Utrecht, stad vol onbekenden

Hoe ervaringen, persoons- en omgevingskenmerken van invloed zijn op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht

Masterthesis Stadsgeografie

Student:
Folkert Jongsma
f.jongsma@students.uu.nl
3998444

Thesisdocenten:
M.J. Dijst
M. Helbich

Versie:
Definitief

Datum:
12 december 2014

Utrecht, stad vol onbekenden

Hoe ervaringen, persoons- en omgevingskenmerken van invloed zijn op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht

Document:	Masterthesis Stadsgeografie 2013-2014 Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht
Student:	Folkert Jongsma f.jongsma@students.uu.nl 3998444
Docenten:	M.J. Dijst M. Helbich
Datum:	12 december 2014

Omslagafbeelding: ‘Utrecht City Skyline’ door O. van Oord, flickr.com

Voorwoord

Toen ik dit onderwerp op de keuzelijst van de scriptieonderwerpen zag staan, was ik direct erg enthousiast. Het combineert een nieuwe onderzoekstechniek (die van de videobril) met een thema dat me persoonlijk al veel had beziggehouden, mede door mijn verhuizing naar Utrecht, ongeveer twee jaar geleden. In ben geboren en opgegroeid in een dorp en de laatste jaren grofweg van dorp naar stad naar randstad verhuisd. In de tussentijd heb ik diverse Europese steden bezocht en ook nog een klein halfjaar kunnen reizen en leven in Australië en Zuidoost-Azië. Dat wat mij bij elke verhuizing/verplaatsing weer opviel en intrigeerde, en dat was voorafgaand aan mijn studietraject hier in Utrecht altijd slechts een gevoelsmatige kwestie geweest, was dat in elke grote plaats met veel inwoners de ruimte meer gedeeld lijkt te zijn en de contacten tussen en met onbekenden anders. Terugkijkende op de eerste tijd na mijn verhuizing naar Utrecht, waarin mensen mij soms vroegen of ik me al thuis voelde in deze stad, constateerde ik op dat moment dat ik dat nog niet deed en zag ik dat op korte termijn ook niet gebeuren. Ik voelde vooral dat deze stad een gedeelde stad was, en dan met name de binnenstad en vervoersknooppunten, een plek van veel mensen 'van buitenaf', een plek van iedereen en niemand tegelijkertijd. Ik bemerkte er tevens in vergelijking tot vorige minder grote woonplaatsen een (clichématig) verschil in mentaliteit; men was er gehaaster, er werd minder gegroet, maar bovenal; het leek soms wel alsof mensen je niet eens zagen staan: mensen leken meer afgesloten voor anderen. Het contact in de eigen buurt leek overeenkomstig te zijn met buurten in de andere steden waar ik woonde met dezelfde bouwvorm (flat). Het contact met onbekenden komt er meer voor dan in de binnenstad, maar is nog altijd beperkt.

Door de verdieping in de opleiding Stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht en in het bijzonder door deze thesis ben ik met een andere bril naar sociale verschijnselen in stedelijk gebied gaan kijken. Middels het voeren van de gesprekken omtrent en in dit onderzoek en het bekijken en analyseren van de beelden die de participanten in de openbare ruimte hebben gemaakt, ben ik zelf ook meer met 'een bril op' gaan kijken naar wat fysieke stedelijke openbare ruimtes met me doen en hoe ik omga met andere, onbekende gebruikers van de ruimte. Daarbij ben ik me steeds meer af gaan vragen of relaties tegenwoordig complexer zijn in hun ontstaan en verloop. Misschien zijn ze juist wel minder complex geworden. Relaties spelen tegenwoordig namelijk op een ander vlak af dan vroeger. Ze zijn meer digitaal, en worden naar mijn idee meer gevormd via het eigen netwerk en de netwerken die daaraan verbonden zijn. We hebben meer mogelijkheden om in contact te blijven en misschien is er daarmee wel minder een noodzaak om een 'goede buur' te hebben, want hoe ver is een 'verre vriend' tegenwoordig nog door de grotere mobiliteitsmogelijkheden? Daarmee is er ook een verandering in de behoefte voor het leggen van relaties met onbekenden, omdat we altijd wel iemand bij de hand hebben (letterlijk; via de mobiele telefoon) die we kennen, en de toegang tot bekende personen met bekende eigenschappen en mogelijkheden verkiezen boven de onbekende eigenschappen van iemand die je niet kent. Daarnaast zijn we ook door het leven in een verzorgingsstaat wellicht op sociaal-economisch vlak minder afhankelijk geworden van personen in onze directe omgeving. Juist met het oog op de participatiesamenleving zullen we moeten leren weer meer afhankelijk te worden en hulpvaardig te zijn naar mensen in onze directe omgeving, in plaats van slechts (doorgaans digitaal) te communiceren met instanties en ambtelijke apparaten.

Ik wil in deze laatstgeschreven woorden aan deze scriptie een aantal mensen bedanken die me hebben geholpen bij het uitvoeren van het onderzoek en het schrijven van deze thesis. Ik wil onder meer mijn begeleiders prof. dr. M.J. Dijst en dr. M. Helbich bedanken voor hun ondersteuning in de vorm van feedback, het meedenken en het aansturen tijdens het schrijven van mijn scriptie. Daarnaast dank ik mijn participanten voor hun enthousiasme en bereidwilligheid om mee te werken. Ook om hun durf, om met een videobril op openbare ruimtes te betreden.

Folkert Jongsma
Utrecht, december 2014

Inhoud

1 Introductie 1
1.1 Steden en onbekenden, mobiliteit, familiariteit en sociale interactie 1
1.2 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie 3
1.3 Doel- en vraagstelling 5
1.4 Opbouw van het onderzoeksrapport 5
2 Theoretisch kader 7
2.1 Tijdgeografie en emoties; actor-netwerk-theorie 8
2.2 De prikkels van de stad: blootstelling en ervaring 9
2.3 Persoonlijke eigenschappen 11
2.4 Sociale interactie in relatie tot de fysieke stad 13
2.5 (Nieuwe) mobiliteit en interactie met ruimte en onbekenden 15
2.6 Het omgaan met prikkels en onbekenden: aandacht trekken en verplaatsen 16
2.7 Conceptueel model 18
2.8 Verwachtingen 19
3 Methodiek 21
3.1 Onderzoekslocatie: de stad Utrecht 21
3.2 Participantenwerving 25
3.3 Participantenkenmerken 26
3.4 Methodes: videobril en kwalitatieve interviews 28
3.5 Analyse en gebruik van de video- en interviewdata 30
4 Resultaten: De beleving van personen, plaats en mobiliteit 33
4.1 Eigen persoonskenmerken en die van anderen 33
4.2 Sociale veiligheid, plaatskenmerken en behoefte aan interactie 38
4.3 Mobiliteit: beleving en sociale interactie 43
4.4 Deelconclusie 46
5 Resultaten: Gedragskeuzes en implicaties voor interactie 49
5.1 Strategieën op basis van tempo(veranderingen) 50
5.2 Strategieën op basis van het gebruik van de fysieke ruimte 52
5.3 Verbale strategieën 54
5.4 Strategieën op basis van het gebruik van objecten 56
5.5 Deelconclusie 59
6 Conclusie 61
6.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen met een koppeling naar de literatuur 61

6.2 Reflectie op het onderzoek 64
6.3 Implicaties voor vervolgonderzoek 65
6.4 Beleidsimplicaties 65
Literatuurlijst 67
Bijlagen 71
Bijlage I: Participantenkenmerken 71
Bijlage II: Interview guide 73
Bijlage III: Code-boom 75

1 Introductie

1.1 Steden en onbekenden, mobiliteit, familiariteit en sociale interactie

In de afgelopen decennia zijn er steeds meer mensen van het platteland naar de stad verhuisd. Tegenwoordig leeft zelfs meer dan de helft van de wereldbevolking in de stad. De verwachting is dat in 2050 bijna 70% van de wereldbevolking in stedelijke regio's woont (Vlahov et al., 2010; Kennedy & Adolphs, 2011). Dit speelt niet alleen op het mondiale vlak, ook dichter bij huis hebben we te maken met vergaande verstedelijking. Driekwart van de landelijke bevolkingsgroei vindt plaats in de 27 grootste gemeenten van Nederland (100.000 of meer inwoners) en alleen al de vier grootste gemeenten zijn goed voor een derde van de groei tot 2025. Deze groei gaat onder andere ten koste van plattelandsregio's aan de randen van het land zal plaatsvinden, die regio's krimpen (CBS, 2013a). Van de vier grote steden in Nederland kende de gemeente Utrecht in het laatste decennium de grootste groei (CBS, 2013b).

Door urbanisatie en een groeiende mobiliteit zijn steden en vreemdelingen[1] onlosmakelijk met elkaar verbonden. Door de eeuwen heen is de stad altijd al een plek geweest waarin verschillende mensen en culturen samenkomen, zich mengen en tot nieuwe hybride culturen komen. Het heeft niet alleen bijgedragen aan tolerantie, maar juist ook nieuwe verschillen gecreëerd (Wirth, 1938). Ondanks de vele voordelen die het stadsleven met zich mee brengt, kleven er ook nadelen aan. Dit is onder andere waar te nemen in het debat over een verhardende maatschappij en een toenemende intolerantie in steden, bijvoorbeeld op het gebied van racisme en geaardheid. Zo publiceerde de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie (ECRI) in 2013 nog een monitoringsreportage waarin kritiek wordt geuit op de tolerantie in de Nederlandse samenleving. Tevens is er bekend dat het stedelijk leven een grote druk kan leggen op de mentale gesteldheid en het sociale leven. Stedelingen ervaren meer negatieve emoties, zoals stress. Stemmingsstoornissen en angststoornissen zijn dan ook meer aanwezig bij mensen die geboren en getogen zijn in de stad dan bij diegenen die dat niet zijn (Lederbogen, et al., 2011). Onder andere sociale druk, een gebrek aan controle over je eigen dagelijkse leven en een gevoel van ondergeschiktheid zijn factoren die bijdragen aan stressvolle uitkomsten van het urbane leven (Fleming, et al., 1987; in Kennedy & Adolphs, 2011). Urbanisatie wordt als een van de wereldwijde 'megatrends' gezien die de gezondheid negatief kunnen beïnvloeden, en dan met name door de grootte, dichtheid en diversiteit van een bepaald stedelijk gebied (Vlahov et al., 2010). Deze geestelijke gezondheidsproblemen kunnen op hun beurt drukken op het sociale leven in de stad. Een vermindering of verslechtering van de sociale interactie met mensen om je heen, werkt ook door op de sociale interactie met de onbekenden die daar deel vanuit maken.

Een grote sociale dynamiek van werken, studeren en wonen te midden van onbekenden in de stad gaat niet automatisch gepaard met het meer hebben met deze onbekende dan enkel het delen van dezelfde publieke ruimtes en/of het delen van dezelfde culturele normen en waarden. *Co-presence* en *collaboration* zijn hierbij twee verschillende vormen van samenzijn (Amin, 2013, p. 59). Het ene duidt meer op het naast elkaar bestaan en leven op een bepaalde plek, het ander doelt meer op het uitvoeren van gezamenlijk activiteiten en de interactie in het alledaagse leven. Het zijn niet alleen het samenkomen van plaats en de bewegingen van lichamen die de manieren waarop mensen op elkaar reageren beïnvloeden. Amin (2013, p. 60) suggereert dat er meer zaken spelen bij het

[1] De definitie van 'vreemdelingen', 'onbekenden' of '*strangers*' die in dit onderzoek wordt gehanteerd, is zoals het door Lofland (1998) geciteerd en gedefinieerd wordt:

- *"a person with whom one has no personal acquaintance" (Random House, 1987) or "a person or thing that is unknown or with whom is unacquainted" (Merriam, 1971).*
- *[..] a crucial dynamic of the public realm emerges from the fact that not only do many of its inhabitants not 'know' one another in the biographical sense, they often also do not 'know' one another in the cultural sense. The public realm is populated not only by persons who have not met but often, as well, by persons who do not share "symbolic worlds".*

vormen van bepaalde gevoelens ten aanzien van vreemdelingen in de publieke ruimte, bijvoorbeeld culturele invloeden en sociale gewoontes die ontstaan zijn uit hun relatie met plaats, inclusief symbolische en esthetische waarden. De sociale genegenheid van de stadsbewoner is afhankelijk van type huisvesting, associaties die gemaakt worden bij (materiële en menselijke) ontmoetingen, gebaseerd op ervaringen, gevoelens en complexe persoonlijke levensgeschiedenissen (Amin, 2013, p. 63).

In het dagelijkse stedelijke leven komen we veel verschillende en onbekende personen tegen. Mede door de groeiende mobiliteit en urbanisatiebewegingen, groeit het aantal interacties met de onbekende in de stad (Stark, 2010). Sommigen mensen houden ervan om deze vreemdelingen te ontmoeten, op plaatsen als cafés, pleinen en in andere openbare ruimtes. Anderen proberen zich juist af te schermen tegen de hoeveelheid interacties met onbekenden, bijvoorbeeld door het luisteren naar muziek of door het reizen met de auto. In recent werk vanuit tijdgeografisch perspectief, komt naar voren dat de individuele paden in het dagelijkse leven gepaard gaan met *embodied experiences* en strategieën van vermijding. In McQuoid & Dijst (2012) worden de lichamelijke ervaringen gezien als essentieel onderdeel van het dagelijkse leven. Het zijn niet alleen de functionele activiteiten en ruimtelijke verplaatsingen in tijd op zichzelf die van belang zijn. Juist de ervaringen in het dagelijkse leven worden beïnvloed door de context van plaats, dingen en andere personen. In de literatuur komen ook strategieën van *avoidance* naar voren. In McQuoid & Dijst wordt bijvoorbeeld gesproken over *cocooning* als techniek om jezelf af te sluiten en je eigen emoties beter te kunnen beheren. Mensen proberen door middel van dergelijke strategieën de context zodanig te hanteren, dat het de meest gewenste emotionele beleving oplevert. Dit kan zijn door het juist opzoeken van bepaalde plaatsen maar ook door andere manieren van *avoidance* (Melbin; in McQuoid & Dijst, 2012).

Door de groeiende mobiliteit neemt het aantal verplaatsingen tussen gebieden toe. De wijze van voortbewegen is van belang op de beleving van en contacten met andere personen en dingen in je omgeving. In een trein of bus verandert je meest directe omgeving (de bus of trein zelf) niet zozeer, maar de samenstelling van de aanwezige personen en de omgeving waarin het voertuig zich bevindt wel. Er zijn verschillen in de beleving tussen het reizen per auto, per fiets, of wanneer dat juist lopend wordt gedaan (Bissell, 2010). Onder meer snelheid, activiteit, motivatie en tijdstip zijn daarbij van belang. Lopen biedt bijvoorbeeld een sterke relatie met je omgeving omdat meerdere zintuigen tegelijkertijd van invloed zijn. Naast de zintuigelijke waarnemingen zijn ook eerdere belevingen van belang, net als geslacht en bijvoorbeeld lichamelijke beperkingen (Middleton, 2010). Wanneer er vroeger een negatieve ervaring is opgedaan tijdens het lopen in een bepaalde straat, kan dat onder andere resulteren in het vermijden van de desbetreffende straat of door er in toekomst alleen nog maar per auto langs te gaan.

Ook bij lopen is het mogelijk om jezelf deels af te sluiten van je omgeving op lichamelijk en zintuigelijk gebied, bijvoorbeeld door het luisteren naar muziek of door te communiceren via je telefoon. Simmel (1971; in Middelton, 2010) benoemt het zintuigelijke afsluiten als middel voor voetgangers in de stad om niet bewust van het lichaam te zijn, zodat er omgegaan kan worden met de *sensory overload* die de stad met zich meebrengt. Volgens Melbin (1987, in: McQuoid & Dijst, 2012) kunnen mensen zodanig met de context van plaats en tijd omgaan dat het de meest wenselijke emotionele beleving oplevert. Manieren om dit te doen zijn te vinden in het bewust selecteren van context; zoals het opzoeken of juist mijden van plaatsen die een bepaalde emotie oproepen, of door het gebruik van middelen waarmee de impulsen buiten gehouden kunnen worden.

In vroeg werk over de sociologie van de stad, wordt door Wirth (1938) al gesproken over de effecten die het leven in de stad zou kunnen hebben op het psychische en sociale leven van de stedeling. De stedeling ontwikkelt een ander bewustzijn dan diegene die op het platteland opgroeit. Dat bewustzijn heeft een effect op het gedrag ten aanzien van anderen in de stad. Wirth (1938) beschrijft in zijn werk over urbanisme de verschillen die hij constateert tussen de rurale en stedelijke manieren van leven. Wanneer grote aantallen mensen bij elkaar wonen, verandert dit het karakter van sociale relaties. Uit een grote hoeveel individuen hebben stedelingen persoonlijke

relaties met een relatieve kleine hoeveelheid en ze zijn minder afhankelijk van bepaalde personen. De contacten zijn gereserveerder, oppervlakkiger en anoniemer in vergelijking tot het leven buiten de stad. De winst in de stad op het gebied van emancipatie en een verminderde sociale controle, staan tegenover een verlies op het gebied van moraal en een gevoel van participatie in de samenleving.

Simmel (1969) benadrukt in zijn werk het individualiseren en het zelfbehoud als mechanismen om jezelf af te sluiten van prikkels om in de stad te kunnen overleven. Door het hogere tempo en de grotere hoeveel van impulsen ten opzichte van het leven in landelijk gebied, zijn de sociale contacten anders van aard. Het hieruit voortvloeiende gedrag heeft gereserveerdheid, wantrouwen, wederzijdse vervreemding, onverschilligheid en agressie tot gevolg. Er wordt hier dus gesuggereerd dat plaats een effect heeft op het gedrag in en de beleving van het dagelijkse sociale leven.

Dat dit weer effect kan hebben op de geestelijke en sociale welzijn, wordt bevestigd door andere recentere onderzoeken, die onder meer *urban design* in relatie brengen met de geestelijke en lichamelijke gezondheid (Jackson, 2003; WHO, 2013). De esthetiek van de gebouwde omgeving kan van invloed zijn op het geestelijke welzijn, sinds architectuur en de opbouw van de stad een besef van plaats en identiteit kunnen verlenen aan diegenen die ervan gebruik maken. *Place identity* wordt gezien als hét bepalende element dat de interactie tussen menselijke acties, opvattingen en de fysieke omgeving omvat. Een gebouwde omgeving die de zintuigen doet opleven en welzijn en veiligheid uitstraalt, kan een positief effect hebben op sociale relaties (Vlahov et al., 2010, p. 341). Ook worden onder andere het type en de kwaliteit van huisvesting en buurt, lawaai, drukte en luchtkwaliteit hiermee in relatie gebracht (Evans, 2003; in Dearry, 2004). De fysieke stedelijke lay-out, materiële vorm en infrastructuur kunnen gezien worden als het veld waar het dagelijkse leven zich afspeelt, inclusief de contacten met onbekenden die erin plaatsvinden (Amin, 2013).

1.2 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

In de wetenschappelijke literatuur is veelvuldig gesproken over hoe door verstedelijking meer mensen in aanraking komen met elkaar en onderlinge relaties veranderen. Wirth (1938) en Simmel (1969) beschreven al vroeg de veranderingen in mentaliteit en sociale houding tussen stad- en plattelandbewoners. Door de toenemende mobiliteit van personen in de laatste decennia en de opkomst van moderne communicatiemiddelen verandert de rol van en bekendheid met plaatsen en anderen. Doordat steeds meer mensen in grote aantallen bij elkaar wonen en een ieder zijn verplaatsingsmogelijkheden groter zijn, hebben we meer kans op ontmoetingen met meer mensen en meer onbekende mensen (Lofland, 1998). Juist door dit grotere verplaatsingsgedrag hebben we mogelijk minder binding met één plaats (vroeger buurt, dorp, stadsdeel) en minder binding met personen die we daarin tegenkomen (Ujang, 2008). Deze ontmoetingen zijn er vaker, maar ook vluchtiger en korter.

Er kan binnen de wetenschappelijke literatuur nog meer onderzoek gedaan worden naar wat de gevolgen zijn van een breder scala aan mobiliteitsstromen en –mogelijkheden, de bewegingsruimte die dat brengt voor individuen en de gevolgen voor de beleving van en de vertrouwdheid en interactie met de ruimten waar we ons doorheen verplaatsen, inclusief de anderen die we daarin tegenkomen. Voor de hand liggende vragen hierbij liggen in deze lijn: Verandert de diepgang van onze relatie met plaats en onbekenden? Maakt bekendheid of vertrouwdheid met plaats op personen hierbij uit? Door in deze thesis te onderzoeken hoe we tegenwoordig als individu omgaan met de hoeveelheid van plaatsen en onbekenden die we tegenkomen en wat de effecten zijn voor de sociale interactie met deze onbekenden, kan er vervolgens meer worden gezocht naar in hoeverre dit indirecte gevolgen zijn van verstedelijking en mobiliteitsgroei.

Dit onderzoek kan daarmee bijdragen aan het debat over de relatie tussen vergaande verstedelijking en problemen als een gebrek aan sociale cohesie, de buitensluiting van groepen, de geestelijke gezondheid en welzijn, waarbij plaats en mobiliteit een belangrijke rol spelen. Dit kan interessant zijn voor verschillende terreinen van de samenleving. Te denken valt aan het sociale werkveld, aan dat van de ontwerpers en planners van de ruimte en

mobiliteit, en dat van onderzoekers van de geestelijke gezondheid. Een beter inzicht in hoe de stedelijke omgeving een effect kan hebben op het sociale leven en het geestelijk welzijn kan mogelijk in de toekomst worden gebruikt voor het anders plannen van ruimte, bijvoorbeeld door te focussen op gemeenschapsvorming in woongebieden door het anders inrichting van publieke ruimtes.

Omdat er volgens de prognoses alleen maar meer mensen in urbane gebieden zullen komen te wonen, de mobiliteit verder toeneemt, het stedelijke leven een effect heeft op het lichamelijke en geestelijke welzijn van individuen en dit alles een effect heeft op het sociale gedrag in deze gebieden, is het van belang meer inzicht te verkrijgen in hoe deze verschijnselen zich tot elkaar verhouden. Er is in de literatuur al meer bekend over de effecten de stedelijke omgeving en rurale of urbane afkomst op het sociale gedrag, maar het effect op de interactie met de onbekende in de stad is hierbij nog onderbelicht geweest.

Deze masterthesis heeft als doel daar meer inzicht in te verschaffen. Er wordt onderzocht wat de effecten zijn van de omgeving, persoonlijke kenmerken en ervaringen op het contact met de onbekende in de stad. Door bestaande literatuur te combineren met het eigen kwantitatieve onderzoek, zal gepoogd worden een bijdrage te leveren aan de kennis over de effecten van plaats en onbekenden op het gedrag ten aanzien van het sociale gedrag met deze onbekenden.

Er is voor Utrecht als onderzoekslocatie gekozen omdat de stad Utrecht tot 2025 de stad is die het hardst blijft groeien (CBS, 2013a). In combinatie met het gegeven dat in Utrecht relatief de meeste 20-30'ers zijn (Gemeente Utrecht, 2014) en dat juist de leeftijdsgroep is die valt binnen de categorie die landelijk gezien de grootste vervoersmodaliteit heeft, op het gebied van de meest gebruikte binnenstedelijke vervoerswijzen (PBL, 2013). Voor Utrecht zijn dat: fietsen, lopen en de bus (Gemeente Utrecht, 2011). Op basis hiervan zou je bovengenoemde leeftijdsgroep het meeste met deze vervoerswijze in de binnenstad van Utrecht kunnen verwachten. Daarnaast kenmerkt Utrecht zich door een aantal eigenschappen die veel onbekenden bij elkaar brengen: Utrecht Centraal is het grootste overstapstation van Nederland en dit blijft in de toekomst alleen maar groeien (ProRail, 2014), het grootste percentage pendelverkeer van Nederland (Gemeente Utrecht, 2004) en bovendien komt van de bezoekers van de binnenstad bijna de helft van buiten de stad (Gemeente Utrecht, 2013b), waardoor te stellen is dat de kans groot is dat deze mensen elkaar niet kennen, maar toch kunnen tegenkomen. Tot slot drukt ook een hoge doorstroming aan inwoners binnen wijken en buurten een stempel op de sociale cohesie, welke een aantal jaar op rij aan het afnemen is (Gemeente Utrecht, 2013c). Door deze hoge doorstroming komen er telkens weer nieuwe onbekende mensen bij elkaar.

1.3 Doel- en vraagstelling

In dit onderzoek zal onderzocht worden wat het effect is van plaats op het gedrag ten aanzien van, en de ervaring met onbekenden in het dagelijkse leven. Het doel van het onderzoek is om inzichtelijk te maken in welk opzicht persoonskenmerken, belevingen van en contact met onbekenden en omgevingskenmerken van invloed zijn op de interactie met onbekenden. Het onderzoek zal zich focussen op de plek waar de meeste vreemdelingen bij elkaar komen, namelijk in het stedelijk gebied. De rol van familiariteit en vertrouwdheid ten aanzien van plaats of persoonskenmerken zal hierin worden meegenomen. Het streven hierbij is om op wetenschappelijk niveau uitspraken te kunnen doen over de invloed van persoons- en plaatskenmerken en persoonlijke ervaringen op het sociale gedrag met onbekenden in de stedelijke omgeving.

Er zullen een tweetal deelvragen worden beantwoord die bijdragen aan het beantwoorden van de hoofdvraag. De overkoepelende vraag luidt als volgt:

Wat is de invloed van persoonskenmerken, omgevingskenmerken en persoonlijke ervaringen op en van de sociale interactie met onbekenden in Utrecht?

Daarbij zijn twee deelvragen geformuleerd:

1. *Wat is de invloed van persoons- en omgevingskenmerken op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht?*
2. *In hoeverre zijn de ervaringen van ontmoetingen met onbekenden in stedelijke openbare ruimtes van invloed op het gedrag ten aanzien van onbekenden?*

De eerste deelvraag gaat in op de invloed van persoons- en plaatskenmerken op sociale interactie met onbekenden en welke ervaringen dit meebrengt. De tweede deelvraag behandelt hoe mensen omgaan met deze belevingen van ontmoetingen met vreemden en welke strategieën mensen hanteren als reactie op belevingen en impulsen die opgedaan worden door deze ontmoetingen met onbekende personen in de openbare ruimte.

1.4 Opbouw van het onderzoeksrapport

In het volgende hoofdstuk zal een overzicht worden gegeven van de diverse relevante benaderingswijzen en theorieën omtrent urbanisatie, plaats, mobiliteit, ervaringen, de rol van familiariteit met plaats en personen en strategieën voor het omgaan met de vele prikkels in de stad. Het theoretisch kader zal ingegaan op mentale en sociale blootstelling in het urbane gebied, en op de prikkels tijdens verplaatsingen, belevingen en gevolgen voor het gedrag, en (sociale) strategieën van omgaan met deze ervaringenIn hoofdstuk 3 zullen de gebruikte kwalitatieve onderzoeksmethodieken worden toegelicht. Hierin worden de methodologische keuzes beschreven en verantwoord. Tevens komt in dit hoofdstuk de operationalisatie van de methodieken aan bod, waarbij onder meer wordt gefocust op het selecteren van participanten, het gebruik van *video glasses* en de thema's en focusgebieden binnen de beeldanalyse en kwalitatieve interviews. In hoofdstuk 4 en 5 worden de resultaten van de analyse en daaruit voortvloeiende resultaten besproken aan de hand van een aantal thema's, welke zullen bijdragen aan de beantwoording van de deelvragen.

De thesis zal worden afgesloten met een conclusie en een reflectie met aanbevelingen voor mogelijke vervolgonderzoeken en voor beleid in hoofdstuk 6.

.

2 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zullen de verschillende relevante theorieën en benaderingen omtrent de stad en de effecten op het gedrag worden besproken. Er ligt hierbij een focus op de invloed van de stedelijke ruimte op sociale interactie en ervaringen in het alledaagse leven.

Zoals in de introductie verduidelijkt is, heeft de stedelijke omgeving een effect op de alledaagse ervaringen en het (sociale) gedrag. Dit hoofdstuk is dan ook een weergave en discussie van theorieën die hierbij relevant zijn. Dit onderzoek combineert de effecten van stedelijke publieke ruimtes met de ervaringen van anderen in de stad. Daarbij wordt gekeken of het een effect heeft op gedrag en of verschillen in het gedrag ter plaatse. Binnen de belevingen in de stad wordt dieper ingegaan of de stedelijke publieke ruimtes sociale interactie met anderen (waaronder onbekenden) beïnvloeden. Deze doelstelling sluit aan bij hoe Paay & Kjeldskov (2008) dat verwoordden: *"Understanding how people behave in public places can be interpreted by considering their social and physical context, that is, the roles of others and their surrounding environment".*

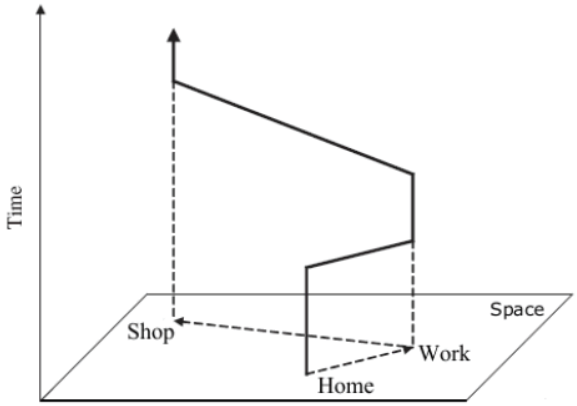
Aansluitende op het introductiehoofdstuk waarbij werd gewezen op een groeiende urbanisatie- en mobiliteitsstromen, hebben steden in de afgelopen decennia een behoorlijke verandering meegemaakt wat betreft het aantal, de samenstelling en bewegingen van inwoners. Deze verschijnselen zijn niet alleen in Nederlandse steden te zien geweest, ook in andere Europese en wereldsteden vond dit plaats (Birch & Wachter, 2011). Ook voor in de toekomst lijkt de verstedelijkende trend door te zetten. Prognoses laten zien dat ongeveer 70% van de wereldbevolking in 2050 in de stad woont (Vlahov et al., 2010; Kennedy & Adolphs, 2011). Ondanks dat er in grote getalen op een beperkte ruimte in een stad geleefd wordt, betekent het niet automatisch dat er bij iedere ontmoeting tussen mensen sociale interactie plaatsvindt (Amin, 2013). Steden kunnen mensen bij elkaar brengen maar juist ook van elkaar doen vervreemden (Wirth, 1938; Krupat, 1985). Sociale relaties in steden zijn dan ook anders van aard dan op andere plaatsen (Krupat, 1985, p. 128; Simmel, 1969); met de aanwezigheid van veel andere mensen, biedt de stad de mogelijkheid voor mensen om anoniem te blijven. Mensen voelen zich hierdoor vrijer in het maken van bepaalde keuzes. Het nadeel is dat in de moderne stad, individuele vrijheid samengaat met anonimiteit en onpersoonlijk gedrag (Tonkiss, 2005, p. 11). Dit is terug te zien in het vermijden van oogcontact op straat en het negeren van de 'vreemde vorm van intimiteit' die bijvoorbeeld plaatsvindt in het openbaar vervoer (Simmel, 1997 in; Tonkiss, 2005, p. 11). Simmel benoemt in zijn werk het individualiseren en het zelfbehoud als mechanismen om je zelf af te sluiten van prikkels en in de stad te kunnen overleven. Het is daarbij belangrijk om een onderscheid in sociale interactie in de private en in openbare ruimtes te maken. Het grootste deel van onze dagelijkse ontmoetingen in de stedelijke openbare ruimte is formeel van aard en moedigt niet aan tot dieper contact. Deze ontmoetingen met buschauffeurs, collega's, winkelpersoneel, etcetera, doen geen beroep op het delen van gevoelens of innerlijke gedachten of het bieden van hulp. Volgens Milgram (1970; in Krupat, 1985) is het gezien de hoeveelheid van invloeden, aantrekkingen en impulsen onmogelijk iedereen te leren kennen en is dat typerend voor het stedelijke leven. Simmel (1950) gaf enkele decennia geleden al aan dat stedelingen een houding aannemen die wordt gekenmerkt door terughoudendheid, die de vorming van innige relaties onwaarschijnlijk en moeilijk maakt. Onderzoek heeft aangetoond dat stedelingen en niet-stedelingen in absolute aantallen evenveel sociale contacten hebben. Het grote verschil is te vinden in de verhouding met het totale aantal mensen in de directe omgeving. Uit een groot aantal individuen hebben stedelingen slechts persoonlijke relaties met een relatief klein deel ervan (Krupat, 1985, pp. 130-137; Wirth, 1938). Door de aanwezigheid van zoveel mensen zijn ze minder afhankelijk van bepaalde personen. De contacten zijn gereserveerder, oppervlakkiger en anoniemer in vergelijking tot het leven buiten de stad. Daarnaast is vertrouwdheid en verbondenheid met een plaats of buurt belangrijk. Mensen kunnen zich door het delen van zelfde eigenschappen (zoals woonbuurt en sociale status) meer verbonden voelen met medegebruikers van de ruimte (Krupat, 1985, pp. 143-150).

In het volgende deel van het hoofdstuk worden in deelhoofdstuk 2.1 allereerst het tijdgeografische perspectief en de actor-netwerk-theorie toegelicht, waarbij acties in tijd en ruimte centraal staan; evenals de emoties die hierbij kunnen optreden en de interactie tussen mensen en niet-mensen. In 2.2 komen de impulsen en ervaringen door blootstelling aan het stedelijke leven in bestaande theorieën aan bod. Vanaf deelhoofdstuk 2.3 wordt verder ingegaan op persoonskenmerken in relatie tot het ontmoeten van anderen. Vervolgens wordt in 2.4 ingegaan op sociale interactie in de fysieke stedelijke ruimte. Vervolgens wordt in 2.5 ingegaan op de belevingen die worden opgedaan gedurende het gebruik van verschillende vervoersmiddelen. In 2.6 wordt onder andere het verplaatsingsgedrag als onderdeel gezien van *coping*-mechanismes, welke hierin verder worden beschouwd vanuit bestaande literatuur. In deelhoofdstuk 2.7 wordt vervolgens het conceptueel model weergegeven en uitgelegd. Tenslotte volgen in 2.8 een aantal te toetsen verwachtingen.

2.1 Tijdgeografie en emoties; actor-netwerk-theorie

Tijdgeografie is een tak binnen de sociaal geografische wetenschappen die veronderstelt dat alle acties en gebeurtenissen achtereenvolgens gebeuren tussen het moment van geboren worden en het overlijden van een individu, en dat al deze acties en gebeurtenissen gekenmerkt worden door de context van tijd en ruimte (Pred, 1981). Mobiliteit kan niet los gezien worden van de tijdsgeografie, want tijd en ruimte zijn beide de context voor bewegingen en zijn er ook het product van (Cresswell, 2006, p. 4). Op ieder zijn of haar tijdpad komen individuen in contact met de tijd- en ruimtepaden van andere mensen, organismen of niet levende dingen, hetzij bekend of onbekend. Hägerstrand, de grondlegger van deze theorie, benoemt drie typen beperkingen die hierbij de actieradius van een individu kunnen beïnvloeden:

- *capability constraints*
- *coupling constraints*
- *authority constraints*.



Figuur 2.1: Voorbeeld van een individueel tijd-ruimte-pad (InfoVis Wiki, 2008).

