

Alleen of ‘Samen Alleen’ reizen? Publiek-Ruimtelijke Interacties, Affectieve Atmosferen en Mobiliteitskeuzes tussen Auto en Trein.

Junior-onderzoeker: Yannick Hendrix MSc.

Onder begeleiding van: Dr. Bas Spierings & Prof. Dr. Dick Ettema

Financierder: Rijkswaterstaat - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Project-leiding: ‘De Mobiliteitsbeweging’

 De Mobiliteitsbeweging



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM



Universiteit
Utrecht

Inhoud

Inleiding	3
Theorie	5
Ontmoetingen versus efficiëntie: motivaties om trein of auto te kiezen	5
Het ontstaan en de overdracht van affectieve atmosferen: vormen van publiek-ruimtelijke ontmoetingen	6
De rol van zintuiglijke ervaringen binnen auto- en treinkeuzes: een vergelijking in sociale historie van ontmoetingen, reisdoelen & - activiteiten en ritme	9
Methode	10
Onderzoekspopulatie en respondentenwerving	10
Verantwoording voor de dataverzameling	10
Data-analyse	12
Resultaten	12
De atmosfeer in de treincoupé als publieke ruimte: ‘ongemoeid’ reizen in private sferen	12
De nabijheid van vreemdelingen en impact op trein- en autokeuzes: motiverende en belemmerende affectieve atmosferen	16
Conclusie	23
Discussie: richting een kennisagenda voor meerjarig onderzoek	24
Literatuur	27
Bijlage(n)	31

Inleiding

Om de huidige maatschappij duurzamer, gezonder en socialer in te richten is het van belang om privaat autogebruik terug te dringen (Kent, 2013). De trein dient hierbij als meest logische alternatief voor autoritten op lange afstand. Het stimuleren van treinreizen is van belang om CO₂-uitstoot te verminderen (Steg, 2005). Daarnaast wijst onderzoek uit dat autorijden ongezonder is dan treinreizen, aangezien automobilisten relatief meer stress ervaren in het verkeer en doorgaans minder lichaamsbeweging hebben (Wener & Evans, 2011; Jacobson et al., 2011). Bovendien zijn treinen ‘publieke’ plekken met hogere blootstelling aan diverse sociale groepen in vergelijking met auto’s. Ontmoetingen in de trein kunnen bijdragen aan verhoogde gevoelens van gemeenschap in de maatschappij (Te Brömmelstroet et al., 2017). Deze argumenten vormen hoofdredenen om na te denken over manieren waarop we reizigers kunnen stimuleren om vaker de trein te nemen. In transportbeleid wordt hierbij veelal gekeken naar het verhogen van efficiëntie om treinreizen voor reizigers aantrekkelijker te maken. Beleid is vaak ontstaan vanuit theorieën dat trein- en auto keuzes op rationele manieren gemaakt worden: hoe kom je zo snel, goedkoop, veilig, flexibel en comfortabel mogelijk van A naar B (Te Brömmelstroet et al., 2017; Tyrinopoulos & Antiniou, 2013)?

Hierbij negeren beleidsmakers dat mobiliteitsomgevingen ook plekken zijn met intrinsieke sociale waardes (Milakis et al., 2015). Studies die mobiliteitsomgevingen als publieke ruimtes hebben benaderd hintten erop dat zintuiglijke ervaringen tijdens het reizen mogelijk beweegredenen vormen bij het maken van mobiliteitskeuzes (Bissell, 2010; Te Brömmelstroet et al., 2017; Löfgren, 2008; Jensen, 2012; Jensen et al., 2015; Hughes et al., 2017). Concreet gaat het om negatief of positief ervaren affecties bij ontmoetingen met vreemden (of bekenden) in de coupé. Affecties betekenen in deze studie de emoties die ervaren worden door ontmoetingen.

De zintuiglijke ervaring van ontmoetingen worden in mobiliteitsstudies (vaak) bestudeerd met behulp van het concept ‘affectieve atmosferen’. In deze literatuurstroom is het concept voor het eerst toegepast door Bissell (2010) om zintuiglijke ervaring van ‘het samen reizen’ in de trein te onderzoeken. De precieze rol van zintuiglijke ervaringen bij het maken van transportkeuzes blijft echter net als in het beleid ook onderbelicht in de wetenschappelijke literatuur. In kwantitatief onderzoek wordt met name ingegaan op economische redenen in het kiezen tussen auto en OV – vanuit het perspectief dat mobiliteiten gebruikt worden om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Efficiëntie, milieu-overwegingen, sociaal-economische kenmerken en de COVID-19 pandemie worden hierbij veelal centraal gezet (zie o.a. Moslem et al., 2020; Tyrinopoulos & Antiniou, 2013; Outwater et al., 2003; Redman et al., 2013; Roos, Sprei & Homberg, 2020; de Jong & van de Riet, 2008). Kijkende naar de maatschappelijke relevantie om treinverkeer te stimuleren en het gegeven kennishiaat verkent dit onderzoek de precieze rol van affectieve waardes in de trein binnen auto- en treinkeuzes.

Affectieve atmosferen werden eerder al aangehaald door andere studies die ontmoetingen voor verschillende soorten mobiliteit (trein, bus, fiets) bestudeerd hebben (zie bijv. Bissell, 2010; Shaker, 2021; Wilson, 2011; Koefoed et al., 2017; Simpson, 2017; Eagles & Thomas, 2021; Shaker, 2021; Baron & Harroud, 2021; van de Schraaf, 2018; van Melik & van de Schraaf, 2020). Om de rol van zintuiglijke ervaringen binnen mobiliteitskeuzes te onderzoeken, gaat dit onderzoek verder in op het individuele niveau van affectieve atmosferen in de trein. Affecties zijn de gevoelens die ontmoetingen oproepen, via lichamelijke sensoren ontvangen worden (ogen, neus, oren, lichaam) en ontstaan door wisselwerking van co-presentie, materialiteit en technologie (bijv. mobiel telefoongebruik) (Bissell, 2010, p. 272). Een affectie heeft betrekking op de emotionele beïnvloeding die ontmoetingen met

anderen teweegbrengen, waarbij atmosfeer wilt zeggen dat het iets is wat tijdelijk in ruimtes aanwezig is en door co-presentie van treinpassagiers gevormd wordt (Conradson & Latham, 2007, p. 238).

Hoewel studies erop gehint hebben dat zintuiglijke ervaringen van affectieve atmosferen een rol spelen bij het maken van transportkeuzes (Bissell, 2010; Jensen, 2012), blijft de precieze rol van zulke belevenissen onderbelicht. Alhoewel Bissell (2010) affectieve atmosfeer geïntroduceerd heeft als een collectieve dimensie die treinpassagiers gemeenschappelijk vormgeven en ervaren, beschrijft hij tevens dat atmosferen verschillend ervaren worden door individuen (p. 278). De individuele, zintuiglijke ervaring van affectieve atmosferen wordt mede bepaald door typen interacties waarop bepaalde atmosferen ontstaan, met wie interactie plaatsvindt en hoe individuen (non-)verbaal anticiperen op atmosferen in publieke ruimten (Thibaud, 2015; de la Fuente & Walsh, 2021; Simpson, 2017). Om de invloed van zintuiglijke ervaringen bij het maken van auto- en treinkeuzes te bestuderen, combineert dit onderzoek op innovatieve wijze de ‘affectieve atmosfeer’ conceptuologie met klassieke interactie-theorie zoals gedefinieerd door Goffman (1963) en Lofland (1998). Gefocuste en ongefocuste interacties zijn volgens deze auteurs respectievelijk verbale, non-verbale interacties evenals het strategisch gebruik van lichaamsexpressies om interacties aan te gaan of te vermijden. Bij non-verbaal gaat het ook om ontmoetingen die ontstaan door pure co-aanwezigheid van reizigers - van belang bij het ontstaan van affectieve atmosferen in non-sociale settingen als de trein (Bissell, 2010). Deze klassieke interactie-theorieën werden recent door studies naar affectieve atmosferen in publieke ruimten aangehaald als ideale concepten om op micro-sociologisch niveau te onderzoeken hoe individuen affectieve atmosferen ervaren tijdens interacties – gekeken naar zintuiglijke beleving (de la Fuente & Walsh, 2021; de Backer, 2021).

Om te kijken welke affectieve atmosferen een rol van betekenis spelen in transportkeuze tussen auto en trein, zal de sociale historie van ontmoetingen (type interactie, overdracht van affectie en strategieën) vergeleken worden tussen automobilisten (reizigers die enkel jaarlijks de trein nemen), multimodale reizigers (reizigers die maandelijks de trein nemen) en de meer alledaagse treinreizigers (reizigers die wekelijks of dagelijks de trein nemen). Herinneringen van meegemaakte affecties en de voorstelling van de te verwachten affectieve atmosferen in de trein zouden namelijk verschillen voor groepen die met verschillende frequenties de trein nemen (Hughes et al., 2017; Dourish & Bell, 2007). De voorstelling / herinneringen van ontmoetingen kunnen een motiverende of juist belemmerende invloed hebben op auto- en treinkeuzes.

Hierbij is de volgende hoofdvraag met bijbehorende subvragen opgesteld:

In hoeverre spelen zintuiglijke ervaringen van affectieve atmosferen in de trein een rol bij het maken van transportkeuzes van treinreizigers, multimodale reizigers en automobilisten?

- 1. Welke typen interacties (ongefocust, gefocust) vinden er plaats op verschillende tijdstippen van reizen?*
- 2. Hoe dragen interacties bij aan het ontstaan van bepaalde affectieve atmosferen?*
- 3. Welke strategieën gebruiken passagiers om zich te onttrekken of open te stellen voor negatieve / positieve affectieve atmosferen?*
- 4. In hoeverre spelen ervaringen van affectieve atmosferen een rol bij transportkeuzes tussen auto en trein - gekeken naar de sociale historie van dagelijkse treinreizigers, multimodale en jaarlijkse treinreizigers (automobilisten) in de trein?*

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn 15 semi-gestructureerde diepte-interviews afgenomen met respondenten in de wijk Leidsche Rijn (Utrecht). Deze buurt is als VINEX-wijk met

een hoog percentage aan autobezit en aanwezigheid van een treinstation een geschikte case om de drie onderzoeksgroepen te werven en vergelijken (Hoekstra, 2018). Om tot een interview-protocol te komen en de trein als sociale ontmoetingsplek te kenschetsen, zijn observaties op verschillende tijdstippen uitgevoerd (treinritten tussen 7:30 - 22:00) op het traject tussen Maastricht en Amsterdam Centraal.

Theorie

Ontmoetingen versus efficiëntie: motivaties om trein of auto te kiezen

De keuze tussen auto en OV wordt gebaseerd op het opstellen van reisscenario's en -prioriteiten (Kumar & Ganguly, 2018). In (veelal kwantitatief) onderzoek naar factoren die keuzes tussen auto en OV beïnvloeden, worden sociaal-economische kenmerken als meest belangrijk geacht. Het huishoudelijk inkomen wordt als meest belangrijke factor gezien voor het nemen van de auto (De Jong & van de Riet, 2008). In de hoogtij van werkcarrière genieten 35 tot 44-jarigen een voorkeur voor de auto vanwege comfort en flexibiliteit (Tyrinopoulos & Antiniou, 2013), zelfs al wordt de auto in de algemene opinie als minder milieubewust gezien (Klinger, 2017). Outwater et al. (2003) stellen dat milieubewustzijn als significante factor geldt om het OV te verkiezen boven de auto. In het creëren van reisscenario's worden keuzes naast redenen als comfort en flexibiliteit bepaald aan de hand van toegankelijkheid van het OV, prijs van de reis, reistijd, de betrouwbaarheid van het vervoermiddel (denk aan vertraging of mogelijke files) en veiligheid (Redman et al., 2013; Roos et al., 2020). Hierbij speelt ook de aanwezigheid van parkeerruimte een rol (Tyrinopoulos & Antiniou, 2013). De huidige COVID-19 pandemie heeft een impact op de mobiliteitskeuze, omdat het risico van infectie ertoe kan leiden dat reizigers sneller ervoor kiezen om per auto van A naar B te reizen (Moslem et al., 2020). Kwantitatieve studies die de sociale dimensie meenemen in mobiliteitskeuzes stellen dat interacties in het sociale netwerk een bepalende factor zijn. De informatievoorziening die je meekrijgt van anderen is namelijk van invloed bij het opstellen van reisscenario's (Ettema et al., 2011). Interacties in het gezin behoren bijvoorbeeld hiertoe (Jensen, Sheller & Wind, 2015).

Studies die vervoermiddelen als publieke of private ruimten benaderen geven echter aan dat zintuiglijke ervaringen centraal staan in mobiliteitskeuzes (Te Brömmelstroet et al., 2017). Meer specifiek geeft Jensen (2012) aan dat naast milieu- en rationele overwegingen de zintuiglijke ervaringen van het samenreizen een rol spelen. In OV-ruimten roepen ontmoetingen met passagiers emoties op bij reizigers die bepalend kunnen zijn voor vervoerskeuzes. In deze context geeft Löfgren (2008) aan dat elk vervoermiddel (trein, vliegtuig, auto) andere emoties oproepen bij reizigers. Meer specifiek ingaande op de rol van zintuiglijke ervaringen hebben Wilson (2011) en Bissell (2010) geconcludeerd dat OV-ruimten vaak gekenmerkt worden door het oproepen van negatieve affecties, waardoor sommige reizigers de trein links laten liggen. Bissell (2010) stelt dat door 'asociaal gedrag' van anderen het OV als minder aantrekkelijke vervoersoptie gezien wordt in vergelijking met private vormen van vervoer (auto, fiets). Dit werd onderzocht met behulp van het concept 'affectieve atmosferen'. In hetzelfde licht stellen Hughes et al. (2017) dat affectieve atmosferen voor jaren bij kunnen blijven in de herinnering van treinreizen en verwachtingen scheppen over de te maken ervaringen in de toekomst. Zij suggereren dat zulke affecties op deze manier invloed hebben op de vervoerskeuze die gemaakt wordt. Zo kunnen verwachtingen om comfortabel te kunnen reizen een motiverende rol spelen om de trein te nemen. Negatieve zintuiglijke ervaringen, zoals het ervaren van angst en onveiligheid in nachtelijke atmosferen, kunnen op deze manier een belemmering vormen om de trein te nemen.

