



DE (ON) BEKENDE WEG

LOOPROUTES VAN STUDENTEN IN DE
BINNENSTAD VAN UTRECHT

MASTERTHESIS
STADSGEOGRAFIE
Wies Hoogeboom



MASTERTHESIS STADSGEOGRAFIE

Looproutes van studenten in de binnenstad van Utrecht

DE (ON) BEKENDE WEG



Universiteit Utrecht

Maart 2012

Auteur: Wies Hoogeboom (3134598)

Studie: Urban Geography (MSc)

Begeleiding: Dr. B. (Bas) Spierings - Faculteit Geowetenschappen - Universiteit Utrecht

Voorwoord

In deze master thesis wordt u een onderzoek gepresenteerd naar de looproutes door de binnenstad van Utrecht. Zowel bewust als onbewust word je door allerlei factoren beïnvloed bij het maken van keuzes in de routevorming. Deze factoren en de beleving zijn in deze thesis in kaart gebracht. Doordat er specifiek op studenten is gefocust in dit onderzoek was het voor mijzelf ook zeer herkenbaar, aangezien ik zelf nu 6 jaar in Utrecht woon. Ik kon mijzelf identificeren met de keuzes en beleving van zowel eerstejaars als ouderejaars studenten.

Het doen van deze vorm van kwalitatief onderzoek was voor mij een uitdaging, omdat de walk along-methode een vernieuwende onderzoeksmethode is in zowel de wetenschap als voor mijzelf. Naast het feit dat ik weinig ervaring had met het afnemen van 'gewone' interviews, was het afnemen van de walk alongs dus een extra uitdaging. Het analyseren van de mentale kaarten was tevens een onbekende onderzoeksmethode voor mij. Doordat de onderzoeksmethoden voor mij nieuw waren heeft dit wel voor enige vertraging gezorgd. Achteraf ben ik echter tevreden met de keuze om deze twee vormen van empirisch onderzoek te doen, omdat ik er uiteindelijk veel van geleerd heb. Bij dezen presenteer ik u graag het eindresultaat, welke tevens de afsluiting vormt van mijn masteropleiding Stadsgeografie in Utrecht.

Ik wil graag mijn dank betuigen aan enkele mensen die mij hebben geholpen met het schrijven van deze thesis. Allereerst wil ik graag mijn begeleider Bas Spierings bedanken. Verder wil ik graag mijn vader bedanken die meerdere malen de thesis heeft gelezen en mij heeft voorzien kritisch commentaar en het geven van handige tips. Ook wil ik graag mijn vriendinnen bedanken die al die uren in de bibliotheek een stuk gezelliger maakten. Tot slot wil ik graag de Utrechtse studenten bedanken voor het invullen van de enquête en het meedoen aan de walk alongs voor hun bijdrage aan het empirische deel van dit onderzoek.

Veel leesplezier bij het lezen van deze thesis!

Wies Hoogeboom

Maart, 2012

Samenvatting

Utrecht is de grootste studentenstad van Nederland. 36% van de Utrechtse bevolking is student. Dit onderzoek draagt bij aan een beter begrip voor het gebruik en de beleving van de binnenstad vanuit het perspectief van studenten. Naast de persoonlijke ontwikkeling als student, wordt hij ook beter bekend met de stad waar hij woont. In dit onderzoek wordt er gekeken naar in welke mate de bekendheid met de binnenstad van Utrecht de keuzes in looproutes beïnvloedt.

De ruimtelijke kennis van een individu is opgebouwd uit meerdere componenten, namelijk de verklarende, relationele en de procedurele component. Onder de verklarende component valt de kennis van objecten of plaatsen waar een betekenis aan is gehecht. De relationele component is de kennis over de ruimtelijke relaties tussen objecten en plaatsen. Deze kennis geeft de ruimtelijke context van de route weer. Tot slot, valt onder de procedurele kennis, de kennis die gedeeltes aan informatie uit de verklarende component met elkaar verbindt. Met deze kennis is het mogelijk om oriëntatiepunten te identificeren die langs de looproute liggen zonder veel aandacht te besteden aan de daadwerkelijke omgeving. Deze kennis uit zich in routinegedrag.

De ruimtelijke kennis vormt de basiskennis van een gebied voor een individu. Deze basiskennis is het beeld dat een individu heeft van de omgeving. Deze kennis wordt ook wel de mentale kaart genoemd. Van voetgangsgedrag is bekend dat een voetganger zijn ruimtelijke beslissingen baseert op de mentale kaart die hij of zij van de omgeving heeft. Door de keuze in praktijk uit te voeren, ervaart de voetganger de ruimte, die vervolgens weer bijdraagt aan de mentale kaart van het gebied. Een voetganger kan liefde (topophilia) of angst (topophobia) voor een plek voelen. Er ontstaat een cirkel waarbij een ruimtelijke keuze gebaseerd is op de mentale kaart, die op zijn beurt gebaseerd is op eerdere positieve of negatieve confrontaties met diezelfde ruimte.

Deze thesis geeft antwoord op de vraag:

Door welke factoren worden de keuzes in looproutes door de binnenstad van Utrecht en de beleving ervan beïnvloed en in hoeverre verschillen de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten van elkaar?

Methoden

Het empirisch onderzoek bestaat uit twee onderdelen, namelijk een kwantitatief en kwalitatief onderzoek. Het kwantitatief onderzoek bestaat uit het afnemen van enquêtes waarbij de respondent wordt gevraagd om een aantal persoonlijke vragen te beantwoorden en om een mentale kaart van de binnenstad van Utrecht met zijn meest gelopen route te tekenen. Er is gekozen voor deze invulling van het kwantitatieve onderzoek, omdat mentale kaarten geven een goede indicatie van de ruimtelijke kennis die de persoon heeft van de binnenstad en hoe de persoon de binnenstad van Utrecht ervaart. Het tweede empirische onderzoek houdt in dat aan de hand van zogenaamde 'walk alongs' onderzoek wordt gedaan naar de beleving. Bij deze methode loopt de onderzoeker in de dagelijkse omgeving van de

respondent mee en legt tegelijkertijd een diepte-interview af. Hiermee wordt het interview gecombineerd met participatie.

Resultaten

Architectuur met historische karakteristieken, een aantrekkelijke aankleding van de winkelstraat en de aanwezigheid van commerciële gebouwen verhogen de aantrekkingskracht van de straat. Deze factoren zorgen er namelijk voor dat de winkelstraat zich kan onderscheiden van andere winkelstraten door het hebben van een eigen karakter. Dit beïnvloedt de keuzes die worden gemaakt in de routevorming. Het onderhoud van het winkelgebied lijkt een beperkte invloed te hebben op de routekeuze. De beleving van de ruimte wordt hierdoor echter wel als minder positief ervaren, maar dit heeft geen verdere gevolgen voor de routevorming.

Wat betreft de invloed van de sociale omgeving van de Utrechtse binnenstad op de routevorming, is alleen het andere winkelpubliek een bepalende factor. Aan de ene kant trekt ander winkelpubliek mensen aan, omdat het bijdraagt aan de levendigheid en gezelligheid van de straat, maar aan de andere kant worden zij als een obstakel gezien tijdens het doelgericht winkelen. Dit heeft als gevolg dat studenten hun route aanpassen om zo drukte te vermijden. De andere sociale aspecten, zoals zwervers en straatmuzikanten, lijken alleen de beleving te beïnvloeden, maar niet de routevorming.

De persoonlijke kenmerken die gekoppeld zijn aan de woonduur in Utrecht beïnvloeden de routevorming van de studenten beduidend. De ruimtelijke kennis van de binnenstad is bij ouderejaars studenten namelijk verder ontwikkeld. Dit betekent dat ouderejaars studenten hun keuzes in de looproute voornamelijk baseren op de mentale kaart. Het vertonen van routinegedrag heeft dit als gevolg. Daarentegen zijn eerstejaars studenten nog zoekende en maken meer spontane beslissingen. Het risico op vervelende confrontaties en het niet bevredigen van gewenste behoeftes is bij eerstejaars studenten hierdoor hoger dan bij ouderejaars studenten. Uit het onderzoek blijkt dat dit geen gevolgen heeft voor de beleving van de route.

Conclusie

Bij ouderejaars studenten is de ruimtelijke kennis verder ontwikkeld dan bij eerstejaars studenten. De invloed hiervan op de looproutes wat betreft de fysieke en sociale omgevingskenmerken is echter beperkt. Er zijn namelijk geen beduidende verschillen te ontdekken tussen eerste- en ouderejaars studenten met betrekking tot de keuzes die zij maken in de looproute en hoe zij de looproute beleven.

De ontwikkeling van de ruimtelijke kennis uit zich wel in het routinegedrag van studenten. Ouderejaars studenten baseren namelijk keuzes vooral op de mentale kaart. Eerstejaars studenten maken daarentegen meer spontane keuzes die niet gebaseerd zijn op eerdere ervaringen. Dit heeft als gevolg dat ouderejaars studenten een vaste route lopen met kleine afwijkingen. Hierdoor weten zij wat ze kunnen verwachten in de winkelstraat. En of hun behoeftes ten aanzien van het doel dat zij hebben daar kan worden voldaan. Voor eerstejaars studenten is dit minder zeker en kan dus voor verassingen zorgen.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	5
Samenvatting.....	7
1. Inleiding	11
1.2 Wetenschappelijke relevantie	12
1.3 Maatschappelijke relevantie	13
1.4 Doel- en probleemstelling	13
1.5 Onderzoeksmethoden.....	14
1.6 Leeswijzer	15
2. De context van looproutes.....	17
2.1 Lopen	18
2.2 De (on)bekende weg	20
2.2.1 Verklarende component; primaire kennis	23
2.2.2 Relatieve component; omgevingsfactoren	23
2.2.3 Procedurele component; routine gedrag.....	24
2.2.4 Mentale kaart	25
2.3 De looproute beleven.....	27
2.4 Topophilia en topophobia	28
2.5 Studenten in de stad	29
2.7 Conceptueel model	31
2.8 Conclusie.....	33
3. Methodologie	35
3.1 Onderzoeklocatie; binnenstad van Utrecht	35
3.2 Onderzoeksgroep; Studenten in Utrecht	36
3.3 Onderzoeksmethoden.....	37
3.3.1 De methodische karakterisering van het onderzoek	37
3.4 Theorie ‘mental mapping’ methode	37
3.4.1 Operationalisering ‘mental map’ methode	39
3.4.2 Analyse mentale maps	39
3.5 Theorie ‘walk-along’ methode en fotografie.....	41
3.5.1 Operationalisering ‘walk-along’ methode.....	42
4. Analyse mentale kaarten	45
4.1 Algemeen.....	45
4.2 Inhoud mentale kaarten	46
4.3 Persoonlijke kenmerken & de mentale kaart.....	47
4.4 Stellingen	50
4.4.1 Bekendheid	50
4.4.2 Fysieke omgevingsfactoren	51
4.4.3 Sociale omgevingsfactoren	52
4.4.4 Routinegedrag.....	53
4.5 Analyse van de meest gebruikte looproute	54
4.6 Conclusie.....	56

5. Analyse walk alongs	59
5.1 Algemeen.....	60
5.2 Routevorming & ruimtelijke kennis	61
5.2.1 Routevorming & de verklarende component.....	61
5.2.2 Routevorming & de relationele component	61
5.2.2.1 Routevorming & begin- en eindpunt	65
5.2.3 Routevorming & de procedurele component	66
5.3 Routevorming & beleving.....	68
5.4 Conclusie.....	70
6. Conclusie	73
6.1 Conclusies van de deelvragen.....	73
6.2 Conclusie hoofdvraag	76
6.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek.....	77
7. Literatuur	79
8. Bijlagen	83
1. Enquête	83
2. Uitdraai spss - toetsen.....	83
3. Topic- en vragenlijst walk alongs	83
4. Overzicht gelopen routes in de walk along	98
6. Gelopen routes in beeld van ouderejaars studenten	100
7. Gelopen routes in beeld van eerstejaars studenten	101

1. Inleiding

De routes die iemand neemt wanneer hij door het winkelcentrum loopt zijn persoonlijk en zijn van verschillende factoren afhankelijk. Loopt hij de rest achterna of trekt hij zijn eigen pad? Kijk iemand niet verder dan de hoofdwinkelstraten of gaat hij juist op zoek naar winkels in afgelegen straatjes? En ontwijk iemand onbewust of juist bewust bepaalde straten tijdens het winkelen, omdat deze bijvoorbeeld onveilig zijn of als zodanig beleefd worden?

Eén van deze factoren is bijvoorbeeld het doel van het centrumbezoek. Een ander factor is of de persoon bekend en vertrouwd is met de omgeving (Lotan, 1997). In deze scriptie zal op dit laatste aspect de focus liggen. Centraal in deze scriptie staat namelijk hoe de bewoner van Utrecht de binnenstad bezoekt en beleeft. Familiariteit met zowel de fysieke als de sociale omgeving door eerdere ervaringen met het bezoeken van de binnenstad spelen een belangrijke rol in de looproute keuzes (Kemperman et al, 2009).

In deze thesis wordt onderzoek gedaan naar de bewoners van Utrecht. Er is gekozen voor deze onderzoeksgroep, want uit eerder onderzoek is gebleken dat de bewoners van Utrecht andere locaties bezoeken en andere routes er op nahouden dan bezoekers van de stad (van Benthem, 2010). Door specifiek bewoners te analyseren is het mogelijk om te onderzoeken in welke mate de bekendheid met de Utrechtse binnenstad de keuzes en de beleving van de keuzes van de bewoner beïnvloedt. Bewoners zijn in het algemeen namelijk meer bekend met de binnenstad dan bezoekers.

Uit deze onderzoeksgroep is een nadere keuze gemaakt, namelijk Utrechtse studenten. Studenten onderscheiden zich van de Utrechtse bewoners omdat ze nieuwkomers zijn in de stad en dus de mate van familiariteit met de omgeving anders is dan bij autochtone Utrechters. Daardoor is het mogelijk om de invloed op looproute keuzes op verschillende schalen van bekendheid te onderzoeken. Daarnaast hebben studenten een ander activiteitenpatroon, door een flexibel rooster en andere interesse, wat de groep onderscheid van andere bewoners (Chatterton, 1999).

Utrecht is een studentenstad. Maar liefst 36% van de Utrechtse bevolking is dan ook student (Gemeente Utrecht, 2010). Omdat studenten zo'n groot onderdeel uitmaken van de Utrechtse bevolking is het van belang om te weten hoe de studenten de binnenstad beleven. Het doel van dit onderzoek is om inzichten te bieden hoe Utrechtse studenten hun binnenstad beleven en hoe hun looproutes door het centrum hierdoor worden beïnvloed. De onderzoeksgroep zal uitsluitend bestaan uit studenten die pas tijdens hun studie in Utrecht zijn komen wonen.

Expliciet zal er worden gekeken naar het verschil in beleving tussen eerstejaars en ouderejaars studenten, omdat de familiariteit met de fysieke en sociale omgeving van de binnenstad tussen deze twee groepen hoogstwaarschijnlijk verschillend is. Eerstejaars studenten zouden eventueel uit nieuwsgierigheid nieuwe looproutes uitproberen. In tegenstelling tot ouderejaars studenten die in routinegedrag vervallen en dus altijd dezelfde looproute nemen (Papinski et al, 2009). In dit onderzoek wordt er vanuit gegaan dat studenten hun looproute keuze baseren op de kennis die zij van het gebied hebben, bijvoorbeeld uit eerdere ervaringen of verhalen van anderen. Daarna wordt er gekeken hoe

zij deze looproute beleven. De analyse van de belevingen kan vervolgens van toegevoegde waarde zijn voor het toekomstige ruimtelijk beleid.

1.2 Wetenschappelijke relevantie

In de wetenschappelijke literatuur is er al veel geschreven over looproutes in binnensteden (Zhu & Timmermans, 2008; Kemperman et al, 2009). De verandering in het ruimtelijke karakter van de binnenstad is ook terug te vinden in de wetenschappelijke literatuur. De auto is in vele steden deels of geheel uit de binnenstad geweerd, waardoor er steeds meer ruimte is gekomen voor grote voetgangersgebieden (Zacharias, 1993). Gelijk aan deze ontwikkeling is er in het wetenschappelijk onderzoek ook meer focus gekomen op voetgangersverplaatsingen. Daarnaast is het gedrag van voetgangers voor de retailontwikkeling altijd een belangrijk onderwerp geweest om het gebruik van de binnenstad te optimaliseren (Zhu, 2008).

In eerder onderzoek is er veel gewerkt aan het ontwikkelen van modellen die het ruimtelijk keuze gedrag nabootsen. Deze modellen geven interessante perspectieven weer van de route keuze van bezoekers van binnensteden. De meeste modellen zijn non-behavioraal. Dit betekent dat in deze modellen de onderliggende gedachten achter het beslissingsproces worden genegeerd (Zhu & Timmermans, 2008). Het individu neemt namelijk beslissingen die zijn gebaseerd op een persoonlijke mentale kaart. Deze mentale kaart wordt gevormd uit eerdere ervaringen met het gebied (Golledge & Stimson, 1997).

De ervaringen hangen samen met de emoties, de zintuigen en de beleving van de ruimte. Dit onderwerp is in het onderzoek naar looproutes in binnensteden in de wetenschappelijke literatuur nog onderbelicht. Zeker als je bedenkt dat de mens nauwelijks kan denken en beslissingen maken zonder emoties en belevingen (Davidson & Milligan, 2004). In deze thesis zal er het accent liggen op de beleving van de ruimte en de factoren die hierop invloed hebben. Daarbij wordt met name ingegaan op de persoonlijke ervaringen die een persoon heeft met de binnenstad van Utrecht en hoe deze ervaringen de beleving en de route keuzes beïnvloeden. Daarom wordt er met een vernieuwende methode op individueel niveau onderzoek gedaan, om zo de beleving van de persoon optimaal te onderzoeken.

Het activiteitenpatroon van de student krijgt weinig aandacht in de wetenschappelijke literatuur. Chatterton (1999) vormt hierop een uitzondering. In zijn artikel gaat hij in op het studentenleven in Bristol waarin de focus vooral ligt op het nachtleven. Dit artikel schept duidelijkheid over activiteitenpatroon van de student, bijvoorbeeld de invloed van het flexibele rooster van de student, maar ook het verschil tussen eerste en ouderejaars studenten. Echter, op het gebied van onderzoek naar looproutes is de doelgroep studenten niet eerder uitgevoerd en dit is dus vernieuwend.

Door de bestaande literatuur te combineren met het eigen onderzoek in de binnenstad van Utrecht zal er in deze thesis worden getracht een bijdrage te leveren aan de literatuur over specifiek de looproutes en de beleving ervan van studenten in Utrecht en in het algemeen de invloed van de beleving op looproutes.

1.3 Maatschappelijke relevantie

Utrecht profileert zichzelf als stad van kennis en cultuur. De Universiteit Utrecht heeft veel invloed op de stadscultuur en sfeer. Utrecht is de grootste studentenstad van Nederland (WPM groep, 2011). Ongeveer 36% van de Utrechtse bevolking bestaat uit studenten (gemeente Utrecht, 2010). Deze groep maakt een groot deel uit van de Utrechtse bevolking. Het is daarom van groot belang om te onderzoeken hoe zij gebruik maken van de binnenstad en hoe zij deze beleven. Dit onderzoek draagt dus bij aan een beter begrip voor het gebruik en de beleving van de binnenstad vanuit het perspectief van studenten. Het binnenstedelijke beleid van Utrecht kan vervolgens hierop worden aangepast. Naast het feit dat studenten een groot deel uitmaken van de Utrechtse bevolking spelen studenten een significante rol in de stedelijke culturele vitaliteit van de stad, zowel passief als actief. De passieve rol is het uitgaanspatroon van studenten naar cafés, clubs, bioscopen, optredens en andere culturele activiteiten (Chatterton, 1999). Meerdere uitgaansgelegenheden en winkels in de binnenstad van Utrecht focussen zich dan ook specifiek op studenten. De actieve bijdrage aan de culturele levendigheid van de stad houdt in dat studenten zelf culturele activiteiten organiseren, zoals filmproducties en het zelf geven van optredens (Chatterton, 1999). Een levendige stad waar veel voetgangersstromingen, want dit trekt meer bezoekers aan (Zacharias, 2001b).

Daarom is het voor planologen, winkeleigenaren en vastgoedmakelaars van belang om van deze specifieke groep te onderzoeken hoe zij de binnenstad gebruiken en ervaren.

In ieder geval heeft de detailhandel belang bij het onderzoek naar looproutes in het algemeen, want de economische effecten zijn nauw gerelateerd met voetgangersbewegingen en activiteiten (Zacharias, 2001b). Winkels proberen zich daarom te vestigen op plaatsen waar veel mensen voorbij komen, zoals in centraal gelegen straten (Karrhölml, 2009). Dit blijkt ook uit het onderzoek van Platform Binnenstad Utrecht (2006) naar de toekomst van de historische binnenstad van Utrecht. Aan de hand van meer kennis over looproutes is het mogelijk om de binnenstad te optimaliseren voor gebruik van de consumptie ruimte.

De uitkomsten van het onderzoek naar de beleving van looproutes van studenten zijn zowel relevant voor de overheid en detailhandel als voor de gebruikers van de binnenstad, de studenten.

1.4 Doel- en probleemstelling

Het doel van dit onderzoek is om inzichten te bieden hoe Utrechtse studenten hun binnenstad beleven en hoe hun looproutes door het centrum hierdoor worden beïnvloed. Er zal in het bijzonder onderzoek worden gedaan naar het verschil tussen eerstejaars en ouderejaars studenten. Dit onderscheid is gemaakt om zo te onderzoeken of de looproute keuze en de beleving ervan samenhangt met de mate van ruimtelijke kennis van de binnenstad van Utrecht. Er van uitgaande dat ouderejaars studenten beter bekend zijn met de omgeving dan eerstejaars studenten, omdat zij langer in de stad wonen, is de probleemstelling is als volgt geformuleerd;

Door welke factoren worden de keuzes in looproutes door de binnenstad van Utrecht en de beleving ervan beïnvloed en in hoeverre verschillen de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten van elkaar?

Deze probleemstelling wordt aan de hand van drie deelvragen, met betrekking tot de beleving en de familiariteit met de omgeving verder worden uitgewerkt. Deze deelvragen zijn als volgt;

1. In welke mate heeft bekendheid met de fysieke omgeving van de binnenstad van Utrecht invloed op de keuzes en de beleving van een looproute?
2. In welke mate heeft bekendheid met de sociale omgeving van de binnenstad van Utrecht invloed op de keuzes en de beleving van een looproute?
3. In hoeverre hebben de persoonlijke kenmerken als leeftijd, woonduur in Utrecht en het studiejaar van de student invloed op de keuzes en de beleving van een looproute in de binnenstad van Utrecht?

Zowel de eerste als de tweede deelvraag gaan in op de samenhang tussen de familiariteit met de omgeving en de looproute keuze en de beleving hiervan. In de eerste deelvraag wordt er gekeken naar de invloed van familiariteit met de fysieke omgeving en de looproute keuze. De tweede deelvraag gaat in op de sociale omgeving. Onder de fysieke omgeving wordt onder andere de ruimtelijke architectuur en het onderhoud van de openbare ruimte verstaan. Andere gebruikers van de ruimte, zoals ander winkelpubliek, daklozen en straatverkopers, worden verstaan onder de sociale omgeving.

In de derde deelvraag komen de persoonlijke kenmerken aan bod. Aan de hand van deze deelvraag wordt gekeken of er verschillen bestaan in looproute keuze en de beleving ervan tussen variabelen zoals leeftijd, woonduur in Utrecht en studiejaar.

1.5 Onderzoeksmethoden

Naast een literatuurstudie zal er aan de hand van een empirisch onderzoek een bijdrage worden geleverd aan de wetenschappelijke kennis betreffende de beleving van Utrechtse studenten van looproutes in hun binnenstad. Dit empirisch onderzoek bestaat uit twee onderdelen, namelijk een kwantitatief en kwalitatief onderzoek. Het kwantitatief onderzoek bestaat uit het afnemen van enquêtes waarbij de respondent wordt gevraagd om een aantal persoonlijke vragen te beantwoorden en om een mentale kaart van de binnenstad van Utrecht met zijn meest gelopen route te tekenen. Er is gekozen voor deze invulling van het kwantitatieve onderzoek, omdat op grond van het literatuuronderzoek is gebleken dat mentale kaarten een belangrijke rol spelen in het keuzegedrag (Gollidge & Stimson, 1997). De mentale kaarten geven een goede indicatie van de familiariteit van de persoon met de binnenstad en hoe de persoon de binnenstad van Utrecht ervaart. Op grond

hiervan is de veronderstelling dat de familiariteit grote invloed op de routevorming van de persoon en de beleving van de route.

Het tweede empirische onderzoek houdt in dat aan de hand van zogenaamde 'walk alongs' onderzoek wordt gedaan naar de beleving. Het is een betrekkelijk nieuwe methode voor het doen van kwalitatief onderzoek. Bij deze methode loopt de onderzoeker in de dagelijkse omgeving van de respondent mee en legt tegelijkertijd een diepte-interview af. Hiermee wordt het interview gecombineerd met participatie (Bryman, 2004). De intentie van deze methode is om de motivatie voor ruimtelijk gedrag en de betekenisgeving van de ruimte te achterhalen (Pink, 2008).

In totaal zullen er 12 walk alongs worden uitgevoerd, waarvan 6 met eerstejaars studenten en 6 met ouderejaars studenten. Onder ouderejaars studenten vallen in dit onderzoek derdejaars tot zesdejaars studenten. De respondent krijgt de opdracht om tijdens de walk along de route te lopen die het meest gebruikt wanneer hij de binnenstad van Utrecht bezoekt. Deze route is afhankelijk van het doel waarmee hij de binnenstad bezoekt.

De keuze voor dit type onderzoek is omdat de beleving van de looproute direct kan worden vastgelegd aan de hand van interviewvragen. Het zal verklaringen bieden voor vragen zoals; waarom studenten op zaterdag de Oudegracht ontwijken? Of ze zich ongemakkelijk voelen als ze langs de Neude lopen en hoe ze dit ervaren?

Tijdens de walk along zal de respondent een fotocamera meekrijgen waar mee degene foto's moet maken van de omgeving. Bijvoorbeeld van plaatsen die in zijn ogen aantrekkelijk of juist onaantrekkelijk zijn. Deze foto's zijn bedoeld om de beleving van de respondent te visualiseren, omdat woorden niet altijd voldoende zijn om een beleving van een situatie weer te geven. De 'walk alongs', foto's en mentale kaarten moeten voor alle onderzoeksvragen voldoende informatie opleveren voor alle onderzoeksvragen.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zal met een literatuur onderzoek een theoretisch kader worden geschetst van het begrip lopen. Lopen is de meest elementaire vorm van interactie zijn met de ruimtelijke omgeving. Daarnaast bestaan er verschillende vormen van lopen die sterk samenhangen met het doel waarmee de persoon de binnenstad bezoekt en waar op de persoon vervolgens zijn keuzes baseert. Tevens wordt in dit hoofdstuk de literatuur over het begrip familiariteit met ruimtelijke omgeving besproken. Er wordt hier voornamelijk gekeken naar de samenhang tussen familiariteit met de fysieke en sociale omgeving, looproute keuze en de beleving ervan. Ook wordt er stil gestaan bij het begrip beleving. De beleving van de ruimte is verbonden met verschillende aspecten, zoals de eerdere ervaringen met de omgeving die opgeslagen zijn in de mentale kaart van de persoon. Ook zal de literatuur behandeld worden over de waardering van plekken, het studentenleven en het verschil tussen mannen en vrouwen met betrekking tot ruimtelijk keuze gedrag. Tot slot, wordt een overzicht van de samenhang van de besproken literatuur weergegeven in een conceptueel model.

In hoofdstuk 3 wordt de methodologie van het onderzoek behandeld. Er zal een beschrijving van de onderzoekslocatie, de binnenstad van Utrecht, worden gegeven. Hierin wordt zowel de fysieke als sociale omgeving van de binnenstad beschreven. Ook de

onderzoekspopulatie, de Utrechtse studenten zal aan bod komen. Tevens wordt de opzet en de uitvoering van het empirisch onderzoek behandeld in de methodologie. De concepten van walk alongs en mental mapping zullen worden beschreven. Daarnaast wordt de relevantie van deze onderzoeksmethoden voor dit onderzoek toegelicht.

In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten van de enquêtes besproken. De mentale kaarten worden geanalyseerd en worden gekoppeld aan de persoonlijke kenmerken van de respondenten. Ook wordt de meest gebruikte looproute gekoppeld aan de persoonlijk kenmerken.

In hoofdstuk 5 worden de walk alongs geanalyseerd. Er zal worden gekeken naar overeenkomsten en verschillen. De uitkomsten worden tevens getoetst aan de literatuur over looproutes. Uit deze twee hoofdstukken moet duidelijk worden hoe de studenten uit Utrecht door hun binnenstad rond lopen, waar zijn hun keuzes op baseren en hoe zij de looproutes beleven. In deze hoofdstukken wordt tevens besproken of de hypothesen die in hoofdstuk 2 zijn opgemaakt overeen komen met de uitkomsten van het empirisch onderzoek.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de conclusie gegeven. De bevindingen van deze thesis zullen worden geanalyseerd en er wordt een antwoord gegeven op de probleemstelling en deelvragen. In dit hoofdstuk worden tevens aanbevelingen gedaan voor verder wetenschappelijk onderzoek.

2. De context van looproutes

In de afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar de relatie tussen het wandelgedrag van bezoekers en de verschillende karakteristieken van binnensteden, zoals winkellocaties, winkelcentrums, wandelpaden, openbaar vervoer voorzieningen en andere dienstenvoorzieningen in de binnenstad. Onderzoek naar deze relaties zijn van groot belang voor onder andere planologen, winkeleigenaren en vastgoedmakelaars die een rol spelen in de consumptiebranche, want uit onderzoek is gebleken dat hoge voetgangersstromen de commerciële activiteit stimuleert (Zacharias, 2001b; Zhu & Timmersmans, 2008; Haklay, 2001).

Verscheidende modellen zijn ontwikkeld die de relatie tussen het beslissingproces van de voetganger en de ruimtelijke omgeving trachten te verklaren (Zhu & Timmermans, 2008; Haklay, 2001). Een voorbeeld hiervan zijn 'queuing models'. Kemperman et al (2009) maakt in haar onderzoek naar winkelgedrag van toeristen in historische binnensteden gebruik van dit model. Het model houdt in dat voetgangers doorlopen totdat ze een beslissingspunt bereiken, zoals een kruispunt. Vanaf dit beslissingspunt loopt de voetganger weer naar het volgende beslissingspunt. Voetgangers lopen dus van knooppunt naar knooppunt. Dit model is ook veel gebruikt om het voetgangersgedrag bij de evacuatie van een gebouw te omschrijven (Hoogendoorn & Bovy, 2004).

Daarnaast maakt Kemperman et al (2009) gebruik van de 'link-to-link' benadering, omdat voetgangers ook in een straat kunnen omkeren. Een link is in dit geval een deel van een straat. Bij elke link kan de voetganger kiezen uit doorgaans zes aangrenzende links. De keuze voor de aangrenzende straat is vaak gebaseerd op de relatieve aantrekkelijkheid van de straat. Bijvoorbeeld het aanbod van winkels en de historische karakteristieken van de straat spelen hierbij een rol (Kemperman et al, 2009).

Hoogendoorn & Bovy (2003) hebben een kader ontwikkeld gebaseerd op de verwachte nutsmaximalisatie van het bezoek aan de binnenstad, om niet alleen het routekeuze, maar ook het optimale activiteitschema, traject en snelheid te modelleren. Antonini & Bierlaire (2007) maken gebruik van een multinomiale logit-model dat de keuzes van voetgangers in wandelrichtingen verdeelt en discrete radiale regio's in beeld brengt.

Deze modellen geven een interessant perspectief weer van de route keuze van bezoekers van binnensteden. Een tekortkoming is echter dat zij de cognitie en kennis van informatie niet expliciet vertegenwoordigen in de besluitvormingsprocessen (Zhu & Timmermans, 2010). Dit betekent dat de onderliggende gedachte achter het beslissingproces in deze modellen wordt niet besproken (Zhu & Timmermans, 2008). Hetgeen in deze modellen niet aanbod komt staat juist centraal in dit onderzoek. De onderliggende gedachte achter de beslissing die een individu neemt in een looproute wordt namelijk beïnvloed door meerdere factoren. Zo heeft de ruimtelijke perceptie van de omgeving gevolgen voor de manier waarop iemand zich binnen de ruimte beweegt. De ruimtelijke perceptie van een persoon wordt gevormd door onder andere eerdere ervaringen met de omgeving.