De eerste vorm van beperkingen – *capability constraints* – betreft het fysieke, mentale of instrumentele vermogen om je te bewegen in tijd en ruimte. Hieronder valt bijvoorbeeld het fysiek in staat zijn om te lopen en fietsen of het beschikken over rijvaardigheid voor het besturen van een auto. Bij *coupling constraints* betreft het de beperkingen die te maken hebben met het samenbrengen van personen, middelen en dingen om aan activiteiten deel te kunnen nemen. Door verschillende tijdschema's van meerdere individuen kan het maken van een afspraak tussen deze personen lastig zijn. *Authority constraints* omvatten onder meer beperkingen in de vorm van wetten, regels, normen en waarden en toegangsprijzen als belemmering op de actieradius van individuen (Dijst, 2009). Voor het willen hebben van sociale interactie of het ontmoeten van onbekenden speelt bewegingsvrijheid een grote rol.

Mensen worden ook beïnvloed door eerdere ervaringen en gevoelens en belevingen op het moment zelf. McQuoid & Dijst (2012) wijzen op een toevoeging van *embodiment* aan de tijdgeografie. Hiermee worden emoties en lichamelijke ervaringen gekoppeld aan de fysieke lichamelijke verplaatsing. Dit is relevant voor het onderzoek omdat het acteren in tijd en ruimte, in combinatie met de beleving van een plaats en/of anderen te maken kan krijgen met beperkingen die door deze anderen, zelf of de ruimte worden opgelegd.

Volgens de actor-netwerk-theorie (ANT) is ook de interactie tussen en met objecten van belang. Interactie kan worden beschreven als de stroom van prikkels en informatie tussen mensen en/of dingen (Rapoport, 1976). Objecten worden gezien als niet-menselijke actoren, en zijn samen met andere actoren opgenomen in netwerken

en ketens. Deze netwerken zijn heterogeen van aard; ze bestaan uit een voortdurend veranderende samenstelling van actoren, die hierin worden behandeld als gelijkwaardige actoren (Murdoch, 2006, pp. 58-61). Er wordt dan ook verondersteld dat de menselijke en niet-menselijke actoren in de ruimtelijke omgeving een effect hebben op het gedrag van menselijke actoren. Een voorbeeld van een niet-menselijke actor is een verkeersbord dat een inrijverbod aangeeft, maar een dergelijke regel kan ook vager zijn naar gelang hoe normen en etiquette geïnterpreteerd worden. Sommige plaatsen beperken het gedrag, andere plaatsen stimuleren het juist. Dit heeft onder meer te maken met een gevoel van veiligheid of juist het voelen van bijvoorbeeld angst, voortvloeiende uit eerdere ervaringen op dezelfde plek of in soortgelijke situaties. Ook kan de toegang tot een ruimte worden verleend aan een specifieke groep, en ontzegd worden aan een andere. Deze regels zijn niet altijd duidelijk omschreven en kan ook een gevoelsmatige kwestie zijn. Een gevoel van *belonging* of vertrouwdheid en familiariteit kan voortvloeien uit de hoe anderen, groepen of dingen in de omgeving worden geïnterpreteerd. In dat geval is er sprake van een positieve ervaring van de identiteit van plaats of anderen (Nagel, 2011). Eerdere belevingen die geassocieerd zijn met een bepaalde omgeving kunnen ook een effect hebben. De ruimtelijke omgeving kan daarmee van invloed zijn op de sociale interactie die er plaatsvindt. Gevoelens staan hiermee ook zelf in het netwerk.

De materiële wereld kan dus een effect hebben op de ervaring en het gedrag van mensen. Mensen kunnen op de omgeving reageren door zich aan te passen óf hun omgeving aan te passen. Tegenover de fysieke organisatie en vorm van steden, staat de sociale organisatie van het alledaagse stedelijke leven. Mensen proberen door middel van dergelijke strategieën de context zodanig te hanteren, dat het de meest gewenste emotionele ervaring oplevert. Dit kan zijn door het juist opzoeken van bepaalde plaatsen maar ook door andere manieren van *avoidance* (vermijding) (Melbin; in McQuoid & Dijst, 2012). In deelhoofdstuk 2.5 wordt hier dieper op ingegaan.

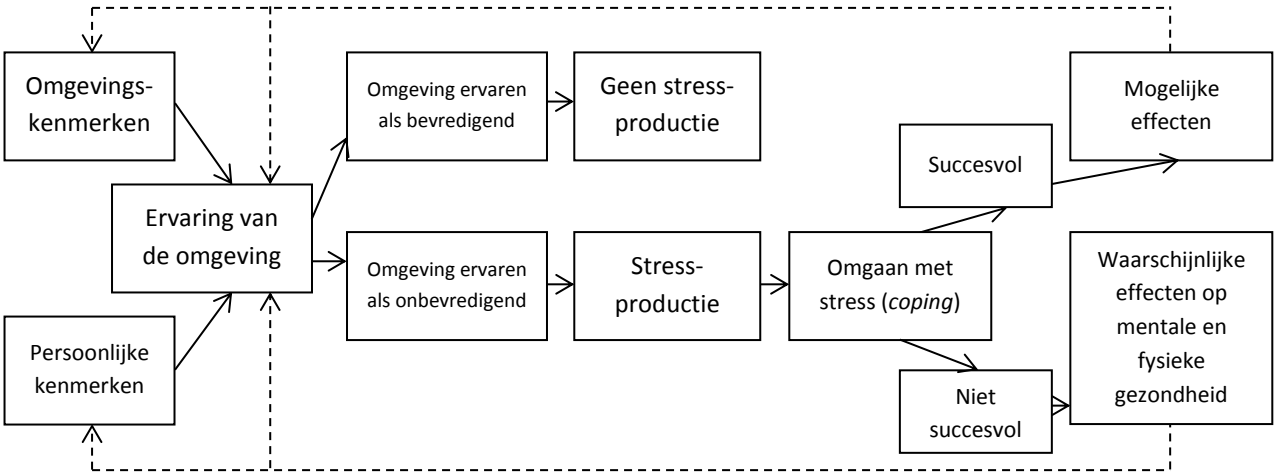
2.2 De prikkels van de stad: blootstelling en ervaring

In het dagelijkse leven krijgen bezoekers van de stad te maken met lawaai, vervuiling, mensenmassa's, verkeer en andere zintuigelijke prikkels. Het is dus niet alleen de gebouwde omgeving die een effect heeft op de ervaring, ook de aanwezigheid van anderen of andere dingen is van invloed in het stedelijk gebied. Overlast van dronken mensen, seksuele intimidatie, afval en geluidsoverlast zijn andere factoren die veel in steden te vinden zijn en van invloed zijn op de perceptie van de gebruikers van een bepaald gebied (Eldridge & Roberts, 2008). Stedelingen ervaren tevens meer stress. Stemmingsstoornissen en angststoornissen zijn dan ook meer aanwezig bij mensen die geboren en getogen zijn in de stad dan bij diegenen die dat niet zijn (Lederbogen, et al., 2011).

De stad kan door deze hoeveelheid aan prikkels en informatie gezien worden als een stress-producerende omgeving. Volgens Krupat (1985) komt de ervaring van de omgeving voort uit persoonlijke eigenschappen en omgevingsfactoren, met stress als centraal concept. Stress wordt hierin gedefinieerd als het resultaat van gebeurtenissen of krachten (prikkels) die wordt ervaren als onplezierig en daarmee een bedreiging vormt voor het welzijn of bestaan van het hierdoor geaffecteerde individu (Krupat, 1985, p. 97). Dit is weergegeven in figuur 2.2. Wanneer stress door een individu ervaren wordt, wendt hij/zij manieren aan om ermee om te kunnen gaan. Op welke manieren dat gedaan kan worden, wordt verder uiteengezet in deelhoofdstuk 2.6.

Volgens dit model heeft het wel of niet slagen van het aanwenden van manieren om met prikkels om te gaan een effect op iemands mentale en/of fysieke gezondheid (Krupat, 1985, pp. 95-96). Bij het omgaan met stress zijn drie psychologische en lichamelijke fasen van reageren te onderscheiden. De eerste fase is de fase van *alarmering*, waarbij het lichaam geactiveerd wordt om zich klaar te maken voor verzet. De tweede fase is dan ook die van *verzet*, waarbij diverse mechanismen van omgaan met specifieke situaties worden gebruikt. Dit duurt totdat elke vorm van stress afwezig is of tot de laatste fase, *uitputting*, in werking treedt. In dat geval is het lichaam zo vermoeid dat dit kan leiden tot het ontwikkelen van psychische problemen (Krupat, 1985, p. 97). In dit

onderzoek ligt de focus bij de tweede fase, op het gebied van sociale interactie. In dit onderzoek zullen voornamelijk de eerste twee fases aan bod komen.



Figuur 2.2: Model van de ervaring van de stedelijke omgeving met stress als centraal concept (Krupat, 1985, p. 96, bewerkt en vertaald door de auteur).

Krupat stelt hiermee dat het leven in gebieden met een grote bevolkingsdichtheid kan leiden tot stress. Het kan onder andere leiden tot het verlies van grip op alledaagse situaties door individuen. Het weten om te gaan met drukke plekken en het aanwenden van de diverse mechanismen daarvoor, kan gevolgen hebben voor andere personen in diezelfde ruimte: bijvoorbeeld door het ontwikkelen van standaarden in het gebruik van deze mechanismen en de bijbehorende vermindering van interactie met anderen en/of simpelweg het negeren van mensen die onbekend zijn en waarbij het niet noodzakelijk is om een band te creeëren. Daarbij moet wel gesteld worden de aanwezigheid van anderen niet per se stress hoeft te bezorgen of op een andere manier nadelig is. De aanwezigheid van anderen kan ook goed zijn, of juist niet relevant. Dat is onder andere afhankelijk van de karakteristieken van die persoon, de aanwezigheid van anderen, de duur van de aanwezigheid en ontmoeting en de redenen voor het bezoek aan de specifieke ruimte (Krupat, 1985, pp. 112-113).

Prikkels als lawaai, stank en andere vormen van vervuiling kunnen ook indirecter een effect hebben. Naast mentale en sociale gevolgen, kunnen deze effecten een invloed hebben op de lichamelijke gezondheid en het welzijn. Longkanker en problemen met de ademwegen zijn daar voorbeelden van (Krupat, 1985, pp. 117-118). Te denken valt aan steden met een constant hoog smoggehalte. Uitendelijk kunnen zelfs dergelijke prikkels doorwerken tot een (lichamelijke) beperking voor sociale interactie.

Op het gebied van mobiliteit kan het pendelen door de drukte van de stad leiden tot stress en zelfs tot agressiviteit in het verkeer. Gedurende het bewegen door de stad is er een scala aan stressfactoren waaraan een persoon blootgesteld kan worden die op dat moment onontkomelijk zijn. De manier waarop met deze stressfactoren wordt omgegaan kan variëren; het hangt af van de individuele *coping styles* (manieren van omgaan) en voorzieningen (Lazarus, 1966; in Krupat, 1985, p. 121), in deelhoofdstuk 2.6 wordt daar dieper op in gegaan. De fysieke aanwezigheid van stressfactoren is een bron van ergernis omdat ze indruisen tegen het voortzetten van het gewenste gedrag op dat moment. Het is daarbij niet zozeer de overlast van de specifieke stimuli, maar vooral het gevoel van het geen controle hebben op de omgevingssituatie. Mensen die dit gevoel hebben, kunnen juist daardoor ontmoedigd worden om zich ertegen te verzetten. Persoonlijkheidsverschillen kunnen daarin voor verschillende uitkomsten zorgen (Krupat, 1985, pp. 122-126).

Naast deze vormen van prikkels kan ook de vormgeving van de ruimtelijke omgeving zelf prikkelen en de aandacht trekken. Hierover volgt meer in deelhoofdstuk 2.4. Over het ontmoeten van anderen, de behoeften

daartoe en de confrontaties/tegenstellingen die daarbij kunnen worden getroffen, komt meer naar voren in het volgende deelhoofdstuk. Het beoordelen en inschatten van onbekenden in openbare ruimtes is daarbij een belangrijk gegeven.

2.3 Persoonlijke eigenschappen

Een individueel tijdpad is onder meer gestuurd door specifieke elementen in tijd en ruimte, persoonlijke contacten, ruimtelijke invloeden, impulsen, informatie in het algemeen en emoties en gevoelens. Pred (1981) gaat uit van een dialectiek tussen de lichamelijke actie met de ruimtelijke omgeving en de mentale actie. Iemand zijn of haar levensgeschiedenis is hierin belangrijk voor de interactie met ruimte en mensen in die ruimte. Pred (1981) benoemt hierbij de tegenstelling van en relatie tussen het dagelijkse pad en het levenspad. Het lichaam neemt emoties en herinneringen uit het verleden mee en deze vormen de basis voor toekomstige ervaringen en keuzes in het dagelijkse leven. Onze gemoedstoestand is daarbij belangrijk voor hoe we onze omgeving en anderen daarin ervaren. Uit onderzoek van Cunningham (1988; in Hawkley, et al., 2007) is gebleken dat een positieve gemoedstoestand, in vergelijking tot een negatieve gemoedstoestand, een grotere interesse wekt voor sociale interactie. Ook het aantal positieve sociale links is geassocieerd met een gevoel van welzijn (Hawkley, Preacher, & Cacioppo, 2007).

Het lichaam is het instrument dat het meest direct is blootgesteld aan de omgeving en vormt een verbinding tussen ruimte en emoties. Emoties zijn gelinkt aan hoe we ons voelen, ze hebben een effect op onze omgeving en bepalen hoe we onszelf ervaren en zien als onderdeel van de wereld. Deze individuele opvattingen zijn niet star, maar continu aan veranderingen onderhevig door hoe we ons voelen en door wat we ervaren (Davidson & Milligan, 2004). De context van de informatie die we ervaren over specifieke onbekenden, kan de perceptie over die anderen veranderen of juist bevestigen en daarmee stereotyperen.

Uitwisselingen van informatie in openbare ruimtes tussen individuen die elkaar niet kennen bestaan onder andere uit bekijken, luisteren en bekeken en afgeluisterd worden. Mensen raken hierdoor vertrouwder met elkaar en met de diversiteit van de samenleving. Het beeld wat hierdoor gevormd wordt over personen, groepen en dingen is van invloed op de omgang met deze individuen (Holland, et al., 2007, Nio et al, 2008; in Van der Zwaard, 2010, p. 47). Hierin zijn onbekenden niet alleen mensen die we niet kennen, maar ook individuen met kenmerken en eigenschappen die we niet kennen of in onszelf (her)kennen. Uit andere onderzoeken is gebleken dat familiariteit met een bepaald persoon, of eigenschappen van die persoon, positief kan bijdragen aan kansen voor interactie (Peters, et al., 2010). De dingen en personen in de omgeving die niet familiair – dus onbekend – zijn vallen op (Sennett, 1994; in Edensor, 2000).

Over de hedendaagse wereld van de modern stedeling schrijft Lofland (1973, p. 177): *"The cosmopolitain did not lose the capacity for knowing others personally. But he gained the capacity for knowing others only categorically."* Lofland suggereert hiermee dat er een verschil is tussen het iemand persoonlijk kennen en *'categorial knowledge'*, wat is gebaseerd op feitelijke uiterlijke kenmerken. Het leven in de stad wordt volgens Lofland mogelijk gemaakt door het aanbrengen van orde in de stedelijke populatie, op deze manier zou door simpelweg naar een onbekende te kijken deze persoon al in een bepaalde categorie te plaatsen zijn door gemeenschappelijkheden te herkennen. Onbekenden worden hier gedefinieerd als "*someone personally unknown to the actor of reference, but visually available to him.*" (Lofland, 1973, p. 18).

Het vinden van de hierboven beschreven aspecten van familiariteit, vertrouwdheid of herkenning op diverse gebieden in mensen die opzich vreemden voor ons zijn is belangrijk voor het aangaan van ontmoetingen. Familiariteit, of herhaaldelijke blootstelling aan dezelfde stimuli en personen, kan positief bijdragen aan kansen voor interactie. Positieve ervaringen zijn daarin vaker voorkomend dan negatieve. Familiariteit in ontmoetingen impliceert dat soortgelijke interacties in het verleden ook hebben plaatsgevonden. Deze familiariteit moedigt aan

tot interactie omdat het suggereert dat het kansen biedt die leiden tot lonende sociale ervaringen en gunstige belevingen (Denrell, 2005; in Reis, et al., 2011). Deze belonende ervaringen zijn een motiverende factor voor het aangaan van sociale interactie. Veel sociale processen dragen hieraan bij; beleefdheidsvormen en bijvoorbeeld het erachter willen komen waar gemeenschappelijke interesses liggen. We zijn hierin op zoek naar bekendheid en vertrouwdheid. Het omgekeerde geldt ook: herhaaldelijke blootstelling aan als onplezierig ervaren impulsen draagt niet bij aan de waardering van de stimuli die dit veroorzaken. Het herhaaldelijk beleven van negatieve impulsen of anderen kan zelfs bijdragen aan een grotere afkeer van die specifieke prikkels (Reis, et al., 2011). De duur van blootstelling aan stimuli draagt bij aan de vorming van *perceptual memory*, dat is de mogelijkheid voor het interpreteren van stimuli door het herkennen van (eigenschappen van) individuen, en om relaties tussen individuen en categorieën op te kunnen merken (Bitterman, 1965; in Franklin, 2005; Hippel & Hawkins, 1994).

Gevoelens van veiligheid gaan hand in hand met vertrouwen en vertrouwdheid. Vertrouwen in en vertrouwdheid met de fysieke omgeving is hierbij ook van belang. Te denken valt aan de werking van verkeerslichten, de stabiliteit van gebouwen, begaanbaarheid van wegen of het weten van plekken waar je kunt schuilen voor bijvoorbeeld regen. Ook het vertrouwen in de ander is van belang in met name publieke ruimtes. Van der Zwaard (2010) schrijft hierover dat het vertrouwen in (groepen) medemensen groter is naarmate iemand meer overeenkomsten met zichzelf waarneemt; naarmate men zichzelf herkent. Ook het omgekeerde geldt: vervreemd raken van buurt- en stadsgenoten leidt tot een verminderd wederzijds vertrouwen en daarmee grotere onveiligheidsgevoelens. Groeten is daarbij een voorbeeld van vorm van interactie dat een signaal afgeeft van de bereidheid van een persoon om met een ander een welwillend contact te onderhouden (Diekstra, 2006; in Van der Zwaard (2010).

Mensen met langere levensgeschiedenissen hebben meer ervaringen om uit te putten; leeftijd zou hierin dus een rol kunnen spelen. Iemand zijn of haar woongeschiedenis (stedelijk of niet-stedelijk) kan daarbij van invloed zijn op de vorm van zijn of haar huidige interacties. Mensen in stedelijke omgevingen zijn minder geneigd tot het maken van contact en het spreken met onbekenden in vergelijking tot mensen in voorsteden en kleinere woonplaatsen. Er is een neergang te zien in de interactie met onbekenden wanneer iemand van een niet-urbane naar een urbane omgeving gaat (Korte, 1980, pp. 38-40). Zoals in het introductiehoofdstuk ook benoemd, schetst Wirth (1938) een beeld van een tweeledige samenleving tussen stad en land met harde verschillen in socialiteit tussen stedelingen en niet-stedelingen. In de realiteit zal het minder zwart-wit zijn en is het aannemelijk dat wanneer iemand langer in de stad woont meer in het beeld past dat Wirth schetst, dan iemand die er nog maar kort woont.

Daarnaast kan geslacht ook van invloed zijn op het bewegen door interacteren in de stad: vrouwen zijn bijvoorbeeld sneller geneigd om belevingen van eerder toe te passen op huidige situaties. Emotionele ervaringen lijken hiermee een grote invloed te hebben op het reispatroon van vrouwen. Wanneer dit 's nachts plaatsvindt, is deze invloed sterker en vrouwen kunnen hun looproute hierop aanpassen (McQuoid & Dijst, 2012). Wanneer er alcohol in het spel is bij aanwezigheid van anderen in dezelfde publieke ruimten, ervaren vooral vrouwen (voornamelijk tot 30 jaar) angst en onveiligheid (Huhtanen & Tigerstedt, 2012). Daarbij komt dat vrouwen doorgaans fysiek kleiner zijn dan mannen en zich ook daardoor eerder geïntimideerd of bedreigd kunnen voelen (Root, et al., 2000; in McQuoid & Dijst, 2012), het bezoek aan en de interactie in angstwekkende plaatsen als donkere steegjes of bijna lege publieke ruimten (of de herinnering eraan aan situaties in dergelijke ruimten), zullen mogelijk aanzetten tot het mijden hiervan.

De uiterlijke verschijning in de vorm van kleding speelt ook een rol. Kleren zijn hierin door mensen gemaakte voorwerpen die bol staan van cultureelhistorische en huidige symbolische betekenissen. Ze zijn tevens een weergave van sociale en economische krachten. Met behulp van kleding kan een identiteit aangemeten, weergegeven of versterkt worden (Twigg, 2009). De materialen die gedragen worden vormen de verbinding tussen het lichaam en de wereld erbuiten, omdat kleren in nauwe relatie zijn met hoe we onszelf zien. Bijvoorbeeld afkomst, geslacht, leeftijd en opvattingen kunnen hiermee worden benadrukt (Arvanitidou & Gasouka, 2012).

Leeftijd, geslacht en etniciteit worden door psychologen gezien als de drie primaire categorieën op basis waarvan mensen worden ingedeeld in onze sociale gedachtengangen. Hiermee gepaard gaan snel zichtbare fysieke kenmerken als bijvoorbeeld huidskleur en de vorm van het lichaam. Haarkleur en de hoedanigheid van de huid geven informatie over de leeftijd. Overige kenmerken worden onder secundaire categorieën geschaard. De categorieën die iemand heeft zijn afhankelijk van waar de aandacht van het individu het meest op valt (Blaine, 2007, pp. 20-23). Secundaire kenmerken zoals socio-economische kenmerken, culturele invloeden en sociale omgangsvormen waarmee iemand vertrouwd is, spelen ook een rol bij de interactie met anderen (Korte, 1980; Amin, 2013, p. 60). Naast het belang van individuele eigenschappen is ook het sociale netwerk waarin iemand zich bevindt of een groepering waar iemand deel van uitmaakt van belang. Tevens moet de interactie met niet-mensen niet buitengesloten worden. De invloed van interactie met de fysieke omgeving wordt beschreven in het volgende deelhoofdstuk.

2.4 Sociale interactie in relatie tot de fysieke stad

Elk gebouw en object in de stedelijke omgeving veroorzaakt emoties bij de gebruikers ervan. Het wordt waargenomen, afgewogen tegen culturele en persoonlijke normen en beoordeeld als mooi, chaotisch, veilig, geborgen, onveilig, et cetera. Stratenpatronen en de compositie van gebouwen en objecten compartimenteren de ruimte, en daarmee ook de gebruikers van de ruimte. Verschillende gebouwen, openbare ruimtes en objecten hebben verschillende functies en de filosofie achter het ontwerp kan de activiteiten die er plaats vinden beïnvloeden en is daar vaak ook voor bedoeld (Krupat, 1985). Sociale relaties worden echter niet alleen van buitenaf gevormd, maar ook door het handelen van het lichaam zelf (Edensor, 2000): *"as place is sensed, senses are placed; as places make sense, senses make place"* (Feld, 1996). Dit is dus een effect dat twee kanten op werkt. Visuele en sensuele uitingsvormen als gebaren en symbolen die te vinden zijn in de lichamelijke houding, kleding, gezichtsuitdrukking en ook het stemgebruik van anderen, zijn factoren die een effect hebben op de handelingen van een ander. Daarbij zijn publieke ruimte of de maatschappijen waar ze onderdeel van uit maken, vaak doordrenkt van machtsverhoudingen en aan sekse, ras of klasse gerelateerd (Edensor, 2000).

De vorm van de stad en het ontwerp van de openbare ruimte hebben tevens een effect op onze belevingen en interacties. Binnen de architectuur zijn er diverse opvattingen over; van vormgeving volgens *l'art pour l'art*-principes die kunnen leiden tot gebouwen die het ideaal hebben een lust voor het oog zijn, tot die van *form-follows-function*, waarbij gebouwen en ruimten vanuit een lijst van te bieden functies worden ontworpen voor bijvoorbeeld verblijven, ontmoeten en reizen (Lidwell, et al., 2010). Onder de fysieke organisatie van de stad vallen wegen, gebouwen, pleinen, vervoerssystemen en wijken. Deze en andere fysieke onderdelen van de stad bepalen de verdeling van mensen over de stad. Relevant daarbij is het hoe deze onderdelen – waaronder ook andere en onbekende mensen vallen – worden verbeeld, geïnterpreteerd en ervaren (Krupat, 1985, pp. 156-157). De verschijningsvorm van de stedelijke omgeving heeft een effect op hoe mensen de sociale complexiteit in publieke ruimten zien. Architectonische vormen kunnen gegrond zijn in de specifieke historie van die plek, binnen een scala aan sociale en fysische vraagstukken die ten tijde van de bouw of de tijd erna speelden. Deze fysieke plaats is daarmee vol van betekenissen en *representations* (Paay & Kjeldskov, 2008; Cresswell, 2006) en ligt ten grondslag aan de totstandkoming van sociale interacties in het gebied. Eerdere sociale interacties in een gebied en de ervaring van soortgelijke situaties op andere plaatsen zijn beide van invloed op de perceptie van plaats.

Een goede sociale stedelijke omgeving moet volgens Taylor (1982; in Krupat, 1985, p. 143) daarbij in een aantal behoeften voorzien en dit met een zestal functies beslaan:

1. Sociale interactie
2. Sociale controle
3. Een gevoel van veiligheid en rust
4. Organisatorische verbondenheid: een plek voor gezamenlijke participatie: formeel en informeel

5. Een gevoel van collectiviteit/verbondenheid
6. Socialisatie; waarbij waarden en normen en andere cultuurkenmerken gedeeld of aangeleerd worden

Echter, wat geldt in de eigen buurt, hoeft niet te gelden in andere delen van de stad. Buurten zijn hierbij gedefinieerd door geografische grenzen en/of door symbolische en culturele betekenissen; "sociale constructies" en zijn afhankeijk van individuele percepties. Milgram (1977; in Krupat, 1985, pp. 142-143) definieert hierbij de eigen buurt als een gebied met prettige familiariteit. Des te verder je hier vanaf raakt naar de randen van de buurt of daaraan voorbij, des te minder vertrouwd plaats én mensen zullen worden beleefd.

Volgens het onderzoek van Linquist en Westerberg (1990) is ook het bebouwingstype van belang voor de kans op sociale interactie in de buurt. De sociale interactie is bijvoorbeeld intensiever tussen buren in grondgebonden eengezinswoningen dan tussen bewoners van appartementen in flatgebouwen.

Het sociale weefsel van de stad is onder andere onder de loep genomen door Jane Jacobs. In haar werk 'The Death and Live of Great American Cities' (1961) zag ze steden als complexe 'ecosystemen' die bestaan uit een kwetsbaar evenwicht tussen verschillende stedelijke elementen die elkaar stuk voor stuk beïnvloeden. Ze beschrijft fysieke elementen van de stad als belangrijke factoren voor de *togetherness* (saamhorigheid) in een bepaald gebied. Ze duidt daarbij ook een verschil in behoeften aan tussen diegenen die in de stad wonen en diegenen die erbuiten wonen. In de stad is er bijvoorbeeld een behoefte aan privacy en tegelijkertijd aan uiteenlopende vormen van contact, plezier of hulp met of van mensen in de buurt. Jacobs onderstreept het belang van publieke ruimtes als trottoirs. Ze bemerkt op plekken van de stad met een gebrek aan *'natural and causal public life'* - een onderling verantwoordelijkheidsgevoel, zelfs wanneer er geen directe banden zijn – dat mensen zich vaker van elkaar afzonderen. Dit heeft tot gevolg om elke vorm van vriendelijkheid of hulpbetoon uit de weg te gaan. Het is beter en veiliger om anderen op afstand te houden. Deze afstandelijkheid leidt tot vervreemding en ontstaat omwille van de instandhouding van de persoonlijke veiligheid, uit voorzichtigheid en uit angst voor problemen (Jacobs, 1961, p. 65).

Straten zijn in haar optiek belangrijke stedelijke elementen die mensen niet alleen fysiek samenbrengen, maar ook sociaal met elkaar in contact kunnen brengen. Juist in een gebied waar de privacy onder druk staat en binnenshuis nog wel gevonden kan worden, kan de straat een belangrijke rol vervullen op het gebied van sociale interactie. Wanneer straten, parken en andere (semi-)openbare ruimtes niet aanwezig zijn, komt de ontwikkeling van sterke sociale netwerken in de verdrukking. Mensen zullen zich in hun schulp terugtrekken, naar een plek van veiligheid in hun eigen appartementen en daarmee sociale interactie erbuiten vermijden. Ignorantie en onverschilligheid houdt gebruikers van de straat anoniem. Dit heeft volgens Jacobs juist te maken met hoe mensen van de openbare ruimte gebruik maken. Een vertrouwen in de ander is noodzakelijk en dit ontstaat door alledaagse sociale contacten als korte gesprekken en begroetingen en gaat gepaard met een moreel verantwoordelijkheidsgevoel. Een gebrek aan dit gevoel impliceert het ook niet hebben van een verplichting om in te grijpen of te reageren wanneer er op straat iets gebeurt (Jacobs, 1961, pp. 56-58). De vraag is wel of we nu niet in geheel andere tijden leven en sowieso minder gedeelde en zelfde leefgewoontes hebben dan in de tijd van Jacobs. Door een groeiende mobiliteit en diversiteit in de steden, en de toename van digitale communicatiemiddelen verschillen leefgewoontes misschien meer dan ooit van elkaar en ten opzichte van de tijd van Jacobs.

Sennett (1970, 1990; in Middleton, 2010) schreef over het in aanraking komen met onbekenden en stedelijke openbare ruimten gedurende het lopen. Hij stelde dat de sociale heterogeniteit van openbare ruimtes onvoorspelbare ontmoetingen kunnen bieden, die democratisch en beschavend zijn. Dit wordt weerlegd door literatuur waarin gesteld wordt dat de openbare ruimte niet altijd zo democratisch en toegankelijk is, maar juist op bepaalde groepen binnen de maatschappij is gericht (Holland, et al., 2007). Tevens beweert Sennett dat het lichaam pas tot leven komt wanneer het te maken krijgt met deze onvoorspelbaarheden: juist door de confrontatie met moeilijkheden en het heroverwegen van de context van plaats, activiteit en lichaam worden de

zintuigen heropend voor stimuli (Sennet, 1994; in Edensor, 2000). Mensen die vaker op dezelfde momenten op dezelfde plekken komen, zullen zich mogelijk minder bewust zijn van de stimuli in het gebied, dan iemand die er voor het eerst komt, omdat ze er al bekender mee zijn. Hetzelfde geldt voor het in aanrakingen komen met nieuwe (categorieën) onbekendheden. Verschillen, eigenaardigheden, uitzonderlijkheden bij (of binnen een groep) onbekenden lokken een reactie uit en prikkelen de zintuigen en maken nieuwsgierig (Chan, 2005, pp. 12-13). In navolging van Sennett (1994; in Edensor, 2000) valt dus te constateren dat datgene wat niet vertrouwd, maar juist onbekend is, opvalt en bewuster wordt meegemaakt.

2.5 (Nieuwe) mobiliteit en interactie met ruimte en onbekenden

Mobiliteit staat gelijk aan sociale actie en participatie in het sociale leven. We zijn bijna altijd mobiel, en we verhouden ons tot de wereld en proberen deze te begrijpen als we ons erdoor verplaatsen. Vaak zijn we samen met anderen mobiel, maar zelfs als we ons alleen verplaatsen, zijn we meestal afhankelijk van anderen en wat er om ons heen gebeurt. Mobiliteit is daarmee niet alleen een ander woord voor een beweging van A naar B, maar is vol van betekenissen door onze (sociale) interacties (Haddington, Mondada, & Nevile, 2013). Bij het voortbewegen is snelheid bepalend voor de beeldvorming van het totaal van stimuli die er op een bepaalde plek zijn. De lay-out van winkelcentra wordt bijvoorbeeld aangepast op de bewegingen van de voetganger en zijn zodanig uitgevoerd, dat het de kans om te verkopen het meest benut. Dit is terug te vinden in bijvoorbeeld de vormgeving in de etalage, het uiten van aanbiedingen, de vloerbedekking en bewegwijzering (Edensor, 2000). Lichamen zijn hierbij de middelen waardoor we de wereld om ons heen kunnen ervaren. De architectuur en structuur van de stad fungeren als mogelijke prikkels die aanzetten tot het bewegen. Een gebouw kan dienen als een 'podium' voor beweging en sociale interactie. Ook symbolen – zoals verkeersborden, teksten en graffiti – die door de hele stad te vinden zijn, dragen bij aan de vorming van het toneel waarop individuen zich voortbewegen. Ondanks deze symbolen in de ruimtelijke omgeving, wordt het toneel van de stedelijke ruimte in werkelijkheid tevens beïnvloed door het gebruik ervan zelf; de openbare ruimte kan gezien worden als een omgeving waarvan de context en betekenis voortdurend veranderd, door dagelijks op de proef gesteld te worden door de gebruikers ervan. De snelheid van de verplaatsing is leidend voor het vormen van een beeld van de omgeving en de mate waarin specifieke elementen kunnen worden opgemerkt (Edensor, 2000). Het is daarom moeilijker een beeld te vormen van de ruimte en de onbekende mensen erin. Met het oog op het eerder genoemde zoeken naar familiariteit, is het daarom lastiger om bij snelle verplaatsing deze mensen te kunnen categoriseren.

Bij het verplaatsen door de stad worden diverse (semi-)publieke ruimten doorkruist; dit zijn de straten, pleinen en publieke gebouwen als stations, winkelcentra en ook vervoersmiddelen zelf. De keuze voor een bepaalde route, ruimte en/of manier van voortbewegen draagt bij aan de ervaringen die men opdoet onderweg. De invloed van de fysieke ruimtelijke omgeving is al beschreven in het vorige deelhoofdstuk.

De keuze voor een vervoersmiddel kan afhankelijk zijn van tal van factoren als de snelheid waarmee het doel wordt bereikt, het weer en de optie om ondertussen te kunnen werken. Het is een middel om de context van de omgeving naar de hand te zetten, in zoverre dat de meest gewenste ervaring wordt bereikt. Verschillende vervoerswijzen brengen verschillende ervaringen met zich mee. De ervaring van de omgeving en de mogelijkheden voor interacties verschillen per vervoerswijze. De keuze om in het vervolg met een ander vervoersmiddel te gaan reizen, wordt beïnvloed door telkens weer vernieuwde informatie van de ervaring van afgelopen en huidige reizen (Sunitiyoso, et al., 2011). Deze ervaringen worden zelden alleen (in afwezigheid van anderen) ervaren. Dat is bijvoorbeeld te merken in het openbaar vervoer; je bent er doorgaans altijd met anderen. De wijze van vervoer heeft een effect op onder meer de sociale interactie. Er is daarbij een verschil tussen het samen reizen met vrienden of bekenden en met onbekenden. Met de laatstgenoemde groep is het verbale sociale contact doorgaans beperkt (Bissell, 2010). Er is daarbij een samenspel tussen de factoren absolute en relatieve snelheid om de blootstelling aan prikkels te ervaren. Relatieve snelheid komt overeen met het simultaan door de ruimte bewegen

in dezelfde snelheid als het vervoersmiddel en anderen in hetzelfde vervoersmiddel, of anderen die hetzelfde vervoersmiddel gebruiken. Dezelfde relatieve snelheid geeft meer tijd om die dingen en personen in je op te nemen en te ervaren. Het samen met iemand anders of alleen door de ruimte verplaatsen heeft een effect op de houding tot anderen. Wanneer er bijvoorbeeld samen gereisd wordt met anderen, gedragen individuen zich niet alleen tot andere bewegende mensen en dingen, maar de acties worden ook aangepast op de aanwezigheid van anderen binnen de 'mobiele groep'. Het samenzijn vergt continue coördinerende en interacterende acties, die ontstaan vanuit het samen zijn, om bijvoorbeeld elkaars snelheid, nabijheid en stop-momenten bij te houden. Het effect van samenzijn kan ook plaatsvinden op afstand, door digitale communicatiemiddelen (Haddington, Mondada, & Nevile, 2013).