Vanuit het perspectief van automobilisten stelt Schuermans (2017) dat bestuurders in Zuid-Afrika de trein links laten liggen vanwege het vermijden van vreemdelingen. Meer specifiek heeft Bauman (2010) beweerd dat de auto hedendaags geprefereerd wordt vanwege de mogelijkheid om *personal space* te reguleren - de persoonlijke ruimte die je probeert te bewaken en controleren tegen sociale interacties met vreemdelingen. De *personal space* betreft de ruimte (tot op 1.2 meter) die je normaliter enkel beschikbaar stelt voor interacties met vrienden, familie of bekenden (Thomas, 2009). Interacties met vreemden worden in het algemeen namelijk als ‘non-optimaal’ ervaren en liever vermeden. In het OV wordt bijvoorbeeld drukte beschouwd als factor die voor stressgevende en negatieve interacties zorgt, doordat vreemdelingen onvermijdelijk in elkaars *personal space* komen. Het nemen van de auto is in deze context een manier om negatieve ontmoetingen in publieke ruimten te vermijden.

Sheller (2004) concludeerde dat preferenties voor de auto gelinkt zijn aan zintuiglijke ervaringen van het autorijden. Keuzes voor het autorijden worden niet alleen gemaakt op basis van kosten-baten analyses, maar ook gevoelens van comfort en ‘het flexibel zijn’ die door het autorijden zelf ontstaan. Hierbij gaat het bijvoorbeeld ook om obsessies met snelheid, ‘het spannende’ van autorijden, ‘je eigen ding kunnen doen’ en het afspeken van muziek. Bovendien worden zintuiglijke ervaringen gevormd door achterliggende redenen als status, maatschappelijke- en sociale acceptatie van de auto als gebruikelijk vervoermiddel.

Het ontstaan en de overdracht van affectieve atmosferen: vormen van publiek-ruimtelijke ontmoetingen

Om een vinger te krijgen achter de precieze rol van ontmoetingen borduurt dit onderzoek voort op zintuiglijke ervaringen van affectieve atmosferen in de trein. In het eerste deel van het onderzoek wordt gekeken hoe affectieve atmosferen ontstaan door publiek-ruimtelijke ontmoetingen. Affectieve atmosferen ontstaan vanuit een wisselwerking van interacties (co-aanwezigheid/vluchtige interacties/conversaties/non-verbale lichaamstaal), materialen (bijv. interieur) formele en informele regels voor gedrag en informatietechnologieën (bijv. telefoongebruik) (Wilson, 2011; Anderson, 2009; Bissell, 2010). Affectieve atmosferen zijn hierbij tijdelijke configuraties van energie die gevoelens opwekken bij passagiers (bijv. relaxte sfeer die je ervaart als studenten aan het drinken zijn in de trein, omdat het weekend is) (Conradson & Latham, 2007, p. 238). Hierbij kan het gaan om verschillende momenten bij het reizen van A naar B, zoals het binnentreden van de trein, de reis zelf of het uitzoeken van een zitplaats. Bissell (2010) beschrijft in zijn studie hoe affectieve atmosferen tijdelijke omgevingen zijn die als collectief ontstaan, gedeeld en gevoeld worden. Affecties beïnvloeden individuen emotioneel vanuit deze omgeving (bijv. de atmosfeer die door vertraging ontstaat, wanneer reizigers in de coupé gezamenlijk geïrriteerd raken en elkaar hierbij ‘aansteken’). Affectieve atmosferen hoeven echter niet altijd als collectief ervaren en geproduceerd te worden, omdat meerdere atmosferen zich tegelijkertijd voor kunnen doen, gelaagd zijn en individuen atmosferen verschillend ervaren (Anderson & Ash, 2015; Simpson, 2017). Affectieve atmosfeer kan ook ontstaan tijdens ontmoetingen tussen twee individuen – naar voorbeeld van Simpson (2017). In zijn onderzoek naar zintuiglijke ervaringen tijdens het fietsen benadrukt hij hoe affecties ontstaan door een co-productie van infrastructuur en ontmoetingen met andere vervoersgebruikers. Gespannen atmosfeer tussen wandelaars en fietsers werd hierbij bijvoorbeeld overgebracht door gefrustreerde blikken (ibid., p. 435), waarbij zulke atmosferen binnen seconden ontstaan en weer verdwijnen (Duffy & Waitt, 2013).

Dit onderzoek focust zich, net als Simpson (2017), op individuele zintuiglijke ervaringen van affectieve atmosferen die ansich niet als collectief ervaren hoeven te worden. Om in te zoomen op het niveau van ontstaan en zintuiglijk waarnemen van affectieve atmosferen, past dit onderzoek klassieke interactie-

theorie van Goffman (1963) en Lofland (1998) toe. (On)gefocuste interacties en co-presentie werden door recente literatuur aangehaald als geschikte micro-sociologische concepten om alledaagse situaties te onderscheiden naar affectieve waarden (De la Fuente & Walsh, 2021; Thibaud, 2015), alsmede om sociale relaties tussen treinreizigers te bestuderen (van Melik & van de Schraaf, 2020). ‘Gefocust’ betekent dat twee individuen samenwerken of coördineren om communicatie te verwezenlijken - ook wel face-to-face- of verbale communicatie. We spreken van ‘ongefocust’, wanneer individuen vluchtige interacties hebben. Dit kan voortkomen uit expressie met lichaamstaal of oogcontacten. Denk ook aan kortstondige uitwisselingen als elkaar groeten en knikken. De co-presentie betreft het bewustzijn van anderen door ze te zien, voelen of horen.

De conceptuologie maakt het niet alleen mogelijk om in te zoomen op zintuiglijke ervaring van affectie, maar ook om interacties te interpreteren. Interacties kunnen namelijk een strategische functie hebben voor individuen door verbaal of non-verbaal te anticiperen op bepaalde affecties. Hierbij gaat het in dit onderzoek met name om *civil inattention* en *situational withdrawal*. *Civil inattention* betekent het vluchtig erkennen van vreemden via oogcontact om gefocuste interacties te vermijden. Dit geldt als strategie om *personal space* te behouden en reguleren voor non-optimale interacties (Goffman, 1963). *Situational withdrawals* zijn defensieve strategieën om je *personal space* te behouden (Thomas, 2009). Denk aan lichamelijke expressies met oogcontact of het opzettelijk lezen van een boek, mobiel telefoongebruik en/of het opzetten van een koptelefoon om gefocuste interacties met vreemden te vermijden (van Melik & van de Schraaf, 2020; Bull, 2005; Pinchot & Rosa, 2010). Zulke activiteiten geven, al dan niet (on)bewust, een signaal af dat interacties niet gewenst zijn (Kim, 2012).

In de volgende sub-secties worden affectieve atmosferen besproken, waarvan de zintuiglijke ervaring mogelijk van invloed kan zijn op auto- en treinkeuzes. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen atmosferen die ontstaan door interacties met vreemdelingen, *familiar strangers* en bekenden in private sfeer.

Atmosferen door interacties met vreemdelingen

De uitkomst van een literatuurstudie laat zien dat (collectieve) atmosferen in de trein veelal ontstaan door co-presentie en ongefocuste interacties met vreemden (van Melik & van de Schraaf, 2020; Clayton, Jain & Parkhurst, 2016; Jensen, 2012). Reizigers proberen gefocuste interacties met vreemdelingen doorgaans te vermijden. Individuen in publieke ruimtes hebben namelijk de neiging om zich terug te trekken in private bubbels om hun *personal space* te beschermen (Van de Schraaf, 2018).

Co-presenties van reizigers die in private sfeer reizen – gekenmerkt door een afwezigheid van (on)gefocuste interacties tussen passagiers – kunnen zorgen voor harmonieuze ervaringen van ‘het samen reizen’. Zulke atmosferen kunnen zintuiglijke ervaringen van comfort oproepen bij individuen en motiverend werken om de trein vaker te nemen (Hughes et al., 2017). Denk aan collectieve atmosferen van werkende medepassagiers, waarbij co-presentie bijdraagt aan positieve affecties om zelf ook geconcentreerd aan de slag te gaan (Bissell, 2010).

Het ongemoeid reizen in private sferen wordt in dit onderzoek ook wel als de ‘ordinaire atmosfeer’ in de trein benaderd. Deze atmosferen verschillen per tijdstip, zoals een rustige werksfeer in de ochtend en angstig stille sfeer tijdens avond- of nachtreizen. Stille in de ochtend kan zorgen voor zintuiglijke ervaringen van comfort, terwijl stilte en leegte in de avond leidt tot affectieve atmosferen van paniek en angst. Zulke ervaringen kunnen ervoor zorgen dat de trein vermeden wordt. In dit soort situaties kan het zijn dat individuen juist in elkaars buurt gaan zitten om voor veiligheid te zorgen door het vormen

van sociale controle (Hughes et al., 2017). Atmosferen worden overigens ook verschillend ervaren door mannen en vrouwen; vrouwen voelen doorgaans meer kwetsbaarheid en angsten in publieke ruimten. Deze angst neemt in de nacht toe naarmate treincoupés leger zijn (Yavuz & Welch, 2010).

Elk individu bepaalt aan de hand van de ordinaire sfeer in de coupé welke interacties acceptabel of onacceptabel zijn (Bissell, 2010). Hierbij spelen percepties van (in)formele gedragsregels een rol – de regels waartoe passagiers zich dienen te gedragen volgens individuen (bijv. het stil zijn als ‘formele regel’ in stiltecoupé of het vinden dat je geen fastfood eten mag eten als ‘informele regel’) (Wilson, 2011). Formele regels zijn de regels die opgesteld zijn door de NS. De literatuur stelt dat waargenomen, (in)formele regelbrekende interacties vanuit vreemdelingen voor negatieve affectieve atmosferen kunnen zorgen (Wilson, 2011; van Melik & van de Schraaf, 2020). Vluchtige interacties, gefocuste interacties of co-aanwezigheid van vreemdelingen kunnen hierbij zorgen voor het ervaren van negatieve affecties (stress, discomfort, frustraties, gevoelens van onveiligheid, paniek) (Lofland, 1998; Thomas, 2009; Outwater et al., 2003). Enkel de nabijheid van vreemdelingen kan al zulke affecties oproepen. De aanwezige drukte speelt hierbij een rol in het kunnen beschermen of verliezen van *personal space*; drukte werd in de literatuur al vaker beschreven als factor waardoor de auto geprefereerd wordt in plaats van openbaar vervoer (Thomas, 2009; van de Schraaf, 2018). Ongewenste co-presenties kunnen geluiden betreffen zoals smakken tijdens eten en/of het telefoneren of praten van andere passagiers (Bissell, 2010).

Op basis van literatuur wordt verwacht dat negatieve affecties door inbreuk op *personal space* ervoor kunnen zorgen dat automobilisten de trein vermijden (Schuermans, 2017; Butler & Hanam, 2014; Henderson, 2006; Clayton, Jain & Parkhurst, 2016; Wener & Evans, 2007). Hierbij is het ook van belang om te kijken naar de activiteit die uitgevoerd wordt of men wilt uitvoeren in relatie tot het reisdoel (recreatief of woon-werkverkeer). Het treinreizen wordt ook wel gezien als een functionele tijd om nuttig te kunnen besteden (Holley et al., 2008; Jain & Lyons, 2008; Clayton et al., 2016). Zo kan reistijd als verlengstuk dienen voor het uitvoeren van werk-gerelateerde activiteiten (Lyons et al., 2008), ontspanning (Jain & Lyons, 2008) of het onderhouden van sociaal gezinsleven (Jensen et al., 2015).

De (on)mogelijkheid om je af te zonderen van negatieve affecties of interacties is afhankelijk van de mogelijkheid om *situational withdrawals* op te zetten (Thomas, 2009; Soenen, 2006). Ook lichamelijke expressies kunnen hiertoe bijdragen, zoals het minimaliseren van oog- en lichamenlijk contact (Lofland, 1998). Deze kunnen ook tot vormen van *civil inattention* gerekend worden (Goffman, 1963). Lichamelijke expressies kunnen als tactiek gebruikt worden om ervoor te zorgen dat individuen stoppen met interrupterende geluiden, waarna ordinaire atmosferen weer terugkeren. Indien interrupties lang genoeg duren kan het ook tot verbale confrontaties komen om passagiers op gedrag te wijzen (Hughes et al., 2017).

Ook de uitvoering van reisactiviteiten kan tot strategieën behoren. Telefoongebruik kan uitgevoerd worden om druk bezig te lijken en op die manier gefocuste interacties met vreemdelingen te ontlopen (Kim, 2012). Ook het creëren van een eigen audiobubbel (in combinatie met (kop)telefoons, laptops of MP3-spelers) kan een vorm van *situational withdrawal* zijn. Let hierbij op dat zulke activiteiten niet per definitie toe te schrijven zijn aan bewuste vormen van strategieën om interacties te ontwijken.

Tot strategie om verstorende interacties te ontwijken behoort ook het gebruik van het interieur. Individuen kiezen hun zitplaats om contact met vreemdelingen te minimaliseren (Tonnelat & Kornblum, 2017; Koefoed et al., 2017). Daartoe kan ook het toe-eigenen van lege stoelen behoren door het plaatsen van bagage, de keuze voor bepaalde coupés (denk aan eerste klas of stiltecoupés), je jas op

een stoel neer te leggen of je been wijd strekken (Kim, 2012, pp. 274-275; Van de Schraaf, 2018). De capaciteit om strategieën uit te kunnen oefenen is van belang bij de zintuiglijke ervaring van negatieve affecties. Ervaringen van ongestoord en productief reizen kunnen in de regel motiverend werken om de trein vaker te nemen.

Vanuit de literatuur wordt gesuggereerd dat reizigers die plezierige, spontane gefocuste interacties met vreemden hebben hun reis positiever beoordelen dan reizigers die geen interacties hebben (Epley & Schroeder, 2014). Gezien dit feit wordt gekeken in hoeverre gefocuste interacties voor negatieve en positieve affecties zorgen en in hoeverre deze een belemmerende of motiverende werking hebben. Ook plezierige co-presenties kunnen voorkomen, zoals het ‘genieten’ van gesprekken van andere reizigers (Bissell, 2010). Er wordt verwacht dat interacties met vreemden als plezieriger en ‘normaler’ bevonden tijdens recreatieve reizen (Lyons, Jain & Weir, 2016), daar men een andere gemoedstoestand heeft in vergelijking met woon-werkritten. Ook het tijdstip is hierbij van belang (Wilson, 2011). Korte, vluchtige interacties zoals elkaar begroeten, glimlachen en knikken kunnen ook voor positieve affecties zorgen (Sherer, 1974). Verwacht wordt echter dat zulke interacties té kort blijven in de herinnering van treinreizigers en een kleine rol van betekenis spelen.

