

Verplaatsen om het verplaatsen

AUTEUR & FOTOGRAFIE SUZY MATTHIJSSEN

Normaal gesproken wordt verplaatsing gezien als een middel om ergens te komen, maar het kan ook een doel op zich zijn. Voor dit fenomeen – ‘undirected travel’ – is tot op heden nauwelijks wetenschappelijke aandacht geweest.

Al geruime tijd proberen onderzoekers inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van mensen. Er blijkt namelijk veel variatie te zijn in de manier waarop mensen zich verplaatsen – denk hierbij aan de verscheidenheid in vervoermiddelen, zoals auto, trein, bus, vliegtuig, boot – en de redenen waarom mensen zich verplaatsen. Mokhtarian en Salomon onderscheiden drie soorten nut die verbonden zijn met verplaatsing. Ten eerste het nut van de activiteiten die men wil uitoefenen op de plaats van bestemming, bijvoorbeeld naar school gaan. Daarbij is de school het doel. Ten tweede het nut van de activiteiten die men onderweg kan doen, bijvoorbeeld radio luisteren. En ten slotte het nut van de verplaatsing op zich, zoals het genot van het wandelen zelf. Het voornaamste deel van het verplaatsingsgedrag is afgeleid van het nut van de activiteit die men wil uitoefenen op de plaats van bestemming. Hierbij verplaatst men zich meestal rechtstreeks naar de eindbestemming. Deze vorm van verplaatsen wordt ‘direct travel’ genoemd. Hierbij is het verplaatsen eerder noodzaak dan wens. Als men bijvoorbeeld op een andere locatie werkt dan woont, zal men zich naar het werk moeten verplaatsen.

‘Undirected travel’

Een beperkt deel van de verplaatsingen is echter niet afgeleid van het nut van de activiteit die men wil uitoefenen op de plaats van bestemming. Dit verplaatsingsgedrag wordt ‘undirected travel’ genoemd. ‘Undirected travel’ is verplaatsingsgedrag dat plaatsvindt om het verplaatsen zelf, waarbij

het bereiken van een eventuele bestemming van ondergeschikt belang is. Het verplaatsen op zich is hierbij het belangrijkste nut, misschien in de hand gewerkt door de activiteiten die men onderweg kan doen. Deze vorm van reizen is onder te verdelen in een tweetal groepen: ‘undirected tra-

vel’ zonder en ‘undirected travel’ met een bestemming. Bij ‘undirected travel’ zonder bestemming wordt verplaatst zonder einddoel. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een stukje lopen, fietsen, autorijden et cetera. Daarnaast is er ook ‘undirected travel’ waarbij wel een bestemming bereikt wordt.



Hierbij kan het zijn dat het einddoel van ondergeschikt belang is. Men gaat bijvoorbeeld wat drinken in een café waar men langskomt. Ook kan er een langere route dan de rechtstreekse worden gekozen. Dan rijdt men dus bewust om. Of men kiest een verder weg gelegen bestemming, waarbij die bestemming geen meerwaarde heeft ten opzichte van een dichterbij gelegen bestemming. Het is niet altijd gemakkelijk om 'undirected travel' als zodanig te herkennen, omdat de scheidslijn tussen 'direct' en 'undirected travel' niet altijd duidelijk is. Is bijvoorbeeld het rijden op je nieuwe scooter en dan stoppen bij een vriend geheel 'undirected travel'? Kan de persoon in kwestie dan aangeven in hoeverre het gaat om het bezoeken van die vriend en in hoeverre om het rijden op de nieuwe scooter? Vaak is dat moeilijk. Nog een voorbeeld: hoe zit het met iemand die iedere dag boodschappen doet terwijl het ook één keer per week zou kunnen? Dit is in zekere zin ook 'undirected travel'. Toch gaat het ook om het nut van de activiteit die men wil uitoefenen op de plaats van bestemming en verplaatst men zich wellicht direct naar het doel, wat weer 'direct travel' is. Er zijn dan

ook verschillende gradaties in de mate van 'undirected travel' aan te geven. Er wordt aangenomen dat 'undirected travel' meer voorkomt bij niet verplichte activiteiten, omdat daarbij het idee is dat er een ruim tijdsbudget is en deze activiteiten vaak in de 'vrije' tijd plaatsvinden.

Oorzaken

Verplaatsingsgedrag kan verschillende oorzaken hebben. Uit Amerikaans onderzoek van Susan Handy in Austin, Texas is gebleken dat persoonlijke voorkeuren en persoonlijke beperkingen verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Persoonlijke voorkeuren of preferenties geven de mate aan waarin iemand het leuk vindt om iets te doen, bijvoorbeeld of iemand graag winkelt of naar een concert gaat. Als iemand het leuk vindt om te winkelen, zal hij zich vaker verplaatsen om te winkelen dan iemand die een hekel heeft aan winkelen. Persoonlijke beperkingen kunnen liggen in tijdgebrek, fysieke beperkingen, logistieke beperkingen of in het feit dat er rekening moet worden gehouden met andere mensen. Door deze beperkingen kunnen mensen ervan weerhouden worden om te verplaatsen.