Lopen is een vervoerswijze die op verschillende manieren kan worden uitgevoerd; flanerend, voor je plezier, doelmatig; als dagelijkse reis naar je werk of de supermarkt, terwijl je belt, et cetera. De belevingen van en tijdens het lopen door de stad zijn sterk gelinkt aan de lichamelijke zintuigen. Aan het verplaatsen door de stad liggen diverse motivaties ten grondslag. De beweegredenen lopen uiteen van plicht, noodzakelijkheid, tot de wens om te sporten, te ontspannen, te flaneren en tal van andere redenen (Edensor, 2000; Middleton, 2010). Deze beweegredenen zijn van invloed op de focus in het menselijke brein en verschillen in hoeverre er ruimte is andere dingen te ervaren.

Door de opkomst van digitale communicatiemiddelen krijgt plaats een andere betekenis. Deze technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie zorgen ervoor dat de nauwe relatie tussen activiteit en de door architectuur beïnvloede plaats minder hecht wordt. Plaats is niet langer per se een beperking of een voorwaarde voor sociale interacties. Nieuwe middelen maken communicatie mogelijk op bijna elke plaats, voor bijna alles, en bijna altijd (Paay & Kjeldskov, 2008; Lyons & Urry 2005). Maar ondanks de groei in het gebruik van deze communicatiemiddelen blijven plaatsen als gebouwen en de openbare ruimte belangrijk voor sociale interactie in de moderne westerse wereld. Deze plekken zijn uniek en gefundeerd in de historie en dóór vele relaties: gebouwen en ruimten zijn constant in gebruik door mensen, die op hun beurt een eigen stempel op de betreffende plaats drukken. Plaats is daarmee niet een star gegeven en daarmee nooit af, maar juist constant in beweging (Cresswell, 2006, p. 232). Tevens is plaats sterk verbonden met sociale interactie, aangezien "plaats de mogelijkheid biedt tot het aanzetten en beperken van bepaalde soorten van mobiliteits-activiteiten van bepaalde soorten mensen" (Cresswell, 2006, pp. 247-248, vertaling door de auteur). Want ook al kunnen publieke ruimtes door iedereen gebruikt worden, meestal is er sprake van bevochten plekken, plekken van confrontatie en uitdaging, waarbij de bedachte functie van de ruimte op de proef wordt gesteld (Leary, 2009; Holland, et al., 2007). Deze 'weerleggingen' van de ruimte kunnen worden veroorzaakt vanuit een divers aanbod aan sociale groeperingen op basis van geslacht, leeftijd, etniciteit, geaardheid, sociale klasse, handicap, et cetera, en kunnen hiermee mensen verwelkomen of juist uitsluiten (Holland, et al., 2007).

2.6 Het omgaan met prikkels en onbekenden: aandacht trekken en verplaatsen

In vroeg werk over de sociologie van de stad werd door Simmel al blasé gedrag in de stad geconstateerd. Dit gedrag komt volgens hem voort uit de grote hoeveelheid aan prikkels die een individu in de stad dagelijks te verwerken krijgt. Stedelingen kunnen deze hoeveelheid stimuli enkel verdragen door hun gedrag erop aan te passen en een zich hiervoor af te sluiten als vorm van *self-preservation*, met een blasé en geïsoleerde houding tot gevolg (Simmel, 1969). In het verwerken van stimuli zijn drie stadia onderscheidden door Posner en Petersen (1990). Zij beweren dat stimuli eerst alertheid bewerkstelligen (het instandhouden van het bewustzijn), vervolgens het brein doen laten orienteren (het verwerken van de informatie van de stimulus) en tenslotte tot actie doet laten overgaan. Het onbewust of bewust beïnvloeden van deze focus wordt ook wel *attentional control* – ofwel aandachtsbeheersing – genoemd. Door het sturen van de focus of aandacht kan de aandacht van sommige stimuli

worden gehaald en op andere worden gevestigd (Eysenck, et al., 2007). Andere, specifieke vormen van het omgaan met (eerdere) ervaringen en stimuli in zijn onder meer terug te vinden in het werk van McQuoid en Dijst (2012), bijvoorbeeld binnen de keuze van voortbeweging bij het verplaatsen door een bepaalde omgeving. Dit worden strategieën van *avoidance* (vermijding) genoemd.

Het ontwijken van (ongewilde) interactie met andere mensen kan op meerdere manieren gebeuren. Interactie betreft hierbij de informatiestromen die vloeien tussen personen en dingen (Rapoport, 1976, p. 29). Dit kan ook selectief plaatsvinden; waarbij ander gedrag ten aanzien van onbekenden wordt getoond, dan ten aanzien van bekenden. Rapoport (1976) geeft tenminste vijf belangrijke strategieën voor het vermijden van interactie:

- Het gebruiken van regels: hieronder worden manieren, gedragscodes, omgangsvormen en ordebepalende structuren als hiërarchieën verstaan;
- Door middel van psychologische middelen: depersonalisatie, mentaal ergens anders zijn;
- Door het structureren van activiteiten in tijd; activiteiten zodanig te plannen in de tijd om bepaalde groepen of individuen niet tegen te komen;
- Door ruimtelijke afscheiding; activiteiten zodanig te plannen in de ruimte om bepaalde groepen of individuen niet tegen te komen;
- Door fysieke middelen en mechanismen als deuren, sloten, muren, etc. (Rapoport, 1976).

Rapoport geeft aan dat in de meeste gevallen een combinatie van deze mechanismsen wordt gebruikt. Elk van deze middelen opereren in twee richtingen: voor jezelf, en voor een ander.

In aansluiting op de fysieke middelen is *cocooning* een van de technieken die door McQuoid en Dijst (2012) worden beschreven als een middel om objecten aan te wenden om de blootstelling aan bepaalde interacties met je omgeving te beperken. Hieronder valt het luisteren naar muziek, het dragen van onopvallende of verhullende kleding en ook het gebruik van een auto. Andere concrete vormen zijn het mijden van het openbaar vervoer, het bewust alleen gaan zitten en het nemen van andere routes om plekken te mijden.

Door de opkomst van digitale communicatiemogelijkheden is ook juist het in contact treden met personen die niet dichtbij zijn mogelijk; *"social life is increasingly networked"* (Urry, 2003 in; Bissell, 2010). Dit verandert ook het sociale leven gedurende het onderweg zijn en het gebruik van deze communicatiemiddelen kan aangewend worden als vorm van vermijding met je directe omgeving. Ondanks dat er daarbij mogelijk minder vocale communicatie is, maakt het andere vormen van communicatie niet minder belangrijk. Communicatie vindt ook plaats op het emotionele, affectieve en daarmee stemmingsbepalende niveau.

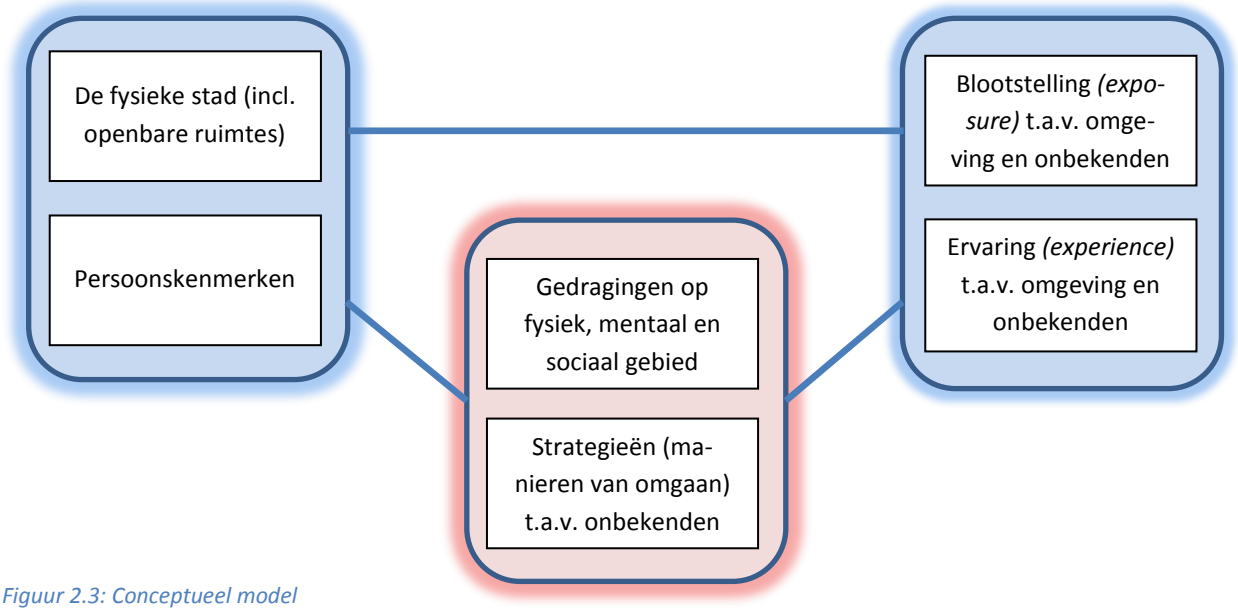
Wanneer iemand in een publieke ruimte in het bijzijn van iemand anders is, is er meestal een reden om zodanig zijn of haar activiteiten uit te voeren, dat er een wenselijke indruk wordt gecreëerd over en door het individu zelf voor een specifieke situatie, op dat moment, tegenover anderen. Wanneer dit gebruikt wordt ter verdediging van een individu zijn of haar eigen projecties kan het gezien worden als een vorm van zelfverdediging. Het heeft een zelfbeschermend karakter wanneer iemand deze sociaal wenselijkheid aanvoert om de situatie en relatie tot een ander te beheersen en veilig te houden. Samen vormen deze technieken een mechanisme om een bepaalde houding in stand te houden in het bijzijn van anderen. Dit is een vorm van een non-verbale techniek. Lichaamshouding, kledingkeuze en bewuste niet-aandachtigheid zijn daar vormen van en komen overal in de publieke ruimten van het alledaagse leven voor (Goffman, 1956, pp. 2-8, 147). Hierin komt niet zozeer het eerder genoemde aandachtsbeheersing naar voren, maar heeft het wel hetzelfde resultaat tot beoogd gevolg: het beheersen van emoties.

2.7 Conceptueel model

Er is nu bekend dat de fysieke stad, anderen (waaronder onbekenden) en eigen persoonseigenschappen een effect kunnen hebben op het gedrag en daarmee de sociale interactie. De vele impulsen van het leven in de stad kunnen leiden tot stress en sociale interacties onder druk zetten. Dit en vele ontmoetingen met mensen, en grotere en snellere mobliliteitsopties, zorgen ervoor dat er in de stad mensen zijn die onbekend zullen blijven. Door stressfactoren maakt het het zelfs aannemelijk dat er een vermindering plaatsvindt in de sociale interactie met anderen of zelfs het volledig negeren ervan uit het oogpunt van zelfbehoud.

Stedelijke openbare ruimtes zijn van belang als podium voor sociale interactie. Buiten de private ruimte van appartementen en huizen is dat juist de ruimte om onbekenden te treffen. Deze plekken blijven ondanks de opkomst van moderne communicatiemiddelen belangrijk. De fysieke verschijning en de functies van de openbare ruimtes hebben een effect op de verdeling van mensen in de stad, evenals de manier van voortbewegen door deze ruimtes. *Constraints* voor sociale interactie komen ook voor op het individuele vlak. Persoonskenmerken van jezelf en de ander zijn van belang bij het hebben of niet hebben van sociale interactie. Verschillende (eerdere) ervaringen kunnen leiden tot gedrag waarbij prikkels (in de vorm van dingen of mensen) worden geweerd of de focus wordt verlegd en dit gevolgen heeft voor de sociale interactie ten aanzien van onbekenden. Door middel van het naar de hand zetten van de context van plaats en personen (en daarmee de stimulie ervan) kan de meest gewenste emotie worden gecreeërd en/of de minst gewenste emoties worden uitgebannen.

Dit is weergegeven in het conceptueel model in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Conceptueel model

2.8 Verwachtingen

Aan de hand van bovenstaande literatuur en het conceptueel model is te verwachten dat gedragingen en strategieën ten aanzien van het omgaan met onbekenden direct beïnvloed worden door enerzijds gegeven kenmerken van het individu en plaats, en anderzijds indirect via de blootstelling aan en door dergelijke kenmerken, en de ervaringen die dat teweeg brengt. De gebruikte strategieën of gedragingen zijn andersom ook van invloed op de blootstelling en ervaringen.

Specifiek volgen daaruit een aantal verwachtingen:

- Primaire persoonskenmerken (o.b.v. geslacht, etniciteit en leeftijd) zijn van invloed op de ervaringen.
- Fysieke kenmerken van de stedelijk omgeving zijn ook van invloed op de ervaringen.
- Verschillende manieren van verplaatsen geven een verschillende ervaring van de prikkels in een bepaald gebied.
- (On)bekendheid met mensen, dingen en plaatsen heeft een effect op de wens tot blootstelling aan prikkels. Bij bekendheid is dat sneller het geval dan bij onbekendheid.
- Ervaringen beïnvloeden (on)bewust de keuzes die mensen maken.
- Deze keuzes hebben invloed op de sociale interactie met onbekenden en op de blootstelling en ervaringen.

Het derde hoofdstuk geeft een overzicht van de gebruikte methoden, voorafgaand aan de analyse en discussie in de daarop volgende hoofdstukken. Tevens komt in het volgende hoofstuk de onderzoekslocatie in de vorm van een *case study* van de stad Utrecht aan bod.

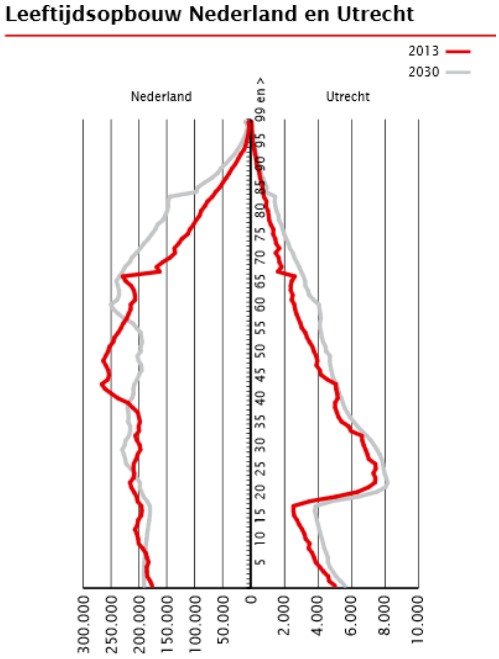
3 Methodiek

De onderzoeksvragen die in hoofdstuk 1 van dit onderzoek zijn opgesteld, worden beantwoord door middel van kwalitatief onderzoek. Het doel van het onderzoek is om inzichtelijk te maken in hoeverre persoons- en plaatskenmerken en persoonlijke ervaringen van invloed zijn op het sociale gedrag met onbekenden in de stedelijke omgeving. Om de onderzoeksvragen te beantwoorden en het doel van het onderzoek te bereiken, wordt er gebruik gemaakt van de analyse van beelden die gemaakt zijn door mensen in de openbare ruimte in combinatie met diepte-interviews met de betreffende personen. In dit hoofdstuk wordt besproken waarom is gekozen voor de gebruikte methodes. Er wordt besproken hoe de methodes in dit onderzoek zijn toegepast, waarbij ook de beperkingen en mogelijke risico's van de gebruikte methodiek worden aangestipt. Daarnaast wordt ook ingegaan op de wijze van analyse van de verzamelde data.
Het onderzoek zal op kwalitatieve wijze worden uitgevoerd, omdat begrippen als beleving en ervaring zich lastig in cijfers laten uitdrukken en omdat er gezocht wordt naar de diepere laag om antwoord te krijgen op waarom mensen bepaalde keuzes maken en waarom ze bepaalde belevingen ervaren.

Het ontwerp van het onderzoek is dat van een *case study*. Bij een *case study* wordt er gebruik gemaakt van één specifieke geografische locatie, met één specifieke groep mensen. De participanten en hun specifieke kenmerken komen in dit hoofdstuk aan bod. De beschrijving en uiteenzetting van de relevantie van Utrecht als onderzoeksplaats vormen het startpunt van dit hoofdstuk.

3.1 Onderzoekslocatie: de stad Utrecht

Het onderzoek zal uitgevoerd worden aan de hand van een *case study*. Een *case study* omvat het gedetailleerd en intensief onderzoeken van één bepaalde *case*, in dit geval betreft het het onderzoeken van de situatie in één specifieke stad, de stad Utrecht. Het voordeel van een *case study* is dat het inzichten geeft in een bepaald thema in een specifieke situatie, waardoor een beter begrip ontstaat in waarom dingen gebeuren, door achterliggende processen naar voren te halen. De uitkomsten van een enkele *case study* kunnen mogelijk exemplarisch zijn voor andere situaties, of in dit geval: voor andere mensen in andere steden (Bryman, 2008).

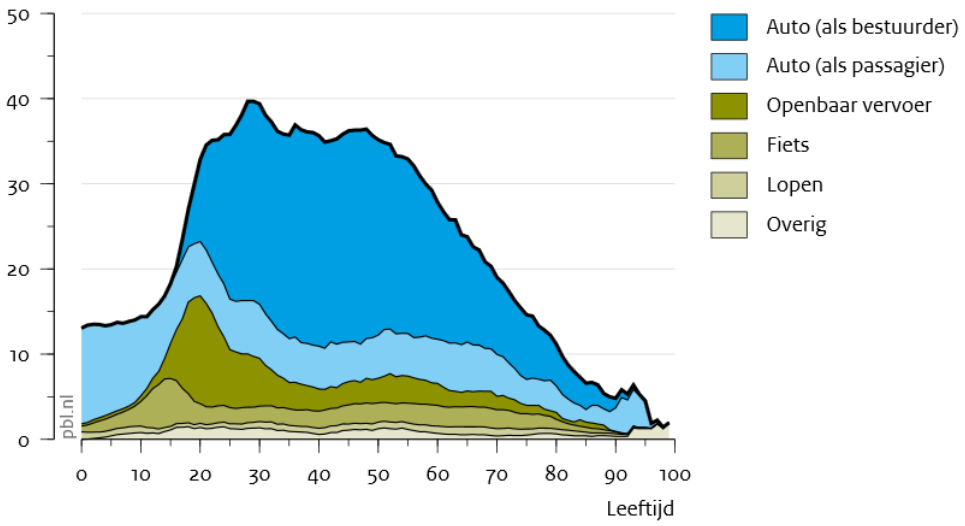


Figuur 3.1: Leeftijdsopbouw Nederland en Utrecht in 2013 en 2030 (Gemeente Utrecht, 2014)

Leeftijdsopbouw en mobiliteit

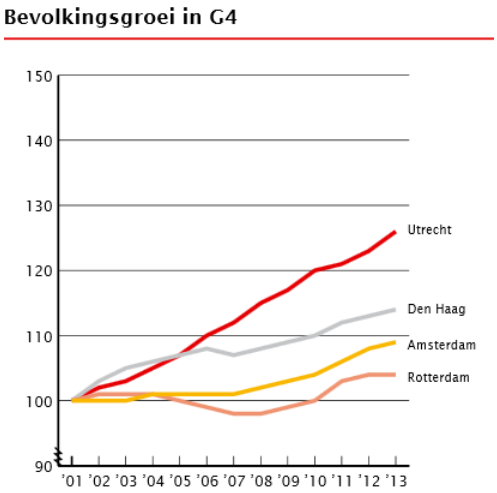
De stad Utrecht is de op drie na grootste stad van Nederland en kenmerkt zich door een centraal gelegen locatie in Nederland. De stad had op 1 januari 2014 328.276 inwoners en is de afgelopen jaren fors gegroeid. In vergelijking tot de 38 grootste steden van Nederland wonen er in de gemeente Utrecht relatief veel jongeren. Waar in sommige andere steden tekenen van vergrijzing al zichtbaar worden, wonen er in Utrecht relatief de meeste twintigers en dertigers. Tevens woont er een laag percentage 45-plussers. De gemeente neemt ook de koppositie in wat betreft het aandeel 0- tot en met 4-jarigen. De leeftijdsopbouw van de gemeente Utrecht blijft naar verwachting in de komende twintig jaren gelijk, wat opmerkelijk is gezien de vergrijzing van de Nederlandse bevolking (Gemeente Utrecht, 2014). Zie ook figuur 3.1.

De mate van mobiliteit is afhankelijk van de leeftijd. Hoe ouder men wordt, des te minder verplaatsingen er plaatsvinden. Oudere mensen zijn onder andere door fysieke beperkingen minder vaak en lang onderweg. Tevens vervalt er vanaf de pensioensleeftijd en belangrijk motief om te verplaatsen: werken. Het aandeel verplaatsingen voor recreatie en ontspanning neemt daarna juist toe (Dam & Hilbers, 2013). Mensen van 15-35 jaar kennen de grootste verplaatsingen in kilometers per dag. Opvallend is dat in deze categorie in vergelijking tot andere leeftijden ook de meeste kilometers met het openbaar vervoer worden gemaakt. In de leeftijd 15-30 jaar vindt gemiddeld ruim 17% van de verkeersdeelname plaats door middel van het gebruik van het openbaar vervoer (CBS, 2013c). In de periode 1995-2009 is het gebruik van de trein door jongeren van 15-29 jaar toegenomen met 31%. Opvallend is dat vooral onder vrouwen het gebruik van het openbaar vervoer is gestegen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012). Het aantal kilometers dat dagelijks gelopen wordt piekt bij mensen van 10-20 jaar en blijft dan redelijk constant tot het na het 70ste levensjaar snel afneemt, zie figuur 3.2 (PBL, 2013). Over het geheel van de vervoersmodaliteit bekeken, is het 50ste levensjaar een cruciaal punt; hierna neemt de vervoersmodaliteit bijna alleen maar af.



Figuur 3.2: Vervoersmodaliteit naar leeftijd 2010-2011, in km per persoon per dag (PBL, 2013)

Uit de Inwonersenquête 2010 van de gemeente Utrecht blijkt dat de meest gebruikte vervoerswijzen van inwoners naar het stadscentrum achtereenvolgens de fiets, lopend, en de bus zijn. Meer dan de helft maakt meestal gebruik van de fiets, bijna een vijfde gaat meestal met de bus en een tiende loopt meestal naar de binnenstad (Gemeente Utrecht, 2011). Als met deze informatie nog eens naar figuur 3.2 wordt gekeken, naar lopen in combinatie met fietsen en het openbaar vervoer, dan ligt de eerste en grootste vervoersmodaliteitpiek tussen de 18 en 40 jaar. Deze leeftijdsgroep zou je dus het meeste in de binnenstad van Utrecht kunnen verwachten.



Figuur 3.3: Procentuele bevolkingsgroei in de vier grootste Nederlandse steden: 2001-2013. 2001 = 100% (Gemeente Utrecht, 2014)

Bereikbaar Utrecht

Niet alleen is de stad geografisch gezien centraal gelegen; de gemeente Utrecht herbergt ook een aantal grote vervoersknooppunten. Diverse snelwegen komen er samen en verbinden noordelijke, westelijke en zuidelijke landsdelen met de randstad, en tevens is station Utrecht Centraal is het grootste overstapstation van Nederland. Jaarlijks maken zo'n 88 miljoen mensen gebruik van het station. Dat neemt naar verwachting toe tot 100 miljoen in 2030 (ProRail, 2014). Van deze groep mensen reist een deel verder, een ander deel heeft als bestemming de

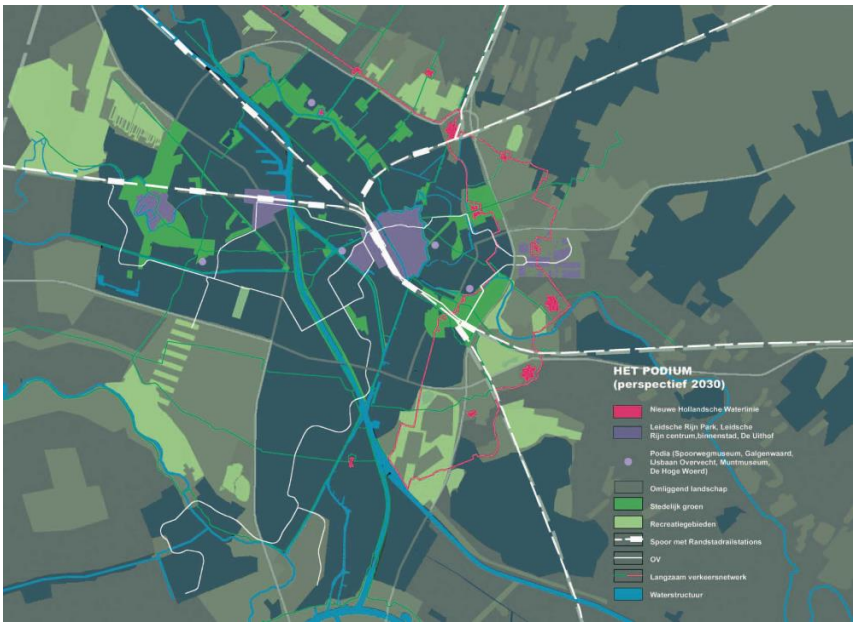
gemeente Utrecht. Van de vier grote steden in Nederland heeft Utrecht het grootste percentage pendelverkeer. In 2004 kwam maar liefst 64% van de in Utrecht werkende bevolking van buiten de stad, en 65% daarvan komt van buiten de regio (Gemeente Utrecht, 2004). In 2012 worden er nog altijd naar schatting 59% van de voltijdsbanen bezet door mensen die buiten Utrecht wonen (Gemeente Utrecht, 2013c).

Het centrum van Utrecht bestaat deels uit gescheiden en gemengende ruimten voor verschillende vormen van mobiliteit. Zo zijn er afzonderlijke banen voor bussen en taxi's en zijn er zones die tijdens winkeltijden alleen voor voetgangers en soms ook fietsers bestemd zijn. Jaarlijks bezoeken ongeveer 35 miljoen bezoekers de Utrechtse binnenstad. De verwachting is dat dit er in de nabij toekomst 40 miljoen zullen worden. De centrumfunctie van de stad wordt onderstreept doordat er ook veel bezoekers van buiten de stad komen. Van de huidige bezoekers komt 58% uit de stad Utrecht, 19% komt uit de regio en 24% komt van elders (Gemeente Utrecht, 2013b). De binnenstad van Utrecht is de plek waar zich de meeste vestigingen van detailhandel bevinden. Hier zijn ook de meeste banen per 100 inwoners. De minste banen in de gemeente Utrecht zijn te vinden in de wijken Zuid, Noordwest en Noordoost (Gemeente Utrecht, 2013d).

Toekomstperspectief

Dit onderzoek is uitgevoerd in de stedelijke omgeving van Utrecht. Mede omdat de prognoses voor de komende decennia een verdere verstedelijking weerspellen is dat interessant. Het aantal inwoners in de gemeente Utrecht nam van 2002 tot 2012 toe met ruim 21 procent. Een groot aandeel van de groei is te danken aan de aanwas in de Vinex-wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn, maar ook zonder het meerekenen van de Vinex-wijken is de groei, met 6 procent, groter dan die van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Aangezien de Vinex-wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn ongeveer de helft van de oppervlakte van de gemeente Utrecht beslaan, heeft de gemeente ook voor de toekomst nog de meeste ruimte om te groeien (CBS, 2013b). De prognoses tot 2025 duiden er dan ook op dat Utrecht sterk zal blijven groeien; er wordt over de periode 2013-2025 een groei verwacht van bijna 19 procent. Ter vergelijking: Amsterdam kan over dezelfde periode een groei verwachten van ruim 9 procent (CBS, 2013a). Zie ook figuur 3.3.

Door de groei van Utrecht en de ontwikkelingen in de Randstad neemt het aantal verplaatsingen van mensen en goederen van, naar en in de gemeente Utrecht in de periode van 2005 tot 2020 toe met ongeveer 30%. Het toekomstige Leidsche Rijn Centrum en de binnenstad van de stad Utrecht zijn hierbij als optimaal bereikbare economisch belangrijke kerngebieden aangemerkt, zie figuur 3.4. De Utrechtse binnenstad wordt hierbij gezien als een "bovenregionaal podium", "regionaal podium" én een "bovenregionale publiekstrekker". Onder podium wordt een plaats of gebied verstaan met tal van voorzieningen, dat fungeert als ontmoetingsplaats (Gemeente Utrecht, 2005).



Figuur 3.4: Perspectief 2030: Podiumgebieden Utrecht (in paars) (Gemeente Utrecht, 2004)

Met de stedelijke ontwikkelingen in het CU2030-project en andere plannen op het gebied van openbaar vervoer, zoals de tram naar de Uithof, wordt ingestoken op een verbetering van het stationsgebied en van de hele

bereikbaarheid van voornamelijk het centrumgebied van Utrecht met omliggende wijken en steden (Bestuur Regio Utrecht, 2012).

Sociale en fysieke stedelijke structuren en prikkels

De verschillende wijken van Utrecht zijn qua bevolkingssamenstelling en sociale en fysieke structuren anders van aard. In de stad Utrecht is veel versnippering te zien in culturen, verspreid over verschillende delen van de stad. Utrecht kent in 2014 67,7% autochtone, 10,5% westerse en 21,8% niet-westerse allochtone inwoners. De groep autochtonen kent uitschieters op wijkniveau richting de 80% in de wijken Noordoost en Vleugen-De Meern en een kleine 43% in de wijk Overvecht (Gemeente Utrecht, 2014). Juist grote publieke terreinen als de centraal gelegen binnenstad en vervoersknooppunten met tal van voorzieningen dienen als trefpunt tussen mensen uit allerlei richtingen, van verschillende leeftijden, socio-economische en culturele achtergronden (Gemeente Utrecht, 2013a). Volgens een onderzoek dat in Amsterdam heeft plaatsgevonden over contactvermijding, vinden wantrouwen, spanningen en contactvermijding meer plaats in gemengde buurten en kunnen deze onder meer ontstaan tussen: buurtbewoners van verschillende culturele, etnische of religieuze afkomst en jongeren en ouderen. Als het om woonbuurten gaat kan ook het nieuw in de buurt zijn zorgen voor spanningen met bewoners die daar al lang wonen (Gemeente Amsterdam, 2013). Het is daarom interessant om in dit onderzoek het centrum van de stad Utrecht en ook (kenmerken uit) de woonwijk van de respondent buiten het centrum mee te nemen.

Uit het Derde Sociaal Rapport Provincie Utrecht (2010) blijkt dat inwoners in de provincie Utrecht zich vaker dan het landelijke gemiddelde door onbekenden op straat en in het openbaar vervoer én door personeel van winkels en bedrijven respectloos behandeld voelen. Het haakt daarmee in op het Sociaal Rapport 2006 van de provincie Utrecht waarbij de leefbaarheid van de woonomgeving in verband werd gebracht met de individualisering en de verruwing van de maatschappij. Inwoners van de provincie geven aan dat onveiligheidsgevoelens voornamelijk worden ervaren rond treinstations, rondom uitgaansgelegenheden, in het winkelgebied in de eigen buurt en in het centrum van de gemeente (Mommaans, et al., 2010). Het rapport uit 2006 constateert tevens dat de afgelopen jaren de samenhang binnen de samenleving onder druk is komen te staan. Als oorzaken wordt verwezen naar ontwikkelingen als individualisering, democratisering, privatisering en marktwerking, globalisering en secularisering. Daarnaast is het aantal verhuizingen in de gemeente Utrecht in de afgelopen vier jaar gestegen. Het totaal aantal verhuizingen binnen Utrecht bedroeg in 2012 26.781, het totaal aantal inwoners uit een andere gemeente of een ander land bedroeg 25.833 en het aantal vertrekkers naar een andere gemeente of een ander land was 22.654 in dat jaar (Gemeente Utrecht, 2014). Een hoge doorstroming aan inwoners binnen wijken en buurten drukt een stempel op de sociale cohesie in het gebied

In 2012 is in Utrecht de score op sociale cohesie afgenomen voor het tweede jaar op rij, en daarmee is de score vergelijkbaar met die van de andere grote Nederlandse steden. Het gevoel gediscrimineerd te zijn is daarbij opgelopen tot 13% (Gemeente Utrecht, 2013c). Op het gebied van sociale cohesie scoren de wijken West en Noordoost het beste, en scoort Overvecht het slechtst met respectievelijk een 6,3 en een 4,8. De binnenstad scoort een 5,7 (Gemeente Utrecht, 2013d). Tussen de bewoners van de tien Utrechtse wijken is bovendien een groot verschil in gevoelens van onveiligheid. Dit varieert van 19,6% tot 47,8%. De wijk Vleuten-De Meern komt hierbij als beste uit de bus, Overvecht scoort het slechtst (Gemeente Utrecht, 2013d). In 2013 voelde gemiddeld 31,3% van alle inwoners van Utrecht zich wel eens onveilig in zijn of haar eigen buurt (Utrecht Buurtmonitor, 2013).

Van de inwoners van Utrecht ervaart 76% soms of vaak overlast van het verkeer, 42% ervaart soms of vaak overlast door stank en 15% van de inwoners ervaart vaak overlast van luchtverontreiniging in 2012. In alle categorieën stijgt het percentage mensen dat overlast ervaart ten opzichte van eerdere jaren (Gemeente Utrecht, 2013c). Vooral in de wijken aan de westelijke helft van de stad, inclusief de binnenstad, en vervolgens in de wijken rondom de binnenstad wordt veel overlast beleefd door stank of lawaai van verkeer in de buurt. Meer mensen ervaren overlast van lawaai, dan overlast door stank van verkeer (Utrecht Buurtmonitor, 2013). In het theoretisch

kader is al aangetoond dat bovenstaande zaken in de stad als prikkels kunnen fungeren en onderdeel kunnen zijn van een stress-producerende omgeving.

Resumé

In de gemeente Utrecht komen veel mensen samen. Er zijn niet alleen grote mobiliteitsstromen binnen de stad, maar ook grote bewegingen van en naar de regio en verder. Met het oog op de prognoses voor deze mobiliteitsstromen, de bevolkingsomvang en de bevolkingsopbouw in Utrecht, blijkt dat de Utrechtse bevolking de komende decennia gekenmerkt zal blijven door de aanwezigheid van een grote groep jonge mensen en een grote aanwas van nieuwe inwoners en verhuizende Utrechters. In combinatie met de theorie over het feit dat jongeren mobieler zijn en de binnenstad een ontmoetingsplaats van stromen en functies is en veel bezoekers aantrekt uit allerlei windstreken, kan op basis van bovenstaande gegevens gesteld worden dat de leeftijdsgroep van ongeveer 18-35 jaar de komende decennia ruim vertegenwoordigd zal zijn in de gemeente Utrecht. Dit is tevens de leeftijdsgroep die veel buitenshuis komt en zich in kilometers verreweg het meeste verplaatst. Met het oog op de hoeveelheid mensen op één plek kan gesteld worden dat het centrum van de stad Utrecht voor die leeftijdsgroep volop kansen biedt voor ontmoetingen.