Atmosferen door interacties met ‘familiar strangers’

Alhoewel verwacht wordt dat interacties binnen het publieke domein het meest dominant zijn, kunnen ook affectieve atmosferen vanuit het parochiale interactie-domein ontstaan (De Backer, 2021; Soenen, 2006; Van Melik & van de Schraaf, 2020). Dit is het domein waarbinnen gefocuste interacties met *familiar strangers* plaatsvinden (Lofland, 1998, p. 10). *Familiar strangers* betreffen individuen waarmee je geen sterke band hebt - zoals vrienden of familie - en zich tevens niet als ‘volledig vreemd’ aanvoelen (Paulos & Goodman, 2004). Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om treinreizigers die je vaker ziet op dezelfde treintrajecten en zich aanvoelen als bekenden. Gekeken wordt in hoeverre gefocuste interacties met *familiar strangers* ontstaan in de trein en de invloed die het heeft binnen vervoerskeuzes.

Atmosferen door interacties binnen het private interactie-domein

Treinvervoer kan als plek dienen om je sociale leven – gezin of vriendenkringen - te onderhouden (Jain & Lyons, 2008; Jensen, 2012; Jensen et al., 2015). Private kringen in de trein zouden als strategieën van *situational withdrawal* gezien kunnen worden om je te ontdoen van negatieve affecties vanuit het publieke interactie-domein. Gedurende gefocuste interacties in private sferen ben je namelijk minder geconcentreerd op vreemden in de trein (Van de Schraaf, 2018).

Op basis van de literatuur ben je in gemeenschappen binnen het private domein – gefocuste interacties met bekenden (bijv. vrienden of familie) – minder blootgesteld aan affecties vanuit het publieke interactie-domein (van de Schraaf, 2018). Het ‘samen reizen’ met bekenden zou als motivatie kunnen gelden die treinkeuzes bevorderen, temeer daar onderling ontspannen sferen en affecties ervaren worden. Hierbij kan het ook gaan om het reizen met het gezin en het opzetten van mobiele kantoren met groepjes collega’s (Holley et al., 2008; Jensen et al., 2015).

De rol van zintuiglijke ervaringen binnen auto- en treinkeuzes: een vergelijking in sociale historie van ontmoetingen, reisdoelen & - activiteiten en ritme

Alhoewel atmosferen binnen seconden kunnen ontstaan en verdwijnen, kunnen zintuiglijke ervaringen voor jaren blijven in de herinnering van reizigers (Duffy & Waitt, 2013). Sommige ervaringen

worden binnen fracties weer vergeten, waarbij andere bij kunnen blijven en verwachtingen scheppen over ervaringen die je denkt te maken in toekomstige treinreizen (Hughes et al., 2017). Om te kijken welke ervaren atmosferen (of de te verwachten atmosferen) een rol spelen in het kiezen tussen auto of trein, wordt in dit onderzoek gekeken naar drie categorieën reizigers: 1) automobilisten die enkel op jaarlijkse basis de trein nemen 2) multimodale reizigers die maandelijks de trein nemen en 3) alledaagse treinreizigers die wekelijks of dagelijks de trein nemen. In de vergelijking tussen de groepen wordt bekeken hoe bepaalde affectieve atmosferen verschillen in hun impact op auto- en treinkeuzes. Welke ontmoetingen in de trein hebben ertoe geleid dat automobilisten de trein links laten liggen, daar waar deze voor treinreizigers of multimodale reizigers een kleinere rol van betekenis speelde? Welke zintuiglijke ervaringen spelen een hoofdzakelijke rol van betekenis of werken motiverend of belemmerend naast de invloed efficiëntie-redenen (tijd, geld, gemak) bij transportkeuzes?

Hierbij wordt gekeken naar de sociale historie van ontmoetingen, omdat de sociale historie van invloed is op hoe / welke atmosferen worden ervaren of verwacht worden (Hughes et al., 2017). Op basis van de sociale historie (frequentie, tijdstippen van reizen en het soort reis; woon-werk, recreatief) en vergelijking tussen drie groepen wordt bekeken waarom bepaalde ontmoetingen wel of geen rol spelen in het nemen of mijden van de trein (Wilson, 2011). Het (niet-)dagelijks gebruiken van een bepaalde mobiliteit zorgt ervoor dat passagiers een bepaalde betekenisgeving van affectieve atmosferen hebben (gebaseerd op Dourish & Bell, 2007). Deze is mede afhankelijk van ritmen en routines. Ritmen zorgen voor een bepaalde mate van consistentie en capaciteit om met affecties om te gaan (Hughes et al., 2017). De invloed van ritme en frequentie op het ervaren van ontmoetingen wordt in dit onderzoek bepaald aan de hand van strategieën. In de interviews wordt tevens gekeken hoe ontmoetingen zich verhouden tot andere motieven die van invloed zijn op auto- en treinkeuzes (bijv. economische redenen, milieuoverwegingen) (Tyrinopoulos & Antiniou, 2013; Outwater et al., 2003).

Methode

Onderzoekspopulatie en respondentenwerving

De respondentenwerving voor interviews heeft plaatsgevonden door deur-aan-deur langs te gaan en te werven op-en-nabij Station Leidsche Rijn. De wijk Leidsche Rijn (Utrecht) is gekozen als case, omdat het een Vinex-wijk betreft waar volgens mediaberichten veel forenzen met autobezit wonen (92 procent) en zich tevens een treinstation bevindt (Hoekstra, 2018). Deze statistiek verhoogt de kans op het vinden van multimodale reizigers die maandelijks afwisselen de trein en auto, evenals *hardcore* automobilisten en treinreizigers. Automobilisten betreffen de groep die slechts enkele keren per jaar de trein nemen, waarbij treinreizigers gedefinieerd worden als groep die dagelijks of wekelijks de trein nemen.

Het traject Maastricht – Amsterdam was gekozen ter observatie. De lengte van het traject is geschikt om reizigers met verschillende reisdoelen (recreatief of woon-werk) en - activiteiten waar te nemen. Dit zijn factoren die van invloed zijn op het ontstaan of wegblijven van bepaalde ontmoetingen (Lyons et al., 2007; van de Schraaf, 2018; Hughes et al., 2017).

Verantwoording voor de dataverzameling

De data werd verzameld door een variëteit aan kwalitatieve onderzoeksmethoden – etnografieën en -methodologieën met focus op onderzoek in mobiliteitsomgevingen. Dit zijn zogenoemde *mobile*

ethnographies (Novoa, 2015). Als eerste stap in het veldwerk werd klassiek participierend observeren toegepast in de ruimtelijke context van mobiliteit. Op een beschrijvende manier werden (on)gefocuste interacties verkend die plaatsvinden tijdens het reizen, gesitueerd binnen de materiële en sociale setting van de trein (gebaseerd op Hennink et al., 2020). Hierbij werd gekeken naar 1) zitplaatskeuzes 2) plaatsing van bagage 3) reizigers-samenstelling (alleen of samen) 5) verbale interacties en 6) non-verbale interacties door oogcontacten. In het kader van interacties - of het ontbreken ervan - werd ook gekeken welke reisactiviteiten reizigers uitvoeren. Atmosferen kunnen in de regel niet geobserveerd worden, maar wel geschetst en verkend aan de hand van 1) de reisactiviteiten in de trein 2) drukte qua aantallen in de trein en 3) geluidsniveau. Om een volledige treincoupé te simuleren, is ervoor gekozen om per traject tegelijkertijd één vierzitter en één tweezitter te observeren (zie observatie-protocol in Bijlage I). In totaal werden 20 pure treinreis uren (exclusief overstaptijden) gemaakt op verschillende tijdstippen. Omgerekend waren dit in totaal 49 trajecten (tussen twee stations, bijv. Roermond-Weert en Weert-Eindhoven) tussen Amsterdam Centraal en Maastricht met 86 geobserveerde treinreizigers.

In het kader van het doel van observaties werd gestructureerde observatie toegepast, waarbij met behulp van observatieformulieren vooraf vastgelegd werd waarop gelet ging worden (Mulhall, 2003, p. 306). Naar het concept ‘gestructureerd observeren’ werd getracht om op een zo objectief mogelijke manier interacties vast te leggen – zonder (teveel) interpretatie te ontlenen (Mulhall, 2003, p. 307). Veldwerk notities waren beschrijvend naar voorbeeld van een *thick description* (Geertz, 1973); een zo rijk en gedetailleerd mogelijke beschrijving, zodat lezers zich zo goed mogelijk in kunnen beelden in de situatie. Bij participierend observeren neem je deel aan ‘het leven’ van de onderzoeksgroep om op deze manier te leren over de dagelijkse activiteit van het treinreizen (ibid., p. 179). Om zo onopvallend mogelijk te blijven en de natuurlijke setting zo min mogelijk te beïnvloeden, werden aantekeningen met behulp van elektronische apparatuur gemaakt (laptop/mobiele telefoon/tablet) en werd een jas en koptelefoon (zonder muziek) gedragen (Hennink et al., 2020, p. 193). Daar respondenten niet wetende waren van deelname aan het onderzoek, zijn observaties zonder persoonsgegevens en anoniem opgeschreven. De data is in het resultatenhoofdstuk tevens ‘onpersoonlijk’ gebruikt voor de gegevens te kwantificeren.

Bijkomend voordeel van het gebruik van observatie in combinatie met interviews is het verkrijgen van inzichten in ontmoetingen die niet door geïnterviewden zelf benoemd werden (en vice-versa). Er kon in de data-analyse discrepantie waargenomen worden tussen gedachten en waargenomen acties. Waar observaties enkel het doel hadden om (on)gefocuste ontmoetingen en atmosferen te verkennen en beschrijven, dienden interviews ertoe om interpretaties en gevoelens erachter te ontlenen (gebaseerd op Hennink et al., 2020). Analyses van de observatie-data werden dan ook meegenomen in het opstellen van interview-protocols en doorvraagtechnieken door te vragen ‘Heeft u weleens meegemaakt dat...?’ Om te voorkomen dat niet-geobserveerde situaties gemist werden in interviews, werden tevens open vragen gesteld. Daarnaast werd gevraagd naar zitplaatskeuze, reisactiviteiten, strategieën, gevoelens die opgeroepen werden door aan- of afwezigheid van interacties, het tijdstip van interactie, hoe coupés ervaren werden tijdens interacties (drukke, wat andere passagiers deden) en in hoeverre zulke affecties een motiverende of belemmerende rol speelden in het nemen of vermijden van de trein (zie interview-protocol in Bijlage II). In totaal werden 15 semi-gestructureerde diepte-interviews afgenomen met dagelijks / wekelijkse treinreizigers (5x), maandelijkse treinreizigers (ofwel: de multimodale reizigers) (5x) en jaarlijkse treinreizigers (ofwel: automobilisten) (5x).

Data-analyse

Zowel notities van observaties als interview-data werden gecodeerd middels nVivo. De observatieresultaten werden tevens gekwantificeerd om een sociaal-ruimtelijke kenschetsing van de trein als publieke ruimte te maken: 1) hoe vaak druk en niet druk 2) stil en niet stil 3) aantal keer bagage op aangrenzende stoelen en 4) de aantallen van reisactiviteiten. Deze sociaal-ruimtelijke kenschetsing werd aangevuld en ondersteund door een data-triangulatie van observatie- en interview-data; het convergeren van beide databronnen om tot een algehele omschrijving van de sociale setting van de trein te komen (gebaseerd op Mathison, 1988, p. 17). Hierbij werd ook gekeken naar discrepanties tussen waargenomen vormen van interactie en benoemde interacties in interviews.

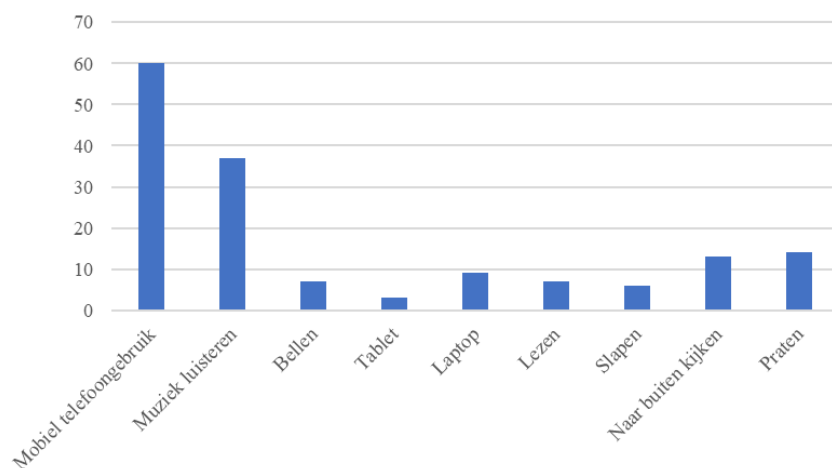
De sociale historie in de trein en impact op auto- en treinkeuzes werd geanalyseerd door codes over (on)gefocuste interacties, affecties, strategieën en de motiverende / belemmerende impact op auto- en/of treinkeuzes te vergelijken tussen treinreizigers, automobilisten en multimodale reizigers.

Resultaten

De atmosfeer in de treincoupé als publieke ruimte: ‘ongemoeid’ reizen in private sferen

De observatie- en interview-data bevestigen dat de trein primair benaderd dient te worden als plek waar met name individuele bezigheden uitgeoefend worden. Zoals Jain & Lyons (2008) al eerder hebben laten zien dienen activiteiten het vaakst als verlengstuk van private sfeer om werk uit te oefenen, te relaxen of ‘me-time’ te hebben – al dan niet plaatsvindend in eigen private muziek-bubbel (Bull, 2005). De observatieresultaten geven dan ook aan dat telefoongebruik - het vaakst waargenomen in combinatie met een koptelefoon – de meest dominante reisactiviteit vormt.

Figuur 1 Reisactiviteiten in de trein op basis van 86 waargenomen treinreizigers



Bron: eigen onderzoek.

