijk synchronisatie van de stedelijke temporaliteiten.

De levenscyclus heeft natuurlijk met de leeftijd te maken, maar valt daar toch niet helemaal mee samen. Zoals Peto et al. [1992]<sup>19</sup> reeds hebben uitgelegd, kan een individu in zijn leven verscheidene keren het traject dat naar een gezinsstructuur leidt, doorlopen, of een niet-lineaire beroepsloopbaan hebben, zodat hij verscheidene keren gelijkaardige etappes beleeft. Men mag evenmin een bepaalde etappe in de levenscyclus gelijkschakelen met een bepaalde generatie die steunt op gemeenschappelijke collectieve ervaringen.

De positie in de levenscyclus is belangrijk voor de transformatie van zowel de ruimteperceptie als de tijdatitudes. Meer concreet: uit de interviews is opvallend duidelijk gebleken hoezeer de komst van een kind in een gezin of de gewijzigde vriendschappelijke relaties in dezelfde etappe van de levenscyclus een breuk betekenen in de verplaatsingsgewoonten. Op dezelfde manier is de overgang naar de middelbare school voor veel ouders een gedeelte tijdreferentie: het kind wordt ruimtelijk autonoom en begint dus ook het openbaar vervoer op autonome wijze te gebruiken.

De modale verschuiving naar de auto die vaak optreedt wanneer er een kind komt en de ouders veel voorzorgen voor zijn comfort treffen, wordt slechts zelden gecompenseerd door een terugkeer naar het openbaar vervoer van de ouders wanneer het kind ruimtelijk autonoom wordt. Hoe kan men deze populatie opnieuw aantrekken? Dient men naar analogie niet te veronderstellen dat er een "cyclus van de gebruiker van het openbaar vervoer" bestaat, waardoor men hem opnieuw in het gebruik van dit transportmiddel moet inwijden? Moet men geen gerichte acties voor de ouders voeren wanneer de eerste schoolabonnementen worden aangevraagd?

De tweede vaststelling heeft te maken met de verschillen tussen de geslachten in het tijdsbeheer. Uit bijna alle interviews met ouders van kinderen die jonger dan twaalf jaar zijn, blijkt dat de vrouw "thuis de tijd beheerst": zij bepaalt meestal het gezinstempo, hetzij via de activiteiten van de kinderen, ontmoetingen met vrienden of familie of gewoon door de huishoudelijke taken (maaltijden, wassen, ...). Het tijdsbeheer van de man is "ruimtelijker", net zoals zijn activiteiten. Op het werk hanteert hij vaak een zeer strikt en georganiseerd tijdsbeheer, dat hij loslaat zodra hij thuiskomt. Vooral bij werkende vrouwen wordt de last van deze verantwoordelijkheid nog verzwaaard door de stress van de verplaatsingen. Deze stress wordt veroorzaakt door de verplichting om erop toe te zien dat de tijdsbestedingen van het hele gezin op elkaar afgestemd zijn. Naarmate de kinderen ouder worden, hebben deze de neiging om individueler te worden. In deze context zijn de stiptheid en de frequentie van het openbaar vervoer kernelementen om deze transportmodus in de gezinsorganisatie ingang te doen vinden. In bepaalde gevallen hebben vrouwen trouwens geen keuze: zij moeten het gebruik van de enige gezinswagen wel overlaten aan hun echtgenoot. Dit verklaart het hogere percentage vrouwen dat overdag het

<sup>19</sup> Meer specifiek het hoofdstuk over "Factoren voor een begrip van de gedragingen" (pp.51-68).

openbaar vervoer gebruikt. Meer in het algemeen roepen wij de openbare vervoermaatschappijen op om meer rekening te houden met de tijdsbeleving van de klant. Zij moeten een servicecultuur invoeren die niet alleen uitgaat van de verplaatsingsbehoeften van de klanten, maar op een meer globale manier ook van alle eisen waaraan zij het hoofd moeten bieden<sup>20</sup>.

De derde transversale vaststelling van dit onderzoek heeft te maken met de collectieve tijdconstructies die structurerend blijven voor de individuen (de "sociale tijd"). Ondanks het grotere belang van niet-beroepsgebonden activiteiten zien we dat het werk de grote collectieve tijdsindelingen blijft bepalen. Relaties met vrienden, winkelen, talrijke activiteiten met de kinderen, ... worden nog steeds in verhouding tot het traditionele ritme van elke dag (dag/avond) en elke week (week/weekend) georganiseerd. Dit heeft te maken met de tijdstippen waarop er gewerkt wordt en met het biologische ritme (slaapbehoefte).