In deze thesis wordt onderzocht hoe de ruimtelijke perceptie van Utrechtse studenten de keuzes in looproutes beïnvloedt. Hierbij wordt er ook gekeken naar de beleving en de waardering van de routes. Studenten onderscheiden zich van de autochtone bewoners van Utrecht, omdat zij vaak een kortere periode in de stad wonen en een ander activiteitenpatroon hebben. Dit zal tevens terug te zien zijn in de ruimtelijke perceptie die zij hebben van de stad en dus ook in de looproutes. In dit literatuur onderzoek wordt er ingegaan op algemene literatuur over looproutes. Daarnaast zal er ook stil worden gestaan bij literatuur specifiek over studenten.

Allereerst wordt het begrip lopen uiteengezet. Lopen is namelijk de elementaire manier om in interactie te zijn met de stedelijke omgeving. Vervolgens wordt er aandacht besteed aan de invloed van het bekend of onbekend zijn met de stedelijke omgeving op de routevorming van de student. Ook wordt in deze paragraaf de opbouw van de ruimtelijke kennis uiteengezet en wordt het concept van de mentale kaart uitgelegd. Daarna wordt de beleving van de looproute besproken. Tevens komt de waardering van de omgeving, die sterk samenhangt met de eerdere ervaringen met de ruimte, aan bod. De Griekse begrippen *topophilia* en *topophobia*, die staan voor de positieve en negatieve waardering van plekken, komen hierbij aan bod. Vervolgens wordt de literatuur besproken die gaat over het studentenleven, wat relevant is voor dit onderzoek. De samenhang van de besproken wetenschappelijke literatuur wordt in dit hoofdstuk aan de hand van een conceptueel model uiteengezet. Tot slot worden in de conclusie de hypothesen opgesteld die als leidraad zullen dienen voor het vervolg van dit onderzoek.

2.1 Lopen

Deze thesis gaat over looproutes van studenten in de binnenstad van Utrecht. Om de gedachten achter de looproutes te kunnen ontleden is het van belang om eerst terug te gaan naar de basis, het lopen zelf. Dit is echter een heel breed concept, en om het af te bakenen, wordt er in deze paragraaf kort ingegaan op het lopen in stedelijke ruimtes.

In het dagelijks leven van de stad wordt lopen gezien als een vorm van een vervoersmiddel die vaak onopgemerkt wordt uitgevoerd. Het is een activiteit die zelf niet als uniek of inzichtelijk wordt gezien (Wunderlich, 2008). Wat echter niet vergeten moet worden is dat lopen een elementaire manier is om de stad waar te nemen en dat, door te lopen, de persoon in interactie is met de stedelijke omgeving via zijn zintuigen en zo een "sense of place" ontwikkelt (Wunderlich, 2008). De "sense of place" doelt op de perceptie die een persoon van een plaats heeft. Tijdens het lopen ervaart en leert de persoon de omgeving kennen en ontwikkelt hij gevoelens en gedachten over de stad (Wunderlich, 2008).

Voor de bewoners van Utrecht is "sense of place" het gevoel dat wordt opgewekt als gevolg van de ervaringen en herinneringen aan de stad (Knox & Marston, 2007). Deze ervaringen en gevoelens worden vervolgens opgeslagen in de mentale kaart, die een grote rol speelt in de routevorming. Later in dit hoofdstuk zal de invloed van de mentale kaart op looproutes besproken worden.

Het lopen kan differentiëren in tempo, ritme en doel. Ook de interactie met de omgeving kan in meer of mindere mate verschillen. Wunderlich (2008) onderscheidt drie

vormen van lopen, namelijk doelgericht lopen, discursief lopen en conceptueel lopen. De eerste vorm houdt in dat de persoon met een doel ergens naartoe loopt, bijvoorbeeld naar huis. Discursief lopen is het tegenovergestelde van doelgericht lopen. Het is een spontane manier van lopen, waarbij het lopen niet draait om het doel maar om de reis naar het doel toe en om het lopen zelf. Tijdens deze reis is de persoon in volledig bewustzijn met de externe omgeving. De derde vorm is het conceptuele lopen. Tijdens dit lopen verzamelt de persoon informatie uit de stedelijke omgeving. Het is een manier om de stad te leren kennen en dingen te ontdekken die in het dagelijkse leven onopgemerkt blijven. Conceptueel lopen biedt de mogelijkheid om de stad op een andere manier te beleven, wanneer de persoon de stad beter leert kennen en meer persoonlijk wordt (Wunderlich, 2008; McFarlane, 2011). Bij de drie vormen van lopen is de beleving van de “sense of place” verschillend, omdat de stedelijke ruimte op een andere manier wordt gebruikt. Het doelgerichte lopen is namelijk een gewoonte, een terugkerende activiteit die het gevoel van orde en continuïteit in de stedelijke ruimte bevordert. In tegenstelling tot het discursief en conceptueel lopen, die ontmoetingen en ontdekkingen in de stedelijke ruimte stimuleren. Het zijn activiteiten die sociaal-ruimtelijke structuur van de stad bevorderen (Wunderlich, 2008).

Deze drie vormen van lopen komen enigszins overeen met de twee types die Millonig & Gartner (2007) beschrijven, de “broadly interested flaneur” en de “goal-oriented, efficiënt go-getter”. Het verschil is dat deze twee types specifiek gaan over het voetgangersgedrag tijdens het winkelen.

Het eerste type, de flaneur, laat zich kenmerken door een lage snelheid, vaak draaien, meerdere stops bij verschillende vormen van faciliteiten en een gevarieerde interesse. Deze kenmerken komen voornamelijk overeen met het discursieve en het conceptuele lopen. De go-getter laat zich daarentegen typeren door een hoge snelheid, de kortste routes tussen de stops en specifieke interesse. Het doelgerichte lopen past tevens goed bij deze omschrijving. De persoon laat zich zelden specifiek karakteriseren door één type, maar bevindt zich ergens tussen beide typen in (Millonig & Gartner, 2007).

De flaneur heeft geen vastgelegde looproute of bestemming. Hij verblijft ook langer in de omgeving en neemt meer deel aan gevarieerde activiteiten dan de doelgerichte go-getter (Zacharias, 2001a). Deze vorm van winkelgedrag kan gekoppeld worden aan de term “fun shoppen” (Zacharias, 2001b). Winkelen wordt hierbij gezien als een vrijetijdsbesteding en speelt de hele beleving rondom het winkelen een belangrijke rol. De persoon consumeert namelijk niet alleen de winkels en horeca, maar ook de sociaal-culturele en fysieke omgeving van het winkelgebied. Tijdens het winkelen, neemt de persoon winkeletalages, ander winkelpubliek en de sferen van de stad waar (Spierings & van der Velde, 2007).

Samengevat, de activiteit van het lopen zelf moet niet onderschat worden. Het is namelijk dé manier om in interactie te zijn met de stedelijk omgeving en daar draait het om in deze thesis. Ook is duidelijk geworden dat lopen in vele manieren kan verschillen. Deze verschillen zullen zich ook reflecteren in de looproutes, want naast de mentale kaart heeft het doel van de trip een doorslaggevende invloed op de opbouw van de route (Bovy & Stern, 1990; Zacharias, 2001a). Mensen houden er verschillende motieven op na die hun

winkelgedrag verklaren (Shriver, 1997). Deze andere motieven zullen in de volgende paragrafen worden besproken.

2.2 De (on)bekende weg

Volgens Kemperman et al (2009) heeft het bekend of onbekend zijn met de ruimtelijke omgeving invloed op de looproute keuzes van bezoekers van de binnenstad. Zo kunnen onbekende plekken uitnodigend zijn voor bezoekers, omdat het spannend is om deze plekken te ontdekken en te ervaren. Bezoekers die onbekend zijn zullen om deze reden ook meer tijd doorbrengen in de binnenstad. Onbekend zijn met de omgeving heeft dus een positief effect hebben op het verplaatsingsgedrag van een individu. Onbekende plaatsen moeten echter wel bekende elementen bevatten, want anders schrikt het de persoon af vanwege onzekerheid en de kans op onverwachte en vervelende ervaringen in het onbekende gebied (Spierings & van der Velde, 2008).

Uit het onderzoek van Kemperman et al (2009) blijkt daarentegen dat mensen die beter bekend zijn gebruik maken van een groter netwerk van straten, dan degene die minder bekend zijn. Zij maken over het algemeen alleen gebruik van de hoofdwinkelstraten. Dit zal tevens onderzocht worden in deze thesis.

Daarnaast heeft het bekend of onbekend zijn invloed op de wijze waarop de persoon de looproute opbouwt (Hoogendoorn & Bovy, 2004). Personen leggen namelijk niet hun looproute vanaf het begin- tot eindpunt van tevoren vast, maar nemen tijdens de route vaak beslissingen op plekken zoals bij kruispunten (Foltête & Piombini, 2010). Er is echter wel een onderscheid tussen de opbouw van de looproute van een persoon die bekend en die minder bekend is in de omgeving. Wanneer de persoon minder bekend is met de omgeving zal hij tijdens zijn route voornamelijk spontane keuzes moeten maken die gebaseerd zijn op visuele informatie die hij ter plekke opdoet (Zacharias, 2001a; Zacharias, 1997). Deze visuele informatie kan onder anderen bestaan uit de lay-out van de route, de waargenomen structuur van route en voetgangersstromen. Ruimtelijke aspecten zoals luifels, meubilair, uithangborden en andere mensen zijn belangrijke motiverende factoren om een voor de bezoeker nog onbekende straat in te lopen (Zacharias, 1997; Zacharias, 2001b). Een persoon die beter bekend is met de omgeving zal ook spontane beslissingen nemen, maar vervalt vaker in routines waardoor indirect de looproute van tevoren grotendeels toch is bepaald (Foltête & Piombini, 2010). De mate van bekendheid is dus bepalend voor de wijze waarop de persoon zijn looproute opbouwt.

Bekend zijn met de omgeving of elementen van de omgeving wordt ook wel "ruimtelijke familiariteit" genoemd. Familiariteit staat voor de relatie tussen een persoon en het object waarmee hij bekend of onbekend is. Deze kennis komt tot stand door herhaalde ervaringen met die omgeving. Deze ervaringen kunnen zowel direct, door dagelijkse activiteiten, als indirect plaatsvinden, door herhaalde blootstelling aan informatie of de omgeving. De informatie kan voortkomen uit de natuurlijke, gebouwde, sociale en culturele omgeving (Gale et al, 1990). Het opdoen van directe informatie wordt ook wel het primaire leren genoemd. Indirecte informatie, bijvoorbeeld uit kaarten of andere informatie bronnen, wordt het secundaire leren genoemd. Het gebruik van kaarten kan leiden tot een correcte

kennis van de looproutes. De kennis is vaak correcter dan de kennis die wordt opgedaan uit eigen ervaringen zonder het gebruik van een kaart. Echter, de kennis uit het primaire leren is rijk aan details waarbij het secundaire leren er sprake is van schematische overzichtskennis. In praktijk betekent dit dat als twee personen, de ene met primaire kennis en de andere met secundaire kennis, worden gevraagd een bepaalde locatie te omschrijven is de oriëntatie van de locatie hetzelfde. De mentale beelden van locatie opgedaan uit het primaire leren zijn zeer gedetailleerd. De mentale beelden opgedaan uit het secundaire leren zijn daarentegen schaars aan details en geven een schematisch overzicht (Mc Donald & Pellegrino, 1993).

Het model van Siegel & White (1975) laat zien hoe ruimtelijke kennis wordt ontwikkeld in een aantal fases. De eerste fase bestaat uit de herkenning van oriëntatiepunten. De herkenning van de relatieve locatie van het oriëntatiepunt ten opzichte van andere oriëntatiepunten is in deze fase niet ontwikkeld. De tweede stap bestaat uit de oriëntatiepunten aan elkaar te koppelen. De routes tussen de oriëntatiepunten zijn hierbij bekend, maar de relatieve locatie van de oriëntatiepunten niet. Tot slot wordt in de derde fase de kennis ontwikkeld van topografisch naar metrisch. Hierbij vormen de oriëntatiepunten en routes samen één cluster, waarbij het complete overzicht duidelijk wordt. Met de complete ruimtelijke kennis heb je weet van de ruimtelijke structuur en belangrijkste oriëntatiepunten (Mc Donald & Pellegrino, 1993).

Figuur 2.1: De opbouw van ruimtelijke kennis



Bron: Siegel & White (1975)

Het model van Siegel & White (1975) is in eerste instantie ontworpen om de ontwikkeling van ruimtelijke kennis bij kinderen weer te geven. Deze ontwikkeling bij kinderen is gelijk aan de ontwikkeling van de mentale kaart van onbekende gebieden bij volwassenen (Mc Donald & Pellegrino, 1993). De verbreding van de theorie naar volwassenen wordt door meerdere wetenschappers aangehaald in hun onderzoeken (Postma 2006; Mc Donald & Pellegrino, 1993; Ishikawa & Montello, 2006).

In de huidige wetenschappelijke literatuur wordt er steeds minder gerefereerd aan het model van Siegel & White dan voorheen. Het model is echter niet vervangen door een ander theoretisch kader. Er wordt niet verwezen naar Siegel & White bij naam in de recente literatuur, maar hun ideeën zijn nog steeds invloedrijk. Veel onderzoekers blijven refereren naar de verklarende, relationele en de procedurele component die voortkomen uit het model (Ishikawa & Montello, 2006). In deze thesis staan deze componenten ook centraal. Aangezien het model van Siegel & White (1975) de verschillende fases in bekendheid met de omgeving weergeeft is dit model geschikt als theoretisch kader voor het onderzoek van deze thesis. De rol van de mate van bekendheid in routekeuzes staat centraal in deze thesis. Een

kanttekening aan het model is dat in sommige gevallen de kennis van routes eerder wordt geleerd dan de kennis van oriëntatiepunten (Mc Donald & Pellegrino, 1993).

De ruimtelijke kennis van een individu is opgebouwd uit meerdere componenten, namelijk de verklarende, relationele en de procedurele component (Golledge & Stimson, 1997). Onder de verklarende component valt de kennis van objecten of plaatsen waar een betekenis aan is gehecht. Deze plaatsen, objecten en gebouwen worden ook wel oriëntatiepunten (*landmarks*) genoemd. De kennis van deze oriëntatiepunten is de minimale kennis die nodig is om een object of patroon te herkennen en daarop dus de keuzes te baseren (Golledge & Stimson, 1997). Maar de kennis over de positie van het oriëntatiepunt ten opzichte van andere oriëntatiepunten ontbreekt bij deze component. De verklarende component bestaat alleen uit regels en feiten die in de mentale kaart zijn opgeslagen (Mc Donald & Pellegrino, 1993).

De relationele component is de kennis over de ruimtelijke relaties tussen objecten en plaatsen. Het gaat hierbij om de kennis van de context van de oriëntatiepunten. Bijvoorbeeld dat de persoon weet dat het op de Neude in de zomer gezellig is, omdat er veel mensen op het terras zitten. Concepten als *proximity* dragen bij aan de kennis die een individu heeft van ruimtelijke relaties en zorgen ervoor dat de ruimte in multi-dimensionale zin beter kan worden begrepen (Golledge & Stimson, 1997).

Tot slot, valt onder de laatste component, procedurele kennis, de kennis die gedeeltes aan informatie uit de verklarende component met elkaar verbindt. De verklarende component wordt ook wel de voorganger van de procedurele component genoemd (Mc Donald & Pellegrino, 1993). Met deze kennis is het mogelijk om oriëntatiepunten te identificeren die langs de looproute liggen zonder veel aandacht te besteden aan de daadwerkelijke omgeving. Aan de hand van de kennis van de ligging van de oriëntatiepunten is het mogelijk om verdere beslissingen in de looproute te nemen. Deze kennis is nodig om een looproute te ontwikkelen (Golledge & Stimson, 1997). Naarmate de procedurele kennis verder ontwikkeld is, zodat de persoon dus beter bekend is met de omgeving, is het gemakkelijker om beslissingen te nemen in de looproute omdat hij weet heeft van de omgevingskenmerken. Een voorbeeld hiervan is dat je weet dat de looproute berg op is (Golledge & Stimson, 1997). Kortom, de procedurele component staat voor het routinegedrag dat een individu heeft. Een voorbeeld van het gebruik van de procedurele kennis is dat je zonder na te denken naar de gewenste plek loopt.

Deze componenten staan alle drie voor een aspect dat invloed heeft op de bekendheid met de omgeving en dus indirect de persoonlijke looproute keuze. De verklarende component staat voor de objectieve kennis die een individu heeft van de omgeving. De relationele component staat voor de context van de objectieve kennis. Het gaat hierbij om de kennis van de fysieke en sociale omgevingsfactoren. Deze zijn bepalend voor hoe een individu een omgeving ervaart en er waarde aanhecht. Tot slot staat de procedurele component voor het routine gedrag van het individu. In de volgende paragrafen worden deze componenten nader toegelicht.

2.2.1 Verklarende component; primaire kennis

Onder de verklarende component valt de primaire kennis van een omgeving. Het gaat hierbij om de kennis van objecten of plaatsen, oriëntatiepunten, waaraan waarde is gehecht. De kennis van de context van deze oriëntatiepunten ontbreekt echter nog. De primaire kennis is van belang bij het vormen van het eerste beeld van een omgeving.

Tijdens het primaire leren slaat een persoon plekken of gebouwen op als oriëntatiepunt en andere juist niet. Meerdere kenmerken van een plaats of gebouw spelen bij het selecteren van de locatie als oriëntatiepunt een belangrijke rol, zoals de grootte, het architecturaal ontwerp, de kleur, de locatie, de functie en de nabijheid bij andere bekende oriëntatiepunten (Gollegde & Stimson, 1997).

2.2.2 Relationele component; omgevingsfactoren

Wanneer mensen in contact komen met de stedelijke omgeving reageren zij hierop. Een individu kan worden verleid of juist worden afgeschrokken door de stedelijke omgeving (Degen et al, 2008). Mensen merken ook verschillen op in ontwerp en lay-out en drukken hun voorkeuren over deze aspecten van de omgeving uit in verplaatsingsgedrag (Zacharias, 2001b). De kennis van de context van de looproute, de fysieke en sociaal-culturele omgeving, is doorslaggevend voor de keuzes die worden gemaakt in de looproute. Deze kennis geeft namelijk weer hoe de omgeving van de route is (Foltâte & Piombini, 2010). Daarom is het van belang deze aspecten nader toe te lichten. Allereerst zal er gekeken worden naar de invloed van de fysieke omgeving op de keuzes van de looproute en de beleving ervan. Vervolgens wordt er ingegaan op het effect van de sociaal-culturele omgeving op de looproute keuzes en de beleving ervan.

Uit het onderzoek van Foltâte & Piombini (2007) blijkt dat landschapskenmerken, zoals pleinen, bomen en commerciële gebouwen, een positieve invloed hebben op het voetgangsgedrag. Woonhuizen hebben een negatieve invloed en stimuleren niet het voetgangsgedrag in winkelgebieden (Foltâte & Piombini, 2007). De aantrekkingskracht van winkelgebieden is sterk afhankelijk van het geheel en van het onderhoud van winketalages. Luifels, straatmeubilair, uithangborden zijn belangrijke motiverende factoren om voor de bezoeker een nog onbekende straat in te lopen (Zacharias, 2001b). Ook historische karakteristieken van de gebouwde omgeving en het aanbod aan winkels kunnen een doorslaggevende factor zijn voor de keuze (Kemperman et al, 2009).

Tevens blijkt uit onderzoek van Peponis et al (1990) dat een gebied met een duidelijk ruimtelijke structuur het looproute keuzeprocess vereenvoudigt. Verder hebben ruimtelijke aspecten zoals afval, graffiti en vandalisme in de openbare ruimte negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de looproute, omdat deze aspecten verwijzen naar criminaliteit en dus onveiligheid. Dit is een eventuele reden waarom mensen hun gedrag aanpassen en deze plekken dus zullen vermijden in hun looproute (Holloway & Hubbard, 2001).

Naast de invloed van de fysieke omgeving op de looproute keuzes hebben de fysieke eigenschappen van de looproute zelf ook invloed op de keuzes. Zo blijkt uit verschillende onderzoeken dat de lengte van de route sterk bepalend is voor de keuze, want meeste voetgangers kiezen voor de kortste route. Ze zijn er echter zelden van bewust dat ze de

afstand verminderen als primair doel in de routekeuze (Hoogendoorn & Bovy, 2004; Bovy & Stern, 1990; Foltâte & Piombini, 2010). De lengte van de route kan echter niet als enige criterium worden beschouwd voor de routekeuzes. Andere factoren, zoals het beginpunt van de route, hebben tevens effect op verder looproute keuze (Zacharias, 2001a). Ook is de directheid van de route een belangrijke factor in de keuze van de looproute (Hill, 1982; Hoogendoorn & Bovy, 2004). Onder de directheid valt niet alleen de lengte van de route, maar ook de complexiteit van de route. De complexiteit wordt bepaald door het aantal keer dat tijdens het lopen van de route er van richting moet worden veranderd. De aangenaamheid van de route is tevens bepalend voor de looproute keuze (Hoogendoorn & Bovy, 2004; Bovy & Stern, 1990). De aangenaamheid van een route kan bijvoorbeeld worden gedetermineerd door fysieke aspecten, zoals een bescherming tegen slechte weersomstandigheden, het aantal kruisingen en mate van luchtvervuiling en geluidsoverlast (Hoogendoorn & Bovy, 2004).

Naast de fysieke omgeving kan de sociaal-culturele omgeving ook invloed hebben op de looproute keuze. Onder de sociaal-culturele omgeving vallen de andere gebruikers van de openbare ruimte. De aanwezigheid van mensen is een zeer belangrijke drijfveer in looproute keuzes (Zacharias, 2001a). Mensen zijn namelijk zeer gevoelig voor voetgangersstromen en hebben vaak de neiging om anderen te volgen. In vele gevallen is een levendige straat met veel mensen aantrekkelijker om doorheen te lopen dan een afgelegen steeg. De aanwezigheid van andere mensen draagt tevens bij aan de mening over het sociale milieu van het gebied, wat het gedrag van de bezoekers mogelijk kan beïnvloeden (Zacharias, 1997). Straatactiviteiten en mensen dragen bij aan een positief beeld van het winkelgebied (Zacharias, 2001b).

Andere gebruikers van de ruimte creëren de sfeer die in ruimte hangt (Teller & Reutterer, 2008). Zij kunnen er ook voor zorgen dat de persoon zich gewenst of juist ongewenst voelt in de omgeving. Uiterlijke kenmerken spelen hierbij een rol, zoals kleding, tatoeages en piercings. Met name mensen die afwijken van de norm zullen invloed hebben op hoe de bezoeker hun aanwezigheid ervaart (Holloway & Hubbard, 2001). Daarnaast zullen studenten zich eerder aangetrokken voelen door medestudenten en studentenplekken dan door andere subgroepen (Hopkins, 2010). Ook kan de aanwezigheid van zwervers effect hebben op de looproute keuzes wat resulteert in ontwijkend gedrag (Holloway & Hubbard, 2001).

Zoals hierboven al genoemd is, is de aangenaamheid van de route ook bepalend voor de routekeuze. Naast fysieke factoren hebben sociaal-culturele factoren hier ook effect op. Sociaal-culturele factoren zijn een gevoel van veiligheid die in de ruimte hangt, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van politie, of de mate van voetgangerscongestie (Hoogendoorn & Bovy, 2004; Foltâte & Piombini, 2010).

2.2.3 Procedurele component; routine gedrag

Het routine gedrag van een individu is bepalend voor de looproute keuze (Hoogendoorn & Bovy, 2004). Naarmate een individu meer bekend is in de omgeving zal het routine gedrag toe nemen, want voorafgaand gedrag wordt vaak automatisch omgezet in routines.

Wanneer iemand een bepaalde route vaker heeft gelopen, zal hij de volgende keer automatisch dezelfde route nemen uit gemak (Gärling & Axhausen, 2003).

Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen het lange en het korte termijn geheugen van de mens (Gale et al, 1990). Maar een klein deel van de ruimtelijke informatie die een persoon verwerft, wordt opgeslagen in het lange termijn geheugen. De route die voor de persoon als het meest nuttig wordt ervaren, wordt in de toekomst vaak opnieuw gekozen. Zo wordt de persoon het meest bekend met in zijn ogen, de meest nuttige route. Het is tevens gemakkelijk om een bekende route te nemen, omdat het minder risicovol is. In onbekende gebieden kunnen namelijk vervelende confrontaties plaats vinden of worden de gewenste behoeften niet bevredigd. Daarnaast zijn de lasten lager, want het zoeken en uitvoeren van nieuwe routes kan tijd, energie en geld kosten. De verwachte opbrengsten kunnen ook te laag of onzeker zijn (Gärling & Axhausen, 2003). Als gevolg van dit leerproces wordt de persoon met slechts enkele routes bekend, terwijl de alternatieve looproutes, die eventueel meer optimaal zijn, links blijven liggen (Gale et al, 1990; Foltête & Piombini, 2010).

De stabiliteit van de omgeving is tevens van invloed op het routine gedrag. Wanneer de situatie snel verandert kan het individu niet meer leunen op het gedrag uit het verleden (Ouellette & Wood, 1998). De fysieke structuur van de historische binnenstad van Utrecht zal echter niet snel veranderen. Daarentegen kunnen wegwerkzaamheden of andere tijdelijke afsluitingen wel van invloed zijn op het routinegedrag. Ook is mogelijk dat de sociale omgeving van het centrum verandert, wat invloed kan hebben op het routinegedrag.

2.2.4 Mentale kaart

“Environmental image is the generalized mental picture of the exterior physical (and social world) held by an individual. This image is the product both of immediate sensation and of the memory of past experience, and it is used to interpret information and to guide action”
(Lynch, 1960, p.4)”

De ruimtelijke kennis die in de voorgaande paragrafen is besproken vormt de basiskennis van een gebied voor een individu. Deze basiskennis is het beeld dat een individu heeft van de omgeving. De keuzes in de looproute baseert hij op deze basiskennis. Deze kennis wordt ook wel de mentale kaart of de cognitieve kaart genoemd. De mentale kaart bestaat uit een ruimtelijke, sociale, politieke en culturele context. De kaart bestaat dus niet alleen uit ruimtelijk informatie, maar ook uit toegevoegde waarden en betekenissen aan de objectieve ruimtelijke informatie die uit eerdere ervaringen of door het secundaire leren zijn gevormd (Golledge & Stimson, 1997).

De mentale kaart die de voetganger heeft van de omgeving is beslissend voor ruimtelijk gedrag en beslissingen, omdat in de kaart eerdere ervaringen met het gebied zijn opgeslagen (Holloway & Hubbard, 2001; Papinski et al, 2009). Het helpt mee om te beslissen waar iemand naar toe moet, welke route iemand moet nemen en wat voor transportmiddel de persoon moet kiezen (Golledge & Stimson, 1997).

De informatie uit deze kaarten is zeer dynamisch en verandert mogelijk in de loop der tijd. Daardoor bestaat er een duidelijk verschil tussen de mentale kaarten van personen die in verschillende periodes in de stad wonen. Naarmate de persoon langer in de stad woont en dus ook beter bekend is met de omgeving, is de mentale kaart ook meer compleet (Golledge & Stimson, 1997). Dit zou kunnen betekenen dat ouderejaars studenten een meer complete mentale kaart hebben dan eerstejaarsstudenten. De compleetheid van de kaart is sterk bepalend voor de wijze waarop de persoon de looproute opbouwt. Als de mentale kaart grotendeels ingevuld is, is het voor de persoon mogelijk om de looproute voorafgaand aan de wandeling te plannen. De persoon weet namelijk uit eerdere ervaringen waar hij wel of niet moet langs lopen. Bij personen die een lege mentale kaart hebben is het niet mogelijk om de looproute van tevoren vast te leggen, omdat zij niet weten wat ze kunnen verwachten (Allen, 1999).

Eén van de eerste wetenschappers die mentale beelden van de stad onderzoekt is Kevin A. Lynch. In zijn boek 'The Image of the City' uit 1960 doet hij onderzoek naar hoe gebruikers ruimtelijke informatie ontvangen en organiseren als zij door steden lopen. Hij voert zijn onderzoek uit in drie grote Amerikaanse steden, namelijk Boston, Los Angeles en New Jersey. In het onderzoek heeft Lynch per stad 30 interviews afgenomen waarin de respondenten moesten aangeven wat voor beeld zij hadden van hun binnenstad. Ook werd de respondenten gevraagd welke gedachten bij hen opkwamen wanneer zij aan de stad dachten, om kenmerkende elementen te beschrijven, om verschillende foto's te herkennen en te plaatsen en zelfs om samen met Lynch een wandeling door de binnenstad te maken waarbij zij hun gevoelens moesten omschrijven bij bepaalde locaties (Holloway & Hubbard, 2001).

Uit het onderzoek blijkt dat gebruikers de ruimtelijke informatie opslaan en rangschikken in een mentale kaart die bestaat uit vijf elementen, namelijk;

- **Paths** zijn straten, voetpaden of andere routes die gebruikers volgen wanneer zij zich door de stad bewegen. Paths verbinden nodes aan elkaar of leiden naar nodes.
- **Edges** zijn ervaren grenzen, zoals een muur, gebouw of kustlijn. Het verschil tussen paths en edges is arbitrair. Voor een automobilist is een snelweg een path, terwijl die voor de voetganger een edge is.
- **Districts** zijn relatief grote delen van een stad die als één geheel worden gezien, omdat zij bijvoorbeeld dezelfde karakteristieken hebben.
- **Nodes** zijn specifieke (strategische) locaties, zoals een kruispunt of bushalte.
- **Landmarks** zijn sterke referentiepunten in de stad, zoals een toren, kunstwerk, kerk of brug (Holloway & Hubbard, 2001).

Het werk van Lynch heeft grote invloed gehad op het onderzoek naar mentale beelden. Vooral met het ontwikkelen van de 'mental mapping' methode. In deze thesis wordt er tevens gebruik gemaakt van deze elementen. Aan de hand van deze elementen is het mogelijk om de bekend van een persoon met een omgeving te meten. Dit zal nader toegelicht worden in het hoofdstuk Methodologie.

2.3 De looproute beleven

“What we do in the World is logically inextricably related to how we perceive and how we think about the World” (Proshansky et al, 1970).

Een invloedrijke stroming op het raakvlak van verplaatsingsgedrag en de affectieve kant hiervan is de behaviorale benadering. Binnen deze stroming wordt het ruimtelijk gedrag en handelen van individuen bestudeerd samen met de cognitieve (verstandelijke) en affectieve (emotionele) processen. Hierbij staat centraal dat niet de omgeving het gedrag/handelen van mensen bepaalt, maar de wijze waarop zij die omgeving waarnemen (De Pater & Van der Wusten, 1996). Dus niet de omgeving, maar de mens staat centraal. Dit is ook het geval in de cognitieve psychologie. In de cognitieve psychologie wordt de mens namelijk gezien als een individu die informatie verzamelt, ordent en beslissingen neemt. Binnen deze stroming wordt er tevens van uitgegaan dat de keuzevrijheid van het individu uitsluitend wordt beperkt door psychologische beperkingen, doordat informatie niet voldoende kan worden verwerkt (De Pater & Van der Wusten, 1996).

Wanneer je een binnenstad bezoekt word je gebombardeerd met informatie die via de zintuigen wordt opgenomen. Deze informatie is zowel bekend als onbekend. Het brein is echter beperkt om al deze informatie op te slaan, dus het maakt selecties. Deze selectie creëert de perceptie die een persoon van de omgeving heeft. Bij het creëren van de perceptie speelt de persoon dus een eigen rol bij het interpreteren, categoriseren en het transformeren van de ontvangen informatie (Van Ginkel, 2005). Het gevolg hiervan is dat individuen de keuzes niet baseren op complete, accurate en objectieve informatie van de wereld, maar op informatie die de zintuigen doorgeven en wat door het brein wordt opgeslagen (Holloway & Hubbard, 2001). De zintuigen spelen dus een belangrijke rol in het activiteiten patroon, want de perceptie dient als gids voor hoe personen in de ruimte bewegen (Van Ginkel, 2005). In de wetenschappelijke literatuur is er steeds meer aandacht voor de rol die zintuigen spelen in de beleving van stedelijke ruimtes (Middleton, 2010).