Respondenten gaven aan dat ‘het heerlijk is om in de trein te zitten en ongedwongen niks te doen... om te genieten’ (Interview 2 met maandelijkse treinreizigster, februari 2022). Ook als plek om werk uit te voeren werd de trein genomen. Met name in de ochtend werden ‘mobiele kantoren’ waargenomen. Uit een quote van een dagelijkse treinreiziger blijkt dat de gemiddelde ‘ordinaire’ sfeer in de coupé

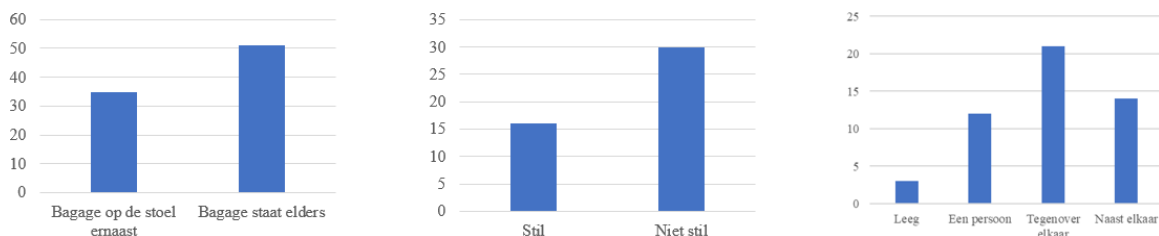
overwegend ontstaat en ervaren wordt als een groep reizigers die ‘hun eigen ding doen’ en *personal space* bewaken - zoals eerder beschreven door Hughes et al. (2017) en Thomas (2009):

“Mensen zijn de hele tijd bezig zijn met afstand houden. En dan heb ik het niet over Covid-19 gerelateerde afstand. Een idee van, ik ben hier alleen en ben op weg en ga met niemand in contact, doe m’n ding. Alsof iedereen zijn eigen hokje moet bewaken.” (Interview 2 met dagelijkse treinreiziger, interview februari 2022)

Andere respondenten ervaren het treinreizen als eenzelfde, daar individuele activiteiten (zoals mobiele telefoon, gebruik van oortjes en/of laptop) naast puur gemakkelijke doeleinden uitgevoerd worden om een ‘signaal’ af te geven dat verbaal contact niet wenselijk is (zie bijv. Interviews 5 en 14 met jaarlijkse treinreizigster en maandelijkse treinreiziger) (Kim, 2012). Activiteiten worden ook strategisch uitgevoerd (bijv. naar buiten kijken of muziek luisteren) (zie Interview 13 met dagelijkse treinreizigster, februari 2022) wanneer verbale contacten vermeden proberen te worden, en kunnen soms als vormen van *situational withdrawal* (Gottman, 1963) geïnterpreteerd worden. Een jaarlijkse treinreizigster verklaarde: *“Ik kijk niet in de trein van ‘hey gezellig’ zodat ik contact kan maken.”* Telefoongebruik, muziek luisteren en naar buiten kijken werden als activiteit uitgevoerd met als reden *“...om niet in contact te komen met mensen zomaar.”* (Interview 6 met jaarlijkse treinreizigster, februari 2022).

De geobserveerde zitplaatskeuze en bagage-plaatsing (zie figuur 2a en c) van passagiers weerspiegelt doorgaans de behoefte van passagiers om in private sfeer te reizen en *personal space* te behouden (Wilson, 2011; Tonnelat & Kornblum, 2017). Observaties laten zien dat zitplaatsen met name uitgekozen worden daar waar nog niemand zit. Als reden gaven respondenten het vaakste aan dat stoelen uitgekozen worden ‘waar het rustig is om een reisactiviteit ‘ongemoeid’ uit te kunnen voeren’

Figuur 2 a) aantal keren bagage op aangrenzende stoel b) aantal stille en niet-stille coupés c) verschillend waargenomen samenstellingen van vierzitzjes (naar aantal reizigers) om drukte te indiceren



Bron: eigen onderzoek.

(zie bijv. Interview 3 met jaarlijkse treinreizigster, februari 2022), maar ook om bewust interacties te vermijden (zie bijv. Interview 6 met jaarlijkse treinreizigster; 9 met wekelijkse treinreiziger). Tevens geven respondenten aan dat bagage over het algemeen - al dan niet onbewust - neergezet wordt als tactiek om *personal space* te beschermen. Dit is deels overeenkomend met ander onderzoek (Lofland, 1973; Watts, 2008; Kim, 2012; Koefoed et al., 2017), alhoewel respondenten erop wijzen dat deze ‘gedragsregel’ verdwijnt bij het ontstaan van drukte. In dat geval wordt plaatsing van bagage op stoelen gezien als sociaal gedrag. Een respondent op de vraag waarom ze haar bagage naast zich neerzet op de stoel:

“Dat er niemand naast je komt zitten. Dat ze dan toch eerder de stoelen uitkiezen waar geen tas ligt, dat zou ik ook doen als ik de treincoupé instap. Dat zou ik ook doen, en eerder op een plek zitten waar niemand een tas naast zich heeft.” (Interview 7 met wekelijkse treinreiziger, februari 2022)

“Als het druk is op schoot of op de grond, want dan moeten anderen ook ergens kunnen zitten. Als er genoeg plek is, denk ik, ga maar ergens anders dan naast me zitten. Als dat er niet is, dan heb ik zoiets van kom naast me zitten” (Interview 10 met maandelijksse treinreiziger, februari 2022)

Net als andere onderzoeken wijzen observaties uit dat gefocuste interacties incidenteel zijn (zie bijv. Bissell, 2010; Wilson, 2011; Koefoed et al., 2017). Conversaties vonden volgens observaties met name plaats tussen bekenden (Jensen, 2012). De activiteit die als ‘praten’ omschreven kan worden (figuur 1), vond ten alle tijden plaats tussen bekenden in vierzitters. Waargenomen verbale interacties tussen vreemden komen dan ook het vaakst voor als ongefocust of vluchtig gefocuste interacties, zoals het vragen voor wegzetten van bagage, groeten of transacties bij het voor laten gaan van passagiers tijdens het uitstappen. Ontmoetingen komen het vaakst voor als non-verbaal, zoals oogcontacten en het horen van geluiden die andere passagiers maken. Het ‘vluchtig’ kijken naar elkaar kwam in de observaties naarboven als dominante vorm van ontmoetingen (Observaties eigen onderzoek, februari 2022). Interviews geven aan dat zulke vluchtige contacten als vormen gelden van algemene beleefdheden evenals *civil inattention* - zoals Van Melik & van de Schraaf (2020) en Wilson (2011) al eerder ontdekt hadden. Zulke interacties gelden soms als het strategisch erkennen van vreemden in publieke ruimten om op die manier elkaars *personal space* te respecteren en beschermen. Een respondent over de rol van groeten, knikken en elkaar aankijken:

“Elke keer als je dan ging zitten, dan geef je wel een knikje, ‘goedemiddag’ of ‘goedendag’. Gewoon de normale manier. Ook als je iemand passeert op straat, dat je gewoon een knikje geeft en erkenning geeft dat die persoon daar zit... Lekker zitten, knikje of gedag zeggen, en dan gaat je dag uhh, je reis gewoon in... Als ik dan druk ben (geen contact wil), doe ik oortjes in als universeel gebaar van niet storen.” (Interview 5 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

De preferentie voor atmosferen om ongemoeid te kunnen reizen wilt niet zeggen dat de trein een plek is waar socialiteit tussen passagiers ‘ontbreekt’ - zoals Van Melik & Van de Schraaf (2020) en Bissell (2010) stellen. Ondanks de behoefte voor sferen van ‘ongemoeid reizen’ geven respondenten aan zich min of meer bewust te zijn van het ‘samen reizen’, omdat vreemden zich onvermijdelijk in elkaars *personal space* bevinden. Affecties worden immers overgedragen en gevoeld door een opzichzelfstaande co-presentie van passagiers, die tevens als vorm van ontmoeting gezien kan worden (Bissell, 2010). Een respondent over het bemerken van het ‘samen reizen’:

“Als je in de trein reist, kan je niet echt spreken van je space. Je mag hopen dat je wat ruimte hebt. Maar puntje bij paaltje: je hebt een ticket van A naar B. Persoonlijke space mag je niet verwachten.” (Interview 5 met Jaarlijkse treinreiziger, februari, 2022)

Hierbij volgen de onderzoeksresultaten de bevinding van Wilson (2011) dat affectieve atmosferen verschillen op tijdstippen en verschillende dagen (weekend en doordeweeks). Interviews laten zien dat dit komt omdat samenstellingen (lees: co-aanwezigheden) bestaan uit reizigers met verschillende doelen en gemoedstoestanden op verschillende tijdstippen. Een maandelijksse treinreiziger over de sfeer op een doordeweekse ochtend:

“Over het algemeen, ja... ‘s ochtends zijn mensen altijd met zichzelf bezig, zitten te balen dat ze naar werk moeten. Dan kan het heel druk zijn, dat je automatisch, dat mensen op hun plaats zitten en denken ‘dit is mijn stekkie’...” (Interview 1 met maandelijkse treinreiziger, februari 2022)

Een dagelijkse treinreiziger hierover:

*“(Contacten vinden plaats) in de middag, soms in de avond, maar zeker niet in de ochtend...”
... “Als ik werk doe ik meestal niks, want dan probeer ik mijn hoofd leeg te houden.” (Interview 3 met dagelijkse treinreiziger, februari 2022)*

Observaties ondersteunen bovengenoemde citaten, daar in de ochtend vaker stille coupés waargenomen werden dan in de middag. De stille coupés – coupés zonder enkel geluid van passagiers – werden daarnaast in de avond waargenomen (zie figuur 2b). Daarnaast speelt de drukte op verschillende momenten van de dag een rol, zoals het citaat van de maandelijkse treinreiziger laat zien. Hoe drukker het is, hoe meer reizigers in het verweer komen om persoonlijke ruimte te beschermen en zich onttrekken aan enige vorm van (on)gefocuste interacties. Logischerwijs werden de meest drukke momenten (wanneer vreemden naast elkaar zitten, zie figuur 2c) waargenomen tijdens de ochtend- en avondspitsuren.

Onverwachte (on)gefocuste interacties tijdens middagen, weekenden en recreatieve reizen

In de ochtend en avond ontstaan affectieve atmosferen met name door ontmoetingen via co-presentie van reizigers. In tegenstelling tot geobserveerde passagiers geven interview-respondenten namelijk aan spontane, incidentele gefocuste interacties ervaren te hebben met vreemdelingen. Respondenten gaven dan ook aan dat deze interacties met name plaatsvonden in middagen / weekenden, wanneer medereizigers voor plezier onderweg zijn en energie hebben om conversaties aan te gaan. Dit onderzoek laat zien dat affectieve atmosferen in de middag bevorderend zijn voor het ontstaan van verbale contacten. Niet alleen worden conversaties meer gewaardeerd in de middag of tijdens recreatieve reizen, zoals Van Melik & van de Schraaf (2020) en Lyons, Jain & Weir (2016) stelden, maar laat dit onderzoek tevens zien dat ze gestimuleerd worden door de ‘ordinaire’ sfeer die heerst in de coupé. Er zijn ‘s middags meer andere pratenden waarop ‘ingehaakt’ kan worden (Observaties eigen onderzoek, februari 2022). Respondenten gaven immers aan dat groepjes pratenden als instap gelden om interacties met vreemden aan te gaan (zie bijv. Interview met jaarlijkse treinreiziger 8). Ook zijn coupés in de middag of weekenden doorgaans minder druk. Hierdoor ontstaat fysiek en mentaal ruimte om conversationele gefocuste interacties aan te gaan. Maandelijkse reizigers (nr. 4 en 12) geven aan dat ze op zulke momenten en coupés voor recreatieve reizen strategieën loslaten en zich zelfs (bewust) openstellen voor interacties. Een maandelijkse reiziger over een voorbeeld van een conversatie met een vreemdeling:

“Ik heb bewust gelegenheid gegeven voor die interactie...Op dat moment niet super bewust, maar wel onbewust bewust. Wel een open blik, dat ik niet mijn telefoon pakte om me af te sluiten.” (Interview 12 met maandelijkse reiziger, februari 2022)

Situationeel werden ook verbale contacten met *familiar strangers* gerapporteerd door geïnterviewden. Zulke contacten ontstaan bijvoorbeeld bij sferen van recreatieve reizen waarbij meerdere reizigers hetzelfde reisdoel en bestemming delen. Het plaatsvinden van festivals of voetbalwedstrijden werden hierbij genoemd (zie Interview 14 met maandelijkse reiziger, februari 2022). In tegenstelling tot Van Melik & van de Schraaf (2020) - overeenkomstig met Soenen (2006) - geeft dit onderzoek aan dat sporadisch langdurige relaties tussen treinpassagiers of *familiar strangers* tot stand komen. Dit kan

gebeuren wanneer men vaak met dezelfde passagiers op hetzelfde traject reist (zie Interview 13 met wekelijkse treinreiziger en Interview 4 met maandelijksse treinreiziger, februari 2022).

De nabijheid van vreemdelingen en impact op trein- en autokeuzes: motiverende en belemmerende affectieve atmosferen

Een eerste analyse van de interview-resultaten laat zien dat economische en efficiëntie-redenen de hoofdzakelijke overwegingen vormen bij het maken van auto en treinkeuzes. Op de vraag in hoeverre ontmoetingen een rol spelen in het maken van vervoerskeuzes antwoordden respondenten overwegend met een reisscenario waarbij gemak, kosten, bereikbaarheid en flexibiliteit prioriteiten vormen om de auto of trein te nemen - zoals andere auteurs ook aangeven (Kumar & Ganguly, 2018; Redman et al., 2013; Tyrinopoulos & Antiniou, 2013). Respondenten gaven aan op de vraag in hoeverre ontmoetingen een rol spelen:

“Dat (de rol van ontmoetingen) is moeilijk te zeggen. Het belangrijkste is het weten van de totale reis, het gemak. Als ik er makkelijker kom met de auto, en ik heb bepaalde klanten... Of is niet te doen, dan neem ik de auto. Sta ik ook in de file? Dat is de eerste overweging.” (Interview 1 met maandelijksse treinreiziger, februari 2022)

“Meer de treintijden. Ik vind het best prijzig, het OV. Met de auto ook prijzig. Maar ik vind het makkelijk dat ik de auto kan pakken wanneer ik dat wil. Dan hoef ik niet naar treintijden te kijken, of naar overstappen. Wanneer ik wil, kan ik de auto pakken en ben ik weg.” (Interview 3 met jaarlijksse treinreiziger, februari 2022)

Ook sociaal-economische kenmerken en status van werkcarrière kwamen indirect naar voren als redenen (De Jong & van de Riet, 2008). Respondenten lieten zien dat werkende respondenten autobezit kenden, wat direct impact heeft op autogebruik en het mijden van de trein (op bepaalde tijdstippen). Een afgestudeerde respondent zonder werk (zie Interview 14 met Maandelijksse treinreiziger, februari 2022) gaf aan nog geen auto te hebben en heeft dus geringere mogelijkheden om de auto te nemen. Denk hierbij aan het regelen van deelmobiliteit of taxivervoer.