Daarnaast blijken volgens Handy buurtkenmerken van belang voor de mate van verplaatsen. Daarmee bedoelt zij verschillende omgevingsfactoren waaronder de aanwezigheid van openbaar groen, het onderhoud van fiets- en wandelpaden en de veiligheid van de buurt. Deze factoren zouden vooral het wandelen beïnvloeden, omdat voetgangers veel van hun omgeving zien, horen en ruiken.

'Undirected travel' kan ook worden beïnvloed door deze drie factoren. De persoonlijke voorkeuren kunnen ervoor zorgen dat iemand vaker dan gemiddeld en vaker dan nodig ergens heen gaat. Persoonlijke voorkeuren kunnen er ook voor zorgen dat men omrijdt of verder weg gaat dan noodzakelijk. De persoonlijke beperkingen kunnen mensen weerhouden van 'undirected travel'. Iemand met een handicap zal misschien alleen de noodzakelijke activiteiten verrichten en hierbij aan 'direct travel' doen en geen 'undirected travel' uitoefenen. De derde factor, buurtkenmerken, kan de mate van 'undirected travel' ook beïnvloeden. Wordt de buurt als positief ervaren dan zou 'undirected travel' aangemoedigd kunnen worden en als hij als negatief wordt ervaren kan dat 'undirected travel' juist beperken. Als bijvoorbeeld de wandelpaden van slechte kwaliteit zijn en het slecht gesteld

is met de veiligheid van de buurt, dan zal 'undirected travel' ontmoedigd worden.

Boodschappen doen

Om het inzicht in 'undirected travel' te vergroten is gekeken in hoeverre dit in de context van boodschappen doen samenhangt met kenmerken van de winkelomgeving. Er is rekening gehouden met twee van de drie factoren uit het Amerikaanse onderzoek, namelijk persoonlijke beperkingen en buurtkenmerken. De eerste factor, de persoonlijke beperkingen, is de mate waarin iemand enigerlei hindernissen vanuit tijdsdruk, lichamelijke gesteldheid, logistiek oogpunt of huishoudensamenstelling ervaart. Buurtkenmerken werden bekeken door middel van enkele factoren, namelijk een schone straat, openbare ruimte en openbaar groen, rommel op straat, onderhoud van het openbaar groen, straten en fietspaden. Het boodschappen doen, of het kopen van dagelijkse goederen, vormde de invalshoek, omdat men bij deze verplichte activiteit weinig 'undirected travel' zou verwachten. Het is interessant om te kijken of 'undirected travel' dan toch plaatsvindt, zoals beweerd wordt in het Amerikaanse onderzoek. Naast een verplichte activiteit is gekozen voor een specifieke leeftijds categorie: mensen van 55 jaar en ouder. Dit om al te grote verschillen in leefstijlen in te beperken en omdat deze groep vaak over een ruim tijdsbudget beschikt gegeven haar lage arbeidsparticipatie.

In hoeverre buurtkenmerken de mate van 'undirected travel' ten aanzien van boodschappen doen beïnvloeden kon bepaald worden door twee gebieden te vergelijken. Andere factoren, zoals de leeftijd van de ondervraagden en het tijdstip van de ondervraging, zijn op voorhand getracht gelijk te houden.

Er is gekeken naar twee buurten in Utrecht die verschillende stedelijke kenmerken hebben: de Zamenhofdreef en de Schildersbuurt. De belangrijkste verschillen tussen de buurten zijn samengevat in Tabel 1. In beide buurten zijn op straat in de nabijheid van een winkelgebied gesprekken gevoerd met voorbijgangers aan de hand van een van tevoren opgestelde vragenlijst. Hierbij zijn vragen gesteld over beperkingen en buurtkenmerken en in hoeverre deze factoren het winkelgedrag van de ondervraagden beïnvloeden.

Resultaten

De antwoorden werden ingedeeld in cate-



	Zamenhofdreef	Schildersbuurt
Binding met de buurt	Laag	Hoog
Woningvoorraad	85% flats	Veel eengezinswoningen
Bevolkingssamenstelling	Veel ouderen en allochtonen	Groeiend aantal studenten
Openbare ruimte/groen	Veel	Weinig
Winkelgelegenheid	Zeer goed	Weinig
Economische situatie	Onder gemiddeld	Gunstig

Bron: Wijkmonitor Gemeente Utrecht, 2002.