De combinatie van informatie die de verschillende zintuigen doorgeven draagt bij aan onze ruimtelijke oriëntatie, aan het bewust zijn van de ruimtelijke verhoudingen en aan de waardering van de kwaliteiten van bepaalde plekken. Hoe we dus een plaats structureren en definiëren is gebaseerd op onze zintuiglijke waarneming (Degen, 2001). Er is een referentiekader nodig om informatie te kunnen opnemen via de zintuigen. Mensen nemen geen informatie waar in een vacuüm, maar moeten geconfronteerd worden met materialen, zoals een bloem ruiken en het proeven van eten, maar ook de straat waarop de persoon loopt aanvoelen. Dit referentiekader wordt ook wel beschreven als *sensescapes* (Middleton, 2010; Urry, 2001; Degen, 2001). In dit onderzoek is het referentiekader waarin de totale zintuiglijke beleving van de ruimte plaats vindt is de binnenstad van Utrecht.

De beleving van de ruimte door de zintuigen is ook sterk verbonden met emoties (Bondi, 2009), want emoties beleef je via de zintuigen met het hele lichaam (Hubbard, 2005). Emoties hebben een grote invloed op het uiteindelijke ruimtelijk gedrag. Als een bepaald plein emoties van plezier oproept, zal een route langs dit plein de voorkeur krijgen (Gollegde & Stimson, 1997). Tijdens het lopen van een route doet de voetganger emotionele

ervaringen op die opgeslagen worden op de mentale kaart. Deze ervaringen worden geregistreerd door zintuigen die positieve en negatieve emoties oproepen die in de toekomst de looproute keuze zullen beïnvloeden (Bondi, 2009). Topophilia en topophobia zijn begrippen, die door de geograaf Tuan in het leven zijn geroepen, die staan voor plaatsen waar positieve of negatieve emoties aan zijn verbonden. Deze begrippen worden in de volgende paragraaf nader toegelicht. De gevoelens kunnen onder anderen beïnvloed worden door de architectuur van de binnenstad (Degen et al, 2008) en door de sfeer die in de binnenstad hangt. De sfeer wordt gevormd door verschillende omgevingsfactoren, zoals andere gebruikers van de binnenstad (Teller & Reutterer, 2008).

2.4 Topophilia en topophobia

De waardering van plekken speelt bij het maken van keuzes een belangrijke rol, want de waardering geeft weer hoe de persoon de plek beleeft. Aan de hand van de beleving kiest de persoon ervoor om de plek opnieuw te bezoeken of juist niet. Sommige plekken worden als afstotend ervaren en andere als aantrekkelijk. De humanistische geograaf Tuan introduceerde in 1979 de begrippen 'topophilia' en 'topophobia'.

Topophilia is de Griekse vertaling van de liefde van een individu voor een bepaalde plek. De liefde voor de plek kan ontstaan door herhaalde prettige ervaringen met de plek, spirituele of familiale banden met de plek of een dagelijkse routine waarbij de persoon in aanraking komt met de plek. Zoals een dagelijkse route van werk naar huis. Door deze fijne ervaringen en herinneringen kan een persoon een emotionele band creëren met een bepaalde plek (Holloway & Hubbard, 2001). Topophilia zijn plekken waarmee je bekend en vertrouwd mee bent en waar jij je op je gemak en veilig voelt (Gale et al, 1990).

Het antoniem van topophilia is topophobia wat de angst betekent van een individu voor een bepaalde plek. Deze plekken roepen emoties op als angst, ongemakkelijkheid en bezorgdheid op. Deze emoties worden vaak geassocieerd met onbekende plekken, plaatsen waar iemand niet bekend is en dus het gevoel heeft dat hij er niet thuis hoort. Tuan omschrijft meerdere facetten die angstgevoelens kunnen op wekken in de stad, namelijk lawaai, vreemde mensen en de complexiteit van de stad (Holloway & Hubbard, 2001).

Volgens Tuan kan het chaotische lawaai in de stad zowel een bron voor angst als een bron voor opwinding zijn. Roepende en schreeuwende mensen, mobiele telefoons, muziek, het geluid van verkeer, verkopers, drillboren, alarmen en sirenes zijn voorbeelden van stadsgeluiden. Politie-sirenes kunnen bijvoorbeeld de angst voor criminaliteit oproepen en het geluid van verkeer kan een constante bron voor frustratie vormen (Holloway & Hubbard, 2001).

De angst voor andere mensen kan ontstaan omdat zij onbekend zijn en omdat zij je eventueel iets kunnen aandoen. Hangjongeren, mensen van etnische minderheden en bedelaars roepen vaak angstgevoelens op bij mensen. In het kader van angst voor andere mensen is *territoriality* een concept wat genoemd moet worden (Holloway & Hubbard, 2001). Territoriality staat voor het besef dat sommige gebieden aan bepaalde mensen toebehoren en dat deze gebieden dus niet toebehoren tot andere mensen. Dit heeft als

gevolg dat mensen die niet tot het gebied toebehoren, zich onveilig voelen wanneer zij zich begeven in een andermans territorium (Holloway & Hubbard, 2001).

Als laatste noemt Tuan de vorming van angstgevoelens door de complexiteit van de stad. Ondanks het feit dat de persoon de stad misschien goed kent, voelt een persoon zich niet overal thuis. In delen van de stad is het gemakkelijk om te verdwalen, wat angstgevoelens kan oproepen. Naarmate een persoon meer bekend is in een stad zal dit echter minder voorkomen (Holloway & Hubbard, 2001).

2.5 Studenten in de stad

Er is niet veel wetenschappelijke literatuur geschreven over specifiek studenten. Een aantal onderzoekers maken een uitzondering hierop. In deze paragraaf wordt een overzicht geven van de literatuur over studenten in de stad.

Smith & Holt (2007) gaan in hun artikel in op de relatie tussen studenten en de stedelijke verandering in Groot-Brittannië. Zij benaderen gentrification, het opwaarderen van een buurt op sociaal, cultureel en economisch vlak, vanuit een levensloop perspectief. De geschreven literatuur over gentrification neemt namelijk niet de ervaringen van jongeren en studenten in beschouwing, ondanks het feit dat jongeren vaak een belangrijke rol hebben gespeeld in het herdefiniëren, veranderen van imago en herontwerpen van stedelijke ruimten (Smith & Holt, 2007). Studenten nemen namelijk een esthetisch en cultureel kapitaal met zich mee naar de buurt wat de huizenprijzen helpt te verhogen. Dit heeft uiteindelijk als gevolg dat de buurt zowel sociaal als fysiek wordt opgewaardeerd (Hubbard, 2009).

Ondanks het feit dat er in deze literatuur wordt ingegaan op het wonen van studenten in de stad, geeft dit wel aan dat de invloed van studenten op het dagelijkse leven in de stad bepalend is. Studenten hebben namelijk veel vrije tijd, een besteedbaar inkomen en een levensstijl waarin ze nieuwe ervaringen willen opdoen (Bourdieu & Passeron, 1979). Ook hebben studenten voortdurende nieuwe gewoontes en gebruiken. Daarnaast komen zij vaak op gemeenschappelijke plekken en ruimtes, zoals universiteitsgebouwen en studentensociëteiten (Bourdieu & Passeron, 1979). Chatterton (1999) gaat in op het activiteitenpatroon van studenten gedurende de avond en nacht in de Britse stad Bristol. Ondanks het feit dat deze thesis zich focust op de dag, is het onderzoek van Chatterton toch op verschillende vlakken relevant.

Het studentenleven speelt zich niet alleen af in universiteitsgebouwen of bij andere studenten accommodaties, maar de hele stad wordt beïnvloed door de aanwezigheid van studenten. Zij bezoeken namelijk veel cafés, clubs, bioscopen, muziek podia, exposities, enzovoort (Hopkins, 2010). Studenten dragen namelijk veel bij aan de stedelijk culturele vitaliteit van een stad door het uitgaanspatroon en de eigen productie aan culturele activiteiten (Chatterton, 1999). Zo ontstaat er de studenteninfrastructuur waarin commerciële ondernemingen zich specifiek richten op studenten. Door het gebruik van deze infrastructuur is het voor de student mogelijk om zich als een aparte groep binnen de stad te identificeren, namelijk als de groep "student". Binnen deze identificatie maakt de student ook een ontwikkeling door. Chatterton (1999) verklaart dit als gevolg van het proces

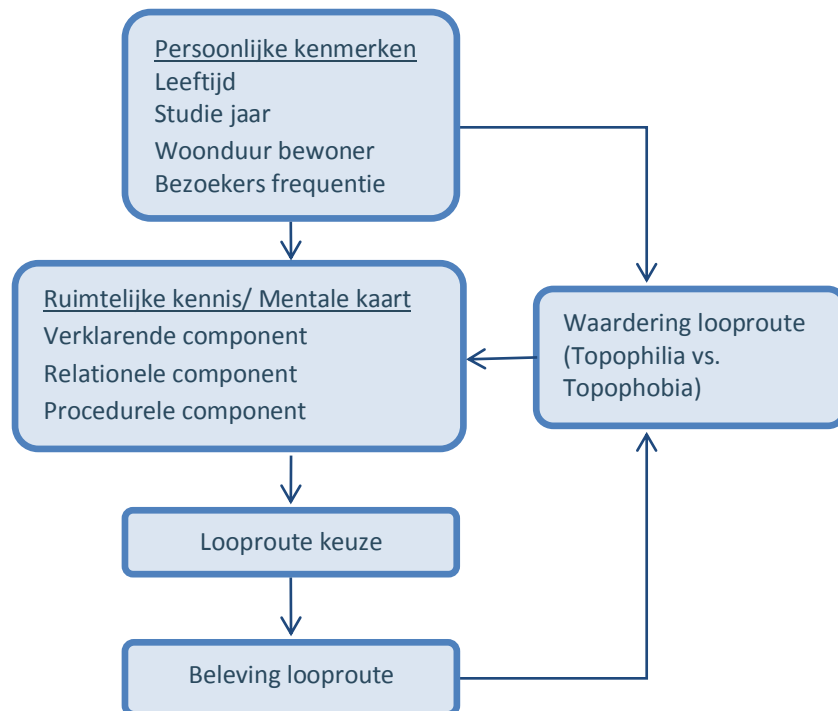
“maturation and development”, oftewel het volwassen worden en de ontwikkeling van de eigen persoon. Hierbij maakt de oudere student zich los van het stereotype activiteitenpatroon waarmee, vooral eerstejaars studenten, zich mee identificeren (Chatterton, 1999). Ouderejaars studenten verfijnen hun individuele en collectieve sociale en culturele identiteit. Ze maken zich los van erbij te horen bij “mensen zoals wij”. Deze ontwikkeling heeft mede te maken met het feit dat in Groot-Brittannië studenten in hun eerste jaar op een campus wonen en daarna verhuizen naar private huurwoningen (Smith & Holt, 2007). Hieruit kan worden opgemaakt dat studenten zich ontwikkelen in de loop der jaren en op zoek gaan naar nieuwe, onbekende en niet vertrouwde plekken. Het activiteitenpatroon van de student verandert, waarbij studenten niet meer naar plekken gaan die per definitie voor studenten bedoeld zijn.

Het is nu de vraag of het proces van “maturation and development” ook terug te zien is in de looproutes van studenten aangezien zij de stad in de loop der jaren beter leren kennen, anders gaan gebruiken en beleven. Wanneer ouderejaars studenten andere plekken gaan bezoeken dan in hun eerste jaar, is dit dan ook terug te zien in hun looproutes?

Over hoe studenten stedelijke ruimtes beleven is zeer beperkt besproken in de literatuur. Modly (2009) maakt hierop een uitzondering. Zij gaat in haar artikel in op de sense of place van studenten. Hierbij kijkt zij naar de “geography of fear” van studenten. Ze heeft probeerd aan te tonen dat misdaad niet de enige oorzaak van angst is. Uit haar onderzoek is gebleken dat onbekende gebieden die worden gekenmerkt door fysieke verloedering of door personen waarbij zij zich niet bij thuis voelen bij studenten angstgevoelens oproepen. Het concept van territoriality, zoals besproken in de voorgaande paragraaf, is bij studenten ook van toepassing. Deze angstgevoelens die hieruit voortkomen zijn niet altijd terecht, want er is niet altijd sprake van gevaar (Modly, 2009). In deze thesis wordt er ook gekeken naar de samenhang tussen onbekende gebieden en het gevoel van veiligheid. Het is de vraag of studenten hun keuzes in looproutes laten beïnvloeden door angstgevoelens in minder bekende gebieden.

2.7 Conceptueel model

De wetenschappelijke literatuur over het onderwerp looproutes in binnensteden wordt in deze paragraaf samengevat in een conceptueel model.



Persoonlijke kenmerken

De persoonlijke kenmerken die in thesis centraal staan zijn; leeftijd, studie jaar en de woonduur in Utrecht. Er is gekozen voor deze persoonlijke kenmerken omdat de focus ligt op studenten in dit onderzoek. Door de leeftijd, studie jaar en woonduur te onderzoeken is het mogelijk om een onderscheid te maken tussen eerstejaars en ouderejaars studenten.

In dit conceptueel model zijn de persoonlijke kenmerken de onafhankelijke variabele. De andere variabelen zijn allemaal afhankelijke variabelen, want deze worden direct of indirect bepaald door de persoonlijk kenmerken. De ruimtelijke kennis van de persoon wordt door herhaalde ervaringen met de omgeving opgebouwd (Gale et al, 1990). Hoelang de persoon in Utrecht woont en het aantal keren dat hij de binnenstad bezoekt speelt hierbij een belangrijke rol. De woonduur in Utrecht hangt samen met de leeftijd en het studiejaar van de student. De pijl tussen de persoonlijke kenmerken en ruimtelijke kennis staat voor het verband tussen de twee variabelen. De persoonlijk kenmerken bepalen de ruimtelijke kennis van de persoon.

Ruimtelijke kennis/mentale kaart

De ruimtelijke kennis wordt opgebouwd uit drie componenten, de verklarende, de relationele en de procedurele. Zoals hierboven beschreven wordt, wordt de ontwikkeling van deze componenten bepaald door de persoonlijk kenmerken. De mate waarin deze componenten ontwikkeld zijn heeft invloed op hoe de looproute van de persoon wordt opgebouwd. Op deze ruimtelijke kennis worden namelijk keuzes gebaseerd (Hoogendoorn &

Bovy, 2004). De ruimtelijke kennis die het individu verwerft wordt opgeslagen in de mentale kaart. Daarom vallen deze twee concepten onder één variabele. De mentale kaart geeft weer hoe goed de persoon de omgeving kent en hoe hij deze kennis toepast in zijn routevorming. De mentale kaart kan altijd veranderen. Vandaar dat de waardering van de gelopen looproute wordt teruggekoppeld naar de mentale kaart.

Looproute keuze

De invloed van de ruimtelijke kennis op de looproute keuzes is terug te zien in alle drie de componenten. Het gebruik van het stratennetwerk wordt bijvoorbeeld bepaald door de verklarende component. Wanneer mensen beter bekend zijn met de omgeving maken zij gebruik van een groter netwerk van straten, dan degene die minder bekend zijn (Kemperman et al, 2009). De relationele component staat voor de ruimtelijke kennis van de fysieke en sociale omgevingsfactoren van de looproute. Een voorbeeld van de invloed van een omgevingskenmerk op de looproute keuze is dat woonhuizen voetgangersgedrag niet stimuleren (Foltâte & Piombini, 2007). Tot slot, de procedurele component beïnvloedt of de persoon zich laat lijden door routines of dat hij spontane keuzes maakt tijdens zijn looproute.

De gemaakte keuzes samen vormen één looproute. Tijdens het lopen van deze route beleeft de student de stedelijke ruimte. De pijl tussen de looproute keuze en de beleving van de looproute geeft die verband weer.

Beleving looproute

Wanneer de persoon door de binnenstad loopt doet hij ervaringen op. Deze ervaringen kunnen positieve of negatieve emoties oproepen. Deze emoties geven de beleving van de stedelijke ruimte weer. Een gevoel van onveiligheid door de aanwezigheid van graffiti en straatvuil is hiervan een voorbeeld (Holloway & Hubbard, 2001). De ervaringen die zijn opgedaan in de route zullen in de toekomst de looproute keuzes beïnvloeden. Deze ervaringen komen terug in de waardering van de looproute.

Waardering looproute

De waardering van plekken speelt bij het maken van looproute keuzes een belangrijke rol, want de waardering geeft weer hoe de persoon de plek beleeft. Aan de hand van de beleving kiest de persoon ervoor om de plek opnieuw te bezoeken of juist niet. In de praktijk betekent dat wanneer de student een straat als ongezellig ervaart en dus negatief waardeert, dit wordt opgeslagen in de mentale kaart. In het vervolg zal de student een andere route nemen die hij wel als positief heeft ervaren. Er ontstaat dus een cirkel waarbij een ruimtelijke keuze gebaseerd is op de mentale kaart, die op zijn beurt gebaseerd is op eerdere positieve of negatieve confrontaties met diezelfde ruimte.

2.8 Conclusie

De conclusie van dit hoofdstuk is dat er veel wetenschappelijke literatuur is geschreven over ruimtelijke kennis, looproute keuzes en de beleving van de ruimtelijke omgeving. De literatuur over de doelgroep, studenten, is beperkt en dan voornamelijk in combinatie met hun looproutes en motivaties in keuzes in de looproutes. De probleemstelling die in deze thesis centraal staat is als volgt: “Door welke factoren worden de keuzes in looproutes door de binnenstad van Utrecht en de beleving ervan beïnvloed en in hoeverre verschillen de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten van elkaar?”

Ondanks de beperkingen in de literatuur zijn er een aantal verwachtingen voor de uitkomsten van dit onderzoek naar de vraag hoe Utrechtse studenten hun binnenstad beleven en hoe hun looproutes door het centrum hierdoor worden beïnvloed. De hypothesen die hieronder worden besproken zullen zowel in de analyse van de mentale kaarten als in de analyse van de walk alongs aan bod komen.

De **eerste** hypothese is dat de ruimtelijke kennis van de Utrechtse binnenstad bij de ouderejaars studenten verder ontwikkeld zal zijn dan bij de eerstejaars studenten. De ruimtelijke kennis komt namelijk tot stand door herhaalde ervaringen met die omgeving (Gale et al, 1990). Aangezien ouderejaars studenten een langere periode in Utrecht wonen en dus waarschijnlijk meer ervaringen hebben met de stad, wordt er verwacht dat zij een meer gedetailleerde mentale kaart hebben van de binnenstad. Dit zou betekenen dat de woontuur in Utrecht en bezoekersfrequentie samenhangen met de gedetailleerdheid van de mentale kaart. De leeftijd en het studiejaar staan in verband met de woontuur van de student.

De **tweede** hypothese is dat ouderejaars studenten gebruik maken van een groter stratennetwerk dan eerstejaars studenten, die voornamelijk routes zullen nemen door de hoofdstraten. Mensen die beter bekend zijn met de omgeving maken gebruik van een groter netwerk van straten, dan degene die minder bekend zijn. Zij maken over het algemeen alleen gebruik van de hoofdwinkelstraten (Kemperman et al, 2009).

Zoals in het conceptueel model is afgebeeld, is de ruimtelijke kennis bepalend voor de looproute keuzes die de respondent maakt. De derde en vierde hypothese is hierop gebaseerd. De relationele component van de ruimtelijke kennis staat voor de fysieke en sociale omgevingskenmerken. De **derde** hypothese is als volgt; fysieke omgevingskenmerken, zoals architectuur, ontwerp van de openbare ruimte en het onderhoud van de openbare ruimte, hebben invloed op de keuzes die de persoon maakt in de routevorming. Wanneer de gebouwde omgeving historische karakteristieken bezit en de inrichting van de openbare ruimte goed ontworpen en verzorgd is trekt dit voetgangers aan om een winkelstraat in te lopen. Een sociaal kenmerk is dat mensen zeer gevoelig zijn voor voetgangersstromen en hebben vaak de neiging om anderen te volgen, met name in onbekende gebieden (Zacharias, 2001a). Hier is de **vierde** hypothese op gebaseerd. Eerstejaars studenten zullen vaker de neiging voelen om voetgangersstromen te volgen.

De mate van bekendheid is bepalend voor hoe de persoon zijn looproute opbouwt (Hoogendoorn & Bovy, 2004). De **vijfde** hypothese is dat ouderejaars studenten hun beslissingen van tevoren en tijdens de route meer zullen baseren op de procedurele kennis

die is opgeslagen in de mentale kaart. Eerstejaars studenten daarentegen funderen hun beslissingen op visuele informatie ter plekke, omdat hun mentale kaart minder compleet is. Dit heeft als gevolg dat eerstejaars studenten tijdens hun route meer spontane beslissingen nemen. Waarbij ouderejaars studenten vaker in routines zullen vervallen en zich minder laten beïnvloeden in hun beslissingen door de ruimtelijke omgeving op dat moment.

De **zesde** hypothese is dat studenten zich eerder onveilig voelen in onbekende gebieden die vervallen zijn of waar mensen rondlopen waar zij zich niet bij thuis voelen (Modly, 2009). Fysiek verval en territoriality hebben bij studenten invloed op de angstgevoelens in onbekende gebieden. Dit zou betekenen dat eerstejaars studenten zich op meerdere plekken onveilig zullen voelen, omdat zij minder bekend zijn met de binnenstad van Utrecht dan ouderejaars studenten.

Tot slot, uit de literatuur over de waardering van locaties blijkt dat door herhaalde fijne ervaringen met een plek, bijvoorbeeld door een dagelijkse routine, een persoon een emotionele band kan creëren met een bepaalde plek (Holloway & Hubbard, 2001). Daarom is de **zevende** hypothese dat ouderejaars studenten met meerdere plekken een emotioneel band zullen hebben, omdat zij waarschijnlijk vaker de binnenstad hebben bezocht dan eerstejaars studenten. Echter, eerstejaars studenten zullen tijdens de looproute met meer plekken een gevoel van angst, bezorgdheid en ongemakkelijkheid hebben, omdat deze gevoelens vaak geassocieerd worden met onbekende plekken.

Het onderzoek dat wordt uitgevoerd in deze thesis moet laten blijken of de beschreven hypothesen overeenkomen met de werkelijkheid. De eerste drie hypothesen zullen in het analyse hoofdstuk van de mentale kaarten aan bod komen. De overige hypothesen worden in de analyse van de walk alongs besproken. Hieruit zal blijken over de veronderstellingen worden verworpen of juist niet.

3. Methodologie

Naast de literatuurstudie wordt er een empirisch onderzoek uitgevoerd naar de beleving van Utrechtse studenten van looproutes in hun binnenstad. Het empirisch onderzoek bestaat uit een aantal methodes, te weten mental mapping, walk alongs en fotografie. In dit hoofdstuk wordt de theorie achter de onderzoeksmethode, de operationalisering en de analyse van de onderzoeksmethode uiteengezet. Ook wordt er gekeken naar de samenhang tussen de verschillende methodes. Maar als eerste wordt de onderzoekslocatie, de binnenstad van Utrecht, en de onderzoeksgroep, studenten in Utrecht, gedetailleerd beschreven.

3.1 Onderzoekslocatie; binnenstad van Utrecht

Het empirisch onderzoek zal worden afgenomen in de binnenstad van Utrecht. De binnenstad is onder te verdelen in buurten. De binnenstad is onder te verdelen in een paar buurten, namelijk de Centrale oude stad, de Zuidelijke oude stad, ook wel het museumkwartier genoemd, en Hoog Catharijne. Onder de centrale oude stad valt het gebied rondom de Elisabethstraat, Janskerkhof, Neude, Lucas Bolwerk en Nobelstraat. Straten in de Zuidelijke oude stad zijn Lepelenburg, Oudegracht, Nieuwegracht, Lange Nieuwstraat, Ledig Erf, Geertebuurt, Springweg, Mariaplaats en Domplein. Deze buurten vormen het bruisende winkelhart van Utrecht (Gemeente Utrecht, 2011).

Figuur 3.1: Kaart binnenstad Utrecht met verdeling buurten, 2011



(Bron: Gemeente Utrecht, 2011)

Het winkelwandelgebied met name gevestigd in het eeuwenoude centrum van Utrecht. De historie is volop aanwezig in de inrichting van de openbare ruimte. Dit historische uiterlijk is dan ook één van de belangrijkste karakteristieken die het winkelgebied rijk is (Gemeente Utrecht, 2009).

Een andere belangrijke karakteristiek van de binnenstad is de centrumfunctie van het gebied, zowel stedelijk en regionaal maar ook bovenregionaal en nationaal. Gemiddeld bezoeken 100.000 mensen op één dag de binnenstad om er te werken, te winkelen, uit te gaan, onderwijs te volgen en cultuur op te snuiven (Gemeente Utrecht, 2003). De centrale ligging van de stad speelt hierbij een belangrijke rol, maar ook de kwaliteit en de mix van voorzieningen draagt hieraan bij. De mix bestaat uit kleinschalige en veelal hoogwaardige winkels, grootwinkel- en filiaalbedrijven, warenhuizen, horeca, restaurants, disco's, evenementen, monumenten en culturele instellingen en organisaties. In 2011 telde de binnenstad 756 winkelvestigingen waarvan 107 voor dagelijkse boodschappen en 649 voor niet-dagelijkse boodschappen. Het accent ligt in de binnenstad voornamelijk op de niet-dagelijkse boodschappen (WPM groep, 2011). In het winkelcentrum Hoog Catharijne, het grootste planmatig opgezette deel van het kernwinkelgebied tussen het centraal station en de oude binnenstad, is ongeveer een derde van het winkelaanbod gevestigd. Het winkelcentrum maakt ook deel uit van winkelwandelgebied van Utrecht en daarom is Hoog Catharijne ook onderdeel van de onderzoekslocatie (Gemeente Utrecht, 2005). De beoordeling van sfeer en uitstraling van Hoog Catharijne verschilt sterk met die met de oude binnenstad. Het is namelijk een overdekt winkelcentrum met een onoverzichtelijk fysieke structuur, lage plafonds en weinig ramen.

Deze locatie is daarom interessant om in het onderzoek te betrekken. Over het algemeen beoordelen de inwoners van Utrecht het winkelwandelgebied positief (Gemeente Utrecht, 2005). Het is nu de vraag of specifiek de studenten dit ook vinden.

3.2 Onderzoeksgroep; Studenten in Utrecht

De onderzoeksgroep in dit onderzoek zijn de studenten die in Utrecht wonen. De onderzoeksgroep wordt opgesplitst in twee subgroepen, namelijk de eerstejaarsstudenten en de ouderejaars studenten. Onder de eerstejaarsstudenten vallen de studenten die nu één jaar in Utrecht wonen en studeren. De ouderejaars studenten groep bestaat uit tweede- tot zesdejaars studenten. Het is echter een vereiste dat deze studenten ook dit aantal jaren in Utrecht wonen. Het is tevens noodzakelijk dat deze respondenten pas in Utrecht zijn gaan wonen tijdens de studie. Anders zijn de periodes waarin de ruimtelijke kennis van de stad kan worden ontwikkeld bij de student niet gelijk aan het aantal studie jaren. Er is gekozen voor dit onderscheid om te onderzoeken in welke mate van bekendheid invloed heeft op de looproute keuze en de beleving ervan.

In 2011 studeerde 60.031 studenten aan de hogeschool en universiteit in Utrecht. Hiervan is 55% vrouw (CBS statline, 2012). Volgens de bevolkingmeting uit 2010 is gebleken dat er globaal 25.000 studenten in Utrecht wonen (Gemeente Utrecht, 2010). Omdat de omvang van dit onderzoek zich niet leent om de gehele studenten populatie van Utrecht te benaderen, wordt er een steekproef getrokken. De steekproef is slechts een gedeelte van de populatie, vandaar dat het van belang is om naar de representativiteit van de steekproef te kijken. De representativiteit van de steekproef verwijst naar de mate waarin de steekproef een goede afspiegeling vormt van de populatie (Baarda & de Goede, 2006). Het bepalen van de steekproefgrootte is volgens Schreuder Peters (2000) niet meer dan een 'educated guess'.

De steekproef moet wel voldoende groot zijn in verband met de betrouwbaarheid en generaliseerbaarheid van de onderzoeksresultaten. Over het algemeen geldt hoe groter de steekproef, hoe representatiever de uitkomsten (Bryman, 2008).

De steekproefomvang van dit onderzoek bestaat uit 76 respondenten, waarvan 46% mannen en 54% vrouwen. Deze verhouding komt bijna overeen met die van de onderzoekspopulatie. Een groter aantal respondenten zou betrouwbaarder zijn, maar vanwege tijdsbeperking kunnen er niet meer enquêtes worden afgenomen. De steekproef zal aselect worden afgenomen, omdat dit de beste manier is om een representatieve steekproef te krijgen (Baarda & de Goede, 2006). Dit zal gebeuren door aselect mensen aan te spreken en groepvorming te voorkomen. Daarnaast worden de enquêtes op verschillende locaties, in de Uithof en in de binnenstad, afgenomen wat tevens voor meer variaties zorgt in de steekproef. Om de verhouding tussen man en vrouw overeen te laten stemmen met die van de populatie zullen er meer vrouwen dan mannen worden gevraagd om mee te doen aan het onderzoek.

3.3 Onderzoeksmethoden

In deze paragraaf wordt de methodische karakterisering van het onderzoek besproken. Daarna worden de theorieën achter de gebruikte onderzoeksmethoden behandeld en tot slot wordt de operationalisering van de onderzoeksmethoden uiteengezet.

3.3.1 De methodische karakterisering van het onderzoek

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen wordt de kennis uit de theorie gecombineerd met het veldwerk uit de praktijk. In deze thesis is gekozen voor zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve onderzoeksmethode, namelijk de mental mapping methode en de walk along methode ondersteund door fotografie.

Baarda & De Goede (2006) maken een onderscheid tussen een exploratief onderzoek en een toetsingsonderzoek. Bij exploratief onderzoek is er geen theorie of scherp geformuleerde hypothese voorhanden. Het onderzoek is vooral gericht op het ontwikkelen hiervan. Er wordt tevens getracht antwoord te geven op verschil en/of samenhang van de onderzoeksvragen. Een toetsingsonderzoek is daarentegen een type onderzoek waarbij je vooraf hypothesen formuleert die zijn afgeleid uit de theorie en die hypothesen confronteert met de empirie (Baarda & De Goede, 2006). In deze thesis zal een toetsingsonderzoek worden uitgevoerd, omdat de literatuurstudie veelal beschrijvend van aard is en er in de conclusies van de literatuurstudies meerdere veronderstellingen zijn opgesteld. Echter, gezien de geringe omvang van bestaand onderzoek naar de looproute keuzes van studenten en de beleving ervan zal het onderzoek ook een exploratief karakter hebben

3.4 Theorie 'mental mapping' methode

In het literatuuronderzoek is uitgelegd wat een mentale kaart is, maar niet de wijze waarop de mentale kaart als onderzoeksmethode wordt toegepast. De mentale kaart geeft weer wat voor perceptie een persoon van een omgeving heeft. Deze perceptie wordt gevormd uit informatie die de persoon waarneemt via zijn zintuigen. Het brein selecteert allereerst welke informatie wordt waargenomen, want het is onmogelijk om alle indrukken van de ruimtelijke

omgeving op te slaan. De cognitieve structuren bepalen hoe de geselecteerde waarnemingen worden opgeslagen in het brein. De cognitieve structuren worden bepaald door de opvoeding, de cultuur, het geslacht en de normen en waarden van de persoon. Het eindproduct van deze selectie is de mentale representatie van de ruimtelijke omgeving, oftewel de mentale kaart.

Naast het direct waarnemen van informatie, wordt er ook informatie indirect waargenomen die wordt opgeslagen in de mentale kaart. Namelijk via televisie, kaarten, atlanten, schilderijen en verhalen van anderen (Holloway & Hubbard, 2001).