De verkenning naar de rol van affectieve atmosferen en ontmoetingen laat zien dat er een aantal motiverende en belemmerende zintuiglijke ervaringen zijn die invloed hebben op keuzes – naast de hoofdzakelijke invloed van efficiëntie. Dit is overeenkomstig met de stelling van Jensen (2012). In het restant van het resultatenhoofdstuk zullen deze ervaringen aan bod komen naar verschillende typen interactie; 1) co-presentie in de trein en 2) gefocuste interacties vanuit publieke, parochiale en private sferen.

Co-presentie als belemmerende ontmoetingsvorm: de auto als cocon om ‘personal space’ te behouden

Het onvermijdelijke binnendringen van private sferen door nabijheid van vreemdelingen werd door één automobiliste (interview 5 met jaarlijksse treinreiziger, februari 2022) als directe hoofdreden gegeven om de trein te mijden - zoals verwacht werd op basis van eerdere onderzoeken van Schuermans (2017), Bauman (2010) en Wener & Evans (2007). De moeite die in de trein nodig is om *personal space* te beschermen is voor sommige automobilisten reden om de trein volledig links te laten liggen. De affectieve atmosferen die een rol spelen zijn irritaties opgewekt door barstende privé-bubbels – veroorzaakt door nabijheid van de meer ‘alledaagse’ geluiden in de trein (bijv. eten in de trein, interrupties door bellen of groepjes pratenden) die op alle tijdstippen waargenomen werden

(Observaties eigen onderzoek, februari 2022). In deze context wordt de auto geprefereerd, daar de auto een ‘eigen plek’ is in plaats van openbaar; een cocon die gezien wordt als private ruimte om ontmoetingen met vreemden te kunnen vermijden en *personal space* te reguleren (Bauman, 2010). Een belangrijk argument wat opdook in het interview was dat ontneming of behoud van deze ruimte dan ook geen ‘keuze’ is in de trein - volgens de perceptie van een automobiliste:

“Ik denk dat dat de allergrootste (motivatie voor autokeuze) is ... Je auto is je eigen plek... in de trein moet je met z’n allen in.”

“... (De reden is) dat ik extra moeite moet doen om in mijn zone te blijven. Ik heb geen erge ervaringen of wat dan ook. Het is meer de wetenschap dat het kan (uit je zone raken door anderen)... Smakken, al dat soort dingen die trek ik niet goed en begrijp ik ook niet zo goed. Een appel, ‘hap, hap.’ Je zit in elkaars ruimte, dus probeer dat niet te doen. Een zak chips, dat kraakt zo elke keer. Dat zijn dingen die gebeuren in de openbare ruimte, in de trein. En je kunt niet zoveel doen, je kan weglopen midden in een reis.... in het gezicht van een ander, dat vind ik ook wel weer wat.” (Interview 6 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

Andere ‘jaarlijkse treinreizig(st)ers’ (nr. 5 en 3) gaven aan dat het ontwijken van vreemdelingen voor hen weliswaar geen hoofdrol speelt in het mijden van de trein, maar bevestigen dat het als prettig ervaren wordt dat je in de auto ‘je eigen ding kunt doen’ en in de trein ‘geen sprake is van *personal space*’ (Interview 3 en 5 met Jaarlijkse treinreizigers, februari 2022). Het vermijden van affecties van irritaties – door inbreuk op *personal space* – werd in de literatuur al eerder benoemd als reden om de trein te mijden (zie bijv. Bissell, 2010). Dit onderzoek laat in een vergelijking tussen treinreizigers en automobilisten zien dat zulke affecties voor treinreizigers geen belemmering vormen, omdat zij strategie-mogelijkheden hebben opgebouwd om zich af te zonderen van irritaties. Hoewel volgens automobilisten het behoud of uit handen geven van *personal space* geen keuze is, geven frequente treinreizigers aan dat het hebben van *personal space* wél een keuze kan zijn door het uitoefenen van strategieën. Een treinreiziger hierover:

“Daar (het schenden van privacy) kies je voor als je met de trein gaat. En dat is ook een van de redenen waarom ik het liefst dus de stoel na de deur op rechts ga. En ik zet de laptop dan schuin neer. Op die manier wordt mijn privacy niet geschonden, maar dat is meer omdat ik er zelf voor zorg... Die personal space, die creëer ik ook (zelf) in de trein” (Interview 9 met wekelijkse treinreiziger, februari 2022)

Ook een maandelijkse treinreiziger (nr. 14) gaf aan dat het hebben of ontwijken van interacties met vreemden in de trein een keuze is. Zitplaatskeuze, gebruik van elektronische apparatuur om eigen invulling te geven aan de reis en keuzes voor eerste klas / stiltcoupés maakt het dat treinreizigers toch ervaren dat het hebben van *personal space* mogelijk is (zie Interview 9 met wekelijkse treinreiziger, februari 2022; Interview 7 met wekelijkse treinreiziger, februari 2022). Bovendien laat dit onderzoek zien dat treinreizigers door frequent reizen een ritme opbouwen om om te gaan met negatieve affecties. De geïnterviewde alledaagse treinreiziger geeft aan reisactiviteiten als vormen van *situational withdrawal* (Gottman, 1963) uit te voeren door naar buiten te kijken en gedachten af te sluiten van wat elders in de coupé gebeurt: *“Ik verzink snel weer in mijn eigen space”* (Interview 2 met dagelijkse treinreiziger, februari 2022). Door frequentie van reizen bouwen treinreizigers strategie-mogelijkheden op die ervoor zorgen dat reizen in private sfeer mogelijk is, wat bijdraagt aan zintuiglijke ervaringen van treinreizen als comfortabel (Hughes et al., 2017). Verwachtingen om comfortabel te kunnen reizen werken motiverend om de trein te nemen. Het onderzoek laat bovendien zien dat

informatietechnologieën zoals mobiele telefoons, koptelefoons en laptops positief bijdragen aan het ervaren van eigen private sfeer – de ervaring dat men een ‘keuze’ heeft om treinreizen eigen invulling te geven (Lyons et al., 2016).

Opmerkelijk is dat niet alle automobilisten de schending van *personal space* als hoofdreden geven om de auto te nemen. Vaak werden gemak en comfort door automobilisten als hoofdreden gezien. Overeenkomstig met Steg (2005) laten interviews zien dat automobilisten met name praktische redenen naar voren schuiven en de rol van affectieve waardes in de auto of trein negeren. Een automobiliste over waarom zij met de auto naar Amsterdam gaat in plaats van de trein, ondanks gebrek aan parkeerruimte in de stad:

“Dat (schenden van personal space in de trein) is voor mij niet de reden om met de auto te gaan. Natuurlijk vind ik het prettig om mijn eigen ding te hebben. Maar voor personen of ontmoetingen laat ik de trein niet. Maar dat maakt me niet uit. Het is meer de tijden (het wachten op de trein als belemmering) en het gemak.” (Interview 3 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022).

Een belangrijke reden voor het verschil tussen automobilisten kon verklaard worden door een vergelijking van de sociale historie van ontmoetingen in de trein. Automobiliste nr. 3 is gezien haar reiservaring eerder gewend aan hedendaagse treinreizen waar moderne informatietechnologieën (smartphone, tablets, laptops, social media) reisactiviteiten domineren, terwijl nr. 5 aangaf treinreizen ervaren te hebben van vòòr dit tijdperk. Zulke treinreizen zijn wellicht gekenmerkt met relatief hoger waargenomen irritatie-affecties door co-presentie van vreemden. Lyon et al. (2016) stelden immers dat moderne informatietechnologieën effect hebben op het ervaren van hogere mates van controle over *personal space*. De sociale historie van het reizen in de trein – de geschiedenis waarin automobilisten zintuiglijke ervaringen hebben opgedaan – is dus van invloed op de voorstelling van irritatie-affecties die je door co-presentie ontvangt. De automobiliste over haar ervaringen in de trein:

“Hard bellen is nu veel beter. Maar de eerste jaren, hoeveel mensen dan aan het schreeuwen waren. En dat dan niet door hebben, dat begrijp ik wel. Dat maar dat is volgens mij nu veel minder. Ik ga nu niet meer veel met de trein maar dat... de weerzin zou ik bijna willen zeggen. Een keer als uitzondering geen probleem. Als ik denk de auto moet nu weg en telkens als ik naar mijn ouders ga moet ik met de trein. Verschrikkelijk, omdat ik geen controle heb. Dat is het gewoon. Inderdaad, en iemand die wel gaat schreeuwen over de telefoon. Er hoeft er maar één te zijn. Nu vraag ik me af hoe erg is het...” (Interview 5 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022).

Drukke wordt in deze context door zowel automobilisten als multimodale reizigers en treinreizigers als factor meegenomen om de trein op bepaalde tijdstippen te mijden. Respondenten gaven aan dat de zintuiglijke ervaring van ‘opeengepakte’ reizigers, geluidsoverlast of het staan in de coupé zorgt voor barstende privé-bubbels en affecten van discomfort / irritaties - zoals verwacht op basis van eerdere onderzoeken van Wener & Evans (2007) en Thomas (2009). Respondenten op een vraag of de drukte van invloed is op het mijden van de trein:

“Op dit moment.. speelt het mee dat ik liever op rustige momenten de trein pak dan op drukke...dat je wat minder prikkels hebt. En bijvoorbeeld ook toen we ervoor kozen om met de auto naar Leiden te gaan. Ook met vermoeide kinderen in de spits. Volle trein weer naar huis, dat was niet aantrekkelijk. Dus dat... Toen hebben we ook de auto gekozen. Dus dan speelt denk

ik ook de drukte een rol. Niet zozeer dat ik bang ben voor geluidsoverlast, maar ik denk wel dat het zeker meespeelt.” (Interview 8 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

“Ik heb weinig behoefte om als een sardientje in de trein te zitten” (Interview 10 met maandelijksse treinreiziger, februari 2022) ... *“Dan wordt het wel vrij snel intiem”* (Interview 11 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

Spookachtige atmosferen van angst: gebrek aan co-presentie als belemmerende factor

Daar waar drukte in spitsuren belemmerend werkt, is het in de late avond en nacht juist het gebrek aan reizigers. Geïnterviewden gaven incidenteel aan dat ervaringen van angst-affecties ontstaan door donkerheid, stilte en een gebrek aan reizigers. De atmosfeer trein komt in de nacht overeen met *“... het lopen door een donker steegje”* (Interview 14 met maandelijksse treinreiziger, februari 2022). Dit zijn ervaringen die lang bijblijven in het geheugen van treinreizigers - in overeenkomst met verwachtingen die Hughes et al. (2017) en Yavuz & Welch (2010) stelden. Dit onderzoek laat zien dat zulke affectieve atmosferen inderdaad zorgen voor het mijden van de trein (met name voor vrouwelijke reizigers). Jaarlijkse treinreizigers hierover:

“Nou ik heb in mijn studententijd wel meegemaakt dat ik me onveilig voelde. Maar dan ging ik ook vaker 's avonds laat. Dan kwam ik vaker in de situatie dat het voor een vrouw wat minder relaxed is. Maar met van die coupés, zes zitjes en een schuifdeur. Als ik dan erin zat, was het buiten donker. Dat kan 6 uur zijn in de winter. Misschien 10 in de zomer. En er kwam een man bij me zitten waarvan ik dacht 'hmmm. Is die wel te vertrouwen'?”

Als interactie-strategie: *“...In het begin juist geen contact maken. Juist geen aanleiding geven om contact te maken”* (Interview 8 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

“...een zaterdagochtend rond een uur of 2. Toen ging ik van Amsterdam naar Lelystad. Er waren een paar dames en er was een jongen die open en bloot coke aan het snuiven was. Hij viel ze lastig. Maar toen zei ik tegen anderen 'hey haal een conducteur want dit kan escaleren. Die man nam maar lijn na lijn. Laten we even halen. Ik wil niet dat mijn avond wordt verpest omdat iemand tegenover mij medische hulp nodig heeft. Maar dat duurde en duurde. Uiteindelijk uitgestapt met die dames, conducteur erbij gehaald. Maar dat zijn een van die dingen die je wel even bijblijven.” (Interview 6 met Jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

(On)gefocuste interacties vormen in stille ‘spookachtige’ atmosferen strategieën om interactie te vermijden vanwege affecties van angst en onveiligheid. Over ervaringen in de nacht werd gesteld door respondenten (Interviews met nr. 5, 8 en 14, februari 2022) dat een gebrek aan sociale controle - in combinatie met kans op excessief gedrag van medepassagiers door alcohol- en drugsgebruik - leidt tot het mijden van de trein op late tijdstippen. De leegte op perrons werd tevens benoemd als onveilige plek (Interview met nr. 7, februari 2022).

Co-presentie als motiverende factor voor (maandelijksse) treinreizigers: comfortabele atmosferen en voldoening van reisactiviteiten

Daar waar automobilisten het verliezen van *personal space* als motivatie kunnen geven voor het vermijden van de trein, werkt co-presentie van vreemden voor enkele treinreizigers zelfs motiverend. Het ‘ongemoeid’ uit kunnen voeren van reisactiviteiten werkt motiverend om de trein te blijven nemen - voortbouwend op onderzoeken van Lyons et al. (2016) en Hughes et al. (2017). Het ‘zinvol reizen’

werd door meerdere (maandelijkse) treinreizigers (zie bijv. 7, 9, 12, 13, 14) als motiverende en zelfs als hoofdreden (voor 7 en 13) gegeven om de trein boven de auto te verkiezen. Relatief ‘stil’ ervaren atmosferen – gevormd door een co-presentie van reizigers die in private sfeer activiteiten uitvoeren, werken hierbij motiverend.