Juist omdat de binnenstad van Utrecht – mede door haar centrumfunctie – mensen vanuit verschillende buurten, regio's, culturen en afkomst bij elkaar brengt in een omgeving die niet hun eigen woonomgeving is, is het aannemelijk dat ook contactvermijding daar meer plaatsvindt. Afhankelijk van de bevolkingssamenstelling van de eigen buurt is na te gaan of interactie en interactievermijding met onbekenden daar veel plaats vindt. Op basis van de cijfers van sociale cohesie kan in elk geval gesteld worden dat er een verschil is op sociaal gebied tussen de verschillende wijken van Utrecht.

De meest gebruikte vervoerswijzen naar de binnenstad van Utrecht zijn de fiets, het openbaar vervoer en lopend. Landelijk gezien hebben personen tussen van ongeveer 18 tot 40 jaar op basis van deze vervoersmiddelen de grootste vervoersmodaliteit. Dit zijn dan ook de vervoerswijzen en de leeftijdsgroep die de meeste aandacht verdienen in het vervolg van het onderzoek.

3.2 Participantenwerving

Voor het onderzoek zijn mensen in de leeftijd van ongeveer 18-40 jaar benaderd. De manier van benaderen heeft zich binnen het eigen netwerk afgespeeld, onder andere via (publiekelijk te aanschouwen) oproepen via Facebook, maar ook via mond op mond verspreiding. Op deze manier zijn er een veertiental participanten geworven uit het directe en daaromheen liggende netwerk van de onderzoeker. De eisen bij het werven waren dat er een redelijk gelijke verdeling tussen mannen en vrouwen moest zijn en dat de respondenten mobiel waren. Met mobiel wordt in dit geval bedoelt dat ze op eigen gelegenheid zich kunnen verplaatsen door de openbare ruimte; hetzij lopend, hetzij op een andere wijze. Het voordeel van mensen met een jonge leeftijd is dat ze nog sterk gelinkt zijn aan een bepaalde woonplek en de ervaringen aldaar, bovendien komen fysieke beperkingen (ten aanzien van het kunnen verplaatsen) minder vaak voor onder jongeren dan bij onder ouderen.

Voor het vinden van kandidaten voor het onderzoek is er gebruik gemaakt van de *purposive sampling*-methode zoals die is beschreven door Bryman (2008). Bij deze aanpak worden personen benaderd die relevant zijn voor het onderzoek. Hierbij is doelgericht gezocht naar personen om de groep qua leeftijd te kunnen selecteren en qua geslacht in balans te houden. De volgende criteria zijn bij het selecteren van respondenten van belang geweest:

- De respondenten moeten mobiel zijn en in staat zijn gebruik te kunnen maken van de diverse vervoersmiddelen die zich in het centrum van Utrecht kunnen bevinden: de auto, fiets en bus. Daarnaast moeten ze ook lopend een afstand af kunnen leggen, om voldoende keuzevrijheid te hebben in wijze van verplaatsen.

- Op basis van de resultaten van de *case study* is er gekozen voor een leeftijdsgroep van minimaal 18 en maximaal 40 jaar.
- De participanten moeten in Utrecht wonen of er hebben gewoond, zodat de vertrouwdheid met de stad, en met name het centrum, groot is.
- Bij het zoeken moet worden gelet op een balans in geslacht.
- Participanten die een oogafwijking hebben mogen geen eigen bril dragen in verband met de te dragen videobril. Als alternatief kunnen wel lenzen gedragen worden.

3.3 Participantenkenmerken

De onderstaande tabel geeft de verdeling van de geselecteerde participanten weer naar geslacht, leeftijd en woonduur in jaren (afgerond) in de gemeente Utrecht.

#	Fictieve naam	M/V	Leef-tijd	Opgroeiplaats (van ca. 4-16 jaar)	Woonduur Utrecht in jaren	Huidige woonbuurt	Datum interview
1	Annika	V	21	Utrecht (321.915)	18	Recentelijk: Tuindorp-Oost	30 mei
2	Birgit	V	26	Veghel (26.335)	7-8	Wittevrouwen	13 juni
3	Carine	V	27	Arnhem (149.825)	4	Wolga- en Donaudreef	7 juni
4	Daan	M	36	Amersfoort (149.660), Leusden (28.970)	7	Buiten Wittevrouwen	14 juni*
5	Eduard	M	21	Houten (48.430)	<1	Rubenslaan	14 juni*
6	Francisca	V	29	Haastrecht (3.410) (randstad?)	10	Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.	27 juni
7	Gijs	M	27	Hasselt (Overijssel) (6.440)	5	Lombok-Oost	28 juni
8	Hans	M	34	Raalte (20.195)	5-6	Tigris- en Bostondreef	3 juli
9	Isma	V	23	Pakistan, Saoedi-Arabië, (4>) Groningen (195.415)	1	Kanaleneiland-Zuid	3 juli
10	Judith	V	21	Zoetermeer (123.090)	<1	Wijk C	7 juli*
11	Kristel	V	22	Kruiningen (3.780)	<1	Vogelenbuurt	7 juli*
12	Laura	V	24	Zoetermeer (123.090)	4-5	Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.	10 juli
13	Mark	M	30	Raalte (20.195)	7	Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.	10 juli
14	Niels	M	26	Schoonrewoerd (1.560)	7	Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.	16 juli

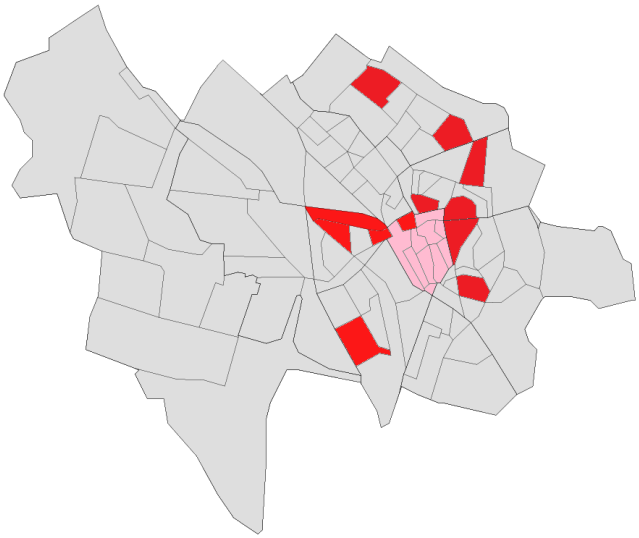
*Tabel 3.1: Overzicht participanten, naar geslacht, leeftijd en woonduur in Utrecht/stedelijk gebied. *) Als gecombineerd interview afgenomen.*

Aan het onderzoek deden 6 mannen en 8 vrouwen mee. De gemiddelde leeftijd van de participanten ten tijde van het onderzoek was 26 jaar, onder de mannen is dat 29 jaar en onder de vrouwen 24. De gemiddelde woonduur in Utrecht van alle participanten is ruim 5,5 jaar. Voor de mannen was dat ongeveer 5,5 jaar en voor de vrouwen bijna 6 jaar. De het langst in Utrecht wonende participant, participant 1, woonde er 18 jaar. De participanten die er het kortst woonden, waren Eduard, Judith en Kristel, zij woonden slechts krap een jaar in Utrecht. De deelname aan het onderzoek vond plaats van mei tot en met juli 2014. Er is het meest op weekdagen met de videobril gelopen. De interviews zijn in bijna alle gevallen binnen een week na de opnames met de bril afgenomen, zodat de specifieke en opvallende gebeurtenissen en details van onbekenden en de omgeving nog vers in het geheugen zouden liggen en/of met behulp van de videobeelden weer vrij eenvoudig naar voren waren te halen.

Tijdens het empirisch onderzoek is aan de participanten gevraagd hoe lang ze in Utrecht woonachtig zijn (geweest), op welke plekken in de stad ze wonen en of ze nog in andere steden of dorpen hebben gewoond. De participanten komen veelal uit om Utrecht liggende plaatsen, maar ook uit andere hoeken van het land. Slechts één participant is geboren en getogen in de stad Utrecht. Participanten Annika, Carine, Isma, Judith en Laura zijn het grootste deel van hun jeugd (in dit onderzoek beschouwd als de leeftijd van ca. 4-16 jaar) opgegroeid in een plaats met meer dan 100.000 inwoners, waaronder Arnhem, Groningen, Utrecht en Zoetermeer. De rest is opgegroeid in kleinere tot veel kleinere plaatsen in plaatsen van circa 1.500 tot 49.000 inwoners (op basis van cijfers van 2013) (CBS, 2014) . In figuur 3.5 is de spreiding van herkomst te zien op de kaart van Nederland. Hierbij is Utrecht gemarkeerd met een groene stip, plaatsen met meer dan 100.000 inwoners met rode stip en plaatsen met minder dan 100.000 inwoners met een rode ster.

Figuur 3.5: Opgroeiplaatsen van respondenten. De groene stip is Utrecht.

Bijna alle respondenten zijn in hun jeugd opgegroeid in een grondgebonden woning (zie bijlage I-1). In Utrecht wonen de meeste participanten in de wijken rond het centrum. Alleen Judith woont in Wijk C, een buurt die onderdeel uitmaakt van de Utrechtse binnenstad. In figuur 3.6 zijn de buurten van de gemeente Utrecht weergegeven. In roze is hierin het stadscentrum aangeduid, de roodgekleurde vlakken duiden op buurten die bewoond worden door één of meer van de participanten. In bovenstaande tabel (tabel 3.6) is te zien dat er een verschil is in cohesiecijfers, buurtoordeel en (on)veiligheidsgevoel in de verschillende wijken en buurt van Utrecht. Het binnenstadsgebied scoort volgens de Buurtmonitor Utrecht een 5,4 als het gaat om sociale cohesie (Gemeente Utrecht, 2013c). Mogelijkerwijs is dit het gevolg van een gebrek aan 'eigenheid' en verbondenheid met anderen talloze onbekenden met wie dit gebied dagelijks wordt gedeeld.



Figuur 3.6: Spreiding van woonplekken van de participanten over Utrecht. Rood = woonbuurten participanten. Roze = centrumgebied.

De participanten verschillen op het gebied van frequentie van bezoek aan de binnenstad, het (reis)doel daarbij en hoe ze zich (meestal) naar of door de binnenstad verplaatsen. In bijlage I-2 is hiervan een overzicht te vinden.

3.4 Methodes: videobril en kwalitatieve interviews

De data-verzameling vond plaats door middel van het gebruik van een videobril en door het afnemen van diepte-interviews. Er is data nodig van respondenten en hun interacties met onbekende personen, dingen en omgevingen. Er is gekozen voor een kwalitatieve manier van data-verzamelen om meer inzicht te krijgen in de sociale wereld 'zoals deze werkelijk is', tevens geeft het meer inzicht in welke processen er ín individuen ervaren worden (Bryman, 2008). Deze zijn niet altijd met het oog waarneembaar en vergen een diepgaandere benadering. Met het oog op het onderzoeken van de invloed van de belevingswereld, is de kwalitatieve benaderingswijze in het bijzonder geschikt.

De inzet van de participanten gebeurde volgens het volgende principe: de participanten werden één voor één gecontacteerd, geïnformeerd en met de bril op pad gestuurd. De analyse van de gemaakte beelden van de bezochte plaatsen en verrichtte activiteiten vormden vervolgens de input voor de interviews. Deze keten van datavergaring en -analyse is weergegeven in het onderstaande model (figuur 3.7). Verschillende ketens van verschillende participanten liepen door elkaar. Bijvoorbeeld: De video-analyse van participant 1 vond plaats ten tijde van het maken van de video door participant 2, etc. Hoe hier inhoudelijk vorm aan is gegeven, komt in dit deelhoofdstuk aan bod.

Figuur 3.7: Opbouw uitvoering onderzoek

Video glasses

Het gebruik van *video glasses* in wetenschappelijke onderzoeken is tamelijk nieuw. *Video* of *camera glasses* zijn brillen waarbij een camera is ingebouwd. Soms beschikken de brillen ook over een microfoon waarmee ook de geluiden uit de directe omgeving geregistreerd kunnen worden. Bij mijn onderzoek heb ik gebruik gemaakt van twee verschillende modellen. Het eerste model dat ik in mijn onderzoek gebruikt heb, heeft de volgende technische eigenschappen: een resolutie van 1.3M CMOS, een microfoon en een kijkhoek van 65 graden. Het is mogelijk om ongeveer een half uur achtereenvolgens te filmen zonder de accu op te hoeven laden. Dit model is door twee participanten gebruikt. Vanwege onbetrouwbaarheid van de bril is de rest van het onderzoek uitgevoerd met een ander, nieuwer model. Dit model beschikt over een hogere beeldresolutie en een HD-lens, en ziet er, net als het andere model, uit als een gewone bril (zie figuur 3.8). De lens bevindt zich, net als bij de andere bril, tussen beide glazen in, boven de neus. Per participant is er doorgaans op twee verschillende momenten en plekken zo'n tien minuten gefilmd. Door sommige participanten is één langer filmpje gemaakt.

Figuur 3.8: De in het onderzoek gebruikte videobril

Elke participant ontving vooraf mondelinge uitleg en daarbij ook een schriftelijke instructiebrief bij ontvangst van de bril en er werd een datum afgesproken waarop de bril weer zou worden overhandigd. In de binnenstad van Utrecht is het doorgaans druk, dus de kans op ontmoetingen met onbekenden is er groot. De

participanten is gevraagd om een route af te leggen waarbij tenminste het centrum van Utrecht wordt aangedaan. De respondent mag daarbij zelf bepalen hoe hij of zij op het punt van bestemming komt en welke vervoersmiddelen er daarbij gebruikt worden. Deze keuze heeft waarschijnlijk een effect op het aantal ontmoetingen. Wanneer er met de auto gereisd zou worden, zou het aantal ontmoetingen met onbekenden wellicht beperkt kunnen zijn. De inzet van de bril bij het gebruik van de auto is dan ook afgeraden, omdat dit voor het onderzoek waarschijnlijk te weinig zal opleveren.

Na teruggave van de bril volgt er een analyse van de beelden, en op een later moment een diepte-interview. De bril geeft immers slechts grotendeels weer wat de drager ervan zelf ziet, de interviews keren het perspectief om; naar de bevindingen van de drager van de bril zelf. De beelden zullen een belangrijke input zijn voor het onderzoek, geluiden die zijn opgenomen kunnen wel van belang zijn als indicatoren voor bepaalde situaties die optreden waarbij gesprekken, opmerkingen of andere uitingen met geluid van de persoon zelf of andere personen en andere dingen optreden.

Beperkingen bij het gebruik van de videobril zijn er te vinden in het mogelijke bewustzijn van het filmen door de respondent. Uit eerder onderzoek met een videobril van Martin en Figeac (2012) is gekomen dat de respondent een ander gedrag had kunnen vertonen dan wanneer hij of zij de bril niet had gedragen, omdat hij/zij zich ervan bewust was dat de onderzoeker kan zien waarnaar is gekeken en welke plaatsen bezocht werden. Dit kan tot gevolg hebben dat de drager van de bril zich bewuster door de ruimte beweegt, meer gefocust op het doel van de 'trip', en minder geneigd is tot *multi-activity*-patronen, zoals het staren naar mensen gedurende het lopen naar de bestemming (Martin & Figeac, 2012, pp. 136-137).

Op sommige plekken is het daarnaast niet toegestaan om te filmen. Volgens de Nederlandse wet mag je in de openbare ruimte beelden maken. Semi-openbare ruimten als winkelcentra (specifiek: Hoog Catharijne) en stations stellen echter beperkingen aan het filmen, of verbieden het zelfs. De diepte-interviews kunnen deze beperkingen in het gebruik opvangen door specifieker in te gaan op het eventuele gebruik van ruimten die wel zijn bezocht, maar waar geen beelden van zijn gemaakt.

Weersomstandigheden kunnen tevens een effect hebben op het gebruik en staat van de bril. Omdat het hier een product betreft waar elektronica in zit en aangezien hier in de begeleidende documenten van de videobril niets over vermeld was, is het de participanten afgeraden de bril te dragen ten tijde van regen.

Kwalitatieve interviews

Zoals hierboven benoemd zijn er naderhand interviews afgenomen bij de participanten. Voor de interviews werd ongeveer een uur gerekend. De respondenten zijn zoveel mogelijk in hun eigen huis geïnterviewd. Dit vanwege de vertrouwdheid van de geïnterviewde met de eigen locatie. Het uitwerken ervan kwam neer op ongeveer zes uur per interview. Het doel van de interviews was om de focus van het onderzoek te leggen op individuele biografieën en waarom mensen bepaalde gedragskeuzes maken in hun mobiliteitsbewegingen en welk effect ze hierbij met het oog op interactie beleven. Het interview is semigestructureerd uitgevoerd en de gemaakte beelden werden gebruikt voor het (her)schetsen van bepaalde situaties. Bij het afnemen van de interviews is gebruik gemaakt van een zogenoemde *interview guide*. Deze techniek van interviewen zit op een middenweg van verschillende interviewtypologieën, tussen vormen van een vrij conversatie en een interview met een gestandaardiseerde vragenlijst in. Een interview met een *guide* snijdt vooraf bepaalde onderwerpen aan en focust op een doordenking van de mogelijke vragen, formuleringen en antwoorden. Het doel hierbij is om zoveel mogelijk te achterhalen hoe de geïnterviewde iets ziet, hoe hij of zij de wereld om zich heen beleeft en waarom bepaalde keuzes worden gemaakt. Er wordt ingestoken met een onderwerpenlijst (de *guide*), maar juist het doorvragen naar onderliggende aspecten is essentieel bij deze vorm van interviewen (Heldens & Reysoo, 2005). Door de onderwerpenlijst als rode draad in het interview aan te houden, konden de interviews naderhand eenvoudiger geanalyseerd en vergeleken worden. Een bijkomend voordeel van deze vorm van interviewen was dat gedurende het interview de participant

en interviewer meer de ruimte kregen om dieper op bepaalde onderwerpen in te gaan. Suggestieve vragen zijn zoveel mogelijk voorkomen, zodat de geïnterviewde zoveel mogelijk de ruimte had voor zijn of haar antwoord. Er werd bij de interviews vooral gezocht naar de achterliggende redenen en oorzaken van de acties van mensen ten aanzien van de interactie met onbekenden.

De interviews werden geanalyseerd aan de hand van een code-boom met behulp van het programma Nvivo 10, een programma voor kwalitatieve tekstanalyse. De interview-opzet en de onderwerpenlijst voor de code-boom zijn toegevoegd als bijlage II en III.

Twee maal zijn twee participanten tegelijkertijd geïnterviewd. Twee van deze vier participanten hadden het onderzoek met de bril deels gezamenlijk uitgevoerd. Op een later moment zijn nog eens twee participanten tegelijkertijd geïnterviewd. Deze participanten kenden elkaar en stonden achter het idee om gezamenlijk geïnterviewd te worden. Bij deze vorm van interviewen is er door de onderzoeker ook meer ruimte gelaten om de participanten met elkaar in discussie te laten gaan.

3.5 Analyse en gebruik van de video- en interviewdata

Het voordeel van video-opnames is dat video relevante details van de actie op dat specifieke moment in tijd en ruimte vast kan leggen. Voor de onderzoeker, die op het moment niet in situ was, brengt dit grote voordelen met zich mee. Mijn eigen interpretatie van de beelden – op basis van het model van Rapoport (1976) – is naast de uitkomsten van het interview gelegd. De relatie tussen plaats en gedrag kon op deze manier achteraf nog eens nauwkeurig bekeken worden. De interviews en de analyse ervan gaven een aanvullend beeld op de videobeelden die gemaakt zijn. Juist de combinatie van beeldanalyse en interviews is nodig omdat ze complementair zijn in het onderzoeken van de effecten van ruimtelijke en persoonskenmerken en mobiliteitsgedragingen op de sociale interactie met onbekenden.

Na elk paar interviews en de codering ervan in Nvivo wordt gekeken of er al sprake is van verzadiging van de uitkomsten bij de diverse thema's. Zodra er sprake is van verzadiging bij enkele thema's kunnen de resterende interviews nog worden uitgevoerd totdat er op elk vlak verzadiging is opgetreden.

In de wetenschappelijke literatuur is nog maar weinig bekend over het gebruik van videobrillen bij het doen van wetenschappelijk onderzoek, zowel wat betreft de effecten dat het gebruik van videobrillen heeft op de gebruiker en anderen in de omgeving als de bruikbaarheid van de data die het oplevert.

De dataverzameling vond plaats door middel van *video glasses* die worden gedragen door de personen die meewerkten aan het onderzoek. Deze bril filmt wat de respondent ziet en slaat dit op. De beelden zijn naderhand bekeken en geanalyseerd. Voor dit deel van het onderzoek is aan de respondenten gevraagd een traject afleggen waarbij in elk geval de binnenstad van Utrecht werd bezocht. Dit kon bijvoorbeeld een reis van huis naar de binnenstad zijn. Aan de hand van beelden uit deze sessies heeft er een data-analyse plaatsgevonden. Het doel van de beelden was om meer inzicht te krijgen in welke factoren in de stedelijke omgeving ten grondslag

Means / Avoiding interaction with	Behavioral cues or environmental equivalents	Rules	Psychological	Temporal	Spacing	Physical	etc.
Specific individuals							
Specific social groups							
Sex groups							
Age groups							
Nonkin							
etc., etc., etc.							

Figuur 3.9: Model uit Rapoport (1976)

liggen aan het gedrag. Bij de analyse van de beelden is er gekeken naar het type vervoersmiddel dat er is gebruikt, de gebieden die men heeft bezocht en de aantallen verbale en non-verbale (bijvoorbeeld via oogcontact) contacten dat er plaatsvond en in welke omgeving dat gebeurde. Daarnaast is er ook gelet op het vermijden van contact: wanneer mensen hun blik afwenden of juist ergens naartoe laten leiden, of door middel van ruimtelijke bewegingen contact probeerden te vermijden. Het model van Rapoport (1976) (figuur 3.9) is daarbij na aanpassing bruikbaar voor dit onderzoek. Hierbij is er gelet op zoveel mogelijk van de volgende kenmerkende: de verplaatsing in de fysieke ruimte, kenmerken van de fysieke ruimte, de verplaatsingssnelheid, de verplaatsingswijze, de hoeveelheid zichtbare *encounters* met mensen in het openbaar, de fysieke omgeving, routekeuze, manieren van vermijding (volgens de manieren die Rapoport (1976) geeft en het moment.

De in totaal twaalf interviews zijn opgenomen met behulp van de opnamefunctie op een mobiele telefoon, mits de respondent daartoe toestemming heeft verleend. De interviews duurden rond de 50 tot 90 minuten. De interviews zijn naderhand zo spoedig mogelijk uitgewerkt om informatieverlies te voorkomen. De uitgetypte interviews zijn vervolgens verwerkt met behulp van het programma Nvivo, waarin de teksten zijn gecodeerd aan de hand van de hoofd- en subthema's zoals die zijn te vinden in bijlage III. Deze thema's zijn gekoppeld aan het conceptueel model en de in het theoretisch kader uiteengezette theorieën. In de volgende hoofdstukken is aan de hand van deze thema's beschreven wat de participanten aan het onderzoek hebben benoemd. Dit is gekoppeld aan de literatuur uit het voorgaande hoofdstuk.

In het volgende onderzoek komen de onderzoeksresultaten op het gebied van de ervaringen van persoonskenmerken, plaats en mobiliteit aan bod.

4 Resultaten: De beleving van personen, plaats en mobiliteit

In de komende twee hoofdstukken volgt een beschrijving van de onderzoeksresultaten die voortkomen uit de afgenomen semigestructureerde interviews en de videobeelden die zijn gemaakt, inclusief verbindingen met en verwijzingen naar de in hoofdstuk 2 beschreven literatuur. De resultatenhoofdstukken 4 en 5 omvatten elk eigen kernthema's binnen het onderzoek, welke nauw aansluiten op de te beantwoorden deelvragen. De hoofdstukken zijn samengesteld aan de hand van antwoorden op verwante vragen uit de interviews. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van het samenspel tussen persoonskenmerken en de invloed van plaats op de beleving. Deze belevingen vormen het sluitstuk van dit hoofdstuk en tevens de overgang naar hoofdstuk 5. In hoofdstuk 5 komt naar voren in hoeverre deze ervaringen bijdragen aan alledaagse keuzes die van invloed zijn op mobiliteit en interactie. De focus in dit hoofdstuk ligt op de beleving van en door persoonskenmerken, van plaats en mobiliteit en wordt verhelderd en verdiept door voorbeelden van situaties die met behulp van de videobril zijn opgenomen en/of in de interviews naar voren zijn gekomen. Citaten van en beschrijvingen over specifieke participanten worden aangeduid door het gebruik van de fictieve naam die aan de betreffende participant is toegewezen volgens het overzicht in deelhoofdstuk 3.2. Bij relevantie van de leeftijd en/of plaats waar deze persoon is opgegroeid/woont, wordt dit tussen haakjes achter de naam van de participant vermeld. Deze en overige kenmerken zijn ook terug te vinden in het volledige overzicht in deelhoofdstuk 3.2.

In dit eerste hoofdstuk van de onderzoeksresultaten wordt het thema van de eerste twee deelvragen van dit onderzoek behandeld, namelijk de invloed van diverse persoonskenmerken en plaatskenmerken op de beleving van de participanten. De deelvraag die hier beantwoord zal worden, en die in hoofdstuk 1 is vastgesteld, luidt als volgt:

> *Wat is de invloed van persoons- en omgevingskenmerken op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht?*

4.1 Eigen persoonskenmerken en die van anderen

In de literatuur van hoofdstuk 2 is benoemd dat onder andere de woongeschiedenis, opvoeding, omgangsvormen, geslacht, het behoren bij een groep of netwerk en fysieke kenmerken van personen zelf of van anderen de beleving kunnen prikkelen en interactie kunnen beïnvloeden. Volgens het daar getoonde model en de theorie van Krupat (1985) komt de beleving van de omgeving voort uit een combinatie van kenmerken uit die omgeving en persoonlijke kenmerken. In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt tussen de beleving van anderen, op basis van persoonseigen kenmerken en de beleving van plaatseigenschappen. Laatstgenoemde wordt in het volgende deelhoofdstuk behandeld. In dit deelhoofdstuk zullen de resultaten van het empirisch onderzoek op elk van bovenstaande persoonskenmerken uiteengezet worden.

De opvoeding is een belangrijke bron voor de waarden en normen die meegegeven zijn aan de participanten en die ze ten dele ook nog in hun huidige leven hanteren. De meeste participanten geven aan dat hen vroeger geleerd werd voorzichtig te zijn in de omgang met onbekenden, nooit met vreemden mee te gaan en vooral beleefd te zijn (bij 11 van de 14 participanten). Bij een aantal participanten werd er specifiek benadrukt dat ze ouderen met respect moesten behandelen, bijvoorbeeld door ouderen met 'u' aan te spreken. De achterliggende gedachte voor dergelijke 'regels' was vaak gerelateerd aan de veiligheid en bescherming van het kind. Ook wanneer er niet direct sociale omgangsregels werden uitgesproken, hebben de meeste participanten aangegeven dit wel af te kunnen leiden uit hoe andere leden van het gezin hierin handelden en hoe men met elkaar in de buurt omging. Onder het opvoeden wordt ook het meekrijgen van normen en waarden uit de omgeving verstaan. In de literatuur van Pred (1981) en Davidson & Milligan (2004) in deelhoofdstuk 2.3 komt naar voren dat de interactie met de wereld gevormd wordt door levensgeschiedenissen en de ervaringen die we daarin worden opgedaan. Juist door de

lichamelijke beleving van de wereld om ons heen kunnen we onszelf beter in de wereld plaatsen. Deze opvattingen zijn continu in beweging; ze worden beïnvloed door wie en wat we tegenkomen. Mark (30; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.) vertelt bijvoorbeeld dat ook zijn kerkelijke achtergrond eraan heeft bijgedragen hoe hij met anderen om moet gaan: netjes en beleefd.

In de jeugd van Isma (23; Groningen) speelde haar eigen geslacht, de Islamitische achtergrond van haar moeder en de daarmee gepaard gaande omgangsvormen ook een rol. Ze gaf aan dat ze zelf kinderen via de basisschool in haar buurt leerde kennen, maar dat juist haar moeder haar beperkte in met wie ze mocht omgaan:

"[..] toen ging mijn moeder altijd zeuren van 'nee, je mag niet naar buiten..'. En omdat ik dan een meisje ben, weet je wel, dan mag je niet teveel met jongens spelen, en ik was altijd heel veel met jongens aan het spelen. Dat vond ik altijd heel erg leuk; voetballen en dat soort dingen. Maar dan kreeg ik huisarrest enzo.. ja, dat vond ze niet zo fijn." – Isma (23; Groningen)

Daan (36; Amersfoort/Leusden) vertelt over de invloed van zijn jeugd op sociale interactie met onbekenden het volgende:

"[..] als ik het nu zou typeren, ben ik misschien vrij sociaal bescheiden, of verlegen, opgevoed, maar die bescheidenheid viel eigenlijk sinds ik uit huis ging, en naarmate ik ouder werd, weg. [..] op een gegeven moment gaan studeren, hobby's te hebben waarmee ik in aanraking kom met een heleboel andere mensen, soms ook wat oudere mensen. De diversiteit aan contacten neemt toe zeg maar, ook stappen in het sociale leven. Ik kom in de kroeg dan ook mensen tegen die twee keer zou oud zijn bijvoorbeeld. En met wie ik dan tóch iets deel. En die ervaring zorgt ervoor denk ik dat die verlegenheid en bescheidenheid afneemt. Dus ik kan mezelf beter plaatsen op straat, in het geheel, want ik heb gewoon meer mensen gezien. Een beter beeld van wie ik ben, tussen die anderen. Zeker ook als je gaat studeren, dan kom je ook in aanraking met mensen uit bepaalde milieus of van hetzelfde niveau, en je deelt beelden. Als je opgroeit in een arbeiderswijkje hier en gewoon met je vriendjes op straat speelt, dan heb je misschien nog allemaal verschillende achtergronden en heb je nog niet echt je eigen groep, je peers gevonden." – Daan (36; Amersfoort/Leusden)

Uit bovenstaande uitspraken blijkt dat invloeden van ouders en gezaghebbende instituten als kerk en school een stempel hebben gedrukt op de manier waarop tegen interactie met onbekenden wordt aangekeken. Uit het verhaal van Daan blijkt dat dit tevens in zijn huidige sociale leven nog van invloed is, en dat slechts langzamerhand, op basis van ervaringen, zijn opvattingen over hoe om te gaan met onbekenden veranderen.

Op het gebied van omgangsvormen en benaderingswijzen benoemen bijna alle participanten in de interactie met onbekenden het belang van beleefdheid. Dit uit zich in hun interactie naar anderen, maar schept ook verwachtingen over de interactie van anderen met henzelf. In de videobeelden van Judith (21; Wijk C) was bijvoorbeeld te zien dat ze iemand aanstootte tijdens het passeren op een smalle stoep, waarop ze "Sorry, sorry!" zei. Op de vraag waarom ze haar excuses aanbood, stelde Judith dat ze dit beleefd vond en wanneer het omgekeerde zou plaatsvinden, ook excuses zou verwachten. Wanneer onbekenden hen benaderen volgens hun eigen ideeën van wat beleefd is, beleven ze dit als positief en staan ze meer open voor interactie. Dit sluit aan bij de theorie van Reis, et al. (2011), waarin naar voren komt dat herhaaldelijke blootstelling aan positieve ervaringen een vorm van vertrouwdheid creëert die aanmoedigt tot interactie. Het gebruik van beleefdheidsvormen is een sociaal proces wat hier aan bijdraagt, omdat deze omgangsvormen tot gunstige en belonende belevingen leiden en dit motiveert tot herhaling. Hierin spelen ook de omgangsvormen en benaderingswijzen door anderen een rol. Wanneer dit als positief wordt ervaren is de kans op meer sociale interactie groter. Ook een negatieve beleving van bijvoorbeeld sociale interactie met onbekenden kan een uitwerking hebben op de gedragskeuzes. Herhaling

van zelfsoortig gedrag zal mogelijk voorkomen in de toekomst voorkomen worden. Deze gedragskeuzes worden verder besproken in hoofdstuk 5.

Bij de meeste participanten gaat het hier om beleefde verbale communicatie. Desondanks zegt Daan (36; Buiten Wittevrouwen) wel dat hij zijn 'sociaal wenselijke' beleefdheidsvormen niet bij iedereen inzet. Alleen bij mensen waarmee hij niet direct iets heeft. Bij mensen waarin hij zichzelf meer herkent, zegt Daan dat hij zich vrijer en opener voelt en dat er daarom al makkelijker interactie plaatsvindt. Deze participant stelt dus dat de sociale omgangsvormen waardoor hij zich gemakkelijk voelt, alleen ingezet worden wanneer er nog geen of niet voldoende familiariteit – en daarmee vertrouwdheid en gemak – bespeurd wordt. Participanten Daan (36; Buiten Wittevrouwen) en Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) beleven daarnaast ook expliciet het elkaar fysiek de ruimte geven als vorm van beleefd en sociaal gedrag:

"Voor m'n gevoel houd ik, ik weet niet of dat echt zo is, dus heel erg rekening met mensen – dat ik niet in de weg loop of tegen ze op bots. En ik kan me ook best wel storen aan mensen die dat dan niet doen. Dus ja, dat is wel iets waarmee ik een beetje ben opgevoed denk ik." – Laura (24; Zoetermeer)

Opvallend is dat er een sterk onderscheid is tussen de interactie met mensen in een functie (mensen die je een dienst kunnen verlenen) en andere onbekende mensen. Dit aspect is in de literatuur van hoofdstuk 2 niet naar voren gekomen. Helemaal bij mensen in functie wordt verondersteld dat de interactie beleefd moet zijn (door 9 van de 14 participanten). Er is dan ook een grote verwachting dat dit andersom ook gebeurt, bijvoorbeeld dat men door winkelpersoneel aangekeken en begroet wordt wanneer je een winkel binnenloopt. Op de vraag waarom er sociale interactie plaatsvindt met specifiek deze mensen en niet met andere gebruikers van de ruimte wordt in vergelijkbare bewoordingen gesteld:

Interviewer: "En waarom met hen [de passagiers in de bus] dan niet?"
"Omdat hij [de buschauffeur] iets voor mij gaat doen, waar ik voor betaald heb." – Niels (26; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.)