'Mental mapping' wordt traditioneel ingezet om ruimtelijke cognitie te onderzoeken. Ruimtelijke cognitie is de capaciteit om de ruimtelijke informatie te ontdekken, mentaal te verwerken en te gebruiken (Soini, 2001). De mentale kaart wordt doorgaans gebruikt voor het beschrijven van plaatsen en routes of voor het aanvullen van verbale omschrijvingen van ruimtes. De focus in de analyse van de mentale kaart kan liggen op de elementen waaruit mensen mentaal grote geografische ruimtes organiseren of op ruimtelijke voorkeuren. De elementen, die essentieel zijn voor de fysieke vormen van de stad, zijn in deze thesis de elementen die door Lynch worden beschreven. Paths, edges, nodes, landmarks en districts. De elementen kunnen zowel topologisch (de relatieve locatie) als metrisch (de precieze locatie) worden geanalyseerd (Soini, 2001).

Ruimtelijke kennis is een complex concept om te meten, omdat het erg subjectief is. Als iemand zegt dat hij zeer bekend is met de omgeving, hoeft dit niet te betekenen dat hij de over de juiste kennis beschikt (Gale et al, 1990).

Er zijn verschillende manieren om de ruimtelijke kennis te meten, namelijk aan de hand van zelfevaluatie of het observeren van acties en gedrag van individuen (Gale et al, 1990). Ruimtelijke kennis kan ook worden gemeten door de respondent te vragen om afstand tussen twee bekende oriëntatiepunten te schatten, fysieke kenmerken te herkennen op luchtfoto's, verbaal een route te omschrijven, locaties aan te wijzen op een basiskaart, een model te bouwen van het gebied, om de weg te vinden langs de route of een sketch map te maken van de omgeving (Kitchin, 1996). In dit onderzoek wordt de 'mental mapping' methode ingezet om de ruimtelijke kennis van de Utrechtse binnenstad te onderzoeken. Respondenten worden dus gevraagd om een sketch map te maken van het centrum.

Bekendheid met de binnenstad van Utrecht is een belangrijk begrip in dit onderzoek, omdat uit het literatuur onderzoek is gebleken dat de mate van bekendheid sterk bepalend is voor de looproute keuze. Uit de compleetheit van de kaart en het aantal juiste elementen kan worden afgeleid in hoeverre de respondent bekend is met de binnenstad van Utrecht. Uit de literatuur blijkt dat bij mensen die meer bekend zijn met de omgeving de mentale kaart tevens meer gedetailleerd is (Golledge & Stimson, 1997). Dit houdt onder anderen in dat er meer tweede en derde rangs landmarks op de kaart worden getekend (Golledge et al, 1984). Via geschetste kaarten en verbale omschrijvingen van plaatsen is het mogelijk om deze mentale kaart te onderzoeken (Golledge, 1997).

In dit onderzoek zal de respondent worden gevraagd een plattegrond van Utrecht uit te tekenen, een zogenaamde 'sketch map'. Het is de bedoeling dat de respondent de plattegrond zo gedetailleerd mogelijk tekent. Elementen die de plattegrond compleet maken

zijn bijvoorbeeld straten, kruispunten, gebouwen en namen daarvan. Billingham & Weghorst (1995) hebben onderzoek gedaan naar de validiteit van sketch maps als instrument voor het meten van de mentale kaart. Uit dit onderzoek is gebleken dat er een hoge positieve correlatie bestaat tussen de wereldkennis, ruimtelijke oriëntatievermogen en de precisie van de sketch map.

Volgens Golledge & Stimson (1997) geeft een plattegrond echter niet weer hoe het individu de omgeving beleeft. Een kaart geeft namelijk niet de geur, geluid en gevoel weer. Tevens worden andere gebruikers van de ruimte ook niet weergegeven in de kaart, terwijl zij wel een belangrijke rol spelen in de beleving van de looproute. Daarnaast moet niet vergeten worden dat niet iedereen even goed kan tekenen. Dus de sketch map geeft niet altijd een representatief beeld weer (Holloway & Hubbard, 2001; Passini, 1984). Omdat de 'mental mapping' methode niet voldoende is om de onderzoeksvragen te beantwoorden zullen er ook walk alongs worden uitgevoerd. Deze methode wordt in paragraaf 3.5 nader toegelicht.

3.4.1 Operationalisering 'mental map' methode

In dit onderzoek worden de studenten gevraagd om een sketch map te tekenen van de Utrechtse binnenstad (bijlage 1). In totaal worden 76 studenten gevraagd om de enquête in te vullen, die bestaat uit een sketch map van Utrecht, meerdere vragen over persoonlijke kenmerken en het tekenen van de meest gelopen route in een kaart van Utrecht (zie bijlage 1).

In dit onderdeel van het veldwerk wordt er in de steekproef geen onderscheid gemaakt in eerstejaars en ouderejaars studenten. In de enquête worden wel vragen gesteld die de persoonlijke kenmerken van de respondent weergeven, waardoor het naderhand mogelijk is om de verdeling te maken. Vervolgens kan er worden gekeken of er een verband bestaat tussen de persoonlijke gegevens en de inhoud van de getekende mentale kaart. De vragen in de enquête gaan in op; geslacht, leeftijd, jaar studie, woonduur, doel van bezoek en bezoekfrequentie binnenstad (tabel 3.1).

Het laatste onderdeel van de enquête bestaat uit een kaart waarop de respondent zijn meest gelopen route moet intekenen. Deze informatie is nodig om zowel de routes tussen eerste en ouderejaars studenten te kunnen vergelijken als om de walk alongs te kunnen voorbereiden.

De enquêtes zullen worden afgenomen op plekken waar veel studenten komen, zoals bij collegezalen, de kantine of de universiteit bibliotheek in de Uithof.

3.4.2 Analyse mentale maps

Het doel van het afnemen van de mentale kaarten is om te achterhalen in hoeverre eerstejaars en ouderejaars studenten verschillen in hun kennis van de Utrechtse binnenstad. De mate van familiariteit wordt gemeten door het aantal elementen te tellen die zijn getekend op de mentale kaart. Het nu de vraag of ouderejaars studenten een completere kaart en dus meer elementen hebben getekend dan eerstejaars studenten.

Door het aantal aanwezige elementen te tellen worden de mentale kaarten geanalyseerd. Op het eerste gezicht lijkt dit een simpele methode om te kaarten te analyseren, maar uit eerdere onderzoeken is gebleken dat het erg subjectief is omdat de getekende elementen bij meerdere elementtypes past. Bijvoorbeeld, het Janskerkhof kan zowel gezien worden als district als node (Jenkins & Wamsley, 1993). Daarom wordt in dit onderzoek gekeken naar de getekende elementen apart, maar ook naar alle elementen samen opgeteld. In tabel 3.1 zijn mogelijke voorbeelden gegeven van elementen uit de Utrechtse binnenstad.

Tabel 3.1: Voorbeelden van de elementen in Utrecht.

Paths	Nodes	Landmarks	Districts	Edges
Oudegracht	Vredenburg	Dom	Hoog Catharijne	Busbaan Centrum
Nieuwgracht	Neude	Stadhuis	Domplein	Catharijnesingel
Steenweg	't Wed	Neudeflat	Ledig Erf	Maliesingel
Oudkerkhof	Mariaplaats	Station	Janskerkhof	Werkplaats tussen
Twijnstraat	Janskerkhof	Postkantoor	Lucasbolwerk	Centrum - station
Voortstraat	Lucasbolwerk	Schouwburg	Mariaplaats	Hoog Catharijne
Zadelstraat	Stadhuisplein	Winkel van Sinkel	Vredenburg	

De meeste gelopen route, het derde onderdeel van enquête, moet aangeven in welke mate de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten daadwerkelijk verschillen. Aan de hand van deze route wordt de respondent geselecteerd voor de walk along.

Tabel 3.2: Variabelen enquête looproutes, 2011

Variabelen	Codering	Meetschaal
1. Geslacht	1: man 2: vrouw	Binair
2. Leeftijd		Ratio
3. Jaar studie		Ratio
5. Woonduur Utrecht		Ratio
6. Aantal keren bezoek binnenstad	1. Minder dan 1 maal per week 2. 1 maal per week 3. Meerdere malen per week 4. 1 maal per maand 5. Minder dan 1 maal per maand	Interval/ratio
7. Doel bezoek binnenstad	1: Dagelijkse boodschappen 2: Shoppen 3: Cultuur & entertainment 4: Eten & drinken 5: Sporten 6: Anders	Categoriaal
8. stellingen	1: Helemaal mee oneens 2: Mee oneens 3: Neutraal 4: Mee eens 5: Helemaal mee eens	Ordinaal

3.5 Theorie 'walk-along' methode en fotografie

In tegenstelling tot de mental mapping methode, is de go-along methode een betrekkelijk nieuwe methode voor empirisch onderzoek. De go-along methode is een vorm van kwalitatief onderzoek waarbij de onderzoeker in de dagelijkse omgeving van de respondent mee loopt en tegelijkertijd een diepte-interview afneemt. De intentie van deze methode is om de motivatie voor ruimtelijk gedrag en de betekenisgeving van de ruimte te achterhalen (Pink, 2008). De go-along kan worden uitgevoerd als een 'walk-along', waarbij de onderzoeker mee loopt, maar ook als een 'ride-along' waarbij de onderzoeker mee rijdt in een auto (Carpiano, 2009). De eerste vorm -de go-along- zal in dit onderzoek worden uitgevoerd, omdat de binnenstad van Utrecht grotendeels een wandelgebied is. Er is voor dit type onderzoek gekozen omdat direct de beleving van de looproute kan worden vastgelegd aan de hand van interviewvragen.

Door middel van het stellen van vragen en te observeren, is de onderzoeker in staat om ervaringen, interpretaties en praktijken van de respondent in de ruimtelijke context te onderzoeken. Doordat de onderzoeker meeloopt in de dagelijkse omgeving krijgt hij de beleving van de omgeving zelf gelijk mee, waardoor hij de beleving van de respondent beter zelf kan begrijpen (Carpiano, 2009). Hiermee wordt het interview gecombineerd met participerende observatie, want de interviewer stelt zich op als waarnemer en neemt tevens deel aan de activiteit (Bryman, 2008).

Binnen de sociale en ruimtelijke wetenschappen is de walk-along methode een goed onderzoeksinstrument om de interactie tussen het individu en de fysieke, sociale en mentale dimensies van plaats en ruimte te onderzoeken, omdat de onderzoeker vragen stelt in de specifieke actieve omgeving (Cummis et al, 2007; Carpiano, 2009). Dit betekent dat de onderzoeker ter plekke vragen kan stellen als hij merkt dat de respondent reageert op fysieke of sociale omgevingskenmerken, zoals op een straatverkoper. Ook geeft de walk-along relationele perspectieven weer hoe de ruimte als context dient voor individuele en groepshandelingen, het creëren van sociale types en sociale vormen. Bijvoorbeeld bij het creëren van het concept territorialiteitsbeginsel (Carpiano, 2009).

Kusenbach (2003) omschrijft in haar artikel vijf onderwerpen waarbij de go-along methode uiterst geschikt is voor het empirisch onderzoek. De vijf onderwerpen zijn als volgt; (1) perceptie, dit is de kennis en waarden van de respondent die leidend zijn voor de ervaringen met de dagelijkse sociale en fysieke omgeving leiden, (2) ruimtelijke handelingen; dit zijn de manieren waarop mensen omgaan met hun omgeving, (3) de verbinding tussen biografie en plaats, (4) de sociale architectuur van de natuurlijke omgeving, dit zijn de verschillende types van vormen van relaties tussen mensen en de wijze waarop de respondent zich binnen deze sociale omgevingen situeert, en tot slot (5) de sociale sferen, de interactie patronen en hoe de plaats de interactie vormt (Kusenbach, 2003). Al deze vijf onderwerpen zijn van toepassing in dit onderzoek naar de beleving van looproutes. Bij het maken van looproute keuze gaat het namelijk om ruimtelijke handelingen die worden beïnvloed door de perceptie, de biografie, de sociale architectuur en de sociale sferen. Vandaar dat deze onderzoeksmethode uitermate geschikt is en goede toevoeging op het mentale kaarten onderzoek.

Er zitten echter ook kanttekeningen aan de walk along- methode. Tijdens het interview wordt de respondent namelijk bewust gemaakt van zijn dagelijkse handelingen. Normaal gesproken hoeft de respondent geen commentaar te geven op wat hij doet tijdens een onbewuste handeling. Daarom is het moeilijk om toegang te krijgen tot hun gelijkwaardige ervaringen en interpretaties tijdens een walk along als in het dagelijkse leven (Kusenbach, 2003).

Er zijn ook omstandigheden die de walk along kunnen beïnvloeden, maar waarop de onderzoeker geen invloed op heeft, zoals het weer, de fysieke gesteldheid van de respondent, de tijd van de dag en veiligheidsomstandigheden van de onderzoekslocatie. Ook het analyseren van de walk alongs kan voor obstakels zorgen. Respondenten kunnen namelijk soms vaag taalgebruik gebruiken voor het omschrijven van ruimtelijke kenmerken. Wanneer het interview wordt opgenomen is een oplossing hiervoor het herhalen van antwoorden in duidelijke omschrijvingen (Carpiano, 2009).

Woorden zijn niet altijd voldoende om de beleving van de respondent te visualiseren. Daarom krijgt de respondent tijdens de walk along een fotocamera mee waarmee hij foto's moet maken van plekken die bepalend zijn in de beleving van de looproute en routekeuzes. Bijvoorbeeld van een punt dat de respondent aantrekkelijk of onaantrekkelijk vindt. Dit kan bijvoorbeeld een gevel zijn of een vervallen steeg. Deze foto's dienen als ondersteuning van de interviews. De door de respondent gemaakte foto's geven de mogelijkheid om door de ogen van de respondent te kijken en zo te zien wat hij significant vindt (Hall, 2009). Carpiano (2009) beschrijft ook dat foto's een goede aanvulling zijn op de walk along interviews, omdat bij het maken van de foto's er ook beter gericht vragen kunnen worden gesteld. Wanneer de foto wordt gemaakt wordt er namelijk stil gestaan bij een moment. Er kan dan worden gevraagd waarom dit moment de aandacht trekt van de respondent.

Tevens zorgt het gebruik van foto's er voor dat bepaalde situaties niet worden vergeten in de analyse naderhand (Bryman, 2008). Daarnaast beschrijft Hall (2009) dat het maken van foto's zorgt voor meer actieve betrokkenheid met het onderzoek. Ook beschrijft hij dat foto's een handig middel zijn om vergelijkingen te maken tussen verschil in tijd en plekken.

3.5.1 Operationalisering 'walk-along' methode

Om de beleving van de Utrechtse studenten te onderzoeken worden er 12 walk-along uitgevoerd. De respondenten die deelnemen aan de walk alongs zijn 'via via' benaderd om mee te werken aan dit onderzoek.

De ouderejaars student krijgt de opdracht om tijdens de walk-along de route te lopen die hij meestal loopt wanneer hij de binnenstad bezoekt. Deze route heeft de respondent al aangegeven in de enquête. De route uit de enquête is echter alleen een leidraad voor de walk along. De eerstejaars studenten krijgen de opdracht om met een spontane insteek de walk along uit te voeren. Eerstejaars studenten hebben namelijk vaak geen vaste route, omdat zij pas enkele keren de binnenstad hebben bezocht. Wanneer zij het centrum bezoeken zijn zij nog zoekende en dit moet in de walk alongs ook goed naar voren kunnen komen. Vandaar dat eerstejaars studenten niet de opdracht krijgen een vaste route te lopen.

De walk along zal plaats vinden op de dag dat de respondent zelf de binnenstad meestal bezoekt en de walk along wordt overdag uitgevoerd.

De structuur van het interview tijdens de walk along kan zowel open als semi-gestructureerd zijn. Bij een open gestructureerd interview geeft de interviewer maar kleine aanwijzingen waarover de discussie moet gaan. Verder heeft de respondent alle vrijheid om commentaar te geven op wat hij ziet. Bij een semi-gestructureerd interview is er meer sprake van een gesprek tussen de respondent en de interviewer. De interviewer stelt in dit geval vragen die voorbereid zijn, maar is ook flexibel ten opzichte van andere vragen. Vaak gaat de interviewer hierbij te werk met een onderwerpenlijst (Carpiano, 2009; Bryman, 2004). In dit onderzoek zal tevens gewerkt worden met een onderwerpenlijst (Bijlage 3).

Tijdens de walk-along worden er vragen gesteld die gerelateerd zijn aan de routekeuze beslissingen. Het gaat hierbij niet zozeer om de beleving van de plekken zelf, maar om de motivatie achter de looproute keuze. Deze motivatie is vaak gebaseerd op eerdere ervaringen en de beleving van plekken. De vragen die hierbij worden gesteld hebben betrekking op verschillende thema's. De nadruk zal liggen op de loopmotivatie, de beleving van de looproute en (on)bekendheid. De vragen zullen per respondent verschillen, omdat elke respondent verschillende plaatsen aandoet in zijn looproute. De beschreven vragenlijst is dus een voorbeeldversie (Bijlage 3).

De loopmotivatie zal worden achterhaald door vragen te stellen zoals: "Waarom is de Oudegracht onderdeel van je route? Kies je bewust voor een route het Ledig Erf vanwege de andere gebruikers?" Op deze manier wordt er dus gekeken of de fysieke en sociale kenmerken invloed hebben op de looproute keuze en of de respondent bekend of onbekend is met deze omgevingskenmerken.

De beleving van de locatie zal worden gevraagd aan de hand van vragen zoals; "Hoe vind je het om hier te zijn? Heb je een bijzondere binding met deze route? Voel jij je wel eens onveilig tijdens het lopen van deze route?".

Bij de algemene vragen wordt er ingegaan op de mate waarin de respondent bekend is met de Utrechtse binnenstad. Zo wordt er ook achterhaald in welke mate de respondent routinegedrag vertoont. Bij de algemene vragen wordt er ook gevraagd de beleving van de route in het geheel en of er plekken zijn die de respondent bewust ontwijkt en de reden waarom.

Zoals hierboven al is beschreven krijgt de respondent in het begin van de walk along een fotocamera mee. De opdracht is dat de student tijdens de gehele walk along foto's maakt van elementen die hij opmerkelijk vindt en van invloed zijn op de looproute keuze. De foto's laten de onderzoeker door de ogen van de respondent kijken.

De foto's die zijn genomen tijdens de walk alongs zullen dienen als illustraties bij de data afkomstig van de interviews, maar ze worden ook gebruikt als extra ondersteunende data. Fotografie is namelijk een goede methode om het landschap te observeren en analyseren, omdat de foto details vast legt die in eerste instantie triviaal of onbelangrijk leken maar achteraf wel interessant zijn voor de analyse (Hall, 2009). Foto's die opvallend zijn of door meerdere respondenten zijn genomen worden in de analyse van de walk alongs besproken.

4. Analyse mentale kaarten

Het empirisch onderzoek bestaat uit twee delen, namelijk het kwantitatieve en het kwalitatieve gedeelte. In dit hoofdstuk wordt het kwantitatieve gedeelte besproken.

De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt; eerst worden de algemene bevindingen uit de enquête geanalyseerd. Vervolgens wordt de inhoud van de mentale kaarten onderzocht. Daarbij wordt de samenhang tussen de inhoud en de persoonskenmerken getoetst. Daarna worden de stellingen besproken die betrekking hebben tot de bekendheid met de binnenstad, de fysieke omgevingskenmerken van de binnenstad, de sociale omgevingskenmerken van de binnenstad en het routinegedrag van de persoon. Tot slot worden de meest gelopen routes van de respondenten geanalyseerd.

4.1 Algemeen

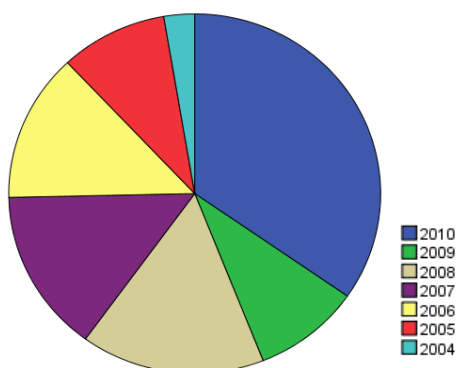
In totaal zijn er 76 enquêtes onder studenten afgenomen, waarvan 41 vrouwelijke en 35 mannelijke studenten. Dit komt bijna overeen met de populatieverdeling van Utrecht.

De studenten zijn benaderd tijdens de pauze en ze hadden dus de tijd om de enquête in te vullen. De enquêtes zijn afgenomen in het Educatorium, de kantine, en in de loopbrug van de universiteitsbibliotheek. Tevens zijn er enquêtes afgenomen bij studentenvereniging 'Veritas'. Om nog meer eerstejaars studenten te benaderen zijn er ook eerstejaars activiteiten van de studievereniging 'VUGS' bezocht.

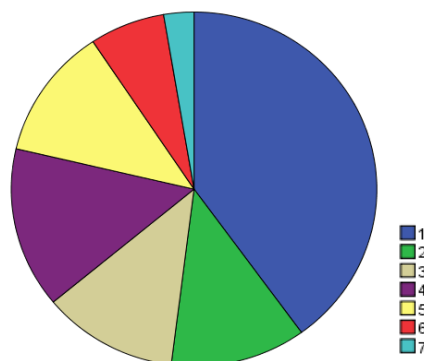
Doordat de enquêtes onder studenten zijn afgenomen liggen de leeftijden dichtbij elkaar, namelijk tussen de 18 en 26 jaar. De meeste respondenten waren 19 of 22 jaar oud. 36% van de respondenten is in 2010 begonnen met hun studie en 41% woont nu één jaar in Utrecht (figuur 4.1&4.2). Tussen de woonduur en het beginjaar van de studie bestaat een zeer sterke samenhang ($\chi^2:0,00$ & $\Phi:1,9$). Het beginjaar van de studie is dus bepalend voor de woonduur in Utrecht.

66% van de ondervraagden bezoeken de binnenstad meerdere malen per week met het voornaamste doel om ergens te gaan eten of drinken (40%) of te winkelen (23%).

Figuur 4.1: Beginjaar Studie



Figuur 4.2: Woonduur Utrecht



(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

4.2 Inhoud mentale kaarten

Zoals in de methodologie is besproken worden de mentale kaarten geanalyseerd door te kijken naar de elementen die Lynch heeft beschreven, namelijk paths, nodes, landmarks, districts en edges (Lynch, 1969). Door het aantal elementen te tellen is het mogelijk om de verschillende onderzoeksgroepen, geslacht en beginjaar studie, met elkaar te vergelijken.

In totaal zijn er 973 elementen geteld op de 76 mentale kaarten. Dit betekent dat elke respondent gemiddeld 13 elementen heeft getekend. Studenten die in 2010 zijn begonnen met hun studie tekenen gemiddeld acht elementen op de kaart. Studenten die in 2009 of eerder zijn begonnen met hun studie tekenen gemiddeld 15 elementen. Eerstejaars studenten tekenen dus minder elementen op hun mentale kaart. Dit geeft aan dat eerstejaars studenten dus minder bekend zijn met de binnenstad van Utrecht dan ouderejaars studenten die meer elementen hebben getekend. Dit komt overeen met de literatuur (Gollegde & Stimson, 1997).

Bij het analyseren van de mentale kaarten wordt duidelijk dat bepaalde elementen beduidend vaak worden genoemd, zoals de Oudegracht en de Dom. Ook komen bijzondere of persoonlijke elementen voor op de mentale kaarten, zoals thuis, mijn werk, boom bij de gevangenis, de glutenwinkel en specifieke cafés. Tevens geven respondenten vaak pinautomaten weer. Op de volgende pagina staat een lijst met de meest voorkomende elementen van zowel eerstejaars als ouderejaars studenten (tabel 4.1). De percentages geven aan hoeveel van de respondenten dit element hebben getekend. De Oudegracht wordt door vrijwel elke respondent genoemd en staat vaak centraal op de mentale kaart. De Neude, Janskerkhof en de Dom zijn tevens belangrijke elementen op de mentale kaarten. Deze elementen hebben een hoge fysieke kwaliteit, die ervoor zorgt dat het een sterke impressie achterlaat bij de persoon. De hoge fysieke kwaliteit is een mogelijke verklaring waarom eerstejaars studenten, die minder bekend zijn, ook deze elementen het vaakst op hun mentale kaart tekenen.

Tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten bestaat er een verschil in de frequentie dat een element wordt genoemd. Opvallend is dat Hoog Catharijne en de Bijenkorf bij de eerstejaars studenten beduidend hoger staan dan bij de ouderejaars studenten. Het Ledig Erf en de Mariaplaats staan daarentegen bij ouderejaars studenten hoger (tabel 4.1). Verder in dit hoofdstuk worden de meest gebruikte looproutes van de studenten besproken. Uit de analyse van de looproutes blijkt dat eerstejaars studenten minder vaak dan ouderejaars studenten langs het Ledig Erf of de Mariaplaats lopen. Ook blijkt uit de looproute analyse dat eerstejaars studenten vaker door Hoog Catharijne of de Lange Viestraat, waar de Bijenkorf aan gelegen is, lopen. Dit verklaart waarom deze elementen door de ene groep meer of minder zijn genoemd dan bij de andere groep. Uit het literatuur onderzoek is namelijk duidelijk geworden dat plekken waar de persoon meerdere malen langs loopt beter worden opgeslagen in de mentale kaart (Golledge & Stimson, 1997).

Aangezien de respondenten studenten zijn, was er de verwachting dat de universiteit vaak getekend zou worden. Dit is echter niet echt geval. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat de meeste enquêtes zijn afgenomen in de Uithof en dat de universiteitgebouwen in de binnenstad wellicht minder bekend zijn bij deze studenten die in de Uithof studeren.

Tabel 4.1: Lijst met meest voorkomende elementen bij eerstejaars en ouderejaars studenten, 2011.

	Eerstejaars	%	Ouderejaars	%	totaal	%
1	Oudegracht	97	Oudegracht	89	Oudegracht	92
2	Neude	80	Neude	85	Neude	83
3	Station	80	Dom	83	Janskerkhof	72
4	Janskerkhof	77	Janskerkhof	70	Dom	71
5	Dom	53	Station	63	Station	70
6	Busbaan 11	53	Busbaan 11	48	Busbaan 11	50
7	Hoogcatharijne	40	Vredenburg	41	Vredenburg	39
8	Vredenburg	37	Voorstraat	39	Voorstraat	30
9	Winkels Oudegracht	27	Ledig Erf	39	Hoogcatharijne	30
10	Schouwburg	20	Mariaplaats	37	Winkels Oudegracht	28
11	Singel	20	Stadhuis	30	Ledig Erf	26
12	Bijenkorf	20	Winkels Oudegracht	28	Mariaplaats	25
13	Voorstraat	17	Schouwburg	26	Stadhuis	24
14	Stadhuis	13	Steenweg	26	Schouwburg	24
15	Winkel van Sinkel	13	Hoogcatharijne	24	Winkel van Sinkel	20
16	Domplein	13	Winkel van Sinkel	24	Domplein	20
17	Café's Janskerkhof	10	Domplein	24	Singel	20
18	Ledig Erf	7	Singel	20	Steenweg	17
19	Mariaplaats	7	Café's Janskerkhof	17	Bijenkorf	17
20	Steenweg	3	Bijenkorf	15	Café's Janskerkhof	16

(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

4.3 Persoonlijke kenmerken & de mentale kaart

In de voorgaande paragraaf zijn de persoonlijke kenmerken van de respondenten en de inhoud van de mentale kaarten besproken. In deze paragraaf wordt er gezocht naar de samenhang tussen de persoonlijke kenmerken en de getekende mentale kaarten.

Voor de analyse van de mentale kaarten is er gekeken naar het aantal elementen ingetekend op de kaart. Het aantal elementen is de indicator voor de mate waarin de respondent bekend is met de binnenstad van Utrecht. Per kaart is het aantal elementen opgeteld. Dit aantal elementen is aan de hand van "rank cases" ingedeeld in drie categorieën, namelijk weinig, gemiddeld en veel elementen aanwezig op de getekende kaart. Wanneer er weinig elementen zijn getekend betekent dit dat de ruimtelijke kennis van de respondent matig ontwikkeld is. Een gemiddeld aantal elementen betekent dat de ruimtelijke kennis gemiddeld is ontwikkeld en bij veel elementen is de ruimtelijke kennis goed ontwikkeld.

De nieuw gemaakte variabele, - aantal elementen in categorieën -, zal worden gebruikt om meerdere verbanden te toetsen tussen de persoonlijke kenmerken en de mate van bekendheid. Uit het theoretisch kader zijn verschillende hypothesen opgemaakt. De eerste drie hypothesen die zijn opgesteld zijn gebaseerd op de ruimtelijke kennis van de persoon. In deze paragraaf wordt er gekeken of er een relatie bestaat tussen de persoonlijke kenmerken, leeftijd, studie jaar, woonduur en bezoekersfrequentie, en de gedetailleerdheid van de mentale kaart. De gedetailleerdheid van de mentale kaart geeft aan in hoeverre de ruimtelijke kennis van de respondent is ontwikkeld.

Tabel 4.2: Aantal elementen op mentale kaart eerstejaars- en ouderejaars studenten, 2011

	rank van aantal elementen op mental map			
	weinig	midden	Veel	Totaal
Ouderejaars	11	18	20	49
Eerstejaars	16	7	4	27
Totaal	27	25	24	76

(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

Leeftijd

Uit de getallen blijkt dat jongere studenten beduidend minder elementen op hun mentale kaart hebben getekend. Wanneer het mogelijke verband naar leeftijd wordt getoetst blijkt dat deze er is (Chi^2 : 0.048), dus de leeftijd heeft invloed op de mate van detail. Echter, bij het toetsen van dit verband wordt er niet voldaan aan de voorwaarden van de Chi^2 -toets, dus voor de relatie is er geen zekerheid van 95%. Om ervoor te zorgen dat er wel aan deze voorwaarde wordt voldaan zijn de leeftijden in vier categorieën ingedeeld, namelijk 18-19 jaar, 20-21 jaar, 22-23 jaar en 24-26 jaar. Bij het nogmaals uitvoeren van de Chi^2 -toets wordt in dit geval de relatie niet bevestigd (Chi^2 : 0.063). De veronderstelling is echter dat wanneer de steekproef groter zou zijn er wel een significante samenhang tussen leeftijd en mate van detail zou kunnen bestaan, want dan hoeven de leeftijden niet in categorieën worden ingedeeld. Aangezien de verdeling van de steekproef maar zes jaar is, zou 1 jaar een groot verschil kunnen maken in de ontwikkeling van de ruimtelijke kennis.

Studiejaar

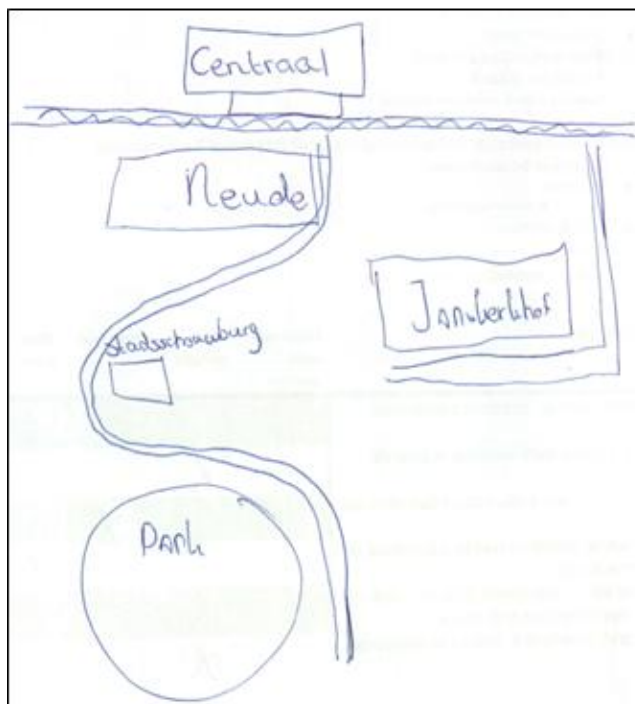
Het verband met betrekking tot het studie jaar en de gedetailleerdheid van de mentale kaart is op verschillen manieren getoetst, namelijk per studiejaar en per studiejaar verdeeld in twee categorieën, eerstejaars en ouderejaars studenten.

Bij de eerste manier wordt er niet voldaan aan de voorwaarden van de Chi^2 -toets, want de verwachte celfrequenties zijn niet voldoende (85.7%). Los van deze voorwaarden is er wel een verband tussen het begin studiejaar en de mate van detail van de mentale kaart (Chi^2 : 0.002). Studenten die in 2010 zijn begonnen met hun studie scoren beduidend hoger in de categorie met weinig elementen op de mentale kaart in tegenstelling tot de jaren die eerder zijn begonnen.