Opvallend is dat automobilisten het treinreizen eerder waarnemen als een ‘disnut’ in vergelijking met treinreizigers (Interview 5 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022), in tegenstelling tot treinreizigers die reisactiviteiten als moment van ontspanning ervaren (Interviews 7 en 15 met wekelijkse treinreizigers, februari 2022). Hierbij worden door automobilisten efficiëntie-motivaties (tijd) verkozen boven redenen om reisactiviteiten te kunnen ondernemen. Dit geldt met name voor werkgerelateerde activiteiten, daar mobiele kantoren ook in de auto opgesteld kunnen worden - zoals Lyons et al. (2008) ook aangeven. Een automobilist hierover:

“Het is een balans. Je kunt een uur in de trein werken. Maar de toeloop naar de trein, inpakken uitpakken, naar bestemming toe gaan, dat kost ook weer een uur. Ik zie het zo, ik kan een uurtje thuis voorbereiden. In de auto is het nagenoeg een hotspot, dus kan ik ook mijn calls hebben en een beetje doorwerken.” (Interview 5 met Jaarlijkse treinreiziger, februari 2022).

Het is opvallend dat voor recreatieve reizen de rol van efficiëntie minder van belang is bij vervoerskeuzes. Het ‘uit kunnen voeren van reisactiviteiten in de trein’ werd door een jaarlijkse treinreiziger in overweging genomen voor recreatieve reizen, omdat ‘tijd’ dan een minder grote factor speelt:

“Dat vind ik ook wel het grote voordeel van de trein. Want als je rijdt, dan kun je dat soort dingen niet doen. Dan kun je niet lezen. Dus ik heb er bewust voor gekozen om met de trein te gaan (voor een recreatieve reis), om die reden. Dus dat is wel dat je denkt ‘oh dan kan ik ontspannen’, met een boek erbij. Als ik auto rij, dan kan dat niet. Dus dan is de trein goed. Ook al duurt het langer, dan heb je langer om te ontspannen. Dat is niet zo erg.” (Interview 8 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

Andere recreatieve reizen betreffen avond-reizen, waar activiteiten zoals nuttiging van alcohol en sociale aangelegenheden als motiverende factoren gelden om de trein te nemen (zie interview 1 met maandelijkse treinreiziger en interview 11 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022).

Gefocuste interacties en co-presentie als ‘charme’ van het openbaar vervoer: onverwachte ontmoetingen als motiverende factor

Een opmerkelijk resultaat is dat juist de onverwachte, spontane ontmoetingen in het OV tevens motiverend werken om de trein te nemen. Alhoewel efficiëntie-redenen - het gemak van de reis - volgens maandelijkse reizigers nog steeds bepalender zijn dan het hebben van gefocuste interacties bij treinkeuzes, laat het onderzoek zien dat gefocuste interacties tijdens recreatieve reizen motiverend werken.

Spontane gefocuste interacties met vreemdelingen en onverwachte ontmoetingen door co-presentie creëren affectieve atmosferen die lang bijblijven in herinneringen van treinreizigers. Wat opvalt is dat gefocuste interacties met vreemdelingen met name in de categorie ‘maandelijkse treinreizigers’ als motiverend beschouwd wordt. Het betreft dan ook de groep die met name recreatief onderweg is. Maandelijkse treinreizigers over gefocuste interacties:

“Hoeveel treinreizen maak je in je leven? Dat zijn er zat. En er zijn een paar die je bijblijven en dat zegt al genoeg. Ik vind het altijd heel erg leuk als die ruimte (voor spontane gesprekken) er wel is.” (Interview 4 met maandelijkse treinreizigerster, februari 2022)

“Het (gefocuste interacties als factor) bevordert het voor mij... Nou het was echt overdag, mooi weer. Het was ook niet de dag 's ochtends naar het werk. Het waren mensen die er zaten voor hun plezier. Zij ging haar kinderen bezoeken, en was ook in een goede stemming. Je moet een haakje hebben. Maar om een voorbeeld te geven: het staat me nog bij. Er zat een oude Indische dame. Een rustige coupé. Ik ken dat spul, dropveters. Maar dan in Indonesië. Zij eet dat en vraagt aan me: ‘wil je er ook een?’ Ik zei, ‘ja dankjewel’. Dat was ontzettend leuk. Vriendelijk zitten praten over al die dingen (dropveters). Dat zijn zo die kleine dingen, die maken het leven ontzettend leuk. Het zijn juist die kleine dingen, interacties met mensen, die je bij staan (bij treinreizen). Die laten zien dat we allemaal nog mensen zijn.” (Interview 1 met maandelijkse treinreiziger, februari 2022)

Ook onverwachte co-presenties - het zien en meekrijgen wat andere reizigers - behoren tot de motiverende interacties voor recreatieve reizen. Maandelijkse reizigers over co-presentie tijdens recreatieve reizen:

“Gezellig, het heeft een soort van groepsgevoel. Ook als je naar een concert of festival gaat, misschien zelfs naar Schiphol als je anderen ziet met koffers. Je ziet dat mensen met hetzelfde doel in de trein zitten, je hoort dat mensen hebben dezelfde gesprekken hebben... Dat geeft samenhang.” (Interview 14 met maandelijkse reiziger, februari 2022).

“Net zoals je reist voor vakantie, de reis is dan het begin van de vakantie. Dan is het wel gezellig als je wat aanspraak hebt. Dan is het onderdeel van het uitje.” (Interview 1 met maandelijkse reiziger, februari 2022)

Overeenkomend met het beeld wanneer spontane interacties voorkomen, gebeurden deze interacties overwegend in coupés die 1) niet te druk waren 2) in samenstellingen waarbij andere reizigers ook voor plezier onderweg waren en 3) overdag (Interview 1 en 12 met maandelijkse treinreizigers, februari 2022). De co-presentie van vreemden voor recreatieve reizen heeft op een andere manier een motiverende werking in vergelijking met woon-werkverkeer. Het onderzoek suggereert hiermee dat ontmoetingen en ervaringen van bepaalde affecties niet alleen verschillen naar tijdstip - zoals Wilson (2011) stelde - maar ook naar verschil tussen woon-werk- en recreatieve reizen. Daar waar ‘stille’ co-presenties voor comfort-affecties zorgen, roept co-presentie tijdens recreatieve reizen tevens plezier-affectie op door ‘het meekrijgen en zien van anderen’. Maandelijkse reizigers over ervaringen van meeluisteren:

“Het is weer even geleden... Mensen die van een festival kwamen, verregend waren en die je dan ziet zitten. Dat vind ik dan leuk.” (Interview 10 met maandelijkse reiziger, februari 2022)

“Dat is ook wel een onderdeel (van de charme van het ov). Zeker als mensen een gesprek hebben en je mee aan het luisteren bent van ‘oh wat zou die andere zeggen’. Dat vind ik ook wel grappig.” (Interview 14 met maandelijkse treinreiziger, februari 2022)

Een verkenning van de interview-data laat zien dat een automobiliste die in het verleden voor woon-werkverkeer de trein nam zulke co-presenties juist storend vond:

“Naja ik wil niet zeggen dat ik er voor mijn rust zit. Maar ik hoef niet te horen wat je met je vriendin gedaan hebt. Het is een vreemde, dus dat hoeft niet. Je zit daar dan ook rustig om van A naar B te gaan, en dan helemaal te horen wat jij gisteren gedaan hebt, dat hoeft niet.” (Interview 3 met jaarlijkse treinreizigerster, februari 2022)

Onverwachte ontmoetingen kunnen tijdens woon-werkreizen juist irritatie-affecties opwekken in plaats van plezier-affectie. Het anders ervaren van affectie op deze reizen kan verklaard worden door verschil in gemoedstoestand (Bissell, 2010; Wilson, 2011), zoals een maandelijkse reiziger aangaf op de vraag wanneer (on)gefocuste interacties met vreemden plaatsvinden: *“Als ik iets leuks gedaan heb of meer energie heb.”* (Interview 4 met maandelijkse treinreizigerster, februari 2022).

Bovendien valt er verschil waar te nemen in vergelijking met alledaagse treinreizigers en automobilisten. Automobilisten geven aan dat ontmoetingen geen enkele rol van betekenis spelen. Op vergelijkbare reistrajecten voor recreatie (bijv. recreatief reizen tussen Amsterdam en Utrecht) mijden bepaalde automobilisten de trein (zie bijv. Interview 3 met jaarlijkse treinreizigerster), daar waar maandelijkse reizigers juist de trein prefereren (zie bijv. Interview 1 met maandelijkse treinreiziger). Voor alledaagse treinreizigers gelden met name ‘ongemoeide’ atmosferen tijdens woon-werkverkeer als motiverend om de trein te nemen.

Een vergelijking tussen een recreatieve reis van jaarlijkse en maandelijkse treinreiziger laat zien dat er een verschil zit in deze groepen in het ervaren van co-presentie en gefocuste interacties. Toevalligerwijs hebben beide reizigers treintrips naar voetbalwedstrijden meegemaakt - treinen die in beide cases als druk ervaren werden:

“Waar je het verwacht (drukte), probeer je het te vermijden. Ook in de stad, naar FC Utrecht. Kun je ook met de trein. Ik prefereer gewoon de fiets, want dan heb je van niemand last” ... “Ik neem wel eens de trein bijvoorbeeld naar Ajax. Dat is een reden om iets eerder naar het station te gaan om de ergste drukte voor te zijn... Want ik heb geen zin om de trein te missen of allemaal gedoe erom heen. Mensen worden stekelig, ook ‘s avonds laat en hebben misschien gedronken.” (Interview 11 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022)

“Ik ga met de trein naar Feyenoord... Ja dat (gesprek) speelt zeker wel een motiverende rol, denk ik... Dan is het gewoon praktisch alsof je in de kroeg staat, slap lullen met elkaar en hartstikke leuk... Zeker met Feyenoord vind ik dat leuk en vind ik dat een deel van de ervaring... Soms kan het ook als mensen een beetje alcohol op hebben, een beetje grimmig zijn. Maar dan is het op dat moment niet erg.” (Interview 14 met maandelijkse treinreiziger, februari 2022)

In een vergelijkbare reis-sfeer geeft de maandelijkse treinreiziger aan dat gefocuste interacties motiverend werken, daar waar de jaarlijkse treinreiziger zich geen gefocuste interacties kan ‘heugen’. De drukte tijdens voetbalwedstrijden wordt door de jaarlijkse reiziger eerder beschouwd als iets wat affecties van irritatie opwekt dan dat het als sociale aangelegenheid gezien wordt (Interview 11 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022). De schending van privacy of *personal space* (door drukte) speelt hierbij voor automobilisten een grotere rol om de trein te vermijden dan dat gefocuste interacties een motiverende rol hebben, gekeken naar recreatieve reizen.

Voor recreatieve reizen geven automobiliste nr. 8 en wekelijkse treinreiziger nr. 9 aan dat reizen met kinderen als motiverend werkt om de trein te nemen - naar verwachting op basis van het onderzoek van

Jensen et al. (2015). Het met de trein reizen en zien van andere reizigers wordt hierbij als ‘speciaal’ en een belevenis gezien door kinderen (Interview 8 met jaarlijkse treinreiziger, februari 2022). De trein is volgens de wekelijkse treinreiziger bovendien een meer ontspannen plek om sociale interacties met het gezin te onderhouden dan de auto, wat als motiverende factor beschouwd wordt om samen met kinderen de trein te nemen (Interview 9 met wekelijkse treinreiziger, februari 2022).

Conclusie

Terwijl eerdere studies suggereerden dat zintuiglijke ervaringen een rol spelen in het maken van auto en treinkeuzes, worden mobiliteitskeuzes door reizigers zowel in beleid als hedendaags onderzoek rationeel benaderd (zie o.a. Moslem et al., 2020; Tyrinopoulos & Antiniou, 2013; Outwater et al., 2003; Redman et al., 2013; Roos, Sprei & Homberg, 2020; de Jong & van de Riet, 2008). Naast efficiëntie-redenen gaven sociale wetenschappers aan dat affectieve atmosferen en de zintuiglijke ervaringen in de trein van invloed zijn op auto- en treinkeuzes (Bissell, 2010; Te Brömmelstroet et al., 2017; Jensen, 2012; Wilson, 2011; Hughes et al., 2017). Om de invloed van zintuiglijke ervaringen in de trein op auto- en treinkeuzes te bestuderen, heeft deze studie de de affectieve atmosfeer-literatuur gecombineerd met publieke interactie-theorie. De individueel zintuiglijke ervaringen van atmosferen - en hiermee de invloed op mobiliteitskeuzes - hangt immers af van het type interactie waardoor atmosfeer ontstaat en hoe individuen op affecties anticiperen door middel van strategieën. Hiertoe heeft dit onderzoek vergelijkend gekeken naar sociale historie van ontmoetingen die respectievelijk automobilisten, multimodale (maandelijkse) reizigers en alledaagse treinreizigers gemaakt hebben in de trein. De frequentie, het moment en tijdstip van reizen zijn immers van invloed op zintuiglijke ervaring van affectieve atmosferen.

Uit observaties op treintrajecten (tussen Maastricht en Amsterdam) en interviews met treinreizigers en automobilisten in Leidsche Rijn (Utrecht) blijken dat zintuiglijke ervaringen incidenteel een hoofdzakelijke en vaak - naast efficiëntie-redenen - een motiverende of belemmerende invloed hebben op transportkeuzes. Hierbij heeft dit onderzoek nuance aangebracht op eerdere suggesties van auteurs die stellen dat zintuiglijke ervaringen in de trein een rol van betekenis spelen (zie Jensen (2012), Te Brömmelstroet et al. (2017), Bissell (2010) en Hughes et al. (2017)). Onderscheidend naar zintuiglijke ervaringen van affectieve atmosferen heeft dit onderzoek innovatief laten zien dat de invloed van ontmoetingen (hoofdzakelijk, belemmerend en/of motiverend) hierbij verschilt naar type interactie (co-presentie, (on)gefocus), tijdstip, frequentie, de historie van opgedane ervaringen en het soort reis die gemaakt wordt (woon-werk of recreatief). In het restant van de conclusie wordt besproken welke als hoofdzakelijk, belemmerend en/of motiverend bevonden werden door respondenten.