"[..] mensen waar je misschien nog iets van moet. [..] Ja, winkelmedewerkers.. misschien moet je ze een vraag stellen ooit. Dan wil je toch wel dat ze die beantwoorden, en je goed helpen. Dus dan maak je een soort van contactlijntje met ze." – Eduard (21; Rubenslaan)

"Ja, conducteur. [..] Omdat je in contact komt omdat het moet. En als de kassameid in de rij zou staan, zou ik haar niet hebben gegroet." – Annika (21; Tuindorp-Oost)

Dat de uiterlijke verschijning en het uiterlijke handelen (gedrag) van de participanten zelf of anderen een rol speelt bij de beleving en interactie, is in het empirisch onderzoek een veel gehoord punt. Gijs (27; Lombok-Oost) heeft bijvoorbeeld in het verleden al eens geconstateerd dat zijn lange lichaamslengte en blonde haarkleur in het buitenland een opvallende verschijning kunnen zijn. In het land waar hij was, is zijn haarkleur weinig voorkomend onder de bevolking en is iedereen gemiddeld wel een kop kleiner. Dit leverde hem dan vaak extra aandacht en aanspraak op. In Nederland zegt hij dit niet zo te ervaren omdat hij hier meer op kan gaan in de menigte en hier zijn haarkleur en lengte niet uitzonderlijk zijn. Dit is in lijn met de literatuur van Chan (2005) en Sennett (1994; in Edensor (2000)) uit deelhoofdstuk 2.4, waarin gesteld wordt dat juist datgene wat men niet verwacht – onbekendheden en uitzonderlijkheden – de zintuigen prikkelt en nieuwsgierig maakt. Een ander voorbeeld komt van een van de respondenten die tijdens het gebruik van de videobril bij de bushalte in sportkleding wachtte op de bus om naar de sportschool te gaan. Ze stelde op de wens tot sociale interactie met mede-wachtenden: Ook Birgit (26; Wittevrouwen) en Annika (21; Tuindorp-Oost) geven er blijk van dat uitzonderlijkheden van hun eigen fysieke

verschijning wel eens op zouden kunnen vallen. Annika (21; Tuindorp-Oost) wordt gekenmerkt door dwerggroei en zegt daarover dat ze juist daardoor snel de aandacht trekt van mensen op straat, zo ook de aandacht van kinderen. Net als bij Gijs (27; Lombok-Oost) is hier sprake van het niet uitdrukkelijk in de literatuur van hoofdstuk 2 naar voren gekomen uiterlijke kenmerk lichaamslengte. Ze voelt zichzelf hierdoor een opvallende verschijning en geeft aan dat dit invloed heeft op haar interacties met anderen:

"Anders was ik sneller opgegaan in de massa. Nu val je op door je lengte. Dus ik kan nooit onopvallend ergens naartoe. Als ik iets stiekems zou doen.. dat zou nooit kunnen. Iedereen herkent me."
Interviewer: "Geldt dat ook voor lange mensen?"
"Ja, daar kijk ik ook naar. Je merkt het op. Er zal minder naar hoe de meerderheid eruit ziet gekeken worden."
Interviewer: "En heb je dan ook sneller contact als je opvalt?"
"Ja, of mensen kijken weg, of zeggen juist heel snel 'hallo', omdat ze zich betrapt voelen omdat ze kijken. En kinderen zeggen altijd 'hoi'. Ook al kijk ik niet. Die willen dan weten of het kan praten ofzo." – Annika (21; Tuindorp-Oost)

Birgit (26) geeft aan:

"Ik had sportkleren aan omdat ik ging sporten. Het was niet dat ik me echt opgelaten voelde, maar dan is het toch wel anders, én ik had dus nog eens die [video]bril erbij, dus ik had ook echt zoiets van: daar zit ik dan, met mijn sportoutfit en een [video]bril. Ik was me daar op dat moment even heel bewust van." – Birgit (26; Wittevrouwen)

Veel participanten benoemen dat uiterlijkheden (inclusief het zichtbare gedrag; het fysieke handelen) van voor hen onbekende mensen een indruk geeft van wat voor persoon iemand is. Kleding speelt hierbij een rol, maar ook etnische achtergrond, leeftijd en persoonlijke hygiëne. De kleding die gedragen wordt vormt de verbinding tussen het lichaam en de wereld erbuiten, omdat kleren in nauwe relatie zijn tot hoe we onszelf zien. Afkomst, geslacht, leeftijd en opvattingen kunnen hiermee worden benadrukt of aan worden herkend (Arvanitidou & Gasouka, 2012). Aan de hand van deze en meer kenmerken kunnen personen in type-groepen of categorieën worden ingedeeld en gaan er bepaalde verwachtingen vanuit op het gebied van de identiteit en het gedrag van de ander. De literatuuranalyse van het onderzoek van Blaine (2007) in hoofdstuk 2 toonde op dit gebied al aan dat kenmerken van anderen zoveel mogelijk worden gecategoriseerd aan de hand van de groepen die een individu al kent. Daarbij is er een onderscheid tussen primaire (geslacht, leeftijd en etniciteit) en secundaire categorieën (bijvoorbeeld de bovengenoemde eigenschappen kleding en hygiëne). Zo geven Daan (36; Buiten Wittevrouwen) en Eduard (21; Rubenslaan) aan dat ze vaak op basis van uiterlijkheden bepalen waar ze besluiten op een terras te gaan zitten of iets te zullen gaan eten. Ze zoeken in het publiek iets waarin ze zichzelf kunnen herkennen en zich prettig bij voelen:

"Ik zou sneller met die mensen van mijn eigen groep, die ik zelf uitkies zeg maar, die studenten dan, nog spontaan even iets zeggen, als je elkaar bijvoorbeeld even aanstoot, dan wanneer het een trashy persoon is, of een trashy terras of juist van die veertigplus saaie duiven." – Eduard (21; Rubenslaan)

Dat er een verwachting uit gaat op basis van andermans uiterlijk is ook terug te horen in wat Fransisca (29; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) vertelt over wanneer personen haar in de stad benaderen:

"Als je iemand strak in het pak naar je toe ziet komen dan denk je misschien, 'o, die is de weg kwijt', en als je iemand naar je toe ziet komen die amper kleren aan heeft en je ziet dat hij zich vijf dagen niet heeft gewassen, dan zou je misschien eerder niet denken dat die de weg kwijt is, maar misschien een euro wil om te slapen ergens." – Francisca (29; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.)

Ook andere participanten geven aan dat ze minder snel openstaan voor contact met iemand die onverzorgd uitziet, dan door iemand die er netjes uitziet. Opvallend is dat Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) hierbij als enige stelt dat ook geur uitmaakt: wanneer iemand stinkt bewaart ze liever wat afstand.

Daarnaast geven Carine (27; Wolga- en Donaudreef e.o.) en Isma (23; Kanaleneiland-Zuid), de twee participanten die van niet-Nederlandse komaf zijn, allebei aan dat ze het idee hebben snel de aandacht te trekken van mensen met dezelfde etnische of cultureel-geografische achtergrond en hebben hier dan ook sneller aanspraak of op een andere manier contact mee. Dit sluit aan bij het onderzoek van Blaine (2007), dat etnische kenmerken beschrijft als één van de primaire categorieën op basis waarvan mensen onbekenden indelen, en bij het onderzoek van Blokland (2008), dat ingaat op dat netwerken van mensen zich vooral tussen gelijksoortige personen en groepen bevinden. Voor Carine heeft dit niet alleen prettige interactie opgeleverd. Ze is ook wel eens op straat uitgescholden vanwege haar de huidskleur van haar kindje, omdat die anders is dan die van haarzelf.

Opvallend is dat juist wanneer er slechts een of twee anderen in dezelfde openbare ruimte zijn als de participant, er wordt aangegeven sneler sociale interactie te hebben om de situatie minder ongemakkelijk te maken en er blijk van te geven dat de ander bestaat.

Eerder in het deelhoofdstuk werd al benoemd dat een aantal participanten in hun jeugd werd opgedragen beleefd te zijn tegen oudere mensen. Aangezien er geen grote verschillen zijn tussen de leeftijden van de participanten van dit onderzoek, is er over de invloed van de eigen leeftijd niets meegenomen, behalve dan in het methodehoofdstuk; waarin grote mobiliteitsmogelijkheden aan de leeftijdsgroep van de participanten wordt toegedicht. Ten aanzien van anderen speelt leeftijd bij veel participanten een rol. Opvallend is dat bijna de helft van de participanten (6 van de 14 participanten) aangeeft dat de aanwezigheid van ouderen, en dan met name van oudere vrouwen, als prettig wordt ervaren. Het ‘oude vrouwtje’ en ‘omaatje’ worden vaak ervaren als ‘vriendelijk’ en ‘fijn’ en gezien als toegankelijke partner voor interactie. Mogelijk heeft dit te maken met de opvoeding, waarin bijna alle participanten te horen kregen dat bekende en onbekende ouderen respectvol behandeld moeten worden. Leeftijd is hierin naar voren geschoven als een belangrijk aangeleerd aspect voor sociale interactie en de vorm van sociale interactie.

Op basis van leeftijd kan ook gesteld worden dat baby’s en kinderen de aandacht trekken van voornamelijk vrouwelijke participanten (6 van de 8 vrouwelijke participanten). Kinderen worden door de genoemde deelnemers aan het empirisch onderzoek met woorden als ‘*cute*’ en ‘schattig’ omschreven. Birgit (26; Wittevrouwen) en Carine (27; Wolga- en Donaudreef e.o.) geven aan dat juist kinderen vaak voor hen een middel zijn om contact te hebben met andere mensen, in dit geval de ouders, onder andere door het trekken van ‘gekke bekken’. Bij laatstgenoemde vond een dergelijke situatie plaats tijdens het dragen van de videobril in de bus, waarbij ze met haar eigen kind onderweg was naar de stad. In de videoanalyse viel op dat het blikveld van de participant herhaaldelijk van haar eigen zoontje, met wie ze samen in de bus was, ging naar het kindje van de vrouw aan de andere kant van het gangpad, zijn blikken volgend (zie figuur 4.1). Vervolgens keek ook de vrouw aan de overzijde naar beide kinderen en glimlachte ze naar Carine. In het interview geeft Carine dan ook aan dat ze door haar zoontje meer bezig is met dingen en personen waar hij naar kijkt:

Figuur 4.1. Beelden videobril Carine (27). In de bus naar het centrum.

"[..] hij [eigen kind] bleef ook de hele tijd kijken en dat kindje keek terug, naar hem en naar mij. [..] Hij probeerde contact te leggen. Ja, als hij naar iets kijkt dan kijk ik naar wat hij dan kijkt. Ja, klopt."
Interviewer: "En merk jij dat je daardoor misschien ook snel contact hebt?"
"Ja, andere moeders zeggen meestal wel iets. Ja, het is heel raar om te zeggen, maar eh.. je voelt je soort van connected? Ja, omdat je allebei een moeder bent. Ja, heel stom hoor." – Carine (29; Wolga- en Donaudreef e.o.)

Een opvallend element is dat hier het gemeenschappelijk hebben van het moederschap aangestipt wordt als gegeven dat bijdraagt aan de interactie. Zelf ziet ze ook haar persoonlijke interesse in kinderen, mede vanuit het feit dat ze docent is, als een reden die bijdraagt aan het contact met iemand die ze niet kent. Dat komt overeen met de literatuur van Reis, et al. (2011) waarin gesteld wordt dat het hebben van gemeenschappelijkheden bijdraagt aan de kans op interactie.

4.2 Sociale veiligheid, plaatskenmerken en behoefte aan interactie

De behoefte aan sociale interactie met mensen in het stedelijk gebied van Utrecht verschilt per participant. Participanten geven aan dat dit afhangt van onder andere hun tijdsdruk, het moment, de drukte, de plaats, de gemoedstoestand en de behoefte aan de verlening van een dienst of hulp.

Anders dan in de eigen buurt, ligt de behoefte aan sociale interactie in het centrum van Utrecht voor veel participanten anders. Het wordt door participanten soms als leuk ervaren om even een gesprekje met iemand te hebben. "Het kan je humeur verbeteren", zegt Fransisca (29; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) bijvoorbeeld. Maar voor de meeste participanten is de behoefte aan sociale interactie in de binnenstad niet groot en hangt het in gesprek gaan met onbekenden in eerste instantie vaak al van de bui of de situatie af. Hun gemoedstoestand bepaalt volgens de meeste participanten in hoeverre ze zin hebben in en openstaan voor sociale interactie. Dat onze emoties gelinkt zijn aan ons gedrag is al gebleken uit de in deelhoofdstuk 2.1 uiteengezette literatuur van McQuoid & Dijst (2012). Gecombineerd met de daar benoemde *actor-network*-theorie kwam naar voren dat onze omgeving en wie of wat daar in aanwezig zijn, maar ook wie we zijn en wat we eerder ervaren hebben, bijdragen aan hoe we ons ergens voelen en hoe we daarop handelen. Deze belevingen en gemoedstoestand zijn hierin een belangrijke factor die ten grondslag liggen aan onze alledaagse keuzes.

De gemoedstoestand is volgens de respondenten onder andere afhankelijk van een uitgerust gevoel, vermoeidheid, drukte, en andere prikkels in de omgeving zoals stank, lawaai en vertragingen, en de mate waarin de fysieke omgeving de aandacht beïnvloedt. Een overdaad aan ongewenste prikkels leidt bij veel participanten tot negatieve emoties en een negatief welbevinden. De gemoedstoestand wordt verbeterd door positieve prikkels en ervaringen. Door veel van de participanten wordt vaak verwezen naar 'bui' of '*mood*' of een dergelijke omschrijving waarmee de respondent aangeeft zich (niet) goed te voelen en dat dat de sociale interactie beïnvloedt. Dat is in overeenstemming met de literatuur waarbij in deelhoofdstuk 2.4 naar voren komt dat een positieve gemoedstoestand een grotere interesse wekt voor sociale interactie (Hawkley, et al, 2007) en positieve ervaringen hiermee aanmoedigen tot meer sociale interactie (Reis, et al., 2011). Daan (36; Buiten Wittevrouwen) verwoordt bijvoorbeeld dat hij zich op sociaal gebied meer vrij voelt wanneer hij zich goed en sociaal veilig voelt:

"Soms zijn er van die situaties, als ik dan een goeie dag heb en ik zit lekker in mijn vel; er gaat vandaag niemand op mijn hart staan ofzo, dan wil ik wel eens iemand die met een boodschappentas staat te klungelen en net z'n fiets van het slot staat te halen, gaan helpen ofzo. Dat heb ik dan wel. [..] meestal is het de graadmeter van hoe ik me voel. Dan zit ik gewoon lekker in mijn vel, dan voel ik gewoon vertrouwen. Ik weet niet wat het dan diep van binnen is, maar ergens zit ik lekker in mijn vel en dat betekent dat ik meer kan openstaan en makkelijker contact maak met mensen, me ook minder vervreemd voel van mensen, en meer het idee heb van 'hé, we zijn hier samen'.." – Daan (36; Buiten Wittevrouwen)

In de woongeschiedenissen van de participanten komt de rol van plaats naar voren. Ongeacht de grootte van de plaats van afkomst, blijkt de sociale wereld in het opgroeien van de participanten beperkt tot de eigen buurt. In hun latere woongeschiedenis in Utrecht blijkt de rol van de verschillen tussen bebouwingstypen in verschillende buurten van Utrecht, brengen ook een verschil in beleving van interactie met onbekenden met zich mee. Door Gijs (27), Hans (34), Laura (24), Mark (30) en Niels (26) wordt hun woonervaringen over de subwijken Zuilen en Ondiep gedeeld. De hoge mate van sociale interactie in deze buurt wordt hierin door allen benoemd. Mark (30) vergelijkt in zijn uitspraak zijn woonervaring in Zuilen met de woonervaring van in zijn flatje in de subwijk Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen en Omgeving, waar de sociale cohesie relatief laag is (zie tabel 3.2):

"Er is absoluut een verschil in Utrecht. Er zijn wel van die buurtwijkjes zoals Zuilen enzo, daar waar ik in Ondiep heb gewoond, die straat, dat was echt gezellig. Daar zaten mensen ook buiten en je zei elkaar gedag en als je langs kwam lopen, dan herkende je elkaar ook. Daar was ook wel een beetje die buurtgemeenschap. Daar werden ook wel dingen georganiseerd, en dat is hier nu ook wel een beetje. Steeds meer eigenlijk, want dat heb ik toen ik op nummer 100 woonde, helemaal niet zo ervaren. Alleen met mijn directe buurman, en dat was het." – Mark (30; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.)

Het verschil wat hij hier duidt, komt overeen met de literatuur van Linquist en Westerberg (1990). Zij stellen dat het bebouwingstype uitmaakt voor de kans op sociale interactie. Hierbij is interactie intensiever tussen buren in eengezinswoningen dan tussen buren in flats. Het sociale cohesie-cijfer in bepaalde buurten van Utrecht (uit tabel 3.2 in hoofdstuk 3) lijkt daar, in relatie tot het woningtype van de buurt, bij aan te sluiten.

Hans (34; Tigris- en Bostondreef) woont sinds een jaar ook in een flat, in Overvecht, en vertelt dat hij het lastig vindt om contacten te leggen omdat iedereen zo op zichzelf lijkt te zijn. Sinds kort wordt de flat waarin hij woont gerenoveerd en hij ervaart dat dat aanleiding geeft tot gesprekken en sociale interactie met de onbekenden aldaar makkelijker maakt. Dit wordt onderstreept door de in hoofdstuk 2 benoemde literatuur van Peters et al. (2010) dat iets gemeenschappelijks kan leiden tot het voeren van gesprekken.

"Toen ik in de flat kwam, toen was de lift er ook een paar keer uit, die deed het niet. Toen stond ik eindelijk een keer in de lift en toen zei ik ook van 'o, hij doet het eindelijk', toen kwam ik een jongen tegen en zei ik 'hij doet het eindelijk weer', en toen zei hij van 'o, hij ligt er wel vaak uit' en dan heb je ook ineens een gesprek en die jongen spreek ik nu ook wel vaker als ik in de lift sta en dan hebben we altijd wel een gesprekje. Als je geen aanleiding ertoe hebt, dan is het natuurlijk moeilijk om een gesprek te beginnen." – Hans (34; Tigris- en Bostondreef)

Gedurende het empirisch onderzoek is in de interviews met andere participanten ook naar voren gekomen dat er verschillen zijn ten aanzien van de beleving van groepen en individuen. Ook wanneer de participanten zich in een groep bevinden of juist alleen zijn, beleven ze hun omgeving en anderen daarin anders. Door Niels (26; Thomas à Kempisplantsoen e.o.) wordt bijvoorbeeld aangegeven dat wanneer hij met een vriend de stad in is, zijn aandacht minder bij de mensen en omgeving er omheen is. Met het oog op sociale interactie in de stad Utrecht ervaren alle participanten dat de hoeveelheid mensen en de plek van invloed zijn. Zo zijn de meeste participanten sneller geneigd in hun eigen buurt iemand te groeten en minder gauw in het centrum van Utrecht. Uit de *case study* in hoofdstuk 3 kwam naar voren dat juist het centrumgebied van de stad Utrecht veel mensen trekt (Gemeente Utrecht, 2013b). Juist de aanwezigheid van veel mensen op één plek wordt door participanten aangestipt als gegeven om geen contact met onbekenden te zoeken. Een veel gehoord commentaar op de wens om te groeten in de binnenstad van Utrecht overdag is dan ook die van dat het een onbegonnen werk zou zijn (door 7 van de 14 participanten). De hoeveelheid van mensen maakt het volgens hen onmogelijk om met iedereen in contact te zijn. Onder andere door Birgit, Daan en Kristel gezegd dat daar geen beginnen aan is, omdat je dan bezig kunt blijven.

Bovendien zou het erg vermoeiend zijn om én langs iedereen te manoeuvreren én ook nog een sociaal momentje met de mensen te moeten hebben, meent Gijs (27; Lombok-Oost). Drukte wordt door veel van de respondenten gezien als beperking om in contact te komen met mensen. Dit kan worden gezien als overprikkeling en sluit aan bij het in deelhoofdstuk 2.2 weergegeven model van Krupat (1985), volgens welke de overmatige beleving van drukte of stress uitmondt in manieren om met deze stress om te gaan. Dit komt verder aan bod in hoofdstuk 5. Daarnaast speelt plaats in bovenstaande beweringen een rol. Desondank geeft Carine (27; Wolga- en Donaudreef e.o.) aan over haar keuze om naar het buurtwinkelcentrum te gaan bij haar om de hoek of naar het centrum van Utrecht, dat als ze er de tijd voor heeft, ze toch liever naar het centrum van de stad gaat. Ze vindt de drukte daar juist gezellig.

In tegenstelling tot daar waar de meeste participanten aangeven weinig behoefte aan sociale interactie in de binnenstad van Utrecht te hebben, geeft Mark (30; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.) juist aan dat de behoefte aan sociale interactie erg groot is wanneer hij zich door diverse delen van de stad verplaatst, buiten zijn eigen buurt. Hij geeft aan ontmoetingen of interactiemomentjes te missen, omdat het hem juist dat gevoel van veiligheid geeft wat hij mist op sommige plekken in de stad:

"*Dat je weet dat je gezien wordt, en dat je elkaar ziet. En dat je daarmee ook een beetje een oogje in het zeil houdt, of dat je er altijd bent. En ik heb toch het idee dat mensen allemaal zo voor zichzelf gaan, en ik ben dan... Misschien is dat het wel, dat ik dan ook weleens denk: 'Ja, wat als er nu iets gebeurt, zou iemand überhaupt ingrijpen?'. Dat vraag ik me echt oprecht af of dat in zo'n stad als hier zou gebeuren. En ik mis dat gevoel van eenheid ofzo, van het sociale gebeuren... Dat geeft toch een gevoel van veiligheid."* – Mark (30; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.)

De behoefte aan sociale interactie hangt bij veel participanten ook af van het gegeven of ze alleen of samen in de stad zijn danwel zich alleen of samen door de stad verplaatsen. Wanneer participanten samen met een of meer mensen in publieke ruimten in de stad zijn, geven de meeste van hen aan dat ze minder met anderen bezig zijn, buiten diegene met wie ze zijn om, en ook minder die behoefte te voelen. Ze zijn al voorzien in bezigheid en interactie. In het analysehoofdstuk is aan de hand van de literatuur van Haddington et al. (2013) (zie deelhoofdstuk 2.5) beschreven dat juist het samen verplaatsen met anderen veel aandacht opeist om het samenzijn in stand te houden door bijvoorbeeld hetzelfde tempo, dezelfde uitwijkmanoeuvres en stopmomenten aan te houden. De focus ligt daarbij – in vergelijking tot het alleen verplaatsen – iets minder op de andere mensen en dingen in de omgeving.

Daarnaast is er ook een verschil te duiden in het tégenkomen van groepen of individuen. Veel participanten geven dan ook aan sneller geneigd te zijn iemand te begroeten wanneer ze juist samen met diegene de enige twee personen in de directe omgeving zijn. Als reden waarom, stelt Annika (21; Tuindorp-Oost):

"Dan is het zeg maar; ik ben hier als enige en jij ook. Buiten de stad is dat veel meer. En met mensen bij de bushalte. Maar niet allemaal. Dát is het echt: als er één iemand staat, dan zeg ik hallo. Maar als er meer staan, of verschillende groepjes. Dan niet." – Annika (21; Tuindorp-Oost)

De bovenstaande bewering wijst er evenzo op dat plaats en de aanwezigheid van anderen van invloed zijn op de interactie die je kunt of wílt ervaren. Dat sluit aan bij de literatuur over *capabiliy constraints* (Dijst, 2009) die beschreven is in hoofdstuk 2. Ook door op een bepaald moment al bezigheden te hebben, kan de behoefte aan interactie met anderen beïnvloed worden. Juist door muziek te luisteren, heeft Judith (21; Wijk C) geen zin in een praatje. Ze geeft aan liever niet gestoord te worden op zo'n moment door haar aandacht ergens anders op te richten. Groeten is nog tot daar aan toe, maar bij voorbaat staat ze weinig open voor interactie. Ze heeft haar

prioriteiten ergens anders bij, en dat beperkt interactie met haar omgeving. Dit kan ook gezien worden in het licht van de *coupling constraints* die in het literatuurhoofdstuk zijn besproken, waarbij de individuele bezigheden in tijd en ruimte het samenbrengen van en met andere activiteiten of personen beperken (Dijst, 2009). In dit geval beperkt het luisteren naar muziek op het moment van het in aanwezigheid zijn van onbekenden de mogelijkheid tot interactie met deze personen.

Qua locatie is er een verschil in behoefte te merken wat betreft de interactie in de eigen buurt in vergelijking tot het commercieel binnenstedelijk gebied of andere buurten in Utrecht. De functie van commercieel binnenstedelijk gebied gaat gepaard met de aanwezigheid van winkels en handelaren en veel mensen (potentiële consumenten) op straat. Annika (21; Tuindorp-Oost) stelt dat in haar optiek zo'n plek een 'ieder-voor-zich'-mentaliteit aanwakkert. Helemaal als er markt op Vredenburg is:

"..in elk geval die marktmensen die vrij luidruchtig zijn. En iedereen is op zoek naar koopjes. Het is allemaal ieder voor zich. En heel benauwend. Ik wil gewoon doorlopen, maar dat kan gewoon niet daar. Iedereen is zo gericht op wat hij moet hebben. Gewoon niet zo'n hele leuke sfeer daar." – Annika (21; Tuindorp-Oost)

Ze stelt dat deze specifieke plaats en de activiteiten die daar zijn, de aandacht van de bezoekers van die plaats sturen (naar de koopjes) en daarmee de aandacht voor mensen onderling ondermijnt.

Overige fysieke kenmerken die zijn genoemd als belangrijke factor voor het hebben van interactie met onbekenden zijn de vertrouwdheid met het winkelgebied, zitgelegenheid en ruimte om gezamelijke activiteiten te ontplooien, de aandacht die fysieke kenmerken vragen, de herkenning van plekken waar doorgaans dezelfde type mensen komen en plekken die bijdragen aan de anwezigheid van mensen die met hetzelfde doel bij elkaar zijn.

Door Gijs (27), Laura (24), Mark (30) en Niels (26) wordt er specifiek een behoefte uitgesproken aan sociale interactie ter versteviging van de gemeenschapszin in de eigen straat of buurt. Gijs (27; Lombok-Oost) verklaart bijvoorbeeld dat hij behoefte heeft aan sociale contacten in zijn eigen buurt om zich thuis en veilig te kunnen voelen. Bovendien vindt hij het gezellig om wat contacten in de buurt te hebben. Uit deze en andere uitspraken van participanten komt naar voren dat het veilig voelen vooral in de eigen buurt erg op prijs gesteld wordt. Dit is in overeenstemming met wat in hoofdstuk 2 is vermeld over sociale interactie als een van de factoren tegen vervreemding en voor sociale controle en veiligheid door Jacobs (1962) en Taylor (1982). Ook Blokland (2008) beschrijft dat herhaaldelijke ontmoetingen positief kunnen bijdragen aan de beoordeling van de veiligheid van de woonomgeving. Een goede sociale structuur in de eigen buurt is onder meer afhankelijk van een gevoel van collectiviteit en veiligheid, door onder andere sociale interactie en sociale controle.

De sociale veiligheid is iets wat veelvuldig in het empirisch onderzoek naar voren komt. Herkenning en erkenning blijken belangrijke begrippen te zijn, zoals ook vermeld in deelhoofdstuk 4.1. Participanten geven aan dat wanneer ze ontdekken dat ze personen vaker zien, ook al kennen ze deze niet, ze dan eerder geneigd zijn een blijk van herkenning af te geven en dit verbaal of non-verbaal te communiceren. Hans (34; Tigris- en Bostondreef) beschrijft bijvoorbeeld dat wanneer hij 's ochtends vroeg door de stad loopt om te gaan naar de winkel waarin hij werkt, hij vaak mensen tegenkomt die hij eerder heeft gezien en die net als hij in dat gebied in een winkel werken. Nu hij meer en meer mensen herkent – maar ze verder nog nooit heeft gesproken – zwaait hij af en toe naar ze als hij ze in de winkel ziet. Het omgekeerde werkt ook voor Gijs (27; Lombok-Oost), waarbij juist de hoeveelheid mensen drukt op de mogelijkheid tot herkenning, ondanks de behoefte die er is:

"Nee, sowieso onbekende mensen die ik niet eerder heb gezien zou ik niet groeten in de straat. Daarvoor is ook de straat dan weer te druk bezocht, zeg maar. Er komen teveel mensen die ik nog nooit heb gezien in de straat. Er zijn talloze mensen die daar hun auto parkeren." – Gijs (27; Lombok-Oost)

Deze behoefte aan herkenning en sociale veiligheid uit zich ook in de volgende situaties van twee andere participanten:

"*En die postbode die kent me denk ik wel van gezicht, dus dan voelt dat wat vertrouwder om het aan hem te vragen of hij wil helpen. Dus zo.. doordat je elkaar dan een beetje kent, denk ik dat je ook eerder een gunst vraagt aan iemand anders, en dat maakt het wel allemaal wat makkelijker "* – Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.)

"Of er gebeurt iets in de trein, en dan kijk je elkaar een keer aan, zo van; 'huh?' Het is een beetje zo'n onder-ons-gevoel, ja, ik weet niet hoe ik dat uit moet leggen. Een beetje erkenning van dat je daar niet in je eentje zit. Terwijl je daar wel alleen zit en daar niemand kent. Maar je bent niet in je eentje, en je lacht om dezelfde dingen, of je hebt een soort van verstandhouding ofzo. Al is het maar een mini-verstandhouding van een halve treinrit, of een half uur." – Birgit (26; Wittevrouwen)

Dit sluit aan bij wat Peters et al. (2010) stellen over herkenning: wanneer iets of iemand herkend wordt, kan dat leiden tot een gevoel van controle en veiligheid. Vertrouwdheid speelt hierin een belangrijke rol op de emotionele toestand. Het onverwachte in de situatie van de vertraging van de trein waarin Birgit (26; Wittevrouwen) zich bevindt, druist in tegen haar verwachtingen van de reis, en ook van die van haar medereizigers. De behoefte aan het herstel van deze orde en veiligheid brengen haar ertoe erkenning bij en van anderen te zoeken in het bestaan van de situatie en in de herkenning van dezelfde emoties. Daan (36; Buiten Wittevrouwen) omschrijft een soortgelijke situatie van vertraging met het openbaar vervoer:

"Ja, of als bijvoorbeeld de trein in een keer stilstaat in het weiland of als de bus moet wachten voor onverwachte redenen, dan merk ik ook.. laatst in de bus naar Rhenen, die had ineens oponthoud onderweg, want die was opengebroken en het was onduidelijk of die er wel of niet langs kon. En de chauffeur ging dat regelen, dus die chauffeur ging allemaal dingen doen die helemaal niet bij het script van chauffeur-zijn passen. En voor je het weet ben je elkaar aan het aankijken, zo van; 'hé, waar zitten wij hier' en ook wel weer grappig en met elkaar ook bepalen, goh wat vinden wij hiervan." – Daan (36; Buiten Wittevrouwen)

Ook uit het bovenstaande citaat valt af te leiden dat juist het onverwachte, het niet voorspelbare, aanleiding geeft tot heroverweging van plaats, activiteit en lichaam. Door het ontbreken van bekendheid met de situatie, worden de zintuigen heropent voor stimuli: Het lichaam komt door dergelijke onverwachte situaties weer tot leven (Sennett, 1994).

Ten slotte, de fysieke veiligheid in ogenschouw nemende, geven bijna alle vrouwelijk participanten aan dat ze 's nachts liever niet alleen door het centrum van de stad gaan. Geen van de mannelijke participanten heeft een dergelijke bewering gedaan. Veel van de vrouwelijke participanten hebben aangegeven dat bedreigende situaties in de openbare ruimte, die van invloed zijn op de bereidheid tot sociale interactie, vaak gepaard gaan met de aanwezigheid van onbekende mannen. Birgit (26; Wittevrouwen) vertelt bijvoorbeeld dat ze vooral bang is dat mannen haar iets aan zullen doen. Vooral in het uitgaansgebied weet ze soms niet wat ze dan kan verwachten, als mensen bijvoorbeeld dronken zijn. Dat is in lijn met de theorie van Huhtanen & Tigerstedt (2012), die stellen dat in zo'n geval voornamelijk vrouwen onder de 30 jaar angst en onveiligheid ervaren. Opvallend is dat Fransisca (29; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) er juist geen probleem mee heeft om daar 's nachts te zijn. Ze geeft daarvoor als reden dat er juist in de binnenstad van Utrecht op elk moment van de dag wel snel mensen te vinden zijn. Dat geeft haar een gevoel van veiligheid, meer dan 's nachts op plekken buiten het centrum, waar het wel rustiger kan zijn.

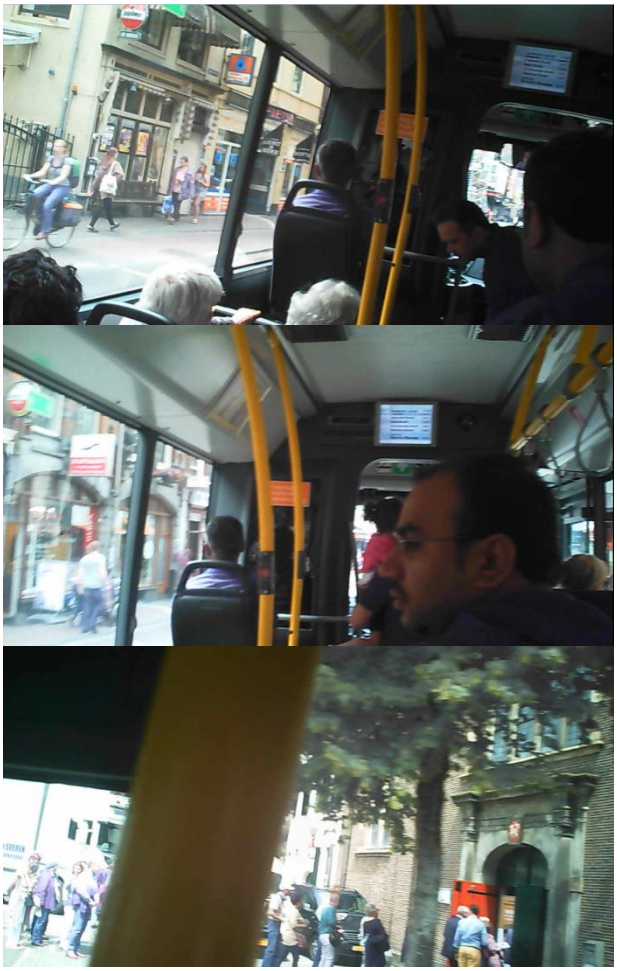
4.3 Mobiliteit: beleving en sociale interactie

Tijdens het empirisch onderzoek zijn aan de participanten vragen gesteld over sociale interactie bij verschillende snelheden en vervoerswijzen, en juist het stilstaan of zitten. De meeste respondenten zijn van mening dat sociale interactie sneller plaatsvindt wanneer ze ergens zitten of stilstaan, bijvoorbeeld om te wachten, iets te bekijken, omgevingsgeluiden te beluisteren of om te eten. Dat kan ook zijn wanneer ze voort worden bewogen, maar specifiek niet zelf de lichamelijke handeling hiervoor hoeven te treffen; zittend of staand in het openbaar vervoer. Bijna iedereen vindt dat deze vorm van lichamelijke stilstand, in combinatie met en afhankelijk van de op dat moment uitgevoerde activiteiten, sneller uitnodigt tot het contact maken met onbekende mensen die zich in de directe omgeving bevinden en dan het snelst met personen die dezelfde voortbewegingssnelheid (of -traagheid, of stilstand) hebben. Het eerder plaatsvinden van sociale interactie bij een simultane snelheid zou afgeleid kunnen worden uit de literatuur van Edensor (2000) waarin gesteld wordt dat de snelheid van de verplaatsing maatgevend is voor de beeldvorming van de omgeving en de mate waarin specifieke elementen kunnen worden opgemerkt. De tijd van blootstelling is langer en de mogelijkheid om aandacht te besteden is groter. Bovendien leveren onderlinge snelheidsverschillen vaak restricties op op het vlak van het bijeenbrengen van individuen (Dijst, 2009). Het simultaan door de ruimte bewegen is terug te vinden bij collectieve vervoerswijzen als de bus, trein en tram, en in mindere mate bij het verplaatsen per fiets of al lopende, tenzij er natuurlijk samen gefietst of gelopen wordt, maar in die gevallen zal het vaak niet om het samen zijn met onbekende personen gaan. Het simultaan niet door de ruimte bewégen komt voor op locaties waar men dus stilstaat of zit, op plekken waar men bijvoorbeeld wacht of rust, in nabijheid van anderen. In het literatuurhoofdstuk kwam ook naar voren dat mobilteit bijdraagt aan sociale interactie. In de literatuur in deelhoofdstuk 2.5 staat beschreven dat mobiliteit gelijk staat aan de sociale actie en participatie in het sociale leven (Haddington, et al., 2013). Veel participanten geven aan dat de mate van en de kans op sociale interactie onder meer afhangt van de door hen gekozen wijze van vervoer. Zo geeft een groot aantal respondenten aan weinig sociale interactie met onbekenden te hebben wanneer ze met de bus reizen. De interactie die plaatsvindt in de bus blijft bij bijna alle participanten beperkt tot het groeten van de buschauffeur, met als redenen zoals die uit het vorige deelhoofdstuk bleken: uit beleefdheid (8 van de 14 participanten geeft dit aan) en omdat de chauffeur diegene is die je een dienst aanbiedt, zoals verwoord door Niels:

"Omdat hij iets voor mij gaat doen, waarvoor ik betaald heb." – Niels (26; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.)