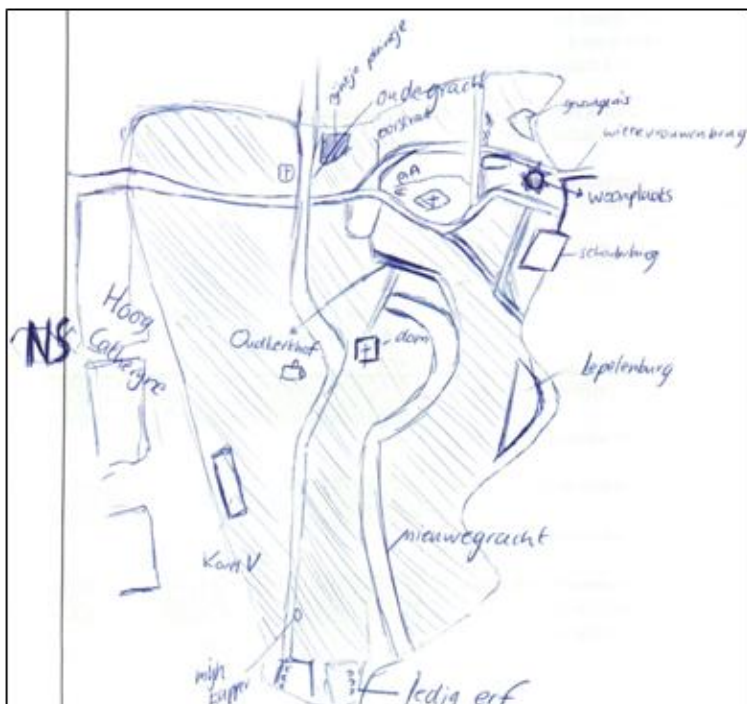
Vervolgens, bij de tweede manier waarbij de verdeling is gemaakt tussen eerstejaars en ouderejaars studenten, is het verband met de chi^2 -toets wel significant getest (Chi^2 : 0.004). Ouderejaars studenten hebben aanzienlijk meer elementen op hun mentale kaart (tabel 4.1). Er is sprake van een matig sterke samenhang tussen de variabelen (Phi : 0.380).

Kortom, of het verband significant is of niet, het begin jaar van de studie heeft een duidelijke invloed op de gedetailleerdheid van de mentale map. Dit is ook goed te zien op de onderstaande getekende kaarten (Figuur 4.3&4.4). Dit zijn twee individuele kaarten van mannelijke respondenten en geven een representatief beeld weer van de verschillende kaarten van eerstejaars en ouderejaars studenten. Naarmate de respondent langer in Utrecht studeert wordt de mentale kaart meer compleet.

Figuur 4.5: Mentale kaart eerstejaars student



Figuur 4.6: Mentale kaart ouderejaars student



(Bron: Eigen onderzoek, 2010)

Woonduur in Utrecht

Om te onderzoeken of de woonduur invloed heeft op de mate van detail van de mentale kaart wordt er aan de hand van de χ^2 -toets gekeken of er wel of geen verband bestaat. Om aan de voorwaarden van de χ^2 -toets te voldoen wordt de woonduur in drie categorieën verdeeld. Categorie 1: één jaar, categorie 2: twee & drie jaar en categorie 3: vier jaar en langer. Uit de toets blijft dat de nulhypothese wordt verworpen en dat er dus een significant verband bestaat tussen de woonduur en de mate van detail (χ^2 : 0.011). De samenhang van het verband is matig sterk (Φ : 0.414). Dit betekent dus dat studenten die langer in Utrecht wonen meer bekend zijn met de binnenstad van Utrecht. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat wanneer de persoon herhaalde ervaringen heeft met de ruimtelijke omgeving hij de ruimtelijke kennis van dit gebied verder ontwikkeld (Gale et al, 1990). Wanneer de persoon langere tijd in Utrecht woont en dus vaker in de binnenstad zal zijn geweest, is dit terug te zien in de mentale kaart.

Bezoekersfrequentie

De bezoekerfrequentie is in twee groepen ingedeeld, namelijk 1 maal per week en meerdere malen per week. Er is hiervoor gekozen omdat de andere antwoordmogelijkheden niet of nauwelijks zijn gekozen. Er is geen duidelijk verschil te ontdekken tussen eerstejaars en ouderejaars studenten in de frequentie van hun bezoek aan de binnenstad. 71,5% van de respondenten bezoeken de binnenstad meerdere malen per week.

Er bestaat een verband tussen de bezoekersfrequentie en de mate van detail van de mentale kaart (χ^2 : 0.047). Uit de χ^2 -toets blijkt dat de respondenten die binnenstad meerdere malen per week bezoeken ook een beter beeld hebben van de binnenstad dan de respondenten die de binnenstad maar één maal per week bezoeken (tabel 4.3). Uit de

literatuur blijkt dat wanneer de persoon herhaalde ervaringen heeft met de ruimtelijke omgeving hij de ruimtelijke kennis verder ontwikkeld (Gale et al, 1990). De uitkomst dat personen die de binnenstad meerdere malen per week bezoeken er een beter beeld van hebben komt dus overeen met de literatuur.

Tabel 4.3: Bezoekersfrequentie en aantal elementen op mentale kaart, 2011

	rank van aantal elementen op mentale kaart			
	weinig	midden	veel	Totaal
1 maal per week	10	8	2	20
meerdere malen per week	15	15	20	50
Totaal	25	23	22	70

(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

Samengevat, uit de resultaten blijkt dat er meerdere verbanden te ontdekken zijn tussen de persoonlijke kenmerken en de gedetailleerdheid op de mentale kaart. Zowel bij leeftijd, beginjaar studie als woontuur is er een verband. Deze uitkomst is ook voor de hand liggend, omdat deze variabelen met elkaar samenhangen. Het beginjaar van de studie hangt namelijk samen met het aantal jaren dat de respondent in Utrecht woont, omdat er alleen studenten hebben deelgenomen die vanaf hun studententijd in Utrecht wonen. Daarnaast is de leeftijd ook bepalend voor wanneer iemand gaat studeren en in Utrecht gaat wonen. Bijvoorbeeld, een persoon van 18 is begonnen met zijn studie in 2010 en woont 1 jaar in Utrecht. Ook blijkt uit de toetsen dat de bezoekersfrequentie invloed heeft op de mate van detail. Hoe vaker de een persoon de binnenstad bezoekt, hoe beter beeld hij ervan heeft.

4.4 Stellingen

In de enquête zijn aan de respondenten 14 stellingen voorgelegd. Bij deze stellingen konden zij aangeven of zij er helemaal mee oneens, mee oneens, neutraal, mee eens of helemaal mee eens waren. De antwoorden zijn terug gebracht naar drie mogelijkheden. Helemaal mee oneens is samengevoegd met mee oneens en helemaal mee eens is samengevoegd met mee eens. Op deze manier is het mogelijk om verbanden te toetsen die voldoen aan de voorwaarden van de Chi²-toets, waardoor de representativiteit van het onderzoek wordt vergroot. De stellingen gingen over de bekendheid, de invloed van fysieke & sociale kenmerken op de looproute en op routinegedrag. Deze onderwerpen komen voort uit de componenten waaruit de ruimtelijke kennis is opgebouwd. Op deze manier wordt er gekeken naar in hoeverre de ruimtelijke kennis de looproute keuze van respondent bewust beïnvloed en of er verschillen te ontdekken zijn tussen eerstejaars en ouderejaars studenten. In de volgende paragrafen worden de uitkomsten hiervan besproken.

4.4.1 Bekendheid

82% van de studenten die hebben deelgenomen aan dit onderzoek beschouwen zich bekend in de binnenstad van Utrecht. Maar liefst 33% van deze studenten geeft aan dat hij zich zeer bekend voelt. Opmerkelijk is dat deze groep bestaat uit 72% studenten die vier jaar of langer in Utrecht wonen. Studenten die pas één jaar in Utrecht wonen, geven vaker aan minder

bekend te zijn met de binnenstad van Utrecht. Er is dan ook sprake van een significant verband tussen het beginjaar van de studie en de mate van bekendheid ($\text{Chi}^2:0.00$).

4.4.2 Fysieke omgevingsfactoren

Uit het literatuur onderzoek is duidelijk geworden dat fysieke kenmerken van de ruimtelijke omgeving en de looproute zelf de keuzes van personen beïnvloeden. Aan de hand van de stellingen wordt er gekeken of de respondenten daar zelf ook weet van hebben en of zij zich inderdaad laten beïnvloeden door de fysieke kenmerken tijdens hun looproute.

Uit meerdere onderzoeken is gebleken dat personen vaak de kortste route nemen richting hun doel (Hoogendoorn & Bovy, 2004; Bovy & Stern, 1990; Foltâte & Piombini, 2010). Uit dit onderzoek blijkt dat inderdaad de meerderheid de kortste route neemt (50%). Echter, het verschil is niet heel groot. Maar liefst 32% van de respondenten zegt niet altijd de kortste route te nemen. Voor dit onderzoek is deze groep interessant, omdat zij zich laten leiden door specifieke voorkeuren of aversies die voortkomen uit de ruimtelijke factoren, zoals slechte weersomstandigheden of het ruimtelijke ontwerp. Voor dit onderzoek is het interessant om te onderzoeken welke fysieke omgevingsfactoren, naast de lengte van route, ook invloed hebben op de keuzes die in de looproute worden gemaakt.

Bij slecht weer kan de respondent er bijvoorbeeld voor kiezen om een route door het winkelcentrum Hoog Catharijne nemen. 43% van de studenten zegt zich echter niet te laten beïnvloeden door het weer. 41% van de studenten geeft aan wel zijn route hierop aan te passen. Er is echter geen verband te ontdekken tussen het jaar van studie en de keuze van de looproute tijdens slecht weer ($\text{Chi}:0.203$). De mate van bekendheid van zowel de eerstejaars als ouderejaars student heeft dus geen invloed op het aanpassen van de looproute wanneer het slecht weer is.

Het ruimtelijk ontwerp van de openbare ruimte, zoals de aanwezigheid of juist afwezigheid van bijvoorbeeld trottoirs, openbaar groen en afscheidingen, kunnen ook een rol spelen in de vorming van voorkeuren en aversies in de looproute (Foltâte & Piombini, 2010). Er is gevraagd of de respondent zijn looproute keuzes laat beïnvloeden door het ontwerp van de openbare ruimte. Uit de resultaten blijkt dat het merendeel van de studenten zich inderdaad laat beïnvloeden door het ontwerp (49%). Opvallend is wel dat de studenten hun looproute keuzes niet laten beïnvloeden door de architectuur van de gebouwen rondom de looproute (53%). Dus het ontwerp van de openbare ruimte heeft een grotere invloed op de looproute keuzes dan het ontwerp van de gebouwde omgeving. Dit komt overeen met het onderzoek van Foltâte & Piombini (2007) waarin duidelijk wordt dat landschapkenmerken, zoals pleinen, bomen en commerciële gebouwen, een aantrekkingskracht hebben op voetgangersgedrag. Woonhuizen en kleine monumenten daarentegen niet.

Naast het ontwerp van de openbare ruimte is ook het onderhoud ervan bepalend voor de looproute keuzes. De student is gevraagd of hij zijn route zou aanpassen wanneer hij er kennis van heeft dat er graffiti is gespoten tijdens de route. 82% van de respondenten zou hier niet zijn route op aanpassen. Bij de aanwezigheid van vandalisme passen de

respondenten zich meer aan, maar het merendeel (53%) laat zich er echter niet door beïnvloeden.

Al met al blijkt uit de resultaten dat de student zijn looproute keuzes niet sterk laat beïnvloeden door de fysieke kenmerken van de ruimtelijke omgeving. Voor de meeste respondenten is de kortste route kiezen toch het belangrijkste reden van de keuze. Oorzaken waarom de respondent niet de kortste route neemt kunnen zijn het slechte weer en het ontwerp van de openbare ruimte. Het onderhoud van de openbare ruimte heeft bij het merendeel geen invloed op de looproute keuze.

Opmerkelijk is dat in alle gevallen er geen verschil bestaat tussen eerstejaars en ouderejaars studenten en de invloed van de fysieke kenmerken¹. Beide groepen hebben dus dezelfde voorkeuren en aversies ten aanzien van de fysieke kenmerken van de ruimtelijke omgeving.

Nu is het de vraag of er verschillen bestaan in de voorkeuren en aversies van eerstejaars en ouderejaars studenten wat betreft de sociale omgevingskenmerken. Dit zal in de komende paragraaf besproken worden.

4.4.3 Sociale omgevingsfactoren

Volgens de wetenschappelijke literatuur kunnen mensen ontwijkend gedrag vertonen vanwege de aanwezigheid van andere gebruikers in de ruimte. Bijvoorbeeld door het hebben van tatoeages en een andere kledingstijl (Hubbard & Holloway, 2001). Mensen gaan ook juist opzoek naar de gezellige sfeer wanneer zij door de binnenstad lopen. Om te kijken of de Utrechtse studenten zich ook laten beïnvloeden door de sociale kenmerken van de omgeving in hun looproute keuzes hebben zij viertal stellingen voorgelegd gekregen.

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat de studenten zich niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van zwervers in de looproute overdag (72%). Dit is tevens het geval bij de aanwezigheid van straatverkopers (58%). Daarnaast voelen studenten zich ook niet snel ergens ongemakkelijk door de aanwezigheid van andere gebruikers van de omgeving (65%). Studenten zijn wel duidelijk opzoek naar een gezellige sfeer wanneer zij de binnenstad bezoeken (65%). Hier is een tegenstelling te ontdekken, want sfeer wordt door meerdere factoren bepaald. Fysieke omgevingskenmerken als architectuur, het ontwerp van de openbare ruimte en het onderhoud daarvan dragen tevens bij aan een gezellige sfeer. In de voorgaande paragraaf is duidelijk geworden dat studenten weinig waarde hechten aan de architectuur en het onderhoud van de openbare ruimte rondom de looproute. Een mogelijke verklaring voor deze tegenstelling is dat de factoren op zichzelf onbeduidend lijken te zijn, maar dat de factoren samen wel invloedrijk zijn op de keuze van de looproute.

De vraag hoe studenten omgaan met de sociale omgevingsfactoren is er geen onderscheid te ontdekken tussen eerstejaars en ouderejaars studenten².

¹ Kortste route($\text{Chi}^2:0.116$), slecht weer($\text{Chi}^2:0.203$), ontwerp openbare ruimte($\text{Chi}^2:0.43$), architectuur ($\text{Chi}^2:0.615$), graffiti($\text{Chi}^2:0.096$), vandalisme($\text{Chi}^2:0.59$).

² Zwervers($\text{Chi}^2:0.307$), straatverkopers($\text{Chi}^2: 0.086$), andere gebruikers($\text{Chi}^2:0.602$), gezelligheid($\text{Chi}^2: 0.732$). Alle toetsen in de analyse zijn uitgevoerd met een significantie niveau van $p < 0.05$.

4.4.4 Routinegedrag

Uit het literatuur onderzoek is gebleken dat het routine gedrag van een individu zeer bepalend is voor de looproute keuze. Naarmate een individu meer bekend is met de omgeving zal het routine gedrag ook toe nemen, want voorgaand gedrag wordt vaak automatisch omgezet in routines (Gärling & Axhausen, 2003). Uit de analyse van de mentale kaarten is duidelijk geworden dat ouderejaars studenten beter bekend zijn met de binnenstad van Utrecht.

72% van de ondervraagden geeft aan altijd een vaste route te lopen. Onder de respondenten is er duidelijk verschil te ontdekken tussen eerstejaars en ouderejaars studenten, want ouderejaars studenten geven gemiddeld vaker aan een vaste route te lopen ($\text{Chi}^2:0.048$). De uitkomst van de analyse van de mentale kaart en dit geteste verband geeft aan dat ook in dit onderzoek bekendheid samenhangt met routinegedrag.

Topophilia zijn plekken waarmee de persoon bekend en vertrouwd is en waar hij zich op zijn gemak voelt. De voorkeur voor de plek kan ontstaan door onder anderen herhaalde fijne ervaringen met de plek of een dagelijkse routine waarbij hij in aanraking komt met de plek. Zoals een dagelijkse route van werk naar huis (Holloway & Hubbard, 2001). De student wordt gevraagd of hij op zoek gaat naar vertrouwde plekken en ervaringen tijdens de looproute. 47% van de studenten blijkt inderdaad op zoek te gaan naar vertrouwde locatie. Er blijkt echter geen verband te bestaan tussen het beginjaar van de studie en de zoektocht naar vertrouwde plekken ($\text{Chi}^2: 0.147$). Ouderejaars studenten, die dus vaker routinegedrag vertonen, gaan in Utrecht dus niet per definitie meer op zoek naar vertrouwde plekken en ervaringen dan eerstejaars studenten. Een mogelijke uitleg voor deze uitkomst is dat eerstejaars studenten ook een vorm van routinegedrag vertonen waarin zij opzoek gaan naar vertrouwde plekken waar zij al wel bekend mee zijn. De ruimtelijke kennis van eerstejaars studenten is minder ver ontwikkeld, maar ze zijn niet compleet onbekend met de binnenstad.

Uit het onderzoek van Kemperman et al (2009) is gebleken dat het bekend of onbekend zijn met de ruimtelijke omgeving invloed heeft op de looproute keuzes van bezoekers van de binnenstad. Zo kunnen onbekende plekken uitnodigend zijn, omdat het spannend is om deze plekken te ontdekken en te ervaren. 32% van de studenten geeft aan op zoek te gaan naar onbekende plekken en ervaringen tijdens hun looproute. De verwachting was dat eerstejaars studenten meer op zoek gaan naar onbekende plekken, maar er is geen onderscheid te ontdekken tussen eerstejaars en ouderejaars studenten ($\text{Chi}^2: 0.821$). Een eventuele verklaring voor het feit dat deze verwachting niet klopt is dat eerstejaars studenten onbewust op onbekende plekken komen tijdens hun looproute. Dit betekent dat zij niet bewust opzoek gaan naar onbekende plekken.

Resumerend, uit de stellingen blijkt dat de studenten die in Utrecht wonen zich ook bekend voelen in de stad. Met name studenten die al langere tijd in Utrecht wonen hebben dit gevoel. Bij deze groep is dan ook meer het routinegedrag te ontdekken. Zij geven aan vaker een vaste route te lopen door de binnenstad en bezoeken ook meer vertrouwde plekken op.

Wat betreft de invloed van fysieke kenmerken van de ruimtelijke omgeving op de looproute keuzes kan er gezegd worden dat deze weinig tot geen invloed hebben. De invloed van de sociale kenmerken op de looproute keuzes is tevens minimaal. Alleen de aanwezigheid van een gezellig sfeer is sterk bepalend voor de keuzes die de student maakt. Maar zoals eerder besproken hangt een gezellig sfeer samen met verschillende factoren. De mensen die er rond lopen, maar ook de fysieke omgevingskenmerken als architectuur, ruimtelijk ontwerp en het onderhoud er van. Ondanks het feit dat de respondenten aangeven dat fysieke kenmerken van de ruimtelijke omgeving weinig tot geen invloed hebben op de keuze van de looproute, moet dit niet letterlijk worden aangenomen.

Opmerkelijk is dat er zowel bij de invloed van fysieke kenmerken als de sociale kenmerken geen onderscheid te ontdekken is tussen het jaar van studie. De voorkeuren en aversies in de keuzes van de looproute hangen dus niet samen met de mate van bekendheid van de respondent.

4.5 Analyse van de meest gebruikte looproute

Om een beeld te krijgen van de looproutes in de binnenstad is aan de respondenten gevraagd hun meest gebruikte looproute door de binnenstad van Utrecht op een kaart tekenen. Helaas is door meerdere respondenten de vraag verkeerd begrepen en hebben zij hun fietsroute van hun huis naar de Uithof getekend. Daarom zijn er bij de analyse 12 van de 76 enquêtes geselecteerd.

Om het mogelijk te maken de route te analyseren is bij elke respondent geteld welke en hoeveel straten hij gebruikt tijdens zijn looproute. Door naar de aantallen te kijken is het mogelijk om een vergelijking te maken tussen de looproutes van eerstejaars studenten en ouderejaarsstudenten.

Wat vrijwel direct opvalt bij de analyse is dat de ouderejaars studenten van meer verschillende straten gebruik maken tijdens hun looproute. Er zijn namelijk 14 straten meer geteld bij de looproutes van ouderejaars studenten. Het gaat hierbij vaak om kleinere zijstraten, zoals de Korte Janstraat, de Hekelsteeg en de Keistraat. Hieronder staat een tabel met daarin de straten waar eerste- en ouderejaars studenten doorheen lopen tijdens hun route (tabel 4.4). De percentages geven weer hoeveel respondenten deze straat hebben getekend. De straten die door 20% van de respondenten zijn getekend staan in de tabel. Door ouderejaars studenten worden dus zeven straten vaker gebruikt dan de eerstejaars studenten doen. Opvallend is dat bij beide groepen de Oudegracht (Weerdzijde) en de Neude hoog bovenaan staan. Bij de mentale kaarten werden tevens de Oudegracht en de Neude het vaakst getekend. Dit geeft aan dat de Oudegracht en de Neude duidelijk de prominentste plekken zijn van de binnenstad van Utrecht.

Tussen de looproutes van eerste- en ouderejaars studenten zijn zowel overeenkomsten als verschillen te ontdekken. Uit het onderzoek van Kemperman et al (2009) blijkt dat mensen die beter bekend zijn gebruik maken van een groter netwerk van straten dan degenen die minder bekend zijn. Zij maken over het algemeen alléén gebruik van de hoofdwinkelstraten. Dit gegeven is ook van toepassing in dit onderzoek.

Tabel 4.4: Top 10 straten in looproute, 2011

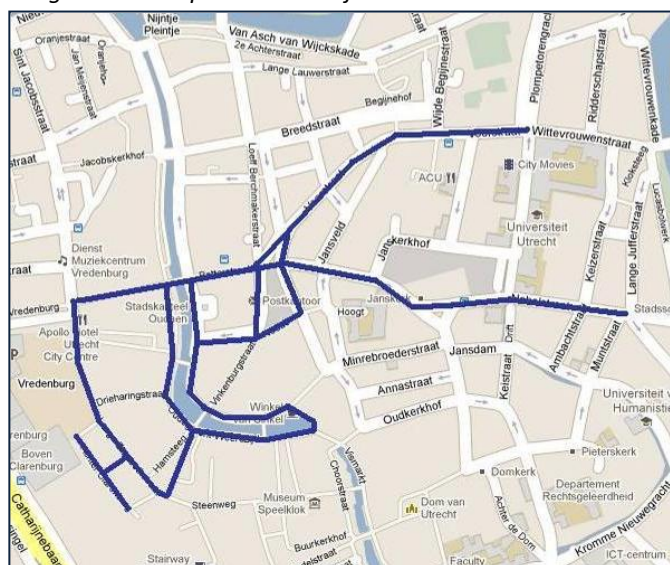
<i>Ouderejaars studenten</i>	
Straat	%
1. Neude	54
2. Oudegracht (Weerdzijde)	51
3. Nobelstraat	41
4. Steenweg	38
5. Choorstraat	33
6. lange Elisabethstraat	33
7. Voortstraat	33
8. Lange Jansstraat	33
9. Vinkenburgstraat	31
10. Vismarkt	28
11. Lange Viestraat	28
12. Lijnmarkt	26
13. Drakenburgstraat	26
14. Oudegracht (Tolsteegzijde)	26
15. Potterstraat	26
16. Bakkerstraat	21
17. Twijnstraat	21

<i>Eerstejaars studenten</i>	
Straat	%
1. Oudegracht (weerdzijde)	60
2. Lange Viestraat	60
3. Neude	48
4. Lange Jansstraat	48
5. Potterstraat	36
6. Nobelstraat	32
7. Lange Elisabethstraat	28
8. Voortstraat	28
9. Achter de Clarenburg	24
10. Drakenburgstraat	20

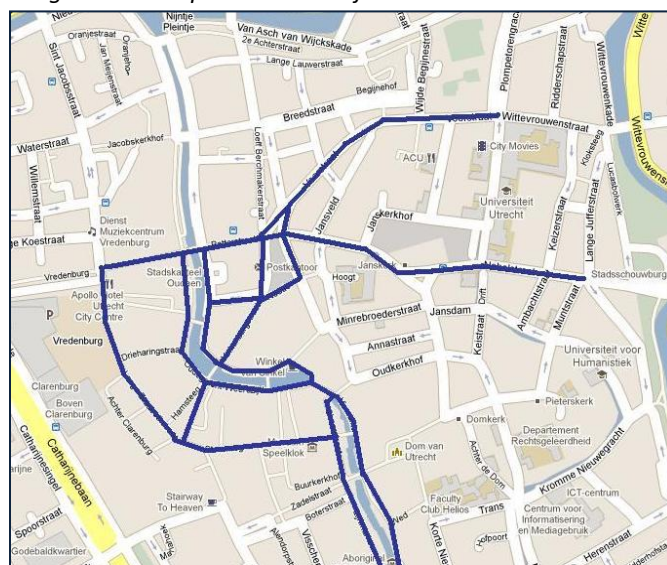
(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

Eerstejaars studenten maken meer gebruik van de hoofdstraten zoals de Lange Viestraat, Oudegracht en de Neude. Dit doen ouderejaars studenten ook, maar in mindere mate. Ouderejaars studenten lopen in hun route vaker door winkelstraten zoals de Choorstraat en de Steenweg. Eerstejaars studenten geven daarentegen vaker aan door Hoog Catharijne te lopen. Ook lopen eerstejaars studenten vaker door de Kromme Nieuwegracht. Studentenvereniging 'Veritas' is hier aan gelegen. Op deze plek zijn meerdere eerstejaars respondenten benaderd, dit verklaart waarom deze straat juist bij eerstejaars studenten vaak wordt aangegeven. Voor eerstejaars studenten is het dus een vertrouwde plek waar zij bekend mee zijn en dit terug te zien in de routevorming. Hieronder staan twee kaarten die de looproute van eerste- en ouderejaars studenten weergegeven. De blauwe lijnen geven de 'top 20%' straten (Figuur 4.5 & 4.6).

Figuur 4.5: Looproutes eerstejaars studenten



Figuur 4.6: Looproutes ouderejaars studenten



(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

Uit de kaarten is duidelijk waar te nemen dat de looproutes van beide groepen sterk op elkaar lijken. Alleen de regelmaat waarin de straten worden gebruikt is verschillend. Een kanttekening is dat ouderejaars studenten wel een uitgebreidere looproute hebben waarin zij gebruiken maken van meer straten en ook vaker afwijken van de meest gebruikte straten. Deze afwijkingen staan echter niet op afgebeeld de kaart, omdat deze straten een lager percentage hebben dan 20%.

Er zijn ook een aantal opvallende zaken onder de respondenten. Zo loopt de route van een respondent die in de wijk Tolsteeg woont door het Zuiden van de binnenstad. De routes van respondenten die in de Vogelenbuurt wonen, beginnen regelmatig bij de Wittevrouwenstraat. De plaats van de woning heeft dus ook sterke invloed op waar de route begint en eindigt. Respondenten zijn meer gefocust op routes in de buurt van de woning. Deze routes komen vaker voor in de routines, bijvoorbeeld de weg van werk naar huis, dus de respondent is ook meer vertrouwd met deze route en creëert zo ook een voorkeur voor de route. Dit komt dus overeen met de literatuur dat het beginpunt van de route de verdere route zal beïnvloeden (Zacharias, 2001a).

Over het algemeen kan gezegd dat voornamelijk de straten in het winkel- en uitgaansgebied van Utrecht worden gebruikt door zowel de eerste- als ouderejaars studenten. De voornaamste doelen van de respondenten zijn shoppen en uitgaan. Dit is dus ook duidelijk terug te zien in de meest gelopen routes. Het zuidelijke gedeelte van de Binnenstad en de Nieuwegracht, wat voornamelijk een woongebied is, komt dan ook niet of nauwelijks voor in de meest gelopen routes.

Kortom, de looproutes van de studenten laten veel overeenkomsten zien. De straten waardoor de studenten het meeste lopen zijn voor de eerste- en ouderejaars studenten vrijwel hetzelfde. Deze straten liggen voornamelijk in het winkel- en uitgaansgebied van de stad. Echter, ouderejaars studenten hebben over het algemeen een looproute die bestaat uit meer straten dan eerstejaars studenten. Dit betekent dat ouderejaars studenten uitgebreidere looproutes hebben en dus gebruik maken van een groter stratennetwerk.

4.6 Conclusie

Het gevoel dat de Utrechtse student zich bekend voelt in haar binnenstad wordt beaamd door de resultaten uit analyse van de enquête. Uit de analyse blijkt dat de ouderejaars student een zeer compleet beeld heeft van het centrum van Utrecht. Dit beeld is echter wel voornamelijk gefixeerd op het winkel- en uitgaansgebied van de stad. Omdat de meest gebruikte looproutes van de Utrechtse student zich ook vooral in dit gedeelte bevinden is dit een logisch gevolg. Uit het literatuur onderzoek is namelijk naar voren gekomen dat plekken waar je meerdere malen komt, beter worden opgeslagen in de mentale kaart.

De eerste hypothese uit het theoretisch kader, de ruimtelijke kennis van de Utrechtse binnenstad is bij de ouderejaars studenten verder ontwikkeld dan bij de eerstejaars studenten, kan hiermee worden bevestigd. Dit betekent tevens dat de woonduur in Utrecht en bezoekersfrequentie samenhangen met de gedetailleerdheid van de mentale kaart. De

leeftijd en het studiejaar staan in verband met de woontijd van de student, dus deze persoonlijke kenmerken hebben ook invloed op de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

De tweede hypothese, ouderejaars studenten gebruik maken van een groter stratennetwerk dan eerstejaars studenten, wordt tevens bevestigd. Naast het feit dat ouderejaars studenten een grotere variatie hebben in het aantal straten dat zij gebruiken, wordt ook bevestigd dat hoofdwinkelstraten vaker terugkomen in de looproutes van eerstejaars studenten dan in de van ouderejaars studenten.

In dit hoofdstuk is ook gekeken naar hoe studenten omgaan met fysieke en sociale omgevingskenmerken van de looproute. De architectuur, het ontwerp van openbare ruimte en het onderhoud hiervan zijn volgens de literatuur bepalend voor de routevorming. Uit de analyse blijkt dat studenten letten op het ontwerp van de openbare ruimte routevorming, maar niet op het onderhoud ervan. De architectuur van de gebouwde omgeving blijkt tevens geen invloed te hebben op de keuzes in de looproute. Deze uitkomsten zijn echter tegenstrijdig met de uitkomst dat studenten wél op zoek zijn naar een gezellige sfeer in de binnenstad. Een gezellige sfeer hangt namelijk ook samen met de architectuur en het onderhoud van de gebouwde omgeving. Met deze kennis kan de derde hypothese, wanneer de gebouwde omgeving historische karakteristieken bezit en de inrichting van de openbare ruimte goed ontworpen en verzorgd is trekt dit voetgangers aan om een winkelstraat in te lopen, nog niet worden verworpen of bevestigd. Om dit te doen is verder onderzoek nodig, daarom zal hier in de walk alongs verder aandacht aan worden besteed.

In het komende hoofdstuk, waarin de walk alongs worden geanalyseerd, wordt er gekeken of wat de studenten in de enquête aangeven ook in de praktijk van toepassing is. Tevens wordt er nader gekeken naar het routinegedrag. Naast de derde hypothese komen vierde tot en met de zevende hypothese in het komende hoofdstuk aanbod.

5. Analyse walk alongs

In het voorgaande hoofdstuk is er op een kwantitatieve manier onderzoek gedaan naar de bekendheid en de looproutes van de studenten door de binnenstad van Utrecht. Daarnaast is er aan de hand van stellingen gevraagd hoe de respondent om gaat met ruimtelijke omgevingsfactoren. In dit hoofdstuk zal worden gekeken hoe de respondent in de praktijk omgaat met deze ruimtelijke kennis. Dit wordt aan de hand van de kwalitatieve walk along methode onderzocht.