In overeenkomst met de verwachting van andere onderzoeken heeft deze studie laten zien dat enkele automobilisten de trein hoofdzakelijk vermijden vanwege het ontwijken van co-presentie met vreemden. Net als andere auteurs lieten zien (Schuermans, 2017; Bauman, 2010; Wener & Evans, 2007), prefereren automobilisten de auto boven de trein omdat het als ‘cocon’ ervaren wordt om *personal space* te kunnen reguleren. Zoals op basis van onderzoeken van Thomas (2009), Van de Schraaf (2018) en Bissell (2010) verwacht werd, wordt dit door automobilisten ervaren als onmogelijk of ‘het hebben van geen keuze hierin’ door affecties van irritatie die de nabijheid van vreemden in *personal space* oproept. Een blik op de sociale historie van automobilisten (jaarlijkse treinreizigers) laat zien dat inbreuk van *personal space* als hoofdzakelijke reden kan gelden voor het mijden van de trein, wanneer zintuiglijke ervaringen van affecties opgedaan werden vòòr het smartphone- en technologie-tijdperk (laptops, koptelefoons, tablets). Specifiek ontstaan hierdoor herinneringen van ontmoetingen

dat het hebben van *personal space* niet mogelijk is in treinen, waardoor het mijden van (on)gefocuste interacties als hoofdreden gegeven wordt om liever ‘alleen’ in de auto te reizen.

Het onderzoek laat echter zien dat hedendaagse treinreizigers door strategie-mogelijkheden een controle over *personal space* ervaren. Zoals Lyons et al. (2016) stelden, dragen smartphones en elektronische apparaturen (laptop, tablet, koptelefoon) bevorderend bij aan het behouden van *personal space* door afsluiting voor interacties. Door frequent en ‘ongemoeid’ in private sfeer te reizen ontstaan verwachtingen dat comfortabel reizen in de trein mogelijk is, zoals geconcludeerd door Hughes et al. (2017). Dit onderzoek voegt hieraan toe dat comfort ervaren wordt, doordat alledaagse treinreizigers door frequentie van reizen een capaciteit van strategieën (zitplaatskeuze, *situational withdrawals*) opbouwen waardoor behoud van *personal space* mogelijk is. Een nuttige invulling geven aan reizen en het ongemoeid reizen ansich wordt hierbij als bevorderend voor treinkeuzes boven de auto ervaren - incidenteel zelfs als hoofdreden van om de auto links te laten liggen.

Dit onderzoek geeft weer dat de motiverende rol van ontmoetingen hierbij verschilt voor woon-werk- en recreatieve reizen. Waar co-presentie tijdens woon-werkverkeer met name bevorderend werkt door zintuiglijke ervaringen van serene rust en comfort, werkt deze ontmoetingsvorm voor recreatieve reizen stimulerend door plezier-affecties en bevorderen van gefocuste interacties. Hiermee voegt het onderzoek toe aan de suggestie van Hughes et al. (2017) dat niet alleen verwachtingen om ongemoeid te (kunnen) reizen motiverend werken, maar dat het specifiek bij recreatieve reizen ook gaat om onverwachte ontmoetingen. Door verschil in gemoedstoestand op beide reizen worden ontmoetingen anders ervaren - zoals Wilson (2011), Lyons et al. (2016), Van Melik & Van de Schraaf (2020) en Bissell (2010) al verwachtten. Wij laten zien dat hiermee ook de invloed van ontmoetingen binnen transportkeuzes veranderd. In recreatieve atmosferen worden (interactie-)strategieën eerder losgelaten in vergelijking met woon-werkverkeer.

Opvallenderwijs werd een dergelijke bevorderende rol van ontmoetingen met name waargenomen in de groep (maandelijkse) reizigers die zintuiglijke ervaringen opdoen in atmosferen van recreatieve reizen. Het onderzoek laat hiermee zien dat ontmoetingen naast efficiëntie-redenen bevorderend of belemmerend werken in transportkeuzes, en hierbij afhankelijk is van het moment en soort reis waarop de trein genomen wordt. Voor recreatieve reizen kunnen hierbij zelfs andere ‘spelregels’ gelden in samenhang met efficiëntie-redenen, daar jaarlijkse- en maandelijkse reizigers incidenteel aangaven ontspanning in de trein (met kinderen) verkiezen boven ‘het eerder op tijd zijn’ met de auto.

Discussie: richting een kennisagenda voor meerjarig onderzoek

Daar waar Te Brömmelstroet et al. (2017) stelden dat zintuiglijke ervaringen een rol spelen bij het maken van vervoerskeuzes, geeft dit onderzoek verkennend weer dat de rol hiervan incidenteel hoofdzakelijk - maar vooral een belemmerende of bevorderende invloed hebben naast de invloed van efficiëntie-redenen (tijd, geld, gemak). Een verkennende vergelijking tussen jaarlijkse-, maandelijkse- en alledaagse treinreizigers heeft laten zien dat de invloed van ontmoetingen hierbij eerder ontstaat uit een wisselwerking is met efficiëntie-motivaties (tijd, geld, gemak, flexibiliteit). Efficiëntie speelde voor bijna iedere respondent nog altijd een hoofdzakelijke reden bij het maken van vervoerskeuzes. De meeste keuzes worden gemaakt op basis van motivaties als tijd, sociaal-economische kenmerken, gemak en flexibiliteit. De belemmerende of motiverende rol van ontmoetingen ontstaat hierna door in bepaalde frequenties en tijdstippen ‘alleen’ (in de auto) of ‘samen alleen’ in de trein te reizen. De invloed van zintuiglijke ervaring op keuzes is hierbij gerelateerd aan de sociale historie – wanneer

ervaringen opgedaan zijn – en het soort reis (recreatief of woon-werk) waarin ervaringen opgedaan worden.

Terugkoppeland naar de relevantie van beleid om treinreizen te stimuleren, zou het van belang kunnen zijn om naast efficiëntie in te spelen op het faciliteren van affectieve atmosferen die motiverend werken. Hierbij adviseert deze studie om met nader detail te bekijken welke atmosfeer motiverend werkt, omdat deze studie liet zien dat er op verschillende tijdstippen en voor recreatieve / woon-werkritten andere interactie-behoefte bestaan. Hierbij kan gekeken worden naar het aanbieden van genoeg variatie van interieur-inrichtingen, zodat passagiers zich voldoende terug kunnen trekken of juist makkelijker (on)gefocusste interacties aan kunnen gaan.

Gezien de dominantie die efficiëntie-redenen vormen binnen vervoerskeuzes en de noodzaak om CO2 terug te dringen of sociale inclusie te verhogen (Te Brömmelstroet et al., 2017; Steg, 2005), hebben wij enkele suggesties voor verdere uitwerkingen met betrekking tot onderzoek naar ontmoetingen in het OV. In vervolgonderzoek dient maatschappelijke relevantie van onderzoek hierbij met name te liggen op een wisselwerking van efficiëntie-redenen en ontmoetingen in mobiliteitskeuzes tussen auto en trein. Bijvoorbeeld: welke betekenis vormen ontmoetingen voor ex-automobilisten in het OV, wanneer zij door extreem hoge parkeertarieven ‘gedwongen’ worden om de trein te nemen? Zulke vraagstukken maken het belangrijk om de rol van ontmoetingen nader te bestuderen voor unieke groepen als (ex-)automobilisten.

Suggesties voor verdere uitwerkingen zijn tevens gelinkt aan de methodologische uitvoering. Overeenkomstig met Steg (2005) is gebleken dat automobilisten met name efficiëntie-redenen naar voren schuiven en de invloed van het hebben / ontwijken van ontmoetingen negeren in benoeming van motivaties voor transportkeuzes. Een vergelijking met treinreizigers laat zien dat zij met name motiverende affectieve atmosferen benoemen in de sfeer waarin zij overwegend reizen of gereisd hebben. Dit onderzoek argumenteerde hierbij dat de opgedane zintuiglijke ervaring van invloed is op de voorstelling / verwachting van ontmoetingen, op basis waarvan de invloed van ontmoetingen op transportkeuzes bepaald werd. In het onderzoek kan er sprake zijn geweest van cognitieve dissonantie binnen het geven van antwoorden in interviews. Cognitieve dissonantie kan voor automobilisten bijvoorbeeld plaatsgevonden hebben door het verbloemen van de belemmerende functie die irritatie-affecties hebben, en voor treinreizigers het positiever beoordelen van interactie-ervaringen om hun keuze te rationaliseren. Op basis hiervan argumenteert dit onderzoek een noodzaak voor het afnemen van *go-alongs / ride along interviews* met treinreizigers en automobilisten in de trein. Deze methode is geschikt om een vinger te krijgen achter de eventuele rol van cognitieve dissonantie door waargenomen interacties *in situ* te koppelen aan interviewvragen. In dit onderzoek zijn data-collectie van observaties en interviews immers losgekoppeld van elkaar. Hierdoor blijven observaties een *outsider-view* en staan interpretaties van zintuiglijke ervaringen los van daadwerkelijke interacties in de sociaal-ruimtelijke setting. Niet alleen de zintuiglijke ervaring van het treinreizen is van belang, maar ook de ruimtelijke setting van de auto. Efficiëntie-redenen zoals gemak worden namelijk deels gevormd door het opdoen van zintuiglijke ervaringen van het autorijden zelf (Sheller, 2004), welke in het beperkende format van de studie niet meegenomen konden worden.

Bovendien is het een geschikte methode om een vinger te krijgen achter de rol van de meer alledaagse situaties en non-verbale contacten binnen reiskeuzes, omdat deze gedetailleerder onderzocht kunnen worden door het *triggeren* van antwoorden binnen de ‘natuurlijke’ sociaal-ruimtelijke setting (zie Kusenbach (2003) voor methode van *go-alongs*). Hierbij is het van belang om af te vragen hoe affecties van ontmoetingen verschillen naar woon-werk en recreatieve reizen, daar ‘dezelfde’ ontmoeting anders

ervaren kan worden naar de verschillende reistypes. Respondenten in het onderzoek laten zien dat niet alleen het vervoermiddel maar ook de verschillende plekken die je tegenkomt onderdeel zijn van de zintuiglijke ervaring (stations, perrons). Denk aan ‘de belevenis’ van het zien van mensen op het station tijdens een recreatieve reis. Voor vervolgonderzoek kan het relevant zijn om het gehele reis-traject te vervolgen en tevens te kijken naar de zintuiglijke ervaring van verschillende vervoersmiddelen hierbij (met de fiets naar het station, de trein nemen en vervolgens lopend naar werk).

Alhoewel Leidsche Rijn een geschikte plek betrof voor respondentenwerving, bestaat de respondentengroep met name uit hogere sociaal-economische middenklassers met woningbezit. Verder onderzoek kan gedetailleerder kijken naar respondenten met een diversiteit aan woonsituaties (sub-urban, binnenstedelijk, flatwijk). De bereikbaarheid van treinstations en aanwezigheid van parkeerruimte kan immers een rol gespeeld hebben binnen het maken auto- en treinkeuzes en het beoordelen van de invloed van ontmoetingen (Tyriniopoulos & Antiniou, 2013). Tevens kan de rol van ontmoetingen binnen mobiliteitskeuze verschillend zijn voor diverse sociale groepen qua inkomensniveau, leeftijd en/of reizigers met migratie-achtergronden (Shaker, 2021; Van Melik & van de Schraaf, 2020). Bovendien kennen verschillende (middenklasse-) groepen mogelijk andere maatschappelijke en culturele acceptaties om de trein of auto te nemen (denk aan sociale status of beeld van OV als redmiddel voor degene die de auto niet kunnen nemen), welke als achterliggende reden kunnen gelden waarom bepaalde groepen de trein nemen of vermijden (Sheller, 2004; Clayton et al., 2016). Binnen deze maatschappelijke- en culturele normen en waardes dient ook gekeken te worden naar behoeftes aan interacties met vreemden. Zo gaven respondenten aan dat ouderen eerder openstaan voor ontmoetingen in vergelijking met jongeren (Interview 1 met maandelijks reiziger, februari 2022). Deze redenen kunnen meegenomen worden in vergelijkingen tussen verschillende respondentengroepen en achterhaald worden middels de *ride-along* methode.

Gezien de rol van cognitieve dissonantie binnen interview-antwoorden vraagt deze studie aandacht voor kwantitatieve studies. Indirect bevragen naar de rol van ontmoetingen in enquêtes kan de betrouwbaarheid verhogen. Hierop voortbouwend dienen onderzoekers te kijken naar mogelijkheden om ontmoetingen kwantitatief te onderzoeken, dat wil zeggen kijken naar mogelijkheden om het hebben / vermijden van ontmoetingen mee te nemen als criteria binnen het maken van reisscenario's (Kumar & Ganguly, 2018). In eerste opzicht beoordelen wij dit als ‘lastig’, maar zien we wel mogelijkheden om de rol van ontmoetingen verder uit te werken binnen onderzoeken naar reistevredenheid (zie bijv. Ettema et al. (2011)). Dit onderzoek ziet hierbij overlap met het sub-project ‘Mobiliteit als Belevenis’. Ervaringen van reistevredenheid in het OV worden immers steeds belangrijker, wanneer bepaalde groepen door prijs-maatregelen ‘gedwongen’ worden om de trein te nemen. Het resultaat dat belevenissen van ontmoetingen verschillen naar woon-werk- en recreatieve ritten wordt statistisch gezien tevens interessant om te onderzoeken. Onderzoeksresultaten suggereren dat voor recreatieve reizen de ‘spelregels’ anders zijn, daar tijd een minder belangrijke factor is bij transportkeuze en co-presentie van vreemden / ontspannende reisactiviteiten een motiverende werking hebben.

Om tot meer input voor beleid te komen zou onderzoek naar de invloed van ruimtelijk design op het faciliteren of vermijden van interacties uitgevoerd kunnen worden. Vanuit de beschouwing van de trein als publieke ruimte kan het interieur, licht en geluid invloed hebben op het faciliteren of wegblijven van bepaalde ontmoetingen en het ervaren van affectieve atmosferen (zie bijv. Simpson (2017)). Denk aan de positionering en het design van stoelen. Hierbij is het noodzakelijk om de omgang van passagiers met positionering te bestuderen op verschillende tijdstippen / woon-werk of recreatieve reizen (loungebanken, NS Meet & Greet).