Met andere onbekende buspassagiers is zoals genoemd maar weinig contact. Hoogstens wanneer er gevraagd wordt of de stoel vrij is, om naast iemand te kunnen zitten. Opvallend is dat de duur van de reis een paar keer genoemd wordt als factor die een effect heeft op de behoefte tot binding met de omgeving en anderen. Birgit (26; Wittevrouwen) bevestigt dit en geeft om de volgende redenen aan dat ze maar weinig contact heeft in de bus:

"Daar [in de bus] is ook zo veel herrie en dan ben ik ook veel meer met naar buiten kijken bezig. In de trein raas je zo snel voorbij en zeker als je in zo'n vierzitsding zit ofzo, dan heb ik nog wel eens contact. Ik word ook snel misselijk in de bus. En ik heb in de bus ook altijd van; 'ik ben er toch al over vijf minuten..', dus ik denk dat dat ook wel scheelt. In de trein ben ik gewoon wat rustiger dan in de bus; herrie, hobbels, je ziet van alles wat er buiten gebeurt." – Birgit (26; Wittevrouwen)



Figuur 4.3: Beelden videobril Birgit. Bus door de binnenstad van Utrecht, t.h.v. Nobelstraat/Janskerkhof. Volgorde: van boven naar beneden.

Het gebrek aan comfort, de wetenschap van de korte duur van de reis én de prikkels buiten de bus weerhouden haar ervan meer sociale interactie te hebben met anderen. Ook uit de videobeelden van Birgit (26) die ze tijdens haar busreis maakte kwam naar voren dat zolang de bus reed, en de omgeving buiten bewoog, ze vooral naar buiten keek. Gedurende de stopmomenten bij haltes en stoplichten leek haar blik meer binnen de bus te zijn gericht. Door het goede zicht naar buiten en de relatieve lage snelheid van de bus, kan ze veel impulsen van buiten registreren.

Het reizen met de trein is doorgaans een manier van vervoeren die interstedelijk plaatsvindt, en niet veel binnenstedelijk wordt gebruikt door de participanten, mede door de beperkte hoeveelheid treinstations in Utrecht. Toch geeft de helft van de participanten juist wel aan dat ze sneller contact hebben met onbekenden in de trein dan in de bus. Isma (23; Kanaleneiland-Zuid) onderstreept dat, maar stipt daar wel bij aan dat sociale interactie met onbekenden in de trein bij haar minder snel voorkomt dan wanneer ze in Utrecht in de tram is, met als reden dat je elkaar minder goed ziet in de trein. Dat het elkaar zien in het openbaar vervoer belangrijk is voor de kans op sociale interactie, bevestigen participanten Birgit (26), Judith (21) en Kristel (22), die alle drie aangeven dat wanneer ze in de trein in een vierzits zitten – een plek met twee stoelen naast en tegenover elkaar – ze sneller sociale interactie hebben met andere reizigers die hier ook zitten. Door Brigit en Kristel wordt tevens gezegd dat er vanuit de trein vaak minder te zien is buiten, en dat daarmee de focus meer naar binnen is gericht. Met de trein raas je zo snel voorbij aan alles, dat je het niet goed ziet wat er buiten gebeurt. Kristel stelt dat er daardoor juist weinig te zien is buiten en dat het bovendien ook afhankelijk is van het tijdstip. ’s Avonds en ’s nachts is het donker buiten en in de trein en bus juist licht, waardoor ze eerder op de aanwezige mensen in de trein let dan overdag.

Bij alle participanten komt naar voren dat vooral de belevingen van hun omgeving en de mensen erin ten tijde van het lopen intenser zijn dan bij het gebruik van andere vervoerswijzen. Dit komt overeen met wat in deelhoofdstuk 2.5 uit de literatuur van Bissell (2010) is genoemd. Daarin wordt gesteld dat lopen een sterke relatie biedt met je omgeving omdat meerdere zintuigen tegelijkertijd van invloed zijn bij deze vorm van voortbewegen door de ruimte.

Bij mobiliteit is ook het doel van de reis van belang. Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaweg e.o.) komt bijna dagelijks in de stad en in de meeste gevallen komt ze daar voor haar werk of stage, alwaar ze dan het liefst zonder al te veel oponthoud wil aankomen. Maar wanneer ze zich in haar vrije tijd door de stad Utrecht verplaatst, maakt het allemaal niet zo uit. Dan is het voor haar niet erg om langzamer te lopen:

"Nou als ik gewoon van A naar B wil, dan kies ik de route die het rustigst is of waar ik normaal kan fietsen of lopen en dat is natuurlijk wat anders als je gaat winkelen of een terrasje gaat pakken of zo, dan maakt het allemaal niet zoveel uit. Dan is het niet zo erg om even wat langzamer door de stad te lopen en met de massa mee te lopen, zeg maar." – Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.)

Het doel waarmee je door de stad beweegt is van belang voor hoe je de stad beleeft. Snelheid is bepalend voor het kunnen vormen van een beeld van het totaal van de stimuli op een bepaalde plek (Edensor, 2000). Des te groter de relatieve snelheid, des te lastiger het is om alles tot in detail te kunnen registeren. Bij nagenoeg dezelfde relatieve snelheid is de duur van blootstelling tot dezelfde stimuli langer en geeft het meer gelegendheid deze te ervaren. Wat plaats betreft, stelt Daan (36) dat het centrumgebied bovendien voor hem een andere functie heeft dan bijvoorbeeld de eigen buurt, hij komt er met een ander doel:

Interviewer: "Maakt dat sociale interactie anders?"
"Ja, voor mij wel. Dan verhoud ik me niet zozeer meer tot de mensen die daar zijn, maar tot de diensten en dingen die daar worden aangeboden. Ik ben daar eerder consument, dan dat ik daar stadsbewoner ben. [..] Je flaneert, je etaleert jezelf daar meer." – Daan (36; Buiten Wittevrouwen)

Wanneer het doel van de reis bekend is, kan er sprake zijn van dat het gedachtengoed voonamelijk gefocust is op het bereiken van dat doel en er minder aandacht gaat naar andere mensen en dingen in de omgeving (Eysenck, et al., 2007). Wat bij veel participanten naar voren komt is dat hun aanspreekbaarheid afhankelijk is van het doel van hun reis. Wanneer ze een afspraak hebben of op tijd staan is er volgens hen minder ruimte voor spontane sociale interactie dan wanneer ze vrij zijn en er weinig op het programma staat.

Toch kan de beleving van de reis van een bestemming ook een doel opzich worden. Niels (26) focust bewust op de fysieke omgeving om te kunnen genieten van positieve prikkels en fietst er zelfs voor om:

Interviewer: "Waarop baseer je vaak je route als je in de stad moet zijn, of als je ergens in het winkelcentrum of een ander deel van de binnenstad moet zijn? Hoe besluit je hoe je gaat en waar je langs gaat? Ga je altijd voor de snelste route per se, of de kortste?"
"Voor de leukste denk ik. En de snelste."
Interviewer: "En wat is dan voor jou leuk?"
"Gewoon leuke straten, mooie huizen ofzo. Gezelligheid op straat, dat je mensen ziet genieten. Dat had ik altijd toen ik naar school toe fietste, naar mijn school aan de Vondellaan. Ik woonde toen nog in Tuinwijk, en dan ging ik expres altijd de Oudegracht helemaal af fietsen. Terwijl ik ook langs het station kon fietsen, maar ik ging ik altijd via de Oudegracht. Ik weet zeker dat je er dan langer over doet, maar ik kon er gewoon van genieten. Gewoon zo lekker langs de gracht fietsen, dat je dan 's ochtends mensen op zag starten met hun werk en dan lagen er van die boten om flessen op te halen. En dan zaten sommige mensen al kopjes koffie te drinken, van die moeders die dan lekker gingen shoppen. En daar kon ik dan gewoon van genieten, het was heel fijn om zo door de stad te fietsen." – Niels (26; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.)

Naast fysieke verplaatsingsmogelijkheden die van invloed zijn op ontmoetingen met onbekenden zijn ook de zogenoemde '*new* mobilities' van invloed op sociale interactie. In de hedendaagse literatuur over mobiliteit en interactie wordt ook steeds meer rekening gehouden met nieuwe vormen van mobiliteit en de opkomst van nieuwe communicatiemiddelen, veelal aangeduid met *'new mobilities'*. Hiermee wordt gedoeld op de ontwikkeling van digitale netwerken en welke effecten dit kan hebben op het sociale en verplaatsingsgedrag. Uit de literatuur van Paay & Kjeldskov (2008) en Lyons & Urry (2005) blijkt dat door de opkomst van het internet, draadloze

verbindingen, telefonie, etc. we steeds vaker bereikbaar zijn, ongeacht van waar we zijn. Hiermee vervagen meer en meer de grenzen van tijd en ruimte. We kunnen bijvoorbeeld thuis, onderweg en in het café om de hoek werken, gemakkelijker communiceren met vrienden aan de andere kant van het land of in het buitenland, en we hoeven de deur niet meer uit om te weten wat er in de winkel ligt, om het vervolgens te kopen en thuis te laten bezorgen, wanneer we willen. Dat de opkomst van *new mobilities* een effect heeft op onze dagelijkse sociale interactie staat vast. Gezien de trends van het internetwinkelen in het licht van de huidige ontwikkeling van een compleet nieuw winkelcentrum Leidsche Rijn Centrum aan de westkant van de stad Utrecht, is het maar de vraag of er nog zowel vraag naar een groot aanbod aan winkellocaties is. Een ander voorbeeld van hoe sociale interactie gestuurd kan worden door digitale communicatiemiddelen uit de empirie is dat van Mark (30) en Niels (26) die hun buurtgenoten leren kennen door middel van een Facebook-pagina waarin buurtbewoners elkaar op de hoogte houden van wat er in de buurt speelt en ze een beroep kunnen doen op elkaar. Juist het bestaan van deze middelen maakt het voor hen gemakkelijker hun locale netwerk op te bouwen en mensen in hun buurt te (her)kennen. Tevens wordt er gesteld dat contacten naar het idee van participanten Daan (36; Buiten Wittevrouwen) en Eduard (21; Rubenslaan) steeds minder snel op straat ontstaan, maar voornamelijk lopen via eigen netwerken, op eigen plekken en juist via sociale media.

Hans (34; Tigris- en Bostondreef) geeft aan dat naar zijn idee juist door het gebruik van digitale communicatiemiddelen in het openbaar er verschillen zijn tussen generaties wat betreft sociale interactie. Hij benoemt dat hij sneller contact heeft met oudere mensen dan met mensen van rond zijn eigen leeftijd:

".. het zijn voornamelijk oudere mensen. Als je gewoon jonge mensen hebt of mensen die van rond mijn leeftijd of ouder zeg maar, die zijn allemaal individueel, ik bedoel; je zit samen in het openbaar vervoer, je gaat zitten, je wacht even, je gaat met je telefoon spelen of je gaat bellen of.. Ik denk ook wel dat het heel veel te maken heeft, maar ook, want wat je eigenlijk altijd ziet in de bus is dat mensen met hun mobiel bezig zijn, en die oude vrouwtjes die hebben dat niet." – Hans (34; Tigris- en Bostondreef)

Opvallend is dat hierin mogelijk ook een verklaring te vinden is voor waarom er door sommige participanten meer interactie met oudere onbekenden wordt ervaren, dan met mensen van hun eigen leeftijd.

4.4 Deelconclusie

Wat is de invloed van persoons- en omgevingskenmerken op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht?

Als vereisten voor het plaatsvinden van sociale interactie komt uit het empirische onderzoek naar voren dat onder de participanten de behoefte aan sociale veiligheid, het op je gemak voelen en daarmee een ontspannen tot positieve beleving van de situatie, omgeving en onbekenden van belang zijn om te open te staan voor interactie. Familiariteit wordt veelal gezocht in persoonskenmerken op basis van geslacht, leeftijd en andere overeenkomsten. Het eigen geslacht en afkomst spelen ook een rol in de beleving van de ruimte. Vooral vrouwelijke participanten komen liever 's nachts niet alleen in of door het centrum van Utrecht. Desondanks wordt op andere momenten de aanwezigheid van anderen door veel participanten juist als 'veilig' gezien. Vanuit de opvoeding is vaak meegekregen dat de sociale interactie met oudere onbekenden mensen beleefd dient te zijn.

Ook qua locatie speelt vertrouwdheid een rol, de behoefte aan openheid ten aanzien van interactie is in de eigen buurt doorgaans groter dan in een buurt waarmee men niet of minder vertrouwd is, of het zijn juist plekken waar grote hoeveelheden mensen komen en die lastiger eigen worden gemaakt. Dit zijn plekken als de binnenstad van Utrecht, bijvoorbeeld Vredenburg gedurende de warenmarkt, die gedeeld worden met tal van

onbekende personen, ieder met zijn eigen bestemming. Bovendien werkt de hoeveelheid prikkels daar eerder een overprikkeling in de hand, terwijl er in de eigen buurt juist een behoefte is aan (sociale) prikkeling. Daarnaast blijkt uit de interviews dat ook de woonvorm van invloed is op de kans op sociale interactie: in flatwoningen is het lastiger om sociale interactie met buurtgenoten te krijgen dan in grondgebonden woningen.

De kern van waar het in de resultaten om lijkt te gaan, is dat de participanten op zoek zijn naar een vorm van (sociale) veiligheid en een situatie waarin ze zich prettig kunnen voelen, voor zover hun beperkingen in tijd en ruimte dat toelaten. In het zoeken daarnaar spreekt gemeenschappelijkheid en binding aan en geeft dit een gevoel van vertrouwdheid, waarbij ze zich op hun gemak kunnen voelen. Dit komt sterk tot uiting in situaties waarbij iets onverwachts gebeurt, zoals in het voorbeeld van de vertraging, waarbij mensen uit hun dagelijkse ritme worden gehaald en opeens zichzelf weer moeten 'herpositioneren' in relatie tot het moment, de anderen en hun omgeving. Het lijkt erop dat alles wat voorspelbaar was dan heel even op losse schroeven staat, dientengevolge gaat men op zoek naar vertrouwdheden die de zelfzekerheid (sociale veiligheid) weer kunnen herstellen.

De vervoerswijze brengt kansen op ontmoetingen met zich mee, afhankelijk van de duur van het simultaan met iemand op dezelfde plek te zijn. Dit verschilt per vervoerswijze. Lopen gaat doorgaans het langzaamst en brengt de meeste indrukken mee van anderen en de omgeving. Bovendien is de opstelling van de stoelen in openbaarvervoersmiddelen van invloed en is er sneller contact bij *face-to*-face-situeringen. De absolute en relatieve snelheid van het voortbewegen door de stedelijke omgeving zijn van invloed op de beleving en de mogelijkheid tot herkenning van elementen uit de omgeving en van persoonskenmerken bij onbekenden, én daarmee ook op de mogelijkheid tot interactie.

De keuzes die de participanten maken aan de hand van hun belevingen en behoeften komen verder aan bod in het volgende hoofdstuk, dat dieper ingaat op deze alledaagse keuzes en de implicaties die dat kan hebben voor onze verplaatsingsgedrag en interacties.

5 Resultaten: Gedragskeuzes en implicaties voor interactie

In het vorige hoofdstuk was al te lezen hoe persoons- en plaatseigenschappen een invloed kunnen hebben op de beleving van de participanten. In dit hoofdstuk zijn dergelijke belevingen het startpunt en worden de aan de hand daarvan gemaakte keuzes (op het gebied van verplaatsing en vermijding) in het dagelijkse leven onder de loep genomen. Aan het einde van het voorgaande resultatenhoofdstuk werd geconcludeerd dat de kans op interactie van de participanten met onbekende mensen op straat afhankelijk is van de gemoedstoestand of bui, en van een gevoel van veiligheid of zelfzekerheid. Die belevingen zijn telkens het start- en eindpunt van de verscheidene besproken situaties in dit hoofdstuk.

Zoals in het literatuurhoofdstuk was te lezen, leiden prikkels tot ervaringen en kunnen ervaringen leiden tot stress, wat gedefinieerd is als een overmaat aan gebeurtenissen of krachten die tezamen een onplezierige uitwerking hebben en daarmee een bedreiging vormen voor het welzijn of het bestaan van het hierdoor geaffecteerde individu (Krupat, 1985; Lederbogen, et al., 2011). In hoofdstuk 2 is ook naar voren gekomen dat mensen door middel van diverse strategieën de context van hun emoties in tijd en ruimte zodanig kunnen beïnvloeden, dat het de meest gewenste emotionele ervaring oplevert. Ervaringen leiden tot keuzes in het gedrag, en deze gedragingen leiden tot nieuwe of andere ervaringen. Wanneer een individu overprikkeling ondervindt, kan dit leiden tot het mijden van situaties waarbij veel prikkels te ervaren zijn. Dit kan zijn door het juist opzoeken en mijden van bepaalde plaatsen maar ook door andere manieren kan de soort (positief of negatief) en hoeveelheid prikkels beïnvloed worden (Melbin; in McQuoid & Dijst, 2012). In dit hoofdstuk worden de meest voorkomende en opmerkelijkste manieren besproken. De volgende deelvraag zal in dit hoofdstuk beantwoord worden:

> *In hoeverre zijn de ervaringen van ontmoetingen met onbekenden in stedelijke openbare ruimtes van invloed op het gedrag ten aanzien van onbekenden?*

In dit deelhoofdstuk wordt vooral ingegaan op de strategieën die worden ingezet in stedelijke openbare ruimtes van Utrecht voor het omgaan met (ongewenste) interactie en/of andere prikkels in aanwezigheid van onbekende anderen. Wanneer sociale interactie ongewenst is, of wanneer de verwachting hiervan of van andere beleving er is op basis van eerdere ervaringen, worden door de participanten verschillende manieren aangemerkt die kunnen worden gebruikt om sociale interactie en ongewenste belevingen te voorkomen of af te wenden. Aan de hand van de in deelhoofdstuk 2.5 gebruikte literatuur en daarin aangegeven vermijdingsstrategieën van onder andere Rapoport (1976) en McQuoid & Dijst (2012) én op basis van de uitkomsten van de beeld- en interviewanalyses is dit hoofdstuk ingedeeld in een viertal praktische omgangs- of vermijdingsstrategieën:

- Strategieën op basis van tempo(veranderingen);
- Strategieën op basis van het gebruik van de fysieke ruimte;
- Verbale strategieën;
- Strategieën op basis van het gebruik van objecten.

De strategieën zijn grofweg in tweeën te delen: non-verbale en verbale strategieën. Onder non-verbale mijdingsstrategieën worden bijvoorbeeld het voorkomen van oogcontact, de houding en algehele verschijning verstaan. Uit het empirisch onderzoek is gebleken dat veel participanten bewust deze vorm van omgang gebruiken om interactie te beïnvloeden. Dit komt overeen met de literatuur van Goffman (1956) uit hoofdstuk 2, waarin uiteengezet wordt dat het wekken van een indruk door het aannemen van een bepaalde houding – de manier waarop je jezelf in de wereld presenteert – gebruikt kan worden als sociale zelfbescherming.

5.1 Strategieën op basis van tempo(veranderingen)

Annika (21; Tuindorp-Oost) zegt bijvoorbeeld dat ze door chagrijnig te kijken minder snel contact krijgt met anderen. Andersom werkt het volgens haar ook: als je bewust oogcontact zoekt, heb je sneller sociale interactie met onbekenden. Fransisca (29; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) stelt daarnaast dat ze om contact te mijden eerder ineengedoken zou lopen. Dat is wat ze anderen wel eens heeft zien doen. Ze heeft het idee dat mensen die er op deze manier bijlopen, teneergeslagen overkomen, en hierdoor heeft ze het idee dat het voor anderen minder aantrekkelijk is om tegen haar te gaan praten.

Corina (27) probeert ook haar houding zodanig aan te passen, zodat ze het idee heeft dat het lijkt dat ze niet openstaat voor interactie op plekken waar ze liever niet komt:

"Er zijn wel plekken waar ik niet graag zou komen, en of dat nou overdag is of s nachts of in de ochtend, dat maakt niet uit. Ik vind het niet fijn dat als er van die cafeetjes zijn, en het zijn dan van die 'mijn mensen'-cafeetjes, dus geen café waar van die volksbuurtmensen komen, maar ik bedoel dan echt.. – misschien is het ook wel omdat ik ermee ben opgegroeid – maar daar zijn dan alleen maar mannen, alleen maar. Geen vrouwen. En er wordt dan gerookt en gegokt. Stiekem dan. Iedereen weet het wel, maar het is een taboe. En ze zitten dan ook heel vaak buiten. En heel vaak wordt er dan over je gepraat. Je hoeft het niet eens te begrijpen om het te weten. Ik ga er niet met een boog omheen ofzo, maar ik voel me wel ongemakkelijk. Er zit er eentje bij het Overvecht station, vlak naast de Domino's. Het is een beetje zo alsof niemand weet wat er daar aan de hand is. Ja, ik moet er wel altijd langs. Liever.. ja.., ik voel me heel ongemakkelijk, ik ga er wel gewoon langs, ik ga er niet met een boog omheen ofzo, maar liever niet." – Carine (27; Wolga- en Donaudreef e.o.)

Ze geeft door haar houding (doorlopen, niet opzij maar juist vooruit kijken en niet reageren) aan dat het haar niets lijkt te doen. Ze gaat gewoon door en laat zich niet storen. Hier is weer te zien dat voortzetting en negeren plaatsvindt omdat ze iets onprettigs beleeft, maar om erger te voorkomen, remt ze eventuele prikkels door gewoon door te lopen zonder op of om te kijken. Heel bewust stuurt ze hier haar focus naar de dingen waarmee ze bezig is en wil zijn, weg van de dingen en de onbekende personen die ze liever niet wil toelaten in haar netwerk.

Een andere vorm van vermijding komt van Laura (24):

"En in de stad denk ik; naja, het is iemand z'n fiets, ja.. Ik heb wel, je hebt ook die straat waar de bussen langs rijden in de stad, je mag je fiets niet meer aan die brug zetten, die ene. En soms zie ik mensen hun fiets daar neerzetten en dan heb ik bijna de neiging om te zeggen 'joh, moet je niet doen, want dan wordt ie weggehaald', maar dat doe je dan toch weer niet, want dat is ook wel weer.. dan bemoei je je een soort met mensen, dat vinden nooit zo fijn.. naja, hangt ook wel weer van de persoon af natuurlijk; sommige mensen zullen dat echt wel waarderen." – Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.)

Het is niet zozeer de interactie die ze hoopt te mijden met het niet uitspreken van haar waarschuwing om iemand zijn/haar fiets niet kwijt te raken, het is meer de vrees voor de eventuele negatieve uitkomst van de interactie die haar ervan weerhoudt om het uit te spreken. Ze kent immers diegenen niet, en weet niet hoe ze zullen reageren. Om een negatieve uitkomst te voorkomen, kiest ze er liever voor om helemaal niks te zeggen. Dat is veiliger. Dit komt overeen met de literatuur van Jacobs (1961), waarin ze beschrijft dat het bewaren van afstandelijkheid met mensen op straat een gevoel van veiligheid biedt.

In hoofdstuk 4 is naar voren gekomen dat de snelheid van verplaatsen een effect heeft op de mate van en kans op sociale interactie. De snelheid is afhankelijk van de vervoersmiddelkeuze en de mogelijkheid om daarbinnen zelf te beschikken over de mogelijkheid tot het verhogen of verlagen van het verplaatsingstempo, zoals bij fietsen, lopen en scootergebruik, in tegenstelling tot het meerijden met de bus, trein of tram. Door tien van de participanten wordt het versnellen of vertragen of het hebben van een hogere of lagere relatieve snelheid genoemd als van

invloed zijnde op de sociale interactie met onbekenden. De snelheid van het verplaatsen is namelijk leidend voor het vormen van een beeld van de omgeving en de mate waarin specifieke elementen kunnen worden opgemerkt (Edensor, 2000), zoals beschreven in deelhoofdstuk 2.5. Door het hebben van een groot verschil in snelheid met andere onbekenden is het daarmee ook lastiger om gemeenschappelijkheden op te merken, die juist kunnen leiden tot wederzijdse herkenning en een opstapje kunnen zijn naar verdere sociale interactie (Peters, et al., 2010).

In de empirie kwam naar voren dat het bewust creeëren van snelheidsverschillen met de menigte voor Kristel (22; Vogelenbuurt) een strategie is om blootstelling aan anderen te minimaliseren en contact te mijden. Ze geeft bijvoorbeeld aan dat wanneer ze naar de winkel gaat en bewust een doel voor ogen heeft (bijvoorbeeld bij het doen van boodschappen), dat ze er dan gewoon zo snel mogelijk wil zijn en geen behoefte aan mensen heeft:

"Ja, ik krijg er dan helemaal de kriebels van als er heel veel mensen zijn. Of als ze dingen van me vragen.. ja, dan wil ik gewoon zo snel mogelijk klaar zijn en weer thuis zijn." – Kristel (22; Vogelenbuurt)

Om dit te bereiken, verhoogt ze dus haar snelheid en zegt ze bovendien haar blik op oneindig te zetten en dus haar focus – in ieder geval ogenschijnlijk, voor anderen – te verleggen.

Voor Gijs (27, Lombok-Oost) zijn juist de impulsen die hij kan beleven tijdens het lopen naar en in de binnenstad van Utrecht een reden om de fiets te pakken, zodat hij ze minder ervaart.

"Wanneer ik bijvoorbeeld een langer eind moet lopen, bijvoorbeeld naar de binnenstad, dan zou ik eerder de fiets pakken. Want als je loopt, dan heb je alle tijd om overal op te reageren. Met de fiets ben je daar, ja, sneller voorbij." – Gijs (27; Lombok-Oost)

Juist het sneller voorbij laten gaan van alles wat hen prikkels kan geven, zorgt er bij beide participanten voor dat ze minder tijd hebben deze prikkels te beleven, met als gevolg dat het hen minder beïnvloed (stress dan wel positieve ervaringen bezorgd) dan wanneer bijvoorbeeld Gijs (27) het hele traject van zijn huis in Lombok-Oost naar de binnenstad lopend af zou leggen. Dit komt overeen met het schema van Rapoport (1976) in deelhoofdstuk 2.2 waarin langdurige blootstelling aan negatieve impulsen kan leiden tot onplezierige belevingen.

Bij het vergelijken van lopen met andere, snellere, vervoerswijzen wordt door Isma (23; Kanaleneiland-Zuid) gesteld dat ze minder bewust van de mensen om zich heen is als ze loopt, dan wanneer ze bijvoorbeeld met de scooter door de binnenstad van Utrecht rijdt. In dat geval is Isma, die zelden de binnenstad van Utrecht bezoekt, juist veel bezig met het non-verbaal contact hebben met mensen om op te letten of ze niemand van de sokken rijdt. Over haar beleving van mede-ruimtegebruikers in de stad zegt ze:

Interviewer: "Maakt dat voor jou uit hoe bewust je je bent van mensen om je heen?"
Ja, lopend ben ik me daarvan iets minder bewust. Want met de scooter moet je toch wel opletten dat je niet iemand aanrijdt. En meestal krijg ik dan ook voorrang omdat ik dan met de scooter ben en gaan mensen wel aan de kant. Dan heb ik wel meer contact vind ik, op die manier.
Interviewer: "Maar gewoon met weggebruikers zeg maar?"
"Ja, op die manier meer. Maar met lopen.. ja.. met lopen is dat wel iets intiemer of zo hoor. Ik vind dat best wel heftig, als je dan contact hebt met mensen."
Interviewer: "En waarom is dat intiemer als je loopt?"
Omdat je weet dat je dan naar elkaar kijkt, en dan weet je ook dat je een mening hebt over elkaar [..]. Er gebeurt best wel veel met je dan hoor, eigenlijk. Als ik er nu over nadenk, op dat moment natuurlijk niet zo, dan is het niet zo heftig. Maar als ik er nu over na denk, is het eigenlijk best wel heftig, want dan heb je een mening over elkaar,

en dan vind je iets van elkaar, en dat kan positief of negatief zijn en dan ga je je afvragen; wat vind ik van diegene – en dan heb je heel gelijk een heel verhaal eigenlijk." – Isma (23; Kanaleneiland-Zuid)

Ook al heeft ze op de scooter meer contact (oogcontact, voorrang verlenen en krijgen van onbekenden), het contact dat ze heeft is anders wanneer ze loopt en de tijd heeft om alles en iedereen tot in detail in haar op te nemen en andersom. Ze gaat liever met de scooter om de intensiteit te verminderen van de impulsen die ze beleeft wanneer ze loopt. De blootstelling (op basis van duur en afstand) van en aan andere personen en dingen blijven hierdoor beperkt. Dat is in lijn met de literatuur van hoofdstuk 2, waarin door Hippel & Hawkins (1994) wordt gesteld dat door een korte blootstelling lastiger relaties kunnen worden gelegd tussen eigenschappen en personen en deze bovendien minder eenvoudig kunnen worden herkend. Door haar grotere relatieve snelheid op de scooter en afstand tot personen op de stoep, kan ze zich minder goed een beeld vormen van anderen en andersom en bovendien zijn de fysieke middelen om sociale interactie plaats te laten vinden op dat moment beperkt.

5.2 Strategieën op basis van het gebruik van de fysieke ruimte

Onder de strategieën op basis van fysieke ruimte wordt het vermijden van personen of prikkels verstaan door fysieke afstand te creeëren tussen de (te verwachten) bron van deze prikkels en het individu zelf om daarmee de invloed ervan te beperken. Ook kan het verkleinen van afstand tot gewenste/andere prikkels worden ingezet. In de praktijk kan dit varieëren van het doen van een stap opzij tot het inslaan van andere straat om aanspraak met onbekenden of andere prikkels te ontlopen.

In de beelden die door Annika (21; Tuindorp-Oost) zijn gemaakt kwam een situatie naar voren waarbij ze in de binnenstad van Utrecht liep, richting de Stadhuisbrug. Midden op deze brug, die zodanig breed is dat het gezien kan worden als een klein plein, waren op dat moment diverse politieke partijen aan het flyeren voor de aanstaande Europese verkiezingen. Nadat ze één flyer had aangenomen was duidelijk te zien dat ze haar koers wijzigde naar de zijkant van de brug (zie figuren 5.1 en 5.2). Uit de analyse van de beelden met behulp van de in deelhoofdstuk 2.5 beschreven vermijdingsstrategieën van Rapoport (1976) kan gesteld worden dat het hierbij kan gaan om vermijding op het vlak van ruimtelijke afscheiding. De fysieke ruimte die ze hier creëert tussen haarzelf en de mensen van de politieke partijen die haar zouden kunnen aanspreken of meer flyers zouden kunnen geven, verkleint de kans op sociale interactie. Ze zorgt er door haar verplaatsing voor dat er een *coupling constraint* ontstaat, betreffende de beperkingen die te maken hebben met het samenbrengen van personen, middelen en dingen om aan activiteiten deel te kunnen nemen (Dijst, 2009).

In het interview zegt ze het volgende over deze situatie:

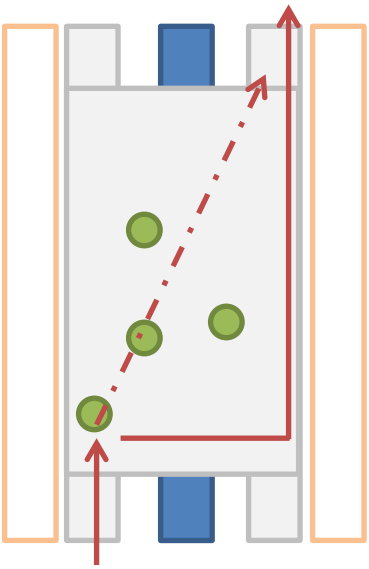
Interviewer: "Een man van de PVDA bood jou een flyer aan. Waarom pakte je deze aan?"
"Omdat die zo in m'n face werd geduwd. Kon er haast niet omheen. Soort van automatisme denk ik. Negen van de tien keer gooi ik het ook weg. Ik heb er ook niet in gekeken. En ik weet wel, want daarna kwam de rest van de politieke partijen, dat ik heel recht naar voren keek. Ik dacht: Ik hoef geen flyer meer."
Interviewer: "En dat deed je dus door recht naar voren te kijken?"
"Ja, door geen oogcontact te maken." – Annika (21; Tuindorp-Oost)

Figuur 5.1: Beelden videobril Annika (21). T.h.v.de Stadhuisbrug. Volgorde: Vanaf linksboven tegen de klok in.

Uit de beelden blijkt ze na het eerste contact juist naar de rand van het plein gaat. De stemmenwervers en kramen, vlaggen en borden van de diverse politieke partijen staan juist midden op de brug en de daarop gelegen routes. In het licht van de actor-netwerk-theorie (ANT) veranderen door haar gedrag haar eigen netwerk en die van andere aanwezige personen. Door uit te wijken naar de randen vergroot ze de afstand tussen haar en de wervers en verkleint ze haar rol in het netwerk van de wervers. Bovendien is daar meer schaduw, wat er voor kan zorgen dat haar visuele zichtbaarheid voor de wervers op meerdere punten minder is: door afstand, achter andere voorbijgangers, en uit het directe zonlicht, op een relatief donkere plek. Zie figuur 5.2 voor een schematische weergave van de situatie. Naast haar verplaatsingsgedrag, blijkt dat ook het vermijden van oogcontact een strategie is die Annika (21) aanwendt om geen contact te krijgen met de andere wervers op de brug. Dit is te scharen onder de eerste vermijdingsstrategie van Rapoport, die ingaat op gedragscodes en omgangsvormen (Rapoport, 1976). Dit komt straks uitgebreider aan bod.