De walk alongs zijn uitgevoerd om de motivatie voor ruimtelijk gedrag en de betekenistoekenning van de ruimte te achterhalen (Pink, 2008). Het doel tijdens de walk alongs was voornamelijk om de gedachtes achter de keuzes tijdens de routevorming te achterhalen. De focus ligt in deze analyse dus vooral op de routevorming en niet zozeer op specifieke locaties in de binnenstad zoals in de analyse van de mentale kaarten. Naast het keuzegedrag is er onderzoek gedaan naar de beleving van de route door middel van participerende observatie. Dit betekent dat de onderzoeker meeloopt in de dagelijkse omgeving. Hij krijgt de beleving van de omgeving zo zelf gelijk mee. Door middel van het stellen van vragen en te observeren, is de onderzoeker in staat om ervaringen, praktijken en interpretaties van de respondent in de ruimtelijke context te onderzoeken (Carpiano, 2009).

In totaal zijn er in dit onderzoek 12 walk alongs afgenomen, waarvan zes met ouderejaars studenten en zes met eerstejaars studenten. Er is gekozen voor deze verdeling omdat op deze manier het verschil tussen eerstejaars en ouderejaars studenten in de looproute keuzes kan worden onderzocht. Een essentieel verschil met het kwantitatieve onderzoek is dat de eerstejaars studenten die hebben deelgenomen aan de walk alongs één à twee maanden in Utrecht wonen in tegenstelling tot de eerstejaars studenten uit het kwantitatieve onderzoek die acht à tien maanden in Utrecht wonen. De reden voor dit verschil is dat deze thesis is geschreven in twee collegejaren. Dit heeft als gevolg dat de ruimtelijke kennis van de eerstejaars studenten uit het kwantitatieve onderzoek verder ontwikkeld is dan de ruimtelijke kennis van de eerstejaars studenten uit het kwalitatieve onderzoek.

In dit hoofdstuk wordt per thema besproken in welke mate dit onderwerp van invloed is op de routevormingen van het individu. De thema's die aan bod zullen komen zijn bekendheid en de beleving. Er is gekozen voor deze thema's omdat deze centraal staan in deze thesis. Bij het thema bekendheid worden de componenten van de ruimtelijke kennis besproken. Er wordt ook apart stil gestaan bij het begin- en eindpunt van de looproute. Dit kenmerk van de route geeft namelijk opvallende inzichten ten aanzien van de opbouw van de route.

Tevens wordt er een koppeling gemaakt tussen de geschreven literatuur en de uitkomsten. De analyse zal ondersteund worden met foto materiaal dat tijdens de walk alongs is verzameld. In de conclusie van dit hoofdstuk wordt er gekeken of de hypotheses die zijn opgemaakt in het literatuur onderzoek kunnen worden verworpen of aangenomen.

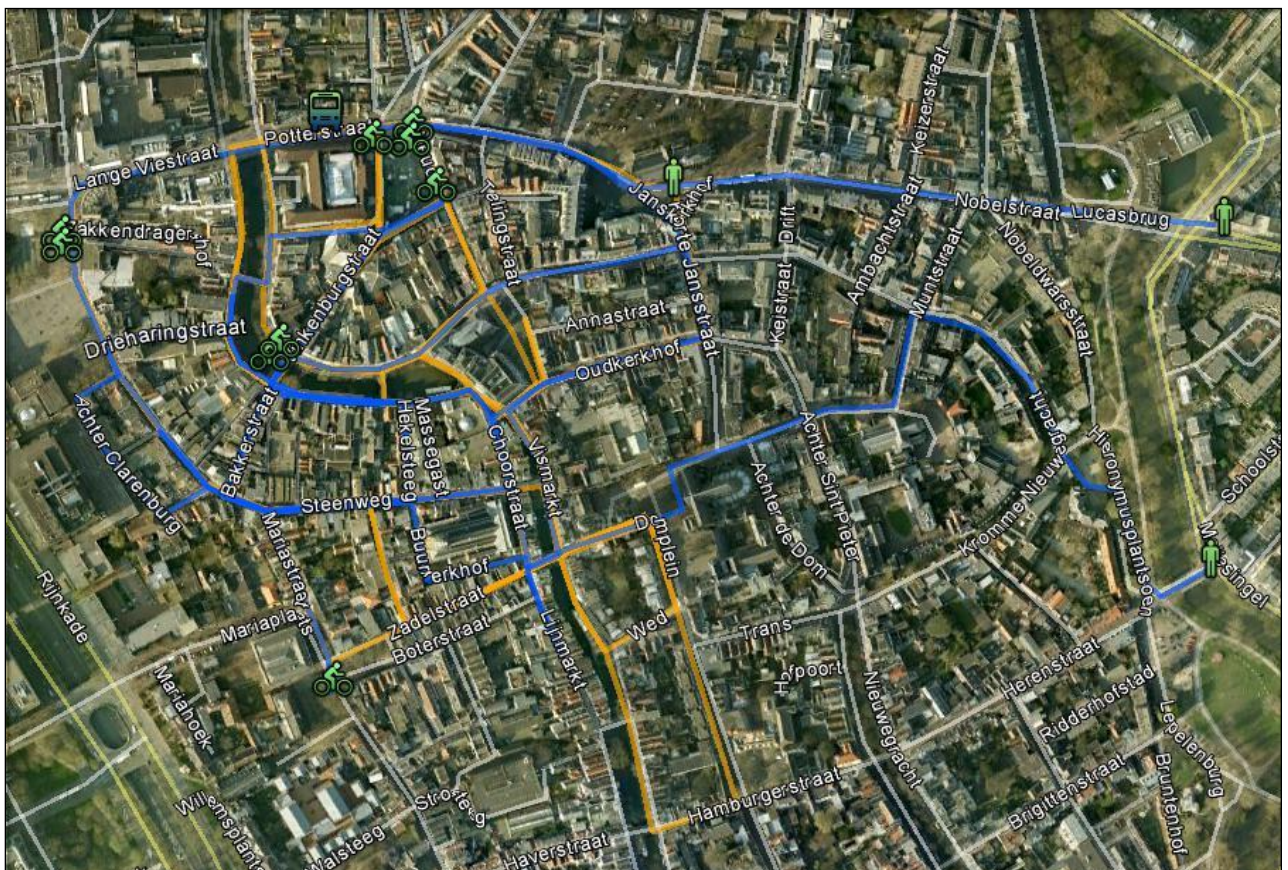
5.1 Algemeen

Op de volgende pagina wordt er een overzicht gegeven van de gelopen routes. De blauwe lijnen zijn de looproutes van de ouderejaars studenten en de oranje lijnen zijn de looproutes van eerstejaars studenten. Zo is duidelijk te zien welke plekken wel of niet bezocht zijn tijdens de walk alongs en wat de verschillen en overeenkomsten zijn tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten (Figuur 5.1).

Uit deze kaart kan geconcludeerd worden dat tijdens de walk alongs grotendeels het winkelgebied van Utrecht is bezocht. De voornaamste reden hiervoor is dat de routes die tijdens de walk alongs zijn gelopen 'doelgericht winkelen' als intentie hadden. Een ander doel voor het bezoeken van de binnenstad, dat vaak werd gegeven is 'uitgaan'. In deze thesis ligt de focus op het gebruik van de binnenstad overdag. Daarom wordt de meest gebruikte looproute tijdens het uitgaan buiten beschouwing gehouden in het onderzoek. De respondenten laten zich dus kenmerken als een "goal-oriented, efficiënt go-getter". De go-getter laat zich typeren door een hoge snelheid, de kortste routes tussen de stops en specifieke interesse. (Millonig & Gartner, 2007). Uit de walk alongs blijkt dan ook dat het doel waarvoor de student naar de stad toe komt in de routevorming het belangrijkste is. Er wordt vaak gekozen voor de kortste route naar het doel.

Wat opvalt, is dat er duidelijke verschillen bestaan tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten in de route, maar dat de Oudegracht en de Steenweg bij beide groepen het vaakst onderdeel zijn van deze route. De verschillen tussen de groepen zullen in de komende paragrafen nader worden toegelicht.

Figuur 5.1: gelopen routes tijdens de walk alongs, 2011



(Bron: Eigen onderzoek, 2011)

5.2 Routevorming & ruimtelijke kennis

In dit onderzoek speelt de kennis van de persoon met de ruimtelijke omgeving een belangrijke rol. Uit het voorgaande hoofdstuk is duidelijk geworden dat ouderejaars studenten beter bekend zijn met de binnenstad van Utrecht dan eerstejaars studenten. Nu is de vraag of die ook terug is te zien in de routes tijdens de walk alongs.

De ruimtelijke kennis is verdeeld in drie type componenten, namelijk de verklarende component, de relationele component en de procedurele component. In deze paragraaf komen deze componenten aanbod. Hierbij wordt er ook gekeken na de verschillen tussen eerste- en ouderejaars studenten. Onder de verklarende component valt de kennis van objecten of plaatsen waaraan een betekenis is gehecht. De relationele component is de kennis over de ruimtelijke relaties tussen objecten en plaatsen. De kennis van de fysieke en sociale omgevingskenmerken valt onder deze component. De procedurele component bestaat uit de kennis die delen van de informatie uit de verklarende component met elkaar verbindt. Het routinegedrag valt onder deze laatste component (Gollegde & Stimson, 1997).

5.2.1 Routevorming & de verklarende component

Aan het begin van de walk along werd aan de respondenten gevraagd in welke mate zij zich bekend voelen met de binnenstad van Utrecht op een schaal tussen één en tien. De ouderejaars studenten zeggen de stad zeer goed te kennen (gemiddeld 8,5). Zij merken echter wel op dat ze straatnamen slecht kennen, maar dat ze wel duidelijk het overzicht van het centrum hebben en goed de weg kunnen vinden. Eerstejaars studenten geven gemiddeld een 5,5. *“Ik ken wel punt a en b, maar ik zou je niet de snelste route er tussen kunnen vertellen”*. Deze uitspraak wordt door meerdere eerstejaars studenten gedaan. Ze geven aan veel oriëntatiepunten te herkennen in het centrum, maar dat de connectie tussen deze punten niet altijd helder is. Bij de vraag of de respondent de kortste route tussen de Ganzenmark en de Mariaplaats kon geven wisten zij hierop ook geen duidelijk antwoord. Eén van de eerstejaars studenten geeft ook aan naar wegbewijzing en plattegronden te kijken om zich zo te oriënteren. Dit komt overeen met de literatuur dat in de eerste fase van de ontwikkeling van de ruimtelijke kennis, de verklarende component, voornamelijk alleen oriëntatiepunten waar een waarde aan is gehecht kennen (Gollegde & Stimson, 1997). Dit geeft dus wederom weer dat de ruimtelijke kennis van eerstejaars studenten minder ver ontwikkeld is.

5.2.2 Routevorming & de relationele component

De relationele component staat voor de kennis van relaties van de sociale en fysieke omgevingskenmerken van de omgeving. Tijdens de walk alongs is er gekeken naar hoe de respondenten omgaan met de fysieke en sociale omgevingskenmerken in hun routevorming en hoe ouderejaars studenten hun kennis van de fysieke en sociale omgevingskenmerken gebruiken in de routekeuzes die zij maken. Uit het onderzoek van Foltâte & Piombini (2007) blijkt dat landschapskenmerken, zoals pleinen, bomen en commerciële gebouwen, een positieve invloed hebben op het voetgangsgedrag. Woonhuizen daarentegen hebben een negatieve invloed. Dit blijkt ook uit de walk alongs. Het woongebied rondom de Nieuwgracht

en de Lange Nieuwstraat is tijdens de walk alongs bijvoorbeeld niet bezocht. Opmerkelijk is dat de alle eerstejaars respondenten naar het Domplein zijn gelopen en daarna omkeerden om terug te lopen naar de Oudegracht. Dit citaat geeft dat goed weer; *“Als ik ergens ben waar ik het niet goed ken loop ik altijd richting de kerktoren, want daar ligt meestal het centrum van de stad. Alleen is er in Utrecht rondom de Dom niet veel te doen”*.

Een mogelijke verklaring hiervoor is dat rondom het Domplein woonhuizen, kantoren en universiteitsgebouwen zijn gevestigd. Het plein trekt dus aan, maar het nodigt niet uit om verder overheen te lopen. Het gevolg hiervan is dat ouderejaars studenten niet meer naar het Domplein lopen in hun route, omdat ze bekend zijn met de fysieke omgeving van het plein.

Een ander groot verschil tussen eerstejaars en ouderejaars studenten in de routevorming is dat ouderejaars studenten gebruik maken van zijstraten, bijvoorbeeld tussen de Oudegracht en Steenweg (figuur 5.3). Eerstejaars studenten nemen deze niet, omdat ze niet goed weten waar de straten naar toe leiden. Er zijn ook geen winkels gevestigd in deze steegjes waardoor zij als verlaten en onveilig worden beschouwd. De ouderejaars studenten geven dat naar mate zij bekender werden in Utrecht deze zijstraten zijn gaan gebruiken. Een ouderejaars student zei; *“Eerder wist ik niet waar deze straatjes op uitkwamen, dus liep ik om over de Oudegracht. Nu ik weet dat ze op de Steenweg uitkomen gebruik ik ze altijd als handige afsnijdroutes”*.

Figuur 5.3: Hekelsteeg, respondent 2011



Figuur 5.4: Pand Oudegracht, respondent 2011



Dat pleinen, bomen en commerciële gebouwen, een positieve invloed hebben op het voetgangersgedrag komt tevens uit de walk alongs naar voren. Ondanks het feit dat veel winkelstraten zijn bezocht tijdens de walk alongs, is er een duidelijk verschil in de aantrekkelijkheid door de fysieke kenmerken. Een respondent omschrijft het als volgt; *“De Steenweg is in winkelstraat die in elke Nederlandse stad had kunnen liggen. De Oudegracht heeft daarentegen een eigen authentiek karakter door de historische architectuur.”* Het merendeel van de respondenten beaamt dit citaat. Zij geven ook aan liever over de Oudegracht dan door de Steenweg te lopen. De Steenweg wordt gezien als een standaard winkelstraat met lelijke reclameborden. *“De Steenweg voegt echt niks toe”*. De Oudegracht onderscheidt zich van andere winkelstraten door de historische gracht en gevels (Figuur 5.4). Deze fysieke opzet van de winkelstraat zorgt

voor een positieve beleving bij de respondenten. Hier komt het aspect van funshoppen naar voren waar de fysieke omgeving bijdraagt aan de beleving van het winkelen (Spierings & van der Velde, 2007). Later in dit hoofdstuk zal er verder worden ingegaan op de beleving in de routevorming.

Fysieke omgevingskenmerken die staan voor verval, zoals afval, graffiti, vandalisme en urinelucht, hebben volgens de literatuur een negatieve invloed op het voetgangsgedrag omdat het verwijst naar criminaliteit en onveiligheid (Holloway & Hubbard, 2001). Opmerkelijk is dat de respondenten zich wel storen aan deze aspecten, maar het merendeel zegt hun route er niet op aan te passen. Bij de vraag of de respondent de kortste route door een vervallen steeg zou nemen of zou omlopen door een schone straat wordt toch vaak de tweede optie gekozen. Wel wordt opgemerkt dat de keuze samenhangt met de tijd die de persoon heeft. Er is geen duidelijk onderscheid tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten te ontdekken in hoe zij omgaan met verval. Het is persoonlijk hoe mensen hiermee omgaan. Opvallend is wel dat de drie respondenten die ongeveer een half jaar in het buitenland hebben gestudeerd, Luxemburg en in Australië, zich beduidend meer ergeren aan afval.

Figuur 5.5: Vorm van vandalisme Lucasbrug, respondent 2011



Tot slot, een ander aspect van fysieke omgevingskenmerken is de straat zelf. De breedte van de stoepen blijkt bij de respondenten namelijk ook een rol te spelen bij de keuze van route. Wanneer de stoep breed is opgezet en weinig obstakels heeft, bijvoorbeeld in de vorm van fietsen, trekt dit respondenten aan. Overzichtelijke wegen hebben bij tevens de voorkeur. Een eerstejaars student merkt op dat hij op plekken waar hij minder bekend is, kiest voor de grote overzichtelijke wegen. *“Ik vind het fijn om te zien waar de straat mij naar toe leidt en wat ik kan verwachten”*. De Steenweg wordt op dit punt wel aantrekkelijk gevonden. De winkelstraat is namelijk breed opgezet en is overzichtelijk.

Onder de sociale omgevingskenmerken vallen de andere gebruikers van de openbare ruimte. In het winkelgebied van Utrecht is dit met name ander winkelpubliek, enquêteurs of straatverkopers, daklozen en straatmuzikanten. Tijdens de walk along werd aan de respondent gevraagd hoe zij met deze andere gebruikers van de ruimte omgaan en in welke mate zij hun keuzes van de looproute beïnvloeden.

Onder de sociale omgevingskenmerken vallen de andere gebruikers van de openbare ruimte. In het winkelgebied van Utrecht is dit met name ander winkelpubliek, enquêteurs of straatverkopers, daklozen en straatmuzikanten. Tijdens de walk along werd aan de respondent gevraagd hoe zij met deze andere gebruikers van de ruimte omgaan en in welke mate zij hun keuzes van de looproute beïnvloeden.

De aanwezigheid van andere mensen is een zeer belangrijke drijfveer in keuzes van de looproute. Mensen zijn namelijk zeer gevoelig voor voetgangersstromen en hebben vaak de neiging om anderen te volgen (Zacharias, 2001a). Bij de vraag hoe de studenten omgaan met ander winkelpubliek zijn de antwoorden verschillend. Ouderejaars studenten ontwijken drukte en passen tevens hun ritme hierop aan. Zij kiezen er bijvoorbeeld voor om op zaterdagmiddag niet de stad in te gaan, maar op een dinsdagochtend. Zij hebben de

mogelijkheid om hiervoor kiezen, omdat zij een flexibel rooster hebben en niet vast zitten aan vaste werktijden (Chatterton, 1999). In de routevorming passen zij zich ook aan op de drukte. Ouderejaars studenten nemen vaker minder bekende zijstraten om de drukte te vermijden en sneller hun doel te bereiken. Dit is ook terug te zien in figuur 5.1 zoals bij de Hekelsteeg en Buurkerkhof. Wanneer de 'doel-winkel' in een drukke winkelstraat ligt vermijden zij deze straat echter niet. Opvallend is dat één ouderejaars respondent juist aangeeft het andere winkelpubliek te volgen, omdat hij dit gezellig vindt en het leuk vindt om andere mensen te bekijken. Tegenstrijdig is wel dat hij de Oudegracht wel ontwijkt vanwege de drukte.

Eerstejaars studenten vinden drukte ook niet fijn, maar dit beïnvloedt echter niet hun routevorming. Zij geven aan de drukte te negeren en hun eigen weg te volgen. Een eerstejaars student omschrijft het als volgt; *“Als ik het aan het winkelen ben zijn de winkels en de mensen met wie ik ben de hoofdrolspelers en de andere mensen zijn figuranten die ik negeer”*. Twee respondenten vertelden wel dat als zij het centrum beter zouden kennen hun routevorming er wel op zouden aanpassen. De bekendheid met de omgeving maakt dus wel degelijk uit hoe de student omgaat met ander winkelpubliek.

Uit de antwoorden van de respondenten is af te leiden dat zij zich niet laten leiden door voetgangersstromen, maar vooral hun eigen weg volgen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat studenten doelgericht winkelen en zichzelf dus typeren als “goal-oriented, efficiënt go-getter”. Ook het feit dat de studenten bewoners van Utrecht zijn speelt hierbij een mogelijke rol, omdat het voor hen niet een dagje uit is. Een eerstejaars student geeft aan dat hij bij een dagje uit eerder kuddegedrag vertoont.

Enquêteurs en straatverkopers komen steeds meer voor in het straatbeeld. Zo ook in Utrecht. De Stadhuisbrug en de kruising tussen de Bakkerstraat en Steenweg zijn vaste plekken waar zij staan. Alle respondenten reageren op hen negatief. Ze geven aan dat ze de enquêteurs proberen te ontwijken door een gesloten houding aan de te nemen en er hard omheen te lopen. *“Ik kijk omlaag en loop er met een grote boog omheen of ik zeg dat ik geen tijd heb”*. Het kiezen van een andere route om de enquêteurs te vermijden doen echter maar twee respondenten. De rest maakt kleine afwijkingen in hun richting om ze zo te ontwijken. Een eerstejaars respondent zegt dat hij de vaste plekken van de enquêteurs niet kent, maar dat hij in het vervolg wel zijn route zou aanpassen nu hij deze kennis opgedaan. Een andere eerstejaars student

zegt daarentegen niet zijn route aan te passen, dus het is ook een persoonlijke kwestie hoe er met deze andere gebruikers wordt omgegaan. Ondanks het feit dat de respondenten niet de plek vermijden waar de enquêteurs staan is de gesloten houding wel negatief voor de omringende detailhandel, want de mensen lopen ook hard langs de winkels.

Figuur 5.5: Straatverkopers Stadhuisbrug, respondent 2011



Andere gebruikers van de openbare ruimte zijn daklozen. In het gebied waar de walk alongs zijn afgenomen bevinden zich zeer weinig daklozen. De respondenten hebben er daarom ook geen last van en die is ook niet terug te zien in de routevorming. In het gebied rondom de Voortstraat bevinden zich meer daklozen en junkies. *“Er lopen daar altijd rare, onpure types rond”*. De respondent die dit zei vertelt dat ze daarom deze straat onder anderen vermijdt. Straatmuzikanten lijken de respondenten ook niet te beïnvloeden. Leuke muziek trekt enkele respondenten aan. Wel zegt één eerstejaars student; *“Als ze veel ruimte in beslag nemen kan ik mij er wel aan ergeren”*.

In het theoretisch kader is het begrip *territoriality* te sprake gebracht, hetgeen inhoudt dat angst voor andere mensen kan ontstaan omdat zij vreemd zijn en omdat zij je eventueel iets kunnen aandoen. In de periode dat de walk alongs zijn afgenomen had de occupy-beweging zich gevestigd op de Ganzenmarkt (Figuur 5.4). Dit vormde voor meerdere respondenten een obstakel en ze liepen er bewust niet langs. Bij de vraag waarom zij er niet langs liepen antwoorden zij; *“het stinkt er en ik voel mij daar niet op mijn gemak”*. Ook groepen hangjongeren worden vermeden werd opgemerkt door een eerstejaars student tijdens de walk alongs. De geur van wiet draagt hieraan sterk bij.

Figuur 5.6: Occupy demonstranten Ganzenmarkt, respondent 2011



5.2.2.1 Routevorming & begin- en eindpunt

Het begin- en eindpunt van de route kan sterk bepalend zijn voor hoe de persoon zijn route opbouwt. Dit blijkt ook uit de walk alongs. Daarom wordt dit fysieke kenmerk apart besproken. Het centrum bestaat namelijk uit verschillende delen en het beginpunt bepaalt hoofdzakelijk welke delen de persoon bezoekt (Zacharias, 2001a). In de kaart van de routes is aangegeven of de persoon met de fiets, te voet of met de bus naar de binnenstad is gekomen (figuur 5.1). Wanneer de persoon met de fiets naar de binnenstad is gekomen betekent dit dat het begin- en eindpunt hetzelfde zijn. Te voet is dit echter niet het geval, want de persoon is niet afhankelijk van het vervoersmiddel. Hij hoeft dus niet terug te keren naar de plaats waar deze staat.

Uit de walk alongs is gebleken dat er twee redenen zijn waarom de student kiest voor het desbetreffende beginpunt, namelijk het is de dichtstbijzijnde plek vanaf huis om de fiets weg te zetten of het is een duidelijk referentiepunt. De eerste reden die wordt

Figuur 5.1: Fietsenrek Mariaplaats, respondent 2011



gegeven houdt in dat het beginpunt de eerste mogelijkheid is op route vanaf huis om de fiets weg te zetten in het winkelgebied. De aanwezigheid van de fiets heeft in dit geval veel invloed op de keuze van beginpunt. Eén ouderejaars student geeft aan dat ze naarmate ze de binnenstad beter heeft leren kennen van beginpunt is veranderd. *“Ik zet voortaan mijn fiets neer bij de Mariaplaats, want hier kan ik dat rustig doen en er is altijd plek in een fietsenrek. Bij de Oudegracht zijn de fietsenrekken altijd vol.* Naast de aanwezigheid van de fiets speelt de woonlocatie van de respondent ook een belangrijke rol. De respondent kiest namelijk de dichtstbijzijnde plek vanaf huis om de route te beginnen, dus de locatie van de woning bepaalt wel gedeelte van de binnenstad de respondent het eerst betreedt. Kortom, de binnenstad heeft verschillende ingangen en afhankelijk van de vertreklocatie en het vervoersmiddel kiest de respondent een ingang.

Figuur 5.2: Referentie boom Neude, respondent 2011



Vaak zijn deze beginpunten ook duidelijke referentiepunten, zoals de Neude, Vredenburg, Mariaplaats en Janskerkhof. Drie eerstejaars respondenten geven duidelijk aan dat zij kiezen voor het beginpunt, omdat het voor hen een referentiepunt is. Een eerstejaars student zei: *“Tijdens de UIT spraken wij altijd met ons groepje af bij de boom op de Neude, dus nu spreek ik ook altijd daar met mensen af”.* De studenten houden zich vast aan deze gewoontes, want twee ouderejaars studenten geven aan dat hun beginpunt erbij in is geslopen, omdat ze daar in hun eerste jaar altijd met vriendinnen afspraken en voortaan nog steeds daar hun fiets neer zetten.

Het beginpunt van de looproute blijkt echter geen gevolg te hebben voor de verdere routevorming, zoals in de literatuur wel wordt gezegd (Zacharias, 2001a), want ondanks de andere beginplaats zijn er wel veel overeenkomsten in de looproutes. De aanloopstraten verschillen, maar de hoofdwinkelstraten niet.

5.2.3 Routevorming & de procedurele component

In de procedurele component komen alle drie de componenten van de ruimtelijke kennis samen. Naarmate een individu meer bekend is met de omgeving zal het routine gedrag toenemen, want voorafgaand gedrag wordt vaak automatisch omgezet in routines. Dus hoe vaak iemand in de binnenstad is geweest speelt een rol bij routinegedrag. Mensen houden vaak vast aan routines, omdat ze dan weten wat ze kunnen verwachten en of hun behoeftes kunnen worden voldaan (Gärling & Axhausen, 2003).

Het hebben van routines uit zich op verschillende manieren in de walk alongs. Het begin- en eindpunt van de respondent laat al zien dat mensen zich vast houden aan

gewoontes. Zowel eerstejaars- als ouderejaars studenten houden vast aan beginpunten uit eerdere momenten. Dit geldt echter niet voor iedereen. Eén respondent geeft juist aan dat ze naarmate ze meer bekend is geworden met de binnenstad zij haar vaste beginplek heeft aangepast.

De respondenten werden gevraagd of ze van tevoren een route bedenken hoe ze gaan lopen of dat ze ter plekke beslissingen nemen. Deze vraag werd vaak beantwoord met een antwoord zoals; *“Ik ga vaak met één doel naar de binnenstad toe, maar ik maak daarna altijd nog een rondje waarbij ik ter plekke beslis waar en hoe ik er naartoe ga.”* Alleen twee ouderejaars studenten maken hier een uitzondering op. Ze geven aan een duidelijke vaste route te hebben, waarbij de locaties van de bepaalde winkels doorslaggevend zijn voor de route. Ook speelt de tijd die respondent heeft een rol in de opbouw van de route. Deze uitspraak van een eerstejaars respondent omschrijft dit; *“Als ik weinig tijd heb om te winkelen maak ik van te voren een planning met waar ik allemaal naartoe moet. Ik kijk dan ook niet af van deze planning”*.

Ondanks het feit dat de route die tijdens de walk along is gelopen de vaste route van de respondent moet voorstellen, blijkt dat er toch grote verschillen bestaan in hoe consequent deze route is. Respondenten lopen niet altijd precies dezelfde vaste route. De bekendheid van de persoon lijken hierin het verschil te maken.

De invloed van de bekendheid op de consequentie van de route komt tot uiting in het verschil van routevorming tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten. Opmerkelijk is dat eerstejaars studenten helemaal geen vaste route hebben. Tijdens de walk alongs zijn zij nog sterk zoekende en lopen juist naar plekken waar ze nog nooit zijn geweest. Een eerstejaars student zegt: *“Als je in een stad woont, moet je het kennen”*. Hiermee bedoelt de student dat hij bij het bezoeken van de binnenstad niet de route loopt die hij kent, maar juist andere routes neemt om zo nieuwe straten en plekken te ontdekken. Ondanks dat eerstejaars studenten nieuwsgierig zijn, houden ze in de routevorming ook vast aan plekken of straten die ze wel kennen. Hierin is ook een vorm van routinegedrag te ontdekken. De Oudegracht en de Dom zijn voor eerstejaars studenten een houvast om de weg terug te vinden. Twee eerstejaars studenten zeggen beide: *“Als ik ben verdwaald zoek ik de Oudegracht op, want als ik de Oudegracht afloop weet ik zeker dat ik weer ergens kom waar ik het wel ken.”* De Dom is ook een duidelijk referentiepunt voor eerstejaars studenten die de weg kwijt zijn, omdat de toren overal boven uitsteekt en dus altijd te zien is. Zo kunnen de studenten hun locatie ten opzichte van de Dom plaatsen.

De route van de ouderejaars studenten is bij het merendeel consequent. De meeste studenten hebben een vaste kernroute waar zij kleine afwijkingen op maken. De afwijkingen zijn afhankelijk van het doel waarmee de respondent de binnenstad bezoekt. Wanneer de respondent aangeeft geen consequente route te hebben, heeft de persoon wel vaste straten waar hij altijd doorheen loopt maar zonder vaste volgorde.

Uit de walk alongs blijkt dat het belang van het bevredigen van de behoeftes groot is bij de respondenten. Een uitspraak die meerdere malen werd gedaan is; *“Ik loop deze straat niet in, omdat ik weet dat daar toch geen winkels zitten waar ik graag naartoe wil”*. Dit is vanzelfsprekend bij ‘doelgericht winkelen’. Dit is ook een verklaring waarom bepaalde delen

van de binnenstad van Utrecht niet meer worden bezocht door ouderejaars studenten. Zij kennen deze delen van de stad uit eerdere ervaringen en weten dat hier hun behoeftes niet kunnen worden voldaan. Voorbeelden hiervan zijn het Domplein, zoals beschreven in paragraaf 5.3.2, en het gebied rondom de Voortstraat. Hier zitten niet de voorzieningen waarnaar de respondenten op zoek zijn. Naarmate de student beter bekend wordt met de omgeving van de binnenstad van Utrecht weet hij beter waar hij moet zijn voor het bevredigen van zijn behoeftes en hoe hij vervelende confrontaties moet ontwijken.

De stabiliteit van de omgeving is tevens van invloed op het routine gedrag (Ouellette & Wood, 1998). Al eerder is in deze thesis geconcludeerd dat de historische binnenstad van Utrecht niet snel van structuur zal veranderen. Een doorbreking van het routine gedrag zal daarom niet snel voor komen. Daarentegen kunnen wegwerkzaamheden of andere tijdelijke afsluitingen wel van invloed zijn op het routine gedrag. Dit komt ook tot uiting in sommige walk alongs. De Neude was tijdens één van de walk alongs afgezet vanwege het Nederlands Filmfestival. De ouderejaars student in kwestie zei; *“Normaal gesproken loop ik altijd schuin over de Neude richting de Oudegracht, maar nu dat niet kan loop ik eromheen”*.

Figuur 5.6: Nederlands filmfestival Neude, respondent 2011



5.3 Routevorming & beleving

In de voorgaande paragrafen is de beleving van de looproute al indirect naar voren gekomen. De fysieke- en sociale omgevingskenmerken en de eerdere ervaringen met de ruimte spelen namelijk een belangrijke rol in hoe de persoon zijn route beleeft. Het verschil tussen de Oudegracht en de Steenweg, zoals beschreven in paragraaf 5.3.2, geeft ook aan dat respondenten de beleving van belang is in de routevorming. De beleving bepaalt of het voorgaande gedrag zal worden herhaald in de toekomst en of het wordt omgezet in routinegedrag (Gollegde & Stimson, 1997).

Het gevoel van veiligheid is een belangrijke indicator hoe de omgeving wordt beleefd. Gedurende de walk alongs is daarom gevraagd of mensen zich wel eens onveilig voelen tijdens het lopen van hun eigen route. Alle respondenten antwoordden hierop dat zij zich altijd veilig voelen. Geen van de respondenten heeft een vervelende ervaring meegemaakt met bijvoorbeeld zakkenrollers. Daarnaast gaan er over Utrecht geen vervelende verhalen rond. Hierdoor voelen de respondenten zich nu niet bedreigd of zijn ze daardoor extra oplettend.