Literatuur

- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, space and society*, 2(2), 77-81.
- Anderson, B., & Ash, J. (2015). Atmospheric methods (pp. 44-61). In: Vannini, P. (Ed.) (2015). *Non-representational methodologies*. New York: Routledge.
- Backer, M., de (2021). "Being different together" in public space: young people, everyday cosmopolitanism and parochial atmospheres. *Social & Cultural Geography*, 22(4), 480-500.
- Baron, N., & Harroud, T. (2021). More mobile, less common? The transit sociality of Rabat's Central train station. *The Journal of North African Studies*, 1-20.
- Bauman, Z. (2010). *44 letters from the liquid modern world*. Cambridge: Polity Press.
- Berry, M., & Hamilton, M. (2010). Changing urban spaces: Mobile phones on trains. *Mobilities*, 5(1), 111-129
- Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(2), 270-289.
- Brömmelstroet, M. te, Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15.
- Bull, M. (2005). No Dead Air! The iPod and the Culture of Mobile Listening. *Leisure Studies*, 24(4), 343-355.
- Butler, G., & Hannam, K. (2014). Performing expatriate mobilities in Kuala Lumpur. *Mobilities*, 9, 1-20.
- Clayton, W., Jain, J., & Parkhurst., G. (2016). An Ideal Journey: Making Bus Travel Desirable. *Mobilities*, 12(5), pp. 706-725.
- Conradson, D., & Latham, A. (2007). The experiential economy of London: antipodean transnationals and the overseas experience. *Mobilities*, 2, 231-254.
- De la Fuente, E., & Walsh, M. J. (2021). Framing atmospheres: Goffman, space, and music in everyday life. *Symbolic Interaction*, 44(1), 211-234.
- Dourish, P., & Bell, G. (2007). The infrastructure of experience and the experience of infrastructure: meaning and structure in everyday encounters with space. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(3), 414-430.
- Duffy, M., and G. Waitt. 2013. Home Sounds: Experiential Practices and Performativities of Hearing and Listening. *Social & Cultural Geography* 14(4), 466-481.
- Eagles, C., & Thomas, H. (2021). (Dis) comfort in the city: How young travellers in London negotiate mobility within the city. *Emotion, Space and Society*, 40, 100814.
- Epley, N., & Schroeder, J. (2014). Mistakenly Seeking Solitude. *Journal of Experimental Psychology*, 143(5), 1980-1999.
- Ettema, D., Arentze, T., & Timmermans, H. (2011). Social influences on household location, mobility and activity choice in integrated micro-simulation models. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(4), 283-295.

- Ettema, D., Gärling, T., Eriksson, L., Friman, M., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2011). Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 167-175.
- Fincham, B., McGuinness, M., & Murray, L. (Eds.). (2010). *Mobile methodologies*. London: Springer.
- Geertz, C. (1973). *Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture*. New York: Basic Books.
- Goffman, E. (1963). *Behavior in public places. Notes on the social organization of gatherings*. New York, NY: The Free Press.
- Henderson, J. (2006). Secessionist automobility: Racism, anti-urbanism, and the politics of automobility in Atlanta, Georgia. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, 293–307.
- Hennink, M., Hutter, I., & Bailey, A. (2020). *Qualitative research methods*. London: Sage
- Hoekstra, D. (14 augustus 2018). *Slimme app moet forens Leidsche Rijn uit de auto krijgen*. DPG Media - Redactie Algemeen Dagblad: Rotterdam. Verkregen op 02 februari 2022, van: <https://www.ad.nl/utrecht/slimme-app-moet-forens-leidsche-rijn-uit-de-auto-krijgen~a9547764/>
- Holley, D., Jain, J., & Lyons, G. (2008). Understanding business travel time and its place in the working day. *Time & Society*, 17(1), 27-46.
- Hughes, A., Mee, K., & Tyndall, A. (2017). ‘Super simple stuff?’: crafting quiet in trains between Newcastle and Sydney. *Mobilities*, 12(5), 740-757.
- Jacobson, S. H., King, D. M., & Yuan, R. (2011). A note on the relationship between obesity and driving. *Transport Policy*, 18(5), 772-776.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of transport geography*, 16(2), 81-89.
- Jensen, H. L. (2012). Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark. *Emotion, Space and Society*, 5(3), 201-206.
- Jensen, O. B., Sheller, M., & Wind, S. (2015). Together and apart: Affective ambiances and negotiation in families’ everyday life and mobility. *Mobilities*, 10(3), 363-382.
- Jong, G. C. de, & Riet, O. van de (2008). The driving factors of passenger transport. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 8(3).
- Kim, E. C. (2012). Nonsocial transient behavior: Social disengagement on the greyhound bus. *Symbolic Interaction*, 35(3), 267-283.
- Kent, J. (2013). *Secured by automobility: why does the private car continue to dominate transport practices* [PhD dissertation]. Sydney: University of New South Wales.
- Klinger, T. (2017). Moving from monomodality to multimodality? Changes in mode choice of new residents. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 104, 221-237.
- Kumar, C., & Ganguly, A. (2018). Travelling together but differently: Comparing variations in public transit user mode choice attributes across New Delhi and New York. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 13(3), 54-73.

- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Lofland, L. (1973). *A World of Strangers: Order and Action in Public Space*. Illinois: Waveland Press.
- Lofland, L. (1998). *The public realm. Exploring the city's quintessential social territory*. Piscataway, NJ: Transaction Publishers.
- Löfgren, O. (2008). Motion and emotion: Learning to be a railway traveller. *Mobilities*, 3(3), 331-351.
- Lyons, G., Jain, J., & Holley, D. (2007). The use of travel time by rail passengers in Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(1), 107-120.
- Lyons, G., Jain, J., & Weir, I. (2016). Changing times—A decade of empirical insight into the experience of rail passengers in Great Britain. *Journal of Transport Geography*, 57, 94-104.
- Mathison, S. (1988). Why triangulate?. *Educational researcher*, 17(2), 13-17
- Milakis, D., Cervero, R., Van Wee, B., & Maat, K. (2015). Do people consider an acceptable travel time? Evidence from Berkeley, CA. *Journal of Transport Geography*, 44, 76-86.
- Melik, R., van & van de Schraaf, D. (2020). Mobile devices and their effect on the sociality on Dutch Intercity trains. *Mobilities*, 15(3), 380-396.
- Moslem, S., Campisi, T., Szmelter-Jarosz, A., Duleba, S., Nahiduzzaman, K. M., & Tesoriere, G. (2020). Best-worst method for modelling mobility choice after COVID-19: evidence from Italy. *Sustainability*, 12(17), 6824.
- Mulhall, A. (2003). In the field: notes on observation in qualitative research. *Journal of advanced nursing*, 41(3), 306-313.
- Novoa, A. (2015). Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography. *Human Geographies--Journal of Studies & Research in Human Geography*, 9(1).
- Outwater, M. L., Castleberry, S., Shiftan, Y., Ben-Akiva, M., Shuang Zhou, Y., & Kuppam, A. (2003). Attitudinal market segmentation approach to mode choice and ridership forecasting: Structural equation modeling. *Transportation Research Record*, 1854(1), 32-42.
- Paulos, E., & Goodman, E. (2004). *Anxiety, Comfort, and Play in Public Places*. CHI 2004 (pp. 1-8). Vienna: ACM.
- Pinchot, J. P., & Rota, D. (2010). How Mobile Technology is Changing Our Culture. *Conference on Information Systems Applied Research* (pp. 1-10). Nashville Tennessee: CONISAR Proceedings.
- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport policy*, 25, 119-127.
- Roos, J. M., Sprei, F., & Holmberg, U. (2020). Sociodemography, geography, and personality as determinants of car driving and use of public transportation. *Behavioral Sciences*, 10(6), 93.
- Schraaf, D. van de (2018). *Mobile mingling: A study on the sociality of travelling by train* [Master thesis]. Nijmegen: Radboud University Nijmegen. Verkregen op 31 januari 2022, van: <https://theses.uibn.ru.nl/handle/123456789/7073>

- Schuermans, N. (2017). White, middle-class South Africans moving through Cape Town: Mobile encounters with strangers. *Social & Cultural Geography*, 18(1), 34-52.
- Shaker, R. (2021). "Saying Nothing Is Saying Something": Affective Encounters with the Muslim Other in Amsterdam Public Transport. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(7), 2130-2148.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 221-242.
- Sherer, S. (1974). Influence of proximity and eye contact on impression formation. *Perceptual and Motor Skills*, 38, 538.
- Simpson, P. (2017). A sense of the cycling environment: Felt experiences of infrastructure and atmospheres. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(2), 426-447.
- Soenen, R. (2006). An Anthropological Account of Ephemeral Relationships of Public Transport. A Contribution to the Reflection of Diversity. *EuroDiv Paper*.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- Thibaud, J. P. (2015). The backstage of urban ambiances: When atmospheres pervade everyday experience. *Emotion, Space and Society*, 15, 39-46.
- Thomas, J. (2009). *The social environment of public transport*. Wellington: Victoria University of Wellington.
- Tonnelat, S., & Kornblum, W. (2017). *International Express: New Yorkers on the 7 train*. New York: Columbia University Press.
- Tyrinopoulos, Y., & Antoniou, C. (2013). Factors affecting modal choice in urban mobility. *European Transport Research Review*, 5(1), 27-39.
- Watts, L. (2008). The art and craft of train travel. *Social & Cultural Geography*, 9(6), 711-726.
- Wilson, H. F. (2011). Passing propinquities in the multicultural city: the everyday encounters of bus passengering. *Environment and planning A*, 43(3), 634-649.
- Wener, R. E., & Evans, G. W. (2007). A morning stroll: levels of physical activity in car and mass transit commuting. *Environment and Behavior*, 39(1), 62-74.
- Wener, R. E., & Evans, G. W. (2011). Comparing stress of car and train commuters. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 14(2), 111-116.
- Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing fear of crime in public space: Gender differences in reaction to safety measures in train transit. *Urban studies*, 47(12), 2491-2515.

Bijlage(n)

I. Observatieprotocol

Datum:

Treintraject (begin- en eindtijd):

Plattegrond van de gedragskaart (per treinrit / coupé-wisseling intekenen)

Aantal personen in observatie-gebied

- Man/vrouw (M of V)
- Leeftijdscategorie (A Child: 0-12, B Youth: 13-18, C Young Adult: 19-25, D Adult: 26-65, E Senior: 60-79+)
- In gezelschap of alleen? (X of Y)
- Wisselingen per treinstop
- Locatie van objecten op stoelen (bijv. bagage, uitgestrekt been, jas).

Reisactiviteiten en stilte/drukte

- Voorbeelden: lezen, telefoongebruik, muziek luisteren, laptop, uit het raam kijken, eten, praten in gezelschap, slapen
- Type gezelschap: gezin / familie, vrienden / bekenden, collega's
- Wie maakt geluid? Hoe? Binnen of buiten observatie-gebied?
- Wisseling van activiteit

Interacties

- Interruptie door geluid
- Verbaal (gesprek+onderwerp), non-verbaal (kijken+gezichtsuitdrukkingen+ lichaamsbeweging)

II. Interview-protocol

Zitplaatskeuze en reisactiviteit.

1. Wat is je leeftijd?
2. Hoe vaak neem je gemiddeld wekelijks de trein? Voor automobilisten: jaarlijks

Doorvragen op: met welk reisdoel neem je de trein?/waar ga je naartoe?/wat is de verhouding voor vrije tijd en reizen voor werk werk?/op welke tijdstippen?/met wie?

3. Als je de treincoupé binnenkomt, hoe kies(te) je/kiezen jullie je zitplek uit?

Doorvragen op: stiltcoupé óf tweede klas óf eerste klas/hoe plaats je je bagage?/welke rol speelt dit in het hebben of vermijden van interacties?/naast wie?/vierzitter of tweezitter/welke non-verbale en verbale interacties met mensen die bij of naast je zitten (groeten, aankijken, praatje maken, etc.)?/In hoeverre houdt je hierbij rekening met de reisactiviteit die je wilt uitvoeren?/in hoeverre kies je een zitplaats om interacties aan te gaan of te vermijden?/kunt u daarbij een voorbeeld geven?

4. Hoe zou je reizen met de trein omschrijven?

Dan gaat u zitten, en dan:

5. Welke activiteit onderneem(de) je het vaakst in de trein? (lezen, werken, studeren, reizen in gezelschap, praten eten, naar buiten kijken, muziek luisteren, telefoongebruik, bellen)

Doorvragen op: wat doe je op mobiele telefoon?/waarom kijk je buiten kijken?/ wat doe je op jouw laptop?/waaraan denk je bij het muziek luisteren het liefst?/wat lees je het liefst?, etc...

Affectieve atmosfeer en ontmoetingen

6. Heeft u weleens meegemaakt dat...:
 - U gestoord werd door een medepassagier?
 - U uw onveilig heeft gevoeld in de trein of angstig?
 - U zich gestresst gevoeld heeft?
 - U zich comfortabel voelde?
 - U zich oncomfortabel voelde
 - U asociaal gedrag waarnam?
 - U met iemand een gesprek had?
 - U iemand gegroet heeft?
 - U met iemand mee heeft geluisterd?
 - U uw ongemakkelijk heeft gevoeld?
 - U zich weleens prettig of onprettig gevoeld?
 - U iemand aangekeken heeft?
 - U wegkeek van iemand?
 - Fronsens?
 - U glimlachte naar iemand of iemand naar u?
 - U het gevoel had dat uw privacy geschonden werd?

Per vraag: Kunt u daar een voorbeeld van geven?/welke rol speelde de nabijheid van vreemdelingen?/hoe vaak?/op welk tijdstip?/welke reisactiviteit voerde u uit?/met welk reisdoel?/wat was uw verbale reactie?/wat

was uw non-verbale reactie qua oogbewegingen en/of gezichtsexpressie?/hoe voelde je je hierbij/kunt u de coupé omschrijven qua geluidssterkte of stilte?

Bij verbaal contact: in hoeverre wilde je deze aangaan of probeerde je deze te vermijden?/in hoeverre met bekenden – mensen die je niet kent maar weleens vaker ziet in de trein - vreemdeling?/welke emoties riepen deze bij je op?/in hoeverre zocht je dit bewust op?/rol van vertraging?/welk tijdstip?/welk reisdoel?

9. In hoeverre spelen naast efficiëntie (tijd,geld,comfort) ervaringen een belemmerende of stimulerende rol in het maken van auto en treinkeuzes?

- *Doorvragen op:* 1)welke zijn dit? à 2) privacy?/oncomfort?/comfort?/nabijheid van vreemdelingen?/(on)veiligheid?/stress?/drukke?/asociaal gedrag?/ongemakkelijkheden?/verbale contacten?/relax?/asociaal gedrag?/ongemoeid reizen of productief reizen?/non-verbale contacten?/Verbale contacten met 1) vreemden 2) mensen die je vaker tegenkomt/bekenden?

Rol van ontmoetingen op auto en treinkeuzes

10. Hoe ziet jouw ideale treinreis eruit?

Doorvragen op: hoe wens je je dat andere reizigers zich dienen te gedragen?