Vanwege Annika's kleine lengte en de wens negatieve opmerkingen daarover te voorkomen, mijdt ze liever groepen mensen. Dit resulteert er voor haar in, wanneer ze alleen in de stad is, dat ze vaak met een boog om groepen op straat heen loopt, helemaal wanneer het een groep jongens betreft. Het beeld wat zij hier schets komt voort uit eerdere ervaringen met jongens in groepen en dit projecteert ze op de huidige situatie. Op de vraag waarom ze liever contact hiermee mijdt, stelt ze:

"[..] omdat ik vaak denk dat er iets wordt geroepen omdat ik kleiner ben. In zo'n groep wordt daar dan vaak sneller op gereageerd. Ik denk dat dat ook wel meespeelt. Daarom denk ik vooraf al: oké, ik ga er wel omheen. Ik hoef dat niet. En misschien die jolige sfeer: dan wordt dat sneller als grap gezien. [..] Ik vind groepen altijd een beetje vervelend. Ik heb altijd een hekel aan grote groepen die hun eigen feestje hebben, want ze maken veel lawaai. Het is waarschijnlijk ook een vooroordeel; mannen kunnen dan zo jolig zijn." – Annika (21; Tuindorp-Oost)



Figuur 5.2: Schematische weergave Stadhuisbrug en oorspronkelijke route (stippellijn) en uiteindelijke route na eerste encounter een werver.Blauw: Oudegracht, groen: wervers, oranje: bebouwing.

In de analyse van de videobeelden die zijn geregistreerd door Isma (23), viel op dat ze nogal veel omhoog naar gebouwen en etalages aan het kijken was, ook op momenten waarin ze mensen passeerde die ze niet kende. Minder dan bij andere participanten leek haar blik te rusten op deze mensen in haar omgeving. Na navraag in het interview waarom dit was, verklaarde ze:

"Misschien omdat.. ik dan geen zin in mensen heb. Omdat ze dan weer naar je kijken, en dan moet je ook weer terugkijken, en een gebouw kijkt niet naar jou, weet je. Dan kan je gewoon lekker kijken."
Interviewer: "Dus dan kijk je..."
".. voor een beetje rust ofzo. Het is meer dat ik dan mijn rust opzoek." – Isma (23; Kanaleneiland-Zuid)

Hiermee bevestigt ze dat de stedelijke omgeving stress kan veroorzaken en door het selectief omgaan met de informatie in tijd en ruimte, door te focussen op het één, ook een selectie in prikkels te maken is (Eysenck, et al., 2007). En daarmee andere prikkels minder toe te laten. Wanneer dat wordt vertaald naar het model van Krupat (1976) over het omgaan met de ervaring van impulsen in de stedelijke omgeving, is te zien dat Isma door haar omgangsvorm met stress – het niet in disbalans raken door een grote hoeveelheid prikkels te beleven door haar focus te verleggen van mensen naar gebouwen – dat het een hanteerbare hoeveelheid prikkels oplevert, met als gewenst gevolg, dat ze haar omgeving beleeft als bevredigend en er geen stressproductie optreedt. Door het weerleggen van de aandacht verandert het netwerk – of meer nog; de rollen van mensen en dingen binnen het netwerk – en verandert dit haar beleving: de grootste rollen in het netwerk zijn weggelegd voor zaken die Isma de meest prettige beleving geeft op dat moment, op die plek, in aanwezigheid van de mensen die daar zijn.

De wens om zich terug te trekken en weinig aandacht te krijgen van de mensen om haar heen, gold in extreme mate ook voor een tijd in het leven van Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.).

"Een tijdje voelde ik me niet zo goed en toen had ik zelf ook uitslag in mijn gezicht, nou dan ga je gewoon niet zo snel oogcontact maken, want als je je onzeker voelt, dan wil je ook niet dat mensen jou zien. Dus dan ga je maar naar de grond kijken of naar mensen hun schoenen of zo, en niet naar mensen hun gezicht, want ik dacht dat mensen me lelijk zouden vinden. Terwijl als ik me lekker voel, dan kijk ik gewoon mensen aan en dan lach ik vriendelijk en zo. Dat verschilt wel." – Laura (24; Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.)

Hier komt het in het vorige hoofdstuk besproken effect van de gemoedstoestand sterk naar voren. Het instandhouden of verbeteren van de sociale situatie is in bovengenoemde voorbeelden leidend. Uit angst voor gezichtsverlies of sociale schade wordt aan anderen een beeld gepresenteerd waarin deze angsten gemaskeerd worden en op deze manier – door een beroep te doen op sociale regels – gepoogd wordt anderen te beperken in de sociale interactie met henzelf. Het individu beperkt namelijk – op basis van eigen normen – de vrijheden van onbekende anderen om met hem/haar in contact te komen.

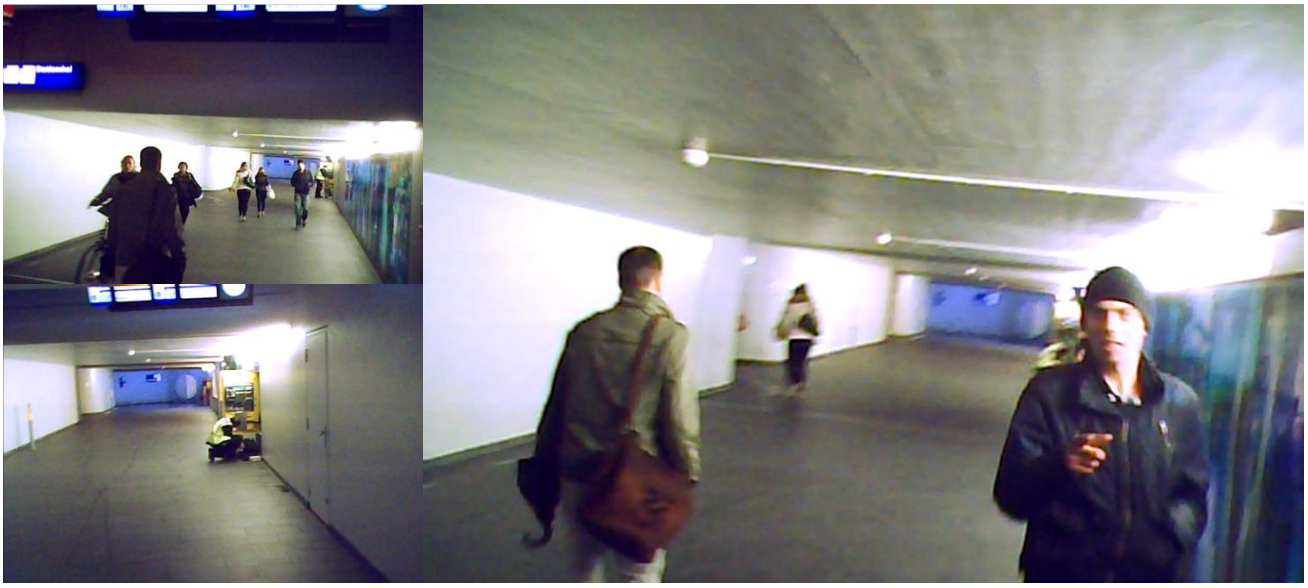
5.3 Verbale strategieën

Onder verbale vermijding of afwending van interactie met onbekenden en andere prikkels wordt het met woorden duidelijk maken dat er geen behoefte is aan sociale interactie verstaan. Bij de participanten komt dit veel voor in de vorm van verzoeken om contact door anderen ontkennend te beantwoorden, door het gebruiken van excuses of een smoes, of door de gespreksvoering bewust zo kort mogelijk te houden.

Zodra iemand hen al benaderd heeft en ze het gesprek willen afkappen geven de meeste participanten aan de gestelde vraag om iets te mogen vragen simpelweg met 'nee' te beantwoorden. Bijna alle participanten gebruiken dit bij straatverkopers, die vaak herkenbaar staan opgesteld in de Utrechtse binnenstad. Sommige participanten geven aan een smoes te gebruiken om sociale interactie af te wenden. Een veelgehoorde manier van het afhouden van sociale interactie wanneer men aangesproken wordt op straat door iemand die stilstaat, is het uitspreken van een ontkennend antwoord in combinatie met het ondertussen gewoon door blijven lopen. De meeste participanten geven daarbij expliciet aan dat ze dat laten weten terwijl ze in beweging zijn en bewust niet

willen stoppen omdat dat door de ander als uitnodiging gezien kan worden om toch verder te gaan met de sociale interactie.

Bij de analyse van de videobeelden kwamen een aantal situaties naar voren waarin – dit werd bevestigd in de interviews – het ging om dergelijke strategieën om interactie met de onbekende ander te ontwijken. Tijdens het gebruik van de videobril liep Mark (30, Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.) bijvoorbeeld vanaf de perrons door de voetgangerstunnel bij Utrecht Centraal richting zijn fiets. In de tunnel kwam een man hem tegemoet lopen en vervolgens aanspreken. In figuur 5.3 is een aantal foto's te zien rond het moment waarop de persoon (rechts in beeld) Mark aanspreekt. In deze situatie is er oogcontact. Mark gaf in het interview aan dat hij deze persoon vanaf een afstand al zag aankomen en op basis van zijn uiterlijk en gedrag liever geen contact met hem wilde hebben. Op basis van uiterlijke kenmerken kon Mark deze persoon voor zichzelf typeren als 'junk'. Het indelen in type-groepen is ook besproken in de literatuur van hoofdstuk 2. Blaine (2007) en Lofland (1973) wijzen hier op het letten op primaire (zoals geslacht en afkomst) en secundaire (kleding, manier van lopen) uiterlijke kenmerken voor het categoriseren van mensen.



Figuur 5.3: Beelden videobril Mark (30). Stationstunnel. Volgorde: vanaf linksboven met de klok mee.

"Je ziet dat zo iemand als hij gewoon geen focus heeft. Want hij kwam dus ook van de ene kant van de hal binnenlopen en toen ging hij weer naar de andere kant van de hal en toen kwam hij weer op mij af lopen, dus hij was wel een beetje aan het dolen wat dat betreft, dus ik dacht wel: O, daar heb je er weer zo een. Daar heb ik geen zin in."

Interviewer: "En toen zei je dat je haast had. Had je haast?"

"Nee, want ik ging naar huis. Dus ik dacht ook op dat moment, waarom zei ik dat? Maar het was al duidelijk te zien dat het een junk was: De manier waarop hij.. Z'n tanden hingen uit z'n mond, hij had bruine tanden en zag er gewoon heel slecht uit." – Mark (30; Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen en omgeving)

Bij de analyse van de beelden volgens de vijf vermijdingsstrategieën van Rapoport (1976) zijn er hier in elk geval een drietal strategieën die ingezet worden: het gebruik van bepaalde omgangsvormen met als doel te vermijden (het gebruiken van een excuus), het aangeven geen tijd te hebben, en het tenslotte blijven doorlopen zorgt voor een ruimtelijke afscheiding van de onbekende persoon in kwestie.

Opvallend is dat in de literatuur niet expliciet gesproken wordt over de bewuste voortzetting van de activiteiten die mensen al gestart zijn, voordat mensen aangesproken of verrast worden door (sociale) interactie met een onbekend persoon. Wel is er in hoofdstuk 2 en het vorige hoofdstuk gesproken over dat onvoorspelbare en nieuwe situaties vaak aanleiding geven tot het heroverwegen van plaats, activiteit en lichaam. Zintuigen worden juist heropend bij het ontbreken van bekendheid met de situatie (Sennett, 1994). Bij de gebeurtenis hierboven kan worden gesteld dat mogelijk juist het niet willen laten interrumperen door de man in de tunnel, met als gevolg een onbekende en onverwachte situatie, leidt tot het afwijzen van aanspraken en het voorzetten van activiteiten om zoveel mogelijk van de huidige situatie en daarmee voorspelbare gevolgen in stand te houden.

Birgit gaat anders met ongewenste contacten om. Wanneer er ongewenst contact wordt gemaakt, kijkt ze juist diegene even aan, glimlacht, maar negeert bewust die ander niet:

"Ja, ik lach wel naar ze. Toen ik in Overvecht woonde gebeurden dit soort dingen best wel vaak. En dan was het ook wel eens van 'hé, leuke broek heb je aan' en dan zei ik wel eens 'dankjewel'. Gewoon om er niet echt op in te willen gaan. Ik word daar nooit pissig over. Mijn huisgenoot had er juist heel veel moeite mee, er woonden best wel veel buitenlanders waar wij woonden en nou goed, dat maakt ook verder niet heel veel uit, maar die – Marokkanen, Turken, je snapt wat ik bedoel – gingen heel vaak gewoon tegen je aan lullen. Ja, ik lach daar vaak om. Mijn huisgenoot vond dat wel irritant, die werd dan vaak pissig en dan hebben die mensen alleen maar wat ze willen. Die ging dan heel stug doorlopen, chagrijnig doen. Ik lachte meestal een keer. 'Mag ik je telefoonnummer?' 'Volgende keer!'. Je kunt beter gewoon een grapje terug maken. [..] En daardoor voel ik me eigenlijk nooit bedreigd ofzo." – Birgit (26; Wittevrouwen)

Het kort houden van gesprekken en/of kortaf zijn in gesprekken met mensen wanneer sociale interactie eigenlijk niet gewenst is, is ook een verbale manier van vermijding van verdere interactie. Dit wordt door vier van de participanten genoemd. Onder andere door Eduard (36; Buiten Wittevrouwen), die negeren onbeleefd vindt en als volgt met dergelijke situaties omgaat:

"Ja, door het zoeken naar ontsnappingsmogelijkheden. Ik zou niet zo snel zeggen; 'hé ik heb niet zo'n zin in deze interactie'. Dat is dan not-done ofzo. Maar als iemand dan mij aanspreekt van 'goh, nou dat duurt wel eventjes hé?'. Dan ga ik ook niet doen alsof ik dat niet heb gehoord. Dan zou ik wel even zuchten en steunend daar op ingaan en mijn aandeel in de interactie tot een minimum beperken en hopen dat het geen prater is, zeg maar." – Eduard (36; Buiten Wittevrouwen)

5.4 Strategieën op basis van het gebruik van objecten

Onder vermijding met behulp van objecten worden vormen van vermijding verstaan waarbij gebruik wordt gemaakt van kleding, de mobiele telefoon, koptelefoons en andere fysieke middelen. Dat objecten van invloed zijn op sociale interactie komt naar voren in de literatuur van deelhoofdstuk 2.1, waar wordt beschreven met behulp van de actor-netwerk-theorie (ANT) dat mensen én dingen met elkaar in een netwerk staan en dat via deze netwerken ons gedrag kan worden beïnvloed (Rapoport; 1976; Murdoch, 2006). Door de helft van de participanten worden dan ook situaties beschreven waarin ze met behulp van muziek of door het gebruik van mobiele telefoon of andere objecten hun gedrag én dat van anderen proberen te sturen.

Het mijden van oogcontact blijkt een van de belangrijkste middelen te zijn om geen sociale interactie te krijgen. Het wegkijken wordt genoemd, maar ook het gebruik van een zonnebril wordt door een aantal participanten (Birgit (26), Fransisca (29) en Laura (24)) aangemerkt als middel om geen oogcontact te krijgen. Birgit (26; Wittevrouwen) zegt hierover dat het daardoor voor haar gemakkelijker is om geen contact te hoeven maken:

“Dan heb je gewoon geen oogcontact. Dan is het ook gewoon, dan zien mensen ook niet of je wel of niet naar ze kijkt. Als ik iemand aankijk, vind ik het wel altijd beleefd om ‘hoi’ te zeggen, als ik dan iemand niet aankijk, dan is dat ook minder van belang.” – Birgit (26; Wittevrouwen)

Volgens de vermijdingsmechanismen van Rapoport (1976) valt dit onder de eerste, tweede en vijfde van de vijf door hem beschreven mechanismen. Dit zijn: vermijding door omgangsvormen, door psychologische middelen – het doen laten voorkomen alsof je ergens anders mee bezig bent en niet de aandacht hebt van de persoon die de bril draagt, je wordt in het ongewisse gelaten hierover – en door het gebruik van een zonnebril; dat is een vorm van vermijding door het gebruik van fysieke objecten.

Sommige participanten geven aan met hun mobiele telefoon bezig te gaan, wanneer ze geen behoefte hebben aan interactie. Ze geven aan dat ze hun telefoon voornamelijk erbij pakken op momenten dat ze moeten wachten, ter afleiding. In de videobeelden kwam bij Fransisca (29, Laan van Nieuw-Guinea, Spinozaplantsoen e.o.) het gebruik van haar mobiele telefoon in beeld (zie figuur 5.4). Ondanks dat ze in het interview aangaf haar telefoon hier niet te gebruiken om sociale interactie met anderen in de openbare ruimte te mijden, geeft het beeld wel duidelijk weer dat er een verschuiving plaatsvindt op basis van de focuspunten in haar netwerk tijdens en na het gebruik van de telefoon. Wanneer ze haar telefoon gebruikt, is haar blik naar haar telefoon en de grond gericht, van de mensen af. Tegelijkertijd is ze via digitale netwerken verbonden met mensen die elders zijn. Zodra ze haar telefoon weer heeft opgeborgen en verder loopt door de stad, lijkt ze zich zichtbaar in een compleet ander netwerk te bevinden: mensen, gebouwen en andere objecten staan weer in het middelpunt, en ook andersom staat Fransisca (29) weer aan deze elementen bloot. Eventuele sociale interactie met onbekenden ligt nu veel meer voor de hand. In het interview vertelt ze hierover dan ook dat haar telefoongebruik haar sociale interactie met onbekenden in haar directe omgeving beïnvloedt. Ook Carine (27) geeft iets soortgelijks aan. Fransisca (29) keert het daarbij om door te stellen dat ze ook geen contact zoekt met onbekende mensen die zich in haar directe omgeving bevinden en met hun mobiele telefoons bezig zijn:

Figuur 5.4: Beelden videobril Fransisca (30). T.h.v. Oudegracht.

“en als je ergens gaat zitten en je ziet 3 mensen zo [met hun telefoons] zitten, ja.. Laat maar hangen, natuurlijk.”
- Fransisca (29; Laan v. N.G., Spinozaplantsoen e.o.)

Één van de participanten geeft aan dat ze door de ontwikkeling van moderne digitale communicatiemiddelen niet zo vaak meer in het commerciële gedeelte van de binnenstad komt, omdat ze de dingen die ze nodig heeft ook wel via haar computer op internet kan bestellen:

"[..] als ik iets nodig heb dan bestel ik het via internet, anders moet je weer helemaal naar de stad en daar zijn zoveel mensen." – Isma (23; Kanaleneiland-Zuid)

Dit sluit aan bij de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van de invloed van digitale communicatiemiddelen op sociale interactie, zoals verwoord in deelhoofdstuk 2.4: fysieke openbare ontmoetingsplekken als pleinen en straten zijn volgens Cresswell (2006) locaties die de mogelijkheid bieden tot sociale interactie door het bijeenbrengen van (gelijksoortige) mensen. De opkomst van digitale communicatiemiddelen lijkt op deze manier voor een vermindering te zorgen in Hägerstrand's *coupling* en *capability constraints* (Dijst, 2009). Desalniettemin zal bij een gebruik zoals benoemd door bovenstaande participant, het aantal fysieke ontmoetingen met onbekenden ook verminderen. Haar computer en het internet helpen haar erbij om het gewenste netwerk te bereiken (de leverancier, de winkel, het product, de bezorger), zonder daarbij ongewenste netwerkelementen tegen te komen (veel mensen).

Voor Daan (36) en Judith (21) is juist het luisteren naar muziek via een koptelefoon een manier van mijding van interactie:

"Maar als ik zonder muziek loop, dan ga ik alles wel heel erg analyseren. Ik denk als ik met z'n tweeën ben, dat dat minder is, dat je nog wel sociaal en open bezig bent, ik denk ook wel naar anderen, maar misschien aan de andere kant ook weer minder, omdat je juist met z'n tweeën bent. Dan heb je al iemand om sociaal mee te zijn en dan ben je niet meer op zoek naar ander contact denk ik." – Judith (21; Wijk C)

Ze stelt dat naast het gegeven dat de aanwezigheid van iemand anders waarmee ze al sociale interactie heeft, de interactie van haar met anderen daarbuiten beïnvloedt, het luisteren naar muziek haar een zelfde effect oplevert. Wanneer ze alleen en zonder muziek in de stad loopt, let ze veel meer op haar omgeving en op anderen om haar heen. Wanneer ze een vermoeiende dag heeft gehad en behoefte heeft aan rust, vindt ze het heerlijk om bewust muziek op te zetten, afwezig te kunnen zijn en juist minder betrokken bij de impulsen van de wereld om haar heen. Ook hierin komt naar voren dat de samenstelling van het netwerk van invloed is op de aandacht naar de verschillende elementen in het netwerk. Judith gebruikt muziek om minder met haar omgeving bezig te zijn als ze zich alleen door de stad verplaatst.

Het gebruik van objecten kan ook met andere non-verbale strategieën gecombineerd worden: bijvoorbeeld het mijden van oogcontact. Dit komt ook tot uitdrukking in wat Judith (21; Wijk C) zegt over sociale interactie in het openbaar vervoer. Ze had een lange dag gehad en geen behoefte om mee te praten met de ander drie mensen in de vierzits in de trein, die al wel met elkaar in gesprek waren geraakt.

".. dat gesprek ging zo langs me voorbij want ik had er echt geen zin in. Dus ik ging geen oogcontact zoeken voordat die man ook iets aan mij ging vragen en zo. Soms.. het ligt ook echt aan mijn bui of ik er zin in heb of niet. Maar vaak vind ik het gewoon fijn; een beetje op mezelf met een muziekje op." – Judith (21; Wijk C)

De techniek die Judith (21; Wijk C) hierboven benoemt komt overeen met wat McQuoid & Dijst (2012) verstaan onder cocooning, waarbij iemand zich terugtrekt in een 'eigen' wereld, of tenminste die indruk wekt voor anderen in het netwerk op dat moment. Deze verplaatsing van aandacht komt naar voren in de theorie over *attentional control* (Eysenck, et al., 2007) waarbij de focus wordt gelegd op bepaalde prikkels, met als gevolg dat de blootstelling aan andere prikkels minder groot is.

Isma (23) heeft in haar buurt in de wijk Kanaleneiland nogal eens last ondervonden van jongens die haar naroepen of -fluiten. Ze geeft bovendien aan dat ze het idee heeft dat het niet dragen van een hoofddoek – en het toch op basis van uiterlijke kenmerken lijken te behoren tot een cultuur waarin dat gebruikelijk is – kan overkomen op haar buurtgenoten alsof ze geen respect heeft voor hun cultuur. Daarom zegt ze dat ze misschien wel eens een hoofddoek zou willen gaan dragen:

Interviewer: "Wat doen ze dan?"
"Ja, gewoon heel erg kijken en dingen zeggen en nafluiten en dan denk ik van 'hou op..' . En dan denk ik ook van; als ik nou een hoofddoek om had, hadden ze het dan ook gedaan? En dan zit ik daar weer mee, van: 'als ik een hoofddoek om doe, zouden ze het dan niet meer doen?' [..] Ik zou heel graag willen weten, hoe het dan zou zijn". –
Isma (23; Kanaleneiland-Zuid)

Opvallend is dat deze participant hier een manier van vermijding probeert aan te wenden waarbij kleding een rol speelt om zoveel mogelijk op te gaan in de massa in haar buurt, om niemand voor het hoofd te stoten en zelf minder aandacht en vooral minder negatieve prikkels aan te trekken. Dit sluit aan bij de literatuur uit hoofdstuk 2 waarin door Twigg (2009) wordt gesteld dat met behulp van kleding een identiteit kan worden aangemeten, weergegeven of versterkt. Juist met het oog op de huidige trends van grote steden in Nederland, waarbij de bevolking divers is en zodoende mensen met verschillende culturen en daarmee gepaarde omgangsvormen elkaar dagelijks ontmoeten, is dit interessant, omdat het steeds lastiger is om op te gaan in de menigte. In een eigen buurt of wijk, op plekken waar in grote mate homogeniteit in de bevolking te vinden is, zou dat nog kunnen lukken, in tegenstelling tot publieke plaatsen als het openbaar vervoer en straten en pleinen in de binnenstad waar een diverser netwerk van mensen, afkomsten en culturen aanwezig is.

5.5 Deelconclusie

In hoeverre zijn de ervaringen van ontmoetingen met onbekenden in stedelijke openbare ruimtes van invloed op het gedrag ten aanzien van onbekenden?

Door alledaagse keuzes in het gebruik van de fysieke ruimte, objecten, verplaatsingssnelheid, houding en verbale communicatievormen kan de interactie met onbekenden worden beïnvloed. Belevingen van ontmoetingen met onbekenden van vroeger en op het moment zelf zijn hierin van groot belang omdat aan de hand hiervan een beeld gevormd wordt van hoeveel en welke impulsen we kunnen verwachten bij verschillende gedragingen. Zoals gezegd is verplaatsingssnelheid, en dan vooral de relatieve snelheid, een belangrijk instrument om de kans op prikkels te vergroten of te verkleinen. Vooral vervoerswijzen waarbij je de relatieve snelheid zelf in de hand hebt – zoals bij het hierboven beschreven fietsen, lopen en het gebruik van de scooter – kunnen hiervoor worden aangewend. Op deze manier kan ook de fysieke afstand tot anderen worden vergroot of kan de route buiten het bereik van een bepaald (ongewenst) netwerk worden afgelegd.

Opvallend is dat het sturen van focus binnen het netwerk van mensen en dingen op een van belang is om aandacht naar en van bepaalde onbekenden te mijden door het juist op andere (onbekende) mensen of dingen gericht te zijn. Het zo min mogelijk 'van de wijs te laten brengen' door interactie vanuit anderen, komt meerdere malen tot uiting bij de participanten. Doorgaan waarmee je bezig was lijkt een middel om nieuwe situaties te negeren en op veilig terrein te blijven, op het terrein van familariteit. Continuïteit in de acties van dat moment kunnen een beeld creëren voor de wereld om ons heen waarin we ons zelf op een bepaalde manier presenteren. Bijvoorbeeld een beeld waarin we bezig lijken te zijn met andere dingen, waarin iets anders al de aandacht heeft, of waarin juist vermoeid een rol speelt. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van objecten als telefoons, muziekspelers en boeken. De aandacht ergens anders bij hebben, komt tevens tot uiting wanneer er sprake is van

een specifiek reisdoel, in dat geval is er minder ruimte voor sociale interactie met onbekenden, omdat dit vaak afhankelijk is van een specifieke duur, van specifieke personen en een specifieke plaats. Het bewust of onbewust beïnvloeden van focus-/aandachtspunten en het negeren van prikkels van onbekende anderen en dingen wordt aangewend om het veilige netwerk in stand te houden.

In het licht van een steeds diverser wordende samenleving is dit ook te bezien. Door een steeds grotere diversiteit onder mensen in steden, ook in Utrecht, op basis van cultuur en gedragscodes, is het lastiger neutraal te zijn en op te gaan in de menigte. Er is steeds minder sprake van één menigte met soortgelijke mensen. Het richten op netwerken waarin we ons sociaal veilig voelen, of het kunnen aanpassen eraan zodát we ons sociaal veilig kunnen voelen, lijkt daarom meer dan ooit van belang te zijn.

6 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde empirische onderzoek en de daaruit voortkomende onderzoeksresultaten zal in dit hoofdstuk de conclusie uiteengezet worden. De conclusie bestaat uit het beantwoorden van de hoofdvraag aan de hand van de resultaten van het onderzoek, met verwijzingen naar de bestaande literatuur die is beschreven in hoofdstuk 2. Tevens wordt er gereflecteerd op de manier van onderzoek doen en worden er aanbevelingen gedaan voor toekomstige onderzoeken.

De thesis begon met hoe in de hedendaagse maatschappij steeds meer mensen in steden zijn komen te wonen en hoe dit in de toekomst alleen nog maar zal toenemen. Tevens werden een aantal sociaal-maatschappelijke gevolgen aangestipt die in de hand worden gewerkt door onder meer een grotere mobiliteit en diversiteit in steden: overprikkeling met gevolgen voor het geestelijke en lichamelijke welzijn, en een maatschappij waarin steeds meer 'langs elkaar heen' geleefd wordt en waar eerder vermijding van onbekenden lijkt plaats te vinden dan het aangaan van sociale interactie. Sociale cohesie en tolerantie in steden staan daarmee onder druk.

In de introductie is ook beschreven hoe in de literatuur over verstedelijking en groeiende verplaatsingsmogelijkheden een koppeling mist tussen de gevolgen van steeds groter wordende steden, het kunnen tegenkomen van steeds meer en verschillende onbekende mensen en plekken door snellere en meer mobiliteitsopties, op het gebied van familiariteit met plaats en met personen, en welke gevolgen dat heeft voor sociale interactie met onbekende personen. Het doel van de thesis was dan ook om inzichtelijk te maken in welk opzicht persoonskenmerken, belevingen van en contact met onbekenden en omgevingskenmerken van invloed zijn op de interactie met onbekenden. Het belang hiervan is om de gevolgen van het leven in de stad op sociaal gebied helder te krijgen, omdat steden in de nabije toekomst alleen nog maar zullen groeien. Hieruit kunnen verdere onderzoeken en beleid worden opgesteld, om om te kunnen gaan met de negatieve effecten.

Om dit te onderzoeken werden de volgende hoofd- en deelvragen opgesteld:

Wat is de invloed van persoonskenmerken, omgevingskenmerken en persoonlijke ervaringen op en van de sociale interactie met onbekenden in Utrecht?

1. *Wat is de invloed van persoons- en omgevingskenmerken op de sociale interactie met onbekenden in de stad Utrecht?*
2. *In hoeverre zijn de ervaringen van ontmoetingen met onbekenden in stedelijke openbare ruimtes van invloed op het gedrag ten aanzien van onbekenden?*

Het kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd in een combinatie van diepte-interviews en videodata-verzameling, om de diepere relaties tussen persoons- en omgevingskenmerken en persoonlijke ervaringen van de participanten te doorgronden. Het onderzoek is gefundeerd in de tijdgeografische benadering, waarbij emoties en lichamelijke ervaringen gekoppeld worden aan de fysieke lichamelijke verplaatsing waarbij mobiliteit en emoties invloed uitoefenen op elkaar. Ook de actor-netwerk-theorie (ANT), waarbij alle onderdelen in een netwerk – mensen, emoties, dingen, gedachten, plaatsen, etc. – een invloed op elkaar kunnen hebben, lag ten grondslag aan het onderzoek. Het onderstreept dat naast de immateriële ook de materiële wereld een effect kan hebben op de beleving en het gedrag van mensen.

6.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen met een koppeling naar de literatuur

De twee deelvragen zijn respectievelijk behandeld in hoofdstuk 4 en 5. In dit deelhoofdstuk zullen de uitkomsten ervan beschreven worden en in het deelhoofdstuk hierna zal worden beschreven of het empirisch onderzoek iets heeft toegevoegd aan de bestaande literatuur.

De eerste deelvraag is behandeld in het eerste resultatenhoofdstuk dat ging over de beleving van personen, plaats en mobiliteit. Ten eerste kwam naar voren dat de concepten van *strangeness*/onbekendheid en familiariteit centraal staan bij de beleving van participanten van plaats, dingen en personen. In het empirisch onderzoek kwam naar voren dat prikkels het meest bewust worden ervaren bij de interactie met ruimte en personen wanneer deze niet familiair zijn. Juist voor het onbekende, en dat bleek in sommige gevallen het ongewenste te zijn, opent het lichaam de zintuigen voor ´nieuwe´ prikkels, dit sluit aan bij het onderzoek van Sennet (1994; in Edensor, 2000). Ten aanzien van mobiliteit is in het empirisch onderzoek naar voren gekomen dat de absolute en relatieve snelheid van het voortbewegen door de stedelijke omgeving en temidden van onbekenden, uitmaakt voor de beleving en de mogelijkheid tot herkenning van elementen uit de omgeving en in personen, én de mogelijkheid tot interactie. Bij het samenreizen of simultaan met anderen door de omgeving bewegen zijn de kansen voor sociale interactie met onbekenden groter. Herkenning van vertrouwde kenmerken in personen leidt naast een gevoel van vertrouwdheid ook tot een gevoel van (sociale) veiligheid. In navolging van de literatuur van Lofland (1973), Blaine (2007) en Arvanitidou & Gasouka (2012), worden op basis van primaire (geslacht, etniciteit en leeftijd) en secundaire (bijv. kleding, hygiëne en houding) visuele kenmerken onbekenden 'familiair gemaakt', door deze personen te categoriseren op basis van de kennis die een individu van die kenmerken heeft. Verschillen in etniciteit kwamen in dit onderzoek dan ook ennkele keren naar voren als negatief, ten aanzien van sociale interactie met onbekenden. Daarmaast kwam bij de participanten naar voren dat persoonseigen kenmerken als geslacht en aangeleerde omgangsvormen uit de opvoeding een rol spelen bij het vertrouwd zijn met bepaalde categorieën personen en plaatsen. Veiligheid is een van de kenmerken die ook van invloed is op de gemoedstoestand. Het goed voelen beïnvloedt het welzijn en een gevoel van veiligheid heeft een positief effect op de kansen voor sociale interactie (Hawkley, et al., 2007; Vlahof, et al, 2010). De gemoedstoestand is verder afhankelijk van persoonseigenschappen en gerelateerd aan persoonlijke netwerken. Individuele (reis)doelen bij het betreden van het publieke domein zijn vaak van invloed op de verplaatsingssnelheid en het bewustzijn van de omgeving. De gebouwde omgeving speelt een rol omdat het bepaalde groepen kan toelaten of buitensluiten. Mobiliteitsstromen zijn in Utrecht bijvoorbeeld op sommige plekken gescheiden. Tevens is er een verschil te merken in de vertrouwdheid met de eigen buurt in Utrecht en de plekken daarbuiten. De wens voor sociale interactie in de eigen buurt is groter dan op andere plekken. Bebouwingstypen zijn van invloed op het contact met bijvoorbeeld buurtgenoten; bij het wonen in grondgebonden woningen is de kans op sociale interactie met onbekenden in de straat groter, dan bij bewoning van een flatje.

De tweede deelvraag werd beantwoord in hoofdstuk 5. In dit resultatenhoofdstuk lag de nadruk op de alledaagse gedragskeuzes en de implicaties voor interactie. Hieronder worden de keuzes verstaan die gemaakt worden naar aanleiding van belevingen – op het moment zelf of aan de hand van eerdere ervaringen – en die bewust of onbewust gemaakt worden en toekomstige belevingen beïnvloeden. Deze strategieën om om te gaan met prikkels afkomstig van plaats en personen omvatten bijvoorbeeld strategieën op het vlak van vermijding. Strategieën die naar voren zijn gekomen, zijn onder andere gebaseerd op het vermijden van interactie door middel van verplaatsing; door snelheid en door het creëren van afstand en het daarmee vergroten van afstand tot deze 'bron' van ongewenste prikkels in het netwerk. Hierdoor wordt de duur en intensiteit van de blootstelling aan deze prikkels kleiner. Daardoor is de mogelijkheid tot interpreteren en interacteren kleiner, zoals in de literatuur van Bitterman (1965; in Franklin, 2005) en Hippel & Hawkins (1994) is vermeld. Overige omgangsvormen zijn gebaseerd op verbale vermijding (afwijzen/afketsen) en door allerlei non-verbale strategieën. Bij laatstgenoemde komt naast het gebruik van lichaamshouding en ook de inzet van objecten aan bod om jezelf af te sluiten voor prikkels. In alle strategieën lijkt het bewust of onbewust beïnvloeden van focuspunten en het daarmee negeren van (mogelijk) ongewenste prikkels te worden aangewend om de stabiele sociaalveilige situatie van dat moment in stand te houden, en zelf de controle over de vorm en inhoud van het netwerk van plaats-personen-dingen te hebben. Het zo min mogelijk 'van de wijs te laten brengen' door interactie vanuit anderen, komt meerdere malen tot uiting bij de participanten als manier om niet-familiaire prikkels van onbekende personen en situaties in het

algemeen, te proberen te negeren. Bij het opzoeken van sociale interactie met onbekenden wordt in eerste instantie gezocht naar kenmerken van familiariteit.
Na de beantwoording van de twee deelvragen in bovenstaande conclusies kan ook de hoofdvraag, zoals deze in hoofdstuk 1 van dit onderzoeksrapport is gesteld, worden beantwoord:

Wat is de invloed van persoonskenmerken, de omgevingskenmerken en persoonlijke ervaringen op en van de sociale interactie met onbekenden in Utrecht?