Een ander veel genoemde reden waarom de respondenten zich veilig voelen in de binnenstad is dat er veel sociale controle is. *“In de straten lopen altijd veel mensen die kunnen ingrijpen als er iets aan de hand is. Dit geeft mij een prettig gevoel”* zegt een

eerstejaars respondent. Daarnaast zijn er boven veel winkels woningen gevestigd, waardoor de respondenten zich ook veiliger voelen in de avonduren. Een belangrijk aspect om te vermelden is dat de helft van de respondenten aangeeft zij zich in andere situaties wel onveilig kunnen voelen, bijvoorbeeld op afgelegen parkeerplaatsen of plattelandswegen. Dit betekent dat de sociale factoren van de Utrechtse binnenstad een verschil maken in de beleving en dat de respondenten zich meestal veilig voelen.

Dit is heel positief voor een stad als Utrecht, maar wel blijkt dat sommige ouderejaars studenten hun route in de loop der jaren hebben aangepast om zo onveilige plekken te ontwijken. Hierin komt tot uiting dat ouderejaars studenten bewust plekken bezoeken of ontwijken. Gedurende de walk alongs wordt duidelijk dat eerstejaars studenten dit nog niet hebben. Een voorbeeld hiervan is dat een ouderejaars student niet graag door de Voortstraat heen loopt, omdat daar veel onguere types rondlopen. Tevens zijn er een paar coffeeshops in deze straat gevestigd. De Hardebollenstraat, waar raamprostitutie plaatsvindt, ligt ook in dit gedeelte van de binnenstad. Deze activiteiten worden vaak met criminaliteit geassocieerd en roepen daarom angstgevoelens op. De fysieke omgevingskenmerken van de Voortstraat dragen ook bij aan de vorming van angstgevoelens, want op verschillende muren zit graffiti en een paar winkeletalages zijn verloederd. Ook is het een zeer onrustige straat, omdat auto's en bussen er rijden. In de literatuur wordt beschreven dat angstgevoelens vaak samen gaan met overlast en verloedering (Peponis et al, 1990). In het literatuur onderzoek zijn de begrippen topophilia en topophobia beschreven. De Voortstraat is een goed voorbeeld van een topophobia.

Een ander goed voorbeeld van een topophobia is Hoog Catharijne. Het winkelcentrum wordt door alle respondenten bewust vermeden, omdat het als negatief wordt beleefd. Respondenten omschrijven het als volgt; een doolhof, benauwd, laag plafond, onnatuurlijk licht, warm, asociale mensen, drukte, irritante verkopers en haastige mensen. Daarnaast winkelen de respondenten liever buiten. Ook spelen angstgevoelens sneller op in Hoog Catharijne. Een ouderejaars respondent zegt; *“Er loopt toch een ander soort winkelpubliek rond in Hoog Catharijne, waardoor ik mij minder op mijn gemak voel. Ik zorg er dan ook voor dat ik mijn portemonnee in mijn voorbroekzak heb”*. Hij heeft dus aan meer alert te zijn om zakkenrollers in het winkelcentrum.

Plekken die als topophilia, plaatsen die geliefd zijn, worden beschouwd zijn de Oudegracht, Zadelstraat, Oudkerkhof en de Neude. Dit zijn straten waar de respondenten fijne ervaringen mee hebben. Naast het feit dat in deze straten de winkels zitten die de respondenten willen bezoeken, speelt ook de sfeer een belangrijke rol in de routekeuze. Begrippen die bij de Oudegracht, Zadelstraat en Oudkerkhof worden genoemd zijn; levendig, karakteristiek, vertrouwd, gezellig, mooi, typische Utrecht, mooie gevels en authentiek. Specifiek bij de Zadelstraat en Oudkerkhof waarderen de respondenten de ‘couleur locale’ van de straten. Ze zijn minder massaal, pittoresk en er zitten specifieke winkels die alleen in Utrecht zijn gevestigd.

De Neude wordt ook gezien als een topophilia, omdat de gezelligheid van het plein de respondenten aanspreekt. Dit blijkt onder anderen uit deze uitspraak; *“In de zomer gaat er niks boven een lekker koud biertje op de Neude”*. Daarnaast worden er ook meerdere

evenementen op de Neude georganiseerd, zoals 'het glazen huis' van 3FM, het Nederlands filmfestival, Festival aan de Werf en in de winter staat er een overdekte ijsbaan. Deze evenementen zorgen voor levendigheid op het plein, die de studenten van Utrecht aantrekt.

Daarentegen willen de studenten de drukte wel ontwijken, zoals blijkt uit paragraaf 5.3.3, maar de levendigheid van de binnenstad en vooral de Oudegracht wél waarderen. Eén ouderejaars studenten maakt hierop een uitzondering. *“Mensen lopen voor je voeten of ze staan opeens voor je neus stil.”* Hij vindt de Oudegracht onrustig, te druk en te smal en ontwijkt de winkelstraat dus bewust in zijn looproute.

Terugkomend op de tegenstrijdigheid, het blijkt dat wanneer de studenten hun keuzes op de beleving van de ruimte funderen, zij voor de drukke, levendige straten met veel karakter kiezen. Echter, als andere factoren een rol spelen, zoals slecht weer of het hebben van weinig tijd, krijgt de beleving bij het merendeel van de respondenten een tweede plaats en is de kortste route naar het doel het belangrijkste.

5.4 Conclusie

Uit de walk alongs is gebleken dat er zowel verschillen als overeenkomsten bestaan tussen eerstejaars en ouderejaars studenten. De ruimtelijke kennis van de persoon lijkt in de meeste gevallen het verschil te maken in hoe de route wordt opgebouwd. Aan de hand van de kennis die is opgedaan in de walk alongs zullen de hypothesen afkomstig uit het literatuur onderzoek worden besproken.

Terugkomend op de derde hypothese, wanneer de gebouwde omgeving historische karakteristieken bezit en de inrichting van de openbare ruimte goed ontworpen en verzorgd is trekt dit voetgangers aan om een winkelstraat in te lopen, kan na de analyse van de walk alongs deels worden aangenomen. De opzet en de aankleding van de winkelstraat is voor een positieve beleving van het winkelen voor studenten belangrijk en beïnvloedt de keuzes in de looproute. Met name de authenticiteit en de historistische karakteristieken maken hierin een significant verschil. Het merendeel van de respondenten kiest ervoor om liever over de Oudegracht te lopen dan de Steenweg. Ook het karakter van de Zadelstraat en Oudkerkhof trekt de studenten. Aspecten van verval lijken echter minimale invloed te hebben op de routevorming. Respondenten ergeren zich er wel aan, maar de routevorming lijkt er niet door te worden beïnvloed. Met betrekking tot deze hypothese is geen duidelijk onderscheid te ontdekken tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten. De mate van bekendheid heeft dus geen invloed op hoe studenten hun keuze baseren op de gebouwde omgeving.

Om een uitspraak te doen over de vierde hypothese, eerstejaars studenten zullen vaker de neiging voelen om voetgangerstromen te volgen, is er eerst in het algemeen gekeken naar hoe studenten omgaan met ander winkelpubliek. Hier binnen is namelijk een tegenstrijdigheid te ontdekken, want studenten zijn aan de ene kant op zoek naar levendigheid en gezelligheid, maar willen aan de andere kant de drukte vermijden. De graad van drukte speelt hierbij een rol. 'File lopen' op de Oudegracht wordt door alle respondenten als vervelend ervaren. Daarom kiezen ouderejaars studenten ervoor om zijstraten te nemen om zo drukte te vermijden. Eerstejaars studenten doen dit niet, maar wanneer zij de binnenstad beter zouden kennen zouden zij ook voor deze opties kiezen. De

mate van bekendheid heeft dus invloed hoe er wordt omgegaan ander winkelpubliek. Verder is uit de antwoorden van de respondenten af te leiden dat zij zich niet laten leiden door voetgangersstromen, maar vooral hun eigen weg volgen. Studenten laten zichzelf namelijk typeren als “goal-oriented, efficiënt go-getter”. De hypothese wordt dus verworpen.

De vijfde hypothese gaat over de opbouw van de route. De mate bekendheid is namelijk bepalend voor de opbouw (Hoogendoorn & Bovy, 2004). De veronderstelling was dat wanneer de ruimtelijke kennis verder ontwikkeld is, studenten hun beslissingen van tevoren en tijdens de route meer zullen baseren op de procedurele kennis die is opgeslagen in de mentale kaart. Dit zal zich uiten in routinegedrag. Dit zou betekenen dat in de opbouw van de route eerstejaars studenten hun beslissingen meer funderen op visuele informatie ter plekke, omdat hun mentale kaart minder compleet is.

Uit de analyse blijkt dat bij het routinegedrag het onderscheid tussen eerstejaars- en ouderejaars studenten goed duidelijk wordt. Ouderejaars studenten hebben een vaste kernroute met kleine afwijkingen. In de routevorming baseren ouderejaars studenten hun keuzes op de mentale kaart. Dit uit zich in het feit dat ouderejaars studenten weten wat ze kunnen verwachten in de straat en of hun behoeftes daar kunnen worden voldaan. Hierdoor weten ouderejaars studenten goed welke straten zij wel of niet moeten bezoeken in hun route. Eerstejaars studenten zijn daarentegen tijdens de gehele walk along nog zoekende. Zij weten niet goed waar ze naar toe moeten lopen en maken gebruik van referentiepunten, zoals de Dom en de Oudegracht. Zij baseren dus hun beslissingen op visuele informatie ter plekke. Dit betekent dus dat de vijfde hypothese wordt aangenomen.

Wat betreft de beleving van de looproute is duidelijk geworden dat de respondenten zich veilig voelen tijdens het lopen van hun route. Veel sociale controle en geen vervelende ervaringen in het verleden geven de studenten als redenen voor deze positieve beleving. Een andere verklaring is dat sommige ouderejaars studenten hun route hebben aangepast om zo plekken waar zij zich wel onveilig voelen te vermijden. Eerstejaars studenten hebben in de korte periode dat ze in Utrecht wonen nog geen vervelende confrontaties gehad, maar hebben tevens geen vervelende verhalen gehoord waardoor ze extra alert zijn. Dit betekent dat de zesde hypothese verworpen kan worden, want eerstejaars studenten voelen zich niet vaker onveilig dan ouderejaars studenten tijdens het lopen van de route.

Tot slot de zevende hypothese, ouderejaars studenten hebben met meerdere plekken een emotioneel band, omdat zij vaker de binnenstad hebben bezocht dan eerstejaars studenten. Dit komt echter niet tot uiting in de analyse. Wel weten ouderejaars studenten beter naar welke straten zij moeten lopen om hun behoeftes te kunnen voorzien. Hierdoor komen ouderejaars studenten ook niet vaak voor verrassingen te staan. Het tweede gedeelte van de hypothese was dat eerstejaars studenten tijdens de route met meer plekken een gevoel van angst, bezorgdheid en ongemakkelijkheid zouden hebben, omdat deze gevoelens vaak geassocieerd worden met onbekende plekken. Zoals ook uit de zesde hypothese blijkt is dit niet het geval, dus de hypothese kan tevens verworpen worden.

6. Conclusie

In dit afsluitende hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek besproken. Aan de hand van de gevonden resultaten in de analyse hoofdstukken 4 & 5 worden de deelvragen beantwoord. Daarna komt de conclusie van de hoofdvraagstelling aan de orde. De concrete conclusies die gevolgen hebben voor beleid of verder onderzoek worden vervolgens besproken. Tot slot worden in de discussie enkele keuzes die zijn gemaakt in dit onderzoek en die vragen om verdere uitwerking behandeld.

6.1 Conclusies van de deelvragen

Aan de hand van het literatuur onderzoek en het empirische onderzoek worden de deelvragen beantwoord. De gevonden resultaten uit de hoofdstukken 4 & 5 zullen naast elkaar worden gelegd om zo de deelvragen en compleet mogelijk antwoord te geven.

1. In welke mate heeft bekendheid met de fysieke omgeving van de binnenstad van Utrecht invloed op de keuzes en de beleving van een looproute?

In de analyse hoofdstukken is onderzocht in welke mate de fysieke omgevingskenmerken invloed hebben op de keuzes in de routevorming. Vervolgens is er gekeken of de ruimtelijke kennis van de student invloed heeft op deze keuzes. Hieruit moet blijken of de ruimtelijke kennis van de persoon van de fysieke omgeving verschil maakt in de keuzes die de student maakt en hoe hij de ruimte beleeft.

Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat de fysieke omgeving uit meerdere aspecten bestaat. Het is dus niet mogelijk om één alomvattend antwoord te geven op de vraag. Eén aspect van de fysieke omgeving is de gebouwde omgeving van de binnenstad. Uit het onderzoek blijkt dat voornamelijk de architectuur met historische karakteristieken studenten aantrekt om een winkelstraat in te lopen. Het authentieke karakter van bijvoorbeeld de Oudegracht zorgt ervoor dat de straat zich onderscheidt van andere winkelstraten. Het lopen langs de Oudegracht is hierdoor een meer exclusieve beleving dan door de Steenweg. Dit komt overeen met het onderzoek van Kemperman et al (2009) dat routekeuze worden gebaseerd op relatieve aantrekkelijkheid.

Zoals Zacharias (2001b) beschrijft is de aantrekkingskracht van winkelgebieden sterk afhankelijk van het geheel van de aankleding in de straat. Luifels, straatmeubilair, uithangborden zijn belangrijke motiverende factoren om voor de bezoeker een nog onbekende straat in te lopen. Dit wordt in dit onderzoek bevestigd. Studenten zijn namelijk opzoek naar een gezellige sfeer tijdens hun route en deze aspecten van de fysieke ruimte dragen hier aan bij.

Fysieke omgevingskenmerken als aspecten van verval lijken minimale invloed te hebben op de routevorming. Volgens Holloway & Hubbard (2001) hebben ruimtelijke aspecten zoals afval, graffiti en vandalisme in de openbare ruimte negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de looproute, omdat deze aspecten verwijzen naar criminaliteit en dus onveiligheid. Uit het onderzoek komt naar voren dat respondenten zich ergeren aan verval, maar de routevorming lijkt er niet door te worden beïnvloed. De beleving van de ruimte

wordt daarentegen wel als minder positief ervaren. Dit blijkt uit het feit dat de Voorstraat, die zich laat kenmerken door verval, liever niet wordt bezocht door respondenten.

Tot slot, de aanwezigheid van commerciële gebouwen is bepalend in de keuzes van de route. De bevindingen van Foltâte & Piombini (2007) worden hiermee bevestigd. Dit is goed terug te zien in de complete routevorming van de studenten, want alleen het winkelgebied wordt bezocht tijdens de walk alongs. Bij 'doelgericht winkelen' als doel, is dit voor de hand liggend.

Het niveau van ruimtelijke kennis van de fysieke omgevingskenmerken van de persoon beïnvloedt de keuzes, want naarmate de persoon beter bekend is, weet hij beter waar hij moet zijn en hoe hij hier het beste kan komen. Dit komt tevens tot uiting in het feit dat ouderejaars studenten gebruik maken van een groter stratennetwerk dan eerstejaars studenten.

Kortom, de fysieke omgevingskenmerken hebben in zekere mate invloed op de routekeuzes die worden gemaakt. Architectuur met historische karakteristieken, een aantrekkelijke aankleding van de winkelstraat en de aanwezigheid van commerciële gebouwen verhogen de aantrekkingskracht van de straat. Het onderhoud van het winkelgebied lijkt een minimale invloed te hebben op de routekeuze. De beleving wordt hierdoor echter wel als minder positief ervaren.

2. In welke mate heeft bekendheid met de sociale omgeving van de binnenstad van Utrecht invloed op de keuzes en de beleving van een looproute?

Uit het literatuur onderzoek is gebleken dat de sociale omgeving de keuzes beïnvloedt die in de routevorming worden gemaakt (Zacharias, 2001a; Holloway & Hubbard, 2001). Uit het empirische onderzoek komt echter naar voren dat sociale omgevingskenmerken, zoals de aanwezigheid van zwervers, enquêteurs, straatverkopers en -muzikanten, in Utrecht minimaal of niet van invloed zijn op de keuzes. De respondenten voelen zich veilig in de binnenstad van Utrecht. De aanwezigheid van andere mensen op straat zorgt voor veel sociale controle. Dit draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Hierdoor wordt er niet snel gekozen voor het ontwijken van straten of stadsdelen. Ook hebben de studenten in het verleden geen vervelende confrontaties gehad met de sociale omgeving, wat tevens bedraagt aan de positieve beleving.

Het andere winkelpubliek daarentegen speelt wel een belangrijke rol in het maken van keuzes. Volgens Zacharias (2001a) zijn mensen namelijk zeer gevoelig voor voetgangersstromen en hebben vaak de neiging om anderen te volgen. Uit het onderzoek blijkt dat dit van twee kanten kan worden bekeken. Studenten zijn aan de ene kant op zoek naar levendigheid en gezelligheid, maar willen aan de andere kant ook de drukte vermijden. In de routevorming kan het andere publiek dus zowel als aantrekkelijk als afstotend werken.

De studenten laten zich typeren als een "goal-oriented go-getter". Kenmerken van een go-getter zijn een hoge snelheid, de kortste routes tussen de stops en specifieke interesse (Millonig & Gartner, 2007). Drukke wordt hierbij regelmatig als een obstakel gezien. Wat als gevolg heeft dat de student kiest voor een aangepaste route. Eerstejaars studenten ergeren zich ook aan drukte, maar omdat zij geen andere routes kennen passen zij hun route

niet aan. Verder laten zij zich niet leiden door voetgangersstromen, maar volgen vooral hun eigen weg.

De mate waarin de ruimtelijke kennis van deze omgevingskenmerken is ontwikkeld lijkt een minimaal verschil te maken in de routevorming. Alleen de kennis van rustige doorsteekroutes om drukte te vermijden is hierop van toepassing.

Kortom, één aspect van de sociale omgeving van de Utrechtse binnenstad heeft een duidelijke invloed op de routevorming van studenten, namelijk het andere winkelpubliek. Afhankelijk van het doel van de student is of het andere winkelpubliek als aantrekkelijk of afstotend werkt. De andere sociale aspecten lijken alleen de beleving te beïnvloeden, maar niet de routevorming.

3. In hoeverre hebben de persoonlijke kenmerken invloed op de keuzes en de beleving van een looproute in de binnenstad van Utrecht?

De persoonlijke kenmerken waarnaar zijn gekeken in dit onderzoek zijn de leeftijd, het studiejaar, de woontijd in Utrecht en bezoekersfrequentie. De nadruk ligt voornamelijk op de woontijd van de student, omdat de woontijd de bepalende factor is voor de ruimtelijke kennis die de student heeft. De ruimtelijke kennis komt namelijk tot stand door herhaalde ervaringen met die omgeving (Gale et al, 1990). De woontijd hangt samen met de leeftijd en het studiejaar van de student. Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat de ruimtelijke kennis van de binnenstad van Utrecht bij ouderejaars studenten verder is ontwikkeld dan bij eerstejaars studenten. Dit blijkt uit het feit dat de mentale kaarten van eerstejaars studenten minder compleet zijn dan die van ouderejaars studenten. Ook wordt duidelijk dat eerstejaars studenten zich in de eerste fase van de ruimtelijke kennis, de verklarende component, bevinden. Zij zijn voornamelijk bekend met de oriëntatiepunten waar een waarde aan is gehecht. Dit is kenmerkend voor de verklarende component (Gollegde & Stimson, 1997).

Uit het literatuur onderzoek is duidelijk geworden dat het routinegedrag bepalend is voor de keuzes die worden gemaakt in de routevorming (Hoogendoorn & Bovy, 2004; Gärling & Axhausen, 2003). Wanneer het routinegedrag wordt onderzocht komen de verschillen tussen eerstejaars en ouderejaars studenten goed tot uiting. Ouderejaars studenten hebben namelijk een vaste kernroute met kleine afwijkingen. Eerstejaars studenten zijn daarentegen nog zoekende en maken gebruik veel van oriëntatiepunten, zoals de Dom. Bij ouderejaars studenten heeft het routinegedrag als gevolg dat zij weten wat ze kunnen verwachten in hun looproute. Zij hebben namelijk informatie uit eerdere ervaringen opgeslagen in hun mentale kaart. Behoeften kunnen zo met enige zekerheid worden voldaan en worden vervelende confrontaties bij voorbaat uit de weg gaan. Dit draagt bij aan een positieve beleving.

Ondanks het feit dat eerstejaars studenten in mindere mate routinegedrag vertonen lijkt de beleving van de binnenstad van Utrecht daarentegen niet minder positief te zijn. Het risico op vervelende confrontaties en het niet bevredigen van gewenste behoeften is echter wel groter (Gärling & Axhausen, 2003).

Samengevat, de persoonlijke kenmerken die gekoppeld zijn aan de woonduur in Utrecht beïnvloeden de routevorming van de studenten beduidend. De ruimtelijke kennis van de binnenstad is bij ouderejaars studenten namelijk verder ontwikkeld. Dit betekent dat ouderejaars studenten hun keuzes in de looproute voornamelijk baseren op de mentale kaart. Het vertonen van routinegedrag heeft dit als gevolg. Eerstejaars studenten zijn daarentegen nog zoekende en maken meer spontane beslissingen. Het risico op vervelende confrontaties en het niet bevredigen van gewenste behoeftes is bij eerstejaars studenten hierdoor hoger dan bij ouderejaars studenten. Dit heeft echter geen gevolgen voor de beleving van de route.

6.2 Conclusie hoofdvraag

De hoofdvraag die in de inleiding is opgesteld is als volgt; *Door welke factoren worden de keuzes in looproutes door de binnenstad van Utrecht beïnvloed en in hoeverre verschillen de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is er in deze thesis onderzoek gedaan naar de invloed van geselecteerde factoren op de routevorming van studenten in Utrecht. De factoren die zijn onderzocht zijn bestaan uit fysieke- en sociale omgevingskenmerken. Uit de voorgaande deelvragen is duidelijk geworden welke factoren de keuzes in looproutes door de binnenstad van Utrecht beïnvloeden. Ook is er gekeken naar hoe de mate van ontwikkeling van de ruimtelijke kennis van deze omgevingskenmerken invloed heeft op de routevorming. Dit onderdeel van het onderzoek slaat op het tweede gedeelte van de hoofdvraag, want de verschillen tussen eerstejaars en ouderejaars studenten hangen samen met de ruimtelijke kennis die de student heeft.

Architectuur met historische karakteristieken, een aantrekkelijke aankleding van de winkelstraat en de aanwezigheid van commerciële gebouwen verhogen de aantrekkingskracht van de straat. Deze factoren zorgen er namelijk voor dat de winkelstraat zich kan onderscheiden van andere winkelstraten door het hebben van een eigen karakter. Dit beïnvloedt de keuzes die worden gemaakt in de routevorming. Het onderhoud van het winkelgebied lijkt een minimale invloed te hebben op de routekeuze. De beleving van de ruimte wordt hierdoor echter wel als minder positief ervaren, maar dit heeft geen verdere gevolgen voor de routevorming. Wat betreft de invloed van de sociale omgeving van de Utrechtse binnenstad op de routevorming, is alleen het andere winkelpubliek een bepalende factor. Aan de ene kant trekt ander winkelpubliek mensen aan, omdat het bijdraagt aan de levendigheid en gezelligheid van de straat, maar aan de andere kant worden zij als een obstakel gezien tijdens het doelgericht winkelen. Dit heeft als gevolg dat studenten hun route aanpassen om zo drukte te vermijden. De andere sociale aspecten, zoals zwervers en straatmuzikanten, lijken alleen de beleving te beïnvloeden, maar niet de routevorming.

De voorgaande factoren zijn als het meest invloedrijk uit het onderzoek gekomen. Ondanks de invloed van deze fysieke- en sociale omgevingskenmerken op de routevorming, blijft het doel vaak het belangrijkste voor de keuzes die worden gemaakt. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de studenten al bekend zijn met de ruimtelijke elementen van de binnenstad, waardoor zij hier automatisch minder aandacht voor hebben. De focus ligt dan

niet meer op het ontdekken van de esthetiek van bijvoorbeeld de Oudegracht, omdat ze hier al kennis van hebben. Het bezoeken van het doel waarvoor de studenten de binnenstad bezoeken heeft de hoogste prioriteit.

Het doel hangt sterk samen met behoeftes van de student. Het voldoen van deze behoeftes hangt op zijn beurt weer samen met het routinegedrag van de student. In het routinegedrag komen de verschillen in de looproutes van eerstejaars en ouderejaars studenten sterk tot uiting. Het niveau van de ruimtelijke kennis van de student uit zich namelijk in het routinegedrag. Ruimtelijke informatie, die is opgedaan in eerder gelopen routes, is opgeslagen in de mentale kaart. Deze kennis wordt vervolgens gebruikt in het opbouwen van de route. Door het hebben van deze kennis weet de student waar de gewenste behoeftes kunnen worden voldaan en hoe vervelende confrontatie vermeden kunnen worden in de gekozen route.

Concluderend, uit het onderzoek is gebleken dat de ruimtelijke kennis bij ouderejaars studenten verder ontwikkeld is dan bij eerstejaars studenten. De invloed hiervan op de looproutes wat betreft de fysieke en sociale omgevingskenmerken is echter beperkt. Naast het feit dat ouderejaars gebruik maken van een groter stratennetwerk zijn er namelijk geen beduidende verschillen te ontdekken tussen eerste- en ouderejaars studenten met betrekking tot de keuzes die zij maken in de looproute en hoe zij de looproute beleven.

De ontwikkeling van de ruimtelijke kennis uit zich wel in het routinegedrag van studenten. Ouderejaars studenten baseren namelijk keuzes voornamelijk op de mentale kaart. Eerstejaars studenten maken daarentegen meer spontane keuzes die niet gebaseerd zijn op eerdere ervaringen. Dit heeft als gevolg dat ouderejaars studenten een vaste route lopen met kleine afwijkingen. Hierdoor weten zij wat ze kunnen verwachten in de winkelstraat. En of hun behoeftes ten aanzien van het doel dat zij hebben daar kan worden voldaan. Voor eerstejaars studenten is dit minder zeker en kan dus voor verassingen zorgen.

6.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Om in verder onderzoek naar de beleving in looproutes meer diepte te genereren is het van belang om multidisciplinair onderzoek uit te voeren. In de toegepaste vorm van cognitieve psychologie wordt onderzoek gedaan naar routevorming. Hierbij staat het waarnemen en het beleven van de persoon centraal. Door dit onderzoek te koppelen aan stadsgeografisch onderzoek, waarbij de omgeving centraal staat, zal dit leiden tot meer volledige resultaten. Door het onderzoek te koppelen aan cognitieve psychologie is het tevens mogelijk om op een ander vlak te onderzoeken hoe het lichaam bijvoorbeeld op geluid en geur reageert en op welk niveau dit zich uit in de routevorming.

Voor verder onderzoek is het verschil in sekse interessant om te onderzoeken. Uit meerdere onderzoeken is namelijk gebleken dat mannen over het algemeen beter presteren als het gaat om ruimtelijke vaardigheden (Iachini, 2009). Er bestaan echter maar kleine verschillen tussen mannen en vrouwen wanneer het gaat om de ruimtelijke kennis van afstanden en richtingen wanneer zij bekend zijn met de omgeving. In het onderzoek van McGuinness & Sparks (1983) tekenden vrouwen meer oriëntatiepunten en minder routes

dan mannen op een kaart van een voor hen bekende omgeving. Bij onderzoek naar onbekende locaties blijken mannen beter te presteren. Mannen wijzen namelijk meer juiste oriëntatiepunten en startpunten van de route aan dan vrouwen (Iachini, 2009).

De sekse verschillen worden verklaard door het feit dat mannen en vrouwen deels andere ruimtelijke strategieën toepassen. Vrouwen maken gebruik van de route dimensie. Wat betekent dat de vrouwen tijdens de looproutekeuzes meer gebruik maken van oriëntatiepunten en links/rechts afslaan. Mannen maken daarentegen gebruik van de overzicht dimensie. Zij baseren hun keuzes zich op de geometrische context van de gehele omgeving. Met kennis van deze verschillen tussen sekse is er een grote kans dat die terug te zien is in de looproutes in de binnenstad van Utrecht en zal daarom een interessante aanvulling zijn aan het onderzoek naar routevorming.

Een ander punt dat verder uitgewerkt kan worden is het verschil tussen dag en nacht. In de walk alongs gaven enkele respondenten aan dat zij andere keuzes zouden maken in de avonden. De afwisseling tussen dag en nacht in het bijzonder een groot verschil in een ander beleving van de openbare ruimte in de binnenstad. 's Nachts wordt de openbare ruimte anders gebruikt en ervaren dan overdag (Hubbard, 2005). Doordat er minder mensen op straat zijn en er dus minder sociale controle is, gelden de sociale regels en middelen anders dan overdag. Het vertonen van negatief gedrag, zoals dronken gelal, wildplassen en vechtpartijen, is hierdoor eerder mogelijk. Dit heeft grote invloed op de beleving van bepaalde ruimtes. Steegjes die overdag als veilig worden ervaren worden 's nachts geassocieerd als gevaarlijke plekken. In de duisternis spelen eerder angstgevoelens op (Williams, 2006). De looproutes die overdag worden gelopen zullen daarom in de nachts verschillend zijn, omdat de beleving anders is. Daarom is het niet mogelijk om de looproutes overdag en 's nachts te generaliseren.

Daarnaast zou voor vervolgonderzoek het doen andere vormen van empirisch onderzoek, zoals observaties en het uitvoeren van tests, tot nieuwe inzichten kunnen leiden. Tijdens het uitvoeren van de walk alongs waren de respondenten vaak bewust bezig met de keuzes die zij maakten. Tijdens het interview werd de respondent namelijk bewust gemaakt van zijn dagelijkse handelingen. Dit heeft de objectiviteit van het onderzoek beïnvloed. In het vervolg zijn onderzoeksmethodes waarbij de onderzoeker zo min mogelijk aanwezig is een goede aanvulling aan het onderzoek naar routevorming.

7. Literatuur

- Antonini, G. & M. Bierlaire (2007), A Discrete Choice Framework for Acceleration and Direction Change Behaviors in Walking Pedestrians. In: Waldau N, P. Gattermann, H. Knoflacher, M. Schrechenberg (2005), Pedestrian and Evacuation Dynamics M (Eds.), 155–166. Springer.
- Billinghurst, M. & S. Weghorst (1995), The use of sketch maps to measure cognitive maps of virtual environments. Proceedings of the Virtual Reality Annual International Symposium (VRAIS'95)
- Bondi, L. (2009), Emotional knowing. In: R. Kitchin and N. Thrift (eds.), International Encyclopaedia of Human Geography, pp. 446-452.
- Bourdieu, P. & J.C. Passeron (1979), The inheritors: French students and their relation to culture. London, University of Chicago Press.
- Bryman, A. (2004), Social research methods. Oxford University Press, Oxford.
- Carpiano, R. (2009), Come take a walk with me: The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. Health & Place, vol. 15, pp. 263-272.
- CBS Statline (2012), Leerlingen en studenten naar woongemeente in 2010/2011. Beschikbaar op [www: statline.cbs.nl](http://www.statline.cbs.nl)
- Cummins, S., S. Curtis, A.V. Diez-Roux & S. Macintyre (2007), Understanding and Representing ‘place’ in health research: a relational approach. Social Science & Medicine, vol. 65.9, pp. 1825–1838.
- Davidson, J. & C. Milligan (2004), Embodying Emotion, Sensing Space: introducing emotional geographies', Social and Cultural Geography, vol. 5.4, pp. 523-532.
- Debord, G. (1955), Introduction to a critique of urban geography. In: H. Bauder & S. Engel-di Mauro (2008), Critical geographies: a collection of readings. Praxis express.
- Degen, M. (2001) Regenerating public life? A sensory analysis of regenerated public places in el Raval, Barcelona. In Advances in art and urban futures Vol. 2: Recoveries and reclamations, Intellect Books, Bristol and Portland.
- Degen, M., DeSilvey, C. and Rose, G. (2008), Experiencing visualities in designed urban environments: learning from Milton Keynes. Environment and Planning A, vol. 40.8, pp. 1901-1920.
- Foltâte & Piombini (2007), Urban layout, landscape features and pedestrian usage. Landscape and Urban Planning, vol. 81, pp. 225–234
- Foltâte & Piombini (2010), Deviations in pedestrian itineraries in urban areas: a method to assess the role of environmental factors. Environment and Planning B: Planning and Design 2010, vol. 37, pp. 723-739
- Gale, N., R.G. Gollidge, W.C. Halperin & H. Couclelis (1990), Exploring spatial familiarity. Professional Geographer, vol. 42.3, pp. 299-313
- Gärling T. & K. W. Axhausen (2003), Introduction: Habitual travel choice. Transportation, vol. 30, pp. 1–11
- Gemeente Utrecht (2003), Wijkvisie Binnenstad Utrecht 2003-2013. Wijk Management Overleg Binnenstad.
- Gemeente Utrecht (2005), Detailhandelsmonitor gemeente Utrecht 2005, Eindrapport.