Toch zien we in deze collectieve kaders allerlei vormen van individualisering van de tijd opduiken. De "reactieve" en "impulsieve" attitudes drukken dit het beste uit: continu reageren op (externe of interne) stimuli veronderstelt de ontwikkeling van specifieke en continu aan de omstandigheden aanpasbare tijdorganisaties. De "flexibele planner" stelt weliswaar bepaalde vormen van regelmaat op prijs, maar voelt zich toch ook goed bij deze dynamiek, omdat hij wil openstaan voor nieuwigheden en veranderingen die zich zouden kunnen voordoen.

De individualisering van de tijndeling maakt het des te moeilijker om alle uurregelingen op elkaar af te stemmen, zowel in het gezin als tussen vrienden. Dit leidt tot een grotere poreusheid van de activiteitskringen. Er ontstaan nieuwe manieren om beroeps- en gezinsleven, tijd met vrienden en werktijd, enz. te coördineren.

Deze diversiteit in de tijdsbeleving leidt onvermijdelijk tot een ruimere overweging over de synchronisatiewijzen van de sociale actoren. Dit is een zeer belangrijke vraag, aangezien een flexibele economie ontstaat die tegelijk waarde hecht aan "reactieve" tijdatitudes en aan een economie die de klok rond draait.

Deze problematiek oefent reeds invloed uit op het stedelijk beleid in de grootsteden. Zo ontstaan er "tijdwoningen" en "tijdkantoren" in verscheidene Europese agglomeraties. In Brussel werden er bijvoorbeeld reeds spanningen waargenomen tussen de werkroosters in bepaalde ondernemingen en de openingsuren van het openbaar vervoer of de crèches.

Anderzijds brengt de nacht aan het licht hoe wij het dagritme ervaren. Traditioneel leefden wij 's nachts op een lager tempo dan overdag. Dit verklaart waarschijnlijk waarom wij nog altijd graag 's avonds vrienden ontmoeten – want dan telt de tijd niet –. Nu het dagtempo ook de nacht zou kunnen gaan overheersen, zien we duidelijk hoe een trager tempo aan kracht verliest in de sociale dynamiek. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de tragere verplaatsingen met kinderen zo problematisch lijken voor de personen die wij hebben gesproken.

Hoe kan men een tijdsbeleid voeren waarmee men kan vermijden dat bepaalde temporaliteitsvormen (wij denken bijvoorbeeld aan de "dringendheid" van de reactie-

---

<sup>20</sup> De slogan van de MIVB "Wij gaan het u gemakkelijker maken" gaat helemaal in deze richting. Het is jammer dat de MIVB van deze slogan afstapt.

ve personen) aan alle sociale actoren worden opgelegd of dat er te veel wrijvingen zouden ontstaan tussen gebruikers in de stad met een andere temporaliteit? Hoe kan men een beleid ontwikkelen om de verschillende snelheden van de leden van een gezin, van het werk, het economisch leven en de ontspanning op elkaar af te stemmen en toch het specifieke tempo van elk individu te bewaren? Het lijkt geen twijfel dat het verplaatsingsbeleid, dat centraal staat in een effectieve synchronisatie van de activiteiten, een fundamentele hefboom is in dit tijdbeleid. Andere hefbomen zijn zeker de ruimtelijke ordening en een menging van de functies waarop door veel van de geïnterviewden wordt gewezen om een betere aaneenschakeling van de activiteiten mogelijk te maken.

Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek kan men reeds beter begrijpen hoe personen die activiteiten in Brussel ontwikkelen hun temporaliteit en hun verplaatsingen organiseren. Zij versterken ons in onze overtuiging dat het noodzakelijk is om de precieze kennis van de tijdslogica nog te verdiepen om het systeem van de stadstemporaliteit te begrijpen en bijgevolg de werking ervan te verbeteren.

### Bibliografie

- ASCHER F., 2000, "Les mobilités et temporalités, condensateurs des mutations urbaines", in BONNET M., DESJEUX D. (eds), *Les territoires de la mobilité*, Parijs, Presses universitaires de France, pp. 201-214.
- BAILLY J.P., HEURGON E., 2001, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Parijs, Editions de l'Aube.
- HUBERT J.-P., TOINT P., 2002, *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur.
- KAUFMANN V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société.
- MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL (MIVB), 2007, *Beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel. 2007-2011*, Brussel.
- MERCURE D., 1998, *Les temporalités sociales*, Parijs, Montreal, L'Harmattan.
- PETO D., REMY J., VAN CAMPENHOUDT L., HUBERT M., 1992, *Sida. L'amour face à la peur*, Parijs, L'Harmattan.
- PRONOVOST G., 1996, *Sociologie du temps*, Brussel, De Boeck.