Tabel 1 - Kenmerken van de Zamenhofdreef en de Schildersbuurt

		Zamenhofdreef	Schildersbuurt
Afkomstig uit	De buurt	7	12
	Verder weg	5	-
Boodschappen andere keer gekund	Ja	8	3
	Nee	4	9
Boodschappen elders gekund	Ja	7	2
	Nee	5	10
Intentie om iets te kopen	Ja	11	11
	Nee	1	1
Ook wel eens zonder iets te kopen hierheen	Ja	8	2
	Nee	4	10

Tabel 2 - Deel van de datamatrix voor het bepalen van 'undirected travel'

gorieën en hiermee is een datamatrix gecreëerd. Tabel 2 geeft een deel van deze matrix weer. Weergegeven is welke vraag gesteld is, welke antwoorden mogelijk zijn en het aantal antwoorden per buurt.

Allereerst is gekeken of 'undirected travel' plaatsvond. Dit lijkt het geval. Slechts een paar ondervraagden gaven aan dat ze eigenlijk niet altijd kwamen om boodschappen te doen. Toch bevestigde bijna de helft van de ondervraagden dat ze wel boodschappen kwam doen, maar soms niets kocht of iets wat niet nodig was. Vaak had het bovendien ook wel een andere keer of elders gekund. Dit had, zo bleek, verschillende redenen: het onderhouden, uitbreiden en opzoeken van sociale contacten, het opdoen van prikkels door vergaring van informatie en daarmee ook het bevredigen van een bepaalde nieuwsgierigheid, het zoeken van afwisseling en variatie en lichaamsbeweging om hun gezondheid op peil houden.

Als we kijken naar de resultaten dan lijken zowel persoonlijke beperkingen als buurtkenmerken een rol te spelen bij het verplaatsingsgedrag. De persoonlijke be-

perkingen zorgen er voor dat mensen soms vaker boodschappen moeten doen (door rugklachten kunnen ze minder in één keer tillen) of dat ze juist minder vaak boodschappen kunnen doen (door zorg voor een gehandicapte zoon). Toch lijken ze niet zozeer van invloed op 'undirected travel', maar meer op verplaatsingsgedrag in het algemeen, omdat beperkingen ook invloed hebben op 'direct travel'.

De buurtkenmerken lijken in staat te zijn om 'undirected travel' ten aanzien van boodschappen doen aan te moedigen of te ontmoedigen. Een gedeelte van de ondervraagden zegt rekening te houden met de omgeving waarin zij gaat winkelen en dat de afzonderlijke stedelijke kenmerken invloed hebben. Welke stedelijke kenmerken precies en hoezeer die hen beïnvloeden kunnen de ondervraagden vaak niet duidelijk aangeven. De ondervraagden van de Zamenhofdreef gaven vaker aan dat ze rekening houden met de omgeving waarin ze winkelen. De wijk wordt dan ook meer dan een punt hoger gewaardeerd door de geënuqueterden dan de Schildersbuurt. Bovendien gaven zij vaker of even vaak aan

dat stedelijke kenmerken hen beïnvloeden in hun verplaatsingsgedrag.

Verskil tussen de deelgebieden als het gaat om buurtkenmerken is dus waar te nemen, maar ook ten aanzien van 'undirected travel' is dat zo. In de Schildersbuurt kwamen alle ondervraagden uit de buurt van het winkelgebied, maar in de Zamenhofdreef bleek bijna de helft van de bezoekers niet uit de buurt te komen. Dit impliceert dat zij een grotere afstand afleggen om daar boodschappen te doen.

De mate van 'undirected travel' in de context van boodschappen doen lijkt samen te hangen met de kenmerken van het winkelcentrum of de winkelomgeving. In het hoger gewaardeerde deelgebied leek meer sprake van 'undirected travel'. Welke specifieke stedelijke kenmerken hier de oorzaak van waren, is echter niet duidelijk. Hiervoor is nader onderzoek nodig. Daarnaast blijkt het moeilijk om 'undirected travel' als zodanig te herkennen, omdat mensen het zelf vaak niet als zodanig ervaren.

Het is belangrijk om te weten wat 'undirected travel' beïnvloedt. 'Undirected travel' kan bijdragen aan de versterking van de samenhang binnen een wijk doordat het sociale contacten tot gevolg kan hebben. Bovendien vindt de overheid het wenselijk om beweging aan te moedigen. Dit zou onder meer kunnen door wandelen of fietsen te stimuleren. 'Undirected travel' kan hier een bijdrage aan leveren. Van belang is te onderzoeken welke factoren 'undirected travel' beïnvloeden, zodat deze factoren kunnen worden gestimuleerd of verbeterd.

Suzy Matthijssen is afgestudeerd stadsgeograaf. Dit artikel is gebaseerd op een onderzoek dat zij heeft gedaan tijdens haar studie naar aanleiding van het Honours Programme.

Literatuurselectie

- Gemeente Utrecht (2002) Wijkenmonitor 2002. Ipskamp printpartners, Enschede.
- Handy, S.L. (1996) Urban form and pedestrian choices: Study of Austin neighborhoods. Transportation Research Record 1552, pp.135-144.
- Mokhtarian, P.L & I. Salomon (2001) How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. Transportation Research A 35, pp.695-719.