Mobiliteit, zichtbare persoonskenmerken (van personen zelf en anderen) en omgevingskenmerken zijn van invloed op de belevingen in de openbare ruimte. De relatieve verplaatsingssnelheid tot andere onbekenden is daarbij van belang om tot eventuele interactie te kunnen komen. De duur (tijd) en intensiteit (afstand en hoeveelheid) van blootstelling aan anderen speelt ook een rol voor het kunnen beleven en/of herkennen van eigenschappen van die personen. Tevens is er een verschil te constateren op basis van vertrouwdheid/familiairiteit. Vertrouwdheid met personen en persoonskenmerken en met (kenmerken van) de omgeving zijn van invloed op een gevoel van veiligheid. Een perceptie van veiligheid heeft een positief effect op de kansen voor sociale interactie.

Wetenschappelijke onderzoeken op het gebied van het stedelijke leven, mobiliteit en beleving en sociale interactie hebben onder andere aangetoond dat het leven in stedelijke gebieden gevolgen kan hebben voor niet alleen de fysieke gezondheid, maar ook van invloed kan zijn op de mentale gesteldheid (Krupat, 1985; Eldridge & Roberts, 2008; Lederbogen, et al., 2011). Daarbij zijn er binnen de recentere literatuur over tijdgeografie al relaties gelegd tussen emoties/belevingen en individuele verplaatsingen in tijd en ruimte (McQuoid & Dijst, 2012). Over plaats wordt gesteld dat ze sociale interactie juist kan aanmoedigen of beperken (Holland, et al., 2007). Een gevoel van *belonging* – waarbij er sprake is van een positieve ervaring van en herkenning in de identiteit van plaats of anderen (Nagel, 2011) – draagt daar positief aan bij (Murdoch, 2006). De wetenschappelijke literatuur schiet wellicht nog te kort in het combineren van de bovengenoemde relaties om beter inzicht te kunnen geven in wat verregaande verstedelijking en mobiliteit voor gevolgen kan hebben voor sociale interacties op individueel niveau.

In dit kader heeft deze thesis aangetoond dat er een koppeling lijkt te zijn tussen verstedelijking en grote mobiliteitsmogelijkheden, met de specifieke belevingen van familiariteit/vertrouwdheid (of juist *strangeness*) van plaats en personen, met gevolgen voor de interactie met onbekenden. Het hierboven genoemde *belonging* past in het rijtje van familiariteit, vertrouwdheid of juist onbekendheid, en deze concepten zijn in de uitkomsten van dit onderzoek verwant met veiligheidsgevoelens. Dit komt overeen met de literatuur van Van der Zwaard (2010) en Vlahof et al. (2010) waarin gesteld wordt dat het veilig voelen bij mens en omgeving positief kan bijdragen aan sociale interacties. Door de emoties van veiligheid en vertrouwdheid meer in te lijsten in netwerken, binnen de context van tijd en ruimte, kan meer grip worden verkregen op hoe emoties gestuurd en beïnvloed worden. Daarbij is er met behulp van de resultaten van dit onderzoek een onderscheid te maken tussen interne en externe beïnvloeding van emoties. Externe beïnvloeding van emoties vindt plaats buiten het individu en heeft betrekking op de prikkels van tegengekomen plaatsen, objecten en anderen die niet door het individu zelf worden aangestuurd. Beïnvloeding van binnenuit wordt bewust of onbewust door het individu zelf gecreeërd en duidt op het sturen van de focus of de verplaatsing van aandacht naar bepaalde objecten, mensen of plaatsen in het netwerk. Het 'naar voren halen' door het focussen op specifieke elementen betekent indirect het naar de achtergrond plaatsen van andere elementen, wat gezien kan worden als negering of vermijding. Het 'naar voren halen' of 'naar achteren brengen' van bepaalde prikkeldragende elementen in het netwerk kan door middel van het vergroten of verkleinen van de fysieke ruimte, maar ook door zelf prikkels in de nabijheid te creeëren of te plaatsen – bijvoorbeeld door het gaan luisteren naar muziek op je telefoon – als maskering/verdrukking van andere elementen in het netwerk. Dit proces hoeft niet bewust plaats te vinden. Het omgekeerde kan ook; wanneer de aandacht op het een ligt, is de aandacht voor het ander minder. Het vergroten of verkleinen van de

fysieke ruimte komt vooral tot uiting in hoe mobiliteit gebruikt kan worden en hoe de verschillende facetten van de stedelijke omgeving aangegrepen kunnen worden om de aandacht te verplaatsen en interactie te vermijden, waarbij snelheid, aanpassing daarvan en zelfbeschikking over de verplaatsing te scharen vallen onder wendbaarheid. Wendbaarheid valt te beschouwen als vorm van zelfregulatie en vervorming van het (aandachts)netwerk. Het bewust sturen van aandacht is in de literatuur in beperkte mate bekend onder de noemer *attentional control* (Eysenck, et al., 2007), maar is niet specifiek toegepast op het vlak van de beleving van ruimte en sociale interactie.

Toch zijn niet altijd alle situaties onder controle te houden en vooraf in te schatten. Juist gedurende situaties met onverwachtheden vindt heroverweging plaats van de context van plaats, activiteit en lichamen (Edensor, 2000). Het toelaten van onvoorspelbaarheden komt ook in de resultaten van dit onderzoek over als spannend en onvoorspelbaar, en brengt de mogelijkheid tot het verliezen van de controle op de sociale en fysieke veiligheid met zich mee. Bij mogelijkheid tot interactie met onbekenden verloopt het net zo; er vindt een heroverweging plaats die de aanwezigheid van de onbekende(n) omhelst. Eventuele interactie hangt af van het inschatten van risico's betreffende de persoonlijke individuele veiligheid. Dit gebeurt veelal wanneer gemeenschappelijke uiterlijke kenmerken, zoals hierboven benoemd, zijn geconstateerd. Daarnaast kunnen ook gemeenschappelijke situaties, of plaats als gemeenschappelijkheid, aanleiding geven tot sociale interactie. Ook om ongemak te doorbreken of bij de behoefte aan hulp kan sociale interactie met onbekenden worden opgezocht. Opmerkelijk is wel dat over het algemeen juist de kans met diegene die de meeste aandacht trekken (diegene die onbekend, anders en nieuw zijn) een relatief kleine kans van slagen lijkt te hebben.

6.2 Reflectie op het onderzoek

De gebruikte kwalitatieve methode die is gekozen past goed bij het verklarende gehalte van het onderzoek om de diepere lading te ontdekken. De resultaten gelden voor de groep respondenten die bij dit onderzoek waren betrokken, specifiek in de situatie van belevingen in de stad Utrecht, en zijn daarin niet direct te generaliseren voor het grotere geheel. Desondanks geeft het onderzoek wel brede inzichten en geeft het daarmee implicaties voor verder onderzoek naar stedelijke ruimtes en de effecten op het gedrag ten aanzien van anderen.

Een kritische blik op dit onderzoek wijst uit dat gedurende het onderzoeksproces op allerlei fronten de resultaten beïnvloed kunnen zijn door de wijze waarop het onderzoek uitgevoerd is. Het selecteren van participanten in de aangewezen leeftijdsgroep is vooral via het eigen netwerk van de auteur verlopen. Wellicht hebben ze daardoor veel gemeenschappelijke denk- en handelswijzes, en zijn ze daarmee niet representatief voor de diversiteit in de samenleving, waardoor de onderzoeksresultaten in nog mindere mate gegeneraliseerd kunnen worden.

Modernere camera's zijn scherper, bruikbaarder, en mogelijk ook per fiets of hardlopend te gebruiken. In dit onderzoek bleef het gebruik beperkt tot het lopen en het openbaar vervoer. In de toekomst zullen technieken verder verbeterd worden, waardoor er meer met een draagbare camera mogelijk zal zijn. De beleving van het dragen van een bril leert in dit onderzoek dat het in hoge mate het bewustzijn van de participant beïnvloedt. Veel participanten geven aan dat hun acties hierdoor beïnvloed werden. De participant weet dat er 'meegekeken' wordt door de onderzoeker en legt daarom in sommige gevallen juist de nadruk op bepaalde elementen 'om deze te laten zien' of vermijdt juist bepaald kijkgedrag. Er zijn al wel middelen op de markt die het mogelijk maken om een compacte camera elders onopvallend aan of op het lichaam te bevestigen, bijvoorbeeld op een knoop of in een rugzak. Het is te verwachten dat de gebruiker deze camera minder 'voelt', omdat deze voor de gebruiker zelf minder in het zicht is. Tevens biedt een ontwikkeling als Google Glass een kijkje naar de nabije toekomst waarin mogelijk diverse digitale (communicatie)middelen worden gecombineerd in één apparaat. Wanneer dit meer en meer een standaard zal worden, en we aan het dragen van dergelijke brillen wennen, zal dat een positief effect op het bewustzijn bij de inzet van videobrillen als onderzoeksmiddel kunnen bieden. Ook voor het analyseren van

video's zijn er technieken in ontwikkeling en al in gebruik bij grote instanties, bijvoorbeeld op het vlak van gezichtsherkenning. Wanneer deze technieken in de toekomst verder ontwikkeld zullen zijn en meer toegankelijk worden voor de wetenschap, zal ook dit uitkomst kunnen bieden.

6.3 Implicaties voor vervolgonderzoek

Op het wetenschappelijke vlak kunnen de resultaten een bijdrage leveren aan verdere onderzoeken naar de werking van sociale gedragingen van mensen in stedelijke omgevingen. Dit onderzoek heeft nogmaals onderstreept dat de ruimtelijke wetenschappen niet los gezien kunnen worden van die sociale wetenschappen. Het belang van samenwerking tussen verschillende disciplines blijft van groot belang. Het integreren van theorieën als die van *attentional control* van Eysenck, et al. (2007) in de stadsgeografie – en specifiek op het gebied van mobiliteit – kan gedragingen van mensen in relatie tot tijd en ruimte beter leren te doorgronden. Nader onderzoek zou toegelegd kunnen worden op de vraag of de combinatie van verplaatsingspatronen en beleving anders is in andere steden en of dit verandert in de tijd.

Een tweede aanbeveling voor een vervolgonderzoek is het doen van een kwantitatief onderzoek naar de invloed van persoonlijke veiligheidsgevoelens in stedelijke gebieden, in relatie tot bebouwing en sociale interactie met onbekenden. Hierdoor kan een scherper worden verkregen van de invloed de stad en specifieke bebouwingskenmerken op uiteindelijk de sociale gedragingen. In dit onderzoek kwamen de rol van veiligheidsgevoelens sterk naar voren, maar in hoeverre dit beïnvloed wordt door fysieke stedelijke aspecten is nog onderbelicht gebleven.

Door een soortgelijk onderzoek uit te voeren met een grotere en willekeurige selectie mensen binnen één of enkele steden, waarbij er diversiteit is op basis van de in dit onderzoek geformuleerde primaire uiterlijke kenmerken op het gebied van geslacht, etniciteit en leeftijd, kan voorbijgegaan worden aan het in deelhoofdstuk 6.2 genoemde kritiekpunt dat de groep niet representatief voor de samenleving is. De resultaten van een groter onderzoek zullen daarmee sterkere resultaten geven. Bij een vergelijking tussen verschillende steden kan mogelijk ook meer waarde worden toegekend aan de invloed van specifieke elementen – bijvoorbeeld stedebouwkundige structuren – in de fysieke ruimte, door deze met elkaar te vergelijken. Door het maken van onderscheid in woonachtergrond wordt het onderzoek naar een hoger niveau getild, omdat er daarin naar mogelijke verklaringen voor de optredende effecten kan worden gezocht. Zo zouden bijvoorbeeld ook de verschillen in sociale interacties met onbekenden tussen stedelingen en niet-stedelingen kunnen worden onderzocht.

6.4 Beleidsimplicaties

Deze thesis heeft laten zien dat de belevingen die we opdoen gedurende onze verplaatsingen door stedelijk gebied beïnvloed worden door de snelheid en manier van voortbewegen, maar ook door de plekken waar we komen, de mate van familiariteit met plaats en personen, en ook door persoonseigen kenmerken. We komen steeds gemakkelijker op steeds meer plaatsen en verplaatsen ons bovendien sneller. Grotere mobiliteitsmogelijkheden vergroten ook onze actieradius. Verschillen in snelheid lijken te zorgen voor een vermindering van de kans op sociale interactie. Gebieden waarin deze mix van vervoersstromen en –snelheden plaatsvindt zorgen voor frictie op dat terrein. Voor planners van de ruimte kan dit betekenen om te onderzoeken of bundelingen van meerdere vervoersstromen, -middelen en daaraan gekoppelde verschillen in snelheid en wendbaarheid, niet beter hier en daar gescheiden kunnen worden ten behoeve van de sociale interactie op die plek. Daarnaast blijft de buurt een belangrijke rol spelen waarin sociale veiligheid en sociale interactie elkaar kunnen versterken. Door aandacht te geven welke effecten bepaalde bebouwingstypes op de sociale interactie hebben, kan door planners ook op deze manier aangestuurd worden op ontmoetingen en het vertrouwd raken

met in eerste instantie onbekenden uit de buurt. Met het oog op de effecten van het leven in steden voor het geestelijke welzijn en de sociale cohesie, kan op landelijk en bovenregionaal niveau worden nagedacht over in hoeverre er moet worden aangestuurd op verstedelijking en of het stimuleren van suburbanisatie en de instandhouding van kleine kernen juist onder de aandacht moeten worden gebracht in beleidsplannen.

Literatuurlijst

Amin, A. (2013). Land of Strangers. Opgeroepen op februari 6, 2014, van http://uunl.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=1174333

Arvanitidou, Z., & Gasouka, M. (2012). *Fashion, Gender and Social Identity.* London: Fashion Colloquia.

Bestuur Regio Utrecht. (2012). *Snel, betrouwbaar en effectief: OV-visie voor de regio Utrecht.* Utrecht: Bestuur Regio Utrecht.

Birch, E., & Wachter, S. (2011). Chapter 1. World Urbanization: The Critical Issue of the Twenty-First Century. In E. Birch, & S. Wachter, *Urbanization* (pp. 3-23). Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.

Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space, 28*(1), 270-289.

Blaine, B. E. (2007). *Understanding the Psychology of Diversity.* London: Sage.

Bryman, A. (2008). *Social Research Methods.* New York: Oxford University Press.

CBS. (2013a). *Grote gemeenten goed voor driekwart bevolkingsgroei tot 2025.* CBS.

CBS. (2013b, juni 14). Bevolkingsgroei in grote steden vooral dankzij Vinex-wijken. Opgeroepen op februari 21, 2014, van http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/dossiers/nederland-regionaal/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-14juni-g4vinex-art.htm

CBS. (2013c, juli 1). *CBS Statline*. Opgeroepen op juni 4, 2014, van Aandeel verkeersdeelnemers; geslacht en persoonskenmerken: http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81125NED&D1=a&D2=0&D3=0&D4=0,11-22&D5=l&HDR=T&STB=G1,G2,G3,G4&CHARTTYPE=1&VW=T

CBS. (2014, november 12). *Kerncijfers wijken en buurten 2013*. Opgehaald van CBS Statline: http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82339ned&D1=3&D2=2443-2453,7640,8505-8506,9077-9078&HDR=T&STB=G1&VW=T

Chan, K. B. (2005). *Chinese Identities, Ethnicity and Cosmopolitanism.* New York: Routledge.

Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World.* New York: Routledge.

Dam, F. v., & Hilbers, H. (2013). *PBL-notitie: Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit.* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Davidson, J., & Milligan, C. (2004). Embodying emotion sensing space: introducing emotional geographies. *Social & Cultural Geography, 5*(4), 523-532.

Dearry, A. (2004). Impacts of Our Built Environment on Public Health. *Environmental Health Perspectives, 112*(11).

Dijst, M. (2009). Time Geographic Analysis. (R. Kitchin, & N. Thrift, Red.) *International Encyclopaeda of Human Geography, 11*(1), 266-278.

ECRI. (2013). *ECRI-rapport over Nederland. Vierde monitoringscyclus.* Straatsburg: Raad van Europa.

Edensor, T. (2000). Moving through the city. In D. Bell, & A. Haddour, *City Visions* (pp. 121-140). Harlow: Pearson Education Limited.

Eldridge, A., & Roberts, M. (2008). A comfortable night out? Alcohol, drunkness and inclusive town centres. *Area, 40*(3), 365-374.

Evans, G. (2003). The Built Environment and Mental Health. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine, 80*(4), 536-555.

Eysenck, M. W., Santos, R., Derakshan, N., & Calvo, M. G. (2007). Anxiety and Cognitive Performance: Attentional Control Theory. *Emotion, 7*(2), 336-353.

Feld, S. (1996). Waterfalls of song: an acoustemology of place resounding in Bosavi, Papua New Guinea. In S. Feld, & K. Basso, *Senses of Place.* Santa Fe: American Research Press.

Franklin, S. (2005). *Perceptual Memory and Learning: Recognizing, Categorizing, and Relating.* Computer Science Division & Institute for Intelligent Systems. Memphis: The University of Memphis.

Gemeente Amsterdam. (2013). *Handreiking Weerbare Buurten.* Amsterdam.

Gemeente Utrecht. (2004). *Stuctuurvisie Utrecht 2015-2030.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2005). *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2011). *Beleidsmonitor Verkeer 2010.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2013a). *Startdocument herinrichting Mariaplaats.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2013b). *Wijkambities Binnenstad 2014-2018.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2013c). *Utrecht Monitor 2013.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2013d). *WijkWijzer 2013.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Gemeente Utrecht. (2014). *Utrecht Monitor 2014.* Utrecht: Gemeente Utrecht.
Goffman, E. (1956). *The Presentation of Self in Everyday Life.* Edinburgh: University of Edinburg.
Haddington, P., Mondada, L., & Nevile, M. (2013). Being Mobile: Interaction on the Move. In P. Haddington, L. Mondada, & M. Nevile, *Interaction and Mobility: Language and the Body in Motion* (pp. 3-64). Göttingen: De Gruyter.
Hawkley, L. C., Preacher, K. J., & Cacioppo, J. T. (2007). Multilevel Modeling of Social Interactions and Mood in Lonely and Socially Connected Individuals. In A. Ong, & M. v. Dulmen, *Oxford Handbook of Methods in Positive Psychology* (pp. 559-575). Oxford: University Press.
Heldens, J., & Reysoo, F. (2005). De kunst van het interviewen: reflectie op het interview met een guide. *Kwalon, 30*(3), 106-121.
Hippel, W. v., & Hawkins, C. (1994). Stimulus exposure time and perceptual memory. *Perception & Psychophysics, 56*(5), 523-535.
Holland, C., Clark, A., Katz, J., & Peace, S. (2007). *Social interactions in urban public places.* Bristol: The Policy Press.
Huhtanen, P., & Tigerstedt, C. (2012). Women and young adults suffer most from other people's drinking. *Drug and Alcohol Review, 31*(7), 841-846.
InfoVis Wiki. (2008, april 29). *Mining and Visualizing Activity Patterns in Social Science Diary Data.* Opgeroepen op 5 8, 2014, van InfoVis Wiki: http://www.infovis-wiki.net/index.php?title=Mining_and_Visualizing_Activity_Patterns_in_Social_Science_Diary_Data
Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House.
Kennedy, D. P., & Adolphs, R. (2011). Stress and the city. *Nature, 474*(1), 452-453.
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2012). *Mobiliteitsbalans 2012.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Korte, C. (1980). Urban-Nonurban Differences in Social Behaviour and Social Psychological Models of Urban Impact. *Urban Life: Applying a Social Psychological Perspective, 36*(3), 29-51.
Krupat, E. (1985). *People in Cities: The Urban Environment and Its Effects.* Cambridge: Cambridge University Press.
Leary, M. (2009). The production of space through a shrine and vendetta in Manchester: Lefebvre's spatial triad and the regeneration of a place renamed Castlefield. *Planning Theory & Practice, 10*(2), 189-212.
Lederbogen, F., Kirsch, P., Haddad, L., Streit, F., Tost, H., Schuch, P., et al. (2011). City living and urban upbringing affect neural social stress processing in humans. *Nature, 474*(1), 498-501.
Lidwell, W., Holden, K., & Butler, J. (2010). *Universal Principles of Design. 125 Ways to Enhance Usability, Influence Perception, Increase Appeal, Make Better Design Decisions, and Touch trough Design.* Minneapolis: Rockport Publishers.
Linquist, M., & Westerberg, U. (1990). The Influence of Housing Design on Social Interaction. *Culture-Space-History: Proceedings 11th International Conference of the IAPS.* Ankara: METU Faculty of Architecture.
Lofland, L. H. (1973). *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space.* New York: Basic Books.
Lofland, L. H. (1998). *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory.* Piscataway: Transaction Publishers.
Lyons, G., & Urry, J. (2005). Travel time use in the informational age. *Transport Research Part A, 39*(1), 257-276.

Martin, C., & Figeac, J. (2012). The appropriation of Mobile TV trough Television Preferences and Communication Networks. In T. v. Pape, *Images in Mobile Communication* (pp. 121-140). Wiesbaden: VS Verlag für Socialwissenschaften | Springer Fachmedien.

McQuoid, J., & Dijst, M. (2012). Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty. *Journal of Transport Geography, 23*(1), 26-34.

Middleton, J. (2010). Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography, 11*(6), 575-596.

Mommaans, H., Klingeren, M. v., & Smeets, R. (2010). *Samen leven in Utrecht. Derde Sociaal Rapport Provincie Utrecht.* Tilburg: Telos.

Murdoch, J. (2006). *Post-Structuralist Geography: A Guide to Relational Space.* London: Sage.

Nagel, C. (2011). Chapter 7. Belonging. In V. J. Del Casino, M. E. Thomas, P. Cloke, & R. Panelli, *A Companion to Social Geography.* Hoboken: Wiley-Blackwell.

Paay, J., & Kjeldskov, J. (2008). Understanding Situated Social Interactions: A Case Study of Public Places in the City. *Computer Supported Cooperative Work, 17*(1), 275-290.

PBL. (2013). *Vergrijzing en ruimte: Gevolgen voor de woningmarkt, vrijetijdsbesteding, mobiliteit en regionale economie.* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Peters, K., Elands, B., & Buijs, A. (2010). Social Interaction in Urban Parks: Stimulating Social Cohesion? *Urban Forestry & Urban Greening, 9*(2), pp. 93-100.

Pred, A. (1981). Social Reproduction and the Time-Geography of Everyday Life. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, 63*(1), 5-22.

ProRail. (2014, 1 23). *Reeks nieuwe stations: Amsterdam en Utrecht*. Opgeroepen op juni 4, 2014, van ProRail: http://www.prorail.nl/nieuws/reeks-nieuwe-stations-amsterdam-en-utrecht

Rapoport, A. (1976). Sociocultural Aspects of Men-Environment Studies. In A. Rapoport, *The Mutual Interaction of People and Their Built Environment* (pp. 7-36). Chicago: Aldine Publishing Company.

Reis, H., Maniaci, M., Caprariello, P., Eastwick, P., & Finkel, E. (2011). *Familiarity Does Indeed Promote Attraction in Live Interaction.* Rochester: University of Rochester.

Simmel, G. (1969). The Metropolis and Mental Life. In R. Sennett, *Classic Essays on the Culture of the Cities* (pp. 47-60). New York: Appleton-Century-Crofts.

Stark, K. (2010, september 1). Stranger studies 101: Cities as interaction machines. The Atlantic. Opgeroepen op januari 31, 2014, van http://www.theatlantic.com/technology/archive/2010/09/stranger-studies-101-cities-as-interaction-machines/62315/

Sunitiyoso, Y., Avineri, E., & Chatterjee, K. (2011). *The effect of social interactions on travel behaviour: an exploratory study using a laboratory experiment.* Bandung: Bandung Insitute of Technology (ITB).

Tonkiss, F. (2005). *Space, the City and Social Theory: Social Relations and Urban Forms.* Cambridge: Polity Press.

Twigg, J. (2009). Clothing, Identity and the Embodiment of Age. (J. Powell, & T. Gilbert, Red.) *Aging and Identity: A Postmodern Dialogue*, 1-19.

Ujang, N. (2008). *Place Attachement, Familiairity and Sustainability of Urban Place Identity.* Serdang: Universiti Putra Malaysia.

Vlahov, D., Boufford, J., Pearson, C., & Norris, L. (2010). Urban Health: Global Perspectives. Wiley. Opgeroepen op februari 7, 2014, van http://uunl.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=624390

Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology, 4*(1), 1-24.

World Health Organization. (2007, september 3). *What is mental health?* Opgeroepen op februari 13, 2014, van http://www.who.int/features/qa/62/en/

Zwaard, J. van der. (2010). *Scènes in de Copy Corner.* Amsterdam: SUN.

Bijlagen

Bijlage I: Participantenkenmerken

#	Fictieve naam	Huidige woonbuurt	Woningtype	Cijfers sociale cohesie[1)]	Cijfer algemeen buurtoordeel[1)]	Onveiligheids-gevoel (wijkbreed)[2)]
1	Annika	Recentelijk: Tuindorp-Oost	Grondgebonden woning	6,3	7,7	25,3%
2	Birgit	Wittevrouwen	Gedeelde bovenwoning	6,6	8,1	25,3%
3	Carine	Wolga- en Donaudreef	Flat	5,2	6,0	47,8%
4	Daan	Buiten Wittevrouwen	Gedeelde woning	6,4	8,4	22,9%
5	Eduard	Rubenslaan	Flat	5,8	7,1	22,9%
6	Francisca	Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.	Bovenwoning	6,1	7,1	29,8%
7	Gijs	Lombok-Oost	Bovenwoning	6,1	7,1	29,8%
8	Hans	Tigris- en Bostondreef	Flat	5,1	5,5	47,8%
9	Isma	Kanaleneiland-Zuid	Gedeelde grondgebonden woning	4,9	5,2	36,5%
10	Judith	Wijk C	Gedeelde flat	5,8	8,0	30,9%
11	Kristel	Vogelenbuurt	Gedeelde woning	6,2	7,8	25,3%
12	Laura	Laan van Nieuw Guinea, Spinozaplantsoen e.o.	Bovenwoning	6,1	7,1	29,8%
13	Mark	Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.	Flat	5,7	6,9	29,8%
14	Niels	Nieuw Engeland, Thomas à Kempisplantsoen e.o.	Flat	5,7	6,9	29,8%

Bijlage I-1: De woning- en buurtkenmerken van de participanten. 1) Gemeente Utrecht (2013c), 2) Gemeente Utrecht (2013d).

#	Fictieve naam	Frequentie bezoek binnenstad Utrecht	Doel bezoek	Vervoerswijzen
1	Annika	Bijna elk weekend. Vaker in vakanties.	Ontmoeten, shoppen	Fietsen, bus, lopen
2	Birgit	Vaak	Ontspanning, boodschappen, werk	Fietsen, bus, lopen
3	Carine	3 keer per week	Ontspanning	Bus, lopen
4	Daan	Vaak	Sporten, terras, wandelen, als doortocht	Fietsen, lopen
5	Eduard	1 keer per week	Shoppen, uitgaan, als doortocht	Fietsen, lopen
6	Francisca	Weekenden vaak, soms doordeweeks	Eten, drinken, winkelen	Fietsen, lopen
7	Gijs	1-2 keer per week	Ontspanning, winkelen, altijd doelgericht	Fietsen, lopen
8	Hans	Vaak (vaker dan 5 keer per week)	Werken, winkelen	Bus, lopen
9	Isma	Bijna nooit	Als doortocht, soms uitgaan	Bus, tram, scooter
10	Judith	Vaak doorheen, 1 keer per week als bestemming	Als doortocht, winkelen	Fietsen, lopen
11	Kristel	Vaak (4 keer per week)	Als doortocht, ontspanning	Fietsen, lopen
12	Laura	Vaak (dagelijks)	Als doortocht, ontspanning	Fietsen, bus, lopen
13	Mark	Vaak (dagelijks)	Als doortocht, ontspanning	Fietsen, bus, lopen
14	Niels	1 keer per week	Winkelens, als doortocht	Fietsen, lopen

Bijlage I-2: Activiteitenpatronen. Overzicht van verplaatsingen in en door de binnenstad, doel en meest gebruikte vervoerswijzen.

Bijlage II: Interview guide

- Definitie geven van *onbekenden* en *publieke/openbare ruimten*
- Vragen om opname te maken
- *Altijd: wie/wat/waar/waarom/wanneer/hoe*

Opening: Videobril

- Beleving
- Bewust van dragen
- Verschijning
- Doel van gemaakte trips

Persoonlijke informatie/biografie

- Naam, leeftijd, afkomst, vervoersmogelijkheden
- Woongeschiedenis: type huisvesting, buurt, duur.
- Opvoeding qua interactie onbekenden
- Omgeving (ouders/familie/vrienden/plek) en interactie
- Gewend om te groeten? Hoe komt dat? En hoe is dat hier in Utrecht? Maakt dat uit per plek/dorp/stad?
- Waarom doe je dat?

Contact met onbekenden

- Hoe kijk je tegenwoordig tegen contact met onbekenden aan?
- In hoeverre is Utrecht anders qua 'socialiteiten' dan vorige woonplaatsen/buurten?
- In hoeverre merk je daarin verschillen tussen binnenstad en huidige/andere buurten in Utrecht?
- Wat voor ontmoetingen heb je met mensen in publieke ruimtes? Waar? Hoe vaak?
- Heb je behoefte aan ontmoetingen op straat met mensen die je niet kent?
- Wanneer wel/niet? Waarom?
- In hoeverre bewust van mensen om je heen als je in de stad loopt?
- Stel dat je mensen begroet, of met (onbekende) mensen praat, in wat voor situaties is dat doorgaans?
- Wanneer sta je ervoor open om met onbekenden te praten? Wanneer niet? Hoe komt dat?
- Stel je loopt op straat en iemand komt op je af om iets te vragen: Hoe ga je hiermee om? En waarom? Hoe? Waarvan afhankelijk?
- Als je geen zin in anderen hebt, hoe laat je dat merken? Ga je je anders gedragen/verplaatsen?
- Wanneer is interactie voor jou (on)gewenst?
- Denk je dat mensen zich laten beïnvloeden door hoe je eruit ziet of je gedraagt op straat? Wat zou je daar aan kunnen doen?

Over beeldmateriaal:

	Situatie A (tijd in video)	Situatie B (tijd in video)	Situatie C (tijd in video)
Eigenschappen zichtbare vermijding of juist aangrijpen van interactie			
Specifieke sociale groepen?			
Specifieke individuen?			
Leeftijden			
Afkomst			
Geslacht			
Functie			

Moment			
Vervoerswijze			
Locatie			

Overig:

Routekeuze

Vervoerswijzen

Weer

Week(end)

Opvallendheden

Bezoek aan binnenstad Utrecht:

- Hoe vaak?
- Wanneer?
- Doorgaans alleen/samen?
- Waar?

Bewegen door de stad Utrecht

- Functioneel/recreatief?
- Wat voor activiteiten?
- Doel (contact maken, ontspannen, shoppen)
- Waarop baseer je je route? Maakt dat uit voor sociale interactie?
- Waarop baseer je je vervoerswijze? Maakt dat uit voor sociale interactie?

Belevingen: Fysieke omgeving/anderen

- Waar let je op als je door de stad loopt? En in je eigen buurt? Anders?
- Negatieve ervaringen meegemaakt in de stad? Wat voor effect heeft dit/kan het hebben voor volgende keren?
- Wat is voor jouw belangrijk aan een plek waar veel mensen komen (buiten je huis) om mensen te ontmoeten? Kun je voorbeelden noemen van zo'n omgeving in Utrecht of ergens anders? Waar ligt dat dan aan?
- Wat voor dingen in de omgeving zorgen ervoor dat je geen mensen ontmoet? Voorbeelden noemen?
- Voel je je wel eens niet op plekken in Utrecht? Wanneer is dat? Hoe ga je daarmee om? Wat betekent dat voor een volgende keer als je weer ongeveer langs die plek moet?
- Prikkels
- Zijn er plekken waar je niet heen gaat op bepaalde tijden? Maakt het dan uit of je alleen bent?
- Ga je dan anders om met mensen om je heen? Bewuster?
- Wat als je 's avonds door de stad gaat i.p.v. overdag; hoe ga je dan door de stad?
- Wat als/stel.. zelfde omgeving als in filmpje:
  later/donker/vroeger/nacht/regen/gemoedstoestand/uiterlijk/drukte
- Hoe ervaar je de openbare ruimte in Utrecht? Verschillen tussen de diverse openbare ruimtes?
- Voel je je op je gemak? Wanneer wel/niet?
- Letten mensen op je? Spreken mensen je aan? Spreek jij mensen aan?
- Alleen/samen? Wat heb je liever? Maakt het uit?

Situatieschetsen

- Omgevingskarakteristieken
- Donker/licht/drukte/rust/groepen/haast

Bijlage III: Code-boom

Anonimiteit
Behoefte aan interactie
Bewust met mensen bezig zijn
Biografie - neigt nr persoonlijkheid
Buurttype
Leeftijd
Opvoeding (interactie)
Woonachtergrond
Woonduur in steden
Woonduur in Utrecht
Bril
Ervaringen of wat je ergens van vindt
Frequentie doel vorm bezoek binnenstad
Fysieke omgeving of ruimte (bekendheid met)
Gebruik van overige zintuigen
Gemene deler
Gemoedstoestand
Geslacht
H erkenning van personen
Hoeveelheid mensen
Interactie afhankelijk van sfeer of contact tussen anderen
Invullen voor anderen
New mobilities
Omgangsvormen
Ongemak, onzekerheid, voorzichtigheid
Ontspannen activiteit
Onverwachte of ongebruikelijke gebeurtenissen (ongewenst misschienw wel)
Prikkels
Reisdoel of bestemming
Routekeuze
SI centrumgebied tenzij
SI door functie
SI in eigen buurt
SI in Utrecht
SI is ongewenst
SI vroegere woonplaats
Situaties met sociale interactie
Sociale interactie
Non-verbaal
Verbaal
Tempo
Tijd
Uiterlijk (persoon)(is ook zichtbaar gedrag)

Veiligheidsgevoel
Vereisten SI
Verschil in mensen
Vervoerswijze
Alleen of samen
Vormen van vermijding
Weersomstandigheden
Zitten of stilstaan