Gemeente Utrecht (2009), Visitekaartje van Utrecht; samenvatting kwaliteitsboek winkelwandelgebied oude binnenstad. Oisterwijk: BLT Advies B.V.

Gemeente Utrecht (2010), Utrechtse bevolking 2010. Afdeling Bestuursinformatie. Sector Bestuurs- en Concernzaken. Gemeente Utrecht. Beschikbaar op [www](http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=212257): <http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=212257>

Gemeente Utrecht (2011), Website gemeente Utrecht, buurtbeschrijving binnenstad. Geciteerd op 3-3-2011. Beschikbaar op [www](http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=358484): <http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=358484>

Golledge, R.G, T. R. Smith, J. W. Pellegrino, S. Doherty & S. P. Marshall (1984), A conceptual model and empirical analysis of children's acquisition of spatial knowledge. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 5, pp. 125-152.

Golledge, R. G. & R. J. Stimson (1997), *Spatial behavior: A geographical perspective*. New York: The Guilford Press.

Haklay, M, D. O'Sullivan, M. Thurstain-Goodwin & T. Schelhorn (2001), "So go downtown": simulating pedestrian movement in town centres. *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28.3, pp. 343-359.

Hall, T. (2009), The Camera Never Lies? Photographic Research Methods in Human Geography. *Journal of Geography in Higher Education*, vol. 33.3, pp. 453-462.

Hopkins, P. E. (2010), *Young people, place and identity*. London: Routledge.

Holloway, L. & P. Hubbard (2001), *People and place: the extraordinary geographies of everyday life*. Harlow: Pearson Education Limited.

Hoogendoorn, S.P. & P.H.L. Bovy (2003), Pedestrian Travel Behavior Modeling. In: K. Axhausen (2003) *Moving Through Nets: The Physical and Social Dimensions of Travel*, 1-33, 10th International Conference on Travel Behavior Research, Lucerne.

Hoogendoorn, S.P. & P.H.L. Bovy (2004), Pedestrian Route-Choice and Activity Scheduling Theory and Models. *Transportation Research B*, vol. 38, pp. 169-190.

Hill, M.R. (1982), *Spatial Structure and Decision-Making of Pedestrian Route Selection Through An Urban Environment*. Ph.D. Thesis, University Microfilms International.

Hubbard, P. (2005), The geographies of 'going out': emotion and embodiment in the evening economy. In: Davidson, J., L. Bondi & M. Smith (eds) *Emotional Geographies*, pp. 117-134. Ashgate.

Ishikawa, T. & D. R. Montello (2006), Spatial knowledge acquisition from direct experience in the environment: Individual differences in the development of metric knowledge and the integration of separately learned places. *Cognitive Psychology*, vol. 52, pp. 93-129

Jenkins, J. M & D. J. Walmsley (1993), Mental maps of tourists: A study of Coffs Harbour, New South Wales. *GeoJournal*, vol. 29.3 233-241

Kemperman, A., Borgers, A. and Timmermans, H. (2009), Tourist shopping behavior in a historic downtown area. *Tourism Management*, vol. 30, pp. 208-218.

Kitchin, R. M. (1996), Methodological convergence in cognitive mapping research: Investigating configurational knowledge. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 16, pp. 163 - 185

Klein, M. (1998), He shops, she shops. *American demographics*, vol. 20.3, pp. 34-36.

Knox, P.L. & S. Marston (2007), *Human Geography*, fifth edition. Prentice Hall, Upper Saddle River NJ.

Kusenbach, M. (2003), Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, vol. 4.3, pp. 455-485.

- Lotan, T. (1997), Effects of familiarity on route choice behavior in the presence of information. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, vol. 5. 3-4, pp. 225-243
- Lynch, K. (1960), *The image of the city*. The M.I.T. Press, London.
- Mc Donald, T.P. & J.W. Pellegrino (1993), Psychological perspectives on spatial cognition. In: Gärling, T. & R.G. Golledge (1993), *Behavior and environment: psychological and geographical approaches*. Amsterdam: Elsevier science publishers B.V.
- Mc Farlane, C. (2011), *Learning the city; Knowledge and Translocal Assemblage*. Wiley & Blackwell
- Mehta, A. & L. Bondi (1999), "Embodied Discourse: on gender and fear of violence." *Gender, place and culture*, vol. 6.1
- Middleton, J. (2010), *Sense and the city: Exploring the embodied geographies of urban walking*. *Social and Cultural Geography*, vol. 11, pp. 575-596.
- Millonig, A. & G. Gartner (2007), *Monitoring pedestrian spatio-temporal behavior*. Technical Report 42. Bremen, Germany: Universität Bremen, TZI Technologie-Zentrum Informatik, vol. 29.42
- Modly, A.R. (2009), *Geography of Fear: Understanding Students' Sense of Place*. *Chrestomathy*, vol. 8, pp. 115 -146.
- Oppewal, H., & H. Timmermans (1999), Modeling consumer perception of public space in shopping centers. *Environment & Behavior*, vol. 31.1, pp. 45-65.
- Ouellette, J.A. & W. Wood (1998), Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin*, vol. 124.1, pp. 54-74.
- Papinski, D., D. M. Scott & S. T. Doherty (2008), Exploring the route choice decision-making process: A comparison of planned and observed routes obtained using person-based GPS. *Transportation Research Part F*, vol. 12, pp. 347–358.
- Passini, R. (1984), Spatial representations: a way-finding perspective, *Journal of Environmental Psychology*, vol. 4, pp. 153–164.
- Postma, A. (2006), *Lost in space*. Oratie Universiteit Utrecht. Geciteerd op 27-2-2012. Beschikbaar op [www](http://igitur-archive.library.uu.nl/oratie/2009-0309-201655/UUindex.html):
<http://igitur-archive.library.uu.nl/oratie/2009-0309-201655/UUindex.html>.
- Pater, B., de & H. van der Wusten (1996) *Het geografisch huis; de opbouw van een wetenschap*. Bussum: uitgeverij Coutinho B.V.
- Peponis, J. & C. Zimring & Y.-K. Choi (1990), Finding the building in wayfinding *Environment and Behavior*, vol. 22.5, pp. 555-590.
- Pink, S. (2008), An urban tour: The sensory sociality of ethnographic place-making. *Ethnography*, vol. 9.2, pp.175-196
- Schreuder Peters, R.P.I.J. (2000), *Methoden en technieken van onderzoek: principes en praktijk*. Schoonhoven: Academic Service economie en bedrijfskunde.
- Shriver, K. (1997), Influence of Environmental Design on Pedestrian Travel Behavior in Four Austin Neighbourhoods, *Transportation Research, Record 1578*, pp. 64-75
- Siegel, A. & S. White (1975), The development of spatial representations of large-scale environments. In: H.W. Reese, Editor, *Advances in Child Development and Behavior*, vol. 10, Academic Press.
- Spierings, B. & M. van der Velde (2007), Cross border shopping and the 'bandwidth of familiarity'; Exploring the positive impact of national borders on consumer mobility in the Euregion Rhine-Waal. Working Paper Series 2007/04.

- Spierings, B. & M. van der Velde (2008), Shopping, Borders and unfamiliarity: consumer mobility in Europe. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 99, pp. 497-505
- Teller, C. & T. Reutterer (2008), The evolving concept of retail attractiveness: What makes retail agglomerations attractive when customers shop at them? *Journal of Retailing and Consumer Services*, vol. 15, pp. 127-143.
- Urry, J. (2001) Globalising the tourist gaze. *Cityscapes Conference Graz, Austria, November 2001*, pp. 10
- Williams, R (2008), Night Spaces: Darkness, Deterritorialization, and Social Control. *Space and Culture*, vol. 11, pp. 514
- Wunderlich, F.M. (2008), Walking and rhythmicity: sensing urban space. *Journal of Urban Design*, vol. 13, pp. 125-139.
- Zacharias, J. (1993), Reconsidering the impacts of enclosed shopping centres. *Landscape and Urban Planning*, vol. 26, pp. 149-160.
- Zacharias, J. (1997), The impact of layout and visual stimuli on the itineraries and perceptions of pedestrians in a public market. *Environmental and Planning B: planning and design*, vol. 23, pp. 23-35
- Zacharias, J. (2001a), Path choice and visual stimuli: signs of human activity and architecture. *Journal of environmental psychology*, vol. 21, pp. 341-352
- Zacharias, J. (2001b), Pedestrian behavior and perception in urban walking environments. *Journal of planning literature*. vol. 16.
- Zhu, W. and Timmermans, H. (2008), Cut-off models for the 'go-home' decision of pedestrians in shopping streets. *Environment and Planning B*, vol. 35, pp. 248-260.

8. Bijlagen

1. Enquête
2. Uitdraai spss - toetsen
3. Topic- en vragenlijst walk alongs
4. Coderingsschema
5. Overzicht gelopen routes in de walkalong
6. Gelopen routes in beeld van ouderjaars studenten
7. Gelopen routes in beeld van eerstejaars studenten

1. Enquête

Beste student,

Voor de Master Stadsgeografie aan Universiteit Utrecht ben ik momenteel bezig met mijn afstudeeronderzoek naar de looproutes van studenten door de Utrechtse binnenstad. Door deel te nemen aan deze enquête draag je bij aan een beter begrip voor het gebruik en de beleving van de binnenstad vanuit het perspectief van studenten.

De enquête bestaat uit 3 onderdelen en zal niet langer duren dan 10 minuten. De enquête zal volledig anoniem worden geanalyseerd en de gegevens worden uitsluitend gebruikt voor dit onderzoek.

Veel succes en bedankt voor je medewerking!

Deel 1: Jouw mentale kaart

Ten eerste wil ik je vragen een kaart van de binnenstad van Utrecht te schetsen. Het gaat hierbij om jouw beeld van de stad, dus de kaart is altijd goed! Denk onder anderen aan;

- Straten, gebouwen, markeringspunten, voor *jouw* belangrijke elementen, kruispunten of gebieden;
- En geef de getekende elementen zo mogelijk ook een naam.



Deel 2: Vragen & stellingen

1. Wat is jouw geslacht?

- Man
- Vrouw

2. Wat is jouw leeftijd?

.....

3. In welk jaar ben je begonnen met jouw studie in Utrecht?

.....

4. Hoeveel jaar woon jij in Utrecht?

.....

5. Wat is de postcode van jouw huidige adres?

.....

6. Hoe vaak bezoek je de binnenstad van Utrecht? (Bezoek van langer dan een half uur)

- Minder dan 1 maal per week
- 1 maal per week
- Meerdere malen per week
- 1 maal per maand
- Minder dan 1 maal per maand

7. Met welk doel bezoek je de binnenstad meestal? (Maximaal 2 antwoorden)

- Dagelijkse boodschappen
- Shoppen
- Cultuur & entertainment
- Eten & drinken
- Sporten
- Anders, namelijk.....

8. Stellingen

Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

1. Ik voel mij bekend met de Utrechtse binnenstad.
2. Ik kies altijd de kortste route wanneer ik door de binnenstad loop.
3. Bij slecht weer kies ik een andere route dan normaal.
4. Het ontwerp van de openbare ruimte is bepalend in het kiezen van mijn route.
5. De architectuur van de gebouwen langs de route speelt een rol in het kiezen van mijn route.
6. Plaatsen met graffiti ontwijk ik bewust in mijn route.
7. Plekken met vandalisme ontwijk ik bewust in mijn route.
8. Ik pas mijn route aan om zwervers te vermijden.
9. Ik pas mijn route aan om straatverkopers te vermijden.
10. Ik voel mij soms niet op mijn gemak op plekken tijdens mijn route, door bijvoorbeeld de aanwezigheid van andere mensen.
11. Tijdens mijn route ben ik op zoek naar een gezellige sfeer.
12. Ik heb meestal een vaste route door de binnenstad.
13. Tijdens mijn route ben ik op zoek naar vertrouwde plekken en ervaringen
14. Tijdens mijn route ben ik op zoek naar onbekende plekken en ervaringen.

Deel 3: de door jou meest gebruikte route

Het laatste onderdeel van deze enquête is het tekenen van jouw meest gebruikte route door de Utrechtse binnenstad. Teken deze route in op de onderstaande plattegrond.



2. Uitdraai SPSS-toetsen

Nulhypothese: Er is geen verband tussen geslacht en de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

geslacht * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
geslacht	man	15	12	8	35
	vrouw	12	13	16	41
Total		27	25	24	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.582 ^a	2	.275
Likelihood Ratio	2.618	2	.270
Linear-by-Linear Association	2.464	1	.116
N of Valid Cases	76		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.05.

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.184	.275
	Cramer's V	.184	.275
N of Valid Cases		76	

Nulhypothese: Er is geen verband tussen leeftijd en de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

leeftijd * rank van aantal aantalen Crosstabulation

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
leeftijd	18	3	1	0	4
	19	9	5	4	18
	20	6	3	0	9
	21	1	5	4	10
	22	2	4	5	11
	23	0	4	4	8
	24	4	2	3	9
	25	0	0	3	3
	26	2	1	1	4
Total		27	25	24	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.489 ^a	16	.048
Likelihood Ratio	33.364	16	.007
Linear-by-Linear Association	6.603	1	.010
N of Valid Cases	76		

a. 24 cells (88.9%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .95.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.590	.048
	Cramer's V	.417	.048
N of Valid Cases		76	

Percentile Group of leeftijd * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
Percentile Group of leeftijd	1	12	6	4	22
	2	7	8	4	19
	3	2	8	9	19
	4	6	3	7	16
	Total	27	25	24	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.942 ^a	6	.063
Likelihood Ratio	13.062	6	.042
Linear-by-Linear Association	5.166	1	.023
N of Valid Cases	76		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.05.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.396	.063
	Cramer's V	.280	.063
	N of Valid Cases	76	

Nulhypothese: Er is geen verband tussen beginjaar studie en de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

studiejaar * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
studiejaar	2004	0	0	2	2
	2005	2	2	3	7
	2006	2	1	7	10
	2007	2	6	3	11
	2008	5	3	4	12
	2009	0	6	1	7
	2010	16	7	4	27
	Total	27	25	24	76

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	30.796 ^a	12	.002
Likelihood Ratio	31.253	12	.002
Linear-by-Linear Association	11.417	1	.001
N of Valid Cases	76		

a. 18 cells (85.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .163.

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.637	.002
	Cramer's V	.450	.002
	N of Valid Cases	76	

verdeling eerste/ouderejaars * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
verdeling eerste/ouderejaars	1	11	18	20	49
	2	16	7	4	27
	Total	27	25	24	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.985 ^a	2	.004
Likelihood Ratio	11.125	2	.004
Linear-by-Linear Association	10.123	1	.001
N of Valid Cases	76		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.53.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.380	.004
	Cramer's V	.380	.004
	N of Valid Cases	76	

Nulhypothese: Er is geen verband tussen woonduur in Utrecht en de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

Percentile Group of woonduur * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
Percentile Group of jaarutrecht	1	15	10	6	31
	2	8	7	3	18
	3	4	8	15	27
	Total	27	25	24	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.044 ^a	4	.011
Likelihood Ratio	13.373	4	.010
Linear-by-Linear Association	10.042	1	.002
N of Valid Cases	76		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.68.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.414	.011
	Cramer's V	.293	.011
	N of Valid Cases	76	

Nulhypothese: Er is geen verband tussen bezoekersfrequentie en de gedetailleerdheid van de mentale kaart.

bezoek * rank van aantal aantalen Crosstabulation

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
bezoek	1 maal per week	10	8	2	20
	meerdere malen per week	15	15	20	50
Total		25	23	22	70

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.126 ^a	2	.047
Likelihood Ratio	6.983	2	.030
Linear-by-Linear Association	5.258	1	.022
N of Valid Cases	70		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6.29.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.296	.047
	Cramer's V	.296	.047
	N of Valid Cases	70	

bezoek * rank van aantal aantalen

		rank van aantal aantalen			
		weinig	midden	veel	Total
bezoek	1 maal per week	10	8	2	20
	meerdere malen per week	15	15	20	50
Total		25	23	22	70

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.175 ^a	2	.204
Likelihood Ratio	3.346	2	.188
Linear-by-Linear Association	1.824	1	.177
N of Valid Cases	70		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.14.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.296	.047
	Cramer's V	.296	.047
	N of Valid Cases	70	

2. Stellingen

Kortste route	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	Slecht weer	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
helemaal mee oneens	2	2.6	2.6	2.6	helemaal mee oneens	8	10.5	10.5	10.5
mee oneens	22	28.9	28.9	31.6	mee oneens	25	32.9	32.9	43.4
neutraal	14	18.4	18.4	50.0	neutraal	12	15.8	15.8	59.2
mee eens	31	40.8	40.8	90.8	mee eens	30	39.5	39.5	98.7
helemaal mee eens	7	9.2	9.2	100.0	helemaal mee eens	1	1.3	1.3	100.0
Total	76	100.0	100.0		Total	76	100.0	100.0	

Ontwerp openbare ruimte	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	Architectuur	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
helemaal mee oneens	3	3.9	3.9	3.9	helemaal mee oneens	12	15.8	15.8	15.8
mee oneens	21	27.6	27.6	31.6	mee oneens	28	36.8	36.8	52.6
neutraal	15	19.7	19.7	51.3	neutraal	11	14.5	14.5	67.1
mee eens	33	43.4	43.4	94.7	mee eens	24	31.6	31.6	98.7
helemaal mee eens	4	5.3	5.3	100.0	helemaal mee eens	1	1.3	1.3	100.0
Total	76	100.0	100.0		Total	76	100.0	100.0	

Graffiti	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	Vandalisme	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
helemaal mee oneens	31	40.8	40.8	40.8	helemaal mee oneens	13	17.1	17.1	17.1
mee oneens	31	40.8	40.8	81.6	mee oneens	27	35.5	35.5	52.6
neutraal	12	15.8	15.8	97.4	neutraal	19	25.0	25.0	77.6
mee eens	2	2.6	2.6	100.0	mee eens	17	22.4	22.4	100.0
Total	76	100.0	100.0		Total	76	100.0	100.0	

3. Routinegedrag

Vaste route/studiejaar

		vaste route			
		mee oneens	neutraal	mee eens	Total
verdeling eerste/ouderejaars	ouderejaars	9	2	38	49
	eerstejaars	4	6	17	27
	Total	13	8	55	76

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.083 ^a	2	.048
Likelihood Ratio	5.831	2	.054
Linear-by-Linear Association	.355	1	.551
N of Valid Cases	76		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.84.

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.283	.048
	Cramer's V	.283	.048
	N of Valid Cases	76	

3. Topic- en vragenlijst walk alongs

Vragen per thema

Persoonlijke kenmerken

- Waar woon je in Utrecht?
- Hoelang woon je in Utrecht?
- In welke mate voel jij je bekend met de binnenstad van Utrecht? (op een schaal van 1 tot 10)
- In welke mate voel jij je bekend op gebied van context/straatnamen?
- hoe vaak bezoek jij de binnenstad?
- Wat is vaak het doel van de looproute door de binnenstad?

Sociale omgeving

- Laat jij je lijden of afschrikken door ander winkelpubliek?
- Pas jij je route aan op het bewust ontwijken van straatverkopers?
- Hoe reageer jij op zwervers? En pas jij je route hierop aan?
- Hoe reageer jij op straatmuzikanten? En pas jij je route hierop aan?
- Hoe reageer jij op straatverkopers? En pas jij je route hierop aan?

Fysieke omgeving

- Stoor jij je aan graffiti of straatvuil of kapotte dingen?
- Zo ja, pas je hier je route op aan?
- Welke uiterlijke kenmerken van de bijv. Oudegracht spreken jou aan?

Routinegedrag

- Heb je van tevoren al bedacht hoe je gaat lopen of maak je beslissingen ter plekke, bij bijvoorbeeld kruispunten?
- Hoe consequent is jouw route?
- Is dit de kernroute waar je kleine afwijkingen op maakt afhankelijk van het doel?
- Kun je voorbeelden geven van momenten dat je een nieuwe straat/plek in de binnenstad ontdekte? Wat waren de redenen voor het afwijken?
- Sta je ervoor open om een niet eerder betreden gebied te ontdekken?
- Aan ouderejaars; merk je verschillen in je looproutes in je eerste jaar en nu?
- Laat jij je lijden door de omgeving of door eerdere ervaringen?

Motivatie

- Is deze straat het doel of een middel om een andere straat te bereiken?
- Bij doelstraten; Wat is het doel van het bezoeken van deze straat?
- Bij middelstraten; Waarom neem je deze straat om je doel te bereiken?
- Wat is de reden voor deze beslissing?

Start- en eindpunt

- Met welk vervoersmiddel kom je naar de stad toe?
- Waarom start jouw looproute hier?
- Is dit altijd je beginpunt?

Betekenisgeving/referentiepunten

- Welk gevoel roept de Dom bij jou op?
- In welke mate gebruik jij de Dom als referentiepunt om bijvoorbeeld de weg te vinden?
- Wel gevoel roept de Oudegracht bij jou op?
- Bij welke plekken spreek jij met andere mensen af? Om bijvoorbeeld samen te winkelen?

Topophilia & Topophobia

- Zijn er plekken in je looproute waar je bewust langs loopt in je route?
- Welke plekken probeer je bewust te ontwijken in je looproute?
- komen niet voor in je meest gelopen route, hoezo niet?

Beleving

- Voel jij je wel eens onveilig bij het lopen van deze route? Waarom wel/niet?
- Hoe is dit in verhouding tot andere plaatsen? Bijvoorbeeld je oude woonplaats?
- Verschilt jouw beleving van de veiligheid per dag en nacht?
- Is je de Oudegracht en de Steenweg vergelijk in jouw beleving, hoe zou je die dan benoemen?

4. Coderingsschema walk alongs

Geslacht

Studiejaar

Bekendheid

- straatnamen
- connectie tussen referentiepunten
- overzicht

Beleving

- draagt niks bij
- bijzonder gevoel
- gezelligheid
- geschiedenis
- karakteristiek
- historisch
- authenticiteit
- pittoresk
- rustiger
- levendig
- standaard
- ongezellig
- chique

Beslissingspunten/routevorming

- kortste route
- dichtbij huis
- van tevoren bedacht
- spontaan
- laten leiden
- afschrikken
- zijstraat
- fietsenrek
- praktische route terug
- met de stroom meelopen

Doel

- rondslechteren
- doelgericht winkelen
- flaneren
- terrasje pakken
- vrienden afspreken

- culturele activiteiten
- winkelen

Routine

- wegwerkzaamheden
- consequent
- vaste straten in route
- eerdere ervaringen
- behoeftes

Sociale omgevingsfactoren

- Storen aan ander winkelpubliek
- Storen aan zwervers
- Storen aan straatverkopers
- Sfeer
- Bekijken en bekeken worden
- Drukke
- Veel mensen
- Ergernis
- gesloten houding
- Ander winkelpubliek
- afschrikken
- snel langslopen
- stroom meelopen
- levendig
-

Fysieke omgevingsfactoren

- Vuil
- Graffiti
- Kapot
- Dode plinten
- Gevels
- Etalages
- Herenhuizen
- Lelijk
- Straat meubilair
- Stoep

Veiligheid

- Slecht onderhouden
- Sociale controle
- Mensen op straat

- Bovenwoningen
- Licht/donker
- zakkenrollers

Topophobia

- onveilig
- onpure mensen
- coffeeshops
- graffiti
- daklozen opvang
- onrustig
- urinelucht
- wietlucht

Topophilia

- gezellig
- authentiek
- veel mensen
- karakteristiek
- couleur locale

4. Overzicht gelopen routes in de walk along

Ouderejaars vrouwen

1. Bakkersbrug – Bakkerstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Steenweg – Hekelsteeg – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug.
2. Mariaplaats – Mariastraat – Steenweg – Hekelsteeg – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkerstraat – Mariastraat – Mariaplaats.
3. Bakkersbrug – Bakkerstraat – Steenweg – Lange Elisabethstraat – Steenweg – Hekelsteeg – Oudegracht-Weerdzijde – Choorstraat – Lijnmarkt – Oudegracht-Tolsteegzijde – Vismarkt – Oudkerkhof – Korte Jansstraat – Minrebroederstraat – Ganzenmarkt – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug.

Eerstejaars vrouwen

4. Janskerkhof – Lange Jansstraat – Potterstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug – Oudegracht-Weerdzijde – Ganzenmarkt – Korte minrebroederstraat – Choorstraat – Steenweg – Mariastraat – Steenweg – Choorstraat – Servetstraat – Vismarkt – Oudkerkhof – Korte Jansstraat – Janskerkhof.
5. Neude (boom) – Potterstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Vismarkt – Servetstraat – Domplein – Wed – Lichte Gaard – Zadelstraat – Donkerstraat – Steenweg – Hekelsteeg – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug – Vinkenburgerstraat – Neude.
6. Vredenburg – Lange Elisabethstraat – Steenweg – Vismarkt – Oudegracht-Tolsteegzijde – Hamburgerstraat – Korte Nieuwstraat – Domplein – Servetstraat – Zadelstraat – Donkerstraat – Steenweg – Lange Elisabethstraat – Vredenburg.

Ouderejaars mannen

7. Vredenburg – Lange Elisabethstraat – Steenweg – Choorstraat – Oudkerkhof – Korte Jansstraat – Janskerkhof – Lange Jansstraat – Potterstraat – Vredenburg.
8. Stadsschouwburg – Nobelstraat – Janskerkhof – Lange Jansstraat – Neude – Vinkenburgerstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug – Bakkerstraat – Steenweg – Buurkerkhof – Servetstraat – Domplein – Pieterskerkhof – Kromme nieuwgracht.
9. Neude – Vinkenburgerstraat – Bakkersbrug – Oudegracht-Weerdzijde – Stadhuisbrug – Choorstraat – Steenweg – Drieharingstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Drakenburgerstraat – Neude.

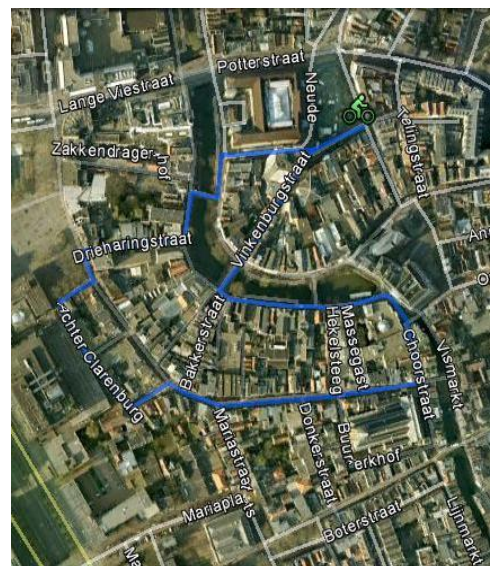
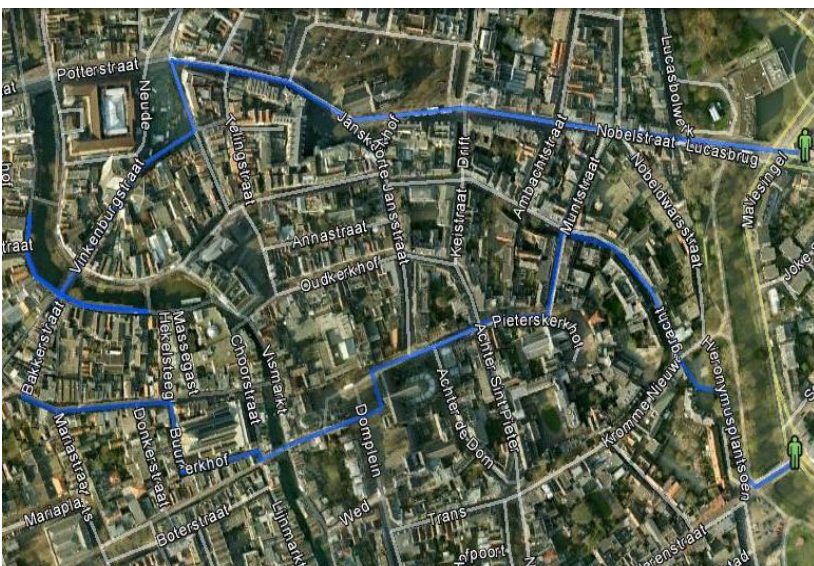
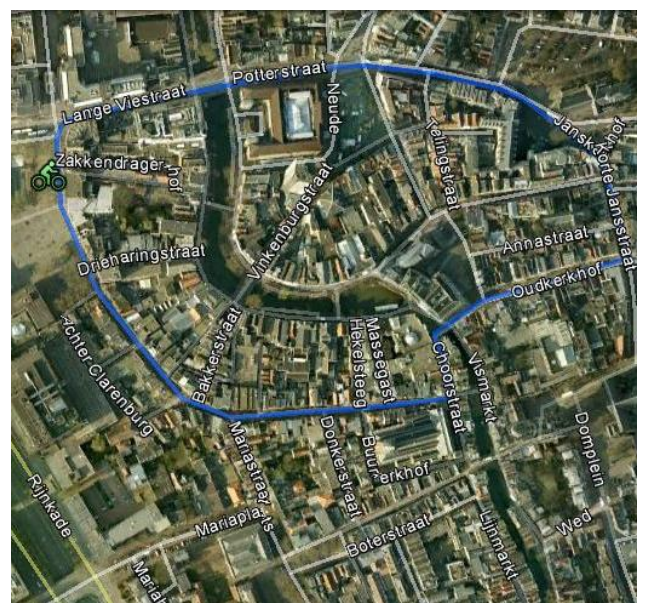
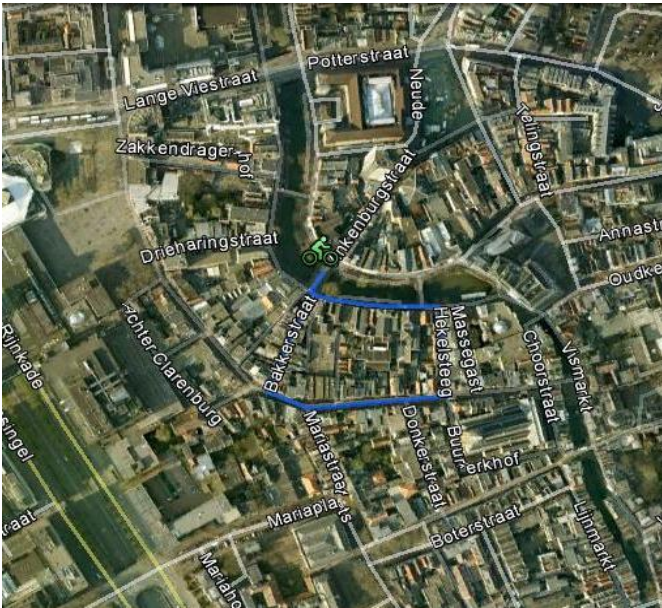
Eerstejaars mannen

10. Potterstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkerstraat – Steenweg – Choorstraat – Servetstraat – Domplein – Servetstraat – Vismarkt – Oudkerkhof – Korte minrebroederstraat – Oudkerkhof – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug – Vinkenburgerstraat – Neude – Potterstraat.

11. Neude – Schoutenstraat – Ganzenmarkt – Oudegracht-Weerdzijde – Bezemburg – Oudegracht-Weerdzijde – Drieharingstraat – Lange Elisabethstraat – Mariastraat – Mariaplaats – Zadelstraat – Servetstraat – Damplein – Servetstraat – Choorstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Bakkersbrug – Vinkenburgstraat – Neude.

12. Neude – Schoutenstraat – Ganzenmarkt – Stadhuisbrug – Vismarkt – Servetstraat – Damplein – Servetstraat – Choorstraat – Steenweg – Bakkerstraat – Oudegracht-Weerdzijde – Jansbrug – Drakenburgstraat – Neude.

6. Gelopen routes in beeld van ouderejaars studenten



7. Gelopen routes in beeld van eerstejaars studenten

